



Nieuwsbrief 324

11 januari 2025

ALERT, IMO 9213715 (NB-295), 29-12-1999 kiel gelegd bij Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A. (1025), 23-6-2000 te water, afgebouwd door Scheepswerf Pattje B.V., Waterhuizen (439), 23-11-2000 opgeleverd als MARLIN aan Marlin River Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2OF7, in beheer bij Reederei Frank Dahl K.G., Stade, Duitsland en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1.499 GT. 2003 verkocht aan Reederei Frank Dahl m.s. Marlin & Co. K.G., Stade-Duitsland, in beheer bij Reederei Frank Dahl K.G., Stade, Duitsland en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 20-9-2011 (e) in beheer bij Cuxship Management G.m.b.H. 30-12-2014 (e) verkocht aan Amy G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Maritime Management Cuxhaven G.m.b.H. & Co. K.G., Cuxhaven, 31-12-2014 (GL) herdoopt AMY. 9-2-2021 (GL) verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft 'Annika B' m.b.H. & Co. K.G., Limassol-Cyprus, roepsein 5BRT5, in beheer bij Ocean Star Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Jork, Duitsland, herdoopt ANNIKA B. 18-7-2022 vanaf Papenburg gearriveerd in de Eemshaven. 7-2022 verkocht aan BB Shipholding 1 B.V., Waalwijk, 23-7-2022 thuishaven: Rotterdam, vlag Nederland, roepsein PESM, in beheer bij Era Chartering B.V., Barendrecht, 23-7-2022 herdoopt ALERT. 10-12-2024 thuishaven: Kampen, roepsein PESM, 13-12-2024 herdoopt ANNE-S. (Foto AMY: Pieter Inpijn, 14-9-2019, Honfleur a/d Seine).

ALEXANDRE DE GUSMÃO, IMO 9946673 (NB-304), FPSO Offshore Processing Ship, 19-3-2023 proefvaart, 20 t/m 23-3-2023 proefvaart, 25 t/m 26-3-2023 proefvaart, 5-4-2023 opgeleverd aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland, vlag: Bahamas (C6FD8), in beheer bij SBM Offshore voor SBM Offshore, Mitsubishi Corporation (25%) en Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (20%), in dienst bij Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) met een 22,5-jarige lease- en exploitatiecontract op het Mero-veld in het Santos-bekken voor de kust van Brazilië, ca. 90 mijl van Arraial do Cabo, Rio de Janeiro, Brazilië. 206.964 GT, 250.000 DWT.

FPSO ALEXANDRE DE GUSMÃO op weg naar Brazilië

SBM Offshore heeft aangekondigd dat de FPSO ALEXANDRE DE GUSMÃO de scheepswerf COSCO Shipping (Qidong) Offshore in China heeft verlaten voor Brazilië. Het schip zal de achtste SBM Offshore-eenheid zijn die in het land actief is en is op weg naar het Mero-veld, gelegen in de pre-zoutlaag van het Santos-bekken, ongeveer 190 kilometer voor de kust van Rio de Janeiro. De eerste olie wordt in 2025 verwacht.

De drijvende productie-, opslag- en loseenheid (FPSO) heeft een productiecapaciteit van 180.000 vaten olie per dag (bpd) en een gascompressie van 12 miljoen kubieke meter per dag. Het Mero-veld wordt

geëxploiteerd door Petrobras (38,6%) in samenwerking met Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) en PPSA (3,5%), die de regering vertegenwoordigt in het niet-gecontracteerde gebied.

De reis van de Alexandre de Gusmão van China naar Brazilië volgt op de succesvolle campagne om de bovenste modules op te tillen. De integratie- en inbedrijfstellingsactiviteiten verlopen volgens plan.

Afgelopen oktober kondigde SBM Offshore ook de komst aan van de FPSO Almirante Tamandaré, die een productiecapaciteit heeft van 225.000 vaten olie per dag (bpd) en 12 miljoen kubieke meter gas, en als eerste in het land actief is met de Sustainability-1-rating van Bureau Veritas, in overeenstemming met de Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties. Uitgerust met geavanceerde technologieën, opereert de Almirante Tamandaré op het Búzios-veld in het Santos-bekken, aan de kustlijn van Rio de Janeiro. Samen markeren de twee FPSO's een nieuw hoofdstuk in de exploratie en productie van olie, waarbij de nationale olieproductie toeneemt en een belangrijke stap wordt gezet in de activiteiten van SBM Offshore in Brazilië.

"Brazilië is wereldwijd de primaire markt van het bedrijf, waar we van onze in totaal 16 FPSO's tegen 2025 acht van deze eenheden offshore Brazilië zullen hebben. We zijn vastbesloten om te investeren in de Braziliaanse markt en bij te dragen aan de ontwikkeling van de olie- en gassector. Momenteel zijn eenheden die zijn ontworpen en/of eigendom zijn van SBM Offshore verantwoordelijk voor ongeveer 17% van de nationale olieproductie van het land en dit aantal zal toenemen tot 30% met de nieuwe eenheden die in bedrijf zijn", aldus Jonas Lobo, General Manager van SBM Offshore in Brazilië.

Na de succesvolle EPC-fase draagt het projectteam nu de verantwoordelijkheid over aan de Installation en Operations teams van SBM Offshore. (SBM Offshore, 23 december 2024).



AMADEUS GOLD, IMO 9479565 (NB-233), casco gebouwd bij Československá Plavba Labská A.S., Děčín, 9-9-2009 te water gelaten, 6-11-2009 te Harlingen verhaald door de sleepboten JENNY en THEO van liftplateau Shipdock B.V. (waar een inspectie van het onderwaterschip heeft plaatsgevonden) naar het wachtsteiger, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9327, 21-1-2010 gearriveerd te Harlingen, 26-5-2011 (BV) opgeleverd door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (9327) als UNION GOLD aan Union Transport Group Plc., Douglas-Isle of Man. 1.767 GT, 927 NT, 2.570 DWT. 1.500 EPK, 1.104 kW, A.B.C. 2013 Union Transport Group Plc. failliet verklaard. 27-4-2013 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 15-6-2013 (m) te Amsterdam. 8-7-2013 (e) verkocht aan Looden Hel B.V., Sumar, vlag: United Kingdom, roepsein 2CWN3, 7-2013 herdoopt GOLD. 7-2013 in dok bij de Oranjewerf Scheepsreparatie B.V., Amsterdam. 11-2013 verkocht aan Amadeus Gold B.V., Druten, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, roepsein PBKU, 20-11-2013 (BV) herdoopt AMADEUS GOLD. 22-11-2013 vertrokken van de Oranjewerf naar Moerdijk. 14-11-2016 (e) in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. (Foto: Marcel Coster, 22-11-2013 t.h.v. Buitenhuisen vanaf de Oranjewerf onderweg naar de Moerdijk).

10-12-2024 de AMADEUS GOLD, onderweg van Rotterdam naar Odense, liep kort na 02:30 uur aan de grond in de Odense Fjord, dicht bij de Lindø-terminal in positie 55.30 NB en 010.32. OL, het anti-

vervuilingsschip MARIE MILJØ ter plaatse evenals de sleepboten TYBRING en SVITZER IDUN. Het Mobile Environmental Emergency Response Team is op het schip geweest om het risico op vervuiling te beoordelen. Er zijn geen tekenen van vervuiling aangetroffen. Nadat het schip met succes van de grond is getrokken, moet het een grondig onderzoek van de romp ondergaan voordat het toestemming krijgt om verder te varen. (Timsen, 10-12-2024).

10-12-2024 in de Odense Fjord bij Lindø is de poging de AMADEUS GOLD vlot te brengen mislukt omdat de sleepboot TYBRING niet sterk genoeg bleek te zijn. De oorzaak van het ongeluk is nog niet bekend. Volgens de Deense Maritieme Autoriteit is het onderzoek naar het incident en de oorzaak van de gronding een taak voor de Accident Investigation Board of Denmark. Het schip is vastgehouden totdat zeker is dat het schip zijn reis veilig kan voortzetten. Een vereiste is dat er duikonderzoeken zijn uitgevoerd naar de buitenste bodem, het roer en de schroef van het schip en dat de vlaggenstaat van het schip of classificatiebureau namens de vlaggenstaat heeft bevestigd dat de zeewaardigheid van het schip is gehandhaafd. (Timsen, 10-12-2024).

11-12-2024 het kraanschip SANNE A (IMO 8749602) vertrokken van Nyborg naar Odense Fjord om lading, bestaande uit zware stalen platen, van m.s. AMADEUS GOLD over te slaan, dezelfde dag te plaatse.

12-12-2024 na verschillende mislukte pogingen werd de AMADEUS GOLD vlot gebracht, het schip meerde rond 22:00 uur af bij de Lindø Terminal, waar het grondig onderzocht moet worden voordat het toestemming kon krijgen om verder te varen. Verschillende schepen van J.A. Shipping waren betrokken bij de bergingsoperatie, die om 21.00 uur werd afgerond. Het anti-vervuilingsschip METTE MILJØ was steeds stand-by, verliet de Odense Fjord in de ochtend van 13 december (Timsen).

14-12-2024 m.s. AMADEUS GOLD vertrokken naar Rostock. 19-12-2024 van Rostock naar Bremen.



BORNRIF, IMO 8319976 (NB-286), 25-2-1984 te water gelaten, 7-4-1984 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (234) als BORNRIF aan H. Schurink, Kampen, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 997 BRT. 1994 verkocht aan V.o.F. Jan Bakker & Tineke Bakker-van der Woude, Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt ALDEBARAN. 3-1997 verkocht aan Damen Een B.V., Gorinchem, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl en Damen Marine Services B.V., Gorinchem, herdoopt ALDEBOORN. 1-2001 verkocht aan Motorschip "Holland", 's-Gravendeel. 12-2-2001 verkocht aan Gebr. Steenbergen Scheepvaart V.o.F., 's-Gravendeel, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor H.J. Steenbergen, 's Gravendeel, herdoopt HOLLAND. 2005 verkocht aan DM Shipping & Trading N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dabkomar Shipping & Trading S.A., 24-2-2005 gearriveerd bij Kooiman te Hardinxveld-Giessendam, 3-2005 te Zwijndrecht herdoopt ELIF-D, vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJNJ, 12-3-2005 vertrokken naar Rotterdam. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 29-4-2012 (e) verkocht aan Cannil Shipping & Trading Ltd., Moldavië, roepsein ERQI, herdoopt CANNIL. 8-4-2015 (e) verkocht aan Island Energy & Marine, Balboa, Panama, vlag: Moldavië, roepsein ERQI, 4-2015 herdoopt SLIPKNOT. 26-6-2015 (e) verkocht aan My Ship Group S.A., Panama, thuishaven en vlag: Giurgiulesti-Moldavië, herdoopt MY FILIZ. 1-10-2021 (F) vlag: Guyana, roepsein 8RGB1, 1-10-2021 herdoopt GELIBOLU 2. 29-10-2021 verkocht aan Gelibolu Shipping & Management, Istanbul, 4-11-2021 (F) vlag: Equatorial Guinee (3COH). NB: vlag Equatorial Guinee zou niet correct zijn: valse melding (e). Die

melding is later weer ingetrokken. 6-9-2022 vlag: Kameroen (TJM0070). 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 28-11-2024 op Aliğa Anchorage, 4-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Ruud en Marcel Coster, 1994, Rijksbinnenhaven 3, Velsen Noord).

CL NOGARO, IMO 9969493 (NB-321), General Cargo Ship, Eco Trader 3700, 1-2-2024 gedoopt CL NOGARO door Gina Swenters (Conti Lines) en te water gelaten onder bouwnummer GS YARD 241, 30-5-2024 geplande oplevering, 9-9-2024 met o.a. de sleepboot WATERPOORT te Delfzijl, 10-9-2024 van Delfzijl naar Noordseewerke Emden, 14-11-2024 op de Eemshaven, 21-11-2024 proefvaart en naar Eemshaven, 17-12-2024 van de Eemshaven naar Emden met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO 3, in aanbouw voor Conti-Lines Coastal N.V., Antwerpen (ONLR), in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2.593 GT, 3.700 DWT. 749 kW, Mitsubishi S12R, 10 knopen.



CLIFFWATER, IMO 9229532 (NB-248), casco gebouwd bij AO Sudostroitelney Zavod "3rd International", Astrakhan, 18-4-2001 kiel gelegd, 15-5-2002 vertrokken van Papendrecht naar het Calandkanaal, Europoort, 16-5-2002 proefvaart en terug naar Papendrecht, 24-5-2002 gearriveerd aan de Wilhelminakade te Rotterdam, 25-5-2002 opgeleverd als CLIFFWATER door Breko B.V., Papendrecht (45) aan C.V. "Cliffwater", Papendrecht, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Joosten B.V., Papendrecht en terug naar Papendrecht. Roepsein PBFS, 2.140 GT, 3.712 DWT. 16-2-2013 vertrokken van Immingham naar Le Havre, bij Great Yarmouth problemen met de machine, vastgemaakt door de sleepboot RT MAGIC en koers gezet naar Rotterdam, 18-2-2013 gearriveerd in de Botlek, 22-2-2013 naar de 2e Petroleumhaven, 25-2-2013 gearriveerd te Papendrecht. 17-5-2018 vanaf Hansweert gearriveerd op Heuvelman's Opleghaven (Dutch Harbour) te 's-Gravendeel en opgelegd. 14-8-2018 (e) verkocht aan Rederiet M.H. Simonsen A.p.S., Svendborg, 20-8-2018 (mt) vlag Denemarken, roepsein OYAM2, herdoopt ORACLIFF. 22-8-2018 van 's-Gravendeel naar het Calandsteiger, Europoort. 23-8-2018 vertrokken naar Nyborg, 26-8-2018 te Nyborg. 5-12-2024 bij Barfleur schade aan het roer opgelopen, 6-12-2024 vast gemaakt door de noodsleepboot ABEILLE LIBERTÉ, 7-12-2024 de sleep gearriveerd te Le Havre, 11-12-2024 vertrokken van Le Havre met de sleepboot ABEILLE HORIZON naar Gent, op de rede van Vlissingen over genomen door de sleepboten MULTRATUG 1 en CMS WARRIOR (charter), als stuurboot de MULTRATUG 33, 13-12-2024 te Gent voor de reparatie. 24-12-2024 na de reparatie vertrokken naar Rouen. (Foto: Teun van der Zee, 24-5-2007).

COASTALWATER, IMO 9205158 (NB-316), 1-10-1998 contract, 20-11-1998 kiel gelegd, casco gebouwd bij AO Sudostroitelney Zavod "3rd International", Astrakhan (9801), 2-9-2000 gedoopt COASTALWATER, 8-9-2000 proefvaart op het Calandkanaal, Europoort, 14-9-2000 opgeleverd door Machinefabriek Breko B.V., Papendrecht (9801) aan Coastalwater C.V., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group. 2.140 GT, 3.731 DWT, roepsein PEDM. 2001 verkocht aan Coastalwater II C.V., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group. 10-2-2013 vanaf Teesport gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming Papendrecht, 13-2-2013 te Papendrecht. 13-2-2013 in het Beurs World Trade Centre te Rotterdam geveild op verzoek van N.V. ABN-AMRO Bank. 13-2-2013 (e) verkocht aan C.V. Coastalwater Shipping Co., Papendrecht, in beheer bij Clearwater Group, Alblasserdam. 4-10-2019 van Brunsbüttel naar Rotterdam. 5-10-2019 om 02:30 uur in positie 53.30.36 NB. en 004.50.24 OL. problemen met de machine opgelopen, na een paar

uur ten anker gebracht in positie 53.31.12 NB. en 004.42.18 OL. 6-10-2019 door de sleepboot HUNTER vastgemaakt, bij de Maascenter overgegeven aan de sleepboten SMIT EBRO en de SMIT HUDSON en naar de Chemiehaven in de Botlek gebracht. 19-10-2019 te Immingham na reparatie. 29-1-2024 te Rotterdam. 2-2024 verkocht aan Petromar S.r.l., Venetië, 9-2-2024 van Rotterdam naar Venetië, 25-2-2024 ETA te Venetië, 26-2-2024 te Venetië. 3-2024 vlag: Malta (9HA6010), 28-3-2024 herdoopt SAN GIORGIO I.



CORAL MAYA, IMO 9261578 (NB-309), 18-3-2004 (BV) opgeleverd door Cantiere Navale de Poli Venezia (189) als MAYA STAR aan Stargas Maya, Italië, in beheer bij Stargas Chartering S.r.l. 10-4-2004 (e) in beheer bij Pianura Armatori S.p.A. 3-2005 verkocht aan Maya S.r.l., Italië, in beheer bij Pianura Armatori S.p.A., 5-2006 (e) herdoopt MAYA STAR ONE. 5-3-2007 (e) verkocht aan Monte Rosa V LLC., Italië, in beheer bij Pianura Armatori S.p.A., 2.708 GT, 820 NT, 3.088 DWT, 74,94 (69,70) x 14,20 x 7,50 x 6,500 meter, 2.854 EPK, 2.100 kW, 2 x Ansaldo motoren, ASI Robicon, Monfalcone, 13,5 kn. 29-3-2010 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCAL, in beheer bij Anthony Veder Gas Carriers B.V., herdoopt CORAL MAYA. 3-2013 verkocht aan Westminster Bridge Ltd., Portugal (Madeira), roepsein CQPG, in beheer bij Lumaship S.r.l., Napels, 21-3-2012 (m) te Las Palmas herdoopt MADDY. 29-8-2021 (F) vanaf Puerto de Salinetas aankomst te Santa Cruz de Tenerife. 30-8-2021 verkocht aan Maddy Shipping Co. Ltd., Portugal (Madeira), in beheer bij B-Gas A/S, Kopenhagen en Donnelly Tanker Management Ltd., Limassol, 31-8-2021 herdoopt B GAS JUPITER. 13-9-2023 herdoopt CGAS JUPITER. 2024 verkocht aan Gasship A.p.S., Portugal (Madeira) (CQPG), in beheer bij Hristiania Gas A/S, Hellerup en B-Gas A/S, Kopenhagen. 12-2024 herdoopt GAS ELISABETH. (Foto: Hannes van Rijn 14-06-2010 Maassluis).



CS QUALITY, IMO 9438494, Refrigerated Cargo Ship, 14.284 GT, 6.724 NT, 13.059 DWT, 435 TEU, 276 FEU, 17-10-2007 kiel gelegd, 9-1-2008 te water, 25-3-2008 (NK) opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd. (1041) als STAR QUALITY aan Nikko Kisen/Sun Lanes, Panama, in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. 618.165 CFT. 162,50 (150,00) x 26,00 x 14,10 x . meter. 24 kn. 15.820 kW, 7 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 105 rpm., Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd. 14-8-2008 in beheer bij Kowa Marine Service Co. Ltd. 25-4-2011 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., vlag Singapore (9V9355), in beheer bij Philsynergy Maritime Inc. 10-2021 herdoopt CS QUALITY. 11-2012 in beheer bij Cleanseas Shipmanagement Inc. 10-11-2023 in beheer bij Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore en Bright Star Ship Management Inc. 12-2024 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (171 FEU). (Foto: Ruud & Marcel Coster, 27-11-2022, IJmuiden).

CS SERVICE, IMO 9438482, Refrigerated Cargo Ship, 14.284 GT, 6.724 NT, 13.073 DWT, 435 TEU, 276 FEU, 2-8-2007 kiel gelegd, 17-10-2007 te water, 16-1-2008 (NK) opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd. (1040) als STAR SERVICE aan Nissen Kaiun/Southern Route, Panama, in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. 618.165 CFT. 162,50 (150,00) x 26,00 x 14,10 x . meter. 24 kn. 15.820 kW, 7 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 105 rpm., Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd. 26-5-2008 in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. en Kowa Marine Service Co. Ltd. 14-4-2011 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., vlag: 4-2011 Singapore (9V9398), in beheer bij Philsynergy Maritime Inc. 4-2011 herdoopt STAR SERVICE I. 19-12-2012 in beheer bij Bright Star Shipmanagement Inc., Cebu. 8-2020 herdoopt CS SERVICE. 12-2024 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. (171 FEU).



DEN HELDER A834, IMO 4763959, Combat Support Ship (CSS), 19-2-2020 besteld bij Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS), 2-12-2020 eerste staal gesneden, 2-6-2021 kiel gelegd bij Damen te Galati, Roemenië, 11-4-2022 twee gekoppelde delen van het CSS te water gelaten (deze delen, nummers twee en drie, werden in het droogdok gekoppeld met deel één (het achterste deel en deel vier), 16-11-2024 van Galati op proefvaart, 18-11-2024 van Galati, 6-12-2024 te Lissabon, 8-12-2024 van Lissabon, 12-12-2024 te Den Helder voor een korte kennismaking op ophalen van materiaal, 13-12-2024 te

Vlissingen om afgebouwd te worden bij Damen-Scheldepoot. Max. waterverplaatsing: 22.585 ton. 179,30 x 26,40 x 8,30 meter. 18 kn. 4 x Wärtsilä W31, 2 x GE elektromotoren 7.900 kW. (Afbeelding: DMO, Defensie Materieel Organisatie).

Nieuw bevoorradingsschip voor marine maakt proefvaart

De oplevering van het nieuwe Combat Support Ship (CSS) voor de Koninklijke Marine komt in zicht. De toekomstige Zr.Ms. Den Helder is vanochtend aan een proefvaart vanuit de werf van Damen Shipyards in het Roemeense Galați begonnen. Het nieuwe bevoorradingsschip komt naar verwachting rond volgend weekend aan in de volgende haven.



Tijdens de reis maakt het CSS zijn eerste zeemijlen over rivier de Donau, de Zwarte Zee en Middellandse Zee. Tevens worden de eerste varende tests uitgevoerd. De proefvaart blijft in en nabij territoriale wateren van NAVO-partners. Het schip vaart verder naar Nederland voor de afbouw. Dit gebeurt bij Damen in Vlissingen en Den Helder. Daar wordt het vaartuig voorzien van sensoren en wapensystemen.

Voor Nederland en de NAVO

Met het schip krijgt de Koninklijke Marine er straks belangrijke bevoorradingscapaciteit bij. Dit komt het voortzettingsvermogen en de operationele beschikbaarheid van de zeestrijdkrachten ten goede. Dat is goed nieuws voor Nederland, maar ook voor internationale partners, zoals NAVO- bondgenoten.

Defensie richt zich steeds meer op de eerste hoofdtak: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van de alliantie. Het Combat Support Ship levert een concrete bijdrage aan inzetbaarheid van andere marineschepen. Zr.Ms. Den Helder voorziet andere schepen namelijk van brandstof, goederen, reservedelen en munitie op zee.

Maritieme Maakindustrie

Het Nederlandse Damen Naval produceert de Nederlandse marineschepen. De bouw van deze schepen vindt nu voor een groot deel niet in Nederland maar in Roemenië plaats. Dit is een bewuste keuze vanwege de lagere (loon)kosten en de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel.

Met de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie wil Nederland de maritieme kennis, kunde en industrie behouden en versterken. Daarom wordt onder meer onderzocht of volledig bouwen van marineschepen in Nederland in de toekomst weer mogelijk en aantrekkelijk kan worden. (Bron en foto: Defensie.nl, Nieuwsbericht, 16-11-2024. Foto: Het bevoorradingschip in de haven van Roemenië).

FAST4WARD MPF NO. D, IMO 1091886, Offshore Processing Ship, 206.201 GT, 250.000 DWT, 6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JIANGSU CMHI-298-01, 15-6-2026 geplande oplevering als FAST4WARD MPF NO. D aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland (SBM Offshore).

FLOOR, IMO 9667344 (NB-322), 17-12-2023 verkocht door Koole aan Luster Maritime/Higaki Sangyo, vlag: Panama (3EYO5), p/a Shoei Kisen Kaisha Ltd. (Shoei Kisen K.K.) 4-52, Imabari-shi, Ehime-ken, Japan, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., Hong Kong. 14-10-2024 van Verolme Dok 6 met de sleepboten VB ROTTERDAM en VB EBRO, assistentie in de Botlek van de VB STERLING, naar het Calandkanaal en op de BOKA VANGUARD gezet, 18-10-2024 verhaald van het Calandkanaal naar de Prinses Alexiahaven, 20-10-2024 vertrokken naar Ningde, China, 13-12-2024 ETA te Ningde. 5-12-2024 van Singapore. 21-12-2024 te Changtu Island. 27-12-2024 door de BOKA VANGUARD afgeleverd om verbouwd te worden.



