



ZEEBRIEF 178

Nieuwsbrief 280

8 mei 2021

A2B INDEPENDENT, IMO 9186405, foto: Leen van der Meijden, 17-4-2021, het transport op Oude Maas onderweg naar Moerdijk. Ter hoogte van Steinweg overgenomen van de TEXELBANK en THAMESBANK door de EN AVANT 1 en EN AVANT 9 die de feeder naar Moerdijk sleepten.



ALBLAS, IMO 8521490 (NB-277), voorschip gebouwd door Scheepsconstructie B.V., Ouderkerk, 3-6-1986 kiel gelegd, achterschip gebouwd door Scheepsbouw Gebr. Buys B.V., Krimpen a/d IJssel, 22-12-1986 aan elkaar gezet bij Scheepswerf Grave B.V., Grave, afgebouwd te Krimpen a/d IJssel, 1986 opgeleverd als ALBLAS aan Rederij Alblas B.V., Papendrecht. 1994 verkocht aan Rederij Salvinia, Streefkerk, in bevrachting bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., herdoopt SALVINIA. 8-2-2002 verkocht aan V.o.F. De Weerd, Harlingen, roepsein PHHK, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl voor H. de Weerd, te Harlingen herdoopt LAMMY. 2009 verkocht aan Rovamix Beton & Cement/Mortelhandel, Harlingen (Rova-Mix Transportbeton und Mörtel G.m.b.H. & Co. K.G., Varel, Duitsland), gekocht voor het vervoer van stenen (rotsen) van Noorwegen naar Duitsland, bij Shipdock B.V., Harlingen overgedragen, 23-10-2009 herdoopt ROVA. 17-11-2009 te Harlingen onder de vlag van Antigua and Barbuda gebracht. 17-9-2018 van Blumentahl naar Swinoujcie, Polen, 19-9-2018 gearriveerd te Swinoujcie, Polen en daar blijven liggen, 20-9-2018 (e) verkocht aan Sandgrevstur P/F, Fuglafjordur, Faeroe Islands, vlag: Antigua and Barbuda (V2ES7), herdoopt HELLUTANGI. 2019/2020 te Polen verbouwd tot Fishing Support Vessel. 2020 verkocht aan P/F LUNA, Sandavagur, Faeroe Islands, vlag: Faeroe Islands (XPXV). 5-4-2021 (vt) in slecht

weer bij Vestur á Víkum, Faroe Islands gebroken en aan de grond gelopen bij ten westen van Reipsáfoss, Faroe Islands. (Foto: Kringvarp Føroya/LK).



ARKLOW ARTIST, IMO 9851983, 14-12-2015 kiel gelegd bij Ferus Smit te Westerbroek (442), 30-4-2021 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GRUNO en WATERGEUS, 28-5-2021 geplande oplevering aan Arklow Shipping ULC, Arklow, Wicklow, Ierland. 5.065 GT, 8.600 DWT. 119,495 (116,895) x 14,99 x 9,70 x 7,160 meter. (Foto: Frits Olinga).



BENGUELA STREAM, IMO 9158549, (NB-245), 29-11-1997 kiel gelegd, 7-2-1998 te water, 16-4-1998 proefvaart, 19-4-1998 opgeleverd (BV NK) door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (312) aan C.V. Shipping Co. Benguela Stream, Groningen, roepsein PENR, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.298 GT, 4.983 NT, 5.800 DWT, 150,00 (140,18) x (22,00) x 13,30 x 9,260 meter, 4 ruimen, 14.846 m³, 17.146 EPK, 12.620 kW, B&W 8S50MC-C, Hitachi Zosen NE-97, 22,8 kn. 13-4-2018 (mt) gearriveerd te Kobe, Japan. 2018 verkocht Sasanqua Shipping S.A., 14-4-2018 (mt) vlag: Panama, roepsein 3EHA2, in beheer bij Santoku Senpaku Co. Ltd., herdoopt ORIENTAL PEONY. 15-4-2018 van Kobe naar Davao, Filippijnen, 19-4-2018 ETA te Davao. 16-12-2020 (e) verkocht aan SAVONA SHIPPING S.A., Bahamas (C6EW3), in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol. (Foto: Teun van der Zee, 16-6-2000).



BOKALIFT 2, IMO 9190705 (NB-275), 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 Goba 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. 17-5-2020 eerste staal gesneden bij Drydocks World te Dubai voor de verbouwing. De ombouw omvat de fabricage en installatie van 9.000 ton stalen blokken aan weerszijde van het schip om de stabiliteit van het schip te vergroten en de installatie van een nieuw werkdek. 9-2020 vlag Cyprus, roepsein 5BMC5. 2-3-2021 verkocht aan BW Marine Cyprus Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Boskalis CTD-Offshore B.V., Papendrecht, 3-2021 (e) herdoopt BOKALIFT 2. Gaat werken voor BoWei Offshore (Joint Venture Boskalis met Hwa Chi Construction) aan een windmolenpark bij Taiwan. (Foto GSF JACK RYAN: Lars Staal, 21-10-2014, Las Palmas).

CINDYA, IMO 8207862 (NB-277), 1984 opgeleverd door Cia. Comercio e Navegacao CCN Maua Shipyard, Niteroi als ARAGUARY aan Empresa de Navegacao Mercantil S.A., Rio de Janeiro-Brazilië. 1988 herdoopt MERCANTIL MAGE. 1989 verkocht aan Scheepvaart Mij. Unidor N.V., Willemstad-N.A. (PJGV), in beheer bij Zadeko Shipping N.V., Rotterdam, herdoopt CINDYA. 1.329 BRT, 563 NRT, 3.502 DWT. 1999 verkocht aan Empresa Nacional "Bazan" de Construcciones Navales Militares S.A., Spanje (EBQE) (Spain Government Fuerza Naval, in beheer bij IZAR Construcciones Navales SA , Seville), herdoopt EL CAMINO ESPAÑOL (NATO WARSHIP A-05), 9-1-1999 in dienst gesteld. 15-11-2019 uit dienst gesteld. 15-3-2020 te Cartagena. 18-1-2021 (e) verkocht (US\$ 200.274) voor sloop naar Aliğa, Turkije. 2-2021 doorverkocht aan onbekende koper, vlag: St. Kitts en Nevis. 2-2021 van Cartagena met de sleepboot SEA ALFA. 14-3-2021 van Melilla naar Cartagena, 15-3-2021 te Cartagena.



COLD STREAM, IMO 9051791, koelschip, 29-10-1993 te water, 18-3-1994 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (271) als COLD STREAM aan Cold Stream Shipping Company N.V., Willemstad-N.A. (PJRH), in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V., Willemstad, N.A. 8.414 GT, 4.542 NT, 10.086 DWT. 10-2007 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 23-12-2020 verkocht aan Centauri Partners Ltd., Groningen, vlag: Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. (Foto: Ruud Coster, 11-8-2017).



COOL-EXPRESS, IMO 9085479 (NB-267), koelschip, 10-9-1994 te water gelaten, 26-10-1994 proefvaart, 28-10-1994 opgeleverd door Scheepswerven v/h Gebr. van Diepen B.V., Waterhuizen (1037) als COOL EXPRESS aan C.V. Motorschip Cool Express, Breskens, in beheer bij Vroon B.V., roepsein PDKK, 5.471 GT, 2.978 NT, 7.480 DWT, 7.340 EPK, M.a.K., 18 kn. 22-2-2000 te Antwerpen als laatste koelschip van Vroon B.V. uit beheer bij Seatrade Groningen B.V. 17-6-2002 in beheer bij Seatrade Groningen B.V. aanvankelijk als COOL EMPRESS, de naam bleef COOL-EXPRESS. 26-7-2012 (e) verkocht aan Celtic Klipper Shipping Company N.V., Breskens, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 7-2012 herdoopt COOL EXPRESO. 3-2019 verkocht aan Cool Expreso Shipping Co. N.V., Breskens, in beheer bij Seatrade

Groningen B.V., Groningen. 8-3-2020 vertrokken van Misurata, Libië, 24-3-2020 om 15.40 uur tijdens een reis van Misurata, Libië naar de Faeröer, met 13 opvarenden in de Ierse Zee, lekkage opgelopen in de machinekamer in positie 52.50.24 NB. en 005.23.34.8 WL., na reparatie de lekkage bedwongen en de reis voortgezet, 26-3-2020 ETA te Faeröer. 23-12-2020 verkocht aan Centauri Partners Ltd., Monrovia-Liberia (D5YZ5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. (Foto: Teun van der Zee).



COPPENAME, IMO 8807636 (NB-145), 27-12-1989 te water gelaten, 26-3-1990 opgeleverd door Hayashikane Dochyard Co. Ltd., Nagasaki (966) als COPPENAME aan FII Fyffes Plc., Hong Kong, in beheer bij Marine Management Services Ltd. 4.599 BRT. 1997 vlag: Isle of Man, in beheer bij Celtic Marine Ltd. 2001 verkocht aan Maritima del Norte Corp., Panama, herdoopt SIERRA NAFRIA. 2008 verkocht aan Coppename Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 4-4-2008 (e) herdoopt COPPENAME, roepsein PJYM. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 28-1-2021 (e) verkocht aan Touon Panama S.A., Groningen, vlag: Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. (Foto: Willem Koper, 31-8-2008).



CRISTINA, IMO 9489546 (NB-227), Super Saimax Short Sea Containercarrier, 20-6-2009 gedoopt CRISTINA door de tweejarige Ellis Doorduyn met hulp van haar moeder Netty (dochter en relatie van

opdrachtgever voor de bouw Willem Doorduyn) en te water gelaten bij Leda d.o.o., Korčula, Kroatië, 23-7-2009 casco gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN, door de sleepboot WATERPOORT naar Kampen gebracht voor de afbouw bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 1017, 2.437 GT, 1.250 kW, Caterpillar 3512B-HD-DITA, 11,5 kn., 25-10-2009 gearriveerd te Harlingen, 27-10-2009 proefvaart, 29-10-2009 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Cristina", Kampen, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor W. Doorduyn, roepsein PBVY. De eerste reis ging met een lading zout van Harlingen naar Joutseno. 9-2015 (e) verkocht aan W. Doorduyn, Amsterdam, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-3-2016 in reparatie. 14-3-2016 vanaf Hull gearriveerd te Harlingen met de sleepboot WATERLAND (IMO 9548902). 25-5-2016 (e) in de vaart. 2-5-2016 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl voor W. Doorduyn. 19-4-2021 vanaf Belfast gearriveerd in de IJmond. 20-4-2021 (e) verkocht aan Eems Beheer XVII B.V., Delfzijl (PBVY), in bevrachting bij Kon. Wagenborg, 20-4-2021 te IJmuiden herdoopt LARIXBORG. (Foto: Ruud Coster, 24-4-2021).



DELSHAVEN, IMO 8434013, 1959 opgeleverd door Gebr. van Diepen, Waterhuizen (951) als DELFSHAVEN (A916) aan Loodswezen Nederland, 's-Gravenhage (PDNY). 248 BRT. 40,60 x 7,96 x 2,45 x 2,060 meter. 400 EPK, 296 kW, Bolnes. 1980 over aan D.G.S.M., Rijswijk. 21-2-1989 teboekgesteld. 1999 verkocht aan STC Scheepvaart & Transportcollege, Rotterdam. 22-6-2001 overgedragen aan STC-Group, Rotterdam. 29-12-2006 Stichting STC-Group, Rotterdam. 1-5-2021 door STC overgedragen aan Zeekadetkorps "Jacob van Heemskerck", Schiedam. Bij STC vervangen door m.s. STORMMEEUW (IMO 9257292). (Foto: Teun van der Zee, 26-4-1984).

STC Group draagt opleidingsschip DELFSHAVEN over aan Zeekadetkorps 'Jacob van Heemskerck' Schiedam

STC Group schenkt het voormalig opleidingsschip Delfshaven aan het Zeekadetkorps 'Jacob van Heemskerck' Schiedam. Zaterdag 1 mei vindt in Schiedam de feestelijke overdracht van de Delfshaven plaats.

Het veelzijdige opleidingsschip Delfshaven was sinds 2001 onderdeel van de STC-vloot. Velen mbo'ers en hbo'ers deden er ervaring op met buitengaats varen.

Hoewel de systemen van de Delfshaven nog in goede staat zijn, is de apparatuur aan boord gedateerd. Door de overdracht blijft de Delfshaven een waardevolle bijdrage leveren aan de maritieme sector in de regio Rotterdam.

Huib van Vliet, voorzitter van het korps: "De komst van de Delfshaven is extra bijzonder omdat we dit jaar ons 70-jarig jubileum vieren. Het schip gaat dienst doen als ons korpsschip. Roeien, zeilen, varen in een motorboot, knopen en splitsen. Elke zaterdag komen onze kadetten en vrijwilligers bij elkaar voor deze activiteiten. Veel kadetten stromen door naar een beroep in de scheepvaart- en transportsector, en veel van hen volgen dan een opleiding bij STC Group."



Vanaf juni dit jaar beschikt STC Group over een nieuw, zeewaardig opleidingsschip 'Stormmeeuw'. Dit schip wordt gebruikt voor het opleiden van zeevaartstudenten, zodat zij qua kennis en vaardigheden up-to-date aan hun zeevaartcarrière beginnen.

Jan Kweekel, lid college van bestuur STC Group: "De Stormmeeuw geeft een innovatieve push aan onze opleidingen. We nemen met weemoed afscheid van de Delfshaven. Veel studenten en oud-studenten koesteren warme herinneringen aan dit opleidingsschip. Het is een fijn idee dat door de schenking aan Zeekadetkorps 'Jacob van Heemskerck' Schiedam het schip blijft doen waar het voor bedoeld is: kennis overdragen en jongeren enthousiasmeren voor een maritieme toekomst."

Voor de binnenvaartopleidingen van STC Group wordt momenteel het nieuwe opleidingsschip 'AB INITIO' gebouwd door Concordia Damen. Naar verwachting wordt dit schip in het najaar van 2022 in de vaart genomen. De Stormmeeuw en AB INITIO dragen bij aan het innovatieve en toekomstbestendige onderwijs van STC Group. (Bron: STC). (Foto: Reinier van de Wetering, overdracht STC aan Zeekadetkorps Schiedam - Aankomst Wilhelminahaven Schiedam, 01-05-2021).



DENEBO, IMO 5088564 (NB-105), in aanbouw genomen als FREDERIKA voor het Zweedse Lion Steamship Co., Gothenborg, 28-3-1962 opgeleverd als DENEBO door A/B Falkenbergs Varvet, Falkenberg (131) aan N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij, Rotterdam (PDQB). 1.190 BRT, 484 NRT, 1.800 DWT. 85,98 (83,11) x 12,36 x 4,68 x 5,050 meter. Grain 139.210 CFT, Bale 130.400 CFT. 13,5 kn. 2.100 EPK, 8 cy;, 4 tew, 400 x 580, Deutz SBV8M358, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 28-4-1969 verkocht aan Math. Marcantonakis & Son Ltd., Piraeus-Griekenland (SYJK), herdoopt PIREAS. 1979 verkocht aan Pireas Compania Naviera S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Math. Marcantonakis & Sons. 12-8-1987 verkocht aan Nanor Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta (9HQK2), in beheer bij Emanuel Pitsiladis & Co., Hällékis, Griekenland, herdoopt GEORGIOS KAPA. 11-12-1989 verkocht aan Lepanto Mar. Inc., San Lorenzo-Honduras (HQFO6), herdoopt LEPANTO. 1993 verkocht aan Tsitsalis Shipping-Trading Financing Co., San Lorenzo-Honduras. 2004 (mogelijk eerder) gestrand op 15 mijl ten noorden van Luanda, Angola in positie 08.40 ZB. en 13.25 OL. 3-2004 geschrapt uit Lloyd's Register: CTL verklaard. 8-2009 nog gezien op het strand. (Foto LEPANTO: Anton Rijdsdijk, 8-2009, Baya do Dande, noord van Luanda. <https://www.visible-shipwrecks.nl/>).



DIAMOND, IMO 8501062 (NB-240), 26-10-1984 kiel gelegd, 31-5-1985 te water gelaten bij Machinefabriek Vervako B.V., Heusden (2911), 6-1985 opgeleverd als DIAMOND aan Diamond C.V., Ridderkerk. 1.487 BRT. 1995 thuishaven: Willemstad-N.A. 1997 thuishaven: Rotterdam. 25-6-1999 verkocht aan Q-Trend Shipping B.V., Rhoon, herdoopt DIAMONDE. 1999 verkocht aan Diamond C.V., Ridderkerk. 9-2003 door bemiddeling van Q-Shipping B.V., Rhoon verkocht naar Rusland, ingebracht bij Diamonde Shipping Ltd., thuishaven: Kingstown, vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B2878, in beheer bij Baltnautic Shipping Klaipeda. 8-2008 (e) verkocht aan Coaster Trading Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 26-2-2015 (e) verkocht aan Baltex Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 4-1-2017 (e) in beheer bij SIA Navilat, Liepaja. 1-2017 vlag: Togo (5VES6). 9-5-2017 (e) verkocht Sinop Shipping Corp., Istanbul, Turkije, thuishaven en vlag: Panama, roepsein HP9399, 5-2017 herdoopt SINOP. 10-2-2021 (e) verkocht aan Dusor Lojistik ve Diş Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, vlag: Panama (HP9399), in beheer bij Navmarine Denizcilik Ticaret Ltd. Sti., Istanbul en Navmarine Denizcilik Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, herdoopt SINO P. (Foto: Bob van Raad, <https://koopvaardij.blogspot.com/>).

EEMSDIJK, IMO 9295531 (NB-251), 29-12-2004 kiel gelegd, 20-9-2006 te water gelaten bij Jiangsu Eastern Shipyard Co. Ltd., Jingjiang, China onder bouwnummer JSS02C-020, 26-9-2007 (GL) opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Eemsdijk", Limassol-Cyprus, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen voor Mare Trader B.V. 1-4-2008 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Groningen, roepsein PHOI. 22-9-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij Eemsdijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen voor Mare Trader B.V. 30-10-2018 op het ankergebied bij Valletta. 6-11-2018 verhaald naar de haven van Valletta, Malta. 9-11-2018 (GL) verkocht HS Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. 'Gesina Schepers', thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2HD8, in beheer bij HS Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, Duitsland, herdoopt GESINA SCHEPERS. 14-4-2021 (F) herdoopt PEYTON LYNN C.

EEMSLIFT HENDRIKA, IMO 9671486 (NB-279), 19-6-2015 in de Nieuwe Vissershaven te Harlingen gedoopt ABIS ESBJERG door mevr. Zabłoński (echtgenote van Arkadiusz Zabłoński, Director Export Finance Department van de Poolse Bank Gospodarstwa Krajowego. Gefinancierd door een Poolse bank) en opgeleverd aan Beheer m.s. Abis Esbjerg B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Support B.V. en Abis Shipping B.V., Harlingen. 26-10-2016 passage Gibraltar van Campamento, Spanje naar Rotterdam, 30-10-2016 ETA Rotterdam. 28-10-2016 passage Porto. 1-11-2016 ten anker bij Hoek van Holland. 3-11-2016 te 's-Gravendeel en opgelegd. 2-2017 verkocht aan Eemslift Esbjerg B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Support B.V., Delfzijl.



25-3-2017 verhaald van 's-Gravendeel naar Damen Shiprepair Rotterdam B.V. (vroeger Niehuis & Van den Berg). 31-3-2017 (mt) herdoopt EEMSLIFT HENDRIKA. 3-4-2017 vertrokken naar Kalundborg, Denemarken, 5-4-2017 gearriveerd te Kalundborg. 1-4-2021 vertrokken van Rotterdam met aan dek diverse vaartuigen, 3-4-2021 van Bremerhaven naar Kolvereid, Noorwegen, 4-4-2021 ETA te Kolvereid. 5-4-2021 in slecht weer een deel van de deklust (jachten) verloren, noodsignaal uitgezonden op 60 mijl ten westen van Ålesund, Noorwegen, een deel van de bemanning van boord gehaald, de slagzij gestabiliseerd, 6-4-2021 driftend in ZO richting zuid van Ålesund. 6-4-2021 Patrol Vessel SORTLAND (IMO 9432646) stand-by, alle mensen van boord met een helicopter, een giek verspeeld en werkvaartuig AQS TOR los geslagen en overboord. 7-4-2021 de sleepboot STADT SLØVÅG bij de AQS TOR, vastgemaakt, 8-4-2021 transport gearriveerd te Florø, Noorwegen. 7-4-2021 Patrol Vessel KV BERGEN stand-by, 7-4-2021 omstreeks 08:00 uur kwamen NORMAND DROTT en BB OCEAN, charterd door Smit Salvage, ter plaatse bij m.s. EEMSLIFT HENDRIKA, om 21:30 uur bergers (4) van Smit Salvage aan boord gezet om een sleepverbinding met de NORMAND DROTT te maken, na het vastmaken koers gezet naar Ålesund, ook de BB OCEAN maakte vast. 8-4-2021 transport EEMSLIFT HENDRIKA gearriveerd op de haven van Flatholmen te Ålesund en afgemeerd. 21-4-2021 vertrokken van Ålesund naar Harlingen, 23-4-2021 gearriveerd te Harlingen om te repareren, 24-4-2021 te Harlingen verhaald van de zoutfabriek naar de kade van Nesta. (Foto: Hette Kloosterman, 23-4-2021).

ELISABETH-S., IMO 8200802 (NB-207), 15-1-1983 opgeleverd door Scheepswerf "Friesland" B.V., Lemmer (383) als ELISABETH S. aan Rederij H. Steenstra B.V., Kampen (Anne, Henk, Douwe, Jan Peter en Imre Steenstra). 11-1995 verkocht aan Rederij P. Doorenweerd, Kampen, in beheer bij Union Transport Group Plc., Dublin, herdoopt UNION ROBIN. 6-2011 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. 18-12-2002 opgelegd te Ridderkerk. 3-2003 verkocht aan Joanna Shipping Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B2750, in beheer bij J. Stepniewskij i Ska Sp. z o.o., Gdynia, 8-3-2003 van Rotterdam vertrokken naar Gdynia onder de naam JOANNA. 11-3-2003 te Gdynia. 16-2-2004 in dichte mist op de Middelgrund bij Varberg in aanvaring gekomen met de ferry STENA NAUTICA, liep daarbij zware boegschade op maar kon op eigen kracht Falkenberg bereiken. 2-2014 verkocht aan Diana Maritime & Trading Ltd., Moldavië (ERWC), in beheer bij Navalex Societa di Navigazione, Istanbul, herdoopt DIANA S. 23-6-2014 in beheer bij Ssay Lojistik Denizcilik Turizm Ambalaj Ithalat Ihracat San Ve Tic Ltd. en Navalex Societa di Navigazione, Istanbul. 30-5-2019 in beheer bij Sirius Shipping Ltd. 2-4-2021 verkocht aan Mesav Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Moldavië, herdoopt IRFAN SAVAS.

ELS TEEKMAN, IMO 7502021 (NB-258), 7-1976 opgeleverd door Scheepswerf "Voorwaarts" B.V., Hoogezand (217) als ELS TEEKMAN aan Rederij Teekman, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 999 BRT. 30-1-1984 verkocht aan Pot Scheepvaartbedrijf B.V., Delfzijl, herdoopt KWINTEBANK. 27-4-1992 verkocht Gina Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt GINA P. 1/2-2-1993 tijdens een reis naar Falkenberg, Zweden op 3 mijl van het eiland Samsø in het Kattegat in aanvaring gekomen met het Duitse motorschip GUDRUN, door de opgelopen schade is GUDRUN gezonken, de opvarenden zijn gered door de GINA P. 9-1993 verkocht aan Sea Planet Shipping Ltd., Cyprus, 28-9-1993 herdoopt MARICO. 1.086 GT.



29-6-1995 verkocht aan Van Bruggen Scheepvaart B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor N.H. van Bruggen, Delfzijl, herdoopt JAMIE. 1-7-1998 verkocht aan Aunborg A/S, Noorwegen, vlag: Bahamas, in beheer bij Holden Regskapsservice, Trondheim, herdoopt AUNBORG. 2005 verkocht aan Tanto Ltd., Cook Islands, in beheer bij Tanto AS, Aalesund. 6-2010 verkocht aan Vestfrakt Shipping A.S., Rarotonga-Cook Islands (ZKU2070), in beheer bij Tanto AS, Aalesund, Noorwegen, 6-2010 herdoopt VESTBORG. 11-2011 in beheer bij Lighthouse Ship Management A.S., Torangsvaag, Noorwegen. 28-7-2012 aan de grond gelopen in Steinsvik Bay bij Bolandet in Herøy Sunnmøre, om 02:28 uur met de reddingboot HALFDAN GRIEG vlot gebracht en naar Hurtigruten-Quay te Torvik gevaren. 9-8-2012 (e) in beheer bij Lighthouse Ship Management A.S., Torangsvaag en Maritime Management AS, Leikanger, Noorwegen. 12-2016 vlag: Noorwegen (NIS) (LAZZ7). 16-5-2019 (e) verkocht aan Fosenfrakt AS, Bjugn, thuishaven en vlag: Trondheim-Noorwegen (NIS), in beheer bij Lighthouse Ship Management A.S., Torangsvaag en Maritime Management AS, Leikanger, Noorwegen, 5-2019 herdoopt BULK VIKING. 3-2021 vlag: Noorwegen (LGRT), 3-2021 herdoopt BJUGNFJORD. (Foto: Bob van Raad).



ESCAPE, IMO 9491501 (NB-254), containerschip, 3-6-2011 (e) te water gelaten door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd. onder bouwnummer Sainty Jiangdu 07STIG142, 29-12-2011 opgeleverd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City als AKERDIJK aan Akerdijk Navigation Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, roepsein A8ZG5, 17.225 GT, 20.200 DWT, 1436 TEU. 21-12-2018 oprichting van m.s. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73414956. 2-2019 verkocht aan M.S. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, roepsein PBBU, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund CV, 2-2019 herdoopt ESCAPE. 6-4-2021 van Rotterdam naar Helsinki, 9-4-2021 ETA te Helsinki. 6-4-2021 om circa 21:00 uur op circa 9,5 mijl ten noorden van Vlieland problemen met de stuurinrichting opgelopen, GUARDIAN stand-by, 7-4-2021 om 02:30 uur maakte de GUARDIAN vast, MULTRATUG 29 van

Den Helder naar de ESCAPE, vanwege het slechte weer maakte de MULTRATUG 29 niet vast en ging de verloren containers van de BALTIC TERN lokaliseren. 7-4-2021 toen het weer verbeterde vast gemaakt door de MULTRATUG 4, de MULTRATUG 18 stand-by. 8-4-2021 gearriveerd bij Damen Shipyards te Schiedam. 24-4-2021 naar de Maasvlakte. 26-4-2021 zonder machine verhaald van de Maasvlakte naar Schiedam met de sleepboten FAIRPLAY-24 en FAIRPLAY-21 (achter). (Foto: Hans de Klerk, 26-4-2021).

Tollend schip de 'Escape' bij Vlieland heeft geen containers verloren

Het containerschip ESCAPE, dat sinds dinsdagavond rondjes voer boven Vlieland, heeft daarbij geen containers verloren, meldt de Kustwacht. Het 168 meter lange schip tolde doordat het roer vast was komen te zitten. De GUARDIAN van de Kustwacht heeft nog steeds sleepverbinding met het containerschip ESCAPE. Het weer is nog niet stabiel genoeg voor het sleepvaartuig MULTRATUG 29 om de sleepverbinding over te nemen. Het sleepvaartuig MULTRATUG 4 is onderweg om hier ook bij te assisteren. De ESCAPE was onderweg van Rotterdam naar Helsinki. Volgens een woordvoester van de Kustwacht werkt de motor van het containerschip nog wel. De oorzaak van het defect is nog niet bekend. (Bron: ANP).

Het m.s. ESCAPE in de problemen

Het onder Nederlandse vlag varende ms Escape geladen met 724 TEU containers heeft op haar reis van Rotterdam naar Helsinki (Finland) problemen met de stuurinrichting (roer) gekregen. Het Emergency Response Team van de rederij heeft in nauwe samenwerking met bemanning, Rijkswaterstaat en Multraship een contract gesloten om het schip vast te maken en terug naar Rotterdam te slepen voor verdere inspecties en reparaties. Er zijn geen containers verloren gegaan. (Persbericht JR Ship Management B.V.).

Een containerschip dat op ruim 17 kilometer ten noorden van Vlieland in cirkels draaide, is naar een veilige positie gesleept. Dat meldt Kustwacht Nederland. Het containerschip ESCAPE heeft problemen met het roer. Rond 21.00 uur werd vanuit het kustwachtcentrum een ronddraaiend schip gesignaleerd. De kustwacht ging ter plaatse met de sleepboot de GUARDIAN. Rond 02.30 uur meldde de kustwacht dat het was gelukt om een sleepverbinding tot stand te brengen met het containerschip, dat naar een veilige positie is gesleept. Nu wachten we tot het weer iets beter is, dan zal de MULTRATUG 29 het containerschip naar Rotterdam slepen. Het 170 meter lange schip was onderweg van Rotterdam naar Helsinki.



EXPANSA, IMO 9429261 (NB-273), containerschip, 28-12-2007 contract, 6-9-2008 kiel gelegd, in aanbouw als RBD GABRIELA voor Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G./Navigia Shipmanagement B.V., 12-1-2012 te water gelaten, 20-4-2012 (GL) opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (MW431-9) als MORSUM aan Scheepvaartonderneming Morsum B.V., Antigua and Barbuda (V2QJ7), in beheer bij Reederei Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 9.983 GT, 5.198 NT, 12.306 DWT. 140,67 (130,55) x 23,53 x 11,50 x 8,700 meter. 880 TEU. 9-3-2017 te Hamburg. 11-3-2017 van Rotterdam naar Damen Shiprepair Amsterdam B.V., Amsterdam. 11-3-2017 te Amsterdam. 11-3-2017 (e) verkocht aan Expansa Shipping III B.V., Harlingen, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen, 14-3-2017 te Amsterdam herdoopt EXPANSA. 18-3-2017 van Amsterdam naar Rotterdam. 19-3-2017 van Rotterdam naar Antwerpen. 31-8-2020 (GL) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (PMD), roepsein CQEF7. 4-2021 verkocht aan MS "Elbsun" G.m.b.H. & Co. K.G., Madeira-Portugal (PMD), 4-2021 in beheer bij USC Barnkrug G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen, 26-4-2021 (vt) in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt ELBSUN. 30-4-2021 vertrokken van Rotterdam naar Riga. (Foto: Marcel Coster, 2-5-2018).



EXTERNO, IMO 9429273 (NB-234), containerschip, 28-12-2007 contract, 6-9-2008 kiel gelegd, in aanbouw voor Navigia Shipmanagement B.V., 20-4-2012 te water gelaten, 21-6-2012 (GL) opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (MW431-10) als SYLT aan M.S. Sylt B.V., Antigua and Barbuda (V2QJ8), in beheer bij Reederei Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 9.983 GT, 5.198 NT, 12.306 DWT. 140,66 (130,57) x 23,54 x 11,50 x 8,700 meter. 880 TEU. 9-3-2017 vanaf Hamburg gearriveerd in de Prinses Beatrixhaven te Rotterdam. 9-3-2017 (e) verkocht aan Externo Shipping III B.V., Harlingen, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen. 3-2017 herdoopt EXTERNO. 10-3-2017 van Tilbury naar Tenerife, 15-3-2017 ETA te Tenerife. 6-2019 vlag: Portugal (PMD) (CQAS9). 15-3-2021 (e) verkocht aan M.S. "Elbsea" G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Portugal (PMD) (CQAS9), in beheer bij USC Barnkrug G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen, Duitsland, 15-3-2021 herdoopt ELBSEA. (Foto: Teun van der Zee, 15-10-2017).



FWN ATLANTIDE, IMO 9240550 (NB-217), casco gebouwd door Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati (982), 1-3-2002 opgeleverd door Scheepswerf Damen Hoogezand B.V., Foxhol, (813) als JANNIE-C aan Carisbrooke Shipping (Holland) B.V., Zwijndrecht, vlag: Gibraltar, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping PLC, Cowes. 6.480 GT. 8-2003 verkocht aan HCI Schiffsfonds VII, Isle of Man, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 19-12-2003 verkocht aan Jannie C UG, Isle of Man, in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. 25-1-2005 (e) in beheer bij Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 18-12-

2014 gearriveerd in de Frisohaven te Rotterdam. 12-2014 verkocht aan FWN Atlantide B.V., Heerenveen, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, 23-12-2014 in de Frisohaven te Rotterdam onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCZH, 24-12-2014 herdoopt FWN ATLANTIDE. 12-6-2015 (e) verkocht aan Ara Antwerpen Shipping B.V., Werkendam, thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDPG8, in beheer bij Ara Ship Management B.V., Werkendam, 6-2015 (e) herdoopt ARA ANTWERPEN. 16-4-2021 verkocht aan JSC "Northern Shipping Company", thuishaven en vlag: Arkhangelsk-Rusland, roepsein UBRV5, in beheer bij Northern Shipping Company (JSC NSC, Arkhangelsk), 14-4-2021 (F) herdoopt SMP ARKHANGELSK. (Foto: Marcel Coster, 21-7-2015, IJmuiden).



GALE, IMO 9876335 (NB-277), gastanker, 11-2019 kiel gelegd, 4-2-2020 de opbouw geplaatst door de drijvende bok TRITON, 8-7-2020 te water gelaten bij Ship and Steelbuilding B.V., Foxhol onder bouwnummer 841, assistentie van de sleepboten WATERLELIE en GYAS, 10-2020 geplande oplevering, 16-1-2021 van de bouwwerf naar Delfzijl met de sleepboten GYAS en WATERLELIE (achter), 18-1-2021 te Delfzijl de gastanks geplaatst, 25-1-2021 van Delfzijl naar de bouwwerf na plaatsing tanks met de sleepboot WATERPOORT, 26-4-2021 van de werf naar Delfzijl en kompas stellen met de sleepboten INVICTUS en WATERSTAD, 28-4-2021 proefvaart op de Eems, 29-4-2021 proefvaart op de Eems, gebouwd voor Chemgas Shipping B.V., Rotterdam (Chemgas Holding B.V.) Roepsein PDSC, 2.999 GT, 2.450 DWT. (Foto: Frits Olinga, 28-4-2021).