FPSO ATLANTA, IMO 8618217 (Z#10), Offshore Processing Ship (FPSO), 147.233 GT, 79.294 NT, 238.546 DWT, 3-4-1989 kiel gelegd, 27-7-1989 te water, 6-11-1989 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (499) als WORLD PENDANT aan Colindale Co S.A., Panama, in beheer bij World-Wide Shipping Managers Ltd. VLCC, 142.639 BRT, 265.316 DWT, 24.279 EPK, 17.859 kW, B&W 6S80MC, Hyundai Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Ulsan, 14,75 kn. 2001 verkocht aan Sola Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Greenwich Brokerage Naviera S.A., 26-9-2001 (AB) herdoopt STENA EPISKOPI. 1-2003 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S. 24-6-2004 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S. en Northern Marine Management Ltd. 29-6-2004 (AB) herdoopt EPISKOPI. 23-5-2008 (e) in beheer bij Polyar Tankers A.S. en Wallem Shipmanagement Ltd. 2009 verkocht aan Terminal Installation Inc., Monrovia, vlag: Bahamas, in beheer bij SBM Offshore N.V., Schiedam, roepsein C6FY7, 14-12-2009 (AB) herdoopt CONCORDE SPIRIT. 17-12-2009 gearriveerd te Labuan en opgelegd, 17-7-2010 ten anker en opgelegd. 4-8-2011 contract SBM Offshore N.V. met Keppel Shipyard Ltd. voor de verbouwing tot drijvende productie opslag en Offloading (FPSO) tanker. 2-2-2012 verkocht aan OSX 2 Leasing B.V., 2-2012 vlag Liberia (D5BJ5), in beheer bij V Ships Asia Group Pte. Ltd., Singapore. 5-2012 herdoopt OSX 2.2013 ingezet voor OSX Brasil S.A. in beheer bij OGX Petroleo e Gas Participacoes S.A. (OGX) in het Campos Basin veld voor de kust van

Brazilië. 12-2022 herdoopt FPSO ATLANTA. 3-2022 verkocht aan AFPS B.V., 's-Gravehage, vlag Liberia. 9-2023 in de vaart. 12-3-2024 in beheer bij Yinson Production AS, Oslo. 15-3-2024 van Dubai Anchorage, 11-5-2024 op Atlanta Field. 31-12-2024 in bedrijf voor Brava Energia in Santos Basin, Brazilië. (Foto WORLD PENDANT: Teun van der Zee, 3-8-1991, aankomst Europoort).

FPSO ATLANTA in bedrijf

De Braziliaanse energieleverancier Brava Energia, voorheen 3R Petroleum vóór de fusie met Enauta, heeft een drijvend productie-, opslag- en overslagschip (FPSO) in gebruik genomen voor de kust van Brazilië. Hiermee is de productie gestart op een olieveld in het Santos Basin.

Nadat het National Agency of Petroleum, Natural Gas, and Biofuels (ANP) toestemming had gegeven voor de start van de werkzaamheden van de FPSO ATLANTA, werd op 31 december 2024 de eerste olie geproduceerd via het Atlanta Definitive Production System.

"Met deze mijlpaal wordt BRAVA het eerste onafhankelijke olie- en gasbedrijf in het land dat vanaf de beginfase een diepwaterproductiesysteem ontwikkelt, binnen het verwachte budget en de vastgestelde deadlines voor het boren van de putten, het installeren van de eerste apparatuur en de bouw van de FPSO", benadrukte de exploitant.

Brava Energia heeft uitgelegd dat de productie bij de FPSO Atlanta is gestart via putten 6H en 7H, die momenteel stabiliseren. Het bedrijf gaat door met de verbindingscampagne voor de vier resterende putten (2H, 3H, 4H en 5H), die naar verwachting in het tweede kwartaal van 2025 voltooid zullen zijn.

De FPSO ATLANTA heeft de capaciteit om tot 50.000 vaten olie per dag te produceren, 140.000 vaten water per dag te behandelen en tot 1,6 miljoen vaten olie op te slaan. De unit heeft de FPSO PETROJAR I vervangen, die sinds 2018 op het Atlanta-veld in blok BS-4 in het Santos Basin werkte.

De FPSO ATLANTA, in 2022 gekocht voor Atlanta's Full Development System (FDS), zal in eerste instantie worden aangesloten op zes putten. In 2029 zal dit aantal oplopen tot tien. De eenheid, die wordt gecharterd en geëxploiteerd door het Maleisische Yinson Production, zal naar verwachting 15 jaar lang samenwerken op het Braziliaanse veld. Brava Energia kan haar verblijf echter ook verlengen dankzij een optionele periode van vijf jaar.

Yinson Production onderstreepte: "We zijn verheugd om aan te kondigen dat FPSO ATLANTA op 31 december 2024 de eerste olie heeft bereikt, wat het begin markeert van zijn 15-jarig bedrijfscharter! Deze mijlpaal is het resultaat van de expertise, veerkracht en toewijding van ons team om uitzonderlijke operationele prestaties te leveren, waarbij duurzaamheid en veiligheid voorop staan."

Brava Energia hervatte onlangs de productie in het Papa-Terra olieveld in het Campos-bekken voor de kust van Brazilië. Het bedrijf voltooide ook de overname van door Shell-geëxploiteerde Parque das Conchas, dankzij een overeenkomst met QatarEnergy. (Bron: Offshore Energy, Melisa Cavcic, 1-1-2025).

FWN ANTARCTIC, IMO 9970521 (NB-323), General Cargo Ship, 8.360 GT, 12.000 DWT, 1-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 477, 15-11-2024 om 11:00 uur te water gelaten bij Ferus Smit te Leer, assistentie van de sleepboten GRUNO IV en WATERLELIE, 15-1-2025 ETA Eemshaven. 1-2025 geplande oplevering als FWN ANTARCTIC aan Forestwave Navigation B.V., Groningen (PIGE).



GLOBE, IMO 7823334 (NB-182), 6-10-1979 te water gelaten, 1-11-1979 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (279) als GLOBE aan Rederij m.s. Globe, Groningen, in beheer bij Beck's

Scheepvaartkantoor B.V., Groningen. 8-1993 verkocht aan Onesimus Dorey (Shipowners) Ltd., Dundalk-Ierland, herdoopt ROCKFLEET. 2000 verkocht aan Vincent F. Nolan, Dublin-Ierland, herdoopt CLONLEE. 16-6-2003 verkocht aan Globia Shipping Co. Ltd., Lübeck, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Globia Shipping Co. Ltd., Lübeck, herdoopt GLOBIA. 19-1-2012 tijdens een reis van Aarhus naar Nykøbing in contact gekomen met de Guldborgsund Bridge tussen Lolland en Falster, zowel de brug als het schip liepen nauwelijks schade op, door de Deense autoriteiten te Nykøbing aangehouden voor onderzoek, dat leverde slechts op dat het schip met de zijkant tegen de pijler had geschuurd. 9-2024 vlag: onbekend. 12-2024 vlag: Guyana (VALS) (8RWD). (Foto: C. van Noort†, 8-12-2012, Maassluis).

HOOGVEEN (NB-322), mijnenveger, ex-MSK 184, 1-2-1955 kiel gelegd, 8-5-1956 te water gelaten, 1956 opgeleverd door N.V. Werf De Noord, Alblasserdam (639), 2-11-1956 in dienst gesteld als Hr.Ms. HOOGVEEN M 827 bij de Kon. Marine. 1994 uit dienst gesteld. 1999 verkocht en overgedragen aan Stichting Vrienden van de Koninklijke Marine. 8-10-2024 met de sleepboten LIZZY en DICKY Jr. van de Museumhaven Willemsoord naar de Marinehaven, 10-10-2024 door drijvende bokken van HEBO Maritiem (HEBO-LIFT 5, 160 ton HEBO-LIFT 6, 200 ton en HEBO-LIFT 7, 300 ton) op de ponton BREST gezet, 11-12-2024 vertrokken van IJmuiden in een duwbak met de sleepboot ISA naar Rotterdam om gesloopt te worden.



JOHN-FRIEDRICH K., IMO 9195755 (NB-276), casco gebouwd bij Daewoo-Mangalia H.I. S.A., Mangalia (1034), 2001 opgeleverd door B.V. Scheepswerf Damen Bergum, Bergum (9345) als OOSTERHAVEN aan "Oosterhaven" B.V., Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. 12-2002 thuishaven: Willemstad-N.A. 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij Oosterhaven B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V. 28-12-2004 verkocht aan M.S. "HC Gesa" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 8-1-2005 (GL) herdoopt HC GESA. 2007 verkocht aan C.V. Rederij K&T Holland, Delfzijl, 28-10-2007 gearriveerd te Emden, 11-2007 verkocht aan K&T Holland C.V. VII, 2-11-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBLY, in beheer bij Flag Ship Management Company B.V. en herdoopt JOHN-FRIEDRICH K. 1-2009 (e) verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 16-11-2020 (v) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BPY5, in beheer bij Jürq Agentūra Forsa, UAB, Klaipeda, Litouwen, herdoopt MADICKEN. 1-1-2025 om 20:00 uur vertrokken van Hamburg naar Klaipeda, 4-1-2025 ETA te Klaipeda. 2-1-2025 te Brunsbüttel viel in de sluis de machine uit en tegen de sluisdeur gevaren, deze liep flinke schade op, de deur kon niet meer gebruikt worden en wordt vervangen, het vrachtschip liep lichte schade op aan het voorschip, afgemeerd te Brunsbüttel voor onderzoek. 4-1-2025 de reis voortgezet, 6-1-2025 ETA te Klaipeda. (Foto: Marcel Coster, 06-08-2016 IJmuiden).



LIVERPOOL VIKING, IMO 9136034 (NB-270), 12-3-1996 kiel gelegd, 29-10-1997 (NV) opgeleverd door Cantiere Navale "Visentini" S.R.L. (182) als LAGAN VIKING aan Francesco Visentini Trasporti Fluvio Marittimi, Bari-Italië (Levantina Trasporti S.r.l.). 21.856 GT, zusterschip MERSEY VIKING. 10-1997 in charter bij Norse Irish Ferries, Belfast, 1997 in beheer bij Meridian Marine Management Ltd., 10-11-1997 gearriveerd te Belfast, 16-11-1997 ingezet tussen Belfast en Liverpool. 3-2001 verkocht aan Belfast Freight Ferries, Bari-Italië, 2-7-2001 (e) in beheer bij V Ships U.K. Ltd. 4-3-2002 (e) in beheer bij Cenargo International, 4-2002 in dienst bij Norse Merchant Ferries. 2004 verkocht aan Norfolk Line Irish Sea Ferries. 30-6-2004 verkocht aan Belfast Freight Ferries, Belfast, vlag: U.K., 22-6-2004 (e) in beheer bij Meridian Marine Management Ltd., 19-1-2005 herdoopt LIVERPOOL VIKING. 10-12-2006 in dienst bij Norfolk Line en ingezet tussen Liverpool en Dublin. 2008 in beheer bij Maersk Marine Services Ltd. 2008 in beheer bij Maersk Ship Management Ltd. 29-6-2009 in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 7-12-2010 Norfolk Line Irish Sea Ferries verkocht aan DFDS Seaways, 26-8-2010 herdoopt LIVERPOOL SEAWAYS. 31-1-2011 vertrokken van Dublin naar Kiel, 4-2-2011 te Kiel, 2-2011 verkocht aan Mare Blue Shipping Co. Ltd., Belfast, UK., in beheer bij DFDS LISCO AB, vlag: Litouwen, 6-2-2011 te Klaipėda, 1-3-2011 ingezet tussen Karlshamn en Klaipėda. 2016 verkocht aan AB DFDS Seaways, Litouwen. 5-5-2020 (e) verkocht Compagnie Meridionale de Navigation La Meridionale, Marseille-Frankrijk, roepsein LYTK, herdoopt PELAGOS. (Foto: E.J. van Beekum, 15-7-2007, Liverpool).

Schip naar Barcelona na motorstoring

In de nacht van 7 december 2024, onderweg van de haven van Tanger naar Marseille, kreeg de 'Pelagos' te maken met een mechanische storing in extreme weersomstandigheden. Toen het de maritieme grens tussen Frankrijk en Spanje naderde, werd het schip door de storing uitgeschakeld tijdens een hevige storm die het gebied trof, met krachtige wind en woeste golven. Voertuigen, vrachtwagens en auto's aan boord van het schip raakten ernstig beschadigd. Met een van de motoren buiten dienst, kon de veerboot niet meer manoeuvreren om de golven het hoofd te bieden en slingerde gevaarlijk. Na enkele uren losten de Spaanse autoriteiten de situatie eindelijk op en lieten het schip de haven van Barcelona binnenvaren, waar het op 8 december om 5.30 uur UTC aanmeerde bij de Terminal de Transmediterranée. Op 9 december om 5.50 uur verliet het de haven opnieuw en kwam uiteindelijk op 10 december om 7 uur 's ochtends aan in Marseille. (Timsen, 11-12-2024).

Transports de Marchandises Autonomes de l'Est veroordeelde het ongeval

De L'Association Unitaire des Propriétaires de Transports de Marchandises Autonomes de l'Est kondigde haar sterke veroordeling aan van het ongeval dat plaatsvond op 7 december aan boord van de 'Pelagos', behorend tot het bedrijf "La Méridionale", dat door de Marokkaanse overheid was gemachtigd om passagiers en goederen te vervoeren tussen de haven van Tanger en Europese havens. Zij verklaarde dat het incident duidelijk grove nalatigheid van de bemanning van het schip aan het licht bracht, die niet de nodige maatregelen nam om de veiligheid van de vrachtwagens en auto's aan boord te waarborgen, die niet goed waren vast gezet. Dit wordt beschouwd als een ernstige professionele fout waarvoor de bemanning van het schip de volledige verantwoordelijkheid draagt en levens en eigendommen aan groot gevaar heeft blootgesteld.

Dit ongeval was niet het eerste in zijn soort voor het bedrijf "La Méridionale", maar het maakt deel uit van een reeks ongevallen en fouten die zich sinds het begin van de activiteiten van het bedrijf hebben herhaald. Ondanks herhaalde klachten van alle vertegenwoordigers van de sector en oproepen om de maritieme veiligheid te verbeteren, gingen deze fouten door zonder enige beslissende tussenkomst van de bevoegde autoriteiten. De nalatigheid bij het omgaan met deze kwesties bevestigde het onvermogen van de

Marokkaanse regering om effectief toezicht te bieden om de veiligheid van het zeevervoer te waarborgen, ondanks het belang van deze sector in de nationale economie en de directe link met de rechten van burgers.

De vereniging draagt de volledige verantwoordelijkheid voor het Ministerie van Transport en Logistiek, dat heeft nagelaten te doen wat nodig is om de veiligheid van het personen- en vrachtwagenvervoer te waarborgen. Ondanks de voortdurende herhaling van ongelukken en fouten, zijn er geen effectieve maatregelen genomen om de situatie te verbeteren. Het eiste dat degenen die verantwoordelijk zijn voor deze ramp ter verantwoording worden geroepen, van de bemanning van het schip tot het Ministerie van Transport, met de noodzaak om een uitgebreid en transparant onderzoek naar het ongeluk te openen. Ze eisten ook een eerlijke en volledige compensatie voor degenen die door dit ongeluk zijn getroffen, hetzij materieel of psychologisch, inclusief compensatie voor de eigenaren van de beschadigde vrachtwagens en goederen, evenals voor degenen die hebben geleden onder de vertragingen en problemen als gevolg van het ongeluk. De Association Unitaire des Propriétaires de Transports de Marchandises Autonomes de l'Est eiste dringende en effectieve maatregelen om te voorkomen dat dergelijke incidenten zich in de toekomst opnieuw voordoen. (Timsen, 18-12-2024).

LIZA DESTINY, IMO 9175080 (NB-259), 24-3-1997 contract, 9-9-1998 kiel gelegd bij Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1114), 12-2-1999 opgeleverd als CHRISTINA aan Orinoco Shipping Co. Ltd., Chios-Griekenland (SVDR), in beheer bij S. Livanos (Hellas) S.A., Piraeus. 158.110, GT, 109.865 NT, 309.344 DWT. L 344.468 m3. 33.260 EPK, 24.465 kW, 7 cyl, 2 tew, 840 x 3159, Sulzer 7RTA84T-B, de werf. 17-11-1999 Bureau Green Award Certificate. 17-9-2002 nieuw Bureau Green Award Certificate. 17-9-2005 nieuw Bureau Green Award Certificate. 2006 in beheer bij Sun Enterprises Ltd., Piraeus. 17-9-2008 nieuw Bureau Green Award Certificate. 22-4-2014 (AB) herdoopt TINA. 22-5-2014 (e) verkocht aan Single Buoy Moorings Inc., 5-2014 vlag: Bahamas, in beheer bij SBM Production Contractors Inc., Marly, Zwitserland. 17-1-2016 in beheer bij in beheer bij SBM Production Contractors Inc. en Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd. 3-2016 in beheer bij Heidmar Inc. en Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd. 11-2017 in beheer bij SBM Production Contractors Inc. Marly, Zwitserland. 24-5-2017 contract Single Buoy Moorings Inc. met Keppel Shipyard te Singapore om verbouwd tot worden tot FPSO (Floating Production, Storage and Offloading Vessel). 22-6-2019 bij Keppel Shipyard te Singapore gedoopt LIZA DESTINY door mevr. Sandra Granger (First Lady of the Co-operative Republic of Guyana, Her Excellency Madam Sandra Granger), 25-6-2019 verkocht aan Guyana Deep Water UK Ltd., Bahamas, in beheer bij SBM Production Contractors Inc., Marly, 7-2019 opgeleverd door Keppel Shipyard na verbouwing. 18-7-2019 van Singapore naar Liza Field, in Stabroek block, Guyana om te werken voor ExxonMobil, 8-8-2019 ETA te Cape Town. 10-10-2019 in beheer bij Guyana Deep Water Operations, Georgetown, Guyana.

Aankoop FPSO “Destiny” door ExxonMobil Guyana afgerond

SBM Offshore en ExxonMobil Guyana Ltd, een dochteronderneming van Exxon Mobil Corporation, hebben de transactie met betrekking tot de aankoop van FPSO LIZA DESTINY afgerond, vooruitlopend op de maximale leasetermijn, die in december 2029 zou aflopen. Door de aankoop kan ExxonMobil Guyana het eigendom van de eenheid overnemen, terwijl SBM Offshore de FPSO tot 2033 zal blijven exploiteren en onderhouden.

De transactie omvat een totale contante vergoeding van ca. US \$ 535 miljoen. De netto contante opbrengst zal voornamelijk worden gebruikt voor de volledige terugbetaling van de projectfinanciering van US \$ 405 miljoen en zal als zodanig de nettoschuldpositie van SBM Offshore verminderen.

De FPSO LIZA DESTINY is sinds december 2019 in huur en wordt sinds 2023 geëxploiteerd via het geïntegreerde exploitatie- en onderhoudsmodel, waarbij de expertise en ervaring van SBM Offshore en ExxonMobil worden gecombineerd en uitstekende operationele prestaties worden geleverd. (SBM Offshore, 19 december 2024).

LONGEARTH, IMO 9988114 (NB-323), General Cargo Ship, 5.950 GT, 9.000 DWT. 9-2022 besteld bij Atlas Tersanecilik Sanayide Ticaret AS te Turkije onder bouwnummer ATLAS 028, 27-6-2024 gedoopt LONGEARTH door mevr. Virginie Leunen en te water gelaten, 22-12-2024 t/m 29-12-2024 diverse proefvaarten vanaf Gölcük, Turkije, 1-2025 geplande oplevering aan Longearth B.V., Groningen (PGXN), in beheer bij Longship B.V., Groningen.

LONGSKY, IMO 9969508 (NB-322), General Cargo, GS Eco-Freighter 3700, 2.545 GT, 3.690 DWT. 2023 besteld onder bouwnummer GS YARD 242, 25-7-2024 te water gelaten bij Pattje, 19-12-2024 herdoopt BALTIC WAVE, 20-12-2024 uitgehaald met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO 4 en naar Delfzijl voor de proefvaart. 23-12-2024 proefvaart, 3-1-2025 korte proefvaart, 1-2025 geplande oplevering aan Longsky Beheer B.V., Groningen (PIBV), in beheer bij Wagle Chartering AS en Longship B.V., Groningen.

LONGSUN, IMO 9969479 (NB-323), General Cargo, 2.545 GT, 3.690 DWT. 2023 besteld onder bouwnummer GS YARD 239, 18-4-2024 gedoopt LONGSUN, de geplande tewaterlating ging niet door vanwege problemen met één van de sleepboten (WATERPOORT en DRIEBOND IV), 19-4-2024 te water gelaten, 9-12-2024 van de werf via Delfzijl naar de Eemshaven met de WATERPOORT en GRUNO 4, 10-12-

2024 proefvaart, 12-12-2024 proefvaart en naar de Eemshaven, 13-12-2024 herdoopt BALTIC SEA, 20-12-2024 opgeleverd als BALTIC SEA aan Longsun Beheer B.V., Groningen (PIBX), in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss en Longship B.V., Groningen. Grain 181.000 CBFT, 88,00 (84,98) x 13,35 x 7,05 x 4,900 meter. 749 kW, Mitsubishi S12R. 22-12-2024 vertrokken naar Rotterdam, 23-12-2024 van Rotterdam naar Calais, 24-12-2024 te Calais.



MATHILDE, IMO 7612668 (NB-100), 14-4-1977 te water, 16-5-1977 opgeleverd door Scheepswerf 'Voorwaarts' B.V., Hoogezand, Groningen (221) als MATHILDE aan Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl (PFWM). 1.600 BRT, 1.070 NRT, 2.728 DWT. 75,11 (69,14) x 12,51 x 6,51 x 5,368 meter. G 3,480 M3, B 3.376 M3. 13,5 kn. 2.400 EPK, 12 cyl, 2 tew, 220 x 380, Brons-Industrie type 12TD-Turbo 200, Appingedammer Bronsmotorenfabriek B.V., Appingedam #2008. 6-12-1985 verkocht aan Scheepvaartonderneming Mathilde B.V. en Andries Fokko Froma, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 1-11-1993 verkocht aan Louwe Post en Cornelis Hendrikus Maria Stoop, IJmuiden (PIFN), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, herdoopt VERENA. 5-11-2002 verkocht aan Sea Venus Marine Co. Ltd., Moroni-Comoros (D6BM6), herdoopt ELENI K. 9-6-2003 verkocht aan Kayafas Naftiki Eteria, Volos-Griekenland (SXTG). 4-2019 opgelegd in Eleusis Bay. 1-4-2024 verhaald. 10-2024 verkocht aan El Greco Maritime Co., Amsterdam, vlag: Togo (5VJC6), herdoopt LEN. 17-11-2024 verhaald. 12-2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 18-12-2024 geïnspecteerd door PSC (Port State Control) Organisation te Elefsis, geen bijzonderheden. 25-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Jan van Oost, 18-6-2023).

MAUD, MMSI 246936000, loodstender, 19-12-2024 opgeleverd Next Generation Shipyards te Lauwersoog (40) aan Nederlands Loodswezen (PIPE), 23,00 x 7,00 meter. De volgende loodstender (MILO) is in aanbouw bij Next Generation Shipyards onder bouwnummer 41, 2-2025 geplande oplevering aan Nederlands Loodswezen.

NORSEA, IMO 8501957 (NB-323), 1987-1996, ro-ro veerboot, GIFR. Gebouwd 1987, Govan Shipbuilders Ltd., Govan-Glasgow (265). 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. 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) 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. 1991: 31.785 GT, 16.793 NT, 6.419 DWT. 179,41 (169,50) x 25,40 x 17,91 x 6,130 meter. 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. 21-5-2021(F) vlag: Italië, roepsein ICGT, herdoopt GNV ARIES. 2021 ingezet route Napels-Palermo. 2024 met motorstoring opgelegd te Napels. 2024 verkocht voor sloop. 21-10-2024 van Napels naar Piraeus, 25-10-2024 te Piraeus, 26-10-2024 op Piraeus Anchorage. 6-11-2024 verkocht aan Pride Ferries Shipping Ltd., Cyprus (5BTS5), in beheer bij Pride Ferries Shipping Ltd., Monrovia en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol.

NORTHERN PATHFINDER, IMO 9954230 (NB-323), CO2 Tanker, 10.627 GT, 3.189 NT, 10.188,5 DWT, 29-9-2021 contract, 13-4-2023 kiel gelegd, 29-3-2024 (NV) 3-4-2024 (e) te water gelaten onder bouwnummer DALIAN OFFSHORE G7500-2, 27-12-2024 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Industry Co. Ltd. als NORTHERN PATHFINDER aan Northern Lights JV DA, Stavanger-Noorwegen (JXMT), in beheer bij K Line LNG Shipping (UK) Ltd. en Shell Norway/Northern Light. 130, 00 (127,80) x 21,20 x 11,00 x 8,000 meter. MAN 7S35ME-C9, MAN Energy Solutions, branch of MAN Energy Solutions SE.

NOSSAN, IMO 9988516, General Cargo Ship (Vanern Max), 2.911 GT, 5150 DWT, in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 466, 6-2025 (e) geplande oplevering als NOSSAN aan Erik Thun, Lidköping, vlag: Nederland, komt zeer waarschijnlijk onder de vlag van Faeröer in de vaart.



ORANGE STREAM, IMO 9795983 (NB-255), Reefer, 2-7-2018 te water gelaten als GUANGXIN GS15204, 19-3-2019 opgeleverd door Guangxin Shipbuilding & Heavy Industry Company Ltd. als ORANGE STREAM (doopster mevr. Wan Junhong) aan Orange Stream Shipping Co. N.V., Willemstad-Curaçao, roepsein PJDC, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 6.088 GT, 3.270 NT, 7.128 DWT. 115,11 (106,52) x 18,00 x 10,30 x 6,300 meter. 14 kn. 4.518 EPK, 3.325 kW, 5 cyl, 2 tew, 350 x 1550, 127 rpm.,

MAN-B&W, Yichang Marine Diesel Engine Co. Ltd., Yichang, P.R. China NE-25-10-2017. 12-2024 verkocht aan Stella Marine Transport Ltd., 12-2024 vlag: Bahamas (C6HS8), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. (Foto: Riemer van Bolhuis, 2-10-2021, Haringhaven IJmuiden).



P&O NEDLLOYD SALSA, IMO 9283186 (NB-122), 23-2-2004 kiel gelegd, 15-5-2004 te water gelaten, 29-7-2005 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Okpo (4096) als MONTE CERVANTES aan Containerschiffsreederei m.s. "Monte Cervantes" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Columbus Shipmanagement G.m.b.H. 69.132 GT, 42.020 NT, 71.372,9 DWT, 4000 TEU, 272,00 (259,00) x 40,00 x 24,20 x 11,500 meter. 26-6-2005 te Hamburg in charter als P&O NEDLLOYD SALSA, 20-1-2006 (GL) herdoopt MONTE CERVANTES. 2014 verkocht aan Reederei Monte Containerschiffe G.m.b.H. & Co. K.G., 4-2014 vlag: Portugal (Madeira). 3-2018 vlag: Duitsland. 14-3-2018 verkocht aan A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V9767), in beheer bij Mærsk A/S, Kopenhagen. 8-2024 herdoopt MAERSK MONTE LINZOR. (Foto: Teun van der Zee, 7-5-2008).

POOLGRACHT, IMO 8520202 (NB-323), 11-8-1986 te water, 24-10-1986 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1284) als POOLGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Poolgracht", Amsterdam (PGUP), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingkantoor B.V. 30-9-2006 vertrokken van Delfzijl naar Deception Bay, 24-10-2006 gearriveerd te Amsterdam. 2006 verkocht aan Corn Hill Ltd., vlag Malta, in beheer bij Cornships Management & Agency Inc., Istanbul, (Cornships Deniz Isletmeciligi ve Acentalik AS), 30-10-2006 te Amsterdam overgedragen aan de nieuwe eigenaar en herdoopt CORN HILL. 1-11-2006 vertrokken naar Antwerpen, 2-11-2006 gearriveerd te Antwerpen. 30-11-2011 (e) verkocht aan Mar Ruby Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HSF8, in beheer bij Grand Marine-Vladivostok, Vladivostok, 7-12-2011 (s) herdoopt SEAGRANT. 26-4-2012 (m) vlag: Cambodja, roepsein XUER4. 6-2012 verkocht aan Vostokmorservice Co. Ltd., 9-6-2012 (m) thuishaven en vlag: Vladivostok-Rusland, roepsein UBPI5, 18-6-2012 (e) in beheer bij Vostokmorservice Co. Ltd. en Grand Marine-Vladivostok, Vladivostok. 14-5-2014 (e) in beheer bij SC Grand Shipping Co. Ltd., Vladivostok en SC Grand Shipping Co. Ltd., Vladivostok. 26-2-2019 van Pohang naar Busan, 27-2-2019 te Busan. 28-2-2019 vertrokken van Busan geladen met 1.415 ton staal. 28-2-2019 te Busan in aanvaring gekomen met een afgemeerd schip, 28-2-2019 om 16:23 uur LT tegen de Gwangan Bridge te Busan gevaren, aan beide ontstond flinke schade, de brug is daarop gesloten voor het verkeer. De kapitein is aangehouden voor een bloedproef (0,086 % alcohol, 0,03% is de max.) en verhoor. 10-2019 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2482. 19-11-2019 verkocht aan Rupa Holdings Inc., vlag: Mongolië, roepsein JVHB7, in beheer bij Cabotage Service Co. Ltd., Vladivostok. 18-10-2024 (e) verkocht voor sloop naar Alang, India. 19-10-2024 van Zarubino Anchorage, Rusland naar Longkou Anchorage, China, 29-10-2024 op Longkou Anchorage. 1-11-2024 van Longkou naar Pasir Gudang, Maleisië. 8-12-2024 op Bhavnagar Anchorage, 12-12-2024 op Alang Anchorage, 12-12-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RHAUDE, IMO 9938705 (NB-323), vrachtschip, 7.634 GT, 9.000 DWT, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH108, 30-9-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, 24-9-2024 te water gelaten, 12-2024 herdoopt ECO TRINITY, 30-12-2024 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S.

Rhaude, Leer, vlag: Portugal (Madeira) (), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, Briese Dry Cargo G.m.b.H. & Co. K.G. en Briese Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Leer.



ROVER, IMO 9167356 (NB-233), 19-12-1996 kiel gelegd bij Santierul Naval Galati S.A. (920), 29-9-1997 te water, 17-11-1997 te Foxhol voor verdere afbouw, 9-3-1998 van Foxhol naar Delfzijl, 23-3-1998 opgeleverd door Scheepswerf Damen Hoogezand B.V., Foxhol (729) als KOPENHAGEN aan Bojen m.s. "Kopenhagen" K.G., Neermoor-Duitsland, in beheer bij Kapitan Siegfried Bojen Schiffahrtsbetrieb K.G., Moormerland. 2.810 GT, 1.562 NT, 4.218 DWT. 213 TEU. 12 kn. 2.447 EPK, 1.800 kW, MWM TBD645L6, Motoren Werke Mannheim A.G. 1999 thuishaven en vlag: Neermoor-Antigua and Barbuda. 2001 verkocht aan Danhill Shipping Ltd., Gibraltar, in beheer bij Kapitan Siegfried Bojen Schiffahrtsbetrieb K.G., Moormerland, 28-8-2001 herdoopt HAGEN. 8-2003 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda. 19-12-2015 (e) verkocht aan MV Rover LLP, Barbados, in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V., Rhoon en Powdermill Navigation Inc., Athene voor Vertom UCS Holding B.V., Rhoon, 12-2015 herdoopt ROVER. 19-2-2020 verkocht aan Rix-Explorer Shipping Ltd., Cyprus (5BHH5), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt RIX EXPLORER. 29-8-2020 vanaf Kalmar om 18:00 uur aan de grond gelopen in Kolding Fjord bij Drejens bij het naderen van de haven van Kolding, 30-8-2020 door duikers onderzocht en door sleepboten vlot gebracht. 19-12-2024 van Odense naar Rostock. 20-12-2024 rond 08:00 uur te Rostock hard tegen de kade gevaren, er waren kleine vervormingen op de damwand van de kade en de bolvormige boeg van het schip raakte beschadigd. De waterpolitie Rostock stelde een onderzoek in. Waarschijnlijk schatte de Letse kapitein, in verband met de ongunstige windomstandigheden, de situatie verkeerd in. De afdeling Scheepsveiligheid van de Federale Vereniging van Transport, Postlogistiek en Telecommunicatie (BG Verkehr) werd op de hoogte gebracht en vaardigde een bevel tot aanhouding uit totdat de klasse van het schip was bevestigd door het toezichthoudende classificatiebureau. Het Federal Bureau of Maritime Accident Investigation, het verkeerscontrolecentrum van Warnemünde en de havenautoriteit van Rostock werden op de hoogte gebracht. (Timsen, 20-12-2024. Foto: Frits Olinga. 28-8-2017, Delfzijl).

SCHELDEVLIET, IMO 1066881 (NB-323), General Cargo, 2.781 GT, 3.800 DWT, 28-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer Yizheng Yangzi CS926 (HOLLAND SY I2023-0254), te China a/b gezet van drijvend vrachtschip TARAMACH, 8-2024 vertrokken naar Kaohsiung met de sleepboot SALVAGE CHAMPION (IMO 7530444), 12-9-2024 gearriveerd te Kaohsiung. 18-10-2024 vertrokken van Kaohsiung naar Rotterdam, 15-1-2025 ETA te Rotterdam. 4-12-2024 passage Cape Town. 23-12-2024 passage Dakar. 31-12-2024 van Las Palmas, 10-1-2025 ETA te Rotterdam niet gehaald vanwege slecht weer.



SCHEVENINGEN (M841), 19-7-2023 gelegd bij Santierul Naval Giurgiu, de vierde in de serie van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen gebouwd door Kership voor de algehele hoofdaannemer Naval Group, 12-2024 te water gelaten, 29-12-2024 vertrokken van Constanta achter de sleepboot SEA LORD (IMO 8325119), naar Frankrijk om afgebouwd te worden, 20-1-2025 ETA te Concarneau, Frankrijk. 31-12-2024 passage Bosporus. 7-2026 geplande oplevering aan de Koninklijke Marine. (Afbeelding van het type-mijnenbestrijdingsvaartuig: Kership).



SEATRADE WHITE, IMO 9756092 (NB-322), 24-6-2014 in aanbouw voor J.T. Essberger G.m.b.H., 5-9-2016 te water gelaten onder bouwnummer YANGFAN CV22H-JT05, in aanbouw voor Hai Lu 1503 Ltd., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, 17-11-2016 (BV) opgeleverd door Yangfan Group Co. Ltd., 12-2016 geplande oplevering aan White Shipping Company N.V., Groningen, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, 6-12-2016 proefvaart, 7-12-2016 proefvaart, 8-12-2016 terug van de proefvaart en ten anker bij de kust, 15-12-2016 (e) opgeleverd aan Hai Lu 1503 Ltd., Liberia (D5LS2), in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V., Groningen. 24.905 GT, 9.207 NT, 22.380 DWT. 185,00 (175,97) x 30,01 x 16,50 x 9,000 meter. 5 ruimen 44.771 m³. 19 kn. 17.799 EPK, 13.100 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2790, 97 rpm., MAN B&W 6G60ME-C9.5, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd. 16-12-2016 van de ankerplaats naar Zhoushan. 18-12-2016 van Zhoushan richting Shanghai, 18-12-2016 ETA te Shanghai. 20-12-2016 diverse koersen ten oosten van Shanghai. 23-12-2016 te Shanghai. 24-12-2016 van Shanghai naar Qingdao, 25-12-2016 ETA te Qingdao. 25-12-2016 ten anker bij Qingdao. 27-12-2016 van Qingdao naar Napier, 12-1-2017 ETA te Napier. 2020 in charter bij CMA CGM

S.A., Marseille. 10-2024 verkocht aan CMA CGM S.A., Marseille. 8-12-2024 bij Damen Verolme, Botlek, vlag Malta (9HA6163), 21-12-2024 herdoopt CMA CGM WHITE. (Foto: Jan van Oost, 28-6-2019).

UBC MANZANILLO, IMO 9583043 (NB-294), 10-12-2008 (GL) kiel gelegd, 20-6-2011 te water gelaten, 10-11-2011 (GL) opgeleverd als UBC MANZANILLO door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd. aan UBC Manzanillo B.V., Groningen, in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer en Feederlines B.V., Groningen. Roepsein PCNF, 5.630 GT, 7.805,02 DWT. 16-2-2017 gearriveerd te Tuzla, Turkije. 16-2-2017 (e) verkocht aan Nova Lynn Limited, Lugano, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4501, 16-2-2017 (e) in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Nova Ship Tech S.A., Lugano, 21-2-2017 (mt) te Tuzla herdoopt SIDER MANZANILLO. 2-3-2017 van Tuzla naar Istanbul. 21-7-2017 thuishaven: Madeira, vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQIR5. 17-10-2019 (RI) verkocht aan M.S. "Elbaland" G.m.b.H. & Co. K.G., thuishaven: Madeira, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Schiffahrtskontor Tom Wörden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, 17-10-2019 te Crotone, Italië herdoopt MANISA ALENA. 29-4-2022 (F) herdoopt OSLO BULK 11. 9-2024 vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2HZ4.

UBC MARACAIBO, IMO 9583055 (NB-291), 10-12-2008 kiel gelegd, 11-2011 gedoopt UBC MARACAIBO, 24-2-2012 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing aan Beheermaatschappij m.s. UBC Maracaibo B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen en Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer. Roepsein PCNG, 5.630 GT, 7.814,62 DWT, 4.080 EPK, 11,5 kn. 2-2017 (GL) verkocht aan Nova Ellis Limited, Lugano, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4503, in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano, 8-2-2017 (vf) te Mobile (USA) herdoopt SIDER MARACAIBO. 21-6-2017 (e) in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Nova Ship Tech S.A., Lugano. 8-2017 thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (International Shipping Register of Madeira (MAR)), roepsein CQIS2. 5-9-2019 (e) verkocht aan ms 'Kealand' G.m.b.H. & Co. K.G., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (International Shipping Register of Madeira), roepsein CQIS2, in beheer bij Schiffahrtskontor Tom Wörden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, 5-9-2019 herdoopt MANISA AURORA. 18-3-2022 herdoopt OSLO BULK 12. 9-2024 vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2HZ5.



UKPIK, IMO 9468114, General Cargo Ship, te water gelaten bij Jiangxi Jiangzhou Union Shipbuilding Co. Ltd. (JZ1020) als BELUGA FLASHLIGHT voor Beluga Shipping "JZ1020" G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, Beluga Shipping G.m.b.H., 2011 tijdens de bouw ging Beluga failliet, 24-5-2011 verkocht aan Schiffsbetriebsgesellschaft Grima m.b.H., Liberia, 24-5-2011 in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 10-2011 verkocht aan Iskandar Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Asian Shipmanagement Corp. en Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 11-2011 opgeleverd als BBC IDAHO aan Iskandar Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Asian Shipmanagement Corp. en Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 9.611 GT, 4.260 NT, 12.575 DWT. 665 TEU. B 21.951,09 m³. 2 kranen van 180 ton SWL.. 14 kn. 138,07 x 21,00 x 11,00 x 8,000 meter. 7.342 EPK, 5.400 kW, 6 cyl, 4 tew, Mak 6M43C. Zusterschip: HEERENGRACHT. 15-2-2014 in beheer bij International Maritime Advisor, Liberia, 11-2014 herdoopt ISKANDAR. 27-4-2015 verkocht aan Glamour Shipping Ltd., Liberia, 27-4-2015 in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. en Ems-Leda Shipping G.m.b.H., 4-2015 herdoopt IDAHO. 2-2016 herdoopt BBC UTAH. 21-11-2017 verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Rhaudermoor", Liberia, in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. en Ems-Leda Shipping G.m.b.H. 10-12-2018 in

beheer bij Briese Dry Cargo G.m.b.H. & Co. K.G. 6-2024 verkocht aan Transport Ukpik Inc., Canada, roepsein A8SX7, 6-2024 herdoopt UKPIK. 12-2024 thuishaven: Amsterdam, roepsein PIWZ. (Foto: Henk de Winde, 9-11-2024, 't Killetje, Breskens).



VALIANT, IMO 7624348 (NB-224), 15-9-1977 opgeleverd door Scheepsbouwwerf & Reparatiebedrijf Gebr. Sander B.V., Delfzijl (275) als VALIANT aan Rederij "Valiant", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen. 2-2003 (e) verkocht aan Skymar Shipmanagement, Antigua and Barbuda, in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd., 17-3-2003 (e) herdoopt SUN. 20-3-2003 (e) verkocht aan Sun Ship Management Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd. 2005 in beheer bij Etna Denizcilik İç ve Dış Ticaret, Istanbul. 2007 verkocht aan Seven Hill Marine Trade Ltd., Georgië, in beheer bij Etna Denizcilik İç ve Dış Ticaret, Istanbul, herdoopt SUN-S. 2008 vlag: Moldavië. 11-8-2011 tijdens een reis van Gulluk, Port of Izmir naar Kherson, Oekraïne, geladen met 2.940 ton in bulk, om 05:18 uur aan de grond gelopen in de Straat van Canakkale t.h.v. Nara Point, stand-by door de sleepboot SÖNDÜREN-4 (IMO 7531711), de kapitein van de SUN-S probeerde op eigen kracht vlot te komen, volgens de autoriteiten bestond er geen bedreiging van het milieu. 13-2-2013 (e) in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 5-2013 (e) vlag: Vanuatu, 5-2013 (e) herdoopt SUN H. 22-4-2014 (e) verkocht aan Lucio Shipmanagement Co., Vanuatu, roepsein YJTF9, in beheer bij Iasonas Chartering S.A., Piraeus, 22-4-2014 (e) herdoopt TRANI. 18-5-2015 (mt) vertrokken van Istanbul met bestemming Gavrión, Andros, Griekenland. 6-2015 (e) verkocht aan BRT Shipping S.A., Comoros, roepsein D6A2053, in beheer bij BRT Shipmanagement Ltd., Varna, 6-2015 (e) herdoopt AHTI R. 11-6-2015 tijdens een reis van Istanbul naar Gavrión in Straat Kafireas, op 2 mijl van Kaap Kafireas, machineschade opgelopen, assistentie van een sleepboot gevraagd, voordat de sleepboot CHRISTOS VI (MMSI: 239564600) van Spanopoulos Salvage S.A. arriveerde had de bemanning de storing verholpen, bij Kypri ten anker gegaan voor inspectie, 13-6-2015 ten anker bij Gavrión. 15-10-2015 verkocht aan Palazzo Shiptrade S.A., Comoros. 16-1-2016 bij vertrek van Piraeus in slecht weer in aanvaring gekomen met m.s. LA JOIE, beide schepen hadden een loods aan boord, de schepen liepen schade op maar er was geen lekkage en zijn aangehouden voor onderzoek. 22-3-2016 verkocht aan D Sea Carrier Shipping Co., 3-2106 te Perama onder de Griekse vlag gebracht, roepsein SVA6956, 3-2016 herdoopt MASTRONIKOS. 26-11-2020 tijdens een reis van Nea Karvali naar Kalamaki, Korinthe, geladen met 2.003 ton kunstmest, aan de grond gelopen op zanderige ondiepten in het gebied van Ammoglossa, Keramoti, Kavala, een patrouilleboot en een sleepboot werden ingezet om te helpen, het schip kon worden losgetrokken en geëscorteerd naar de haven van Keramoti. De havenautoriteit van Kavala verbood het schip om te varen tot de overlegging van een certificaat voor klasseonderhoud door het aanwezige classificatiebureau. Er werden geen gewonden of vervuiling gemeld. 4-11-2014 te Laurium, Griekenland gecontroleerd door Paris MoU, 30 gebreken geconstateerd, 5 dagen uit de vaart. 12-11-2024 verkocht aan Palazzo Shiptrade S.A., Piraeus, 11-2024 vlag Togo (5VJD5). 31-12-2024 ten anker bij Lesbos met bestemming Aliğa. (Foto: Bob van Raad, 11-6-1996, Nieuwe Waterweg (nu Het Scheur genaamd) t.h.v. Rozenburg).

VOORNEDIJK, IMO 9346706 (NB-306), 1-2-2005 contract, 14-12-2007 kiel gelegd, 22-6-2008 te water, 8-1-2009 (BV) opgeleverd door Chowgule and Company Pvt. Ltd., Shipbuilding Division Loutulim, Goa (177) als VOORNEDIJK aan Beheermaatschappij m.s. Voornedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia

Shipmanagement B.V., roepsein PBOW, 2.984 GT, 1.551 NT, 4.450 DWT, 89,95 (84,94) x 14,40 x 7,85 x 5,800 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.A.K. 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. and Company K.G., Kiel NE-06, 11,5 kn., de eerste reis ging van Mundra/Kandla, Golf van Kutch, India naar Thessaloniki, Griekenland met een lading sojabonen, 31-1-2009 passage Port Said op de eerste reis. 6-2023 verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 12-6-2023 gearriveerd te Sharpness. 17-6-2023 (F) thuishaven en vlag: St. Johns-Antigua and Barbuda, roepsein V2RB4, 17-6-2023 herdoopt CELTIC ENDEAVOUR. 16-12-2024 tijdens een reis van Terneuzen naar Vierow, Duitsland, om 23:23 uur, kreeg de CELTIC ENDEAVOUR een motorstoring bij het binnenvaren van de oude zuidelijke sluis op het Noord-Oostzeekanaal te Brunsbüttel, kreeg daarna de opdracht om af te meren bij de palen van het spoorwegstation in de kanaalhaven van Brunsbüttel voor onderzoek en reparaties. 19-12-2024 vertrokken naar Mukran.



WADDENZEE, IMO 8411566 (NB-302), 19-4-1985 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V. (70) als WADDENZEE aan Zevenster B.V., Harlingen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V., 1.860 BRT. 1999 verkocht aan Marrow Star C.V., in beheer bij Flagship Management B.V., herdoopt MARROW STAR. 2000 verkocht aan Atlantic Surprise Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., herdoopt ATLANTIC SUN. 2005 verkocht aan Pro Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Dominica, 11-3-2005 bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert overgedragen en herdoopt BALTIC SUN. 16-9-2005 t.h.v. de Scheurkade een black-out gehad en ten anker gegaan, door de sleepboten SMIT FINLAND en de THAMESBANK naar de Maashaven gebracht. 2006 verkocht aan Maya Shipping Ltd., Dominica, in beheer bij United Marine Management Ltd., 19-4-2006 (e) herdoopt MEGA. 2-4-2007 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 8-10-2007 (e) verkocht aan Tera Shipping Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn, 8-10-2007 (e) herdoopt TERA. 2-7-2009 verkocht aan Link Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn. 5-2013 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4857. 11-2014 verkocht aan Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, vlag: Moldavië, roepsein ERYI, in beheer bij Success M&S Maritime SA., Piraeus. 2016 vlag: Democratische Republiek Congo (ZAR), roepsein 9OAH. 2016 vlag Congo illegaal en later vermeld als vlag: onbekend. 2-2017 vlag: Panama, roepsein 3FCI7, 5-2-2017 (e) in beheer bij Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, 2-2017 herdoopt NS TERA. 3-1-2019 te Antikyra, Griekenland in de Gulf of Corinth door een technische storing in aanvaring gekomen met de gemeerde bulkcarrier DELPHI RANGER (IMO 9438054, 2009, 31.130 GT, manager: Safbulk Maritime S.A.), beide schepen liepen schade op zijn te Antikyra geïnspecteerd. 6-1-2018 m.s. DELPHI RANGER naar Piraeus. 8-1-2018 m.s. NS TERA te Perama. 23-2-2022 thuishaven en vlag: Banjul-Gambia (C5J138). 3-2022 correctie: de vlag Gambia geschrapt en vlag: onbekend. 4-2022 vlag: Gambia (C5J138). 6-2022 (e) vlag: Gambia: vals. 2022 verkocht aan J&N Brothers Ltd., Piraeus, vlag: Gambia (C5J138), 6-9-2022 (F) herdoopt JN BROTHERS. 22-2-2023 vertrokken van Bartin, Turkije naar Novorossiysk. 24-2-2023 na een technische storing ten anker bij Sinop voor het uitvoeren van reparaties, 26-2-2023 van Bartin, Turkije naar Novorossiysk. 27-2-2023 (e) in de vaart

gebracht. 12-2024 herdoopt MENESSA. (Foto: Marcel Coster, 30-7-2014 vanaf de Ankerplaats naar de Vlothaven, Amsterdam).

ZUIDERZEE, IMO 8315499 (NB-310), 21-3-1984 te water gelaten, 7-5-1984 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (68) als ZUIDERZEE aan C.V. m.s. "Zuiderzee", Delfzijl, in beheer bij Noordlijn Holding B.V. 1.860 BRT, 3.025 DWT. 1988 verkocht aan C.V. Rederij m.s. Zuiderzee, Rotterdam, in beheer bij Schöning B.V. 1988 verkocht en herdoopt MAELO. 1992 herdoopt SENA. 1994 verkocht aan m.s. "Euklid" Reederei K.G. Eidinger & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij Rhein-Maas und See Schifffahrtskontor (Hamburg) G.m.b.H., 1994 herdoopt EUKLID. 2007 verkocht aan Karl Meyer Shipping International G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, 20-8-2007 (GL) herdoopt GOTLAND. 13-7-2009 thuishaven en vlag: Stade-Duitsland. 12-2014 verkocht aan Silver Castle Ltd., Panama, in beheer bij Savros Marine Services Ltd., Istanbul, herdoopt GOTLAND 1. 18-1-2015 (e) verkocht aan İyem Asya Nakliyat Ve Ticaret Ltd. Şti., Trabson/Çarşıbaşı, Turkije, roepsein TCA3433, 1-2015 (e) herdoopt EMHANI ANA.17-12-2018 (e) verkocht aan Voyager Global Trade & Trans, Rostov-na-Donu, Rusland, vlag: Togo, roepsein 5VHF2, in beheer bij RostShipService Ltd., Rostov-na-Donu, herdoopt PAL PALYCH. 22-7-2019 verkocht aan Pawell Shipping Co. LLP, vlag: Kameroen, roepsein TJMC40, in beheer bij RostShipService Ltd., Rostov-na-Donu, 7-2019 herdoopt PAWELL. 22-2-2020 (F) vlag: Syrië, roepsein YKSR. 12-9-2023 verkocht aan Cometa Shipping Ltd., Istanbul, 14-9-2023 (F) vlag: Kameroen, roepsein TJM5203, 14-9-2023 herdoopt COMETA. 16-12-2024 van Kartal Anchorage, Turkije naar de sloop. 27-12-2024 (MT) op Aliğa Anchorage.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



“Nieuws en foto's van de Nederlandse zeescheepvaart, tewaterlating op 21 december 2004”

Zaterdag 21 december was het 20 jaar geleden dat Bob van Raad is begonnen met zijn Koopvaardij-weblog. Bob, bedankt voor het vele nieuws en foto's die je verzorgde voor de doelgroep.

Op een paar maanden in dit voorjaar na, heeft hij dagelijks informatie gebracht over de Nederlandse koopvaardij. Na exact 20 jaar moest Bob er helaas mee stoppen omdat het te zwaar werd voor hem. De weblog blijft nog wel staan maar wordt niet meer bijgewerkt.

De bouwlijst van René Cornel is u te zien op <https://markprummel.nl/bouwlijst/>. Ook op het Kustvaartforum is de link geplaatst in de rubriek Nieuws van de Werven.



Schepen onder de vlag van Curaçao in december 2024.