GEERT K., IMO 9195705 (NB-139), casco gebouwd bij ATVT Zavod "Leninska Kuznya", Kiev (9340), 12-10-2001 opgeleverd door Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum (9340) als OOSTERSTRAAT aan C.V. Scheepvaartonderneming Oosterstraat, Groningen (PBDV), in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. 2.545 GT, 1.460 NT, 3.400 DWT. 193 TEU. 16-12-2002 (e) thuishaven: Willemstad-N.A. (PJBR). 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij "Oosterstraat", Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 12-2004 verkocht aan M.S. "HC Hanna" Schifffahrtsges.m.b.H., Lingen, vlag: Antigua & Barbuda (V2OY6), in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 16-12-2004 te Emden herdoopt HC HANNA. 19-12-2004 vertrokken van Emden naar Dublin. 2007 verkocht aan C.V. Rederij K&T Holland, thuishaven Delfzijl (PBLT), in beheer bij Flagship Management Company B.V., 24-10-2007 te Emden herdoopt GEERT K. 10-2008 verkocht aan K&T Holland C.V. III, Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Co. B.V. 11-2017 verkocht aan K&T Holland C.V. XII, in beheer bij Flagship Management Co. B.V. 26-3-2021 (e) verkocht aan Geert Marine Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama (3ENB7), in beheer bij Regency Ship Management S.A., Istanbul, 13-4-2021 (F) te Istanbul herdoopt GEERT.

GOOTEBORG, IMO 9179311 (NB-261), 26-6-1998 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (403) als GOOTEBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gooteborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-12-2002 (SI) verkocht aan Gooteborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 11-2004 verkocht aan W. Waller K.G., 16-2-2005 (BV) overgedragen aan m.s. "Martina" W. Waller K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNM, in beheer bij Esmeralda Schifffahrts Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Hemmoor en Wagenborg Shipping B.V. 16-6-2009 (m) onder vlag Antigua and Barbuda gebracht, thuishaven St. John's, roepsein V2EM5. 8-2012 in time-charter bij Lehmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 16-8-2012 (m) herdoopt LEHMANN BAY. 6-2015 verkocht aan VG-Shipping Oy, thuishaven: Naantali, vlag: Finland, 16-6-2015 te Lübeck overgedragen, roepsein OJRE, 16-6-2015 herdoopt MARTTA VG. 18-6-2015 van Wismar. 21-6-2015 te Uusikaupunki, Finland. 9-9-2019

(e) verkocht aan Loraland Shipping Company Ltd., thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDRI9, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd. (Klip Marine Shipmanagement OU), Tallinn, herdoopt LORALAND. 3-2021 vlag: Letland, roepsein YLRI.



HMS NAVIGATOR, IMO 8414661 (NB-136), General Cargo Ship, 21-8-1984 kiel gelegd, 27-2-1985 te water gelaten, 4-1985 opgeleverd als AKAK CEDAR door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (932) aan Cedarmar Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Akak Marine Co. Ltd., Limassol. 3.797 BRT, 356 TEU. 1987 verkocht aan Commodore Shipping (U.K.) Ltd., Guernsey, vlag: Channel Islands (U.K.), in beheer bij Commodore Shipping Co. Ltd., 7-5-1987 herdoopt COMMODORE GOODWILL. 1990 verkocht aan Cosmopolitan Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Schifffahrtskontor Reederei Gebrüder Winter. 1995 in charter bij Holland Maas Shipping B.V., Rotterdam, 31-5-1995 herdoopt HMS GOODWILL. 15-3-2004 herdoopt HMS NAVIGATOR. 15-3-2004 vertrokken naar zee. 27-5-2005 verkocht aan Eline Shipping AS, 5-2005 vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Combitrans en Jensen Rederi AS, 5-2007 te Rotterdam herdoopt ELINE. 23-10-2009 verkocht aan Grand Fleet Shipping Co., 10-2009 vlag: Moldavië, in beheer bij Raouf Maritime Co., 10-2009 herdoopt HAJEH HESEN. 2-2010 vlag: Georgië. 11-2011 vlag: Togo (5VBF5). 23-6-2015 in beheer bij Glorious Maritime Co. S.A. 18-3-2021 van Koper, 26-3-2021 van Port Said. 8-4-2021 (e) verkocht voor sloop. 26-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 3-10-2006).

KOEGELWIECK, IMO 9035527 (NB-241) 25-6-1992 opgeleverd als KOEGELWIECK door Harding Verft A/S, Rosendal (262) aan Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V., Terschelling. 7-7-1992 in dienst. 439 GT, 39,68 x 9,60 meter. 33 kn. 4.570 PK. 29-9-1995 zware schade aan de bakboord motor, garantie waardoor nieuwe motor geplaatst kon worden, 27-10-1995 in de vaart. 16-9-1996 gehermotoriseerd, 4-10-1996 in dienst. 21-4-2021 brand uitgebroken in de machinekamer en naar Harlingen om te repareren.

Geen paniek bij brand op Koegelwieck na adequaat optreden van bemanning

De schrik zat der woensdag goed in toen midden op de Waddenzee brand uitbrak op een van de schepen van Rederij Doeksen. Het ging om de sneldienst de Koegelwieck naar Terschelling. Een van de twee motoren viel stil toen in de motor brand ontstond. Door 'zelfblusgas' kon erger worden voorkomen.

"In één van de machinekamers, aan bakboordkant, is brand ontstaan. De bemanningsleden hadden dat snel in de gaten. Ze hebben snel de zuurstof dichtgedraaid en de brandstof toevoer en ze hebben blusgas toegelaten in het systeem", zegt directeur Dirk Spoor van Doeksen. "De brand was vrij vlot ook weer uit. Maar voor de bemanning en voor de passagiers was het wel even schrikken."

De passagiers bleven heel rustig en de bemanning ook. "Dat viel mee, ook omdat de brand snel uit was gelukkig. Er is actie ondernomen en gecommuniceerd naar de passagiers. Daarom was de situatie aan boord heel rustig." Niemand raakte gewond.

De hulpdiensten kwamen massaal naar het schip om de bemanning te assisteren. De KNRM kwam in actie, net als de brandweer van Terschelling en Vlieland. Voor zulke situaties midden op zee wordt regelmatig getraind en nu bleek dat hulpdiensten en bemanning wisten wat ze moesten doen. "Daar ben ik trots op dat de systemen werken zoals ze moeten werken. We hebben gezien dat de procedures aan boord werken en dat de bemanning adequaat kon optreden."

Er wordt nu gekeken naar de oorzaak, mogelijk een lek in het brandstofsysteem. In het schip zitten gloednieuwe motoren, daar zou het niet aan kunnen liggen. Met andere schepen kan Doeksen de

dienstregeling voortzetten. "De Tiger vaart meer, dus dat kunnen we eerst goed opvangen. (Bron: omroepfryslan.nl, 22 apr 2021).



KONINGSHAVEN, IMO 7422049 (NB-182), 13-5-1975 kiel gelegd, 14-6-1975 te water gelaten, 22-8-1975 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (694) als DIANA aan Peter Dohle Schiffahrts K.G., West Duitsland. 25-8-1983 herdoopt DIANA II. 1988 verkocht aan Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff Reederei, West Duitsland, 31-10-1988 herdoopt RABAT. 19-3-1997 herdoopt OPDR RABAT, 1997 verkocht aan Torbjorn Benestad, Panama, in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS. 23-7-1998 in charter bij Van Uden Maritime B.V., herdoopt KONINGSHAVEN. 1999 verkocht aan K/S Kasfeeder, Panama, in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS. 2001 verkocht aan Hega AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Kjell Arnesen Shipping AS, Kristiansand. 2001 uit charter bij Van Uden Maritime B.V. 4-12-2001 herdoopt HEGE. 3-9-2002 (e) in beheer bij Arnesen Shipbrokers AS. 10-2011 (e) verkocht aan Altarek Maritime Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Moldavië, 10-2011 herdoopt ALTAREK III. 5-2013 herdoopt ADNAN H. 11-3-2014 verkocht aan Ranyus Navigation Ltd., vlag: Moldavië, 3-2014 herdoopt CHAAR SEA. 29-4-2016 verkocht aan Houryah Maritime Co., vlag: Moldavië, in beheer bij Cedar Marine Services SAL, 4-2016 herdoopt SHNAR K. 4-2016 herdoopt HAJ HOURYAH. 30-5-2018 verkocht aan onbekende koper, 5-2018 herdoopt EL YOUSSEF. 6-2018 (e) vlag: Libanon. 9-2009 (e) vlag: onbekend. 22-2-2020 verkocht aan Falcon Shipping Co., 2-2020 (e) vlag: Syrian Arab Republic. 12-2020 (e) verkocht aan International Marine Shipping, Damietta, Egypte, vlag: Togo (5VIB4), herdoopt MANASSA 2M. (Foto: Teun van der Zee, 2-8-1999).



LADY HARRIET, IMO 9834997 (NB-256), 4-5-2017 oprichting van B.V. Firmanten Lady Harriet Delfzijl, 5-5-2017 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68690266. 6-9-2017 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-251, 3-2021 geplande oplevering, 25-3-2021 (e) opgeleverd door Chowgule & Company Pvt Ltd., Goa, India (C-251) aan Firmanten Lady Harriet B.V., Delfzijl (PCZZ), in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.995 GT, 4.228 DWT. 97,59 (95,10) x 13,40 x 7,80 x 5,600 meter. 13 kn. 1.600 kW. De 4e in een serie van 6 vrachtschepen voor Wijnne & Barends. (Foto: Frits Olinga, 2-5-2021, aankomst Eemshaven).

WATER PHOENIX, IMO 9045168 (NB-275), 3-7-1992 te water gelaten, 12-1992 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K. (7026) als AMBER ROSE aan Amber Ocean Corp., Panama (3EZE9), in beheer bij Phoenix Co. Ltd. 7.303 GT, 4.812 NT, 5.429 DWT. 134,02 (125,01) x 20,85 x 10,17 x 6,200 meter. 11.137 m³. 12 TEU. 19,3 kn. 8.640 EPK, 6.355 kW, Mitsubishi 8EUC45LA, Kobe Hatsudoki K.K. 1996 verkocht aan Contessa Oceanways Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij S.A.M.A.M.A., herdoopt LAKE PHOENIX. 2-2012 herdoopt WATER PHOENIX. 12-2018 verkocht aan Magenta Shipping Company N.V., Liberia, (A8OE3), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 26-8-2020 van IJmuiden naar Lagos, 8-9-2020 op circa 33 mijl ten zuiden van Lagos, in positie 05.52.44 NB en 003.16.07 OL in de Bight of Benin, kwamen Nigeriaanse piraten aan boord en namen de kapitein en een bemanningslid in gijzeling. 18-9-2020 na een onbekende oplossing vertrokken van Lagos, 25-9-2020 te Las Palmas. 5-11-2020 maakte de rederij bekend dat twee bemanningsleden, na bijna twee maanden, zijn vrijgelaten door de gijzelnemers. Het einde van de gijzeling kwam na "een lange dialoog" met de piraten. Rederij Seatrade sprak zijn dank uit aan de Nederlandse politie en overheden in Nigeria en Nederland. De Russische ambassade in Lagos hielp ook en daar waren ze dankbaar voor. 23-12-2020 (e) verkocht aan Centauri Partners Ltd., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 2-2021 vlag: Curacao (PJFQ).



MAAS, IMO 9904948 (NB-272), Water Injection Dredger, 3-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer KOOIMAN 215, 20-7-2020 te water gelaten, 7-8-2020 passage Keulen onderweg met het koppverband GAVIALIS I en GAVIALIS II van de werf naar Zwijndrecht om afgebouwd te worden, 11-2020 geplande oplevering aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, 1-4-2021 proefvaart, 21-4-2021 proefvaart, 23-4-2021 vertrokken van Zwijndrecht naar Dordrecht en opgeleverd aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 487 GT, 204 DWT. 26-4-2021 vertrokken van Zwijndrecht naar Tilbury. (Foto: Reinier van de Wetering, 21-4-2021, t.h.v. Maassluis-West).

MAX KING, IMO 9363144 (NB-228), Container Ship, 6-6-2005 contract, 15-2-2008 kiel gelegd, 25-4-2008 te water, 6-6-2008 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (153) als BALTIC STRAIT aan Baltic Strait Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 18.102 GT, 8.666 NT, 23.840,8 DWT. 23-6-2016 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5230 Ltd., Malta (9HA4073), in beheer bij Vroon B.V., Breda en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore voor Balticmax Holding Co. Ltd., Qormi, Malta. 8-2016 herdoopt MAX KING. 10-4-2021 (GL) te Singapore verkocht aan Hai An Container Transport Company Limited, thuishaven en vlag: Hai Phong-Vietnam, roepsein XVIV7, herdoopt HAIAN EAST.

MICHEL, IMO 9052678 (NB-226), 26-1-1993 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (662) als MICHEL aan L. Switynk, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 24-9-2002 herdoopt SEA

RHINE. 10-2005 uit charter en herdoopt MICHEL. 24-2-2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Weststrate", Wemeldinge, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Sjaak Weststrate en Bert van der Plas, Wemeldinge, herdoopt AURORA. 27-2-2006 onder de nieuwe naam gearriveerd in de Buitenhaven te IJmuiden. 2008 verkocht aan Bergen Rederi AS, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Transmar AS, Kverna, Noorwegen, 25-2-2008 (e) herdoopt SELVAAGSUND. 22-3-2016 tijdens een reis van Florø naar Rostock om 02:54 uur aan de grond gelopen bij Sumarsøyna in Ytre Solund, Noorwegen, lek geraakt, de reddingboot KRISTIAN GERHARD JEPSEN stand-by, 23-3-2016 om 10:50 uur vlot gebracht met Noorse patrouilleboot TOR (IMO 9353369) en de sleepboot SILEX (IMO 9085194), naar Florø gevaren voor inspectie. 23-3-2016 t/m 25-3-2016 in Gunnhildvågen te Florø 2.270 ton gravel gelost, daarna naar een werf te Nordmøre voor reparatie. 6-2016 de reparatie te Florø gereed, 5-6-2016 te Esbjerg. 6-6-2016 van Esbjerg naar Moerdijk, 7-6-2016 te Moerdijk. 3-2021 verkocht aan Russian Sea-Aquaculture LLC, Moskou, vlag: Rusland (UBMV8), 23-3-2021 (F) herdoopt ALEKSANDR GUSEV.



MIDS LAND, IMO 7393066, 30-5-1974 opgeleverd door Werftunion G.m.b.H. & Co., C. Cassens Schiffswerft, Emden (113) als RHEINLAND aan A.G. Ems, Emden-B.R.D. 797 BRT, 63,03 x 12,60 meter. 15,5 kn. 1.839 kW, 2 x MaK 8M282AK. 4-1989 te Emden verlengd, 1.812 BRT, 77,91 x 12,60 meter. 30-10-1994 verkocht aan Terschellinger Stoomboot Maatschappij, Terschelling, roepnaam PFZB, 1-11-1994 bij Scheepswerf Welgelegen, Harlingen, 9-12-1994 herdoopt MIDS LAND. 10-12-1994 in dienst Harlingen-Terschelling. 2019 opgelegd te West-Terschelling. 12-2-2021 afgemeerd in Harlingen. 2021 verkocht, 4-2021 vlag: Togo, roepsein 5VIE4. 24-4-2021 vertrokken naar Griekenland, tussenstop te Lissabon, 28-4-2021 ETA te Lissabon. 29-4-2021 ETA te Ceuta. 30-4-2021 van Ceuta naar Perama, 5-5-2021 ETA te Perama, 7-5-2021 te Perama, Griekenland. (Foto: Hette Kloosterman, 24-4-2021, vertrek van Harlingen naar Griekenland).

NEDLLOYD DAISY, IMO 8121032 (Aanvulling op NB-273). 6-2011 herdoopt SPAN ASIA 1. 28-7-2020 op Manila Anchorage. 9-2020 verkocht voor sloop naar Alang, India, herdoopt ASIA 1. 15-10-2020 verkocht aan Ascent Enterprises Ltd., Virgin Islands, in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd. 2020 verkocht voor sloop aan AMN Steel, Chattogram, Bangladesh. 5-11-2020 van Manilla naar India, 5-12-2020 ETA te Alang. 27-11-2020 op Chattogram Anchorage, 2-12-2020 te Chattogram op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOVA COTTA, IMO 8312461 (NB-226), 9-1983 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (178) als EAST BREEZE. 1990 verkocht aan Sun Carriers Corp., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Star International Shipping Inc., herdoopt ISLA BONITA. 1994 verkocht aan Sabre Navigation Ltd., Panama in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1996 verkocht aan Nova Cotta Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt NOVA COTTA. 2005 verkocht aan Seatrade Groningen B.V., Willemstad-N.A., roepsein PJDH. 2005 verkocht aan Eastern Star Shipping, Korea, roepsein DSOC3, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 1-2005 herdoopt WESTERN STAR. 16-5-2005 (e) verkocht aan KDB Capital Corp., Korea, in beheer bij Korea Shipmanagers Co. Ltd. 2-7-2007 (e) in beheer bij Seh Dong Shipping Co. Ltd. (Sea Road Shipping & Agency), 2-7-2007 (e) vlag: Kiribati en herdoopt BLUE OCEAN. 8-6-2009 (e) in beheer bij Se Ha Co. Ltd. 11-8-2009 vlag: Korea en herdoopt SEIN OCEAN.



8-4-2016 (e) verkocht aan Pacific Island Reefer Corp., Panama, roepsein HOFG, in beheer bij Sein Shipping Company Ltd., Seoul, Zuid-Korea, 4-2016 herdoopt ISLAND REEFER. 8-2016 in beheer bij Liaoyu Group Co. Ltd. 28-8-2019 (e) verkocht aan Deyuan Shipping & Trading Co. Ltd., Hong Kong. 13-3-2021 te Ningbo. 11-4-2021 te Penang, 13-4-2021 van Penang naar Chittagong. 19-4-2021 op Chittagong Anchorage (Chattogram, Bangladesh), 28-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee).

P&O NEDLLOYD CARDIGAN, IMO 9295414 (NB-259), 1-4-2003 contract, 7-3-2005 kiel gelegd, 21-5-2005 te water gelaten, 15-7-2005 opgeleverd door Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd., Youngam-gun (S233) aan Zweite Fredenbecker M.S. "JPO Capricornus" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Schiffahrtsges. Oltmann Verwaltung m.b.H., Fredenbeck als JPO CAPRICORNUS. 40.100 GT, 52.450 DWT, 4132 TEU, 24,7 kn. 1-8-2005 te Shanghai in charter bij P&O Nedlloyd, herdoopt P&O NEDLLOYD CARDIGAN. 5-8-2005 te Hong Kong. 28-11-2005 (GL) herdoopt MAERSK DANVILLE. 11-2012 herdoopt JPO CAPRICORNUS. 14-7-2016 (e) verkocht aan Capricornus Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Monrovia-Liberia, roepsein A8GU6, in beheer bij HanseContor Shipmanagement G.m.b.H. & Co K.G., Stade Niederelbe. 5-2019 verkocht voor \$ 8,6 M. aan Celsius Shipping A.p.S., Hellerup, Denemarken inclusief Time-charter bij Maersk. 26-7-2019 (e) verkocht aan GH Levant LLC, Marshall Islands (V7A2549), in beheer bij Conbulk Shipmanagement Corp., Piraeus, 7-2019 herdoopt GH LEVANT. 4-3-2021 verkocht aan S&C 8 Shipping Inc., Marshall Islands (V7A2549), in beheer bij Conbulk Shipmanagement Corp., Piraeus, herdoopt SC MONTREUX.



P&O NEDLLOYD FINLAND, IMO 9129471 (NB-136) van Wilfried Rambow K.G. m.s. "Vera", Drochtersen, thuishaven: Hamburg-Duitsland, in beheer bij Wilfried Rambow, Drochtersen, 30-11-1995 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1123), 1-1996 opgeleverd als VERA RAMBOW. 18-1-1996 herdoopt VERA 17-5-2002 herdoopt P&O NEDLLOYD FINLAND. 2-3-2004 op de Elbe in aanvaring gekomen met de COSCO HAMBURG (bouwjaar 2001, 65.531 GT), 1 opvarende overboord geslagen en overleden, beide schepen konden op eigen kracht doorvaren naar Hamburg, 19-4-2005 te Rotterdam, 20-4-2005 te Bremerhaven, 14-5-2005 gearriveerd te Rotterdam, 16-5-2005 uit charter gegaan bij P&O Nedlloyd, 17-5-2005 herdoopt VERA. 2007 verkocht aan North Atlantic Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man, 2-5-2007 (GL) herdoopt CLONLEE. 6-8-2013 verkocht aan Nabiha Shipping Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Bia Shipping Co., 8-2013 herdoopt NABIHA. 2014 vlag: Palau. 6-2-2014 in beheer bij Pilin Ship Management Ltd., Egypte. 5-2017 vlag: Panama (3FTD9), 15-5-2017 in beheer bij Basel Ship Management Ltd. 22-7-2019 in beheer bij Hanm Ship Management Ltd. 31-3-2021 (e) verocht aan Sara Maritime Co. S.A., Alexandria, vlag: Panama (3FTD9), in beheer bij Mediterranean Line Inc., Alexandria, Egypte, 3-2021 herdoopt SARA STAR. 11-4-2021 van Alexandria naar Constanta, 15-4-2021 ETA te Constanta. 16-4-2021 ten zuiden van Fethiye, Turkije problemen met de machine opgelopen, 17-4-2021 op eigen kracht ten anker kunnen komen op Fethiye Anchorage voor de reparatie, niet uit te voeren door de bemanning, 30-4-2021 vertrokken naar Tuzla met de Turkse sleepboot AYAZ BEY (IMO 7531670), 5-5-2021 ETA te Tuzla. (Foto: Teun van der Zee, 8-7-2006).

P&O NEDLLOYD HUDSON, IMO 9189354 (NB-219), 3-1998 besteld, 22-10-1999 kiel gelegd, 28-2-2000 te water gelaten (uitgedokt), 14-4-2000 geplande oplevering, 21-4-2000 geplande aankomst te Rotterdam, 18-5-2000 opgeleverd door Kvaerner Warnow Werft G.m.b.H., Rostock (020) als P&O NEDLLOYD HUDSON aan Halifax Asset Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij P&O Nedlloyd B.V. en vertrokken naar Savannah. 66.590 GT, 29.427 NT, 67.515 DWT. 278,01 (264,40) x 43,46 x 24,40 x 14,00 meter. 5 ruimen, 5.468 TEU, 714,3 en 7.411 ton bunkers, verbruik 220 ton/dag, 25,3 kn. 74.637 EPK, 54.900 kW, 10 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 100 omw/min., (Wärtsilä-NSD) Sulzer 10RTA96C, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan NE-99. 13-6-2000 te Southampton in dienst volgens schema van LOOP 4. 17-6-2000 voor de 1e keer gearriveerd in de Europoort. 1-2005 in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 28-2-2006 (GL) herdoopt NEDLLOYD HUDSON. 10-2007 verkocht aan Scotland Structured Asset Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 18-3-2008 (e) in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam en Maersk Ship Management B.V., Rotterdam voor A.P. Møller, Kopenhagen. 8-2010 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. 10-12-2010 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. en Møller-Mærsk A/S voor A.P. Møller, Kopenhagen. 16-4-2011 (e) in beheer bij Maersk Co. Ltd. en Technomar Shipping Inc., Athene voor A.P. Møller, Kopenhagen. 2-2015 (e) in beheer bij Maersk Line A/S voor A.P. Møller, Kopenhagen. 20-4-2015 (e) verkocht aan Hudson Marine LLC, Liberia (D5IR8), in beheer bij ConChart Commercial Inc., Athene en Technomar Shipping Inc., Athene, herdoopt DIMITRIS Y. 4-2021 herdoopt ZIM EUROPE.

P&O NEDLLOYD WELLINGTON, IMO 9020338 (Aanvulling op op NB-275), 3-9-2019 verkocht aan Imperial Seas Ltd., Thessaloniki, vlag: Panama, roepsein H8EL, in beheer bij Kappa International Maritime S.A. Thessaloniki, 9-2019 herdoopt MSF LADY HALOUM. 24-10-2020 van Piraeus naar Tripoli, 27-10-2020 om 08:00 uur ten anker bij Tripoli, om 09:00 uur bij slecht weer door de ankers gegaan en op de pier geslagen, 27-10-2020 de sleepboot ASSO VENTINOVE (IMO 9379428) stand-by. 4-11-2020 (VF) te Tripoli. 2020 verkocht aan BMS Gemi Geri Donusum AS, Turkije, 22-11-2020 van Tripoli naar Aliaga met de sleepboot SEA JULIETT, 30-11-2020 gearriveerd te Aliaga en op het strand gezet om gesloopt te worden.



PEAK BRESKENS, IMO 9612545 (NB-180), 19-6-2008 oprichting van Beheer m.s. Abis Breskens B.V. staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 01133552, 19-6-2008 oprichting van C.V. m.s. Abis Breskens (KVK nummer 01133562), 23-5-2011 (e) te water gelaten bij Partner Stocznia Sp.z.o.o. te Police onder bouwnummer 109, 20-7-2011 gearriveerd te Harlingen vanaf Rostock achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 5, 22-7-2011 verhaald naar Shipdock B.V., Harlingen, afgebouwd bij Shipkits B.V., Harlingen, 9-11-2011 proefvaart, 26-11-2011 opgeleverd aan Beheer m.s. Abis Breskens B.V., Harlingen, in beheer bij Abis Shipping Company B.V., Harlingen, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Farmsum. 2.978 GT, 1.384 NT, 3.900 DWT. 89,95 (84,95) x 14,00 x 6,80 x 5,350 meter. Brandmerk 23121 Z 2011. Roepsein PCJN. 214 TEU. 12 kn. 2.065 EPK, 8 cyl, 4 tew, M.a.K. 8M20C. Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co K.G., Kiel. 26-11-2011 vertrokken van Harlingen op de eerste reis naar Antwerpen. 2015 op de vlootlijst van Peak Shipping AS, Nyborg, Noorwegen als PEAK BRESKENS. 10-2016 niet bij het faillissement van Abis betrokken. 26-10-2016 van Esbjerg naar Abenraa, 27-10-2016 ETA te Abenraa. 30-10-2016 te Esbjerg. 31-10-2016 van Esbjerg naar Aarhus. 1-11-2016 te Aarhus. 2-11-2016 verhaald te Aarhus. 3-11-2016 van Aarhus naar Glasgow. 7-11-2016 te Glasgow. 9-11-2016 van Glasgow naar Esbjerg. 14-11-2016 te Esbjerg. 18-11-2016 van Esbjerg naar Glasgow. 21-11-2016 ETA te Glasgow. 21-11-2016 ten anker bij Greenock. 24-11-2016 te Glasgow. 25-11-2016 van Glasgow naar Bergen. 28-11-2016 te Bergen. 30-11-2016 van Bergen te Flatoy, Noorwegen. 30-11-2016 van Flatoy naar Leirvik, Noorwegen. 1-12-2016 te Leirvik. 1-12-2016 van Leirvik naar Eikefet, Noorwegen, 1-12-2016 naar Gdynia. 5-12-2016 te Gdynia. 7-12-2016 van Gdynia naar Hamburg. 10-12-2016 te Hamburg. 11-12-2016 te Rostock. 13-12-2016 passage Kiel naar Lowestoft. 14-12-2016 te Lowestoft. 15-12-2016 van Lowestoft naar Rostock. 17-12-2016 te Rostock. 18-12-2016 van Rostock, 19-12-2016 passage Kieler Kanaal van Rostock naar Lemwerder, Duitsland. 20-12-2016 van Bremerhaven naar Stylida, Griekenland, 5-1-2017 ETA te Stylida. 22-12-2016 passage Den Helder. 26-12-2016 passage Porto. 27-12-2016 passage Lissabon. 28-12-2016 passage Gibraltar. 1-1-2017 passage Malta. 4-1-2017 te Stylida. 6-1-2017 van Stylida naar Tuzla. 8-1-2017 ten anker bij Tuzla, later haven op. 2017 de rederij Beheer m.s. Abis Breskens B.V. gevestigd te Groningen. 1-2017 in beheer bij Peak Project Carriers AS, Nyborg, Peak Ship Management B.V., Groningen en Peak Fleet Management B.V., Groningen voor Peak Shipping AS, Nyborg, Noorwegen. 1-2017 te Tuzla herdoopt PEAK BRESKENS. 28-1-2017 vertrokken van Çolakoğlu Metalurji A.Ş., Dilovası/Kocaeli, Turkije naar Nantes, 12-2-2017 ETA te Nantes. 10-2-2017 te Nantes. 11-2-2017 van Nantes naar Rouen. 5-2-2021 verkocht aan Larseng Sjøtransport AS, Kvaløya, vlag: Noorwegen (LGPY), herdoopt ORION OLYMPUS. (Foto: Nico Kemps, 24-3-2015).

PRIDE OF BRUGES, IMO 8503797 (NB-277), 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 Vrachtaart 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/Abo, 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. 9-8-2020 van de Europoort naar Zeebrugge. 11-8-2020 in de vaart en vertrokken van Zeebrugge naar Hull. 22-10-2020 de PRIDE OF HULL vervangen die brand in de machinekamer had, 4-11-2020 de PRIDE OF HULL weer in de vaart en de PRIDE OF BRUGES terug op de dienst Zeebrugge-Hull. 12-11-2020 tijdens een reis van Hull naar Zeebrugge met 98 opvarenden, om 21:125 uur problemen opgelopen met de motoren in positie 53.30.43.0 NB. en 000.18.15.0 OL. op 8,1 mijl van Spurn Head, door de bemanning gerepareerd, 13-11-2020 om 09:00 uur gearriveerd te Zeebrugge. 29-12-2020 van Zeebrugge op de laatste reis Zeebrugge-Hull. 30-12-2020 van Hull naar Zeebrugge. 31-12-2020 te Zeebrugge. 4-1-2021 van Zeebrugge naar de Europoort en ingezet op de dienst Europoort-Hull ter vervanging van de PRIDE OF ROTTERDAM en PRIDE OF HULL die naar de werf moesten. 27-1-2021 van de Beneluxhaven, Europoort naar Zeebrugge en opgelegd in afwachting van verkoop. 13-4-2021 (e) verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua, 22-4-2021 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BTT5. 23-4-2021

vertrokken van Zeebrugge naar Napels, 1-5-2021 ETA te Napels, 29-4-2021 vernieuwde ETA te Napels. 30-4-2021 te Napels. T.b.n. GNV ANTARES.



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). 9-10-2019 om 01:40 uur tijdens een reis van Zeebrugge naar Kingston-upon-Hull met 346 opvarenden brak er brand uit in de machinekamer, positie 53.11.22.8 NB. en 001.15. 12 OL. door de bemanning onder controle gebracht, met aangepaste snelheid de reis vervolgd, om 10:15 afgemeerd te Hull. 3-4-2020 te Hull en opgelegd. 10-12-2020 gearriveerd op de Beneluxhaven, Europoort en opgelegd in afwachting van verkoop. 15-4-2021 verkocht aan Pride Ferries Shipping Ltd., vlag: Cyprus (5BTS5), in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua en Cyproservus Co. Ltd., Limassol, 17-4-2021 vertrokken van de Beneluxhaven naar Napels, 23-4-2021 ETA te Napels, 24-4-2021 gearriveerd te Napels. T.b.n. GNV ARIES. (Foto: Hannes van Rijn, 17-4-2021).

PRINCE OF SEAS, IMO 9014444 (NB-275), 1993 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (266) als PRINCE OF SEAS aan Prince of Seas Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (PJOW), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 6.363 GT, 4.297 NT, 7.387 DWT. 20,3 kn. 8.157 EPK, 6.000 kW, Mitsubishi Type 6UEC52LA, Akasaka Tekkosho K.K., Yaizu, Japan. 1996 in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. 1997 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Prince of Seas", Groningen (PCBP), in beheer bij Scaldis Chartering N.V. 1999 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 5-2006 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft Prince of Seas G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (A8JI5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 28-12-2017 verkocht aan Violet Shipping Company N.V., Willemstad, Curaçao, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (A8JI5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.592 EPK, 7.060 kW. 28-10-2020 thuishaven en vlag:

Willemstad-Curaçao (PJFH). 23-12-2020 verkocht aan Centauri Partners Ltd., Willemstad-Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen.

ROTTERDAM (7), IMO 9837470 (NB-273), Passenger (Cruise) Ship, 13-3-2019 (e) in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6278, 10-2019 een sectie RYNDAM te water gelaten te Palermo, 21-11-2019 kiel gelegd, in aanbouw voor Carnival Corp., Rotterdam, in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle WA. 5-2021 geplande oplevering Carnival Corp., Doral FL., vlag: Nederland, in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle WA, 30-7-2020 de naam RYNDAM gewijzigd in ROTTERDAM en de oplevering verschoven naar 30 juli 2021, 1-10-2020 de muntceremonie en ingezegend door de kapelaan van de werf, 7-10-2020 te water gelaten (uitgedokt), 7-10-2020 verhaald naar een andere kade bij Fincantieri Marghera, 23-4-2021 de geplande proefvaart uitgesteld, 25-4-2021 op proefvaart, roepsein onder Italiaanse vlag: PBNC2, 27-4-2021 te Triëst, 3-5-2021 van Triëst naar Venetië, 6-5-2021 te Venetië. 30-7-2021 geplande oplevering Carnival Corp., Rotterdam, in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle WA.



Holland America Line's nieuwe Rotterdam start vrijdag haar eerste proefvaart

Ruim 2 jaar nadat het eerste stuk staal werd gesneden vertrekt het nieuwste cruiseschip van Holland America Line, Rotterdam, vrijdag 23 april vanaf de scheepswerf van Fincantieri in het Italiaanse Marghera voor haar eerste korte testvaart. Daarbij zullen de eerste nautische en technische testen worden uitgevoerd op het zusterschip van de Koningsdam en Nieuw Statendam. Begin mei staat er dan nog een langere proefvaart gepland. Vanaf dat moment wordt er de laatste hand gelegd aan het nieuwe vlaggenschip in de vloot voordat het in juli wordt opgeleverd.