8705656	1990	CALA PIANA	PJBV
8705668	1990	CALA PICCOLA	PJBZ
8705670	1991	CALA PEVERO	PJBX
8705682	1991	CALA PORTESE	PJBY
9797656	2018	ORANGE FROST	PJGY
8130875	1983	MIGHTY SERVANT 1	PJVZ
8130899	1984	MIGHTY SERVANT 3	PJWM
8512279	1987	TRANSSHelf	PJRR
8617938	1990	TARGET	PJCU
8902955	1991	TRUSTEE	PJIZ
8902967	1992	TRIUMPH	PJCS
9618783	2013	BOKA VANGUARD	PJBJ

Foto CALA PORTESE: Jan van Oost



ALEUTIAN, IMO 8111398 (NB-111), Research Vessel, 492 GT, 378 DWT. 5-10-1981 kiel gelegd, 27-3-1982 te water gelaten voor rekening van Western Geophysical Inc., U.S.A., 6-1982 opgeleverd door Vancouver Shipyards Co. Ltd. (103) als WESTERN ALEUTIAN aan Western Geophysical Co. of America, Pascagoula-U.S.A. (WRB2313) 198 BRT, 135 NRT, 378 DWT. 9 kn. 1.350 EPK, 933 kW, 2 x GM 12V-149, General Motors Detroit Diesel Div. 1993 verkocht aan Western Atlas International, Houston, Texas-U.S.A. 2000 verkocht aan Western US Marine S, de R.L., Panama (HO2210). 17-5-2001 (e) verkocht aan Sandy Coast Shipping B.V., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (J8B3251), in beheer bij Seaworx B.V., Den Helder, 9-7-2001 in dienst bij Seaworx B.V., herdoopt ALEUTIAN. 26-1-2004 verkocht aan Workshops Offshore B.V., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Seaworx B.V. 23-7-2004 in beheer bij Telco Marine B.V., Den Helder en Vroon Offshore Services B.V. 497 GT. 12-2004 in onderhandeling over verbouwing tot pijpenlegger bij "De Scheldepoort" te Vlissingen. 27-10-2007 verkocht aan Workshops Aleutian N.V., Ned. Antillen (PJCQ), in beheer bij Workshops Offshore B.V., Den Helder. 10-10-2010 vlag: Curaçao (PJCQ). 12-2014 opgelegd in de rivierdelta van de Niger bij Lagos, Nigeria.



AOKA MIZU, IMO 9190028 (NB-253), Floating Production/Storage/Offloading Units, 8-10-1998 te water bij Hitachi Zosen Corp., Ariake Works (1075), 9-1999 opgeleverd als AOKA MIZU aan Bluewater (New Hull) N.V., Willemstad-N.A. (PJEC) Tankbarge. 55.451 GT, 31.555 NT, 104.724 DWT. 241,29 (236,50) x 43,78 x 21,20 x 14,900 meter. 18 tanks, L 108.987 m3. 1999 opgelegd bij Sembawang Shipyard te Singapore. 2006-2008 gas processing, voortstuwing, Dynamic Positioning (DP) en accommodaties geïnstalleerd. 2008

ingezet op de Noordzee voor Nexen Petroleum UK Ltd. op het Ettrick Field. 2009-2016 gewerkt op Ettrick Field en Blackbird Fields op de Noordzee. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 4-9-2016 (e) opgelegd te Gdansk. 8-8-2017 gearriveerd op de Maasvlakte met de sleepboot SALVANGUARD, assistentie van de sleepboten RT ADRIAAN, SMIT CHEETAH, SMIT SEINE en SMIT HUDSON. 12-8-2017 met de sleepboot SALVANGUARD van de Maasvlakte naar Dubai, 29-9-2017 ETA te Dubai. 30-9-2017 te Dubai. 2017 te Dubai gedokt bij Dubai Drydocks World LLC om verbouwd te worden. 10-2018 verkocht aan Bluewater (Aoka Mizu) B.V., Curacao, in beheer bij Bluewater Ettrick Production (UK) Ltd., Aberdeen, Bluewater Services UK Ltd. en Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 11-10-2018 van Dubai naar Suez, 30-10-2018 ETA te Suez. 12-11-2018 te Algaciras, Spanje. 11-2018 van Algaciras naar Rotterdam, 25-11-2018 ETA te Rotterdam. 17-11-2018 passage Faro (8,5 kn). 23-11-2018 ten anker bij Scheveningen. 30-11-2018 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. te Rozenburg. 28-12-2018 vertrokken naar Aberdeen, 30-12-2018 ETA te Aberdeen. 30-12-2018 op locatie t.h.v. Montrose en Aberdeen. 31-12-2018 vertrokken naar zee, 3-1-2019 op Lancaster Field ten noorden van Schotland, 6-1-2019 naar Cromarty, Moray Firth. 15-1-2019 vertrokken naar locatie. 19-1-2019 van locatie naar Cromarty, Moray Firth. 28-1-2019 naar locatie. 30-1-2019 op Lancaster Field. Kreeg een contract met Hurricane Energy PLC voor werk op het Lancaster Field, ten westen van de Shetlands. 5-10-2023 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. (Foto: Teun van der Zee, 15-3-2009, Verolme).



BLEO HOLM, MO 8763452, Offshore Processing Ship, 28-11-1996 kiel gelegd, 1997 te water gelaten bij Hitachi Zosen-Ariake Works, Nagasu (1072), 1997 afgebouwd bij U.I.E. Scotland Ltd., Clydebank, 31-5-1997 opgeleverd als BLEO HOLM aan Bluewater Engineering N.V., Willemstad-N.A. (PJA). 55.412 GT, 119.000 DWT, 241,98 (232,00) x 42,03 x 21,20 x 14.880 meter, 14 tanks. 1998 verbouwd tot opslagtankschip voor offshore installaties. 4-1999 gemeten: 59.248 GT, 31.502 NT, 119.000 DWT. 1999 werkzaam op UKCS Block 13/28a op de Blake en Ross Fields, op ca. 62,5 mijl ten noordoosten van Aberdeen. 2000 verkocht aan Bluewater Bleo Holm N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Engineering B.V. 15-11-2005 in beheer bij Repsol Sinopec Resources U.K. en Bluewater Engineering B.V. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJA). (Foto: Bluewater).

Repsol Sinopec Resources UK Limited, JV-partner RockRose Energy en Bluewater (Floating Production) Limited kondigden in juni 2024 met genoegen de verlenging aan van het Bareboat Charter voor de BLEO HOLM FPSO. De nieuwe contractperiode liep tot 31 december 2024. Daarna kon Repsol Sinopec naar eigen goeddunken verdere verlengingen van telkens 1 jaar afsluiten.

BREIZ KLIPPER, IMO 8917211 (NB-288), 1991 opgeleverd door Yssel-Vliet Combinatie B.V. (246) als BREIZ KLIPPER aan Société des Copropriétaires Navire Breiz Klipper, Port aux Français, in beheer bij Compagnie Bretonne de Cargos Frigorifiques (COBRECAF). 2000 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 2004 ingebracht bij Jaczon Breiz Klipper B.V., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. 5-2006 verkocht door Jaczon B.V., Scheveningen aan Seatrade

Groningen B.V., 17-7-2006 (e) verkocht aan Breiz Klipper Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJQV, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-9-2009 vanaf Cuba gearriveerd te Willemstad, N.A. achter de sleepboot OLA van K.T.K., afgemeerd aan de CDM Reparatiekade om de defecte hoofdmotor te repareren. 16-8-2021 te Tripoli om verbouwd te worden tot veetransportschip. 31-8-2021 verkocht aan onbekende koper, geen vlagstaat. 25-10-2024 laatste positiewisseling te Tripoli. 12-2024 zend nog uit als BREIZ KLIPPER.

GLAS DOWR, IMO 9116620, Offshore Processing Ship, 13-7-1995 kiel gelegd, 20-12-1995 te water gelaten als NISSOS HERACLIA voor Glafki (Hellas) Maritime Cpo., Athene, 1996 verkocht aan Bluewater Engineering B.V., Panama (3FWU5), herdoopt GLAS DOWR, 8-3-1996 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd., Imari (944). tanker, 56.924 GT, 31.742 NT, 105.329 DWT. 14,5 kn. 14.719 EPK, 10.827 kW, 7 cyl, 2 tew, 620 x 2150, Sulzer, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. 28-3-1996 te Singapore. 2-5-1996 gearriveerd te Belfast om verbouwd te worden. 10-12-1996 te Tees. 1996/1997 verbouwd tot Offshore Processing Ship zonder eigen voortstuwing, 56.924 GT, 31.742 NT, 97.523 DWT. 240,99 (232,00) x 42,00 x 21,20 x 14,936 meter. 7 ladingtanks, L 119.599 m3. Vóór 30-7-1997 gearriveerd op Durward-Dauntless Field en ingezet als Storage Vessel. 1998 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. (PJZN). 13-7-1999 gearriveerd op de Tyne voor onderhoud en verbouwing. 9-1999 opgelegd. 2000 verkocht aan Bluewater (Glas Dowr) N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 25-6-2002 te Cape Town. 1-4-2003 van Cape Town. Vóór 10-7-2003 gearriveerd op Sable Field, ingezet als FPSO. 26-12-2008 te Cape Town. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJZN). 4-2013 verkocht aan Bluewater Glas Dowr B.V., vlag: Curaçao (PJZN). 12-3-2016 opgelegd.



HAEWENE BRIM, IMO 9123178 (NB-311), Offshore Processing Ship, 15-11-1994 contract, 16-3-1996 kiel gelegd, 1-7-1996 te water gelaten, 28-1-1997 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Koje (1160) als BERGE HUGIN aan P/R Berge Hugin D.A., Stavanger-Noorwegen, in beheer bij Bergesen d.y. ASA. Tankschip, 66.538 GT, 25.304 NT, 103.854 DWT, 16.314 APK, 12.000 kW, 4 x Wärtsilä 6R46. 1998 verkocht aan Navion Hugin AS & Bergesen d.y. Hugin Shipping AS, Aberdeen-U.K., in beheer bij Bergesen d.y. ASA. 1998 verbouwd tot opslagtanker. 66.538 GT, 103.854 DWT. 8-12-1998 gearriveerd Pierce Field en daar in gebruik als opslagtanker. 26-11-2001 verkocht aan Bluewater Haewene Brim N.V., 17-12-2001 onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, roepsein PJGO, in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen, herdoopt HAEWENE BRIM. 10-10-2010 vlag: Curaçao (PJGO). 23-9-2011 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 25-5-2016 in beheer

bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. 2-2019 verkocht aan Bluewater (Haewene Brim) N.V., Curaçao (PJGO) in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. 2-2019 verkocht aan Bluewater Haewene Brim B.V., Curaçao, in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp en Bluewater Services UK Ltd., Aberdeen. (Foto: Bluewater).



MUNIN, IMO 9130652 (NB-93), Offshore Processing Ship, 15-2-1997 te water gelaten, 28-6-1997 opgeleverd door Samsung H.I. Co. Ltd., Kojé (1183) als MUNIN aan Statoil Norge AS, Stavanger-Noorwegen (NIS), in beheer bij Sig. Bergesen d.y. ASA, Oslo en Government of the Kingdom Norway. Tankschip. 66.543 GT, 103.433 DWT. 14 kn. Dieselelektrisch. 29.528 EPK, 21.712 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 460 x 560, Wärtsilä 6R46, Oy Wärtsilä Ab, Turku. 13-7-1997 na oplevering bij Jurong yard te Singapore verbouwd tot Oil Production Ship. 1997 verkocht aan Navion Maritime AS, Stavanger-Noorwegen (NIS) (LIKT3), in beheer bij Sig. Bergesen d.y. ASA, Oslo en Navion AS en Government of the Kingdom Norway, 1997 herdoopt NAVION MUNIN. 3-12-1997 van Singapore, 27-12-1997 ingezet op Lufeng Field in de Zuid-Chinese Zee. Chinese Lufeng Development Company was voor 82% eigendom van Navion en voor 18% van APS (Advanced Production Systems, 50-50 van Statoil en Aker Maritime). 9-10-2001 verkocht aan Bluewater Munin N.V., Hoofddorp, vlag: Nederlandse Antillen (PJGN), in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 29-7-2002 herdoopt MUNIN, in gebruik als opslagtanker. 66.662 GT, 24.911 NRT, 103.433 DWT. 2004 verbouwd en externe toren geplaatst bij Sembawang Shipyard te Singapore. 2004 op Xijiang-veld in de Zuid-Chinese Zee, olieveld geëxploiteerd door Conoco Phillips. 4-2009 ingezet Lufeng Field voor eigenaar CNOOC, tot de tijd geëxploiteerd door StatoilHydro (75%) en CNOOC (25%). 16-6-2009 Lufeng Field gesloten. 2009 naar de Sembawang Shipyard te Singapore, aangepast voor werk te Huizhou, 120 kilometer ten zuidoosten van Hongkong in de Zuid-Chinese Zee, voor veldoperator CACT (CNOOC, Agip, Chevron, Texaco). De MUNIN werkte in dezelfde modus als in Xijiang: op DP en externe toren met een drijvende boei. 1-10-2010 vlag: Curaçao (PJGN). 11-2015 opgelegd te Brunei Bay. (Foto: Bluewater).

OCEANIX ORION, IMO 8321137 (NB-127), Supply Vessel, 551 GT, 460 DWT. 2-11-1984 opgeleverd door Vindholmen Offshore A/S, Arendal als KILINDONI aan Tanzania Coastal Shipping Line Ltd., Tanzania (LNMS). Deck Cargo Ship. 148 BRT, 400 DWT. 640 EPK, 471 kW, M.A.N. 1985 verkocht aan A/S Coaster, Noorwegen (LNMS), in beheer bij Det Nordenfjeldske D/S. 1089 in beheer bij Tanzania Coastal Shipping Line Ltd. 9-10-1990 in dienst gesteld als PELIKAAN A801 bij de Kon. Marine. Ingezet als logistiek ondersteuningsvaartuig van de Koninklijke Marine in het Caraïbisch gebied. 9-12-2005 uit dienst gesteld. 17-7-2006 verkocht door Ministerie van Defensie aan Oceanix Offshore B.V., Den Helder, in beheer bij Workshops Africa Ltd., Port Harcourt, Nigeria, 31-7-2006 (e) herdoopt OCEANIX ORION. 2006 in de vaart als Supply Vessel.

De oude PELIKAAN ging onder de naam OCEANIX ORION als ondersteuningsvaartuig voor de offshore opereren in de kustwateren van Nigeria. Het Helderse offshore bedrijf Oceanix Offshore B.V. kocht op 17 juli jongstleden het oude ondersteuningsvaartuig van de Koninklijke Marine. In een maand tijd maakte de nieuwe eigenaar het schip gereed voor vertrek, waarbij de afdeling Materieellogistiek van de Commandant der Zeemacht in het Caraïbisch Gebied de nodige ondersteuning leverde. In deze periode kreeg de nieuwe bemanning ook instructies van de marine over hoe om te gaan met de diverse technische systemen aan boord. Na vertrek van Marinebasis Parera meerde de OCEANIX ORION af aan de Mothetwerf om olie te laden. Na een laatste inspectie vertrok het schip naar zijn nieuwe werkgebied in Nigeria. De overtocht duurde 28 dagen. 17-7-2006 verkocht aan Oceanix Orion N.V., St. Vincent and Grenadines (J8B3518), in beheer bij Workshops Africa Ltd. 2-2007 in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. en Workshops

Africa Ltd. 6-2007 in beheer bij en Workshops Africa Ltd. 10-10-2010 vlag: Curaçao (PJUZ). 14-3-2014 in beheer bij Seateam Offshore Ltd. 1-2018 in beheer Oceanix Orion N.V. 2020 vlag onbekend. Al jaren opgelegd in de rivierdelta van de Niger bij Lagos, Nigeria.

WESTERN ORIENT, IMO 8123729 (NB-77), Research Vessel, 747 GT, 27-6-1981 opgeleverd door Weng Chan Eng. Co. (Pte.) Ltd., Singapore (V86) als WESTERN ORIENT aan Western Sea Services of Panama Inc., Panama (HO5478). 779 BRT, 269 NRT. 10 kn. 1.400 EPK, 1.030 kW, 2 x V12 cyl, 2 tew, 146 x 146, G.M. 12V-149, General Motors Detroit Diesel Div. 27-6-1981 verkocht aan Western Sea Service of Panama Inc., Panama (Western Geophysical Co. of America, Houston, Texas). 6-1996 nieuwe meting 747 GT. 17-5-2001 verkocht aan Sandy Coast Shipping B.V., Kingstown-St. Vincent and Grenadines (J8B2347), in beheer bij Seaworx B.V., Den Helder, herdoopt ORIËNT. 23-7-2004 in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder. 3-2006 verkocht aan Oceanix Orient N.V., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. en Workshops Africa Ltd. 2008 vlag N.A. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2016 vlag: onbekend. Laatst bekende positie: 22-7-2019 te Lagos, opgelegd in de rivierdelta van de Niger bij Lagos, Nigeria.

POLARIS, IMO 8111403 (NB-77), Research Vessel, 497 GT, 391 DWT, 13-10-1981 kiel gelegd, 24-4-1982 te water, 1982 opgeleverd door Vancouver Shipyard Co. Ltd., Vancouver (104) als WESTERN POLARIS aan Western Geophysical Co. of America, Pascagoula-U.S.A. (WRB2314). 198 BRT, 135 NRT, 391 DWT. 9 kn. 1.350 EPK, 933 kW, 2 x V12 cyl, 2 tew, 146 x 146, G.M. 12V-149, General Motors Detroit Diesel Div. NE-1981. 30-6-1982 verkocht aan Western Geco, New Orleans, Louisiana-U.S.A. 1993 verkocht aan Western Atlas International Inc., Houston, Texas-U.S.A. 1996 nieuwe meting 497 GT. 9-2000 verkocht aan Western U.S. Marine S. de R.L., Panama (HO2211), (Western Geophysical Co. of America, Houston, Texas - Westerngeco LLC). 2001 verkocht aan Sandy Coast Shipping B.V., 5-2001 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B2346), in beheer bij Seaworx B.V., Den Helder, 5-2001 herdoopt POLARIS. 23-7-2004 in beheer bij Vroon Offshore Services B.V. 24-3-2006 in beheer bij Workshops Africa Ltd. 2-2007 verkocht aan Oceanix Polaris N.V., St. Vincent and Grenadines, 2-2007 in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. en Workshops Africa Ltd. 5-2008 vlag: N.A. (PJZR). 10-10-2010 vlag: Curaçao (PJZR). 2014 in beheer bij Oceanix Polaris N.V. en Workshops Africa Ltd. 12-2014 opgelegd rivierdelta van de Niger bij Lagos, Nigeria. 2016 vlag: onbekend.

SEASPAK, MMSI 306040000, Curaçao (PJFL). Port Tender, 24,00 x 6,00 meter. Bevoorrading olievaten en smeermiddelen voor schepen ten anker op de rede.

SEA-TRADER, MMSI 306069000, Curaçao (PJUA), Tanker. 2024 in de vaart. Drinkwater bevoorrading voor schepen ten anker op de rede.

WHITE TIP, IMO 8982618, Utility Vessel, 147 GT, 1979 opgeleverd door Offshore Trawlers, Bayou La Batre Al (75) als TERRY BORDELON aan Bordelon Marine LLC, United States of America. 1990 herdoopt WES BORDELON. 2000 herdoopt R.E.B. BORDELON. 11-2014 verkocht door Bordelon Marine LLC, United States of America aan White Tip Off Shore N.V., Curaçao (PJVO), herdoopt WHITE TIP. 2017 gemeten 147 GT.

WHITE TIP I, IMO 8789975, Utility Vessel, 147 GT, 1980 opgeleverd als STEPANDT. 2011 vlag Venezuela. 2014 verkocht door onbekende kopers te Venezuela aan White Tip Off Shore N.V., Curaçao, 2011 herdoopt WHITE TIP I.

WHITE TIP II, IMO 8982632, Utility Vessel, 147 GT, 1980 opgeleverd door Offshore Trawlers, Bayou La Batre Al (93) als JIM BORDELON aan Bordelon Marine LLC, United States of America. 3-2015 verkocht aan White Tip Off Shore N.V., Curaçao (PJBf), herdoopt WHITE TIP II.

WHITE TIP III, IMO 8982620, Utility Vessel, 104 GT, 1981 opgeleverd door Offshore Trawlers, Bayou La Batre Al (118) als WILL BORDELON, aan Bordelon Marine LLC, U.S.A. (WBC7534). 12-2017 verkocht aan White Tip Off Shore N.V., Curaçao (PJBH), herdoopt WHITE TIP III. 12-2018 meting: 104 GT. (Foto: Kees Bustraan, 5-2-2018, Santa Anna Bay Willemstad, Curaçao met twee fenders van de Offshore Tanker VICTORIA, IMO 9398591). (Info: lijst R.G. Cornel, Bluewater, archief, enz.).

Valse vlag

Lloyd's List kreeg een kopie in handen van een frauduleus registratiecertificaat voor de vlag van Sint Maarten voor een "dark fleet-tanker", die daarvoor voer als CIMARRON (IMO 9255933), van malafide vlagregistratie-provider International Maritime Registries & Regulatory Inc.

Volgens de Nederlandse overheid bestaat er geen internationaal vlaggenregister voor Sint Maarten en zijn deze certificaten frauduleus.

Op 14 december 2024 werd een VALS registratiecertificaat voor de vlag van Sint-Maarten afgegeven voor een 20 jaar oude tanker, vol met spelfouten en onduidelijkheden. Lloyd's List kreeg een kopie van het

certificaat in handen nadat de vermeende nieuwe eigenaren dit hadden overlegd als bewijs dat het schip niet langer tot de Lloyd's List “dark fleet” behoorde.
Het certificaat voor de tanker, voorheen bekend als CIMARRON, toont aan dat deze is omgedoopt tot OCEAN KOI.

St. Maarten Islands



Certificate No: **PR300092**

Maritime Administration

St. Maarten Islands Maritime Administration

PERMANENT CERTIFICATE OF SHIP REGISTRATION

Issued under the provisions of National Maritime Act Cap 06:17,

NAME OF VESSEL	IMO NUMBER	PORT OF REGISTRY
OCEAN KOI	9255933	ST. MAARTEN
CALL SIGN	OFFICIAL NUMBER	CLASSIFICATION SOCIETY
PJS10	0906241267	LUCDRA CLASS

Vessel Particulars:

OWNER'S NAME & ADDRESS	XIANG HANG MARINE COMPANY LIMITED AJELTAKE ROAD, AJELTAKE ISLAND, MAJURO, MARSHALL ISLAND MH96960		
PREVIOUS NAME	CIMARRON	PREVIOUS NATIONALITY	ST.MAARTEN
LENGTH	228.60 Mtr	BREADTH	32.20 Mtr
DEPTH	20.60 Mtr.	DEADWEIGHT (TONS)	72735.00 MT
GROSS TONNAGE	41589.00 MT	NET TONNAGE	20923.00 MT
YEAR OF BUILT	2004	VESSEL TYPE	OIL TANKER
BUILDER & PLACE OF BUILT	DALIAN SHIPYARD CO., LTD, CHINA	MATERIAL:	STEEL
ENGINE TYPE/POWER(Kw)	DIESEL/12240kW	ENGINE MAKE/MODEL	MAN B&W 6S60MC

Remarks if any

REGISTERED UNDER GUIDELINES PROVIDED & ACCEPTED.

PLACE OF ISSUE:

SIMPSON BAY

DATE OF ISSUE:

14.12.2024

VALID UNTILL:

13.06.2025



MARITIME REGISTRAR

For authentication of the certificate:
www.msta-registry.com /E.mail:tech@msta-registry.com

Ctrl No:0892MS

Het certificaat werd uitgegeven door International Maritime Registries & Regulatory Inc., dat bekend staat onder de afkorting MSTA Registry, op 14 december 2024.
Op de website van het bedrijf staat dat het gevestigd is in Beverly Hills, Californië. Het opgegeven telefoonnummer wordt beantwoord door een makelaar.

Het certificaat vermeldt dat het afkomstig is van "St. Maarten Islands", ook al is St. Maarten Island slechts één eiland. Het vermeldt ook dat het is uitgegeven door de "St. Maarten Islands Maritime Administration", terwijl het zegel onderaan het document verwijst naar "St. Maarten Island Maritime Administration".

Het schip is "geregistreerd volgens de richtlijnen die zijn verstrekt en geaccepteerd (sic)", voegt het certificaat toe. Het classificatiebureau wordt gegeven als LUCDRA-klasse waarvoor geen erkende organisatie kan worden vastgesteld.

De tanker lag op de scheepswerf Zhejiang Haizhou in de haven van Zhoushan te China. Uit AIS gegevens blijkt dat het schip de Chinese wateren al minstens 12 maanden niet meer heeft verlaten.

OCEAN KOI, IMO 9255933, Crude Oil Tanker, 41.589 GT, 20.923 NT, 72.768 DWT, 2004 opgeleverd door Dalian Shipyard Co. Ltd. als STENA COMPANION aan Northern Marine Management Ltd., Liberia, in beheer bij 15-1-2004 in beheer bij Northern Marine Management USA LLC. 6-2004 vlag: Bermuda. 22-11-2009 in beheer bij Gener8 Maritime Management en Anglo-Eastern Shipmanagement. 12-2009 herdoopt GENER8 COMPANION. 8-2015 herdoopt GENER8 COMPANION. 30-11-2018 verkocht aan PRAYATI SHIPPING PVT. LTD., 11-2018 vlag: Palau, 30-11-2018 in beheer bij Sharva Shipping Inc., 11-2018 herdoopt COMPANION. 4-2019 herdoopt ROVINA. 10-2019 vlag: Comoros. 8-11-2019 in beheer bij Tanker Expert Ship Management. 5-2020 vlag: Panama, 9-5-2020 in beheer bij Darya Shipping Pvt. Ltd., 5-2020 herdoopt TANIA. 4-9-2020 verkocht aan Finias Shipping Inc, Panama, in beheer bij Sun Shine Ship Management Pvt. Ltd., Haryana, India, 9-2020 herdoopt DAISY 2. 8-2022 vlag: Tanzania. 2-2023 vlag: onbekend. 4-2023 vlag: Kameroen (TJM0158). 8-2023 herdoopt CIMARRON. 14-12-2024 (vals certificaat) van vlag; Sint Maarten (PJS10), herdoopt OCEAN KOI. (NB: deze naam nog niet gezien).