De Rotterdam (99.500 brutoton) wordt het derde schip in de Pinnacle Class-serie. Het zal 2.668 gasten gaan vervoeren en beschikt over voorzieningen en innovaties die zijn geïntroduceerd op de zusterschepen, waaronder het 270-graden LED scherm World Stage, Rudi's Sel de Mer en Grand Dutch Café. Rotterdam is het zevende schip dat deze naam draagt voor Holland America Line en het 17e schip dat door de Italiaanse scheepswerf Fincantieri voor het merk is gebouwd. (Bron: Cruisereiziger, 17 april 2021, Marco. Afbeelding: Cruisemapper).

SLINGEBORG, IMO 9188245 (NB-272), 17-2-1998 besteld bij Lübecker Flender Werft A.G., Lübeck (678), 5-5-2000 te water, 26-10-2000 opgeleverd aan UL 678 K/S, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 21.005 GT, 10.601 NT, 13.000 DWT. 18 kn. 10.920 kW, Wärtsilä 7RTA52U, HSD Engine Co. Ltd., Changwon, Zuid Korea. 7-2015 verkocht aan Slingeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-2019 en-bloc met SCHIEBORG voor \$ 40,5 miljoen verkocht aan DFDS Seaways AS voor de lijndienst Gothenborg-Zeebrugge. 16-6-2019 gearriveerd te Gothenborg. 17-6-2019 thuishaven en vlag Klaipeda-Litouwen, roepsein LYBL, 17-6-2019 (vt) herdoopt GOTHIA SEAWAYS. 18-6-2019 vertrokken naar Zeebrugge. 8-6-2020 bij Remontowa Shiprepair Yard S.A. te Gdansk om verbouwd te worden. 28-7-2020 van Gdansk naar Klaipėda, Litouwen, 29-7-2020 te Klaipėda. 1-4-2021 (vt) gearriveerd te Klaipėda. 15-4-2021 (v) verkocht aan Shiplux VIII S.A., Luxemburg, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, roepsein MIUZ3, in beheer bij CLDN Ro-Ro S.A., Luxemburg en Anglo-Eastern Ship Management (NL) B.V., Goes, 15-4-2021 (F) herdoopt MAXINE.



SMIT EXPRESS, IMO 8116049 (Z-123), 1984 opgeleverd (RS) als BORIS POLEVOY door Valmet Oy Helsingin Telakka-Vuosaari, Helsinki (314) aan U.S.S.R. Soviet Danube Shipping Co., Izmail. 1992 verkocht aan Ukrainian Danube Shipping Co., Izmail-Oekraïne. 28-8-1998 gearriveerd te Ust-Dunaysk en daar blijven liggen. 1999 verkocht aan Smit Shuttle Express Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam, 21-6-1999 ETA te Malta voor onderhoud, daar overgedragen aan Smit en herdoopt SMIT EXPRESS. 10.684 GT, 3.206 NT, 8.638 DWT, 159,09 (141,20) x 31,04 x 15,47 x 4,401, dokschip voor lichters, 1 ruim, B 30.917 m³, 855 TEU, 7.559 EPK, 5.560 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, Wärtsilä 9R32, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa, 13,5 kn. 1-2002 verkocht Torch Offshore Inc. (USA) om verbouwd te worden tot offshore construction vessel, 16-4-2002 overname afgesloten, 12-8-2002 verkocht aan Torch Offshore Inc., verbouwd bij Davie Industries Inc., Québec, Canada. 25-11-2002 vlag: Vanuatu (YJSR8) en herdoopt MIDNIGHT EXPRESS. 2004 gearriveerd bij Huisman Itrec, Schiedam, daar de pijpenleginstallatie geïnstalleerd. 19-7-2004 (e) verkocht aan Torch Express Inc., Bahamas, in beheer bij Torch Offshore Inc. 27-7-2004 vertrokken van Schiedam naar de Golf van Mexico. 29-10-2004 vertrokken van Mobile, Alabama om testen te doen in de Golf van Mexico. 7-11-2004 proefvaart afgerond na verbouwing tot pijpenlegger, kreeg een contract bij Energy Partners Ltd. voor het leggen van pijpleiding in de Golf van Mexico. 20-9-2005 verkocht aan Helix Energy Solutions Group, Houston, Texas, vlag: Bahamas. 3-2006 vlag: Vanuatu. 16-7-2013 verkocht aan Coastal Trade Ltd., Vanuatu, in beheer bij in beheer bij Emas-AMC Pte. Ltd., Singapore voor Minsheng Financial Leasing Co., Beijing, China, 7-2013 herdoopt LEWEK EXPRESS. 17-12-2014 (e) verkocht aan Ocean Lion Shipping Ltd., Vanuatu, in beheer bij Emas-AMC Pte. Ltd., Singapore voor Minsheng Financial Leasing Co., Beijing, China. 15-11-2016 vanaf Deep River te Igléside, U.S.A. 26-7-2018 (e) opgelegd. 11-2020 vlag: Marshall Islands (V7A4285), 10-11-2020 in beheer bij J Oasis Marine Services Pte. Ltd., Singapore, 11-2020 herdoopt RHEA EXPRESS. (Foto: Teun van der Zee).

STELLA LYRA, IMO 8801084 (NB-260), 4-11-1988 te water gelaten, 1989 opgeleverd (BV) door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (266) als STELLA LYRA aan Shipping Co. Lyra B.V., Rotterdam (PHUJ), in beheer bij Rederij Theodora B.V. 2.874 BRT, 884 NRT, 3.480 DWT. 95,75 (89,95) x (14,50) x 8,30 x 5,710 meter. 12 ladingtanks, 3.803 m³, 3 ladingpompen, totaal 780 ton/uur, 151 ton bunkers, verbruik 8 ton/dag, 12,5 kn. 2.012 EPK, 1.480 kW, 4 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 4R32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 1999 verkocht aan Carnisse B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V., Rotterdam. 2-12-2002 tijdens een reis van Stanlow naar Falmouth op 38 mijl van Trevoise Head in positie 50.54.7 NB en 05.50.2 WL, problemen met de machine opgelopen, 3-12-2002 sleepboot CAPT. I.B. HARVEY vertrokken van Swansea, vastgemaakt en dezelfde dag afgemeerd te Falmouth voor verdere reparatie. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Rotterdam. 17-9-2017 gearriveerd vanaf Nyborg, Zweden te Rönnäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 31-8-2018 (e) verkocht aan Durango Holding Ltd., Majuro, Marshall Islands, 4-9-2018 thuishaven en vlag: Moroni-Comoros, roepsein DGA2273, in beheer bij Khor Al Zubair Shipping Co. LLC, herdoopt GEORGE. 13-9-2018 vertrokken van Rönnäng naar Dubai, 20-10-2018 ETA te Dubai. 15-9-2018 ten westen van Thyborøn, Denemarken problemen opgelopen, 17-9-2018 de reis vervolgd. 21-9-2018 passage Brest (5,3 kn.). 22-10-2018 ETA te Dubai. 5-2019 (e) in beheer bij Durango Holding Ltd., Baghdad, Irak, 2-5-2019 herdoopt DURANGO 9. 10-3-2021 verkocht aan Dustin Marine Inc., Noida, Dist Gautam Budh Nagar, Uttar Pradesh, India, vlag Comoros, 3-2021 herdoopt DUSTIN.



STORMMEEUW, IMO 9257292, Damen Stan Patrol 3407, 2003 casco gebouwd door Scheepswerf Made B.V., Made, 2003 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (549956) als STORMMEEUW aan Ministerie van Financiën, Belastingdienst Douane, Harlingen (PBHO). 197 GT. 34,30 x 7,20 x . x 1,560 meter. 2.534 EPK, 1.864 kW, 2 x 12 cyl, 1.800 rpm., Caterpillar 3412TTA.HP. 2009 in beheer bij Rijkswaterstaat Rijksrederij, Rijswijk. 22-1-2016 verkocht aan Verdijk Maritiem B.V., Heijen. 22-1-2021 verkocht aan STC-Group Stichting, Rotterdam. (Info: BASM. Foto: Hans Lingbeek, 5-9-2013).



SYLVIA DELTA, IMO 7702920 (NB-249), 2-6-1977 kiel gelegd, 10-1977 te water gelaten, 2-1978 opgeleverd als SYLVIA DELTA door Scheepswerf Bijlholt B.V. Foxhol (603) aan Sylvia Cargo B.V., Groningen. 1.600 BRT. 1985 verkocht aan Rederij Linde Lloyd VII B.V., Zaandam, in beheer bij Sandfirden B.V., herdoopt REGGELAND. 1987 verkocht aan Carib Sun N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Otto A. Muller G.m.b.H., herdoopt CARIB SUN. 1988 verkocht aan Silke B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V., herdoopt ORTRUD. 1990 verkocht aan Andrean Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Thomas Watson (Shipping) Ltd., herdoopt LADY REA. 2000 verkocht aan Veneto Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Thomas Watson (Shipping) Ltd. 2000 verkocht aan Admiral Shipping Co., Phnom-Penh-Cambodja. 20-3-2000 (GL) herdoopt LADY MAGA. 23-2-2004 in beheer bij Mamari Shipping, Tartous, Syrië. 2005 verkocht aan Crest Shipping and Trading S.A., Batumi-Georgië, in beheer bij Unimarine Management Co., 29-8-2005 (GL) herdoopt SKY HOPE. 8-2011 verkocht aan Leaders Marine Ltd., Tripoli, 3-8-2011 (m) vlag: Moldavië, roepsein ERNM. 5-8-2011 (e) in beheer bij Unimarine Management Co., Tripoli en Leaders Marine Ltd., Tripoli. 4-2015 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2135. 18-5-2018

vertrokken van Tartous, 1-5-2018 ETA te Kavkaz. 20-5-2018 tijdens een reis van Iskenderun naar Kavkaz aan de Zwarte Zee in ballast, problemen met de machine opgelopen en ten anker gekomen op de rede bij Datça/Muğla, Dodekanesos, Turkije, 22-5-2018 vertrokken van Datça/Muğla, Dodekanesos, Turkije naar Kavkaz, 24-5-2018 ten anker bij Istanbul. 1-6-2018 te Gemlik, Turkije. 3-6-2018 van Gemlik naar Durrës. 8-2018 vlag: Togo, roepsein 5VHA5. 17-3-2021 vlag: Kameroen, roepsein TJMC174, herdoopt IYANU. (Foto: Teun van der Zee, 10-9-1983, Vlaardingse).)

THUN EQUALITY, IMO 9817171, Chemical/Oil Products Tanker, 9-3-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 451, 23-2-2021 te water gelaten, 3-5-2021 verhaald van de bouwwerf naar de Eemshaven, 5-5-2021 proefvaart. Gebouwd voor Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Thunship Management (Holland), Lidköping en Erik Thun AB. 4.923 GT, 7.999 DWT.

TINGANES, IMO 8412699 (Z-52), voorschip gebouwd door FEAB Marstrandverken, Marstrand (171), achterschip gebouwd door Fosen M/V A/S, Rissa (37), 30-11-1985 opgeleverd als SVANUR aan Skipafelagid Drekin, Faerøer. Reefer/pallets carrier. 3.398 BRT, 2.900 DWT, 78 TEU, 4.787 m³, 4.080 EPK, 3.001 kW, Wärtsilä 8R32, 15 kn. 1988 verkocht aan Faroe Ship Norge A/S, Noorwegen, herdoopt TINGANES. 1988 t/m 1993 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 1992 verkocht aan A/S Atir, Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. voor Norges Hypotekinstitt AS, Bergen. 1993 verkocht aan Green Ice KS, Bahamas, in beheer bij Nomadic Management AS, herdoopt GREEN ICE. 1996 in beheer bij Green Management AS. 23-5-2010 verkocht aan Green Shipowning AS, Bahamas, in beheer bij Green Management SP z.o.o., Gdynia. 30-5-2016 verkocht aan Allect Norway AS, Bahamas, in beheer bij Green Management SP z.o.o., Gdynia. 8-2016 herdoopt SAMSKIP ICE. 31-8-2017 in beheer bij Nav-Tech B.V., Rotterdam. 9-2017 verkocht aan Allect B.V., Bahamas, in beheer bij Nav-Tech B.V., Rotterdam. 10-10-2017 verkocht aan Green Shipowning AS, Bahamas, in beheer bij Nav-Tech B.V., Rotterdam. 18-4-2021 verkocht aan Norwest Ship Management AS, Kopervik, vlag: Noorwegen (NIS) (LANC8), 4-2021 herdoopt ICE.



VARNADIEP, IMO 9263540 (NB-258), 5-9-2001 contract, 26-11-2001 kiel gelegd, 11-7-2002 te water gelaten als SCAN LEADER voor rekening van Petroscafe, Finland, 9-2002 overgenomen door Feederlines B.V., Groningen, 22-10-2002 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (608) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Varnadiepe", Groningen (PBIB), in beheer bij Feederlines B.V., Groningen voor Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer. Brandmerk 7058 Z G 2002. 4.940 GT, 2.786 NT, 7.250 DWT. 379 TEU. 14,7 kn. 22-10-2002 vertrokken naar zee om te laden te Kotka. 4-11-2002 vertrokken van Kotka naar Iskenderun. 9-11-2002 passage Calais. 12-11-2002 in slecht weer (windkracht 8-10 Bft.) ging de lading schuiven, kreeg 10 graden slagzij en sloeg de deklust overboord in positie 43.10 NB. en 10.40 WL., 13-11-2002 binnen te Vigo voor inspectie en het opnieuw stuwten van de lading. 11-8-2008 (e) verkocht aan Varnadiepe B.V., Groningen (PBIB), in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 10-2015 verkocht aan Compania Maritima Sicar S.L., Santa Cruz de Tenerife-Spanje (EAEO), in beheer bij Sicar Naviera S.L., Madrid, 22-10-2015 (mt) te Marin herdoopt EZARO. 6-2018 vlag: Portugal (PMD) (CQAH5), 13-6-2018 (e) in beheer bij AMAZSA Agencia Maritima Artiach Zuazaga S.L., Bilbao. 2021 verkocht aan Myklebusthaug Rederi AS, vlag: Portugal (PMD), in beheer bij Myklebusthaug Management AS, Fønnes en Agencia Maritima Artiach Zuazaga (AMAZSA), Bilbao, 3-2021 herdoopt EDMY. 25-4-2021 van Skipavik-Gulen, Mongstadfjord, Noorwegen naar Aberdeen geladen met 5.000 ton rotsblokken, 26-4-2021 om 14:35 uur aan de grond gelopen bij Aberdeen in positie 57.08.16.8 NB. en 002.02.27 WL., vlot gebracht door de

sleepboot GOUWESTROOM, 27-4-2021 om 11:30 uur ten anker gebracht op Aberdeen Anchorage (57.08.16.8 NB. en 002.02.27 WL.) voor inspectie. (Foto: Henk Jungerius, 18-11-2012).

VERITAS, IMO 8411633 (NB-273) 28-6-1984 kiel gelegd, 7-1-1985 te water gelaten, 2-1985 opgeleverd door Peters-IJsselmeer B.V., Kampen (397) als VERITAS aan F.S. Switynk, Kampen (PIFJ) in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 1.132 BRT. 3-4-1987 verkocht aan Rederij Switynk B.V., Kampen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 10-7-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van der Maas B.V., Werkendam, in beheer bij M. van der Maas, herdoopt MARINA. 12-1995 verkocht aan J. de Koning Gans-Hartman V.O.F., Hasselt (PIZK), in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, 1995 herdoopt ZWARTEWATER. 9-2-2005 verkocht aan C.V. Veenstrans, Delfzijl, ingebracht bij C.V. "Veenstrans", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Bouke van der Veen en Age Bandstra, Stavoren, 11-2-2005 overdracht en herdoopt VEENTRANS. 15-2-2005 vertrokken naar Kopervik, ging met potgrond varen van Rusland naar Holland. 3-9-2008 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Delfia", Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 3-9-2008 bij Shipdock Harlingen B.V. herdoopt EEMS DELFIA. 3-1-2020 (e) in beheer bij Eemswerken B.V., Werkendam. 31-8-2020 gearriveerd te Dordrecht. 3-9-2020 (F) verkocht aan Aasly Shipping AS, Kjøpmannskjær, thuishaven en vlag: Tønsberg-Noorwegen (NIS), roepsein LAKZ8, herdoopt PRIMA. 26-1-2021 (e) verkocht aan Arundo AS, vlag Palau, roepsein T8A3606. 4-2021 verkocht aan Everest Shipping Co., Majuro, vlag: Palau, 26-4-2021 (F) herdoopt EVEREST.

WMS GRONINGEN, IMO 9339038 (NB-238), 28-3-2003 contract, 29-12-2004 kiel gelegd, 5-9-2006 te water gelaten bij Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (VMW437-10), 7e schip uit een serie van 8 700 TEU containerschepen, 6-11-2006 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "WMS Groningen", vlag: Cyprus, in beheer bij Mare Shipmanagement B.V., Groningen en Navigia Shipmanagement B.V. 7.545 GT. 14-11-2006 vertrokken met bestemming Shanghai om te laden voor een reis naar Europa. 11-2008 (e) verkocht aan WMS Groningen Navigation Ltd., Cyprus, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. 18-11-2011 vertrokken van Frederikshavn met bestemming Larvik, 19-11-2011 bij Tjømø viel de machine uit en dreigde aan de grond te lopen, toen de reddingboot ASKERBÆRINGEN uit Larvik arriveerde dreef de WMS GRONINGEN op 400 meter van Tristein naar de kust van Færder, het lukte de bemanning om ten anker te komen en de machine te repareren, stand-by waren de sleepboot BALDER, de reddingboot SIMRAD FÆRDER, Coast Guard NORNEN en een Sea King helikopter uit Rygge, tijdens reparatie bleef de BALDER stand-by. 17-5-2013 (e) verkocht aan Mar Diamond Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Marlow Navigation Co Ltd. 22-8-2016 te 's-Gravendeel en opgelegd. 2-11-2016 van 's-Gravendeel naar het Calandkanaal. 17-11-2016 passage Kieler Kanaal naar St. Petersburg. 8-5-2017 (e) verkocht aan Forever Rich Shipping Ltd., Quanzhou, Fujian, China, vlag: Hong Kong (VRQV5), in beheer bij Quanzhou Ansheng Shipping Co. Ltd., Quanzhou, herdoopt HAI SU 3. 22-10-2020 (e) verkocht aan Hede (Hong Kong) International Shipping Limited, Hong Kong (VRQV5), in beheer bij Lanbao International Shipmanagement (Dalian) Co. Ltd., Dalian, China, herdoopt TANG SHAN GANG JI 2.



WMS HARLINGEN, IMO 9339040 (NB-238), 28-3-2003 contract, 29-12-2004 kiel gelegd, 2-12-2006 te water gelaten bij Fujian Mawei Shipbuilding Ltd., Mawei, China (VMW437-11), 10-1-2007 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "WMS Harlingen", Groningen, vlag: Cyprus (C4RN2), in beheer bij Mare Shipmanagement B.V., Groningen en Navigia Shipmanagement B.V. Het laatste schip van een serie van 8 containerschepen. 7.545 GT, 8.400 DWT, 698 TEU. WMS is een samenwerkingsverband tussen Winter en

Schöning en het bevrachtingkantoor Walter Möller & Co. 11-2008 (e) verkocht aan WMS Harlingen Navigation Ltd., Cyprus, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. 23-5-2013 (e) verkocht aan Mar Jade Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Marlow Navigation Co Ltd. 8-5-2017 (e) verkocht aan Forever Rich Shipping Ltd., Quanzhou, Fujian, China, vlag: Hong Kong (VRQV7), in beheer bij Quanzhou Ansheng Shipping Co. Ltd., Quanzhou, herdoopt HAI SU 5. 2-2020 (e) verkocht aan Asia Star Shipping Ltd., Hong Kong (VRQV7), in beheer bij Fujian Huarong Marine Shipping Group Corp., Fujian, China, herdoopt HUA HANG 6. (Foto: Teun van der Zee, 13-6-2009, Amazonehaven).

ZEALAND DELILAH, IMO 9507075 (NB-175), 19-3-2008 contract, 11-9-2008 kiel gelegd, 15-5-2010 te water gelaten, 10-2020 (e) vlag: Curacao, 30-3-2011 (RI) opgeleverd door Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi (002) als ZEALAND DELILAH aan Zealand Delilah B.V., Amsterdam, in beheer bij Q Shipping B.V., Rhoon. Roepsein PBZI, zusterschip van m.s. ZEALAND BEATRIX. 9.514 GT., 4.250 NT, 13.089 DWT. 135,46 x 20,72 x 11,00 x 7,500 meter. Grain 15.557 m3, Bale 15.350 m3. Kranen: 2 x 30 mt SWL Liebherr. 252,55 m3 en 718,05 m3 bunkers. 13 kn. 6.037 EPK, 4.440 kW, 6 Cyl, 2 tew, 350 x 1400, 173 rpm., MAN-B&W 635, STX Engine Co. Ltd. 28-3-2021 (vt) gearriveerd te Tuzla, Turkije. 7-4-2021 verkocht aan Bulker Bee 11 Shipping B.V., Amsterdam, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rotterdam, 15-4-2021 (vt) herdoopt BULKER BEE 11.

BOUWLIJST

3	Aanvullingen en verbeteringen zijn welkom										
4	rg.cornel@telfort.nl										
5	Naam		GT	DWT	Eigenaar	Thuishaven	Bouwnr.	Werf	Opl.	Imo.nr.:	
6	ALEXANDRE		2021	3415	4938	Briese Scheemda	Ned. vlag ??	ZZ075	Zhejiang Zengzhou	jun-21	9858204
7	ARKLOW ARTIST		2021	5065	8500	Arklow Shipping	ARKLOW	442	FERUS SMIT	mei-21	9851982
8	ARKLOW CLIPPER		2021	2990	5085	Arklow Shipping	ARKLOW	429	FERUS SMIT	??-21	9757137
9	ARKLOW CLOUD		2021	2990	5085	Arklow Shipping	ARKLOW	430	FERUS SMIT	??-21	9757149
10	ARKLOW COAST		2021	2990	5085	Arklow Shipping	ARKLOW	431	FERUS SMIT	??-21	9757151
11	ARKLOW COVE		2022	2990	5085	Arklow Shipping	ARKLOW	432	FERUS SMIT	??-22	9757163
12	ARKLOW CREST		2022	2990	5085	Arklow Shipping	ARKLOW	436	FERUS SMIT	??-22	9771468
13	BLOEMGRACHT		2021	15069	12500	BIG LIFT SHIPPING	AMSTERDAM	MW 456-2	FUJIAN MAWEI SY.	jul-22	9896282
14	BORE WAVE (RoLo)		2021	9000	6900	BORE LTD	HELSINGBORG	W 1912	WUHU SHIPBUILDING	aug-21	9892896
15	BORE WAY (RoLo)		2021	9000	6900	BORE LTD	HELSINGBORG	W 1911	WUHU SHIPBUILDING	mei-21	9892884
16	BORE WIND (RoLo)		2022	9000	6900	BORE LTD	HELSINGBORG	W 1913	WUHU SHIPBUILDING	nov-21	9892901
17	BROUWERSGRACHT		2021	15069	12500	BIG LIFT SHIPPING	AMSTERDAM	MW 456-1	FUJIAN MAWEI SY.	jun-22	9896270
18	CELTIC		2021	3400	4000	HARTMAN MARINE	URK	12	Hartman / Partner	nov-21	9917672
19	ELISA K (PCNJ)		2021	2999	5150	K&T HOLLAND bv	DELFIJUL	735	BODEWES	jul-21	9879064
20	GALE (PDSC)		2020	2999	2450	CHEMGAS	ROTTERDAM	841	Steel & Shipbuilding	mei-21	9876335
21	GHIBLI LPG tanker		2021	2999	2450	CHEMGAS	ROTTERDAM	842	Steel & Shipbuilding	jun-21	9876347
22	GUST LPG tanker		2021	2999	2450	CHEMGAS	ROTTERDAM	843	Steel & Shipbuilding	aug-21	9876921
23	LADY HABARKA		2021	2999	4220	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	C-252	Chowgule India	sep-21	9835006
24	LADY HANNAH		2021	2999	4220	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	C-253	Chowgule India	dec-21	9835018
25	LADY MARIE-CHRISTINE		2021	4892	5875	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	W 1921	WUHU SHIPBUILDING	okt-21	9904326
26	LADY MATHILDE		2021	4892	5875	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	W 1922	WUHU SHIPBUILDING	dec-21	9904338
27	LADY MENNA		2022	4892	5875	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	W 1923	WUHU SHIPBUILDING	mrt-22	9904340
28	LADY MONIQUE		2022	4892	5875	WIJNNE BARENDS	DELFIJUL	W 1924	WUHU SHIPBUILDING	mei-22	9904352
29	LONGBAY		2015/2	4500	6080	LONGSHIP / VMS	Ned. vlag ??	1018/758	VEKA / ORSOVA	nov-21	9626182
30	LONGBEACH		2015/2	4500	6080	LONGSHIP / VMS	Ned. vlag ??	1019/759	VEKA / ORSOVA	1 kw-22	9626194
31	MARGENS (Gen.cargo)		2023	7634	9000	??	Ned.vlag .	SH 105	DAYANG OFFSHORE	mrt-23	9933925
32	PHILLIPPE		2021	3415	4938	Briese Scheemda	Ned. vlag ??	ZZ078	Zhejiang Zengzhou	jan-22	9858230
33	PLANCHART		2021	3415	4938	Briese Scheemda	Ned. vlag ??	ZZ077	Zhejiang Zengzhou	okt-21	9858228
34	RAOUL		2021	3415	4938	Briese Scheemda	Ned. vlag ??	ZZ076	Zhejiang Zengzhou	aug-21	9858216
35	RHAS 1 (Gen. Cargo)		2021	2990	4200	RMS PROJECTS	Ned.vlag ??	SH 100	DAYANG OFFSHORE	jul-21	9911434
36	RHAS 2 (Gen. Cargo)		2021	2990	4200	RMS PROJECTS	Ned.vlag ??	SH 101	DAYANG OFFSHORE	aug-21	9911446
37	RHAS 3 (Gen. Cargo)		2021	2990	4200	RMS PROJECTS	Ned.vlag ??	SH 102	DAYANG OFFSHORE	nov-21	9911458
38	RHAS 4 (Gen. Cargo)		2021	2990	4200	RMS PROJECTS	Ned.vlag ??	SH 103	DAYANG OFFSHORE	nov-21	9911460
39	RHAS 5 (Gen. Cargo)		2022	2990	4200	RMS PROJECTS	Ned.vlag ??	SH 112	DAYANG OFFSHORE	dec-22	9911472
40	THUN EQUALITY (PCIT)		2021	5000	7999	THUN TANKERS	DELFIJUL	451	FERUS SMIT/LEER	mei-21	9817171
41	WATUM (Gen.cargo)		2022	7634	9000	??	Ned.vlag .	SH 104	DAYANG OFFSHORE	dec-22	9933793
42	YACHT SERVANT		2021	43400	18374	SPLIETHOFF	AMSTERDAM	H-485	Yantai Raffles	jun-21	9890812

Bouwlijst 1-5-2021, samengesteld door R.G. Cornel m.m.v. G.J. de Boer en B. van Raad.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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

Geest Line

Rederij Geest Line is verkocht. Het Groningse Seatrade en Jamaica Producers (JP) hebben het bedrijf overgenomen. De partijen hebben niet bekendgemaakt wat voor een bedrag gemoeid is met de deal.

Geest Line bedient al meer dan 65 jaar de Caribische en Latijns-Amerikaanse markten. De rederij vervoert onder andere containers, breakbult en reefer. De oorsprong van de dienst van Geest Line ligt in de verscheping van bananen.



De partijen die Geest Line kopen, zijn ook beide actief in het Caribische gebied. Seatrade is gespecialiseerd in het vervoeren van koelschepen. JP richt zich op logistieke diensten en de productie van speciale voedingsmiddelen, dranken en agribusiness in het Caribische gebied.

Geest Line zegt de overname een positieve ontwikkeling te vinden, 'aangezien zowel JP als Seatrade een sterke staat van dienst hebben in de handel en de regio's die door het bedrijf worden bediend en de handel goed kennen'. Geest Line zal onafhankelijk blijven opereren in het bedienen van haar bestaande klanten en markten, zo laat de rederij zelf weten. (Bron: Bob van Raad, 12-4-2021. Foto: R.P. van de Wetering, 13-10-2005, charter Geest Line).

Jamaica Producers verwerft belang in Geest Shipping Line

Voedsel- en logistiekconglomeraat Jamaica Producers Group Limited verwierf een belang van 50 procent in Geest Shipping, een dienst die het Verenigd Koninkrijk verbindt met het Oostelijke Caribisch gebied ter waarde van £ 17 miljoen aan nettoactiva.

De overige 50 procent blijft in handen van Sealines Holding NV, dat handelt als Seatrade, een aanbieder van reefer-schipvaartdiensten met hoofdkantoor op Curaçao.

De voorwaarden van de transactie werden niet bekendgemaakt.

"We hebben de overnameprijs op dit moment nog niet bekendgemaakt. Het is een concurrerende industrie", aldus Jeffrey Hall, CEO van Jamaica Producers. "Het wordt een van de grotere omzetlijnen in onze groep. Het is een substantiële onderneming," zei hij.

JP zal haar investering als geassocieerde onderneming verantwoorden. De rederij houdt haar managementteam op zijn plaats.

Geest, een 65-jarig bedrijf, exploiteert vijf schepen en vervoert alle soorten lading. Het voert geplande vrachtroutes uit naar Antigua, Barbados, Curaçao, Dominica, Dominicaanse Republiek, Grenada, St Kitts, St Lucia, St Vincent en het VK.

"Deze overname is een belangrijk onderdeel van de strategie van JP om haar beleggingsportefeuille in Caribische logistiek en infrastructuur verder te versterken en uit te breiden", aldus Hall in een gezamenlijke verklaring met president van Seatrade Yntze Buitenwerf over de overname. (Bron: JP).



Alliantie Jumbo en Schifffahrtskontor Altes Land GmbH & Co. KG (S.A.L.)

De joint venture van de heavy lift-specialisten Jumbo Shipping (Nederland) en SAL Heavy Lift (Duitsland) is een feit. De Jumbo-SAL-Alliance, zoals de joint venture is gedoopt, is per 15 april actief, zo hebben de bedrijven in een gezamenlijk statement bekendgemaakt.

De twee ondernemingen hadden begin maart al de intentie uitgesproken om de krachten te bundelen, zoals Nieuwsblad Transport destijds berichtte.



Sindsdien is achter de schermen verder gewerkt aan de vorming van de nieuwe 'powerhouse', zoals de bedrijven hun joint venture omschrijven. Zo kregen ze deze maand het groene licht van de Duitse mededingingsautoriteiten.

Aparte merken

Jumbo en SAL bundelen hun wereldwijde commerciële activiteiten en hebben tezamen de beschikking over een vloot van dertig heavy lift-schepen. Met de joint venture wordt 'een grote, gezamenlijke verkooporganisatie' gecreëerd, aldus Jumbo. Jumbo houdt gewoon zijn hoofdkantoor in Schiedam, en SAL het zijne in Hamburg. De bedrijven benadrukken dat Jumbo en SAL wel op eigen benen blijven staan en als aparte merken actief blijven.

De bedrijven zeggen door hun krachtenbundeling onder meer hun 'geografische bereik' te kunnen vergroten. 'Onze klantenkring en belangen zijn veranderd,' zo geeft Jumbo-ceo Michael Kahn (foto) een verklaring voor de gezette stap. 'Om een efficiënte wereldwijde speler in ons vakgebied te blijven, moet je je altijd aanpassen en vernieuwen.' Jens Baumgarten, directeur chartering van SAL Heavy Lift, noemt de joint venture 'een stevig antwoord op de behoeften van grote aannemers en EPC's (EPC=Engineering, Procurement and Construction, red), en ook die van producenten en expediteurs.' (Bron: Bob van Raad, 16-4-2021. Foto's: Teun van der Zee, 20-6-2007, SVENJA 6-7-2013, Waalhaven).

KAHN SCHEEPVAART B.V., Schiedam

FAIRLANE, IMO 9153654, Heavy Load Carrier, 2001, Netherlands, 7.971 GT, 29-10-2007.

FAIRMASTER, IMO 9650585, Heavy Load Carrier, 2015, Netherlands, 18.099 GT, 16-6-2015.

FAIRPARTNER, IMO 9243849, Heavy Load Carrier, 2004, Netherlands, 15.022 GT, 2003.

FAIRPLAYER, IMO 9371579, Heavy Load Carrier, 2008, Netherlands, 15.027 GT, 21-8-2008

JUMBO JAVELIN, IMO 9243837, Heavy Load Carrier, 2004, Netherlands, 15.022 GT, 11-5-2017.

JUMBO JUBILEE, IMO 9371581, Heavy Load Carrier, 2009, Netherlands, 15342 GT, 21-11-2007)

JUMBO KINETIC, IMO 9634165, Heavy Load Carrier, 2014, Netherlands, 18.099 GT, 28-12-2014.

JUMBO VISION, IMO 9153642, Heavy Load Carrier, 2000, Netherlands, 7.966 GT, 26-7-2006.

STELLAPRIMA, IMO 8912326, Heavy Load Carrier, 1991, Netherlands, 6.902 GT, 18-9-2001.

SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg

ANNA, IMO 9501887, General Cargo Ship, 2010, Antigua and Barbuda, 11.473 GT, 1-8-2019.

ANNEGRET, IMO 9147710, General Cargo Ship, 2000, Antigua and Barbuda, 8.397 GT, 2010.

ANNEMIEKE, IMO 9147681, General Cargo Ship, 1998, Antigua and Barbuda, 8.388 GT, 2010.

ANNE-SOFIE, IMO 9376490, General Cargo Ship, 2008, Germany, 12.950 GT, 24-4-2008.

ANNETTE, IMO 9266554, General Cargo Ship, 2003, Antigua and Barbuda, 8.383 GT, 23-9-2011

FRAUKE, IMO 9376488, General Cargo Ship, 2008, Antigua and Barbuda, 12.950 GT, 2010.

GRIETJE, IMO 9147708, General Cargo Ship, 2000, Antigua and Barbuda, 8.397 GT, 2010.

HANNA, IMO 9467134, General Cargo Ship, 2011, Portugal (MAR), 15.549 GT, 5-3-2020.

IMKE, IMO 9501899, General Cargo Ship, 2010, Malta, 11.473 GT, 12-8-2019.

KLARA, IMO 9467160, General Cargo Ship, 2012, Portugal (MAR), 15.549 GT, 6-4-2020.

LISA, IMO 9467146, General Cargo Ship, 2011, Portugal (MAR), 15.549 GT, 9-4-2020.

LONE, IMO 9458913, General Cargo Ship, 2011, Antigua and Barbuda, 15.199 GT, 3-2011.
MARIA, IMO 9266566, General Cargo Ship, 2004, Germany, 8.383 GT, 2010
PAULA, IMO 9197466, General Cargo Ship, 2000, Antigua and Barbuda, 8.397 GT, 2010.
REGINE, IMO 9393242, General Cargo Ship, 2009, Germany, 13.058 GT, 12-2-2009.



SVENJA, IMO 9458901, General Cargo Ship, 2010, Germany, 15.026 GT, 9-12-2010.
TRINA, IMO 9376505, General Cargo Ship, 2008, Germany, 13.058, 13-11-2008.
WIEBKE, IMO 9197478, General Cargo Ship, 2000, Germany, 8.397 GT, 2010.

WERFNIEUWS

Nieuwe datum tewaterlating en doop van de trekschuit DEN EERSTE SNIK



Nadat door de Corona maatregelen de oorspronkelijk geplande tewaterlating op 10 april jl. van de Maassluisse trekschuit niet door kon gaan, is nu een nieuwe datum vastgesteld. De feestelijke doop en tewaterlating met bijbehorende grootse festiviteiten zullen plaatsvinden op Monumentendag 11 september 2021. De trekschuit zal door de Monstersche Sluis naar de vlieten geschut worden om af te meren aan de vaste ligplaats nabij de Markt. De trekschuit gaat binnenkort voor technische proefvaarten te water en zal dan buiten de thuishaven van Maassluis verblijven. Er is inmiddels een pool van schippers, bemanning, mannen en paarden, waarmee gedurende de zomer op de vaarten in Midden-Delfland geoefend gaat worden. Het schip is bouwkundig klaar, de laatste hand wordt gelegd aan de afwerking en montage van de diverse onderdelen mede met gebruik van het schitterende hand gesmede hang- en sluitwerk en scheepsbeslag. (Info en afbeelding: historischewerf.nl).

SANDØY, IMO 9894923, ferry, 12-2-2020 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS 2019/002, 9-3-2021 te water gezet bij Holland Shipyards door de drijvende bokken MATODOR en

MATODOR 2, 20-4-2021 proefvaart, 30-4-2021 proefvaart op de Nieuwe Merwede, 30-5-2021 geplande oplevering aan Brevik Fergeselskap IKS, Brevik-Noorwegen (LGCX). 470 GT, 1.300 kW, eclecticische aandrijving.



The banner features the 'Tug Zine all about tugs' logo on the left. In the center, it says 'Subscribe for free on tugezine.com' and 'Free membership entitles you to copies of the Tug Zine, Tug Newsletter & exclusive content on tugezine.com.' On the right, there are images of the magazine cover and a tugboat.

Antwerpse haven breidt vloot uit met energie-efficiënte sleepboten

ANTWERPEN, Port of Antwerp heeft vandaag drie nieuwe sleepboten ingehuldigd. De boten kunnen zowel vooraan als achteraan als sleepboot worden ingezet, en ze zijn bovendien energie-efficiënter. Deze uitbreiding kadert in de vernieuwing en vergroening van de vloot: "Port of Antwerp wil een klimaatneutrale haven zijn in 2050", aldus CEO Jacques Vandermeiren.

In 2020 kwamen 14.000 zeeschepen en 57.000 binnenschepen de haven van Antwerpen binnen. Om al deze schepen veilig en vlot van de sluisen naar hun ligplaatsen te begeleiden en vice versa, voert Port of Antwerp elk jaar 19.000 sleeptaken uit achter de sluisen. Om al deze sleeptaken tot een goed einde te brengen, beschikt Port of Antwerp over 18 sleepboten en 250 collega's die 24/7 paraat staan.

Dubbele boeg

In september 2020 kocht Port of Antwerp een eerste zogenaamde RSD-sleepboot, nadien volgde de aankoop van nog twee extra schepen. RSD staat voor Reversed Stern Drive en betekent dat de sleepboot is ontworpen volgens het dubbele boegprincipe. Hierdoor kan de boot dynamisch ingezet worden als voor- en achtersleepboot. Bovendien is de sleepboot energie-efficiënter dankzij haar specifiek ontwerp en is ze uitgerust met een stikstofoxidenfilter.

Jacques Vandermeiren, CEO Port of Antwerp: "Port of Antwerp wil een klimaatneutrale haven zijn in 2050. In onze rol als operator investeren we mee in deze energietransitie. De aankoop van deze boten kadert in de vernieuwing en vergroening van onze vloot waarbij we inzetten op duurzame en energie-efficiënte vaartuigen." Havenschef Annick De Ridder vult aan: "Met de uitbreiding van onze vloot blijven we inzetten op het 100% operationeel zijn van onze diensten en willen we verder het pad effenen voor een duurzame scheepvaart. Als Port of Antwerp geven we zelf het goede voorbeeld door een grote stap te zetten in de vergroening van onze eigen sleepboten. In de nabije toekomst zullen we ook experimenteren met sleepboten op duurzame methanol en waterstof." (Bron: Het laatste Nieuws, Annelin Marien 19-04-21, LK).



The banner is split into two parts. The left part has the text 'Visible Shipwrecks' in a gold script font and the URL 'https://www.visible-shipwrecks.nl/' below it. The right part shows a photograph of a shipwreck on a rocky shore with the text 'On the Rocks' overlaid.



The banner has a blue background. On the left is a logo featuring a ship's propeller and a steering wheel. To the right, the text 'SLEEP & DUWVAART' is written in large, bold, white capital letters.

51, IMO 9890123, Damen RSD 2513, gebouwd als POA-51 door Damen Shipyards Galati (515009) voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6118), 4-2-2021 opgeleverd als 51 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België (ORNP). 353 GT, 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3.500 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 2 Azimuth Thruster. 28-2-2021 van Ceta naar Antwerpen, 6-3-2021 te Antwerpen.

52, IMO 9890135, Damen RSD 2513, gebouwd als POA-52 door Damen Shipyards Galati voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6144), 22-3-2021 opgeleverd als 52 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België.



353 GT, 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3.500 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 2 Azimuth Thruster. 6-4-2021 van Ceta naar Stellendam, 12-4-2021 te Stellendam. 18-4-2021 van Stellendam naar Antwerpen. (Foto: Ruud Zegwaard, 12-4-2021).



BOKA OCEAN, IMO 9433171, Offshore Support Vessel, 9-7-2007 contract, 17-12-2008 kiel gelegd, 28-7-2009 te water, in beheer bij Bourbon Offshore Norway AS, 18-5-2010 opgeleverd door Metalships & Docks S.A. (288) als BOURBON OCEANTEAM 104 aan Oceanteam Bourbon 4 AS, Malta (9HA2366), in beheer bij North Sea Shipping AS. 11.014 GT, 3.305 NT, 7.000 DWT. 133,60 (119,069) x 27,00 x 9,70 x 6,865 meter. 4 x Vasa 9R32LN, Wärtsilä Finland Oy. 6-2011 herdoopt SOUTHERN OCEAN. 4-2021 verkocht aan Boskalis Offshore Shipping B.V., Malta, in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V., t.b.n. BOKA OCEAN. (Afbeelding: Boskalis).

BRIELSEBANK, IMO 6923888 NB-160), 19-6-1969 gedoopt BRIELSEBANK door mevr. J.A.C.R.W. Viëtor-van Beuningen en te water gelaten, 24-7-1969 opgeleverd aan N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, Rotterdam.



8-4-1976 verkocht aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., Rotterdam, herdoopt AQUANAUT. 29-6-1978 verkocht aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam. 19-2-1979 overgedragen en herdoopt BRIELSEBANK. 22-6-1988 verkocht aan Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 24-12-1998 verkocht aan Smit Internationale Sleepboot Mij. Smit Salvor B.V., Rotterdam, 12-1998 herdoopt SMIT HAMBURG. 17-1-1998 met de JANUS en een Eerland ponton vertrokken naar Duitsland, in beheer bij Smit International (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg. 10-12-2001 overgedragen aan Harms Bergung Transport & Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DPUQ) en herdoopt ARGUS. 12-2009 verkocht aan Lührs Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, herdoopt MISTRAL. 6-4-2021 herdoopt LEVENSAU. (Foto: Nico Giltay, 25-4-2021, het transport: Teun van der Zee).



23-4-2021 van Brunsbüttel naar Dordrecht met op sleep de accommodatieponton ROSSINI, 25-4-2021 te Dordrecht.

BRUTUS, IMO 9885893 (NB-279), DP2 Shoalbuster 3514 SD, 25-1-2019 contract, 29-11-2019 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571798, 20-5-2020 te water gelaten te Gdańsk, 6-2020 als SB YN 1798 vertrokken van Gdańsk met de sleepboot LEOPARD, 14-6-2020 vanaf Gdańsk gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming Dordrecht, assistentie van de duwboot ANNA MARIE, naar Gorinchem om afgebouwd te worden, 8-9-2020 (e) te water, 9-1-2021 te water gelaten te Gorinchem, 5-3-2021 proefvaart op de Nieuwe Merwede en terug naar Gorinchem, 18-3-2021 proefvaart op de rivier, 22-3-2021 van Gorinchem naar de Eemhaven, 24-3-2021 en 25-3-2021 proefvaart op Maasvlakte2, 31-3-2021 na de proefvaart terug naar Gorinchem, 23-4-2021 DP proeven op het Haringvliet en naar Middelharnis, 24-4-2021 te Hardinxveld, 27-4-2021 naar Maasvlakte2, 30-4-2021 te Hardinxveld. 3-5-2021 gedoopt BRUTUS door Mandy Heere-van Eijk (weduwe van kapitein Heere) en opgeleverd aan Herman Sr. B.V., Zwijndrecht (PCWL) (Jack van Dodewaard). 493 GT, 5.280 EPK, 3.876 kW, Caterpillar C32 TTA SCAC.



BRUTUS, foto: Reinier van de Wetering, 24-03-2021, Maassluis-West

COASTAL CROWN, IMO 9920356, Work/Repair Vessel, 2-10-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BIJLSMA 0332, Hybride DP2 Multicat, 23-4-2021 te water gelaten, 7-2021 geplande oplevering als COASTAL CROWN aan Coastal Shipping B.V., Den Helder, in beheer bij Acta Marine B.V., Den Helder. 425 GT. 300 kW batterijpakket en Tier III-motoren.

DAMEN YN 571731, IMO 9850305, Damen Multicat 2712, 24-1-2018 te water gelaten bij Safe Co. Ltd. Sp.z.o.o., Gdansk onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571731, 2-2019 te Gorinchem, 8-2-2021 van Werkendam naar Gorinchem, 4-2021 verkocht aan Leask Marine Ltd., Kirkwall, vlag: United Kingdom (MITT4), 17-4-2021 opgeleverd als C-FORCE. 296 GT, 1.790 EPK. 15-4-2021 proefvaart op de Merwede. 19-4-2021 vertrokken van de werf naar Dundee, 22-4-2021 te Dundee.

DAMEN YN 571814, IMO 9928944 (NB-277), Damen Shoalbuster, 18-6-2020 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS HARDINXVELD 571814, 30-12-2020 te water, 29-1-2021 vertrokken van Gdansk naar Gorinchem met de sleepboot BALTSUND, 4-2-2021 te Schiedam, 5-2-2021 te Dordrecht met assistentie van de BROEDERTRouw 14, 4-2021 verkocht aan Ports of Jersey Ltd., St. Helier, Jersey, Channel Islands, 31-12-2021 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem. 300 GT, 120 DWT.



JIF MAIRI, IMO 9923918, MMSI 232033759, EuroCarrier 1309, 6-4-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 568, 13-3-2021 (e) te water, 31-7-2021 geplande oplevering, 30-3-2021 als JIF MAIRI vertrokken van de werf te Aalst op proefvaart op Maasvlakte2 en terug naar Aalst, 16-4-2021 opgeleverd als JIF MAIRI aan North West Marine Ltd., Glasgow, vlag: U.K. (MISZ7), in beheer bij Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam. 135 GT. 16-4-2021 vertrokken naar de Tyne, 18-4-2021 ETA te Tyne. (Foto: Willem Koper, 30-3-2021).

KEIZERSBORG, IMO 9779458 (NB-278), 15-3-2021 na verbouwing in de vaart, ingezet als standby- en ondersteuningsvaartuig voor inspectie en onderhoud van de onbemande gaswinningsplatforms in zowel Nederlandse als Britse wateren.



KREUZTURM, IMO 7516876, (NB-228), 12-1976 te water gelaten, 6-1977 opgeleverd door Hermann Suerken G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg (292) als KREUZTURM aan Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. "Hansa", Bremen-West Duitsland. 1981 als KREUZTURM verkocht aan Hansashore Canada Inc., St. Johns-Canada, in beheer bij VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel G.m.b.H. 1985 als KREUZTURM verkocht aan VTG Versorgungsschiffahrt, Bremen-West Duitsland, in beheer bij VTG Reederei Offshore. 1988 in beheer bij OSA Marine Services G.m.b.H. 1990 als KREUZTURM verkocht aan Parktor Shipping N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJIL, 7-3-1990 in beheer bij Coral Administration & Management B.V. voor O.I.L. Marine Ltd. 2.341 BRT, 702 NRT, 2.761 DWT. 78,87 (70,82) x 15,52 x 6,81 x 6,451 meter. 15 kn. 6.000 EPK, 4.413 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 370 x 400, Deutz RSBV6M540, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 1995 verkocht aan O.I.L. Ltd., Aberdeen-U.K. 1998 verkocht aan Kreuzturm Shipping N.V., in beheer bij Tidewater Marine North Sea Ltd. 12-1998 verkocht aan Boa Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Taubatkompaniet AS, herdoopt BOA CARRIER. 25-10-2000 herdoopt ADC CARRIER. 24-9-2001 herdoopt BOA CARRIER. 30-9-2002 verkocht aan Secunda Marine Services Ltd., Dartmouth, Nova Scotia, thuishaven: Halifax, N.S., vlag: Canada en herdoopt SABLE SEA. 8-2004 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados. 10-2006 vlag: Canada. 8-2007 verkocht aan J. Ray Mcdermott Canada Ltd., Canada. 19-3-2012 (e) verkocht aan 3260817 Nova Scotia Ltd., Canada, in beheer bij Secunda Canada LP. 8-2013 (e) verkocht aan Icefresh Ltd., Canada. 2013 verkocht voor sloop naar Portugal, 8-10-2013 gearriveerd te Alhos Vedros, Portugal om gesloopt te worden. Niet gesloopt. 24-8-2014 (e) verkocht aan A1 Offshore A.p.S., Svendborg-Denemarken (DIS) (OWIA2), in beheer bij Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg, herdoopt SABLE EXPRESS. 22-7-2016 (e) verkocht aan Sable Express A.p.S., Havneby-Denemarken (DIS), in beheer bij JMB Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg, Denemarken. 30-8-2018 gearriveerd te Havneby, Rømø, Denemarken en opgelegd. 1-2020 in beheer bij Wilson Offshore A/S. 3-2020 in beheer bij Valling Ship Management A.p.S., Svendborg. 2021 de eigenaar failliet verklaard, verkocht voor sloop aan Fornæs Shipbreaking te Grenå. (Foto: Pieter Inpijn).

KST 58, IMO 9501447, sleepboot, 9-6-2009 kiel gelegd, 6-5-2011 opgeleverd door Keppel Nantong Shipyard Co. Ltd. (21) als KST 58 aan Keppel Smit Towage Pte Ltd, Singapore. 469 GT, 637 DWT. 30-10-2014 verkocht aan P.T. Limin KST, Indonesië, in beheer bij Limin Marine & Offshore P.T., herdoopt LIMIN KST 54. 22-12-2020 verkocht aan Maju Maritime Pte. Ltd., Singapore (9V6852), 4-1-2021 herdoopt KST 58.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

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

MAGNI, IMO 9855903, ASD 3212 (NB-266), 2-7-2018 kiel gelegd, 11-10-2019 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Hai Phong, Vietnam (512565) als MAGNI aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B5908. 3-12-2019 verkocht aan Faxafloahafnir SF, Reykjavik. 450 GT, 135 NT, 165 DWT. 32,70 (28,84) x 12,20 x 5,35 x 4,000 meter. 6.772 EPK, 4.050 kW. 18-12-2019 gearriveerd op de Wiltonhaven. 6-1-2020 proefvaart en trekproeven in de Europoort en op de Maasvlakte. 7-1-2020 trekproeven en naar Schiedam. 11-1-2020 te Stellendam. 11-2-2020 van Stellendam en teruggekeerd. 12-2-2020 van Stellendam naar de 4e Pet., Europoort, 13-2-2020 trekproeven en naar de Lekhaven. 19-2-2020 vertrokken naar Reykjavik, 27-2-2020 te Reykjavik. 14-7-2020 te Rotterdam. 16-7-2020 proefvaart. 17-7-2020 van de Lekhaven, Rotterdam naar Stellendam. 14-11-2020 van Stellendam naar de Europoort voor een proefvaart, 19-11-2020 proefvaart, 20-11-2020 proefvaart op MV2 en naar Schiedam. 4-12-2020 van Schiedam naar Stellendam. 4-1-2021 te Rotterdam. 6-1-2021 van Rotterdam naar Stellendam. 14-4-2021 van Stellendam naar de Maasvlakte voor proefvaarten. 22-4-2021 van Europoort naar Stellendam, 23-4-2021 te Stellendam.

MULTRATUG 8, IMO 7032193 (NB-117), 17-12-1970 opgeleverd door Richard Dunston (Hessle) Ltd., Hessle (875) als VECTA aan Southampton, Isle of Wight and South of England Royal Mail Steam Packet Public Limited Company (Red Funnel Group), Southampton, 276 BRT, 2.546 EPK, 1.874 kW, Mirrlees KMR6, Mirrlees Blackstone (Stamford) Ltd., Stamford, 12,5 kn. 1999 verkocht aan Multraship B.V., Terneuzen, 18-4-1999 gearriveerd te Terneuzen, herdoopt MULTRATUG 8. 5-8-2005 vertrokken van Terneuzen naar Szczecin, Polen om daar te worden ingezet in de havensleepdienst, 8-8-2005 daar gearriveerd, herdoopt SERWAL 4. 10-2005 in beheer bij Project Zegluga sp z oo. 2007 in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V. 8-2019 verkocht aan SC Canal Services S.r.l., Roemenië, 8-2019 herdoopt CANAL SERVICES 17.



MULTRATUG 25, IMO 7051034, 1-1971 opgeleverd als WESTHINDER door N.V. Terneuzensche Scheepsbouw Mij., Terneuzen (108), 284 BRT, 1.800 EPK, 1.324 kW, Alpha, Alpha Diesel A/S, Frederikshavn. 2005 verkocht door URS België N.V., Antwerpen-België aan Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, vlag: België, roepsein ORQX, 10-10-2005 officieel overgedragen, 2-11-2005 laatste reis als WESTHINDER, 11-2005 herdoopt MULTRATUG 25. 15-11-2005 proefvaart op het Kanaal van Gent naar Terneuzen en naar Vlissingen. 18-11-2005 vertrokken van Vlissingen naar Bulgarije om te gaan werken voor Bourgas Tug Services Ltd. 30-5-2011 in beheer bij Bourgas Tug Service EOOD. 7-2019 verkocht aan SC Canal Services S.r.l., Constanta, Roemenië, herdoopt CANAL SERVICES 18. (Foto: Teun van der Zee, 3-5-1999).

NEPTUN 10, IMO 9568615 (NB-167), sleepboot, 6-7-2009 te water gelaten bij Zengshan Jinhui Ship Repair & Building Factory Co. Ltd. onder bouwnummer JH2006, 30-4-2010 opgeleverd aan Dutch Towing Co. B.V., Gibraltar (ZDJQ8), in beheer bij Neptune Marine Services B.V., Aalst, roepsein ZDJQ8. 498 GT, 4.052 PK, 2.982 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., vertraagd naar 242 rpm., Caterpillar 3516TA, trekkracht 55 ton, 12 kn. 9-2012 (e) beheer Landfall Marine Contractors B.V., Ridderkerk. 15-4-2021 verkocht aan Helgeland Aqua Service AS, Sleneset, vlag: Noorwegen (LGUC), herdoopt BUKKHOLMEN. 15-4-2021 vertrokken van Schiedam naar Säteneset, Noorwegen.



OOS SEROOSKERKE, IMO 9826512 (NB-274), hijs- en accommodatieplatform, 29-6-2017 eerste staal gesneden, 27-9-2018 uitgedokt bij China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd., Haimen (163-1), 30-9-2018 (AB) te water, in aanbouw als OOS SEROOSKERKE voor OOS International B.V., Serooskerke, vlag: Marshall Islands (V7XD4), 8-2019 geplande oplevering, 9-10-2020 van Taicang op proefvaart, 10-10-2020 op Luhushan Anchorage. 5-11-2020 op Luhushan Anchorage. 2 x 2.200 ton Huisman kranen, 137,75 x 81,00 x 42,80 (12,00) x 11,50 meter (ex thrusters), 15-11-2020 vlag: Liberia (D5YZ3), herdoopt ZHAO SHANGHAI SHI 3. 17-1-2021 opgeleverd als ZHAO SHANGHAI SHI 3 aan Hailong Sixteen (Tianjin) Leasing Company Limited, Monrovia-Liberia (D5YZ3). 53.954,36 GT, 48.353,18 NT. 31.038,5 DWT. 22-2-2021 (F) vlag: China (BOOF5). (Foto: OOS).

OOS meldt een aanzienlijke toename van het aantal aanvragen voor de charter van zijn heavy lift installatieschepen

OOS, bekend om zijn activiteiten in Brazilië en Mexico, kondigt een sterke toename aan van de verzoeken van klanten om de twee nieuwbouwwoningen OOS SEROOSKERKE en OOS WALCHEREN te charteren, de semi-onderdompelbare heavy-lift kraanaccommodatieschepen die OOS en haar partners in de zomer van 2016 bestelden bij China Merchants Industry Holdings Co. Ltd. in China.

Momenteel bespreekt OOS het charter van de schepen voor verschillende offshore windprojecten in Azië maar ook Europa. OOS en partners kunnen ook het bijbehorende projectbeheer, engineering en uitvoering van het project verzorgen. Het totale aantal charterdagen voor bovengenoemde projecten bedraagt meer dan 1.000 dagen.

Verder bespreken OOS en partners een langetermijncharter van een van de nieuwbouwwoningen voor meerdere jaren. De schepen met grote accommodatieruimte zijn ideaal uitgerust om klanten in de olie en gas te helpen om te presteren in combinatie met zwaar tillen, onderzeese werken, flotel- en platformonderhoud, wat resulteert in aanzienlijke kostenbesparingen.

Tot slot neemt OOS deel aan verschillende aanbestedingen voor ontmantelingswerken.

De nieuwbouw kenmerkt zich door uitstekend bewegingsgedrag door een uniek rompontwerp. Elk schip is uitgerust met een state-of-the-art Dynamic Positioning systeem en twee offshore mastkranen met hoge capaciteit, waardoor ze hijswerkzaamheden kunnen uitvoeren onder minder gunstige weersomstandigheden. Samen maken deze eigenschappen de OOS SEROOSKERKE en OOS WALCHEREN de ideale scheepscombinatie om quad-lifting operaties tot 7.850 ton uit te voeren. (Bron: OOS, Serooskerke, 3 maart 2021).

OOS WALCHEREN, IMO 9826524 (NB-278), hijs- en accommodatieplatform, 5-8-2016 contract, 24-5-2018 eerste staal gesneden, 4-12-2018 kiel gelegd, 16-7-2019 dok open gezet, 18-7-2019 uitgedokt bij China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd., Haimen (163-2), in aanbouw voor OOS International B.V., Serooskerke, vlag: Marshall Islands, 2 x 2.200 ton Huisman kranen, 137,75 x 81,00 x 42,80 (12,00) x 11,50 meter (ex thrusters). 2-2020 geplande oplevering, 16-7-2020 i.a. onder vlag van Marshall Islands (V7XD2), 4-2-2021 vlag: Liberia (D5ZK7) en herdoopt HAI SHI 5. 21-2-2021 op Luhushan Anchorage. 25-3-2021 (AB) opgeleverd als HAI SHI 5 aan Hailong Seventeen (Tianjin) Leasing Company Limited, Liberia. 21-4-2021 vlag: China (BOPP8). 53.960,87 GT, 48.359,69 NT, 31.039 DWT.



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

OOS GRETHA, IMO 9650963 (NB-249), semi-sub. kraanschip, 1-9-2010 contract en eerste staal gesneden, 30-12-2010 kiel gelegd, aanvankelijk i.a. als EXPLORE LIFTER, 10-11-2012 te water gelaten, 5-11-2012 (AB) opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. (Yro-2007-218) als EXPLORER LIFTER aan Isle Horizon Limited., vlag: Marshall Islands (V7YP4), in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. 11-2013 herdoopt KAITUO YONGSHI. 2013 in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. en OOS International B.V., 13-12-2013 (AB) herdoopt OOS GRETHA. 4-2016 in charter Petrobrás. 2019 verkocht aan Isle Horizon Limited., Majuro-Marshall Islands (V7YP4). 7-8-2019 herdoopt CIMC GRETHA. 22-4-2021 herdoopt HUA DIAN ZHONG JI 01.



SMIT ANGOLA, IMO 9479694 (NB-187), type Rampage 5000, 15-1-2010 te water gelaten bij Keppel Nantong Shipyard Co. Ltd., Nantong, China onder bouwnummer H026, 4-2010 geplande oplevering, 17-6-2010 (BV) opgeleverd als SMIT ANGOLA aan Smit Shipping Singapore Private Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd., Kaapstad, roepsein C6YI5, 1.438 GT, 431 NT, 1.127 DWT, 7.392 EPK, 5.440 kW, Wärtsilä 8L26A2, Wärtsilä Italia S.p.A. NE-07, trekkracht 90 ton, 16 kn. 25-6-2012 (e) in beheer bij Unie van Redding & Sloopdienst N.V., Antwerpen, 25-6-2012 (m) vlag: België, roepsein ORQP. 20-12-2018 te Rotterdam en opgelegd. 3-2021 verkocht FFS Skip AS, Farsund, vlag: Noorwegen (NIS) roepsein LAMJ8, in beheer bij FFS Marine AS, Farsund, 19-3-2021 overgedragen en herdoopt (e) FFS ARES. 15-4-2021 nog onder de oude naam op het schip vertrokken achter de sleepboot MTS VALIANT van de Waalhaven, Rotterdam naar Terneuzen, 16-4-2021 gearriveerd bij Scheepswerf De Schroef te Sluiskil om te repareren. (Foto: Teun v.d. Zee, 15-4-2021).

SMIT BALBOA, IMO 9276834 (NB-271), Damen ASD Tug 2810, 23-1-2003 kiel gelegd, vlag: Bahamas (HO4091), 7-4-2005 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A. (511506) aan Smit Harbour Towage Panama Inc., Panama (HP6073). Zusterschip van de SMIT PANAMA. 294 GT, 88 NT, 4.626 EPK, 3.450 kW, 2 x 16 cyl, Caterpillar 3516TAHD/B, trekkracht 60 ton, 13,5 kn. 6-2015 verkocht aan SAAM Remolques S.A, de C.V., Panama. 6-3-2020 verkocht aan SAAM Towage Panama Inc., Panama, 3-2020 herdoopt ST BALBOA. 11-2020 vlag: Mexico (), 11-2020 herdoopt SAAM RARAMURI.

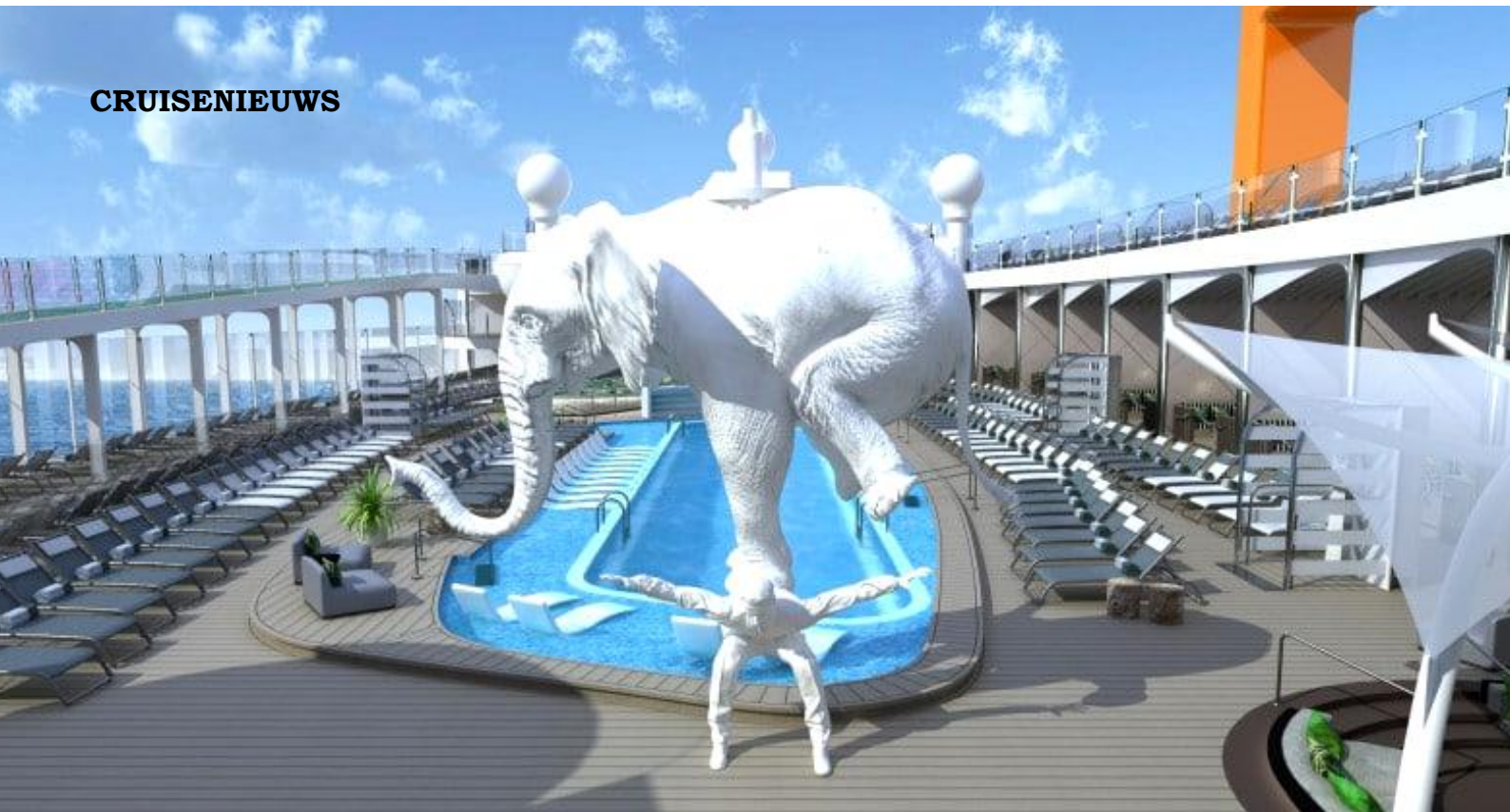
SMIT LOMBOK, IMO 9366316 (NB-245), 3-2003 besteld als HADI 20 voor Hadi Offshore Pte. Ltd. (Hadi H. Al-Hammam Establishment Inc.), Rahimah, Saudi Arabië, 8-12-2004 kiel gelegd, 19-11-2005 te water gelaten, 4-2006 te Singapore gedoopt SMIT LOMBOK en opgeleverd door Keppel Singmarine Dockyard Pte. Ltd., Singapore (289), roepsein 9VAN8, 20-3-2006 (e) vlag: Bahrein, roepsein A9HH, 1.727 BRT, 6.000 PK, trekkracht 75 ton, ging varen in charter bij Saudi Aramco. 19-10-2011 (e) verkocht aan Lamnalco

Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd., Kaapstad. 14-8-2017 verkocht aan African Marine Solutions Group (PTY) Ltd. (AMSOL), Cape Town, vlag: Singapore, herdoopt LOMBOK. 10-2020 thuishaven en vlag: Cape Town-South Africa (RSA) (ZR7887) en herdoopt NOMASA.



VDC MAMMUT, IMO 8989953, 3-1972 opgeleverd door Bolsønes Verft A/S, Molde (229) als HAABRAND aan J.T. Haaland & Sonn A/S., Stavanger-Noorwegen. 99 BRT. 22,49 x 6,73 x - x 2,990 meter. Trekkkracht: 25 ton. 12 kn. 1.740 EPK, 1.280 kW, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 21-3-1972 No Longer Updated LR. 1985 verkocht aan Jonassen & Østbo, Stavanger-Noorwegen, herdoopt ROXO. 2002 verkocht aan Seløy Undervannsservice A/S., Herøy-Noorwegen, herdoopt NAUTILUS MAMMUT. 8-2016 verkocht aan VDC Offshore, Cherbourg, vlag: United Kingdom (2JLD7), herdoopt VDC MAMMUT. 24-4-2021 gearriveerd te Bolnes. 1-5-2021 te Slikkerveer. (Info Jasiu v. Haarlem. Foto: Koos Goudriaan, 24-4-2021, Dockside).