SCHEEPVAARTBEDRIJF VAN DAM

Van Dam Shipping te Farmsum is een familiebedrijf met haar kennis en ervaring in de short sea shipping en binnenvaart. Jan van Dam heeft jaren lang ervaring als eigenaar en scheepsmanager van vrachtschepen, hierin is Jan al meer dan 30 jaar succesvol.

In december 2024 sloten Scheepvaartbedrijf van Dam en Kon. Wagenborg een overeenkomst om de acht schepen over te nemen door Wagenborg, dat zal in 2027 effectief worden. Wel blijven Jan van Dam en zijn dochter Elise het beheer, bemanning en technisch beheer voeren over de acht schepen. (Foto: Ruud Coster, 12-6-2017, IJmuiden).

ANDREA, IMO 9350939 (NB-130), casco gebouwd bij Ceskoslovenska Plavba Labska A.S. (CSPL) te Decin, Tsjechië, 20-7-2006 dekhuis geplaatst te Kampen, 6-11-2006 gearriveerd te Delfzijl vanuit Kampen, 7-11-2006 proefvaart op de Eems, 10-11-2006 te Delfzijl gedoopt ANDREA door mevrouw Andrea Slager (echtgenote van de vaste kapitein van de familie Van Dam, Peter Slager), 14-11-2006 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V. te Kampen (1009) aan C.V. "Andrea", Spijk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor J. van Dam, Spijk Roepsein PHGZ, 2.437 GT. 15-11-2006 gearriveerd te Harlingen om zout te laden voor Joutseno, te Berne, Duitsland 5 reddingboten aan dek geladen voor Helsinki.

ANKIE, IMO 9331359 (NB-212), type Icerunner 3650, casco gebouwd door Shipyard Leda D.O.O., Korcula, Kroatië, 18-11-2006 te water gelaten, 21-12-2006 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN, 21-12-2006 vertrokken achter de sleepboot IJSLAND van B.T.S. B.V., Schiedam naar Kampen voor afbouw bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 1207, 23-4-2007 korte proefvaart op de Eems en kompas stellen, 24-4-2007 proefvaart op de Eems, 26-4-2007 opgeleverd aan C.V. "Ankie", Spijk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor J. van Dam, Spijk, roepsein PHKA. 2.437 GT, 157 TEU, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20. 26-4-2007 vertrokken van Delfzijl voor de eerste reis naar Stevens Pier, Denemarken om kalk te laden voor Kemi, Finland. 27-4-2007 passage Brunsbüttel op de eerste reis.

CAROLINA, IMO 9382748 (N143), type Super Saimax, 4-8-2007 te water gelaten bij Ceskoslovenska Plaba Labska S.A. (CSPL), Decin, Tsjechië, besteld bij Peters Shipyards B.V. te Kampen onder bouwnummer 1010, 24-10-2007 casco gearriveerd te Harlingen, vandaar naar Kampen voor afbouw bij Peters Shipyards B.V. te Kampen, 4-2-2008 verhaald van Kampen naar Harlingen, 5-2-2008 proefvaart en gearriveerd te Delfzijl, 7-2-2008 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 14-2-2008 in de Buitenhaven te Delfzijl gedoopt CAROLINA door mevrouw Carolina van Dam-Straver en opgeleverd aan C.V. Carolina, Spijk, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam te Delfzijl (J. van Dam) Roepsein PHMZ, 2.396 GT, 3.200 DWT, 132 TEU, 82,50 (80,86) x 12,50 x 8,00 x . meter, Caterpillar 3512.

ELISE, IMO 9454462 (NB-182), 8-10-2007 te water gelaten te Istanbul als FUTURE voor rekening van Genka Guc Sistemleri, Istanbul-Turkije, in beheer bij Trans KA Tankers, 7-11-2007 opgeleverd door Ustamehmetoğlu Gemi Tersanesi, Zonguldak, Turkije (174) als ELISE aan C.V. Elise, Delfzijl, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2DC7, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam te Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V. 1.796 GT, 958 NT, 3.075 DWT, 79,94 (77,29) x 12,50 x . x 4,800 meter, 11.549 EPK, 1.140 kW, MAK 6M20, 11 kn. De eerste reis ging naar Mudanya aan de Zee van Marmare om magnesite te laden voor River Tees.



LEONIE, IMO 9331361 (NB-138), type "Icerunner", 11-3-2007 gedoopt LEONIE door Leonie van Dam (dochter van het echtpaar Jan en Ankie van Dam, 15-3-2007 te water gelaten bij Shipyard Leda D.O.O. te Korcula, Kroatië, afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 1208, 2.528 GT, 3.638 DWT, 89,99 (84,95) x 12,50 x 8,00 x . meter, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, 3-9-2007 vanaf Kampen gearriveerd te Harlingen, 11-9-2007 gearriveerd te Harlingen na proefvaart, 13-9-2007 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen opgeleverd aan C.V. "Leonie", Spijk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor J. van Dam, 13-9-2007 vertrokken van Harlingen met een lading zout met bestemming Mäntyluoto. (Foto: M. Coster, 25-7-2012, naar de Middensluis met bestemming Minervahaven).

LIANNE, IMO 9422275 (NB-135), gebouwd te Turkije, in aanbouw genomen als MAYA-2 voor Genka Guc Sistemleri, in beheer bij Trans Ka Tankers, Istanbul, 4-4-2007 opgeleverd aan C.V. "Lianne", Spijk, in

beheer bij Scheepvaartbedrijf Van Dam, Spijk, vlag: Antigua & Barbuda, in bevrachting van Wagenborg Shipping B.V., genoemd naar de jongste dochter van kapitein Otto Kuiper van Scheepvaartbedrijf Van Dam, 1.796 GT, 958 NT, 3.075 DWT, 80,28 x 12,50 meter, 1.140 kW, Mak 6M20, 11 kn., 7-4-2007 vertrokken van Istanbul naar Izmir om te laden voor Sevilla.

SUSANNE, IMO 9279006 (NB-102), 1C-ijswersterkte multi-purpose schip, type "Maxima", 8-11-2003 ondanks de lage waterstand te water gelaten bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen (1001), 1-2004 proefvaart vanaf Harlingen, 8-1-2004 vanaf Harlingen gearriveerd te Delfzijl dezelfde dag proefvaart op de Eems, 9-1-2004 te Delfzijl gedoopt SUSANNE door mevrouw A. van Dam Kwakernaat en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Susanne", Spijk (PCBF) (J.H.M. van Dam). 2.409 GT, 3.701 DWT, 82,50 x 12,50 x . x 4,800 meter, 96 TEU. 11,3 kn. 1.249 kW, Caterpillar 3512. 12-1-2004 vertrokken op de eerste reis.



SYLVIA, IMO 9454383 (NB-147), gebouwd als TIME 1 voor rekening van Trans Ka Tanker Management Co., Turkije, 22-4-2008 herdoopt SYLVIA, 26-5-2008 te Eregli opgeleverd door Ustamehmetoglu Gemi Tersanesi Kemal-Adem, Zonguldak (3) aan C.V. Sylvia, St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor J. van Dam Roepsein V2DP2, 1.849 GT, 959 NT, 3.075 DWT, 1.549 EPK, 1.140 kW, MAK6M20, 11 kn. 1-7-2008 tijdens een reis met staalrollen van Turkije naar Bayard in Dinteloord, tijdens één van de testen die het schip moest uitvoeren om haar Rijnattest te verwerven, bij de Volkeraksluizen op een zandbank gelopen, door Bergings- en Transport Mij. B.T.S. B.V. vlot gebracht. (Foto Ruud Coster, 25-7-2012, vanuit de middensluis, IJmuidenaar zee).

De bestelde schepen voor Vertom in India

De order die Vertom in november plaatste voor vier schepen bij Chowgule Shipyards (NB-323) zijn in aanbouw als:

CHOWGULE C-332, IMO 1099682, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 11-2024 besteld onder bouwnummer CHOWGULE C-332, 30-6-2027 geplande oplevering aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag: Nederland.

CHOWGULE C-333, IMO 1099694, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 11-2024 besteld onder bouwnummer CHOWGULE C-333, 30-11-2027 geplande oplevering aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag: Nederland.

CHOWGULE C-334, IMO 1099709, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 11-2024 besteld onder bouwnummer CHOWGULE C-334, 30-4-2028 geplande oplevering aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag: Nederland.

CHOWGULE C-335, IMO 1099711, General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 11-2024 besteld onder bouwnummer CHOWGULE C-335, 30-9-2028 geplande oplevering aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag: Nederland.



Chemgas blijft bij Reederei Jaegers GmbH

De Franse Sogestran Group gaat de Duitse Reederei Jaegers overnemen. Het gaat om de vloeibare bulktransport-activiteiten van het meer dan honderd jaar bestaande Duitse bedrijf. De transactie wordt in het eerste kwartaal van 2025 afgerond. De gastankvaartrederij Chemgas maakt geen deel uit van de overname.

De Sogestran Groep is de grootste aanbieder van vervoer over water in Frankrijk. Dochterbedrijf CFT (Compagnie Fluviale de Transport) is actief op de Seine, Rhône en Loire. Buiten eigen land opereren dochterondernemingen Camaro (containers via de Rijn), CFT Danube (brandstoffen via de Donau, tussen Oostenrijk en Servië) en CFT Luxembourg (biobrandstoffen in België). Verder zijn er de joint ventures Asphatrans (bitumentransport op de Rijn, een 50/50-partnerschap met Reederei Jaegers) en LNG Shipping (transport van conventionele brandstoffen en LNG in de ZARA-regio, 50/50 met Victrol).



De eigenaren van Reederei Jaegers Group (opgericht in 1919), de families Jaegers en Valentin, besloten het bedrijf te verkopen om zich volledig te kunnen richten op hun gasactiviteiten met het Nederlandse Chemgas Shipping. Managing Partner en meerderheidsaandeelhouder Gunther Jaegers: “We zijn ervan

overtuigd dat het Franse familiebedrijf de beste voorwaarden heeft om onze visie en waarden die we hebben opgebouwd voort te zetten en het bedrijf naar een succesvolle toekomst te leiden.” (Info: De Binnenvaartkrant e.v.a. Foto’s SEFARINA en EILTANK 22: Teun van der Zee).



Subscribe for free
on tugezine.com

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



De familie HEBO, Bonn & Mees en Lekstroom groeit verder

Onderwerpen: Bonn & Mees, HeavyLiftNews, HEBO, Lekstroom, Marine People, pushers en tugs, succesvolle samenwerking, VKV Service B.V.

Uitbreiding van het gezin!

Op vrijdag 20 december 2024 hebben de eigenaren van Marine People (HEBO en Bonn & Mees) een meerderheidsbelang genomen in sleep- en duwbedrijf VKV Service B.V.

VKV Service wordt geen onderdeel van Marine People, maar een zusterbedrijf van HEBO, Bonn & Mees en Lekstroom.

Deze strategische keuze versterkt de positie van zowel VKV Service als Marine People in de Rotterdamse haven en de maritieme industrie en biedt nieuwe kansen voor groei en innovatie.

VKV Service, bekend om haar uitgebreide vloot van pushers en tugs tot 2600 pk en betrouwbare operaties binnen de sector, zal haar activiteiten onder eigen naam voortzetten.

De dagelijkse leiding blijft in handen van de huidige directie en hun team, zodat klanten kunnen blijven rekenen op de kwaliteit en deskundigheid die ze gewend zijn.

Beide bedrijven kijken uit naar een succesvolle samenwerking en de synergieën die daaruit zullen voortvloeien. (VKV Service, 23 december 2024).

VKV Service B.V. is in 1999 gestart met twee duw- en sleepboten en is zeven dagen per week 24 uur per dag bereikbaar. Met eigenaren uit een schippersfamilie, een hecht team en de bemanning met kennis van de scheepvaart in de breedste zin van het woord, is VKV Service gegroeid tot een bedrijf met een aardige vloot. “Niet lullen maar poetsen”.

De vloot bestaat uit 8 sleep- en/of duwboten, diverse pontons en ook werkschepen. Alle soorten bokken, kranen en pontons kunnen worden getransporteerd, maar ook kan bij het in- en uit- dokken worden begeleid; De dienstverlening van VKV Service is all round.



**DUWVAART EN
SLEEPVAART
PROFESSIONALS**

Duw- sleepboten van VKV Service B.V.



WALVIS, 02335680, 2013 gebouwd door Kladovo Shipyard, Kladovo, opgeleverd door Trico Shipyard B.V., Rotterdam (076) als WALVIS aan Orient Duwvaart B.V., Rotterdam. 2 x 1.300 PK, Caterpillar C32 Acert electronic, BP 30 ton.

ANNA MARIE, 02318905, 1989 gebouwd door Scheepswerf Bijholt B.V., Foxhol, opgeleverd door Damen Shipyard B.V., Gorinchem (8673) als ANNA MARIE aan Graan Elevator Maatschappij B.V., Rotterdam., 2 x 670 PK, Caterpillar, BP 14 ton.

AREND, 02316425, 1981 opgeleverd door Scheepswerf Van Gelder, Gorinchem (8614) als PANTA RHEI. 1987 herdoopt ELMAR. 1998 herdoopt SALVÉ. 2008 herdoopt ALANY. 2010 herdoopt AREND. 2 x 500 PK, Caterpillar, BP 14 ton.

PATRIJS, 02336699, 2016 opgeleverd door Trico Shipyard B.V., Rotterdam (702) als PATRIJS, 2 x 1.550 PK, Caterpillar GreenPower 3512C, BP 41 ton.

(Fotos: Teun van der Zee, Hans de Klerk en Nico Giltay).

Duwboten

STERN, 02328394, 2007 opgeleverd door Tinnemans B.V., Maasbracht als LIANCO. 2013 herdoopt BELLA UNION I. 2018 herdoopt STERN. 2 x 953 PK, Mitsubishi 512 A2-MPTK.

ALK, 02104178, 1967 opgeleverd door N.V. Verolme Scheepswerf Heusden, Heusden (783/4) als URIA aan N.V. Baggermaatschappij Bos & Kalis, Sliedrecht, 700 PK, 2 x M.A.N. 1984 herdoopt EUREKA. 2023 herdoopt ALK. 2 x 600 PK, Caterpillar.



ALBATROS, 02316862, 1982 opgeleverd door Scheepswerf "De Biesbosch" B.V., Dordrecht (734) als NEDLLOYD 1 aan Nedlloyd Rijn & Binnenvaart B.V., Rotterdam. 12-10-1982 ingeschreven. 51 ton. 18,97 x 8,30 x 2,75 x 2,160 meter. 1.240 EPK, 912 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 1.550 omw/min., Caterpillar 3508DI-TA, Caterpillar Tractor Co. Inc., Peoria, Illinois. 30-1-1998 verkocht aan Nautica Nedlloyd Binnenscheepvaart B.V., Rotterdam. 17-6-1999 herdoopt NAUTICA 1. 7-6-2002 verkocht aan B.A.B. V.o.F., Rozenburg, herdoopt ALBATROS. 2007 verkocht aan Albatros Duwvaart B.V., Zwijndrecht. 20—verkocht aan VKV Service B.V., Rotterdam. 2 x 865 PK, Caterpillar. (Foto: Teun van der Zee, 13-4-1989, Europort).

UTOPIA, 02104216, 1948 opgeleverd door Weserwerft Schiffs und Maschinenbau GmbH, Minden als B-027 aan Bundes Schlepp Betrieb Duisburg, Braunschweig-West Duitsland. Stoomsleepboot 260 IPK. 27-5-1968 verkocht aan N.V. Mij. Bitamarin, Zaltbommel, herdoopt HILLECHIEN. 2 x 120 PK D.A.F. 4-12-1989 verkocht aan H. Otter, Willemstad, herdoopt JOHNNY-O. 5-6-1990 verkocht aan V.o.F. Kleinstra & Zonen, Maasbracht, herdoopt SILVIA. 1990 2 x 480 PK, G.M. 16V71. 15-2-2011 verkocht aan V.o.F. Cornelis - De Bruin, Terneuzen, herdoopt UTOPIA. 19-9-2019 verkocht aan Adelaar Duwvaart B.V., Zwijndrecht. 20—verkocht aan VKV Service B.V., Rotterdam. 2 x 480 PK, General Motors

ADELAAR, 01840677, gebouwd door Gdanska Stocznia, Gdansk, 2005 afgebouwd en opgeleverd door Socarenam, Boulogne-sur-Mer als RESISTANT (FM3789), 22,25 x 9,45 x . x 2,800 meter, 2 x 1250 PK, Caterpillar C32. 2024 verkocht aan VKV Service B.V., Rotterdam, herdoopt ADELAAR.

Werkschepen

TILLE, 02323038, 1971, Damen Shipyards (386), 14,50 x 4,50 m., 160 PK, DAF CCR2, ex van RWS-2010

SNIP, 02311451, 1963, Slob, 600,595 ton, 54,75 x 7,30 meter, 550 PK, Scania, ex ZAGRI 13.

Duwbakken: IJSBEER, WALRUS, ORKA, DOLFIJN, ROG en TONG.





BOA MUNIN, IMO 9917232 (NB-322), Tug, ASD 3010 ICE, 297 GT, 129 DWT, 18-10-2021 te water gelaten te China onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512625, 20-2-2024 contract met BOA Group, 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6284), 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo, 19-5-2024 te Rotterdam en te water gezet, 23-5-2024 naar Gorinchem met de sleepboten MERWESTROOM en SCHELDESTROOM, 17-10-2024 vlag: Noorwegen (3YBI), herdoopt BOA MUNIN. 14-11-2024 van Gorinchem op proefvaart, 11-12-2024 opgeleverd aan Boa Tugs AS, Trondheim, Noorwegen, in beheer bij Boa Management AS, Trondheim. 17-12-2024 gearriveerd op de Lekhaven, Rotterdam. 23-12-2024 vertrokken naar Trondheim. (Foto: Ferry van Rijsbergen, 14-11-2024).

BOKA GLACIER, IMO 9344796. 4-12-2024 vertrokken van Rotterdam met de ponton AMT CHALLENGER. AMT CHALLENGER, IMO 9557721, ponton, eigenaar Augustea Maritime Transportation Limited, Valletta-Malta (), 2010 opgeleverd door Nantong Hongqiang Marine Heavy Industry Co. Ltd. (HQ08-009), 9.190 GT, 2.757 NT, 19.129 DWT, 122,00 (116,76) x 36,58 x 7,62 x 5,910 meter.

6-12-2024 ten oosten van het Isle of Wight is tijdens storm Darragh de verbinding verbroken met de ponton. 7-12-2024 de Belgische sleepboot PRINCESS en de Franse sleepboot ABEILLE HORIZON naar de ponton gestuurd maar konden door het slechte weer geen sleepverbinding tot stand brengen.

8-12-2024 om 13:00 uur liep de AMT CHALLENGER aan de grond op een zandbank, op ongeveer 300 meter van de rotsen in de buurt van de steden Sotteville-sur-Mer en Veules-les-Roses.

Er werd een commandopost opgezet in Veules-les-Roses. Een ballastpomp, die zich in de barge bevond, werd snel geactiveerd, waardoor het schip werd geballast en het risico op beweging richting de kliffen werd beperkt, met name tijdens getijdenveranderingen. In de late namiddag arriveerde een vertegenwoordiger van de eigenaar van de Maltese sleepboot ter plaatse om een bergingsplan te ontwikkelen. Een verbinding met zijn sleepboot kan alleen tot stand worden gebracht bij gunstigere weersomstandigheden. In de tussentijd bleef de bak onder nauwlettend radarobservatie van drie sleepboten in het gebied, die met name in de gaten hielden dat hij niet zou bewegen. De BOKA GLACIER lag afgemeerd in positie 50.00 NB en 000.36 OL. (Timsen, 9-12-2024). BOKA GLACIER, 11-12-2024 te Rotterdam. (Foto: Préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord/LK).



Drie sleepboten houden toezicht op vastgelopen ponton

Audrey Baconnais-Rosez, de subprefect van het district Rouen, gaf op 9 december geruststellend nieuws over de 120 meter lange bak 'AMT Challenger' die in Sotteville-sur-Mer aan de grond liep door de storm Darragh. Ze wuifde de angst voor olielekken weg, omdat er slechts een zeer kleine hoeveelheid scheepsdiesel aan boord was. Het bergingsplan zal de te implementeren middelen bepalen. Momenteel zijn er drie sleepboten op zee gepositioneerd om ervoor te zorgen dat de bak niet beweegt. De bak vervoerde geen apparatuur en is nu gestabiliseerd door met water gevulde ballasttanks. Er werd een gerechtelijk onderzoek uitgevoerd onder het gezag van de officier van justitie van Dieppe, maar er heeft nog geen inspectie plaatsgevonden. Het zou worden uitgevoerd zodra de omstandigheden het de agenten en werknemers van de bedrijven mogelijk maakten om de bak te betreden. (Timsen, 10-12-2024).

Berging AMT CHALLENGER opgeschort

De bergingswerkzaamheden van de AMT CHALLENGER, die sinds 8 december op het strand van Sotteville-sur-Mer is gestrand nadat ze was losgebroken van de BOKA GLACIER, zijn opgeschort. Ze zouden na Kerstmis worden hervat. De weersvoorspellingen die tussen 19 en 22 december werden aangekondigd, gekenmerkt door de aanwezigheid van noordenwinden en een sterke deining, leidden tot een vertraging in de laatste voorbereidende werkzaamheden voor het slepen van het schip van het strand. Na een eerste inspectie werd het bergingsplan voorgelegd aan de maritieme prefectuur van het Kanaal-Noordzee en de prefectuur Seine-Maritime. De inspectie van de 24 ballasttanks en hun afdichtingen was nog aan de gang en moest daarom worden opgeschort totdat de weersomstandigheden gunstiger zijn. De burgemeesters van Veules-les-Roses, Sotteville-sur-Mer en Saint-Aubin-sur-Mer hebben een strandverbod uitgevaardigd. Het is dus nog steeds verboden om de ponton te benaderen. (Timsen, 20-12-2024).

Aan de grond gelopen pontonweer vlot gebracht

Op 28 december rond 08:30 uur trok de ABEILLE HORIZON de ponton AMT CHALLENGER weer vlot, die sinds 8 december vastzat op de Normandische kust tussen Valéry en Caux en Dieppe nadat het was losgebroken van de BOKA GLACIER bij het Isle of Wight tijdens storm Darragh, ondanks verschillende pogingen van de ABEILLE HORIZON om te tijdens de storm de ponton vast te maken. De sleepboot werd geholpen door de MULTRASALVOR 5. De twee schepen arriveerden voor 5 uur 's ochtends ter plaatse en slaagden erin om 2,5 uur later te vertrekken naar Le Havre met de AMT CHALLENGER op sleeptouw. (Timsen, 28-12-2024).

BOKA PRIDE IMO 9431915, Well Stimulation Vessel, 4-2-2007 contract, 29-10-2007 kiel gelegd, 29-3-2014 te water, 21-8-2014 opgeleverd door Chantier Davie Canada Inc. (717) als CECON PRIDE aan Cecon Shipping II A/S, Arendal-Noorwegen (NIS), in beheer bij River Offshore A/S en V Ships Ltd. 14.203 GT, 4,261 NT, 10.000 DWT. 130,00 (118,40) x 28,00 x 12,00 x 8,200 meter. 6 x 3.862 EPK, 6 cyl, 4 tew, 320 x 400, GM 16V250MDA aangesloten op eigen generator, General Electric Co., Lynn, Massachusetts, U.S.A. / Wabtec Transportation Systems LLC. 3 x Propulsion thruster, azimuth 2AS, SP 35 CRP, Steerprop Oy. 11-2009 verkocht aan Micoperi S.p.A., Panama, herdoopt MICOPERI PRIDE. 11-2015 herdoopt PRIDE. 26-3-2016 in beheer bij V Ships Offshore (Asia) Pte. Ltd. 4-3-2017 verkocht aan FTAI Pride Labuan Ltd., Kuala

Lumpur-Maleisië (9WNL5), in beheer bij Seatec Services Sdn Bhd., Kuala Lumpur. 6-12-2024 verkocht aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore (9VCQ6), in beheer bij Boskalis Offshore Transport Services N.V., Antwerpen, 13-12-2024 herdoopt BOKA PRIDE.

DAMEN YN 571842, IMO 1020289, Utility Vessel, MultiCat 2208, 102 GT, 4-10-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571842, 12-2024 vlag: United Kingdom, 12-12-2024 te Gorinchem, vlag: Nederland (PBAN).

ENAV AGAVE, IMO 9658147, Platform Supply Ship, 3.136 GT, 7-2013 vlag St. Vincent and Grenadines, 2-9-2013 opgeleverd als CREST ARIES 1 aan Pacific Crest Pte. Ltd., vlag: Singapore, in beheer bij Strato Maritime Service Pte. Ltd. en Stanford Asia Holding Co. 10-9-2018 in beheer bij Strato Maritime Service Pte. Ltd. en Allianz Middle East Ship Management. 10-1-2019 in beheer bij Strato Maritime Service Pte. Ltd. 3-2022 verkocht aan Enav Agave S. de R.L. de C.V., Marshall Islands, in beheer bij Enav International Opco Pte. Ltd., 3-2022 herdoopt ENAV AGAVE. 13-6-2022 verkocht aan Enav Asia Pte. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Enav International Opco Pte. Ltd. 25-2-2024 verkocht aan Oceanica Netherlands B.V., Amsterdam, vlag: Isle Of Man, in beheer bij Tschudi Ship Management AS. 6-2024 herdoopt OCEANICASUB XII. 28-9-2024 in beheer bij Oceânica Engenharia, Consultoria e Projetos Ltda., Rio de Janeiro.

EURUS ENABLER, IMO 1018200, Work/Repair Vessel, 5.500 GT, 1.800 DWT, 22-7-2024 t water gelaten onder bouwnummer VARD BRAILA 966, 11-12-2024 passage Gibraltar achter de sleepboot PROTUG 75, 17-12-2024 gearriveerd te Rotterdam, Prins Johan Friso haven met assistentie van de sleepboten GEPKE en GEPKE III, 24-12-2024 vertrokken met de sleepboot PROTUG 75 van Rotterdam naar Breiviken, 29-12-2024 ETA te Breiviken, 20-3-2025 geplande oplevering als EURUS ENABLER aan Edda Wind XI AS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Edda Wind ASA, Haugesund. (Info: L.v.d.Meijden).



FAIRPLAY-83, IMO 9883637 (NB-323), ASD 3010, 24-10-2020 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512621, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6251), 4-4-2024 als PARYAQAQA a/b van m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo. 19-5-2024 te Rotterdam. 20-5-2024 te water gezet, 21-5-2024 met de sleepboten MERWESTROOM en SCHELDESTROOM naar Damen Maaskant te Stellendam, 10-2024 verkocht aan Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H., vlag: St Vincent & Grenadines (J8B6617), 18-11-2024 als FAIRPLAY-83 van Stellendam op proefvaart, 19-11-2024 proefvaart, 20-11-2024 te Stellendam, 27-11-2024 opgeleverd aan Fairplay Towage Polska, Gdynia, vlag: Polen (SNOR) (Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H.). 13-12-2024 vertrokken naar thuishaven Swinoujscie, Polen, 15-12-2024 te Swinoujscie. 297 GT, 89 NT. 129 DWT. 29,84 (26,34) 9,90 x 4,60 x 3,780 meter. 13 kn. 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 170 x 215.1.600 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette NE-12-2019, 2 x Aquamaster Solid, 240 rpm. (Foto: Nico Giltay, 18-11-2024, Willemsdorp).

FAIRPLAY XIV, IMO 9541708 (Z-114), 11-3-2009 kiel gelegd, 6-8-2009 te water, 27-11-2009 opgeleverd door Astilleros Armon S.A., Navia (691) als FAIRPLAY XIV aan Fairplay B.V., Rotterdam, in beheer bij Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg. 308 GT, 92 NT, 188 DWT, 25,00 (23,70) x 11,20 x 5,25 x 4,460 meter, 3.700 kW, 2 x A.B.C. MDZC.1000-175-A, Anglo Belgian Corporation N.V. 20-11-2024 verkocht aan Fairplay B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2379), in beheer bij Fairplay Schleppdampfschiffs Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg.

ELLA F., IMO 9813498 (NB-235), DP2 support vessel, Eurotug 3515, 24-1-2017 te water gelaten bij Neptune Shipyards B.V., Aalst onder bouwnummer 479, 8-3-2017 proefvaart bij Aalst, 9-3-2017 van Aalst naar Hardinxveld, 10-3-2017 van Hardinxveld via Maassluis naar de Europoort op proefvaart en terug naar Hardinxveld, 23-3-2017 van Hardinxveld naar Maassluis, gedoopt ELLA F. door mevr. Liz Ferguson en opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., thuishaven: Maassluis (PBMN), in beheer bij Gareloch Support Services B.V., Maassluis, Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Rhu en GSS (Plant) Ltd., Rhu. 496 GT, 148 NT. 35,60 (31,70) x 15,00 x 2,90 x 1,900 meter. 3.954 EPK, 2.910 kW, 3 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette. 27-3-2017 vertrokken naar zee voor een proefvaart en terug naar Hardinxveld. 15-4-2017 van Hardinxveld naar Maassluis. 16-4-2017 proefvaart op de Noordzee en terug te Maassluis. 17-4-2017 vertrokken van Maassluis naar Belfast, 21-4-2017 ETA te Belfast. 11-2024 verkocht aan Ella F Shipping B.V., Maassluis, in beheer bij Nauticas Marine Services B.V., Maassluis.



KOOIMAN YN 223, duwboot/ijsbreker, 30-10-2024 te water gelaten bij Severnav Shipyard te Roemenië onder bouwnummer 223, 20-11-2024 gearriveerd Scheepswerf Gebroeders Kooiman B.V. te Zwijndrecht om afgebouwd te worden, in aanbouw voor VERBUND Hydro Power GmbH., Wenen (VERBUND A.G., Wenen).

MAAS, 2318920 (NB-290), duwboot, 19-4-1989 opgeleverd door Scheepswerf van der Werff & Visser B.V., Irnsum (16) als SHAMU aan Orca B.V., Krimpen a/d Lek. 81 ton, 18,42 x 9,54 x . x 3,320 meter, 2.536 PK, 1.866 kW, 2 x Cummins KTA-5-DM. 3-5-1989 verkocht H. Noorda, Hellevoetsluis. 5-10-1989 verkocht aan Shamu B.V., in beheer bij H. Noorda, Hellevoetsluis. 28-12-1993 verkocht aan V.o.F. Gort-Driessen, Zwijndrecht, in beheer bij T.C. Gort en M.T.E. Driessen. 24-9-1993 verkocht door de firma Ruitenberg aan Interriver B.V., Rotterdam, herdoopt MAAS. 12-5-1999 verkocht aan Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland LCM Zn. B.V., Rotterdam. 15-05-2002 verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 5-4-2011 verkocht aan Rederij Gebr. de Jong B.V., Rotterdam PB9492) (ENI 02318920, MMSI 244730412), herdoopt ARIES. 27-12-2024 met een duwbak van Lemmer naar Delfzijl. 28-12-2024 op het Prinses Margrietkanaal bij de gemeente De Friese Meren tegen de Spannenburg gevaren, de duwboot raakte beschadigd geraakt, de stuurhut liep zware schade op, de stuurman raakte lichtgewond, de oorzaak is nog onbekend, de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) deden onderzoek naar de oorzaak van de aanvaring.

MED ALDEBARAN, IMO 9992191, Damen RSD Tug 2513, 353 GT, 97 DWT, 14-8-2024 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (515032) aan Damen Wokboats B.V., St. Vincent and Grenadines. 11-2024 verkocht aan Tug Malta Limited-IMO No.0743771, Malta (9HA6132), 4-12-2024 gedoopt MED ALDEBARAN. 24,73 x 12,53 x 4,94 x meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.040 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 Azimuth Thruster Solid.

OCEANIC III, IMO 9419515 (NB-322), Offshore Support Vessel, 6.200 GT, 6.500 DWT, 22-7-2009 te water gelaten onder bouwnummer HUELVA 845, 7-2014 in aanbouw als LOCH TORRIDON voor Midnight Sun Transportes, Funchal, Madeira, vlag: Panama, 2024 herdoopt OCEANIC III, 1-10-2024 vertrokken van Huelva, Spanje naar Dordrecht met de EEMS WARRIOR, 9-10-2024 binnen op de Nieuwe Waterweg, assistentie van de GEPKE en GEPKE II, met bestemming Dutch Harbour te 's-Gravendeel in afwachting van afbouw bij Holland Shipyards, Hardinxveld, 31-3-2026 geplande oplevering aan CF Fortune B.V., Kootwijkerbroek, in beheer bij Chevalier Floatels B.V..



SMIT CRISTOBAL, IMO 9309801 (NB-271), Damen ASD Tug 2810, 24-7-2003 kiel gelegd, in aanbouw bij PO SevMash Predpriyatiye onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS 511510 voor Smit International Panama, 285 GT, 15-8-2004 casco gearriveerd te Dordrecht vanaf Archangel achter de sleepboot NOORMAN, 16-9-2004 contract getekend voor oplevering in 2004, 29-11-2004 vertrokken van Gorinchem naar de Europoort voor de proefvaarten, thuishaven: Nassau-Bahamas, 10-12-2004 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. als SMIT CRISTOBAL aan N.V. Smit Internationale, Nassau-Bahamas (C6TZ2), in beheer bij Smit Harbour Towage Panama Inc. 294 GT, 88 NT, 28,75 (25,79) x 10,43 x 4,60 x 3,710 meter, 12,7 kn. Trekkkracht 57 ton. 4.810 EPK, 3.538 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.600 rpm., Caterpillar 3516 TA-HD/B. Twin Azimuth Stern Drives. 5-2005 verkocht aan Smit International Curacao N.V., vlag: Panama. 6-2015 verkocht aan SAAM Remolques S.A. de C.V., Panama. 6-3-2020 verkocht aan SAAM Towage Panama Inc., Panama, herdoopt ST CRISTOBAL. 6-3-2020 verkocht aan SAAM Towage Panama Inc., Panama. 26-4-2024 verkocht aan Saam Towage Uruguay S.A., Montevideo. Uruguay (CXCUC), herdoopt CRISTOBAL. (Foto: Teun van der Zee, 29-11-2004, Botlekbrug).



SMIT MARNE, IMO 9187265 (NB-260), casco gebouwd door Stocznia Polnocna S.A., Gdansk (7935), 19-7-1999 vertrokken van de werf naar de Europoort voor technische proefvaarten, paaltrekken enz., 30-7-1999 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (7935) aan Smit International (Curaçao) N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Harbour Towage Rotterdam B.V. 353 GT, 105 NT, 240 DWT. 4.908 EPK, 3.660 kW, 2 x Wärtsilä 6L26. 16-3-2000 gedoopt SMIT MARNE door mevr. A.M. Meijer (echtgenote van Chief Financial Officer P&O Nedlloyd). 19-7-2000 vertrokken naar Hamburg om de THAMESBANK af te lossen. 22-7-2002 (e) vlag: Venezuela. 12-5-2003 (e) verkocht aan Terminales Maracaibo C.A., Venezuela. 2-2007 vlag: Bahamas en herdoopt SMIT ONEIDA. 21-2-2007 (e) verkocht aan Smit-Lloyd Antilles N.V., Bahamas, in beheer bij Smit International Bahamas Ltd. 2008 verkocht aan Smit International Curaçao N.V., Bahamas. 2010 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas. 10-2013 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Terminals Bahamas Ltd., Freeport. 9-2015 herdoopt SL ONEIDA. Op Bonaire in dienst bij Bonaire Petroleum Corporation N.V. (BOPEC), eigendom van Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA). Door moeilijkheden bij Petróleos de Venezuela S.A. lange tijd werkloos voor de kant. 4-2019 verkocht via Martrade B.V. aan R-Towing Oy, Oulu, Finland, 2019 vlag: St. Vincent Grenadines, roepsein J8B5850. 4-2019 herdoopt ISAC. 4-2019 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen voor de tocht naar Finland, 30-4-2019 gepland vertrek van Willemstad naar Ponte Delgada, São Miguel, Azoren, Portugal, 13-5-2019 ETA te Ponte Delgada. 21-5-2019 d.m.s. ROLLDOCK SKY (IMO 9404716) te Willemstad en samen met TB EDISON (ex SMIT MISSOURI, IMO 9187277) aan boord gezet. 17-6-2019 gearriveerd te Stavanger a/b ROLLDOCK SKY. 18-6-2019 gepland vertrek van Mekjarvik, Noorwegen naar Riga, 27-6-2019 ETA te Riga. 1-7-2019 te Riga. 7-2019 vlag: Finland, roepsein OJSZ. 26-6-2024 verkocht aan Optivix Sarlu, Sharjah, 6-2024 vlag: Palau, in beheer bij Rost Maritime LLC, Sharjah, United Arab Emirates. 10-2024 vlag: Rusland (UAQA5), 10-2024 herdoopt REGUL. (Foto: Teun van der Zee, 19-7-1999, Botlekbrug).

SMIT-LLOYD 47, IMO 7606308 (NB-185), 1-6-1977 opgeleverd door Scheepswerf "De Waal" B.V., Zaltbommel (710) als SMIT-LLOYD 61 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam. 1.599 BRT, 6.001 EPK, 4.414 kW. 23-8-1986 overgedragen aan Smit Internationale (Smit Internationale Nederland B.V.), Rotterdam, 1986 verbouwd tot duikwerkschip bij Havenbedrijf Vlaardingen-Oost B.V., Vlaardingen, 23-9-1986 in dienst als SMIT MARLIN. 1992 overgedragen aan Maasmijn B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Tak B.V. 20-12-1996 verkocht aan Seacor-Smit Offshore I B.V., Rotterdam. 1997 verkocht aan Lombard Maritime Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Specialist Marine Services Ltd., 7-9-1997 vertrokken van Havenbedrijf Vlaardingen-Oost B.V., Vlaardingen naar zee als SERVICEMAN. 2000 verkocht aan Noordhoek Overseas Diving Contractors B.V., Zierikzee, in beheer bij Noordhoek Shipping B.V., Zierikzee, 31-3-2000 gearriveerd Scheepswerf Reimerswaal B.V., Hansweert, roepsein PEBW, 19-5-2000 gearriveerd in de

Wiltonhaven, Schiedam als NOORDHOEK SINGAPORE. 21-5-2000 vertrokken naar Den Helder. 2002 verkocht aan Noordhoek Shipping B.V., Zierikzee. 2010 verkocht aan Euroflow Designs Ltd., Lagos, in beheer bij Euroflow Designs Ltd., Lagos en Transport & Offshore Service (T.O.S.), Rotterdam (bemanning), 25-10-2010 aan de Parkkade te Rotterdam herdoopt SINGAPORE INSPECTOR. 4-11-2010 onder de vlag van Saint Vincent and the Grenadines gebracht, roepsein J8B4448. 15-11-2010 in beheer bij Euroflow Designs Ltd., Lagos. 16-11-2010 vertrokken naar Lagos. 23-2-2011 in beheer bij Euroflow Designs Ltd., Lagos en Accoord Marine Management Pvt. Ltd., Mumbai. 6-2011 vlag: Nigeria, roepsein 5NTX. 10-2-2016 laatste positie: op Lagos Anchorage. 2024 te koop aangeboden (voor sloop).

VIGILANT, ENI 02340546 (NB-320), werkschip, Multicat, 15-8-2024 te water gelaten bij Pattje Shipyard te Waterhuizen, naar Groeneveldt Marine Construction B.V. te Hendrik Ido Ambacht om afgebouwd te worden, 12-2024 opgeleverd aan Sleepbedrijf Bootsma B.V., Makkum. 19,95 x 8,00 x 2,75 x 1,900 meter. 800 PK, 2 x Volvo Penta D13 MH op 2 Azimuth Thrusters. 1-2025 inzetbaar, voorzien van sleeplier, anker behandelingslier, koppellieren, boegrol, sputpalen en een Fassi 720 kraan aan dek.



WIL S, IMO 9688867 (NB-225), Damen Shoalbuster 3209, Damen Shoalbuster 3209, casco gebouwd bij Damen Shipyards Koźle Sp. z.o.o., Kędzierzyn-Koźle, 12-2013 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571712, 14-12-2013 gearriveerd te Dordrecht als YN 571712 met de sleepboot CYKLOP, 17-1-2014 naar Gorinchem om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards B.V. onder bouwnummer Damen Hardinxveld 571712, 18-11-2014 naar de Europoort voor de proefvaart onder Ned. vlag, roepsein PCVN, 20-11-2014 terug naar Hardinxveld-Giessendam, 16-11-2015 als YN 571712 naar de Europoort voor trekproeven aan de Heerema-paal op het Calandkanaal, 2016 verkocht aan GSS Marine Services, 14-4-2016 gedoopt WIL S door mevr. Leanne Peute (echtgenote van directeur Gareloch Support Services B.V.) en opgeleverd aan Global Ship Leasing 33 B.V., Maassluis, roepsein PBOZ, in beheer bij Gareloch Support Services B.V., Maassluis en GSS Plant Ltd., Rhu, U.K. 327 GT, 98 NT, 222 DWT. 32,27 (30,52) x 9,10 x 4,40 x 3,300 meter. 222,82 m3 bunkers, 11 kn. 3.546 EPK, 2.610 kW. 2 x Caterpillar. 2-5-2016 van Hardinxveld naar Maassluis. 3-5-2016 vertrokken van Maassluis. 4-2024 verkocht aan Wil S Shipping B.V., Maassluis, in beheer bij Nauticas Marine Services B.V., Maassluis. (Foto: Teun van der Zee, 23-9-2023, Maassluis).



Rotterdams Scheepvaart Boekhandel
Van der Takstraat 218
3071LM Rotterdam

<http://scheepvaartboekhandel.nl/>

Praatje bij een Plaatje, Tonnay-Charente

door Ben Scholten

Port de Tonnay-Charente: de Brandy Run Ansichtkaarten van havens met schepen zijn intrigerend en vertellen vaak het verhaal welke producten er verladen of ontvangen worden, zo ook Tonnay-Charente, een haven gespecialiseerd in de export van vroeger zout en import van phosphate en meest belangrijke de uitvoer van het edele vocht algemeen bekend onder de naam brandy / cognac. Er zijn talloze kaarten uitgegeven met daarop afgebeeld de z.g. Brandy-Boats die zelfs namen droegen van de plaatsen waar het edele vocht haar origine vond. Hieronder een selectie van enige kaarten en wetenswaardigheden van de schepen in de eens zo drukke haven van Tonnay-Charente.



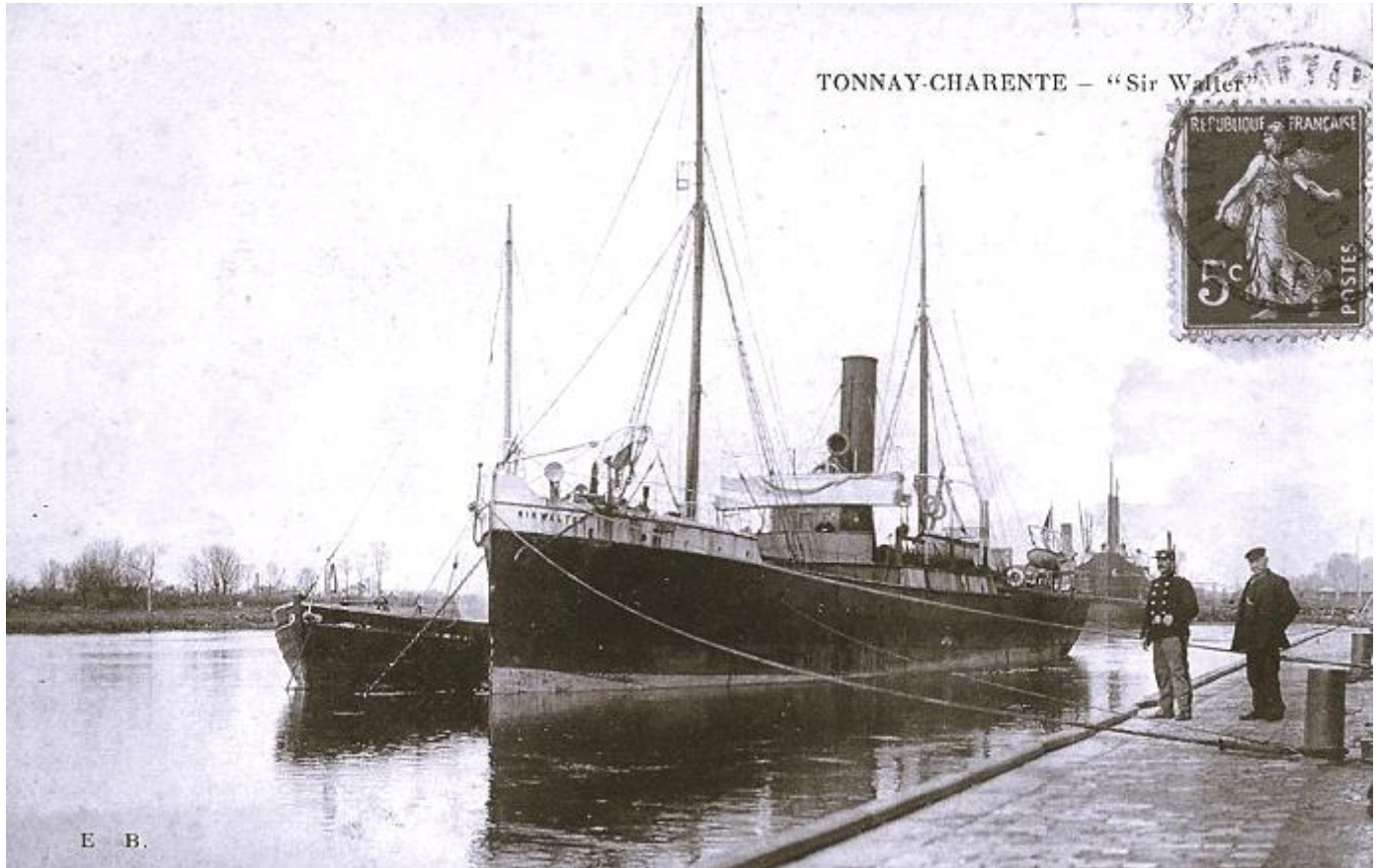
Brandy boats in belading vanaf lichters aangevoerd uit Cognac en Jarnac.

Brandy (brandvin) werd voor het eerst in 1313 in Frankrijk geproduceerd. Oorspronkelijk was de brandewijn zo sterk, dat het als medicijn op de markt werd gebracht. Doordat doktoren geloofden dat de drank versterkende en helende krachten bezat, noemden ze het ook wel l'eau de vie (levenswater).



Vanuit Cognac werden de vaten l'eau-de-vie verscheept over de rivier naar Tonnay-Charente door middel van barques waar er zo'n 150 van in de vaart waren.

Eeuwenlang was de zouthandel van eminent belang voor de bewoners langs de kust van Charente. Zo leerden buitenlanders ook de wijn uit Charente waarderen die van een goede kwaliteit was. In de late Middeleeuwen (1270-1500) was wijn een belangrijke bron van inkomsten geworden voor heel Charente, vooral omdat de zoutexport sterk was afgenomen. Het zout uit Portugal was veel witter van kleur en had daardoor een grotere marktwaarde gekregen. Er kwamen veel buitenlandse schepen, Engelse, Nederlandse en Scandinavische, om wijn te laden. De wijn was van goede kwaliteit en bleef redelijk goed tijdens transport, ook al waren deze gedurende langere tijd onderweg in vaten, voordat hij gedronken kon worden.



De "SIR WALTER" (424 BRT/1878) Een regular van de London & Edinburgh SS. Co., Leith.

Hier begint (aan het eind van de late Middeleeuwen) zo'n beetje de geschiedenis van cognac. In andere Franse regio's werd al wel gedestilleerd en zelfs bestond er aan het begin van de 16e eeuw al een gilde van destillateurs. Maar in de Charente legde men zich toe op wijn, wat voor voldoende inkomsten zorgde. Er werd wel wat gedestilleerd, maar zeker niet in grote hoeveelheden. Bovendien was de destillatiemethode waar cognac bekend en befaamd door is geworden de dubbele destillatie oftewel distillation Charentaise, nog niet uitgevonden.

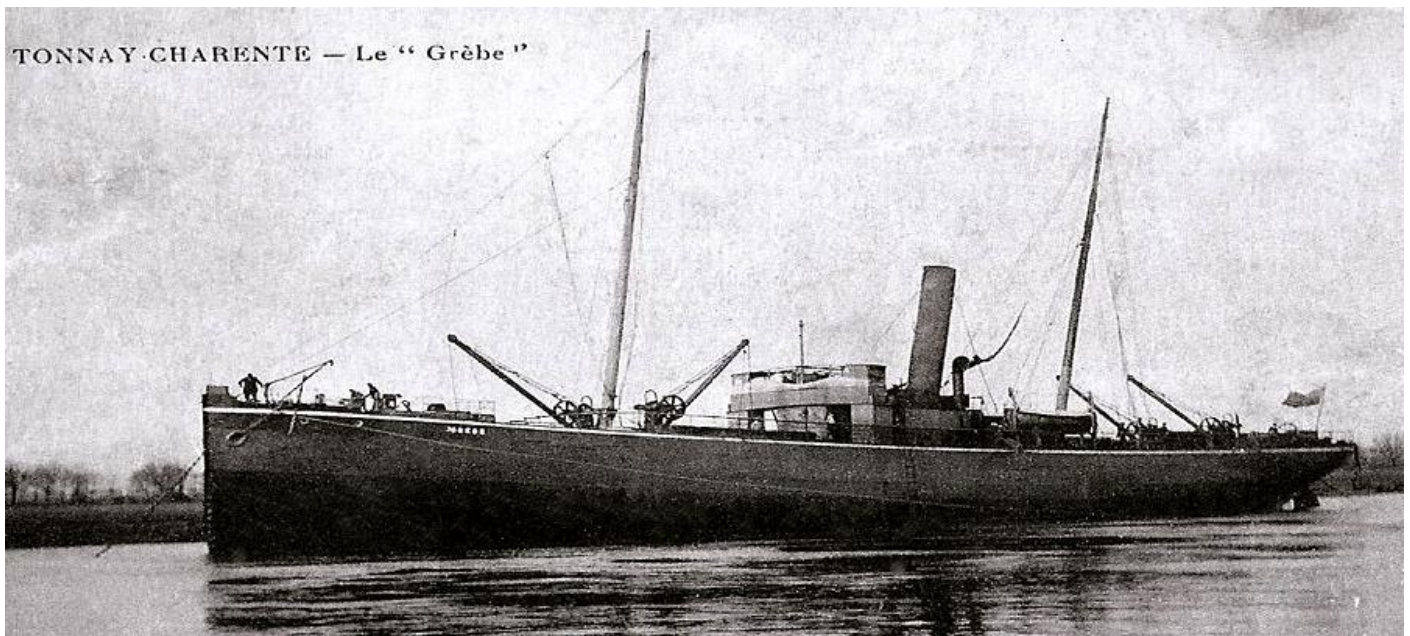
SIR WALTER, vrachtschip, 6-1878 opgeleverd door J. & G. Thomson, Glasgow (165) als SIR WALTER aan London & Edinburgh Shipping Co., Leith-U.K. 435 BRT.