CRUISE NIEUWS



Eerste beelden van het nieuwe cruiseschip **CELEBRITY BEYOND**

Celebrity Cruises stelde woensdag (28-4-2021) haar vernieuwde Celebrity Beyond voor. Het derde schip in de Edge klasse, na de Celebrity Edge en Celebrity Apex, biedt tal van vernieuwingen ten opzichte van haar twee zusjes. De focus is komen te liggen op meer openheid, hoogte en ruimtelijkheid in de meest populaire ruimtes van het schip en het creëren van een nog betere verbinding met de oceaan.



Oplevering

De Celebrity Beyond is momenteel in aanbouw op de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique. Haar oplevering staat gepland in april 2022. Aan het einde van die maand, op 27 april 2022, staat ook haar maiden voyage gepland vanuit Southampton. Het gaat om een cruise van 11 dagen door West-Europa waarbij o.a. Bordeaux (Frankrijk), Lissabon (Portugal), Sevilla, Malaga, Palma de Mallorca en Barcelona (Spanje) worden aangedaan. (Foto: Christophe Dedieu, 3-4-2021, aanbouw te St. Nazaire).



Aansluitend aan haar eerste cruise zal ze diverse mediterrane reizen aanbieden waaronder routes van 10 dagen door de Italiaanse Rivièra en Frankrijk en routes van 11 dagen naar de Griekse eilanden tot begin oktober.



Daarna trekt de Beyond naar Port Everglades waarvandaan ze cruises gaat maken naar de Caribbean. De inaugurele cruises van de Celebrity Beyond gaan op 28 april 2021 in de verkoop. (Bron: Cruisereiziger.nl, 29 april 2021, Miriam. Foto's: Cruisereiziger: Resort deck, Edge-Restaurant, Grand Plaza en Sunset Bar).

CELEBRITY BEYOND, IMO 9838395 (NB-279), Passenger (Cruise) Ship, 25-5-2016 contract, 5-10-2018 (e) kiel gelegd onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS L34, 31-3-2021 te water (uitgedokt), 10-2021 geplande oplevering als CELEBRITY BEYOND aan Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Malta. 140.600 GT, 12.000 DWT.



NORWEGIAN ESCAPE komt voor dokbeurt naar Damen Verolme

Het cruiseschip Norwegian Escape zal vrijdagmiddag 30 april (onder voorbehoud) arriveren in het Botlekgebied voor een dokbeurt (2e Werkhaven) bij Damen Verolme. De rederij bevoorraadt het schip uit de Breakaway Plus klasse van Norwegian Cruise Line eerst aan de werfpier. Daarna gaat het schip het dok in voor onderhoudswerkzaamheden. De Escape kwam in de vaart in 2015.

Het 324 meter lange en 41,4 meter brede schip is afkomstig uit het Italiaanse Civitavecchia. Afgelopen zaterdag vertrok de Norwegian Escape vanuit Italië. De verwachting is dat het zusterschip van de Norwegian Joy, Norwegian Bliss en Norwegian Encore tot 22 mei bij Damen Verolme zal verblijven. (Bron en foto: Cruisereiziger.nl, 29 april 2021, Miriam).

SEABOURN VENTURE, IMO 9862023 (NB-272), 12-6-2019 in aanbouw onder bouwnummer MARIOTTI DAMEN CRUISE MAR172, 10-4-2021 vanaf CIMAR, San Giorgio di Nogaro, Triëste gearriveerd te Genua om afgebouwd te worden. 15-6-2021 geplande oplevering aan Seabourn Cruise Line Ltd., Seattle WA, USA, vlag: Bahamas. 23.000 GT.



VIKING VENUS, IMO 9833175, Passenger (Cruise), 15-12-2017 contract, 18-3-2019 eerste staal gesneden, 11-6-2020 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6283, 15-4-2021 opgeleverd aan Viking Ocean Cruises Ship VII, Woodland Hills CA, vlag (Noorwegen (NIS) (LACS8), in beheer bij Viking River Cruises Inc., Woodland Hills CA. 15-4-2021 van Ancona naar Valletta, Malta, 18-4-2021 te Valletta. 47.842 GT. 930 passagiers. (Foto VIKING VENUS: Cruisereiziger).

Fincantieri levert VIKING VENUS op in Ancona

Donderdag heeft op de scheepswerf van Fincantieri in Ancona de overdracht plaatsgevonden van het nieuwste zeecruiseschip van Viking. De Viking Venus is het zevende nieuwbouwschip dat sinds 2015 aan de van oorsprong riviercruisereederij is opgeleverd door de Italiaanse scheepsbouwer. De Viking Sea, Viking Sky, Viking Sun, Viking Orion en Viking Jupiter werden allen gebouwd in Ancona. Alleen zusterschip Viking Star, de eerste uit de serie, werd gefabriceerd in Marghera.

De Viking Venus heeft een brutotonnage van 47.800. Het biedt ruimte aan 930 passagiers in 465 hutten, elk met een eigen balkon. Zoals elk schip van Viking heeft het een modern design dat is geïnspireerd op haar Scandinavische roots. Andere hoogtepunten zijn de twee zwembaden waarvan een infinity pool aan het achterstevan, veel ruimte om buiten te dineren en een spa ontworpen volgens Scandinavische traditie, met een sauna en een sneeuwrot.

De Viking Venus is gebouwd volgens de laatste navigatieregels en voorzien van de modernste veiligheidssystemen, waaronder de "safe return to port". Het schip is ook voorzien van energiezuinige motoren, geoptimaliseerde hydrodynamica en romp waardoor het verbruik wordt verminderd, evenals systemen die de vervuiling door uitlaatgassen minimaliseren. Het voldoet daarnaast aan de strengste milieuvorschriften. (Bron: Cruisereiziger.nl, 16 april 2021 Marco).

Windstar Cruises Marshall Islands LLC

De rederij heeft momenteel de herstartdata bekend gemaakt: de Wind Surf zal hopelijk op 8 augustus 2021 weer starten en de Wind Star op 19 juni 2021, beide in de Middellandse Zee. Onder de noemer Beyond Ordinary Care investeert de rederij miljoenen in technische verbeteringen. Denk aan HEPA filters van medische kwaliteit en UV-C lampen voor desinfectie. Bovendien vereist de rederij dat gasten gevaccineerd zijn voordat zij aan boord mogen.

WIND STAR, IMO 8420878, 7-11-2020 van Lissabon naar Schiedam, 12-11-2020 te Schiedam.

WIND SURF, IMO 8700785, 6-11-2020 van Lissabon, 11-11-2020 te Schiedam.

Toekomstig grootste cruiseschip ter wereld gaat in 2022 vanuit China varen

Royal Caribbean International heeft dinsdag aangekondigd dat de Wonder of the Seas, haar nieuwste Oasis klasse schip, in 2022 zal cruisen vanuit Shanghai en Hong Kong. Het gaat 5- tot 10-daagse reizen maken door het Verre Oosten. Wonder of the Seas, dat momenteel in aanbouw is in het Franse Saint-Nazaire, zal 's werelds grootste cruiseschip zijn en het eerste in zijn soort dat China als thuishaven krijgt bij haar debuut in maart 2022. De inaugurele cruises van het schip zijn inmiddels boekbaar.



Tussen maart en november 2022 kunnen gasten een cruise maken van Shanghai naar Japan, waar ze zich kunnen onderdompelen in de lokale bezienswaardigheden en geluiden. Van het behagen van hun smaakpapillen in Osaka tot het verkennen van de oudste officiële residentie van het land in Fukuoka, tot het proeven van het beste rundvlees in Kobe en het genieten van het natuurlijke landschap van de

eilanden van Okinawa. Andere Aziatische havens die worden aangedaan zijn Tokyo, Mount Fuji, Kumamoto, Kagoshima, Ishigaki en Miyazaki, Japan.

Aansluitend, van november 2022 tot januari 2023 zoekt Wonder of the Seas de warmere klimaten op vanuit thuishaven Hong Kong voor cruises tijdens de kerst- en nieuwjaarsvakanties. Chan May, Vietnam; Busan en Jeju, Zuid-Korea; Kochi en Okinawa, Japan; en Taipei, China zijn enkele van de bestemmingen die worden bezocht.

“China blijft voor Royal Caribbean een van de belangrijkste delen van de wereld. We hebben het vertrouwen van onze partners en de gunst van reizigers gewonnen en daarop aanzienlijk voortgebouwd sinds we er 12 jaar geleden voor het eerst vertrokken. Door Wonder of the Seas en de iconische Oasis klasse in China te introduceren, wordt onze sterke toewijding aan de groei van de markt voor de komende jaren nogmaals bevestigd”, aldus Michael Bayley, president en CEO van Royal Caribbean International. “Het zal een opmerkelijk moment zijn om jarenlange samenwerking tot stand te zien komen wanneer het nieuwste, meest innovatieve schip van de branche de nieuwe skyline van Shanghai wordt.”

Wonder of the Seas is het vijfde schip in de Oasis klasse van Royal Caribbean. Het schip, met een bruto tonnage van 236.857, is 362 meter lang en 64 meter breed en beschikt over 18 dekken en 2.867 passagiershutten voor maximaal 6.988 gasten. Wonder of the Seas wordt de eerste in zijn soort die wordt ontworpen met acht ‘buurten’, waarbij de nieuwe Suite Neighborhood wordt geïntroduceerd naast terugkerende favorieten als Central Park, het openlucht AquaTheater, met een nieuwe look en waar acrobatische en aquatische optredens plaatsvinden; Ultimate Abyss, de hoogste glijbaan op zee; en een 25 meter lange zipline 10 dekken boven de Boardwalk-buurt. (Bron: Cruisereiziger.nl, 20 april 2021 Marco. Foto: Cruisewapper).

WONDER OF THE SEAS, IMO 9838345, 9-10-2019 kiel gelegd onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS C34, 5-9-2020 te water gelaten, 30-3-2022 geplande oplevering aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas. 228.199 GT, 19.750 DWT.



Rederijen:

TT-Line uit Tasmanië heeft twee nieuwe ferries besteld bij Rauma Marine Constructions uit Finland. Deze moeten de SPIRIT OF TASMANIA I (9158446, 1998-SUPERFAST IV, 2002 SPIRIT OF TASMANIA I, 29.338 GT) en de SPIRIT OF TASMANIA II (9158434, 1998-SUPERFAST III, 2002- SPIRIT OF TASMANIA II, 29.338 GT) vervangen. Aanvankelijk had de rederij de nieuwe schepen bij de Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

besteld, maar die order werd geannuleerd wegens financiële problemen bij die werf. Bij de nieuwe bestelling worden Tasmaanse componenten ter waarde van USD 70 M ingebouwd. De bouw zal in 2022 beginnen, het eerste schip wordt eind 2023 opgeleverd en het tweede schip eind 2024. (Foto: Hannes van Rijn, 9-9-2008, Melbourne).

Algemeen:

St. Vincent: De SERENADE OF THE SEAS (9228344, 2003, 90.090 GT), CELEBRITY REFLECTION (9506459, 2012, 125.366 GT) en de CARNIVAL LEGEND (9224726, 2002, 85.942 GT) zijn naar St. Vincent in de Caraïbische Zee gevaren om inwoners te evacueren die werden bedreigd door een vulkaanuitbarsting. Op 9 april 2021 is de SERENADE OF THE SEAS in Kingstown afgemeerd en daarna naar Castries op St. Lucia gevaren. Op 12 april lagen de schepen nog in de nabijheid van St. Vincent.

Venetië: Vooralnog wordt het plan om cruiseschepen voor Venetië niet langs het St. Marco-plein te laten varen opgeschort tot de cruisefaciliteiten in de haven van Marghera gereed zijn.

Florida: Na een juridisch steekspel heeft de staat Florida de uitkomst van referenda in Key West, waardoor de toegang van cruiseschepen zou worden beperkt, verworpen.

COVID-19:

Norwegian Cruise Line Holdings (NCL), waaronder Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises en Regent Seven Seas Cruises vallen, heeft het Amerikaanse Center for Disease Control and Prevention (CDC) geschreven met een voorstel voor een protocol om de cruises op 4 juli 2021 te hervatten. NCL hanteert de eis van het CDC voor internationale reizen (volledig gevaccineerde passagiers) en aanvullende eigen gezondheidsmaatregelen. Daarnaast wil NCL, net als schepen van de Carnival Corporation en Genting Hong Kong cruises hervatten die buiten de Verenigde Staten blijven: in de Middellandse Zee vanuit Pireaus (Griekenland), en in de Caraïbische Zee vanuit Montego Bay (Jamaica) en La Romana (Dominicaanse Republiek). Deze reizen kunnen worden gemaakt door passagiers die volledig zijn ingeënt met aanvullende voorwaarden aan boord. Eerder al hadden Royal Caribbean International en Viking Cruises bekendgemaakt vanuit andere havens in de Caraïbische Zee cruises aan te bieden.



Virgin Voyages wil in augustus 2021 met de SCARLET LADY (9804801, 2020, 108.192 GT) cruises vanuit het Verenigd Koninkrijk uitvoeren. Deze cruises kunnen alleen door inwoners van het Verenigd Koninkrijk worden gemaakt en zij moeten gevaccineerd zijn. Aanvullende maatregelen worden nog bekendgemaakt. De VALIANT LADY (9805336, 2021, 110.000 GT) zal in november 2021 haar eerste cruise maken en de RESILIENT LADY zal in de zomer van 2022 worden opgeleverd. (Foto: Carlo Martinelli, 3-9-2020, Genua).

Naast de cruisevaartrederijen proberen de Amerikaanse staten Florida en Alaska, die zwaar worden getroffen door het verbod van het CDC op cruises, met rechtszaken het CDC te dwingen cruises mogelijk te maken.

In een brief van 28 april 2021 heeft het CDC bekendgemaakt dat halverwege de komende zomer onder voorwaarden cruises vanuit Amerikaanse havens kunnen worden hervat.

De binnenlandse Amerikaanse cruisevaartrederij America Cruise Lines, actief op de rivieren en de Oost- en Westkust, vaart sinds 13 maart 2021 cruises. Alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen worden in acht genomen.

Het Verenigd Koninkrijk heeft enkele maatregelen bekendgemaakt om vanaf 17 mei 2021 cruises te mogen varen. Het aantal passagiers is beperkt tot 50% met een maximum van 1000 passagiers. Verder moeten de maatregelen die binnen het Verenigd Koninkrijk van kracht zijn worden nageleefd.

Schepen:

CRYSTAL ENDEAVOR, 9821873, Crystal Cruises heeft bekendgemaakt dat de eerste reis van de CRYSTAL ENDEAVOR (19.500 GT, 200 passagiers, 200 bemanningsleden) op 17 juli 2021 vanuit Reykjavik zal zijn; dit wordt een reis rond IJsland. MV Werften, onderdeel van Genting waar dit schip in aanbouw is, heeft veel steun van de Duitse overheid nodig om dit schip af te bouwen en in het algemeen om de scheepsbouwactiviteiten te continueren.



ELEANOR ROOSEVELT, 9863637, De ELEANOR ROOSEVELT (2021, 12.467 GT, 1200 passagiers en maximaal 450 voertuigen) van Balearia zal vanaf 1 mei 2021 de veerdienst tussen Denia op het vasteland van Spanje en Ibiza varen. Het schip heeft LNG als brandstof. De dienstsnelheid is 35 knopen. (Foto: Mavacru/Shippotting, 18-9-2020, Gijon).

JATRA I, 7818626, De Indonesische ferry JATRA I (1980, 3871 GT) is op 5 april 2021 gekapseisd terwijl het schip was afgemeerd aan een pier in Kupang. De volledige bemanning was ontscheept en er zijn geen doden of gewonden.

SEABOURN VENTURE, 9862023, Op 10 april 2021 is de SEABOURN VENTURE (23.000 GT, 260 passagiers) voor afbouw op de werf van T. Mariotti in Genua aangekomen na een sleepreis van de CIMAR-werf in San Giorgio di Nogaro bij Triëste. Oplevering wordt in december 2021 verwacht en de eerste cruise zal in Noorwegen zijn. Tot de uitrusting van het schip behoren twee onderzeeboten en 24 Zodiacs.



STENA LIVIA, 9420423, Half april 2021 heeft de STENA LIVIA (2008-NORMAN VOYAGER, 2014-ÉTRETAT, 2021-STENA LIVIA, 26.904 GT, 750 passagiers) de eerste reis tussen Nynäshamn en Ventspils gevaren. Samen met de STENA FLAVIA (9417919, 2008-WATLING STREET, 2008-PILAR DEL MAR, 2010-WATLING STREET, 2013-STENA FLAVIA, 26.904 GT), nu ook op de lijn Nynäshamn- Ventspils, zullen beide schepen van deze lijn gaan varen op de lijn Travemünde-Liepaja. De lijn Nynäshamn- Ventspils zal dan worden gevaren door de nieuwe, grotere STENA SCANDICA (9329849, 2005-LAGAN VIKING, 2010-LAGAN SEAWAYS, 2011-STENA LAGAN, 2021-STENA SCANDICA, 27.510 GT) en de STENA BALTICA (9329851, 2005-MERSEY VIKING, 2010-MERSEY SEAWAYS, 2011-STENA MERSEY, 2021-STENA BALTICA, 27.510 GT). (Foto: Arjan Elmendorp, 25-9-2018, Le Havre).

VIKING GRACE, 9606900, De proef op de VIKING GRACE (2013, 57.565 GT) van Viking Line met een rotor, die in 2018 was geplaatst, is beëindigd. De proef laat aanzienlijke besparingen zien op brandstof (300 ton LNG per jaar) en in de uitstoot van koolstofdioxide. De rotor is ongeveer 24 m hoog met een diameter van ongeveer 4 m.

ZHONG HUA FU QIANG, 9912763, Op de ZHONG HUA FU QIANG (2020, 37.500 GT, 2262 passagiers, 230 voertuigen) van de Bohai Ferry Group is in de nacht van 19-20 april 2021 brand uitgebroken op het autodek tijdens de reis van Wei Hai naar Dalian. De ferry is teruggekeerd naar Wei Hai waar alle passagiers zijn ontscheept. De schade aan het schip lijkt aanzienlijk te zijn.



INTERNATIONAAL

Was het menselijk falen, snelheid, wind of was vastlopen onvermijdelijk?

Geen warm onthaal voor Egyptische loodsen

Nooit eerder veroorzaakte een groot containervrachtschip zo'n grote blokkade in het Suezkanaal als de Ever Given op 23 maart. Het zal nog jaren duren voordat het incident is opgehelderd, voorspelt de Gentse hoogleraar maritieme techniek Evert Lataire. Ondertussen vreest loods Tjitte de Groot voor het lot van zijn Egyptische collega's.

Traumatisch. Zo noemt De Groot van Nederlands Loodswezen de ervaring van zijn twee vakgenoten aan boord van het 400 meter lange en 60 meter brede containerschip. De ervaren oud-kapitein en loods, die zelf meerdere malen door het kanaal voer, kan zich de situatie aan boord van het schip goed voorstellen. "Het is het ergste wat je als kapitein en loods kan overkomen. Het schip leek wel out of control, zoals het van links naar rechts caramboleerde in het kanaal", zegt De Groot, die zoals veel maritieme deskundigen al vaak naar de Youtube-beelden heeft gekeken. "Ze zullen alles geprobeerd hebben", vermoedt hij, "maar op een gegeven moment was het een mission impossible."

Het meest frustrerende, zo weet de loods uit ervaring, is dat het allemaal in slow motion gaat. "Het duurt zo'n 5 tot 10 minuten, waarin je alles doet om vastlopen te voorkomen. Er zullen verhitte discussies zijn gevoerd op de brug, misschien zelfs ruzies, terwijl iedereen op een gegeven moment wist dat een slechte afloop onvermijdelijk was." De druk op de schouders van de loods is dan immens, weet De Groot. "Hij of zij moet het hoofd koel houden, want je staat er op dit soort momenten helemaal alleen voor", vertelt De Groot. Zelf raakte de loods door miscommunicatie met zijn roerganger ook een keer een steiger en een brug. "Daar lig je 's avonds echt nog wel even wakker van." Hij leeft mee dan ook met de Egyptische loodsen, die op de oevers geen warm onthaal zullen hebben gehad.

Geen sleepboten

In Gent houdt Evert Lataire zich bezig met de krachten die vrijkomen als grote schepen als de Ever Given door ondiepe en smalle wateren, zoals het Suezkanaal, varen. De hoogleraar maritieme techniek aan de ingenieursfaculteit van de UGent en expert in scheepshydrodynamica is de afgelopen dagen plat gebeld om het incident toe te lichten. Hij wil graag eerst een kleine 'rechtzetting' doen. De wind, de desbetreffende dag zo'n 30 knopen sterk, kwam niet uit westelijke, maar uit zuidelijke richting, kan hij nu bevestigen. Maar in hoeverre dit van invloed was op de noodlottige afloop zal nader onderzoek moeten uitwijzen.

'De kans dat blokkades vaker gaan voorkomen is groot, tenzij het kanaal wordt verbreed'

Wat Lataire, na nadere bestudering van de beelden op Marine Traffic, inmiddels ook zeker weet is dat de Ever Given geen sleepboten achter zich had varen. "Soms maken schepen hiervan gebruik", legt hij uit, "bijvoorbeeld om de snelheid uit het schip te halen." Ook helpen sleepboten om sommige negatieve hydrodynamische effecten te verminderen. Ze kunnen er voor zorgen om meer water met de schroef langs het roer te sturen zonder dat daarbij de snelheid verder oploopt. Schepen krijgen dan een hoger schroeftoerental voor dezelfde snelheid, waardoor je beter kan manoeuvreren. Maar ook hier blijft Lataire terughoudend in zijn conclusies. Hij wil de invloed van het al of niet aanwezig zijn van sleepboten eerst onderzoeken in zijn sleeptank in het Waterbouwkundig Laboratorium. "Zonder simulaties kan en durf ik hier geen uitspraken over te doen."

Oevereffect

Dankzij Lataire is de hele wereld inmiddels bekend met het zogenoemde 'oevereffect': de zuigende kracht van de oever als een immens schip als de Ever Given in ondiep water te dicht bij de kant komt. Bij het

oevereffect perst de gigantische massa van het schip het water, dat geen kant meer op kan, met een verhoogde snelheid onder en langs het schip. Hierdoor komt er volgens Lataire 'een complexe drukverdeling' op de romp van het schip. Dit kan een aantrekking naar de meest nabije oever veroorzaken, maar altijd in combinatie met een beweging waarbij de boeg wegdraait van die oever. Alle containerschepen die door het Suezkanaal varen hebben in meer of mindere mate last van het fenomeen, weet Lataire. Waarom de Ever Given helemaal overdwars als een brug vast kwam te liggen, is voor hem ook de grote vraag.

De Groot heeft zijn eigen vermoedens. "Als eerste viel mij op dat het schip erg snel voer, bijna 13 knopen of 20 km per uur. Dat is heel raar. Met die snelheid hadden sleepboten het schip niet eens kunnen bijhouden." De Groot stelt zich voor dat loodsen hebben gedacht in twee opties. Sneller doorvaren, in de hoop dat ze meer controle kregen over het schip. Of de motor stoppen en het schip langzaam laten vastlopen, een optie waar loodsen volgens De Groot vaker voor kiezen. "Dan blijf je even liggen en word je even later weer vlot getrokken. Ze hebben duidelijk gekozen voor de eerste oplossing, met alle gevolgen van dien", zegt De Groot. Hij vindt het vreemd dat de autoriteit van het Suezkanaal al snel menselijk falen noemde als mogelijke oorzaak.

Windkracht was risico

Ook de wind heeft volgens de loods mogelijk een rol gespeeld in het Suezkanaal dat die dag werd geteisterd door een zandstorm. Een veelvoorkomend natuurfenomeen in het gebied, omdat het kanaal middenin de woestijn ligt. "Naar verluidt lag de windkracht met 30 knopen die dag op de grens dat varen verstandig is. In havens varen we bijvoorbeeld niet meer met dit soort schepen als de windkracht hoger is dan 30 knopen, vergelijkbaar met windkracht zeven. Dat ze er met die storm wel voor hebben gekozen om te gaan varen, was in ieder geval een risico", zegt De Groot.



'Zelfs als de windsnelheid tien maal groter is, is de kracht van het water nog tien keer zo sterk'

Ook Lataire vermoedt dat de wind van invloed is geweest. De zijkant van het schip, vergelijkbaar met een flat van twintig verdiepingen, werkt volgens hem als een gigantisch zeil. Toch is de invloed van de windkracht veel minder groot dan die van het water, stelt hij. "De kracht van het water is bij dezelfde snelheid duizend maal groter dan die van de wind, omdat de dichtheid van wind veel lager is. Zelfs als de snelheid van de wind tien maal groter is, is de kracht van het water nog tien keer zo sterk." Maar ook over de invloed van de wind wil Lataire geen voorbarige conclusies trekken. "Uit het onderzoek zal blijken wat er precies is mis gegaan", zegt de hoogleraar die verwacht dat deze studie nog jaren in beslag zal nemen.

Economische redenen

De Groot oppert nog een andere mogelijke reden voor de snelheid van de Ever Given. Hij sluit niet uit dat het schip aansluiting zocht bij het konvooi. Als dit het geval is, zou het volgens hem puur een economische kwestie zijn. "Hoe eerder een konvooi door het kanaal is, hoe sneller schepen aan de andere kant er door kunnen. Het Suezkanaal is immers niet overal even breed. De schepen kunnen elkaar passeren ter hoogte van de Bittermeren. Vergelijk het met een weg die door werkzaamheden wordt versmald."

Op 29 maart, om 15.05 uur lokale tijd, trokken zeeslepers van Boskalis de Ever Given los.

Met behulp van de zeesleepboten Alp Guard en Carlo Magna lukte het Boskalis het 224.000 ton zware schip vlot te trekken.

Volgens De Groot is het mogelijk dat de autoriteit van het Suez-kanaal heeft aangedrongen om vaart te maken. "Een containerschip als de Ever Given betaalt tussen de zeven en negen ton voor doortocht, iets minder dan de veel langere route via Zuid-Afrika aan brandstof zou kosten", zo verklaart de loods de hoge tol voor het Suezkanaal. Egypte verdient miljarden aan de smalle 193 kilometer lange strook water en heeft dus baat bij snelle doortochten.

Nooit meer aan de bak

Over een ding zijn de deskundigen het eens. De kans dat blokkades zoals met de Ever Given vaker gaan voorkomen, is groot, tenzij het kanaal wordt verbreed. Iets dat in de 150 jaar bestaan van het kanaal al verschillende malen is gebeurd, voor het laatst in 2015. "Toen ik in de jaren negentig voor het eerst door het kanaal voer, gingen er maximaal 4000 containers op een schip. Nu liggen er soms wel meer dan twintigduizend op een containerschip. De omvang van het kanaal is simpelweg niet meegegroeid met de schepen en daar zie je nu de gevolgen van."

De gedachten van de ervaren loods gaan terug naar zijn Egyptische vakgenoten en de kapitein. Met laatstgenoemde komt het wel goed, denkt hij. "Evergreen is een gerenommeerde rederij, die hem goed zal opvangen." Voor loodsen is men minder vergevingsgezind, verwacht De Groot, die de maritieme cultuur in Egypte typeert als hard en autoritair. "Loodsen lopen wereldwijd sowieso het risico om strafrechtelijk te worden vervolgd als ze fouten maken, ondanks dat de kapitein formeel eindverantwoordelijk is. In Egypte zullen ze nog strenger zijn. Ik vrees dat deze mannen nooit meer aan de bak komen." De Groot sluit erger niet uit. "Ze zouden best wel eens in de gevangenis kunnen belanden."

De Ever Given heeft inmiddels koers gezet naar Rotterdam, de oorspronkelijke bestemming van het schip. De kans bestaat dat De Groot de loods is die het schip de haven in mag manoeuvreren. "Dat is zeker mogelijk ja." Als dat gebeurt, zal hij dat met plezier doen. "Het blijft indrukwekkend om zo'n immens schip naar de terminal te loodsen." (Hein van der Steur, 7 april 2021, Zeevaart. Foto: Boskalis).

Toonaangevende Griekse reder John Angelicoussis overleden

De scheepvaart rouwt om John Angelicoussis, de grootste reder van Griekenland, die zaterdag 10 april 2021 in Athene is overleden op 72 jarige leeftijd.

Een van 's werelds grootste particuliere reders, hij was in kritieke toestand in het Henry Dunant Hospital Center na een hartaanval en instorten in zijn huis, 20 maart. Het is duidelijk dat hij niet bij bewustzijn kwam, zijn toestand werd sindsdien beschreven als "kritiek".

Zijn enige kind, dochter Maria Angelicoussi, 39, die haar vader opvolgt als directeur van de Angelicoussis Group bevestigde het nieuws "met grote droefheid en spijt" in een verklaring op zaterdagmiddag.

Gerelateerd: John Angelicoussis in ernstige toestand na hartaanval

Hij stierf vredig in zijn slaap, omringd door naaste familie. Hij zal diep gemist worden," zei ze. "De familie wil iedereen in het ziekenhuis bedanken die overal ondersteuning en zorg heeft geboden."

Angelicoussis werd geboren in november 1948 in Londen en op het Egeïsche eiland Chios, de thuisbasis van vele Griekse scheepvaartpersoonlijkheden, en nam het roer over van zijn vader Anthony, een voormalig radioofficier, die in 1968 medeoprichter was van Agelef Shipping Company, om in 1971 onafhankelijk te worden en Anangel Shipping Enterprises op te richten.

Gerelateerd: John Angelicoussis behoudt kroon als grootste reder van Griekenland

Zoon John trad in 1973 in dienst bij Anangel en in 1987 werd het bedrijf de eerste Griekse reder die een openbare flotatie ondernam als Anangel American Shipholding, maar John werd in 2001 van de Nasdaq geschrapt en was een voorstander van particuliere reders die geloofden in het commercieel werken met grote marktspelers.

In de jaren negentig breidde hij het bedrijf uit naar tankers en in 2003 naar LNG-schepen. Tegenwoordig wordt de vloot beheerd onder drie afzonderlijke entiteiten - Maran Dry, Maran Tankers en Maran Gas Maritime - en heeft ongeveer 300 walpersoneel en meer dan 3.700 officieren en bemanningsleden in dienst. Inclusief nieuwbouw op bestelling bezit de groep 151 schepen in drie operationele sectoren - droge bulk, tankers en vloeibaar aardgasdragers - van meer dan 28 miljoen dwt en is het op de een of andere manier de grootste groep van Griekenland en behoort het tot de grootste puur particuliere rederijen ter wereld.

Hij was een belangrijke verdediger van de Griekse vlag met maar een handvol schepen van het bedrijf die de huisvlag voeren. Hij was ook een groot voorstander van maritiem onderwijs en bood het moderne pand en auditorium van het bedrijf aan de industrie voor maritieme seminars en discussies.

"We verloren een eigen man, een goede vriend, een collega," zei Theodore Veniamis, voorzitter van de Unie van Griekse Reders. "John Angelicoussis was een waardige aanhanger van de tradities van de Griekse maritieme familie, en hij groeide op in een intense internationale competitieve omgeving, altijd hoog in de vlag van zijn thuisland en omarmde Griekse zeelieden en Grieks zeemanschap," zei Veniamis.

Hoewel hij relatief verlegen was, werd Angelicoussis algemeen erkend als een van de meest succesvolle Grieken van zijn generatie en verdiende hij een reputatie voor nauwlettend gevolgde marktbevingen.

Zoals Veniamis in zijn eerbetoon zei: "Hij onderscheidde zich internationaal door zijn succesvolle zakelijke keuzes en prestaties. John zal voor altijd in ons geheugen blijven een helder baken van een scheepvaart die afhankelijk is van de mens en creëert voor de mens!"

"De hele Griekse scheepvaartfamilie rouwt vandaag om het verlies van een van haar meest briljante vertegenwoordigers."

De International Chamber of Shipping (ICS) bracht ook hulde aan Angelicoussis. "De heer Angelicoussis was zonder twijfel een reus, niet alleen van de Griekse scheepvaart, maar ook van de wereldwijde



industrie. Vaak aangeduid als een Titan, is het moeilijk om zijn eindeloze prestaties te overschatten, en inderdaad de enorme achting en het respect waarin hij werd gehouden in zijn geliefde thuisland, en internationaal," zei Esben Poulsen voorzitter van ICS.



"Als gedurfde visionair creëerde hij een iconische groep bedrijven die synoniem staat voor kwaliteit en operationele uitmuntendheid. Hij wijdde een leven lang aan de industrie die hij zo hartstochtelijk omarmde, en waarop hij zo'n blijvende indruk zal achterlaten."

Dochter Maria was al gezalft om hem op te volgen en nam enige tijd een actieve rol in het bedrijf op zich. Na het opgeven van een medische carrière in het Verenigd Koninkrijk, trad ze in 2008 toe tot het bedrijf en nam de afgelopen jaren een prominente co-leidende rol in het bedrijf op zich onder de zegen en begeleiding van haar vader. Inderdaad, het huidige management van het bedrijf is van haar eigen keuze.

De begrafenis in Athene werd bijgewoond door slechts een beperkt aantal "naaste familieleden", in overeenstemming met coronavirusbeperkingen in Griekenland en de familie vroeg om in plaats van bloemen of kransen donaties te doen aan een staatsziekenhuis in de arbeiderswijk Nikea in de buurt van Piraeus, "een instelling die wordt ondersteund door John en dicht bij zijn hart". Angelicoussis laat zijn vrouw Elizabeth, zijn dochter Maria en drie kleinkinderen achter. (Bron: Seatrade Mar. News, David Glass, 12-4-2021, vertaald en bewerkt. File Photo: John Angelicoussis. Maran Gas Maritime Inc. Gcaptain. Foto MARAN CANOPUS: Hannes van Rijn, 26-8-2019).

m.s. ASTYPALEA, 10-1936 opgeleverd door Smith's Dock Co. Ltd. South Bank, Middlesbrough (1013) als KOS XX aan Hvalfangerselsk. Kosmos A/S, Noorwegen, in beheer bij Anders Jahre, Sandefjord. Walvisjager. 356 BRT. Triple Expansie. 1940-1945 in dienst van British Admiralty, anti-submarine service, Noorse bemanning. 1941-1945 in dienst als MOLDE. 1948 verkocht aan A. Angelikoussis & P. Kaloudis, Piraeus-Griekenland, herdoopt ASTYPALEA. 1948 verbouwd tot vrachtschip, nieuwe machine, 9,5 kn. 1955 verkocht aan A. Angelikoussis, D. Efthymiou & L. Lambrou, Piraeus-Griekenland. 351 BRT. 1957 verkocht aan L. Matsas & Sons, Piraeus-Griekenland. 1959 verkocht aan L. Capetanos & Geo. Moundreas, Piraeus-Griekenland. (Laurium). 24-12-1962 tijdens een reis in ballast vanaf Bulgarije op Cape Valanidhi, Lemnos Island gestrand en vergaan.

Antonis I. Angelicoussis richtte het bedrijf op in 1947. Het eerste vrachtschip werd aangekocht in 1948, deze kreeg de naam ASTYPALEA (356 BRT) en is in 1936 opgeleverd door Smith's Dock Co Ltd.

De eerste nieuwbouw van de vloot, een bulkcarrier van 68.834 DWT, werd besteld bij Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd., Japan, in mei 1968 opgeleverd en kreeg de naam AFOVOS en werd onder Griekse vlag gebracht.

Tussen 1968 en 1985 bestelde de rederij 28 schepen bij IHI, Japan.

John A. Angelicoussis, die in 1973 tot het bedrijf was toegetreden, bestelde in 1993 de eerste 5 Cape-Size bulkcarriers bij Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. In die tijd waren dit de grootste bulkcarriers ooit besteld door een Griekse reder.

Reder John A. Angelicoussis besloot om in het tankvaart te gaan en bestelde tussen 1996 en 2000 Aframax, Suezmax en VLCC's. De tanker MARIA A. ANGELICOUSSIS was de eerste nieuwbouw VLCC geleverd aan de groep door Daewoo in 2000.

John A. Angelicoussis gaf in 2003 op zijn initiatief opdracht tot de eerste LNG-carrier, de MARAN GAS ASCLEPIUS, en richtte Maran Gas Maritime op, de LNG-scheepsbeheertak van de Groep.

Maria I. Angelicoussis trad in 2008 toe tot de Groep en zij is dagelijks betrokken bij alle zakelijke aspecten van de Groep sinds, samen met haar vader, John A. Angelicoussis.

In april 2021 beheerde de Groep in totaal 139 schepen en 15 in aanbouw.



Onder druk wordt alles vloeibaar

Voor de fabricage van producten worden van oudsher grondstoffen als hout, metaal en steen gebruikt. Daarnaast is er kunststof, dan wel plastic, waarvan het gebruik een steeds grotere vlucht heeft genomen. Vanwege de schadelijke effecten dient het gebruik beperkt te worden, maar desondanks blijft de vraag sterk toenemen. In 2009 bedroeg de mondiale productie 250 miljoen ton en 10 jaar later was dat al 370 miljoen ton. Een veel gebruikte kunststof is polypropyleen, waarvoor uit aardolie gewonnen propyleen dient als basisstof.

Propyleen is gasvormig, maar wordt onder druk door de EPIC ST. CROIX vloeibaar vervoerd. Die kwam uit Bilbao en ging eerst ten anker in het zuidelijk ankergebied 4A, omdat de ligplaats bij LyondellBasell in de 7de Pet bezet was. Daar wordt dit soort ladingen aangevoerd om opgeslagen en/of doorgepompt te worden naar LyondellBasell in de Botlek. Voorheen werd daar in de Seinehaven overgeslagen, maar door de treinbrug over de Rozenburgse sluis is de bereikbaarheid voor zeeschepen beperkt.

In de Seinehaven zat eerst Oxirane, daarna ARCO (Atlantic Richfield Company) Chemie, waarna in 1985 LyondellBasell er kwam. Het is de grootste producent van polypropyleen met hoofdkantoren in Houston en Rotterdam. LyondellBasell heeft ook vestigingen op de Maasvlakte, in de Europoort en Botlek, alsmede in Moerdijk en 's-Gravendeel.

De EPIC ST. CROIX kwam 2014 in de vaart onder Maltese vlag. De gastanker van 100 bij 17 meter heeft een draagvermogen van 4996 ton. Begin 2021 werden Epic Gas (16 procent) en Lauritzen Kosan A/S (26 procent) onderdeel van BW Epic Kosan. BW in Singapore heeft 58 procent en de vloot omvat 76 gastankers. (Tekst: Cees de Keijzer, Fotografie: Arjan Elmendorp).

De bakens verzetten



Fred. Olsen & Co. is van vele markten thuis en kan bogen op een rijke scheepvaarthistorie. Het bedrijf werd in Oslo in 1848 opgericht door Petter Olsen. Zijn zoon Thomas Fredrik ontwikkelde het tot een multinational en is ook de naamgever van het bedrijf. Het wordt nu geleid door Anette Sofie Olsen, de vijfde generatie. Fred. Olsen is niet alleen bekend van de cruiseschepen BALMORAL, BRAEMAR, alsmede de voormalige AMSTERDAM en ROTTERDAM als BOLETTE en BOREALIS, maar ook van de supersnelle veerdiensten met cata- en trimarans tussen de Canarische Eilanden. Ze halen 38 knopen, ruim 70 km per uur.

In het verleden had Olsen ook een lijndienst tussen Las Palmas en Rotterdam. Er werd toen gestuwadoord bij Seaport in de Merwehaven 1ste gat. Daarnaast opereerde men in de tankermarkt en was Olsen van 2004 – 2009 eigenaar van de grootste tanker ooit, de KNOCK NEVIS van 564.650 DWT, die offshore bij Qatar in gebruik was als FSO (Floating Storage & Offloading). Met de oprichting in 2008 van Fred. Olsen Windcarrier, verzette men de offshorebakens naar onder meer de aanleg van windmolenparken.

De BOLD TERN, een jack-up van 132 bij 39 meter, is een van hun installatieschepen. Het is circa 50 kilometer uit de Belgische kust bezig met werkzaamheden in de Belwind OWF (Offshore Wind Farm) en kwam voor enkele onderdelen naar Mammoet Schiedam. Op de Belwind OWF staan 110 Vestas Windturbines die bij elkaar 330 MW produceren, goed voor 350.000 huishoudens. De BOLD TERN werd in 2013 opgeleverd door Lamprell Energy Limited in Dubai en opereert onder de vlag van Malta. De open dekruimte is 3200 m² en de kraan kan 800 ton tillen. Er kan mee geïnstalleerd worden tot 65 meter waterdiepte. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer/ [WSS Rotterdam Branch](#)).

LES ALIZÉS, IMO 9911032, Heavy Lift Offshore Crane Vessel, 4-12-2020 in aanbouw bij CMHI Haimen Shipyard onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JANGSU CMHI-233, 29-4-2021 kiel gelegd, 24-8-2022 geplande oplevering aan Codralux S.A., Luxembourg (Jan de Nul). 58.167 GT, 61.000 DWT. Kraan: 5.000 ton.

VOLTAIRE, IMO 9899284, Offshore Support Vessel, 25-3-2021 kiel gelegd onder bouwnummer COSCO SHIPPING QIDONG N966, 18-2-2022 geplande oplevering aan Codralux S.A., Luxembourg (Jan de Nul). 46.300 GT.

Havenbedrijf wil 50 jaar oude Rozenburgsesluis renoveren

Vandaag - dinsdag 20 april - is het precies 50 jaar geleden dat om 08.00 uur havenmeester H.J. Brandenburg de Rozenburgsesluis in gebruik stelde. De sluis aan de Neckarweg bij het dorp Rozenburg, is de verbinding voor de binnenvaart tussen het Calandkanaal en het Hartelkanaal. Jaarlijks maken er zo'n 20.000 binnenvaartschepen gebruik van. Het Havenbedrijf bereidt een plan voor om de Rozenburgsesluis te renoveren.



De Rozenburgsesluis heeft een totale schutkolk met een lengte van 305 meter. De breedte van de sluis is 24 meter. De waterdiepte is 6,5 meter +/- NAP. Het was de eerste sluis in het Rotterdamse havengebied die door één man kon worden bediend. Dankzij het gebruik van camera's, praatpalen en luidsprekers. De camera's stonden opgesteld op strategische punten zodat de sluiswachter in het centrale bedieningsgebouw op monitors een overzicht kreeg van de totale situatie. Vanuit dit gebouw werden de

sluisdeuren bediend. Als een schip arriveerde moest het op een wachtplaats gaan liggen. In de praatpaal op het remmingswerk kon de schipper zich dan aanmelden. Begin deze eeuw heeft Havenbedrijf Rotterdam, de eigenaar van de sluis, de bediening gedigitaliseerd. Enkele jaren geleden is het hydraulische systeem nog vervangen.

Toekomst sluis

De Rozenburgsesluis wordt 24/7 bediend door brug- en sluiswachters van het Havenbedrijf Rotterdam. Het is de enige brug of sluis die het Havenbedrijf bedient. Niet zo lang geleden had het bedrijf nog 126 brug- en sluiswachters in dienst. Inmiddels zijn al die andere bruggen over gedragen aan het rijk en de gemeente Rotterdam. Het afgelopen jaar heeft het Havenbedrijf onderzoek verricht naar het bestaansrecht van de sluis. Daaruit bleek dat die nog steeds een belangrijke functie vervult voor de bereikbaarheid en de veiligheid van de haven. Het Havenbedrijf treft nu voorbereidingen om de sluis geheel te renoveren en op afstand te bedienen. Van de 20.000 binnenvaartschepen die gebruik maken van de sluis is 60% tankvaart, 20% droge bulkschepen, 10% dienstverlenende schepen en soms wordt het ook gebruikt voor duwbakvaart. Zeevaart maakt nog maar weinig gebruik van de sluis. Het Havenbedrijf vermoedt dat er jaarlijks zo'n 45 miljoen ton goederen door de sluis wordt vervoerd.

Theemswegtracé

Het afgelopen jaar kwam de Rozenburgsesluis in het nieuws vanwege het Theemswegtracé.

Onder die naam werkt het Havenbedrijf momenteel aan de verlegging van de havenspoorlijn over de Theemsweg. Het gaat om een traject van ruim 4 kilometer viaduct en twee boogbruggen. Één van die bruggen is over de Rozenburgsesluis gelegd en heeft daardoor de doorvaarthoogte beperkt tot 14 meter. Inmiddels is de onderbouw van het viaduct gereed en legt VolkerRail nu het spoor erover aan. De verwachting is dat eind van het jaar het Theemswegtracé – conform planning - in gebruik kan worden genomen. (Bron: Port of Rotterdam, persbericht, 20 april 2021. Foto: Teun van der Zee, 8-8-2020).

Een sleepverbinding tot stand brengen met 5 meter hoge golven.

In de tweede week van april raakte een containerschip (ESCAPE, IMO 9491501) in de problemen ten noorden van Vlieland. Het containerschip kon door een vastzittend roer alleen nog in rondjes varen. Het containerschip dreef in zuidelijke richting naar de Waddeneilanden. Het maken van een sleepverbinding was noodzakelijk om het schip voor stranding te behoeden. Maar een sleepverbinding maken, met een ronddraaiend schip en 5 meter hoge golven, gaat niet zonder slag of stoot.



De GUARDIAN heeft een sleepverbinding met het containerschip.
Foto is de volgende dag genomen bij betere weersomstandigheden.

Strategische positie

Vanaf windkracht 5bft is onze noodhulpsleper Guardian, die in beheer is bij het Nederlandse sleep- en bergingsbedrijf Multiship, preventief op zee. "Op basis van de weersverwachting hebben we in samenspraak met het Kustwachtcentrum een strategische positie gekozen", vertelt Johan, kapitein van de Guardian. "Vanwege deze strategische positie voeren we met de golven mee richting het driftende containerschip. Dit zorgde ervoor dat we snelheid konden maken en dat de bemanning aan dek redelijk veilig voorbereidingen konden treffen."

Zeer moeilijke omstandigheden

Rond middernacht kon de bemanning van de Guardian gaan proberen een sleepverbinding tot stand te brengen. Hiervoor moest de Guardian zo dicht mogelijk langsrij zien te manoeuvreren. Door de slechte omstandigheden van windkracht 8/9bft en 5 tot 6 meter hoge golven ging dit niet zonder risico. Johan: "Die omstandigheden werken tegen. Omdat het containerschip richting de kust blijft drijven heb je niet veel kansen. Elke keer dat je mist moet je de sleepboot opnieuw aanpassen aan het schip tot de golven dwars of voorop het schip staan. Dat kost tijd. Als de golven van achter komen kan de bemanning niet veilig op het dek werken. Dan staat het achterdek onder water."

Van elkaar afhankelijk

"Je doet het samen met de hele bemanning. De motoren moeten goed draaien. Er moet voldoende vermogen zijn voor je hekschroef, boegschroef en sleepwinch. Je moet voorbereid zijn om rare manoeuvres te kunnen maken", aldus Johan. De eerste stuurman van de Guardian, Dieter, hielp mee bij het treffen van de voorbereidingen op het dek. "Bij zulke hoge golven moeten we ons goed aanlijnen aan het schip. Als eerste stuurman probeer je iedereen op het dek in het oog te houden. Je bent afhankelijk van elkaar."

Sleepverbinding

Een sleepverbinding bestaat uit 3 onderdelen. De voorloop, de rekker en de sleepdraad zelf. De rekker en de lengte van de sleepdraad vangen de klappen op tijdens het slepen met slecht weer. Johan: "Je wilt zo zeker mogelijk zijn dat je niet op je verbinding gaat breken. Daarom beginnen we met een dunne lijn, welke we afvuren met een lijnwerptoestel. Vervolgens hang je daar een dikkere opgeeflijn aan (dyneema) waaraan de voorloop (dikke dyneema) vast zit. Aan de voorloop zit de rekker en de sleepdraad vast. Deze voorloop wordt vastgezet op de bolder. Dan is de sleepverbinding tot stand gekomen en wordt de sleepdraad uitgevierd tot een bepaalde lengte".

"Dit is erg zwaar werk. Je moet daarom zo dicht mogelijk langs het schip zien te blijven. Hoe groter de afstand, hoe meer rekker en sleepdraad er aan de voorloop hangt, des te zwaarder het voor de bemanning van het andere schip is om de sleepdraad naar boven te trekken."

Succes

Het is de bemanning van de Guardian gelukt om een sleepverbinding tot stand te brengen en het schip weg te slepen van het verkeersscheidingsstelsel. Toen het weer beter werd is de sleepverbinding overgedragen aan de Multratug 4. De Multratug 4 heeft het containerschip naar Rotterdam gesleept.

Containers

Direct na het overdragen van de sleep is de Guardian naar de positie gevaren waar de Baltic Tern, een ander containerschip, een paar uur daarvoor vijf containers verloor. Gedurende de nacht heeft de Guardian met zoeklichten gezocht. De bemanning heeft de container met aceton aangetroffen en vastgemaakt tot deze kon worden geborgen. Dat laatste werd gedaan door een ander bergingsschip. (Bron en foto: Kustwacht Nederland, gepubliceerd op 04-05-2021/tip: LK).

SLOOP

AMAZON, IMO 9138616, bulk, 1997 opgeleverd als PROKOP HOLY (Zou in oktober 1997 naar van Ommeren gaan als CALANDDRECHT, VO zag af van de koop). 1999 herdoopt CLIPPER MIRAGE. 2-2003 herdoopt DS MIRAGE. 2-2010 herdoopt AMAZON. 23-4-2021 verkocht voor sloop.

AN PING, IMO 7855416, Pusher Tug, 1973 opgeleverd als BULLDOZER MARU NO.33. 1990 herdoopt AOKI MARU NO.33. 1986 herdoopt CRUX II. 2008 herdoopt AN PING. 2021 herdoopt N PING. 6-3-2021 van Singapore, 6-4-2021 op Chittagong Anchorage, 7-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANGEL 121, IMO 8907266, 1989 opgeleverd als LISA D, 9-1993 herdoopt CHEMBULK TRADER. 7-1997 herdoopt ANDINO PARK. 9-2010 herdoopt OSTROV MONERON. 3-2016 herdoopt ROYAL MEREDITH. 2-2018 herdoopt ANGEL 121. 4-2021 verkocht voor sloop (as in Singapore).

ANTO, IMO 9118329 (NB-277), Bulk Carrier, 3-8-1995 kiel gelegd, 29-11-1995 te water, 1-3-1996 opgeleverd als ASIAN EXCELSIOR. 26,341 GT, 45,190 DWT. 5-2014 herdoopt ANTONIE. 22-12-2020 van Kuantan naar Chittagong. 27-1-2021 op Chittagong Anchorage. 27-1-2021 herdoopt ANTO. 31-1-2021 (e) verkocht aan Zelta Maritime Co., Majuro, Marshall Islands, vlag: Palau. 2-2-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARCTIC, IMO 7517507 (NB-279), Bulk. 1978 opgeleverd door Port Weller DD, St. Catherines (63) als ARCTIC aan Royal Trustco Ltd., Canada. 19.420 BRT, 28.096 DWT. 1985 verbouwd tot OBO, 20.236 BRT, 26.440 DWT. 1989 verkocht aan Canarctic Shipping Co. Ltd., Canada. 2021 verkocht aan Aliaga Breakers. 29-3-2021 van Québec naar Aliaga, 18-4-2021 ETA te Aliaga. 16-4-2021 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASSO VENTUNO, IMO 9183192, Offshore Supply Ship, 1998 opgeleverd als ASSO VENTUNO. 1.996 GT, 3.050 DWT. 4-3-2021 te Aliaga, 4-2021 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

AT BRIGHT STAR, IMO 9009097, General Cargo, 1990 opgeleverd als IVORY BAY, 6-2003 herdoopt VIMARU STAR. 5-5-2010 herdoopt ACE STAR. 6-2015 herdoopt TOYO MARU. 8-2018 herdoopt AT BRIGHT STAR. 4-2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 16-4-2021 van Salalah naar Gadani, 21-4-2021 op Gadani Anchorage, 28-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATLAS, IMO 7423500, Offshore Tug/Supply Ship, 1975 opgeleverd als GULF FLEET NO.15 aan Gulf Fleet Supply Vessels Inc., U.S.A. 1998 verkocht aan Hassan Daftar, Panama, herdoopt ADEM 3. 2000 verkocht aan Al-Jazeera Shipping Co. S.A, Brunei, herdoopt VALIANT FALCON. 2002 verkocht aan Daryaban Jonoub Iran Co., Panama, herdoopt FARDIS 101. 2004 vlag: Comoros. 2006 verkocht aan

Seaport International Shipping, Comoros. 3-2009 herdoopt ATLAS. 23-10-2020 bij een scheepssloper om gesloopt te worden.

BARBARA, IMO 9066760 (NB-277), Bulkcarrier, 22.147 GT, 37.055 DWT. 29-11-1993 kiel gelegd, 10-2-1994 te water, 27-4-1994 opgeleverd door Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. Aichi Shipyard (3042) als GLORIOUS FUTURE aan Manila Seagull Shipping Corp., Manila. 22.147 GT, 38.858 DWT. 1999 verkocht aan Sithonia Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt ALIACMON RIVER. 2005 verkocht aan Falmouth Marine Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt THEOTOKOS. 2006 verkocht aan Reederei ms Barbara G.m.b.H. & Co. K.G., Nassau-Bahamas (MINMARINE Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G.), herdoopt BARBARA. 31-10-2007 verbouwd. 12-2020 verkocht en herdoopt SUSI. 10-1-2021 (e) sloop (te Alang). 11-1-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BERGE STAHL, IMO 8420804 (Z-41), 30-11-1984 contract, 14-3-1986 kiel gelegd, 4-9-1986 te water gelaten, 4-12-1986 opgeleverd door Hyundai Shipbuilding & Heavy Ind. Ltd., Ulsan (416) als BERGE STAHL aan Larina Shipping Inc. & General Ore International Corp., Vaduz, Liechtenstein, vlag: Liberia, in beheer bij D.Y. Bergesen AS. Oslo. 175.720 BRT, 61.796 NRT, 364.767 DWT. 343,01 (328,02) x 63,55 x 30,21 x 23,035 meter. 5 ruimen. Ore 199.324 m³. 13,5 kn. 24.858 EPK, 18.285 kW, 7 cyl, 2 tew, 900 x 2916, B&W 7L90MCE, Hyundai SB & H.I., Ulsan. 29-7-2008 (e) in beheer bij BW Fleet Management Pte. Ltd. en BW Maritime Pte. Ltd. 12-7-2009 (e) verkocht aan Berge Bulk Norway AS, Liberia, in beheer bij BW Fleet Management Pte. Ltd. en BW Maritime Pte. Ltd. 29-11-2011 (e) verkocht aan Berge Stahl Co. S.A., 11-2011 vlag: Isle of Man, in beheer bij BW Fleet Management Pte. Ltd. en BW Maritime Pte. Ltd. 4-2012 in beheer bij Berge Bulk Maritime Pte. Ltd. 15-11-2016 van Ponta da Madeira, Brazilië. 11-12-2016 laatste aankomst aan de Ertskade E.E.C.V. in de Europoort met assistentie van de SMIT PANTHER, SMIT EBRO, SMIT HUDSON en RT EVOLUTION. 16-12-2016 vertrokken naar Tubarão Brazilië, 2-1-2017 ETA te Tubarão. 16-6-2020 vanaf Teluk Rubiah op Brunei Bay. 16-4-2021 (e) verkocht voor sloop (496 USD/TO as is Labuan, Malaysia).

BP JACKY, IMO 9039743, LPG Tanker, 4-6-1992 te water, 24-10-1992 opgeleverd door Scheepswerf J. Pattje, Waterhuizen (382) als JADEGAS aan Chemgas Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer-Duitsland Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. 4.822 GT, 6.332 DWT. 2006 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, herdoopt GASCHEM JADE. 7-2-2013 verkocht aan BP Gastankers Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Gaschem Services G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G. 3-2017 in beheer bij Transgas Shipping Lines SAC, Lima, Peru, 3-2017 herdoopt BP JACKY. 4-2021 verkocht voor sloop (525 USD/TO incl. 60 To Stainless Steel). 10-4-2021 op Singapore Anchorage.

BURCH WILLIAMS, IMO 9185889 (NB-276), Offshore Tug Supply Ship, 1999 opgeleverd als ACE NATURE. 3-2002 herdoopt BURCH WILLIAMS. 29-4-2019 te Abidjan. 14-9-2020 (e) verkocht voor sloop. 21-9-2020 verkocht aan Castle Hill Pacific Ltd., Palau, in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Narayan Vihar, Jaipur, India, 9-2020 herdoopt WILLIAMS. 14-1-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CAMELOT, IMO 9446221 (NB-277), 45.185 GT, 37.389 DWT, Accommodation Ship Offshore Support Vessel van Intership Pte. Ltd., 24-3-2006 opgeleverd door Nantong Gangzha Shipyard als SAMSUNG TCB2. 2008 herdoopt PILTUN. 8-2008 herdoopt CAMELOT. 4-1-2021 verkocht aan Variant Leading Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, 1-2021 herdoopt CAMEL. 19-1-2021 verkocht voor sloop. 19-4-2021 op Gadani Anchorage, 23-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

CAPTAIN HAMADA, IMO 8602361, General Cargo, 1988 opgeleverd als VLTAVA door Xingang Shipyard, Tianjin (260) aan Czechoslovak Ocean Shipping Int. Joint Stock Co., Tsjecho-Slowakije. Vrachtschip. 6.425 BRT, 7.939 DWT. 1992 verkocht aan Czech Ocean Shipping Joint Stock. Co., Tsjecho-Slowakije. 1995 verkocht aan Slovak Danube Navigation, Slowakije, 1995 herdoopt ZILINA. 2002 verkocht aan Delta Linda Shipping Co. Ltd., Cyprus, 3-2002 herdoopt MULTIMAX CADIZ. 2003 verkocht aan Ocean Jade Marine Co. Ltd., Malta, 5-2003 herdoopt ZULTAN. 11-2004 herdoopt BOE SEA. 11-2009 herdoopt SEA WIND. 3-2015 herdoopt CAPTAIN HAMADA. 2021 verkocht voor sloop (480 USD/TO).

CHENG LU 21, IMO 9545699, General Cargo, 7.487 GT, 12.580 DWT. 2010 opgeleverd als CHENG LU 21 aan Chenzhou Ship Industry Group, Panama, in beheer bij Hong Kong Chenglu Int. Shipping. 6-4-2021 verkocht voor sloop.

CHINA FROST, IMO 8410914, reefer, 1985 opgeleverd door Yamanishi, Ishinomaki (905) als KAIYO MARU aan Sekihyo Seibaku K.K., Japan. 4.999 BRT, 5.409 DWT. 1994 verkocht aan Sekihyo Line (Panama) S.A., Panama, 1994 herdoopt KAIYO. 1996 verkocht aan Rose Bud Shipping S.A., Panama. 12-1998 verkocht aan Lansing Management S.A., Panama, herdoopt CHINA FROST. 26-4-2021 verkocht voor sloop (502 USD/TO).

COLUMBUS, IMO 8611398 (NB-279), Passenger (Cruise) Ship, 4-3-1989 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (B29) aan Cosedia Marine Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Princess Cruises Inc., (P&O Cruises Ltd.). 23-3-1989 te Florida gedoopt STAR PRINCESS. 1997 verkocht aan P&O Steam Nav. Co., Londen, Engeland, in beheer bij P&O Cruises (U.K.) Ltd., herdoopt ARCADIA. 2003 herdoopt OCEAN VILLAGE. 12-2010 herdoopt PACIFIC PEARL. 17-4-2017 in dienst bij Cruise & Maritime Voyages (CMV), herdoopt COLUMBUS. 14-4-2020 te Tilbury en opgelegd. 2020 Cruise & Maritime Voyages (CMV) failliet verklaard en openbaar geveild. 6-8-2020 (e) verkocht (\$13.5 M) aan Carnival PLC, Bahamas, in beheer bij V Ships Leisure SAM. 22-10-2020 (e) verkocht aan Okoye Trading Ltd., Bahamas, in beheer bij Eaglepower Shipping Ltd., Limassol, Cyprus en V Ships Monaco SAM voor Marios Iliopoulos van SeaJets. (NB: voor de COVID uitbraak bedroeg de prijs naar schatting \$ 95 M). 18-11-2020 vertrokken van Tilbury naar Gibraltar, 23-11-2020 te Gibraltar, 7-12-2020 op Malta Anchorage. 23-12-2020 op Elefsis Anchorage. 2021 verkocht voor sloop naar Turkije, begonnen om het

schip gereed te maken voor de reis naar Aliğa. 2021 verkocht voor sloop naar India. 21-2-2021 in beheer bij GMZ Ship Management Co. (Hellas) S.A., Piraeus. 22-2-2021 van Eleusis naar Alang, 25-2-2021 op Port Said Anchorage om te bunkeren. 26-2-2021 te Suez en naar Muscat, 9-3-2021 ETA te Muscat, Oman, ETA later veranderd in: 7-3-2021 te Duqm, Oman. 15-3-2021 te Duqm, Oman te voorbereiding op de sloop, te Duqm, Oman herdoopt COLUS. 17-3-2021 vertrokken naar Alang, 26-3-2021 op de Gulf of Khambhät, 27-3-2021 op Bhavnagar Anchorage, 31-3-2021 op Alang Anchorage, 12-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

COSL RIVAL, IMO 8757180, semi-sub. werkeiland, Aker H-3, 1976 opgeleverd door Mitsui Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. (F409) als BORGILA DOLPHIN aan Fred Olsen & Co., Noorwegen (LFPG), in beheer bij Dolphin Int. Inc. 3.000 BRT. 1980 verkocht aan P/R Borgila Dolphin Partners, Oslo-Noorwegen (LFPG), in beheer bij Dolphin A/S, 1980 herdoopt HUACABIL DOLPHIN. 1991 herdoopt HUACABIL DELFIN. 1991 herdoopt BORGILA DOLPHIN. 10-2003 PORT REVAL. 7-2009 herdoopt COSL RIVAL. 2021 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije.

COSTINA, IMO 8405701 (NB-279), Tanker, 1984 opgeleverd als TOMOE 6 door Asakawa, Imabari (325) aan Cia. Rica S.A., Panama. 4.42 BRT, 7.340 DWT. 1987 herdoopt PACIFIC RICA. 1990 verkocht aan Kilchem Mediterranean Ltd., Bahamas, herdoopt KILCHEM MEDITERRANEAN. 1997 verkocht aan Kil Singapore Pte. Ltd., Singapore. 4-2001 herdoopt SICHEM MEDITERRANEAN. 5-2005 herdoopt SUPRINA. 13-12-2006 herdoopt ASILAH. 14-11-2014 herdoopt COSTINA. 24-3-2021 verkocht voor sloop. 22-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

DAI NAM, IMO 9212474, tanker, 28.522 GT, 47.102 DWT. 2000 opgeleverd door Onomichi Dockyard, Onomichi als GONEN. 3-2007 herdoopt DAI NAM. 25-9-2020 (e) opgelegd. 25-9-2020 van Zhoushan, China, 2-10-2020 op Hon Gai Anchorage, Vietnam. 4-2021 verkocht voor sloop (458 USD/TO as is Vietnam inc 1170 TO IFO, gasfree men entry w/700 tons slops).

DALEN, IMO 9443970 (NB-279), Offshore Tug/Supply Ship, 1.815 GT, 1.650 DWT. 10-2008 opgeleverd als DALEN TIDE aan Blue Fleet Ltd. 14-9-2020 (e) verkocht voor sloop. 21-9-2020 verkocht aan Czar Shipping Ltd., Palau, in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, 9-2020 herdoopt DALEN. 14-9-2020 (e) verkocht voor sloop naar India, 16-4-2021 op Alang Anchorage, 17-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DERIN DENIZ I, IMO 7646360, Deck Cargo Ship, 497 GT, 696 DWT. 3-3-1945 kiel gelegd, 24-3-1945 te water, 30-4-1945 opgeleverd door Brown Shipbuilding Co., Houston, Texas, U.S.A. als USS LSM 491 aan U.S. Navy, 30-4-1945 in dienst gesteld. (LSM-1 Class Landing Ship Medium). 27-11-1946 te Green Cove Springs FL. uit dienst gesteld. 1946 opgelegd in de Atlantic Reserve Fleet, Florida Group, Green Cove Springs. 5-9-1958 over aan Federal Republic of Germany, hedoopt EIDECHSE (L-751). 1977 verkocht en herdoopt HODEIDAH. 1977 herdoopt OCEAN BAY. 1981 herdoopt GOKSU I. 5-2021 herdoopt GOKSU-1. 8-2017 herdoopt BETA. 2018 herdoopt DERIN DENIZ I. 2019 te Şile Fisherman's Shelter, Turkije. 1-12-2019 te Sile aangehouden en aan de ketting gelegd. 17-7-2020 gerechtelijke verkoping te Sile. 2-3-2021 gerechtelijk verkocht voor sloop, 5-3-2021 begonnen met de sloop, 18-3-2021 geheel gesloopt.



DOLE HONDURAS, IMO 8900323 (NB-279), Container Ship, 5-5-1991 te water, 1-10-1991 opgeleverd als DOLE HONDURAS door Fincantieri-Italiani, Ancona (5902) aan Tropical Shipping Italiana S.A., Italië. 16.657 GT, 16.337 DWT. 14-2-2001 in beheer bij Reefership Marine Services, San Jose, Costa Rica. 2004 verkocht aan Ventura Trading Ltd., 2004 vlag: Bahamas, in beheer bij Reefership Marine Services. 2010 in beheer bij Transfrut Express Ltd., Hamilton, Bermuda. 3-2021 verkocht voor sloop (485 USD/TO). 18-3-2021 van Wilmington, Delaware naar de sloop, 1-4-2021 ETA te Port Said. 14-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 16-4-2021 op Alang Anchorage, 17-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: NN/Teun van der Zee).

DROMUS (2), IMO 9180920, Crude Oil Tanker, 20-11-1998 kiel gelegd, 16-11-1999 opgeleverd door Dalian New Shipyard, Dalian (PC1100-7) als MAERSK PRIME aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore (9VJM), in beheer bij A.P. Møller. 61.764 GT, 32.515 NT, 84.999 DWT. 244,80 (233,00) x 42,03 x 22,00 x 15,450 meter. 12 wingtanks, L 117.921 m³, 3 ladingpompen, totaal 9.000 ton/uur. 15,75 kn. 21.127 EPK, 15.540 KW, 7 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer 7RTA62U, Dalian Marine Diesel Engine Works, Dalian. 4-12-2000 in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. 29-3-2004 in beheer bij Shell International Ltd., Londen, in beheer bij STASCO, herdoopt DROMUS. 17-3-2010 in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd. en Maersk Tankers, 3-2010 herdoopt MAERSK PRIME. 12-2011 verkocht aan Mærsk Tankers A/S, Singapore, in beheer bij Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore. 5-5-2014 verkocht (12,5 million USD) aan PT. Nusa Bhakti Jayaraya, Jakarta-Indonesië (JZYR), in beheer bij P.T. Gemilang Bina Lintas Tirta, Jakarta, herdoopt BULL SULAWESI. 25-4-2016 tijdens een reis van Jakarta naar Muntok ten noorden van Pulau Bangka, zuid van Singapore in de Zuid-Chinese Zee, aan de grond gelopen, 30-4-2016 de bemanning geëvacueerd, 1-5-2016 gelicht en vlot gebracht. 14-5-2016 in de vaart. 22-4-2021 vanaf Sriracha Anchorage te Singapore. 23-4-2021 verkocht voor sloop (536 USD/TO).