12-2-1900 een reis gemaakt van Methil naar Oporto, te Oporto op de rivier losgebroken en in aanvaring gekomen met het Zweedse s.s. H. WICANDER en gezonken, verkocht, gelicht en gerepareerd.

1901 verkocht aan Sir Walter SS. Co., Bristol-U.K. (Turner, Edwards & Co.).

24-7-1917 tijdens een reis van Bristol naar Oporto met passagiers en geladen met kolen op 2,5 mijl ten noorden van Cape Ortegal tot zinken gebracht, in positie 43.46 NB, 7.50 WL, door de Duitse onderzeeër UC 69 (Erwin Waßner), allen overleefden het.

Dit speelde zich allemaal af in de eerste helft van de 17e eeuw. In het begin van deze eeuw (rond 1620-1630) worden in Charente de eerste destilleerketels gebouwd door Nederlanders (Van der Boogwert and Loo Deyijck). Deze methode van destilleren wordt door de Fransen geperfectioneerd en krijgt de naam 'distillation Charentaise'. Tussen 1630 en 1700 neemt het destilleren in Charente een grote vlucht.



De GREBE (761 BRT/1887) een running mate van de General Steam Navigation Co., London.

GREBE, 8-1887 opgeleverd door Gourlay Bros. & Co., Dundee (131) als GREBE aan General Steam Navigation Company, Londen-U.K. 761 BRT.

1925 verkocht aan Giovanni Casubolo fu M., Genua-Italië, herdoopt ORSOLA CASUBOLO.

1931 verkocht aan Michele Garibba, Molfetta-Italië, herdoopt CITTÀ DI BARLETTA.

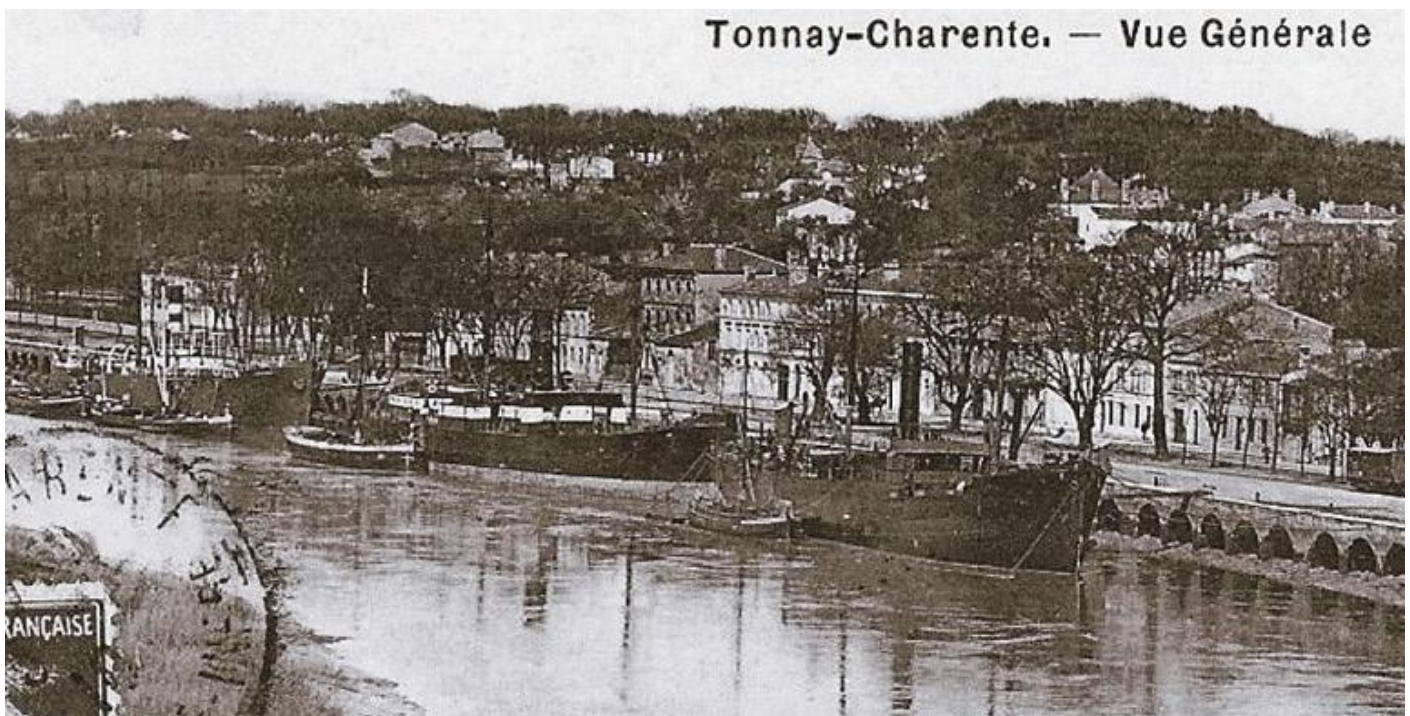
1934 verkocht aan Luigi Garriba di Pasquale, Molfetta-Italië.

1935 verkocht aan Michele Poli, Bari-Italië, herdoopt ANNA ZIPPITELLI.

1940 verkocht aan Sallustio & Zippitelli, Bari-Italië.

1940 verkocht aan Soc. Anon. di Navigazione Japigia, Bari-Italië

5-11-1941 tijdens een reis van Tripoli naar Benghazi, geladen met munitieën, gebombardeerd en gezonken in positie 31.49 NB en 18.25 OL.



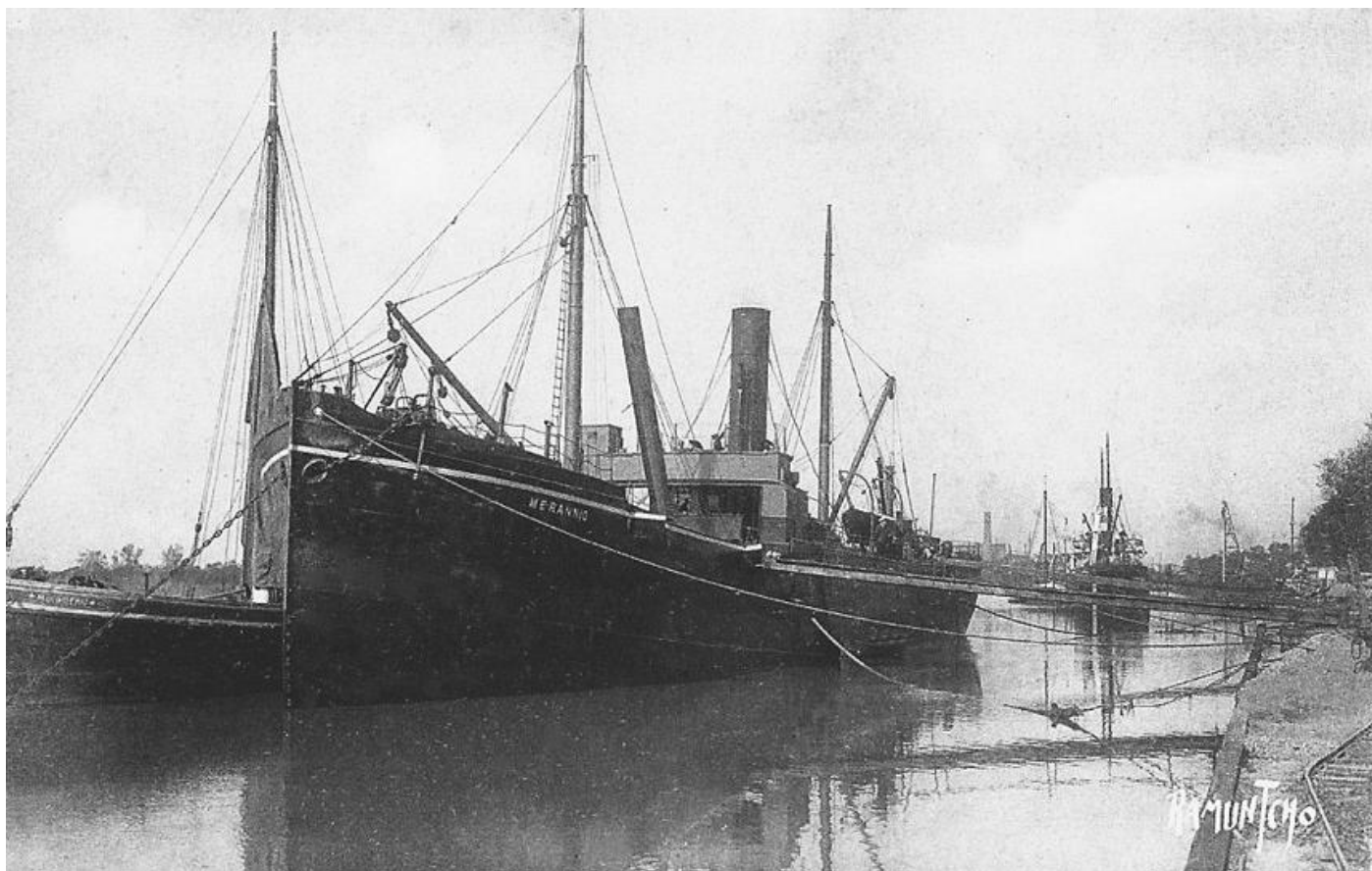
Het ss “COGNAC”(834 BRT/1902)–ss “FARRALINE” (1.226 BRT/1903)– ss “MERANNIO” (1.033 BRT/1881) liggend op hun vaste aanlegplaats.

FARRALINE, 8-1903 opgeleverd door Ramage & Ferguson Ltd., Leith (191) als FARRALINE aan London & Edinburgh Shipping Co., Leith-U.K. 1.226 BRT. 2-11-1917 tijdens een reis van Bordeaux naar Cardiff getorpedeerd door de Duitse onderzeeër UC 69 (Hugo Thielmann) en gezonken op 15 mijl NNO van Ouessant. Op één opvarende na overleefde de bemanning de aanval.

Rond 1650 vindt de high society van Londen dat cognac tot de meest uitgelezen wijnproducten behoort. Rond deze periode wordt de naam cognac gangbaar voor de eau-de-vie die in de regio Charente wordt geproduceerd. In 1687 zien we dat voor het eerst op schrift: een advertentie in de London Gazette voor 76 vaten 'Conyack Brandy'.



Het ss "GREBE"(880 BRT/1926) in belading via het pontonnement.



De “MERANNIO” (1.033 BRT / 1881) diende verschillende rederijen maar kwam uiteindelijk bij de “Navvies” terecht de Gen. Steam. Nav. Co, Ltd. In London.

MERANNIO, ijzeren stoomschip, 4-1881 opgeleverd door W. Gray & Co., Hartlepool (230) als MERANNIO aan Gledhill & Dishart, Leith-U.K. 1.033 BRT.

1883 verkocht aan Marshall, Dodson & Co., Leith.

1888 verkocht aan D. Marshall, Leith.

1891 verkocht aan SS. Merannio Co. Ltd., Glasgow, (MacLay & McIntyre).

1901 verkocht aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K.

1931 verkocht aan Palgrave, Murphy Ltd., Dublin-Ierland, herdoopt CITY OF CORK.

1934 verkocht aan Saorstat & Continental SS. Co. Ltd., Dublin.

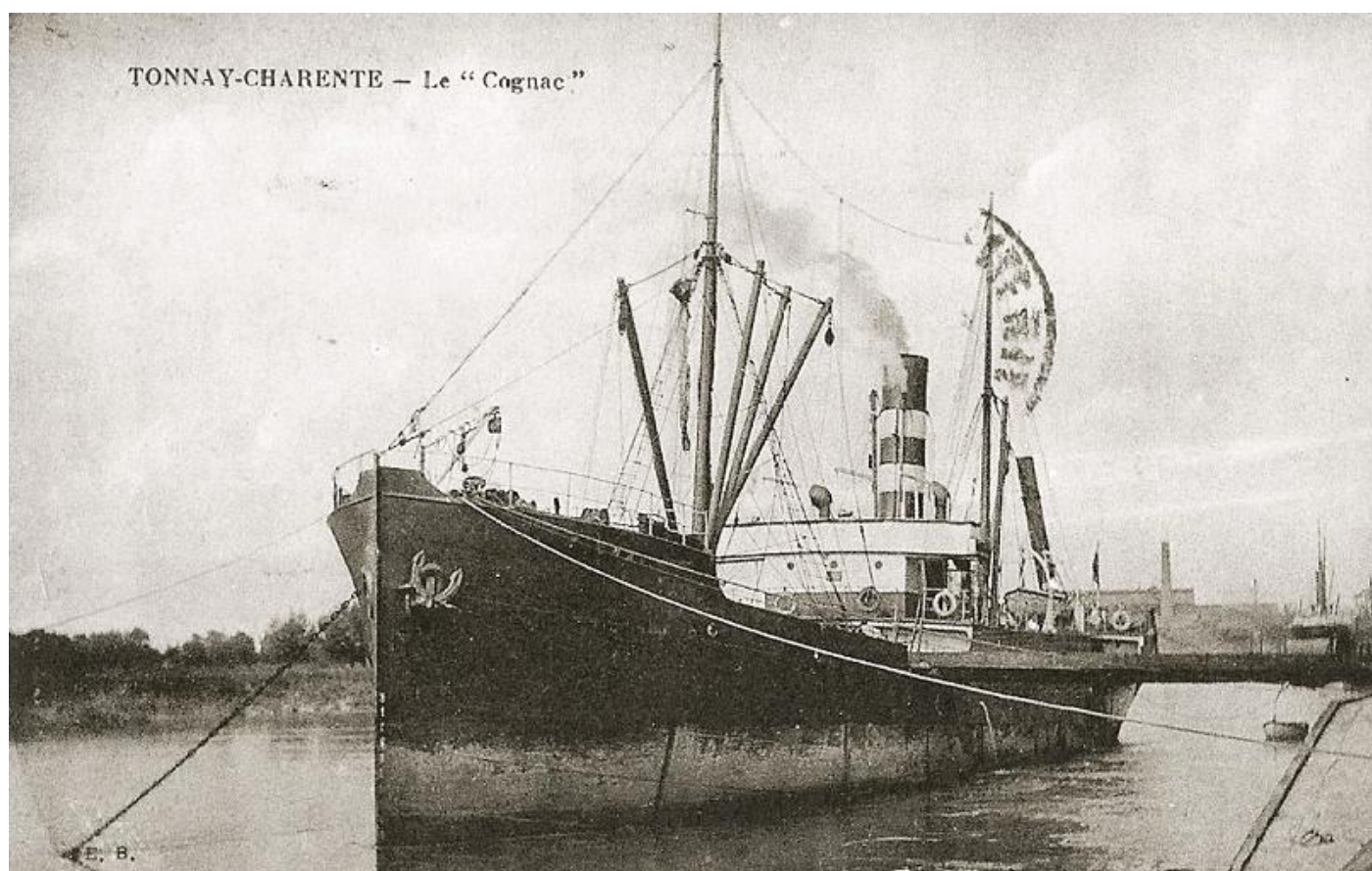
1938 verkocht aan Camomile SS. Co. Ltd., Londen-U.K. (S. Catsell), herdoopt BUTE.

1939 verkocht aan Mme. Noemi Minacoulis, Panama, herdoopt PARITA.

23-8-1939 met illegale Joodse emigranten a/b te Tel Aviv op het strand gezet, gesloopt in 1941.

Aan het einde van de 17e eeuw wordt er nog nauwelijks wijn gemaakt om te drinken, alle wijn werd gedestilleerd. De vraag naar eau-de-vie uit Cognac werd almaar groter. Daarnaast ontstond een geheel andere beroepsgroep: de handelaren, entrepreneurs met voldoende middelen die de cognac van de wijnboeren opkochten en zelf in magazijnen opsloegen. Ook avonturiers uit het buitenland die hun geluk in Charente wilden beproeven en een onderneming in cognac begonnen. Aangelokt door het succes dat cognac in Londen had, waren daar een aantal mensen uit Groot-Brittannië bij. In 1715 vestigde Martell zich, gevolgd door Hine en Delamain in 1763 (Hine pas als naam in 1817) en Hennessy in 1765. Van de groten was Rémy Martin wel van Franse origine. Hij startte zijn bedrijf in 1724. In 1780 waren er ongeveer 10 handelshuizen in de stad Cognac.

Zoals met de meeste dingen in de drankenindustrie en eigenlijk in het algemeen, waren de Nederlanders er als eerste bij. Cognac vindt zijn oorsprong in de Nederlandse wens om wijn gemakkelijker over zee te kunnen vervoeren. Het antwoord was destillatie. Brandewijn uit de wijngaarden rond de stad Cognac was handig voor verzending naar Holland en verder vanuit Nantes of La Rochelle. De Nederlanders moedigden de aanplant van zure witte druiven aan, die middelmatige wijn opleverden, maar uitstekende brandewijn (brandvin). Het is afkomstig van het Nederlandse woord brandewijn, wat verbrande wijn betekent.

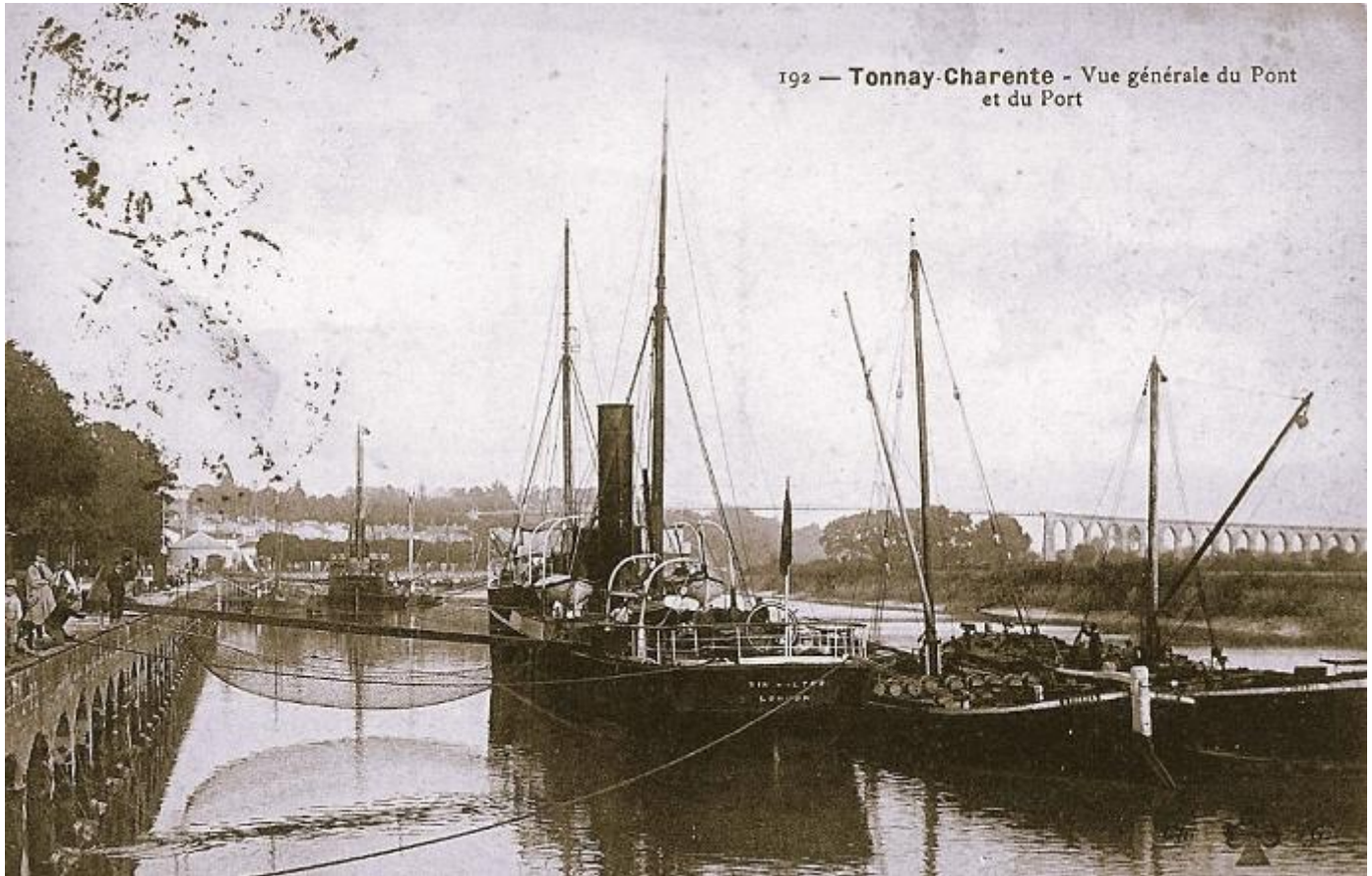


De Harrison Brandy Boat “COGNAC” (834 BRT/1902) op haar vaste ligplaats.

COGNAC, 9-1902 opgeleverd door Chas. Connell & Co. Ltd., Glasgow (273) als COGNAC aan Charente Steamship Co. Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij T. & J. Harrison, Liverpool. 814 BRT.

1936 gesloopt door Darwen & Mostyn Iron Co. Ltd. te Mostyn.

Waar de Nederlanders pionierden, volgden anderen. Misschien wel het meest opvallend en zeker het meest kleurrijk was Richard Hennessy, die in 1724 in Cork werd geboren als zoon van Lord Ballymacmoy. Hij maakte deel uit van de Wild Geese-generatie van Ierse katholieken die hun land verlieten om voor Frankrijk te vechten tegen Groot-Brittannië. Hennessy arriveerde in Frankrijk op de leeftijd van slechts 20 jaar. Volgens een verhaal raakte hij in 1745 gewond bij de slag bij Fontenoy in het huidige België en vestigde hij zich later aan de oevers van de rivier de Charente, nabij de stad Cognac. In 1765 ging hij in de brandewijnhandel, trouwde met een lokale vrouw genaamd Helene en kreeg een zoon genaamd Jacques, of James zoals hij ook werd genoemd.



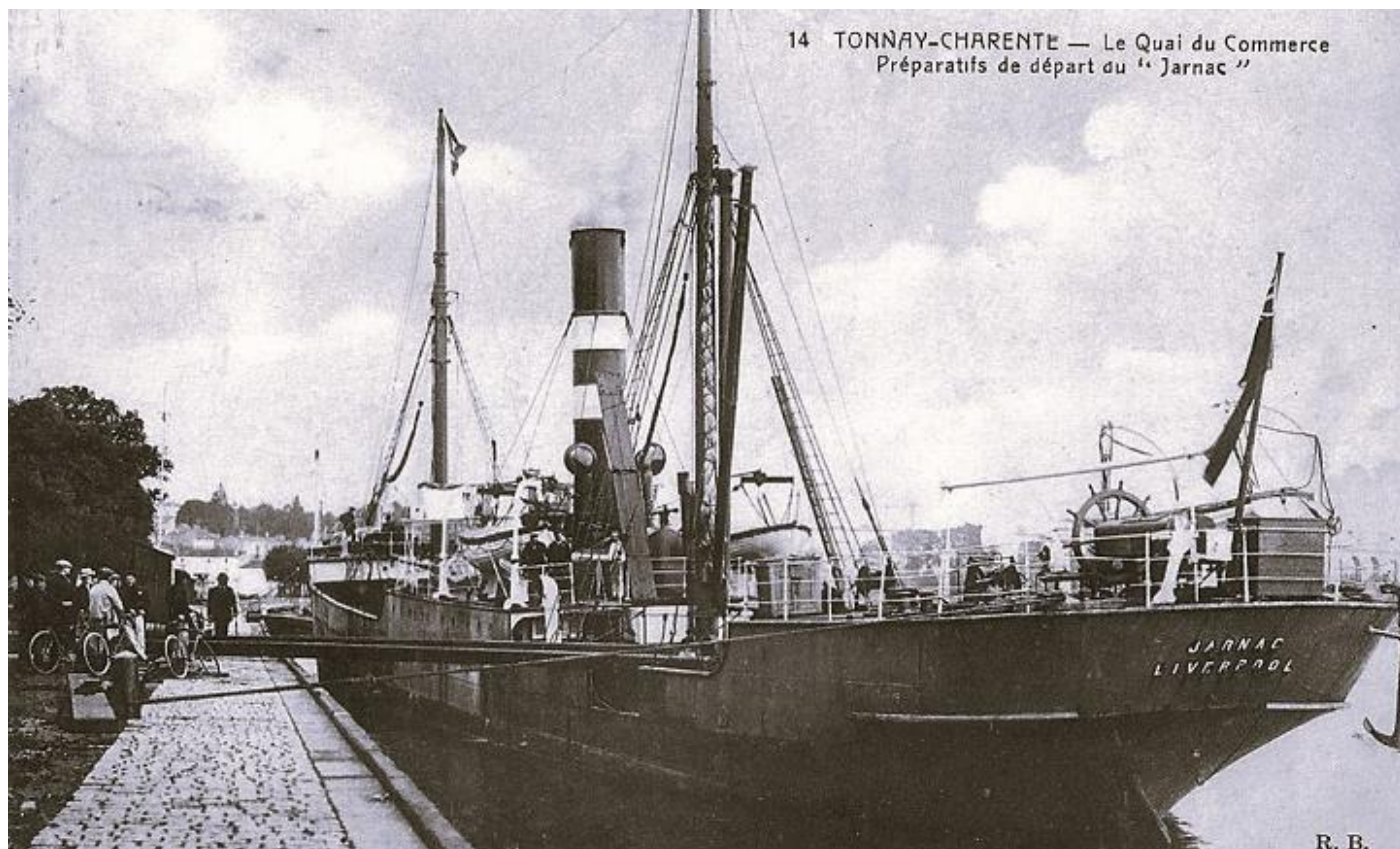
De "SIR WALTER" (424 BRT/1878) en twee barques in hun reguliere laadmodus

Het was James Hennessy die de brandewijnhandel van zijn vader omvormde tot een internationaal bedrijf. Zijn keuze voor een vrouw was slim, Martine Martell, met wie hij in 1795 trouwde. Zij was de dochter van Jean Martell, een Britse cognachandelaar, origine van Guernsey. Tegenwoordig is Hennessy veruit het grootste cognachuis, gevolgd door Martell, met Remy Martin en Courvoisier die de rest van de 'grote vier' vormen.