DYNAMIC PRODUCER, IMO 8500616 (NB-275), FPSO, Tanker, 1987 opgeleverd door Dalian New SY, Dalian (ST11501) als RAGNHILD KNUTSEN aan Knutsen O.A.S. Shipping A/S, Noorwegen. 69.321 BRT, 128.772 DWT. 1990 verkocht aan Knutsen Skyttetank A/S, Noorwegen. 22-11-2001 in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS, 2001 vlag: U.K. 6-2006 verkocht aan Knutsen Boyelaster VIII, U.K., in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS. 14-9-2007 (e) verkocht aan Dynamic Producer Inc., Liberia, in beheer bij PETROSERV S.A. 18-9-2007 herdoopt DYNAMIC PRODUCER. 2009 verbouwd tot Offshore Processing Ship, 73.641 GT, 111.567 DWT. 25-8-2010 in beheer bij Ventura Petroleo Ltda., Imboassica, Macae RJ, Brazilië. 7-5-2020 van Valencia naar Campos Basin. 30-10-2020 verkocht voor sloop (283 USD/TO as is Brazil). 2-2021 herdoopt PRODUCER. 18-4-2021 op Gulf of Khambhät Anchorage, 20-4-2021 op 'Mumbai Anchorage.



ELEGANT, IMO 9123348, Chemical/Oil Products Tanker, 5979 GT, 10.329 DWT. 11-4-1996 opgeleverd als ORIENTAL LILY. 5-2004 herdoopt RATIH. 6-2013 herdoopt SUN ASTER. 7-2018 herdoopt ELEGANT. 4-2021 verkocht voor sloop (645 USD/TO 186 tons solid 316L stainless + 123 tons clad stainless). (Foto: Teun van der Zee, 14-10-1996).

ELKA SIRIUS, IMO 9234513, Chemical/Oil Products Tanker, 30.770 GT, 45.467 DWT. 2003 opgeleverd door Brodosplit D.D. (431) als STINICE. 3-2005 herdoopt ELKA SIRIUS. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan, 27-4-2021 op Gadani Anchorage, 1-5-2021 te Gadani (Plot 64) op het strand gezet om gesloopt te worden.

EMILIE MAERSK, IMO 9179610, FSO, 159.187 GT, 104.027 NT, 308.571 DWT. 11-5-1999 kiel gelegd, 13-8-1999 te water, 26-10-1999 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (1164) als EMILIE MÆRSK aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore. Tanker, VLCC, 159.187 GT, 104.027 NT, 308.571 DWT. 334.849 m³. 36.931 EPK, 27.165 kW, 7 cyl, 2 tew, Sulzer, 840 x 3150, Sulzer 7RTA84T, de werf. 14-12-2006 verkocht aan Maroil Trading Inc., Panama, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., 12-2006 herdoopt HERO I. 2007 verkocht aan Hero Marotime Corp., Panama, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 8-6-2012 (e) verkocht aan Sentek Offshore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Transnav Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 6-2012 herdoopt MERLION M. 10-2014 in de vaart als FSO. 2014 vlag: Cook Islands (E5U2923), in beheer bij MGM Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 8-1-2021 (e) verkocht voor sloop (427 USD/TO). 3-2-2021 verkocht aan Riya Shipping Corp., Palau (T8A3559), in beheer bij BBN Shipmanagement Pvt Ltd., Mumbai, 2-2021 herdoopt LION. 11-2-2021 van Tanjung Pelepas Anchorage naar Gadani, 17-4-2021 op Gadani Anchorage, 20-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



- ENDURANCE, IMO 8119584, Offshore Supply Ship, 2.954 GT. 1982 opgeleverd door Framnaes, Sandefjord (196) als MAGNUS VIKING aan K/S Viking Supply Ships A/S IX, Noorwegen, in beheer bij Bendt Rasmussens Rederi. 1.450 BRT, 764 NRT, 2.450 DWT. 1987 verkocht aan Western Sea Services Inc., Panama, 1987 herdoopt WESTERN ATLAS. 10-2002 herdoopt THEO. 7-2012 herdoopt ENDURANCE. 11-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 15-4-2021 op Alang Anchorage, 16-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 28-8-1984).
- ENSCO 8504, IMO 8770510 (NB-273), half-afzinkbaar booreiland, 19.377 GT. 2011 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore aan Ensco Offshore, Houston TX, vlag: Liberia. 9-2020 verkocht voor sloop en opgeleverd te Labuan. 2-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- EUROFORCE, IMO 9251585, Tanker, 56.212 GT, 106.36 DWT. 2002 opgeleverd als SHINSEI MARU. 9-2016 herdoopt SHIN EI. 3-2017 herdoopt EUROFORCE. 11-2020 herdoopt NABIIN. 12-3-2021 verkocht voor sloop (as NABIIN). 27-4-2021 op Chittagong Anchorage. 30-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- EUROSEA, IMO 9179634, 2001 opgeleverd door 3 Maj Shipyard (674) als VENICE. 3-2015 herdoopt EUROSEA. 12-8-2020 verkocht aan VILDIZ MARINE S.A., Monrovia, in beheer bij Muhit Maritime FZE, Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates. 8-2020 herdoopt ALASFAL. 4-2021 verkocht voor sloop (535 USD/TO as ALASFAL).
- FAIRDREAM, IMO 8014758, tank, 1982 opgeleverd door Onomichi Zosen, Onomichi (300) als ORCHID aan Orchid Marine Co., Panama. 22.053 BRT, 38.629 DWT. 199- verkocht aan Orchid B Ltd., U.K., herdoopt ORCHID B. 1991 verkocht aan Egglesfield Co. Ltd., Cayman Islands. 9-1994 verkocht aan Lympne (Panama) S.A., Panama, herdoopt PLUMERIA. 1997 verkocht aan Espirit Shipping Ltd., Malta, 6-1997 herdoopt MERIOM DREAM. 12-2006 in de vaart als FSO. 12-2006 herdoopt FAIR DREAM. 4-2021 verkocht voor sloop (465 USD/TO as is UAE).
- FAR SCANDIA, IMO 8918588, 10-1990 te water bij A.& P. Appledore, Aberdeen (1002), 4-1991 opgeleverd door Brattvaag Skipsverft, Brattvaag (45) als FAR SCANDIA aan K/S Far Pipe Holding, Noorwegen. 2.637 BRT. 199- verkocht aan Farstad Supply AS, Noorwegen. 2003 verkocht aan Farstad Shipping ASA, Noorwegen. 15-1-2016 verkocht aan Seascope Meadow Invest Inc., 2016 vlag: Panama, in beheer bij Hai Duong Co. Ltd., 17-1-2016 overgedragen en herdoopt SEA MEADOW 18. 28-8-2019 in beheer bij MB Marine Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Ocean Eight Marine Pte. Ltd., 8-2019 herdoopt OCEAN 03. 25-3-2021 te Vung Tau, Vietnam. 20-4-2021 als "dood schip" op Chittagong Anchorage. 28-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- FAR SKY, IMO 9002817, Offshore Tug/Supply Ship, 27-9-1991 opgeleverd door Sigbjorn Iversen M/V Skips, Flekkefjord (76) als FAR SKY aan K/S Far Ahts II, Noorwegen, in beheer bij Farsund Shipping AS. 2.285 BRT, 757 NRT, 1.900 DWT. 1995 verkocht aan Farstad Shipping ASA, Isle of Man. 199- verkocht aan K/S International Offshore Services ANS, Isle of Man. 2-5-2001 verkocht aan International Offshore Service, Isle of Man. 22-9-2006 in beheer bij Farstad Shipping Ltd. 6-2008 verkocht aan Farstad Supply AS. 3-2015 verkocht aan Seascope Meadow Invest Inc., Panama, in beheer bij Hai Duong Co. Ltd., 3-2015 herdoopt SEA MEADOW 05. 20-4-2021 op Chittagong Anchorage, 29-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



FAR SKY, foto: NN/Teun van der Zee, 1993

- FATEYEVO, IMO 8423222 (NB-279), 1985 opgeleverd door Ivan Dimitrov, Ruse (442) als FATEYEVO aan U.S.S.R. 1.896 BRT, 3.389 DWT. 1991/2 verkocht aan Vostoktransflot J.S. Shipping Co., Rusland. 11-2018 verkocht aan Transneft Co. Ltd., Vladivostok, vlag: Rusland. 3-2021 verkocht voor sloop (445 USD/TO). 18-3-2021 vertrokken van Vladivostok naar Chittagong, 14-4-2021 op Chittagong Anchorage.
- FUJI MARU, IMO 8700474, passagiersschip, 10-9-1988 te water, 4-1989 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Kobe (1177) als FUJI MARU aan Mitsui O.S.K. Lines (Passenger) Ltd., Japan. 23.235 BRT. 1994 verkocht aan Osaka Shosen Mitsui Senpaku K.K., Japan. 1996 verkocht aan Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Japan. 22-10-2003 (e) verkocht aan Nippon Charter Cruise Ltd., Japan (Mitsui Passenger). 12-2013 vlag: Panama, in beheer bij Mira Cruise S.A., 12-2013 herdoopt MIRA 1. 23.235 GT. 16-7-2014 verkocht aan Kakuta Co. Ltd., Panama, in beheer bij Mitsubishi Logistics Corp. en Mira Cruise S.A. 2019 vlag: Sierra Leone, 2019 herdoopt FUJI. 3-4-2019 vanaf Ningde op Tokyo Bay. 10-2019 vlag: Japan, 10-2019 herdoopt FUJI MARU. 9-4-2021 (e) verkocht voor sloop (443 USD/TO as is Singapore). 2021 herdoopt FUJI.
- GERM SPRING, IMO 9071765 (NB-275), Bulk Carrier, 23-2-1994 te water, 5-1994 opgeleverd door Hakodate Dock Co. Ltd., Hakodate (753) als ANGEL WING aan Albireo Maritima S.A., Panama, 25.457 GT, 44.950 DWT. 2002 verkocht aan Seasite Shipping Inc., Valletta-Malta, herdoopt ELEOUSSA. 9-2020 herdoopt BLUE ANGEL. 4-2018 herdoopt GERM SPRING. 29-9-2020 op Chattogram Anchorage, Bangladesh. 9-10-2020 van Chittagong Anchorage naar Singapore, 10-12-2020 ETA te Singapore. 11-2020 verkocht voor sloop. 15-4-2021 te Chittagong (Chattogram) op het strand gezet om gesloopt te worden.
- GOLDEN EAGLE, IMO 8129498, General Cargo, 5.985 GT, 9.844 DWT. 1985 opgeleverd door Marmara Tersanesi, Yarimca (20A) als TURGUT REIS aan Marmara Transport A.S., Turkije. 4.180 BRT, 7.310 DWT. 1985 verkocht aan Turkish Libyan Joint Mar Tpt Stock Co., Libië. 1992 verkocht aan Kaptanoglu Deniz ve T.A.S., Turkije. 1993 herdoopt ESER KAPTANOGLU. 1995 verkocht aan (A. Kalkavan G.S., Turkije, herdoopt C. TURGAY KALKAVAN. 2017 herdoopt BLACK EAGLE. 9-2019 hedoopt GOLDEN EAGLE. 25-1-2018 van Ashdod, daarbij schade opgelopen, 8-2018 gesleept naar Nemrut Bay, 20-2-2018 te Nemrut Bay met 6.800 m3 schroot, 23-2-2018 verhaald van de pier naar Nemrut Anchorage, 23-2-2018 gesleept naar Sefine Shipyard, Altinova, 19-3-2018 verhaald naar Yasarsan Shipyard, Altinova voor reparatie. 2021 verkocht voor sloop naar Pakistan. 26-4-2021 van Aden Anchorage naar Gadani. 3-5-2021 op Gadani Anchorage.
- GORYO 6 HO, IMO 8119728, Hopper Dredger, 33.155 GT, 54.311 DWT. 1985 opgeleverd door S.N. Galatz, Galatz (773) als BALOTA aan Navrom, Roemenië (Torvald Klaveness & Co. A/S). Bulk, 32.100 BRT, 54.311 DWT. 1993 verkocht aan Balota Inc., Roemenië. 1998 verkocht aan Clarence Trading Inc., Bahamas, herdoopt ST. JOSEPH. 5-2002 herdoopt GORYO 6 HO. 2002 verbouwd tot Hopper Dredger, 6-2002 in de vaart. 9-4-2021 (e) verkocht voor sloop (452 USD/TO as is Batam).
- GUIA, IMO 7932848, High Speed Passenger Ship, 267 GT, 1977 opgeleverd als OKESA. 1990 herdoopt GUIA. 199- verkocht aan Sky Spring International, Hong Kong (VRRH), in beheer bij Shun Tak-China Travel Ship Management Ltd., (TurboJET), Kowloon, Hong Kong, China. 1-2019 opgelegd. 12-4-2021 verkocht voor sloop.

GULF GLOW III, IMO 8614778, Oil Products Tanker, 4.943 GT, 8.837 DWT. 22-6-1988 opgeleverd door Soc. Esercizio, Viareggio (767) als FRANCESCO A. aan M.E. Marittima Emiliana S.p.A., Italië. 2009 herdoopt LMS DIGANA. 2011 herdoopt SAHAR FOLK. 10-2017 herdoopt GULF GLOW III. 4-2021 verkocht voor sloop te Alang, 30-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 5-5-2021 op Alang Anchorage.

HANSA, IMO 9170949 (NB-279), Oil Products Tanker, 9.599 GT, 16.322 DWT. 30-11-1997 opgeleverd als GOLDEN ELIZABETH. 1-2011 herdoopt LIQUID PLATINUM. 4-2013 herdoopt BSS PLATINUM. 9-2014 herdoopt ST. DESTINY. 8-2017 herdoopt HONG MAN. 9-2019 herdoopt HAI SHUN. 3-2021 herdoopt HANSA. 21-1-2021 van Kaohsiung naar de sloop. 3-2021 verkocht aan Alang Breakers, India. 15-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 19-4-2021 op Alang Anchorage, 26-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HARMONY CARRIER, IMO 8915392 (NB-279), Bulk Carrier, 80.857 GT, 156.183 DWT. 9-4-1991 te water, 6-1991 opgeleverd door Daewoo SB & H.M., Okpo (5045) als MAPLE aan Sibiu Shipping Ltd., Liberia. 1999 vlag: Marshall Islands, herdoopt FRONT MAPLE. 2008 herdoopt HARMONY CARRIER. 12-6-2016 opgelegd. 20-1-2021 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Comoros (D6A2814), 1-2021 herdoopt HARMONY. 8-3-2021 van Kaohsiung naar Chittagong, 25-3-2021 ETA te Chittagong. 9-3-2021 (vt) verkocht voor sloop. 13-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ICE RANGER, IMO 8311132, 22-1-1985 opgeleverd als AFRICAN REEFER door Hyundai, Ulsan (290) aan Sirius Venus Co. S.A., Bahamas. 12.411 BRT, 14.572 DWT. 1986 verkocht aan Frigg Shipping Ltd., Bahamas. 1988 vlag: Denemarken. 1992 verkocht aan Lauritzen Shipping [Bahamas] KLtd., Denemarken. 1996 verkocht aan Hol-Reefer V Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd. 2000 herdoopt ICE RANGER. 2004 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 4-2005 in beheer bij DFM Ltd. 23-5-2007 in beheer bij in beheer bij Maestro Shipping S.A., Limassol en Maestro Shipmanagement Ltd., Fribourg, Zwitserland. 13-6-2012 verkocht aan Ice Ranger Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Maestro Shipping S.A., Limassol en Maestro Shipmanagement Ltd., Fribourg, Zwitserland. 28-4-2021 van Cape Canaveral voor orders. 2021 verkocht voor sloop (502 USD/TO).



ICE ROSE, IMO 8311106, Refrigerated Cargo Ship, 12.401 GT, 7.453 NRT, 14.567 DWT. 2-4-1984 kiel gelegd, 28-2-1985 opgeleverd als REEFER JAMBU door Hyundai Heavy Ind., Ulsan (287) aan Sembawang Reefer Lines Ltd., Bahamas. 1996 verkocht aan Ice Rose Shipping Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Armada (Greece) Co. Ltd., Athene, 1996 herdoopt ICE ROSE. 25-5-2007 in beheer bij Maestro Shipping S.A. Fribourg, Zwitserland. 27-7-2012 verkocht aan Ice Rose Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Maestro Shipmanagement Ltd. en Maestro Shipping S.A. Fribourg, Zwitserland. 23-9-2020 bij de Øresundsbridge in aanvaring met de Russische fregat KAZANETS (PARCHIM-class frigate). 4-2021 verkocht voor sloop (495 USD/TO). (Foto: Teun van der Zee, 15-8-1987).

JIN HAI NO. 1, IMO 8812758, Wood Chips Carrier, 22-2-1989 te water, 4-1989 opgeleverd door Saiki Jukogyo, Saiki (1002) als TROPICAL TRADER aan Prince Arrow S.A., Panama. 12.357 BRT, 15.248 DWT. 2002 verkocht aan Bahrain Bulk Trade W.L.L., Panama. 2004 verkocht aan Al Jaber Sg Agency & Marine Works Ltd., U.A.E., herdoopt AL JABER XV. 5-2011 herdoopt JINHAI NO. 1. 5-4-2021 van Guangzhou, 19-4-2021 op Chittagong Anchorage, 28-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAKUSHU MARU, IMO 8905397, Tank, 17-1-1990 te water, 3-1990 opgeleverd door Naikai Shipbuilding & Eng., Setoda (547) als KAKUSHU MARU aan Tsurumi Yuso K.K., Japan, 2.998 BRT, 5.112 DWT. 2000 verkocht aan Tsurumi Sunmarine Co. Ltd., Japan. 2007 herdoopt HAI SOON 28. 25-4-2021 op Gadani Anchorage, 4-5-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

KANSAS TRADER, IMO 7821154, bulkcarrier, 26-2-1979 kiel gelegd, 17-5-1980 te water gelaten als PRIDE OF TEXAS voor Levingston Falcon, 1981 opgeleverd (AB) door Levingston Shipbuilding Co., Orange-Texas (751) aan Asco Falcon I Shipping Co., Wilmington-Delaware-U.S.A. (KSDF) (Falcon Carriers Inc., Houston-Texas), agent: Titan Navigation Inc., Houston-Texas. 21.734 BRT, 11.232 NRT, 36.476 DWT. 186,49 (178,01) x 28,45 x 15,32 x 10,751 meter. 6 ruimen, G 37.236 m3, 16,75 kn. 15.600 EPK, 11.475 kW, 2 x V 12 cyl, 4 tew, 432 x 533, Enterprise DMRV-12-4, verhoogd naar 1 schroef, Delaval Turbine Inc. (Enterprise Division), Oakland-Ca. 1983 in beheer bij Titan Navigation Inc., Houston, Texas. 1985 in beheer bij Seahawk Management Inc., Houston, Texas. 9-1993 verkocht aan Kansas Trader Ltd. Partnership, Wilmington, Delaware-U.S.A. (49% Van Ommeren Shipping (USA) Inc.), in beheer bij Attransco Inc., Wilmington-Delaware, en Penn-Attransco Corp., New York, 14-9-1993 (AB) herdoopt KANSAS TRADER. 1997 verkocht aan Attransco Inc., Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Gulfcoast Transit Co., Tampa, Florida, 3-11-1997 herdoopt TECO TRADER. 3-3-2000 (AB) herdoopt CYNTHIA FAGAN. 12-2-2001 verkocht aan Teco Ocean Shipping, Tampa, Florida-U.S.A. 2006 verkocht aan U.S. United Ocean Services LLC, Tampa, Florida-U.S.A., 13-1-2006 herdoopt MARY ANN HUDSON. 3-2008 (e) verkocht aan Mary Ann Hudson LLC, Tampa, Florida-U.S.A., in beheer bij U.S. United Ocean Services LLC, Tampa, Florida. 9-2014 herdoopt TEXAS ENTERPRISE. 3-7-2017 in beheer bij U.S. United Ocean Services LLC en Seabulk Fleet Management LLC, Tampa FL. 28-6-2017 verkocht aan United Ocean Services Inc., U.S.A. 8-2016 International Shipholding Corp (ISC) failliet verklaard. 5-3-2021 (e) verkocht voor sloop naar India. 23-4-2021 van Djibouti naar Alang, 1-5-2021 op Bhavnagar Anchorage.

KATINA, IMO 7410852, Bulk Carrier, 1980 opgeleverd door CCN Maua Shipyard, Niteroi (111) als MAJOR BASIL aan Int. Transport Shipping Corp., Griekenland. 15.573 BRT, 26.026 DWT. 2005 verkocht aan Katina Ltd., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt KATINA. 16.591 GT. 20-3-2021 (e) verkocht voor sloop. 9-4-2021 te Gadani (Plot 11) op het strand gezet om gesloopt te worden.

KOSARCA TIDE, IMO 9590254, Offshore Supply Ship, 3.393 GT, 3.687 DWT. 2011 opgeleverd als PSV ARCTURUS aan Orange Fleet Ltd. 2011 verkocht aan Tidewater Inc., herdoopt KOSARCA TIDE. 5-10-2020 verkocht aan Orleans Asset Holding Ltd., Palau (T8A3500), in beheer bij Last Voyage DMCC, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt KOSARCA. 2-2-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LARIS, IMO 9125231 (NB-279), Chemical/Oil Products Tanker, 9.383 GT, 13.843 DWT. 30-11-1996 opgeleverd als DOMENICO IEVOLI aan Marnavi S.p.A. 7-2014 herdoopt MEDKEM TWO. 9-2016 herdoopt RITA. 12-2017 herdoopt TSM POLARIS. 12-2020 herdoopt LARIS. 3-2021 (e) verkocht voor sloop (847 USD/TO High Stainless-steelcontent). 22-3-2021 te Jebel Ali. 11-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 15-4-2021 op Alang Anchorage, 16-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



LEISURE WORLD, IMO 6921828, Passenger (Cruise) Ship, 15.653 GT, 2.227 DWT. 1969 opgeleverd door Weser Seebeck, Bremerhaven (942) als SKYWARD aan Kloster's Rederi A/S, Noorwegen. 16.254 BRT. 1987 verkocht aan Kloster Cruise Ltd., Bahamas. 1991 herdoopt SHANGRI-LA WORLD. 1991 herdoopt ASEAN WORLD. 1992 herdoopt FANTASY WORLD. 1993 herdoopt CONTINENTAL WORLD. 1993 herdoopt LEISURE WORLD. 1995 verkocht aan Queenston Investment Ltd., Bahamas. 2005 verkocht aan Queenston Maritime Ltd., Singapore, vlag: Panama, in beheer bij Universal Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore. 4-2021 door New Century Group verkocht (\$ 3.59 M) aan NKD Maritime, 5-2021

- geplande overdracht, 5-2021 ETD Penang voor sloop te Alang, India. (Foto: Arjan Elmendorp, 5-12-2019, Penang, Malaysia).
- LEIV EIRIKSSON, IMO 8767317 (NB-279), semi sub. booreiland, 22-12-1997 kiel gelegd, 18-6-1998 te water, 7-5-2001 opgeleverd door Dalian New Shipbuilding Heavy Industry, Dalian (ZJ96-2) als LEIV EIRIKSSON. 36.768 GT, 11.031 NT. 2021 door Ocean Rig 1 Inc., Marshall Islands (Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc.) verkocht voor sloop naar Turkije. 12-3-2021 met de sleepboot ALP DEFENDER vertrokken van Ågotnes, Noorwegen naar Aliaga, 12-4-2021 ETA te Aliaga, 17-4-2021 op Aliaga Anchorage en te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.
- LNG BONNY, IMO 7708948 (NB-276), gastanker, 1981 opgeleverd door Kockums AB, Malmö (559) als RHENANIA aan Tankreederei Ahrenkiel G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Christian F. Ahrenkiel. 85.616 BRT, 25.684 NRT, 89.654 DWT. 286,85 (275,01) x 41,83 x 28,08 x 13,500 meter. 5 gastanks, 132.588 m³, 20 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 864 m², 65,1 bar. 40.785 APK, 30.000 kW, 2 x turbine, Stal-Laval, de werf. 1982 verkocht aan Navifonds Nr. 15 Seeschiffanlagesges. Beteiligungs G.m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Christian F. Ahrenkiel. 2-12-1982 gearriveerd te Malmö en opgelegd. 1986 verkocht aan Zenit Gas Shipping Inc, Nassau-Bahamas (ZCAI6), in beheer bij Zenit Shipping AB, herdoopt LNG 559. 1990 verkocht aan Enellengee Ltd., Halimton-Bermuda, in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen, herdoopt LNG BONNY. 1992 verkocht aan Bonny Gas Transport Ltd., Londen, thuishaven: Hamilton-Bermuda, in beheer bij Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 2-4-1996 opgelegd te Labuan, 11-1996 vertrokken van Labuan en weer in de vaart. 20-4-2010 (e) in beheer bij STASCO. 9-7-2015 verkocht aan Pacific Energy S.A., Panama, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd. en Sinokor Ship Management Co. Ltd., 7-2015 herdoopt PACIFIC ENERGY. 20-11-2015 opgelegd. 22-8-2016 opgelegd te Brunei Bay. 21-11-2017 verkocht aan Xiang CH8 Hong Kong International Ship Lease Co. Ltd., Marshall Islands (V7SQ5). 11-2019 in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul. 12-12-2020 (e) en-bloc met ATLANTIC ENERGY (ex LNG FINIMA) verkocht voor sloop. 20-4-2021 op Chittagong Anchorage, 23-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- LNG FINIMA, IMO 7702401 (NB-276), gastanker, 1983 opgeleverd door Kockums AB, Malmö (564) als LNG 564 aan Zenit Shipping A/B, Gothenborg-Zweden. 85.616 BRT, 25.684 NRT, 71.472 DWT. 286,85 (275,01) x 41,83 x 28,08 x 13,500 meter. 5 gastanks, 132.588 m³, 20 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 864 m², 65,1 bar. 40.785 APK, 30.000 kW, 2 x turbine, Stal-Laval, de werf. 18-11-1983 gearriveerd te Malmö en opgelegd. 1990 verkocht aan Enellengee Ltd., Halimton-Bermuda (ZCAI7) in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen, herdoopt LNG FINIMA. 1992 verkocht aan Bonny Gas Transport Ltd., Londen, thuishaven en vlag: Hamilton-Bermuda, in beheer bij Shell International Trading & Shipping Co. Ltd., Londen. 31-10-1995 van Brest naar Falmouth Bay om te bunkeren. 15-6-2012 in beheer bij Nigeria LNG Ltd. 14-7-2015 (e) opgelegd. 21-8-2016 opgelegd te Brunei Bay. 15-7-2015 (e) verkocht aan Atlantic Energy S.A., 7-2015 vlag: Panama, 15-7-2015 in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan, herdoopt ATLANTIC ENERGY. 21-8-2016 op Brunei Bay. 6-2018 verkocht aan Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., 6-2018 vlag: Zuid-Korea (D8SY), in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan. 9-2019 verkocht aan Sinokor Maritime Co. Ltd., Zuid-Korea (D8SY), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul en Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan. 13-12-2020 (e) en-bloc met PACIFIC ENERGY (ex LNG BONNY) verkocht voor sloop. 8-4-2021 op Chittagong Anchorage, 8-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- MAERSK PRIME, IMO 9180920, zie DROMUS (2).
- MAR GRANDE, IMO 7018422, Cement Carrier, 2.876 GT, 4.470 DWT. 13-4-1970 te water, 15-10-1970 opgeleverd Lurssen, Vegesack (13399) als TELNES aan A/S Kristian Jebsens Rederi, Noorwegen. 2.810 BRT, 4.399 DWT. 1979 verkocht aan Dubhe S.p.A., Italië, herdoopt MARIA DORMIO. 1994 verkocht aan Bruzia di Navi, Italië, herdoopt MAR GRANDE. 2017 opgelegd te Taranto. 4-2021 door de havenmeester van Genua is een plan opgesteld voor de sloop van m.s. MAR GRANDE. De sloop zou uitgevoerd worden door San Giorgio del Porto Shipyard te Genua binnen 3 maanden.
- MARQUESSA, IMO 9308819 (NB-278), tanker, 58.446 GT, 104.592 DWT, 6-1-2006 opgeleverd door Hudong Heavy Machinery Co. Ltd. als C.S. STEALTH aan Ai Giorgis Oil Trading Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Eaglestar Shipmanagement (S) Pte. 27-1-2011 vlag: Malta, in beheer bij Brave Maritime Corp. Inc. en Genel Denizcilik Nakliyatı AS. 2015 in beheer bij SPC Shipping Pte. Ltd. en Genel Denizcilik Nakliyatı AS. 7-2016 vlag: Liberia, 9-7-2016 in beheer bij Stealth Maritime Corp. S.A., 7-2016 herdoopt CS ZEPHYR. 13-6-2020 in beheer bij Universal Tanker Management UTM-Cyprus. 6-2020 herdoopt MARQUESSA. 7-12-2020 tijdens een reis van Laizhou, China naar Singapore is brand uitgebroken in de machinekamer op 18 mijl oost van Orchid Island, Taiwan, 24 opvarenden aan boord, 8 gered, de 16 andere opvarenden bleven aan boord om de brand te bestrijden. 8-12-2020 op drift bij Orchid Island, Taiwan richting Mavulis, Philippines, 12-2020 vast gemaakt door de sleepboot SALVAGE CHAMPION (IMO 7530444), ten anker bij Batanes Islands in Luzon Strait. 13-12-2020 overgenomen door de sleepboot POSH OSPREY (IMO 9658264), 19-12-2020 op Manila Anchorage en opgelegd. 2-2021 verkocht voor sloop (311 USD/TO as is Manila, not gas free, fire damaged). 20-2-2021 vertrokken van Manilla. 4-2021 herdoopt MAR. 2-4-2021 gearriveerd achter een sleepboot op Chittagong Anchorage, 27-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- MARTA, IMO 7801738, Oil Products Tanker, 13.474 GT, 17.812 DWT. 27-8-1981 opgeleverd door Ishibras, Rio de Janeiro (94) als MARTA aan Petroleo Brasileiro S.A., Brazilië (PPVH). 14.630 BRT, 17.935 DWT. 19-11-2001 verkocht aan TRANSPETRO, Brazilië. 2021 verkocht voor sloop (383,50 USD/TO as is Brazil). 2021 herdoopt NT MARTA.

MASS 1, IMO 9121194, tanker, 28.433 GT, 47.172 DWT. 18-4-1996 opgeleverd als NOL SAGITTA. 2000 herdoopt EAGLE SAGITTA. 2004 herdoopt SAVANNAH. 2016 herdoopt MASS 1. 4-2021 verkocht voor sloop (502 USD/TO). 23-4-2021 van Sharjah, 27-4-2021 op Gadani Anchorage.

MELTON TIDE, IMO 9361627, Offshore Supply Ship, 2.305 GT, 3.105 DWT. 2007 opgeleverd als F.D. INCREDIBLE aan D'amato Fratelli S.p.A., U.K. 2012 verkocht aan Tidewater Marine Int. Inc., 11-2012 vlag: Vanuatu en herdoopt MELTON TIDE. 5-10-2020 verkocht aan Orleans Asset Holding Ltd., Tortola, British Virgin Islands, vlag: Palau (T8A3503), in beheer bij Last Voyage DMCC, Dubai, United Arab Emirates, 10-2020 herdoopt MELTON. 16-4-2021 op Alang Anchorage, 17-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MOHAMMED BEY, IMO 8110411 (NB-279), General Cargo Ship, 6.686 GT, 11.274 DWT. 1981 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (1451) HO MING No.2 aan Cherry Venus Co. S.A., Panama. 5.970 BRT, 11.274 DWT. 1985 verkocht aan Zenith Star Mar. S.A., Panama. 1986 verkocht aan Abacast Shipping & Management Agency, Filippijnen, herdoopt MAYA NO.2. 1987 verkocht aan Maria Shipping & Management Co., Filippijnen. 1993 verkocht aan Castor Shipping Ltd., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt SILVIA. 1999 verkocht aan Narwhal Navigation Inc., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt ILGA. 12-2014 herdoopt MOHAMMED BEY. 4-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 8-4-2021 op Alang Anchorage, 13-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEW HOPE, IMO 9157430, General Cargo Ship, 9.991 GT, 13.046 DWT. 11-6-1997 opgeleverd als BRIGHT STREAM. 11-2014 herdoopt WOOHYUN HOPE. 8-2019 herdoopt JUN FA. 7-2020 herdoopt SHUN FA. 1-2021 herdoopt NEW HOPE. 2-4-2021 van Kaohsiung naar Chittagong, 14-4-2021 op Chittagong Anchorage, 28-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NZINGA, IMO 9245639, Offshore Supply Ship, 2.160 GT, 3.242 DWT. 2002 opgeleverd als N'ZINGA aan Bourbon Offshore Surf SAS. 22-9-2020 verkocht aan Capri Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India. 2021 (e) vlag: Gabon en herdoopt ZINGA. 16-1-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOBLE BULLY 1, IMO 9538828 (NB-273), boorschip, 22-6-2007 contract, 30-5-2008 kiel gelegd, 20-10-2008 te water als BULLY 1, gebouwd bij Shanghai Shipyard Co. Ltd., afgebouwd bij Keppel Offshore & Marine Ltd. (C073), 1-9-2011 opgeleverd als NOBLE BULLY 1 aan Bully 1 Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Noble Drilling International Services Pte Ltd. 30,270 GT, 9.082 NT, 24.000 DWT. 11-2011 verkocht aan Bully 1 (Switzerland) G.m.b.H., Liberia, in beheer bij Noble Drilling (U.S.) LLC. 5-6-2017 van Caracas Bay naar Willemstad, Curaçao en opgelegd in Caracas Bay Jjetty I. 2020 herdoopt BULLY 1. 28-9-2020 (vt) verkocht voor sloop. 19-4-2021 op Gulf of Khambhāt Anchorage, 20-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 24-4-2021 op Alang Anchorage, 28-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NORMED AMSTERDAM, IMO 9347621, General Cargo, 8.407 GT, 11.201 DWT. 16-4-2007 opgeleverd als NORMED AMSTERDAM. 2-3-2011 herdoopt THORCO AMSTERDAM. 4-3-2012 herdoopt AMSTERDAM. 2012 herdoopt SSL BALAJI. 21-3-2021 van Kandla naar Bhavnagar, 8-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 10-4-2021 op Alang Anchorage, 12-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ONTARI, 9041411, Oil Products Tanker, 3-12-1992 te water bij Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1023), 12-4-1993 opgeleverd door Onomichi Dockyard Co. Ltd. (367) als ONTARI aan Lenami Maritime Inc., Panama. 12.695 GT, 18.228 DWT. 2002 verkocht aan Ontari Maritime Pte. Ltd., Singapore. 2007 verkocht aan P.T. Citrine Maritime, Jakarta. 4-2021 verkocht voor sloop (525 USD/TO).

ORIENTAL MARINE, IMO 9136486, LPG Tanker, 3.788 GT, 4.595 DWT. 1996 opgeleverd als ORIENTAL MARINE aan Oriental Marine Corp., Panama, in beheer bij Kurashiki Marine Co. Ltd. 12-4-2021 verkocht voor sloop.

PACIFIC BORA, IMO 9465447, boorschip, 20-5-2009 eerste staal gesneden, 4-12-2009 kiel gelegd, 16-1-2010 te water, 13-10-2010 opgeleverd als PACIFIC BORA door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1809) aan Pacific Bora Ltd., Liberia, in beheer bij Pacific Drilling Services Inc. 60.349 GT. 23-4-2021 verkocht voor sloop.

PACIFIC MISTRAL, IMO 9496159, boorschip, 1-12-2009 eerste staal gesneden, 21-6-2010 kiel gelegd, 11-9-2010 te water, 1-6-2011 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1864) als PACIFIC MISTRAL aan Pacific Mistral Ltd., Liberia, in beheer bij Pacific Drilling Services Inc. 60.349 GT. 23-4-2021 verkocht voor sloop.

PATRICIA (4), IMO 6620773, ferry, Gebouwd 1967, A/B Lindholmens Varvet, Gothenborg (1095). 8.896 BRT, 4.071 NRT, 2.550 DWT. 141,20 (128,02) x 20,96 x 14,03 x 5,519 meter. 748 passagiers, 175 auto's. 18 kn. 10.081 EPK, 7.520 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 460, Pielstick 6PC2L-400, vertraagd naar 2 schroeven, A/B Lindholmens Varvet, Gothenborg. 29-9-1966 te water gelaten, 15-3-1967 opgeleverd als PATRICIA aan Rederi A/B Svenska Lloyd, roepsein SDYA. 5-4-1967 dienst: Southampton-Bilbao. 30-8-1977 laatste afvaart Southampton naar Bilbao. 1-9-1977 opgelegd te Göteborg bij Lindholmens Varv naast zusterschip SAGA. 1-9-1978 verkocht aan Stena Line A/B, Gothenborg-Zweden, herdoopt STENA OCEANICA. 30-10-1978 vertrokken naar Smith's Dock Co. Ltd., Tyneside, Newcastle. 31-10-1978 aanvang verbouwing. 14.139 BRT, 4.933 NRT, 1.490 DWT. 141,20 x 22,59 x 5,50 meter. 1.300 passagiers, 275 auto's. 27-2-1979 na verbouwing vertrokken naar Gothenborg. 4-1979 herdoopt STENA SAGA. 28-4-1979 in dienst tussen Oslo en Frederikshavn. 8-1983 verkocht aan Stena A/B, Gothenborg-Zweden. 17-5-1988 naar Werft Nobiskrug, Rendsburg. 5-1988 in charter bij Lion Ferry A/B, herdoopt LION QUEEN. 9-6-1988 dienst: Halmstad-Grenå, 8-1988 dienst: Helsingborg-Grenå. 30-10-1989 Helsingborg-Grenå en later Halmstad-Grenå. 23-11-1989 gearriveerd bij Werft Nobiskrug, Rendsburg, om verbouwd te worden voor de internationale vaart.



14-3-1990 herdoopt CROWN PRINCESS VICTORIA. 14-3-1990 vertrokken van Rendsburg naar Victoria, Canada via Las Palmas en het Panamakanaal, 13-4-1990 gearriveerd te Victoria, 14-4-1990 overgedragen aan Stena Line of Canada Ltd., Victoria, BC-Canada, dienst: Seattle-Victoria. 18-10-1990 verkocht aan Stena Crown Princess Ltd., Nassau-Bahamas (C6JK4), herdoopt CROWN PRINCESS. 12-1990 in charter bij Starlite Cruises, Piraeus, herdoopt PACIFIC STAR. 23-12-1990 ingezet als casino tussen San Diego en Ensenada, Mexico. 6-1993 in beheer en charter bij Sun Fiesta Cruises Inc., herdoopt SUN FIESTA. 6-1993 ingezet als casino tussen Port Everglades en Freeport. 1993 naar Piraeus om verbouwd te worden. 2-1994 verkocht aan Stena Crown Princess Ltd., Gothenborg-Zweden (SDYA). 4-3-1994 bij Öresundsvärvet te Landskrona. 10-3-1994 in beheer en charter bij Lion Ferry A/B, herdoopt LION QUEEN. 1-4-1994 ingezet tussen Halmstad en Grenå. 1995 verkocht aan Stena Crown Princess Ltd., Gdynia-Polen (SPGF), in beheer bij Lion Ferry AB, Gothenborg. 19-5-1995 ingezet tussen Karlskrona en Gdynia. 19-6-1997 van Karlskrona naar Gdynia en daar opgelegd. 9-1997 verkocht aan Kingsway Shipping Pte. Ltd., Nassau-Bahamas (C6NG3), in beheer bij Sembawang Shipmanagement Pte. Ltd. (New Century Cruise Lines (Sembawang Holdings Group)). 9-1997 vertrokken van Gdynia naar Singapore. 11-1997 bij Sembawang Betlehem Yard, Singapore voor aanpassingen. 11-1997 ingezet voor New Century's Leisure World met cruises van Singapore naar Batam. 11-1997 in eigendom en beheer bij Rederi Ab Hornet, Stockholm. 12-1997 bij Sembawang Betlehem Yard, Singapore om verbouwd te worden tot Casinoschip. 1997 herdoopt PUTRI BINTANG. 1997 ingezet als Casinoschip voor tochten vanaf Kukup, Maleisië. 2-1998 verkocht aan Earth Star Profits Ltd., Nassau-Bahamas, 1998 herdoopt AMUSEMENT WORLD. 2-1998 ingezet voor dagtochten vanaf Singapore. 10-3-1998 ingezet voor cruises vanaf Kukup, Maleisië. 1999 verkocht aan Kingsway Management Pte. Ltd., Nassau-Bahamas. 2002 dienst: Singapore-Malaysia-Thailand. 2002 cruises tussen Singapore, Malaysia en Thailand. 2004 cruises vanaf Penang. 20-11-2005 verkocht aan Jackson Maritime Pte. Ltd., Singapore, thuishaven en vlag: Funafuti-Tuvalu (T2JA2), in beheer bij Universal Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore. 9-2012 thuishaven en vlag: Malakal-Palau (T8AA3). 12-2015 vlag: Panama (HOGV). 4-2021 verkocht voor sloop (as at Singapore), 5-2021 ETD. (Kaart: Svenska Lloyd).

PELAFIGUE TIDE, IMO 9512238, Offshore Supply Ship, 2.369 GT, 3.032 DWT. 2009 opgeleverd als PELAFIGUE TIDE aan Tidewater Marine LLC, Dominica. 3-12-2020 verkocht aan RV International DMCC, St. Kitts and Nevis, in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt PELAFIGUE. 23-2-2021 van Houma, U.S.A. naar Alang. 1-5-2021 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PHA CENT, IMO 9226530, Bulk Carrier, 87.407 GT, 170.415 DWT. 7-8-2000 opgeleverd als ANANGEL CENTURY. 2002 verkocht aan Alpha Bulkers Shipmanagement Inc., Griekenland, in beheer bij Front Shipholding Inc., 2002 herdoopt ALPHA CENTURY. 3-2021 herdoopt PHA CENT. 3-4-2021 van Gunsan Anchorage naar Chittagong Anchorage, 5-4-2021 verkocht voor sloop. 10-4-2021 op Chittagong Anchorage, 15-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

POWER LOONG, IMO 9047051 (NB-278), Bulk, 6-8-1992 te water, 20-12-1992 opgeleverd als NAVIOS MARINER door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd., Numakuma (1010) aan Whitewood Shipping Corp., Manila. 36.540 GT, 79.618 DWT. 2002 verkocht aan Cia. Flor de Vapores S.A., Panama, herdoopt SANTA TERESA. 2002 verkocht aan A/S D/S TORM, Oslo-Noorwegen, herdoopt TORM HERDIS. 2006 verkocht aan Fullyfirm Marine Inc, Panama, in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co., herdoopt POWER LOONG. 7-4-2011 in beheer bij Xiamen ITG Shipping Co. Ltd. 2-2018 verkocht aan

Well Wonder Ltd., Panama, in beheer bij Joint Fortune Shipping (HK) Ltd., Hong Kong en Xiamen ITG Shipping Co. Ltd. 2021 verkocht voor sloop (440 USD/TO). 22-2-2021 op Sohar Anchorage. 8-4-2021 op Gadani Anchorage, 15-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

PRIMO, IMO 9182784, tankschip, 20-12-1996 contract getekend, 23-1-1998 middenschip gearriveerd, 17-9-1998 kiel gelegd, vóór 1-6-1999 vertrokken van Vigo naar Ferrol, 20-9-1999 passage van Cape Finisterre, 1-10-1999 vertrokken van Ferrol naar Vigo, 10-11-1999 opgeleverd (NV) door Factorias Vulcano S.A., Vigo (475) aan AB Initia, vlag: Zweden (SKNJ), in beheer bij United Tankers AB. 11.327 BRT, 4.905 NRT, 16.750 DWT. 144,08 (133,80) x 23,00 x 12,40 x 8,400 meter. 12 ladingtanks, tankinhoud 19.110 m³, 12 ladingpompen, totaal 2.200 ton/uur, 15 kn. 8.810 EPK, 6.480 kW, 9 cyl, 4 tew, 400 x 540, M.A.N. 9L40/54, M.A.N. B&W Diesel A.G. 2000 in beheer bij Broström Tankers AB. 30-1-2001 verkocht aan Rucile International, Augustea, thuishaven: Las Palmas, vlag: Spanje, in beheer bij Augusta Due S.r.l., Augusta, Italië, herdoopt PRIMO M. 12-10-2004 verkocht aan Augusta Due S.r.l., Rome, Italië, vlag: Spanje. 2007 vlag: Italië (IBZV). 13-7-2020 (e) verkocht aan Myrtos Shipping Company S.A., Panama (3FPZ8), in beheer bij Monte Nero Management S.A., Athene, herdoopt MYRTOS V. 2021 vlag: St, Vincent and Grenadines. 8-4-2021 (e) verkocht voor sloop. 15-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PRIMO 1, IMO 9208095 (NB-279), Crude Oil Tanker, 56.285 GT, 105.578 DWT. 20-6-2000 opgeleverd als MORNING EXPRESS. 11-2014 herdoopt OPTIMUS. 2-2018 herdoopt RED MAJESTIC. 12-2019 herdoopt BOSSON ANNABAAL. 6-2020 herdoopt PRIMO I. 2021 verkocht voor sloop, 22-3-2021 op Chittagong Anchorage, 29-3-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

R ROSE, IMO 9004140, 19-1-1991 te water, 3-1991 opgeleverd door Singmarine Dockyard & Engineering Pte. Ltd., Singapore (189) als THAIOIL 3 aan Thai Oil Co Ltd., Thailand. 1.115 GT, 3.018 DWT. 9-2013 herdoopt PHUBAI PATTRA 3. 12-2015 herdoopt R ROSE. 30-3-2021 op Gadani Anchorage. 7-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

RADIANT, IMO 8100909, FSO, 1983 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Aioi (2788) als NICOPOLIS aan Shipping Transportation & Enterprise Ltd., Liberia, in beheer bij N.J. Goulandris (Agencies) Ltd., Londen. 30.684 BRT, 22.320 NRT, 60.525 DWT. 1990 vlag: Griekenland. 1994 verkocht aan Tide Navigation S.A., Griekenland. 1995 verkocht aan Sariza Ediki Naftiki Epherisi, Griekenland. 31-3-2005 verkocht aan Celsus Shipholding Corp., 3-2005 vlag: Panama, in beheer bij Nasta Shipmanagement S.A. en en herdoopt NIRIA. 10-12-2006 verkocht aan Bumi Hasta Mukti P.T., Panama. 9-2010 vlag: Indonesië. 9-2010 herdoopt J. NAT. 2011 verkocht aan P.T. Global Niaga Bersama, Indonesië. 2013 verbouwd tot Floating Storage and Offloading (FSO), 37.380 BRT, 60.525 DWT. 15-1-2018 total-loss verklaard. 15-8-2019 verkocht aan SOM Shipping & Trading Ltd., 8-2019 vlag: Palau (T8A3287), in beheer bij Prayati Shipping Pvt. Ltd. en herdoopt JESSLYN NATUNA. 4-2020 verkocht aan SOMAP International Pte. Ltd., Palau (T8A3287) (sloop). 18-4-2020 vertrokken van Indonesië naar Chattogram, Bangladesh. 7-5-2020 te Bangladesh. 5-2020 problemen met 1.500 ton afvalolie aan boord. 6-2020 herdoopt RADIANT. 30-4-2021 als CHERISH te Gadani (Plot 60) op het strand gezet om gesloopt te worden.

RANDA, IMO 8414283, 1984 opgeleverd door Kochi Jyuko (Eiho Zosen), Kochi (1730) als MINERVA I aan Fumi Shipping, Panama. Vrachtschip. 2.831 BRT, 5.160 DWT. 1994 verkocht aan Sapphire Estrella S.A., Panama, herdoopt DONG BANG NO.102. 1998 verkocht aan Tej Shipping Ltd., Panama, herdoopt HEM STAR. 11-2002 STAR K. 1-2003 STARSHIP K. 3-2004 MARTINA M. 7-2010 MASHTA AZZAR. 8-2013 herdoopt IVAN. 2017 herdoopt RANDA. 19-4-2021 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

REG MCNEE TIDE, IMO 9439656, Offshore Tug/Supply Ship, 2.301 GT, 2.070 DWT. 27-3-2009 opgeleverd als REG MCNEE TIDE aan Tidewater Marine LLC. 30-7-2020 ten anker Walvis Bay Anchorage. 23-4-2021 verkocht voor sloop.



REGALIA, IMO 8308549, semi-sub. werkeiland, 1985 opgeleverd door Gotaverken Arendal AB (943) als REGALIA aan Safe Offshore AB, Zweden. 17.624 BRT. 15-7-2019 te Averøy, Noorwegen. 20-1-2020 (VT) verkocht voor sloop. 2021 verkocht voor sloop naar Turkije, 11-4-2021 vertrokken van Averøy met de sleepboot PRINCESS (IMO 9242766, ex UNION PRINCESS) naar Aliğa, 13-5-2021 ETA te Aliğa. (Foto: Teun van der Zee, 13-6-2009).

RIMSON, IMO 9137648, Crude Oil Tanker, 81.148 GT, 146.645 DWT. 18-3-1998 opgeleverd als CAP LAURENT. 11-2015 herdoopt CRIMSON. 18-1-2021 herdoopt RIMSON. 19-4-2021 verkocht voor sloop. 24-4-2021 verkocht aan Heide Chartering Corp., Marshall Islands, in beheer bij Heide Chartering Corp., Majuro en Blumrich Trading LP, Rostovskaya Oblast, Rusland, 2-2021 herdoopt OSPREY.

RISUN, IMO 8928870, vrachtschip, 1994 opgeleverd door Jiangxi Jiangzhou Shipyard, Ruichang als MEI LING HUA 1 aan China. 1.502 GT, 2.300 DWT. 1998 herdoopt MANDARIN NORTH. 1999 herdoopt CHUNG HWA. 1999 herdoopt FENG HUA. 2001 (e) verkocht aan Great Marine Co Ltd, Phnom-Penh-Cambodja, 6-2001 (e) herdoopt GREAT MARINE 21. 24-8-2020 te Busan. 3-9-2020 tijdens slecht weer onder invloed van typhoon Maysak op 40 meter van Maejeong op Goseong Anchorage, Zuid Korea aan de grond geraakt, de 14 opvarenden door de Coast Guard van boord gehaald. 2020 herdoopt RISUN. 4-2021 gesloopt te Pusan.

RUBINOVYY, IMO 8013431, Fishing Vessel, 360 GT, 195 DWT. 1980 opgeleverd door Fujishin Zosen K.K., Kamo (361) als DAISHO MARU No. 10. 1988 herdoopt KAIYU MARU No 85. 1995 verkocht aan Kammag Co. Ltd., Rusland, 1995 herdoopt RUBINOVYY. 17-3-2021 van Vladivostok naar Chittagong. 14-4-2021 op Chittagong Anchorage, 20-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

S. PRINCESA, IMO 7713228, Reefer, 1979 opgeleverd door Cadagua, Bilbao (108) als PUERTO CADIZ aan Cia. Mar. de Transportes Internacionales, Spanje. 1.397 BRT, 2.694 DWT. 1986 verkocht aan Mar del Norte S.A., Spanje, herdoopt SIERRA ARACENA. 8-2001 herdoopt SUTTI REEFER. 6-2016 herdoopt BWM PRINCESA. 11-2016 herdoopt S. PRINCESA. 4-2021 verkocht voor sloop aan Chittagong (Chattogram) Breakers, Bangladesh.

SAM PURPOSE, IMO 9118056 (Nb-275), Chemical Oil Products Tanker, 1997 opgeleverd Stocznia Szczecinska Nowa sp. z. oo, Szczecin als HAMBISA. 8-2015 herdoopt TAPTI. 3-2016 herdoopt SAM PURPOSE. 22-11-2016 (e) opgelegd te Lagos. 21-4-2017 (e) verkocht aan NTS Shipping Pte. Ltd., vlag: onbekend, in beheer bij Vega Offshore Management AS, Kristiansand S, Noorwegen. 11-2020 verkocht voor sloop (as is Nigeria 255 USD/TO). 26-3-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



SAMSUN, IMO 7615684, Passenger/Ro-Ro Ship, 10.870 GT. 5-6-1985 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B490/04) als SAMSUN aan D.B.Deniz Nakliyatı T.A.S., Turkije. 10.583 BRT. 19,5 kn. 31-12-2004 verkocht aan Denizciler Turizm Denizcilik, Turkije. 2021 verkocht voor sloop naar Turkije, 29-4-2021 van Zeytinburnu, Turkije naar Aliğa, 1-5-2021 op Aliğa Anchorage, 4-5-2021 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Carlo Martinelli, 23-1-1989, Istanbul).

SC NORDIC, IMO 8516990, Palletised Cargo Ship, 1986 opgeleverd door Kleven, Ulsteinvik (96) als TRANS NORDIA aan A/S Nordia-Trans K/S, Noorwegen. 4.876 BRT. 1997 verkocht aan Euro Trans AS, Bahamas. 2001 verkocht aan (Sea-Cargo AS, Bahamas, 19-8-2001 herdoopt SC NORDIC. 2019 opgelegd te Aalborg. 2021 verkocht voor sloop naar Denemarken. 12-4-2021 vertrokken van Aalborg met de sleepboot EGESUND (IMO 9059248) naar Grenå, 12-4-2021 te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Shipbreaking.

SC OCEAN LI, IMO 9004140, tanker, 58.374 GT, 105.501 DWT. 12-2-1999 opgeleverd door Samsung Heavy Industries als JAG LAXMI aan Great Eastern Shipping Co. Ltd., India. 2016 verkocht aan Lintas Samudra Maritim, Indonesië, in beheer bij PT Soechi Group, Jakarta en Vektor Maritim P.T., Jakarta, herdoopt SC OCEAN LI. 2-4-2021 verkocht voor sloop.

SEA MEADOW 06, IMO 7414262, Offshore Supply Ship, 2.518 GT, 3.297 DWT. 10-10-1975 te water, 26-3-1976 opgeleverd door Ulstein Hatlo, Ulsteinvik (137) als TENDER COMMANDER aan P/R Wilhelmsen Offshore Services, Noorwegen. 1.512 BRT, 2.599 DWT. 1982 verkocht aan K/S Saevik Supply II A/S, Noorwegen, 1982 herdoopt NORTHERN COMMANDER. 1992 verkocht aan K/S Northern Commande, Noorwegen. 1996 verkocht aan Olympic Offshore K/S, Noorwegen, 10-1996 herdoopt OLYMPIC COMMANDER. 1998 verkocht aan Olympic Skib A/S, Noorwegen. 23-11-2001 verkocht aan Olympic Ship AS, Noorwegen. 2005 verkocht aan Ocean Mainport Offshore Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Sartor Shipping AS, 3-2005 herdoopt OCEAN MAINPORT. 15-1-2008 verkocht aan Atlantic Offshore Eta AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Sartor Shipping AS. 5-1-2010 in beheer bij Atlantic Offshore Management. 15-10-2012 verkocht aan Eagle Shipping Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Triton Shipping AB. 5-4-2013 in beheer bij Triton Shipping AB en CSK Cuxhavener. 10-2012 ATLANTIC EAGLE. 12-2-2015 verkocht aan Seascope Meadow Invest Inc., Panama, in beheer bij Hai Duong Co. Ltd. (HADUCO) Vung Tau City, Vietnam, herdoopt SEA MEADOW 06. 3-2021 verkocht voor sloop. 13-3-2021 van Vung Tau, Vietnam. 20-4-2021 op Chittagong Anchorage, 29-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



SEAGAS GOVERNOR, IMO 8219932, LPG Tanker, 1983 opgeleverd door Fukuoka Zosen, Fukuoka (1097) als GAS CREST aan Abo Mar. S.A., Panama. 4.568 BRT. 1991 verkocht aan Viking Carriers Inc., Panama, herdoopt POLARIS GAS. 1995 verkocht aan Oiltrade Shipping & Trading Co. Ltd., Panama, herdoopt GAZ POLARIS. 10-1997 herdoopt KILGAS GOVERNOR. 5-2001 herdoopt SIGAS GOVERNOR. 4-2006 herdoopt SEAGAS GOVERNOR. 8-5-2019 in beheer bij Sea Partners Navigation Ltd., Limassol. 4-2021 verkocht aan Shipwell Inc., Palau, in beheer bij Sea Partners Navigation Ltd., Limassol. 15-5-2021 van Beirut Anchorage naar Aliaga, 20-4-2021 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 16-7-1999).

SIHAM 1, IMO 8129474, 1983 opgeleverd door Gunsin, Istanbul (26) als MERVE aan A.B. Ince, Armatorluk-Turkije. 1.596 BRT, 2.814 DWT. 1995 verkocht aan Orkan Deniz. ve T.A.S., Turkije, herdoopt ORKAN. 2012 herdoopt NURSEN K. 2012 herdoopt APAYDIN MUKAFAT. 2013 herdoopt SHAM. 2015 herdoopt NATALIE. 12-2015 herdoopt SIHAM 1. 30-4-2021 op Gadani Anchorage.

SINCERITY ACE, IMO 9519092, Vehicles Carrier, 59.408 GT, 6-2009 opgeleverd als SINCERITY ACE aan Cypress Maritime Panama S.A., Panama, in beheer bij Shoei Kisen K.K., Imabari, Japan. 30-12-2018 tijdens een reis van Yokohama naar Hawaii brak er brand uit op ca. 1.00 mijl van Oahu, door de bemanning onder controle gehouden. 30-1-2019 te Shibushi Bay, Kyushu met de sleepboot KOYO MARU (IMO 9162148) voor noodreparaties. 5-2019 vlag: Zuid-Korea. 22-3-2019 te Matsuura Port, Japan met alle auto's nog aan boord. 4-2021 verkocht voor sloop (337 USD/TO as is Korea, Fire damaged).

SKANDI ADMIRAL, IMO 9185023, Offshore Tug/Supply Ship, 4.370 GT. 21-7-1999 opgeleverd als NORTHERN ADMIRAL, 10-9-2003 herdoopt SKANDI ADMIRAL. 4-2021 bij Green Yard Kleven om gesloopt te worden.

SOLVITA, IMO 8721765, Fishing Vessel, 734 BRT, 6-1986 opgeleverd als IVANGOROD aan U.S.S.R. 6-2014 herdoopt SOLVITA. 17-4-2021 achter een sleepboot bij Liepaja Scrapyrd om gesloopt te worden.

STARRY METROPOLIS, IMO 7359498 (NB-279), Passenger (Cruise) Ship, 14-4-1976 te water, 12-1976 opgeleverd door Wärtsilä, Turku (1223) als KARELIYA aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R. 16.631

BRT. 1982 herdoopt LEONID BREZHNEV. 1989 herdoopt KARELIYA. 1992 vlag: Oekraïne. 15.791 GT. 1998 verkocht aan Maddock Trading Inc., Oekraïne, herdoopt OLVIA. 2001 verkocht aan K & O Shipping Ltd., Oekraïne, in beheer bij V&V. 12-2004 herdoopt CT NEPTUNE. 2-2006 herdoopt NEPTUNE. 14-4-2005 verkocht aan Walden Maritime S.A., Panama, in beheer bij Seahawk Asia Ltd. 2006 ingezet voor Neptune Cruises, Hong Kong, maakte reizen als casinoschip. 3-8-2007 (e) in beheer bij Seahawk Asia Ltd. 29-7-2011 verkocht aan Income China International, Kiribati, in beheer bij Hopewin Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, 7-2011 herdoopt STARRY METROPOLIS. 4-2013 thuishaven en vlag: Kingston-Jamaica. 14-6-2020 te Hong Kong. 8-2020 vlag: onbekend. 3-2021 gerechtelijk verkocht voor sloop (337 USD/TO as is Hong Kong). 4-5-2021 vertrokken van Hong Kong achter een sleepboot naar de sloop.

STELLAR PIONEER, IMO 9048110 (NB-277), Ore Carrier, 22-12-1993 kiel gelegd, 9-4-1994 te water, 20-7-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (823) als POLARIS STAR aan Polaris Transport Co. Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Vela International Marine Ltd., Dhahran en Acomarit Services Maritimes S.A. Genève. VLCC, 158.680 GT, 301.569 DWT. 23.450 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3056, 77 rpm., de werf. 11-4-2003 in beheer bij Bahri Oil Transportation. 2004 verkocht aan Vela International Marine Ltd., Monrovia-Liberia. 16-7-2010 verkocht aan Seamar Shipping Corp., Liberia, in beheer bij MSI Ship Management Pte. Ltd. en Vale S.A. 7-2010 herdoopt ORE PAQUETA. 11-12-2011 in de vaart als Ore Carrier, 160.666 GT, 298.624 DWT. 16-11-2012 verkocht aan VP-6 Shipping Inc., Marshall Islands, in beheer bij Polaris Shipping Co. Ltd., Seoul. 1-2013 herdoopt STELLAR TOPAZ. 11-2012 herdoopt STELLAR PIONEER. 6-3-2020 verkocht aan PS-1 Shipping Inc., Marshall Islands, in beheer bij Polaris Shipping Co. Ltd., Seoul. 13-7-2020 te Brunai Bay. 15-1-2020 (e) verkocht voor sloop (431 USD/TO as is Labuan). 3-2021 herdoopt PIONEER. 12-4-2021 van Brunei Bay naar Chittagong, 24-4-2021 op Chittagong Anchorage. 29-4-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TALENT ACE, IMO 8793873, 2007 in aanbouw als XIN SHENG voor Dalian Bangfu Shipping Co. Ltd., 5-1-2018 in aanbouw als TALENT ACE voor Wynn East Import & Export, vlag: Togo, in beheer bij Wooheng Hong Kong Shipping Co., 8.667 GT, 15.428 DWT. 15-5-2018: (e) nooit bestaan! TALENT ACE, IMO 9485617, 2017 (e) opgeleverd als TALENT ACE aan Wynn East Import & Export, vlag: Togo, in beheer bij Wooheng Hong Kong Shipping Co., 8.667 GT. 2021 TALENT ACE verkocht voor sloop.

TARGET, IMO 8321321 (NB-274), Oil Products Tanker, 6-1985 opgeleverd door Falkenbergs Varvet A/B, Falkenberg (182) als THUNTANK 8 aan Erik Thun A/B, Lidköping-Zweden (SKXV). 7.947 BRT, 5.181 NRT, 14.329 DWT. 143,01 (134,80) x 18,11 x 11,41 x 8,999 meter. Chemicaliëntanker, 19 ladingtanks, 16.583 m³, 11 ladingpompen, totaal 3.640 ton/uur, 69,5 en 303,5 ton bunkers. 5.450 EPK, 4.010 kW, V 12 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 12V32, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 1990 verkocht aan United Tankers A/B, Lidköping-Zweden. 1991 verkocht aan P/R for m.t. "United Trapper", Lidköping-Zweden, in beheer bij Erik Thun A/B, herdoopt UNITED TRAPPER. 1993 verkocht aan United Tankers A/B, Lidköping-Zweden, in beheer bij Thun Ship Management A/B, Lidköping. 1997 herdoopt TRAPPER. 20-9-2000 herdoopt BRO TRAPPER. 19-3-2001 herdoopt TRAPPER. 9-5-2006 (e) verkocht aan Oaktree Shipping S.A., 5-2006 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Aegean Ship Management S.A., Piraeus, 5-2006 herdoopt ROYAL. 13-8-2013 verkocht aan Flair Shipping Trading FZE, Liberia, in beheer bij Flair Shipping Trading FZE en Flatter Enterprises S.A., 8-2013 herdoopt ROYAL 8. 2-2014 verkocht aan Amag Ships Pvt. Ltd., vlag: Comoros. 2-2016 verkocht aan Flatter Enterprises S.A., vlag: Comoros. 10-2016 verkocht aan Target Shipping & Maritime Service, Dubai, United Arab Emirates, vlag: Tanzania, in beheer bij Al Riyadh Ship Management Inc., Dubai, herdoopt TARGET.



8-9-2020 van Berbera Anchorage, Somalië naar Sharjah, 15-9-2020 op Sharjah Anchorage. 10-11-2020 (e) verkocht voor sloop (390 USD/TO). 4-3-2021 van Sharjah Anchorage naar Gadani, 4-4-2021 op Gadani Anchorage, 11-4-2021 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 12-5-2006, Europoort).



THANOS, IMO 8304816, Offshore Tug/Supply Ship, 18-3-1985 opgeleverd door Ulstein Hatlø A/S (187) als NORMAND JARL aan K/S Skips A/S Soltun, Noorwegen, in beheer bij Solstad Rederi A/S. 2.686 BRT, 805 NRT, 2.685 DWT. 12.000 EPK, 2 x Wärtsilä 12V32D. 1992 verkocht aan Solstad Offshore A/S, Noorwegen. 5-2015 herdoopt VN SAPEUR. 17-6-2020 verkocht aan Star Matrix Ltd., vlag: Vanuatu, in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt., Mumbai, 6-2020 herdoopt THANOS. 9-4-2021 verkocht voor sloop. (Foto: Ferry van an Rijsbergen, 22-2-2014).

THERESA DUA, IMO 9124055 (NB-279), Tank, 1996 opgeleverd als GOLDEN GEORGIA. 11-2010 herdoopt THERESA DUA. 2021 verkocht voor sloop naar Alang, India, 2-4-2021 op Bhavnagar Anchorage, 9-4-2021 op Alang Anchorage, 13-4-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TOMMY SHERIDAN TIDE, IMO 9439668, Offshore Tug/Supply Ship, 25-6-2009 opgeleverd als TOMMY SHERIDAN TIDE aan Tidewater Marine LLC. 2.301 GT, 1.965 DWT. 23-4-2021 verkocht voor sloop.

TORYO MARU, IMO 9115107, tanker, 24-1-1995 opgeleverd als TORYO MARU aan Yamane Kaiun K.K., Japan. 1.351 GT, 1.605 DWT. 5-4-2021 verkocht voor sloop.

URZELA, IMO 7932898, Passenger Ship van Sinocross International Ltd., Hong Kong-China, in beheer bij Shun Tak-China Travel Ship Management Ltd. (TurboJET), Hong Kong, China. 267 GT. 1976 opgeleverd als FLYING PRINCESS. 1980 herdoopt PRINCESS VOLADORA. 1981 herdoopt URZELA. 12-2018 opgelegd te Hong Kong. 5-4-2021 verkocht voor sloop.

VARZUGA, IMO 7500401, 1977 opgeleverd als UIKKU door Werft Nobiskrug, Rendsburg (689) aan Neste Oy, Finland. 10.933 BRT, 15.954 DWT. 1998 verkocht aan Laivanisannistoyhtio Uikku, Finland. 2003 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland, 2003 herdoopt VARZUGA. 4-2021 verkocht voor sloop naar Aliaga, Turkije. 16-3-2020 CTL verklaard. 11-6-2020 te Moermansk. 17-4-2021 van Moermansk naar Aliaga met de sleepboot CHRISTOS XXIV (IMO 7041625, ex FAIRPLAY IX), 26-5-2021 ETA te Aliaga. 3-5-2021 in Het Kanaal brak de verbinding, 4-5-2021 vastgemaakt door de gecharterde sleepboot ABEILLE LIBERTÉ (IMO 9308699) en koers gezet naar de rede van Barfleur, de sleepboot MUSTANG (IMO 9555383) stand-by. 5-5-2021 bij Saint-Vaast en wachten op beter weer.

WILLIAM C HIGHTOWER, IMO 9258909 (NJB-276), Offshore Tug Supply Ship, VS-480 Platform Supply Vessel, 19-Apr-2001 eerste staal gesneden, 1-7-2001 kiel gelegd, 2-2-2002 te water, 4-10-2002 opgeleverd door Singapore Technologies Shipbuilding als WILLIAM C HIGHTOWER aan Seafarer Boat LLC, Vanuatu, in beheer bij Tidewater Marine LLC en Tidewater Marine International Inc. 3.183 GT, 954 NT. 10.200 EPK. 21-8-2003 in beheer bij Tidewater Marine LLC en Tidewater Marine North Sea Ltd. 2008 (e) verkocht aan Tidewater Hulls Ltd., Vanuatu, 2008 in beheer bij Tidewater Marine International Inc. en Tidewater Marine North Sea Ltd. 9-2020 (e) verkocht Purple Fleet Ltd. 14-9-2020 (e) verkocht voor sloop. 21-9-2020 verkocht aan Czar Shipping Ltd., Palau, 9-2020 (e) herdoopt HIGHTOWER. 24-1-2021 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.