Dan was er Thomas Hine, een 16-jarige jongen uit Devon, die in 1791 door zijn vader naar Frankrijk werd gestuurd om meer te leren over de brandewijnhandel. Vijf jaar later trouwde hij met een lokaal meisje, Elisabeth, de dochter van een cognachandelaar. Hij ontwikkelde banden met Groot-Brittannië en bleek zo'n goede zakenman dat hij het bedrijf van de familie van zijn vrouw overnam en de naam veranderde in Thomas Hine & Co. Het bedrijf is nog steeds springlevend en tot voor kort was een afstammeling, Bernard Hine, het gezicht van het bedrijf.

De handel tussen Frankrijk en Groot-Brittannië was buitengewoon lucratief. Oorspronkelijk was het brandewijn en niet rum waar de Royal Navy naar overschakelde als het bier op was. Handelaren als Hine, Hennessy en Martell hielpen cognac te veranderen van een rustieke lokale drank in het luxe product dat we vandaag de dag kennen. Cruciaal voor de magie is de affiniteit tussen de gedistilleerde wijn en het nabijgelegen Limousin eikenhout.

Het klimaat rond Cognac, hoewel warmer dan Ierland en Schotland, heeft een vergelijkbare vochtigheid. Het koele, vochtige klimaat hielp de drank langzaam te rijpen, en hoe langzamer de rijping, hoe fijner de drank. Britse kenners merkten op dat toen de brandewijn jong in vat werd verzonden en vervolgens rijpte in het koudere Engelse klimaat, deze nog beter was. Je kunt nog steeds een categorie kopen die 'early landed' wordt genoemd, wat een van de weinige dranken is die tegenwoordig nog steeds in vaten wordt verzonden en in Engeland wordt gebotteld.



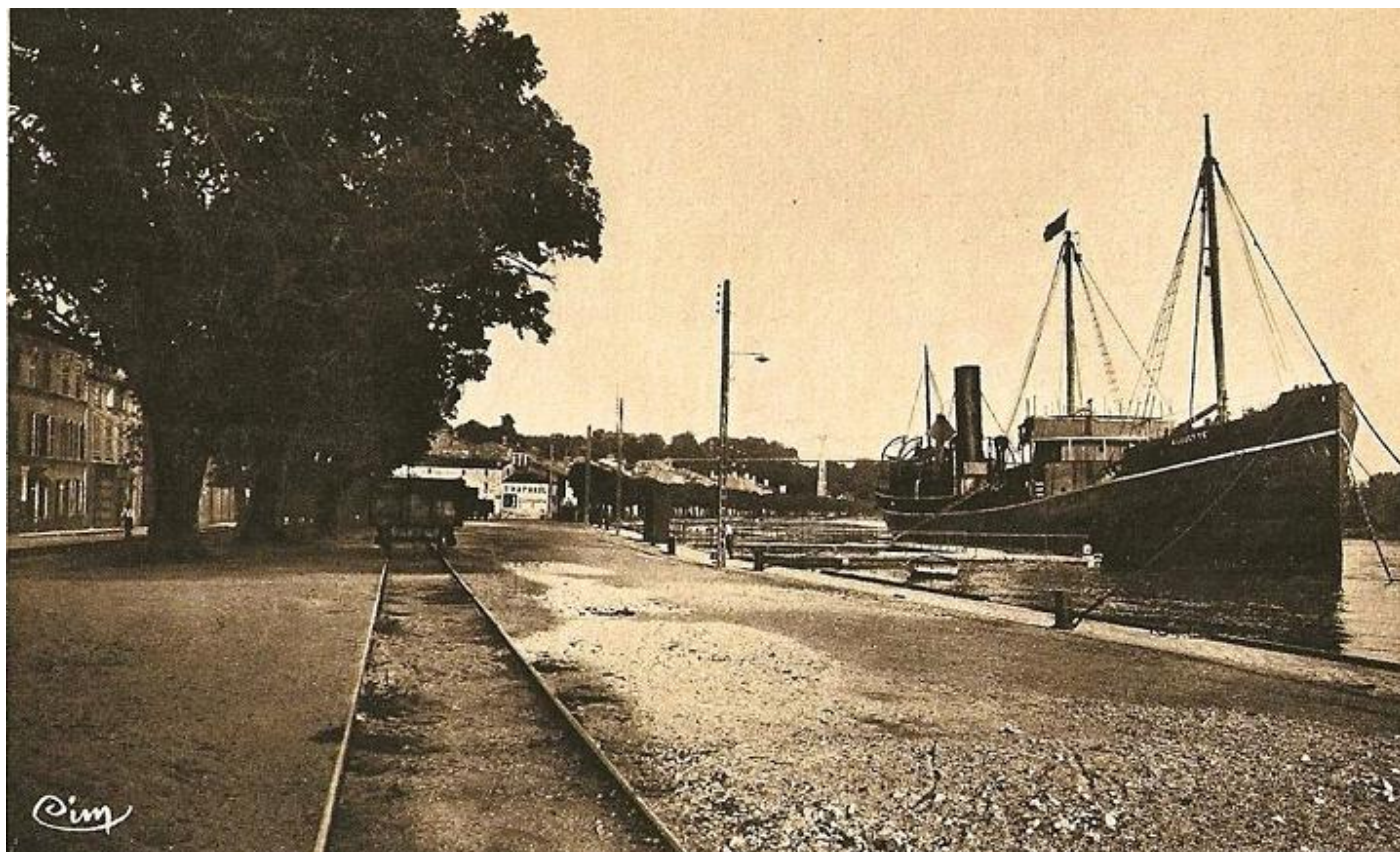
De “JARNAC” (610 BRT/1890) running mate van de “COGNAC” in belading, de vaten worden vanaf de kade via dubbele balken rollend aan boord gebracht.

JARNAC, 2-1890 opgeleverd door S. & H. Morton, Leith (57) als JARNAC aan Charente SS. Co. Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij T. & J. Harrison).

1823 verkocht aan Yula Steamers Trading Co. Ltd., Liverpool, (T.B. Stott & Co., herdoopt STOTTFIELD.

1925 verkocht aan Paolo Arzillo fu V., Torre del Greco Italie, herdoopt SANTA TERESINA.

22-11-1925 tijdens een reis van Triëst naar Catania, geladen met hout, vergaan bij Zlarin, Kroatië.



De "ALOUETTE" (638 BRT/1920) General Steam Navigation Co., London, ligt hier als een blaas op het water bijna gelijk aan het pontonnement tijdens extreem hoogwater.

ALOUETTE, 1-1920 opgeleverd door Ardrossan DD. & SB. Co. Ltd., Ardrossan (306) als PENTLAND FIRTH aan Border Shipping Co. Ltd., Glasgow, in beheer bij G.T. Gillie & Co. 638 BRT.

1924 verkocht aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt ALOUETTE.

1936 verkocht aan A.F. Henry & MacGregor Ltd., Leith-U.K., herdoopt DUNVEGAN HEAD.

22-6-1944 tijdens een reis van Southampton naar Sword Beach, Normandië, geladen met bommen en munitieën, door vuur van Duitse kustbatterijen tot zinken gebracht, 3-1948 gelicht, 26-8-1948 gearriveerd Tyne om gesloopt te worden,.

Harrison Line, officieel T. & J. Harrison, was een scheepvaartmaatschappij die in 1853 in Liverpool, Engeland, werd opgericht door de broers Thomas en James Harrison. De lijn exploiteerde zowel vracht- als passagiersdiensten, echter de start was met de import van Franse brandewijn uit Charente. De schepen werden in 1871 ondergebracht in de Charente Steam-ship Company te Liverpool met Thomas en James Harrison als managers.



(NB De Harrison Line stopte in 2000, alle rechten werden overgedragen aan P&O Nedlloyd. T. & J. Harrison ging verder als Harrison Logistics, maar ging in 2002 in vrijwillige liquidatie").



TONNAY-CHARENTE — Steamer "Balgownie"

De "BALGOWNIE" (1.061 BRT/1880) G.S.N.C. Op deze opname is goed te zien dat de vaten en kisten cognac met het laadgerei van de barque aan boord worden gehesen.

BALGOWNIE, 1-1880 opgeleverd door A. Hall & Co., Aberdeen (298) als BALGOWNIE aan J. & A. Davidson, Aberdeen-U.K., ijzeren stoomschip, 1.061 BRT.

1884 verkocht aan Davidson S.S. Co. Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij J. & A. Davidson.

1886 verkocht aan Grampian S.S. Co. Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Adam & Co.

1897 verkocht aan Adam S.S. Co. Ltd., Aberdeen-U.K., in beheer bij Adam & Co.

1901 verkocht aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K.

6-2-1916 tijdens van Londen naar Leith met stukgoed, op de Thames Estuary op 1,75 mijl OZO van Sunk Head Buoy op een mijn gelopen en gezonken, 18-1-1926 de mij gelegd door de Duitse onderzeeër UC 7 (Georg Haag). Dat ongeval kostte één opvarende het leven,

James Harrison werd in 1849 partner. Nauw betrokken bij Samuel Brown en integraal aan de ontwikkeling van het bedrijf in Liverpool was Richard Williamson, die vanuit Frankrijk handelde en ladingen brandewijn uit Charente leverde. Eind jaren 1830 werden vier kleine schepen gekocht voor de brandewijnhandel, eigendom van verschillende co-partnerschapsregelingen tussen de twee partijen. De vaten brandewijn werden geladen in Cognac en Jarnac (zeven mijl van Cognac op de Charente) op

zogenaamde barques (éénmast binnenschepen), die het naar de zeeschepen dan wel opslagloodsen te Tonnay-Charente vervoerden.



De G.S.N.C. ms **"Drake"** (531brt/1938.) duidelijk herkenbaar Koster product uit Groningen.

DRAKE, IMO 5093583, 12-1938 opgeleverd door Scheepswerf "De Gideon" v/h J. Koster Hzn. Groningen (167) als DRAKE aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K. Motorschip, 531 BRT.
1966 verkocht aan R. Mastichiades & Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt CHRISTOS II.
1977 verkocht aan Lace Marine Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt DEMETRA I.
1979 herdoopt TINOS. 1992 geschrapt uit Lloyd's Register.



Nog een saillant detail: tot 1834 was de oeververbinding van de Charente een veerverbinding, niet erg praktisch en vooral beperkend. Begin 1841 begon de bouw van de 623 meter lange en 22 meter hoge hangbrug over de rivier van de stad, om geen beperkingen te hebben met de doorvaart van de zeilschepen van Cognac naar Tonnay-Charente. Elf maanden later werd de brug ingehuldigd in aanwezigheid van zijn ingenieur, Louis Dor.

Een opname uit de jaren vijftig met daarop de hangbrug en twee Brandy Boats, de "PEREGRINE" (ex EMPIRE SPINNEY 890 BRT/1941) en de voornoemde "DRAKE"

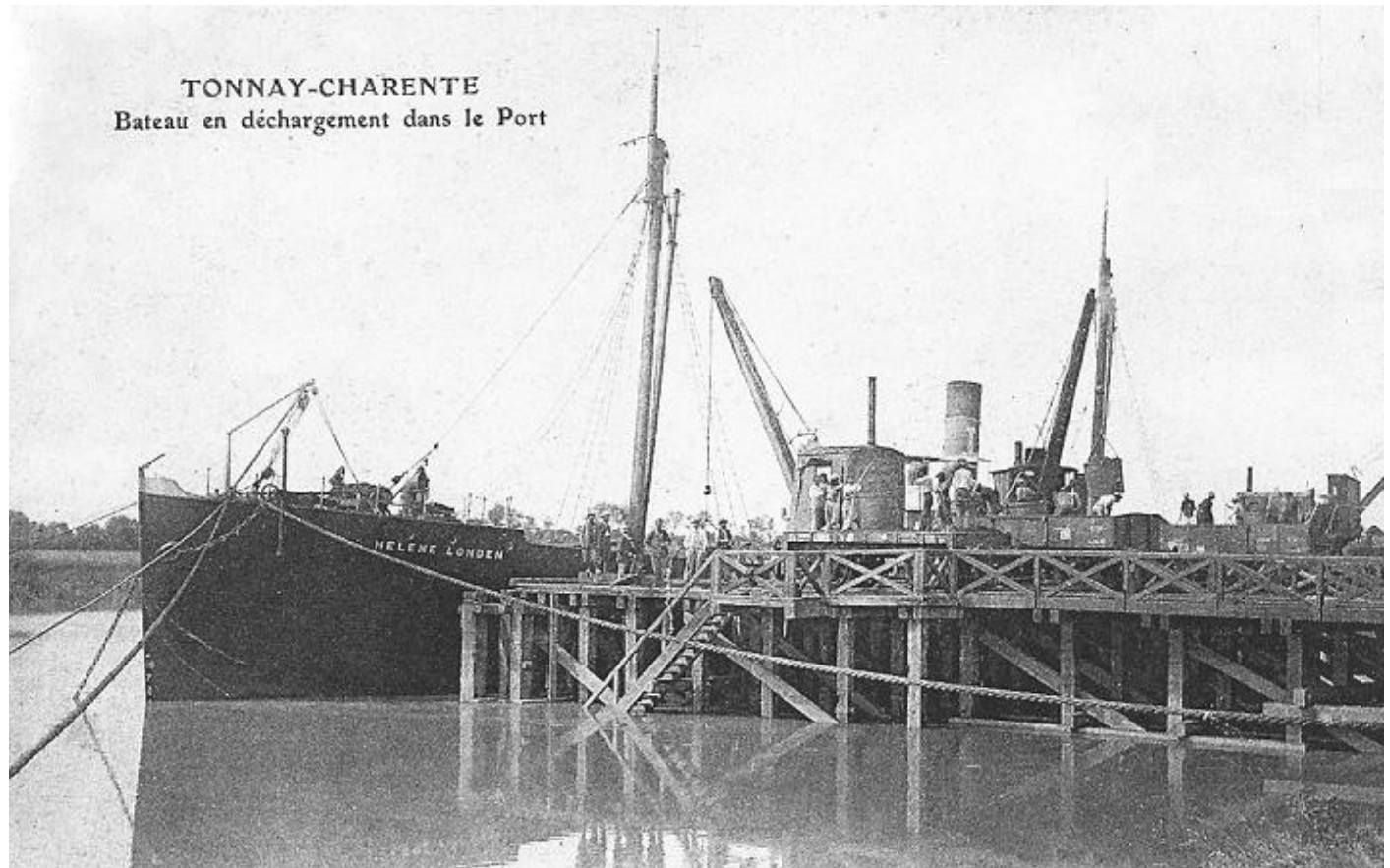
EMPIRE SPINNEY, IMO 5274656, 26-6-1941 te water, 9-1941 opgeleverd door A. & J. Inglis Ltd., Glasgow (1089) als EMPIRE SPINNEY aan Ministry of War Transport, Glasgow, in beheer bij General Steam Navigation Co. Ltd. Motorschip. 871 BRT.

1946 verkocht aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K. herdoopt PEREGRINE.

1965 verkocht aan S. Kontos, D. Vassiliatos & others, Piraeus-Griekenland, herdoopt LIBYA.

1971 verkocht aan Savas Kondopoulos, Piraeus-Griekenland, herdoopt ROZMARY.

1992 geschrapt uit Lloyd's Register.



De Zweedse "HELENE LOHDEN"(1.091 BRT/1872) tijdens het lossen van kolen door middel van kubels in de wagons op het pontonnement.

HELENE LOHDEN, 7-1872 opgeleverd door Osbourne, Graham & Co., Sunderland (5) als COANWOOD aan Alex. Dick & Co., North Shields-U.K. 1.091 BRT.

1884 verkocht aan Ruddock, Ferrow & Co., North Shields.

1887 verkocht aan J.T. Eltringham, North Shields.

1890 verkocht aan J.T. Eltringham & Co., North Shields.

1898 verkocht aan Strachan Bros. & Co.

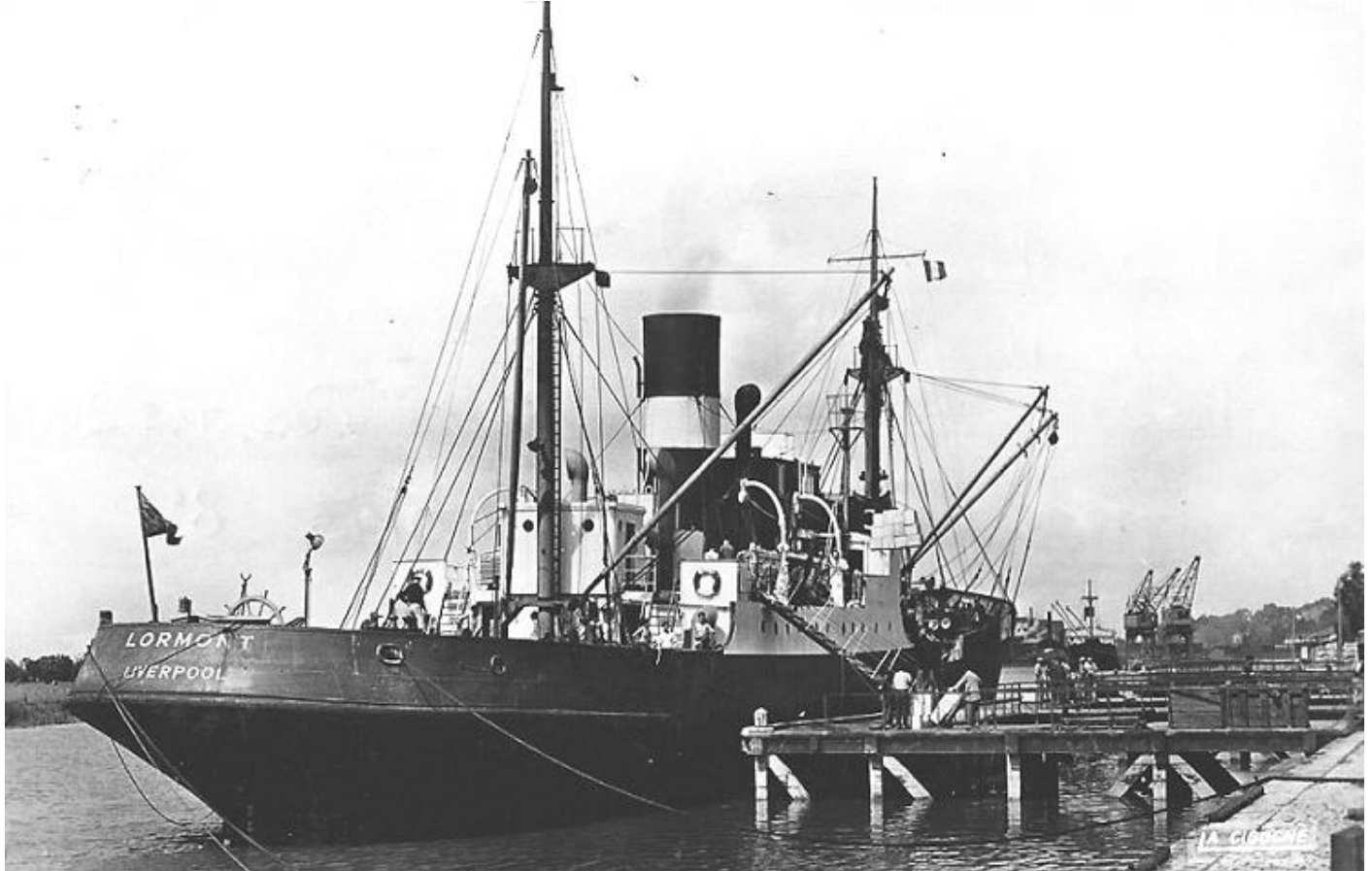
1899 verkocht aan Ångfartygs A/B Helene Lohden, Strömstad-Zweden, in beheer bij H. Andersson, herdoopt HELENE LOHDEN.

23-1-1910 tijdens een reis van Leith naar Boulogne met kolen, in aanvaring gekomen met s.s. RESTITUTION, met zware schade naar Yarmouth, Norfolk gebracht, gesloopt bij The Shipbreaking Co. Ltd.

Na de dood van George Brown in 1853 ging het bedrijf verder onder de naam T. en J. Harrison, nog steeds gericht op de brandewijnhandel naar Liverpool en Londen. Prijsconcurrentie leidde ertoe dat Harrison zich in 1863 terugtrok uit de Londense markt.

De Londense- en Schotse markt werd bediend door de London-Edinburgh SS Co uit Leith en de Gen. Steam Nav. Co. Ltd. thuishaven Londen. De Charente SS Co. Ltd. die de Westkust van Engeland bediende hield dat vol tot oktober 1935 toen haar laatste afvaart plaatsvond met het ss "COGNAC" (834 BRT/1902),

daarna alleen nog met gecharterde tonnage in Moss Hutchisson schepen, die weer later allen onder de paraplu van de Gen. Steam Nav. Co. Ltd. opereerden en zijn overgenomen. Deze exclusieve export van de Charente naar het Verenigd Koninkrijk van cognac met de exclusieve vaste ligplaatsen in Tonnay-Charente bleef zo tot ongeveer 1955 van kracht. Daarna zijn de exportrestricties opgeheven door o.a. de veranderde infrastructuur van het transport met o.a. tank- en vrachtwagens en lijndiensten over de weg.. Dat was mede de oorzaak van het verdwijnen van de term de Brandy Boats. De import van goederen, naar de Charente regio varieerden van hout, kolen, industriële producten. Zo was er voldoende uitgaande lading naar de Biscaye-havens. Ook de buitenlandse schepen, zoals uit Nederland en verder vanuit de Scandinavische landen, hadden altijd als alternatief kolen laden in de UK voor deze regio.



Het ss "LORMONT" (936 BRT /1930) van de Moss Hutchison Line, Liverpool, was één van de laatste regulier Brandy boats, kisten ladend met eigen laadgerei en ellebogenstoom. In 1953 werd ze verkocht naar Famagusta, Cyprus. Na nog enige naamwisselingen werd ze uiteindelijk gesloopt in 1968 te Hong Kong.

LORMONT, 7-10-1930 te water 11-11-1930 opgeleverd door Workman, Clark (1928) Ltd., Belfast (521) als SWIFT aan General Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K. Stoomschip, 936 BRT.

10-3-1948 verkocht aan Moss Hutchison Line Ltd., Liverpool-U.K. (P&O), herdoopt LORMONT.

1953 verkocht aan Cyprus Merchants Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij D. Th. Petropoulos, herdoopt SILVER MED

1957 verkocht aan Cia. Maritima Med. Ltda., Panama.

1960 verkocht aan South East Asia SS. Corp., Panama, in beheer bij Wheelock, Marden & Co. Ltd., herdoopt SILVER KING.

1965 herdoopt SOUTH SEA.

1967 verkocht aan Peseta Shipping Corp. S.A., Panama, herdoopt EUGENE.

1.346 BRT, 735 NRT (CSD vessel).

4-1968 gesloopt door Wo Hing & Co. te Hong Kong.

Het ms "REDSTART" (629 BRT/1946.) G.S.N.C. aan het pontonnement, de achterkant van de kaart vertelt Les Quais "Chargement de Cognac". Er is echter weinig beweging te zien op de kade, lijkt erg op een rustige zaterdag. Hoewel de bemanning op het voorluik met iets bezig schijnen te zijn wat lijkt op een aanbrengen van een schot of bescherming aan de voorkant brug.

REDSTART, IMO 5291575, 5-1946 opgeleverd door Henry Robb Ltd., Leith (352) aan General Steam Navigation Co., Ltd., Londen-U.K. Motorschip. 629 BRT,

1967 verkocht aan Dimitrios Apesakis, Piraeus-Griekenland, herdoopt KAPTA MATHIOS.



1969 verkocht aan Elias & Spyros Goumas, Piraeus-Griekenland, herdoopt SPYROS G.

1973 verkocht aan Themis G. Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus.

1975 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus.

1976 verkocht aan Spyrrhem Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus.

8-2-1977 tijdens een reis van Piraeus naar Tripoli, geladen met zakken cement, ten oosten van Malta lek geraakt, 9-2-1977 gezonken in positie 35.46 NB en 20.09 OL.



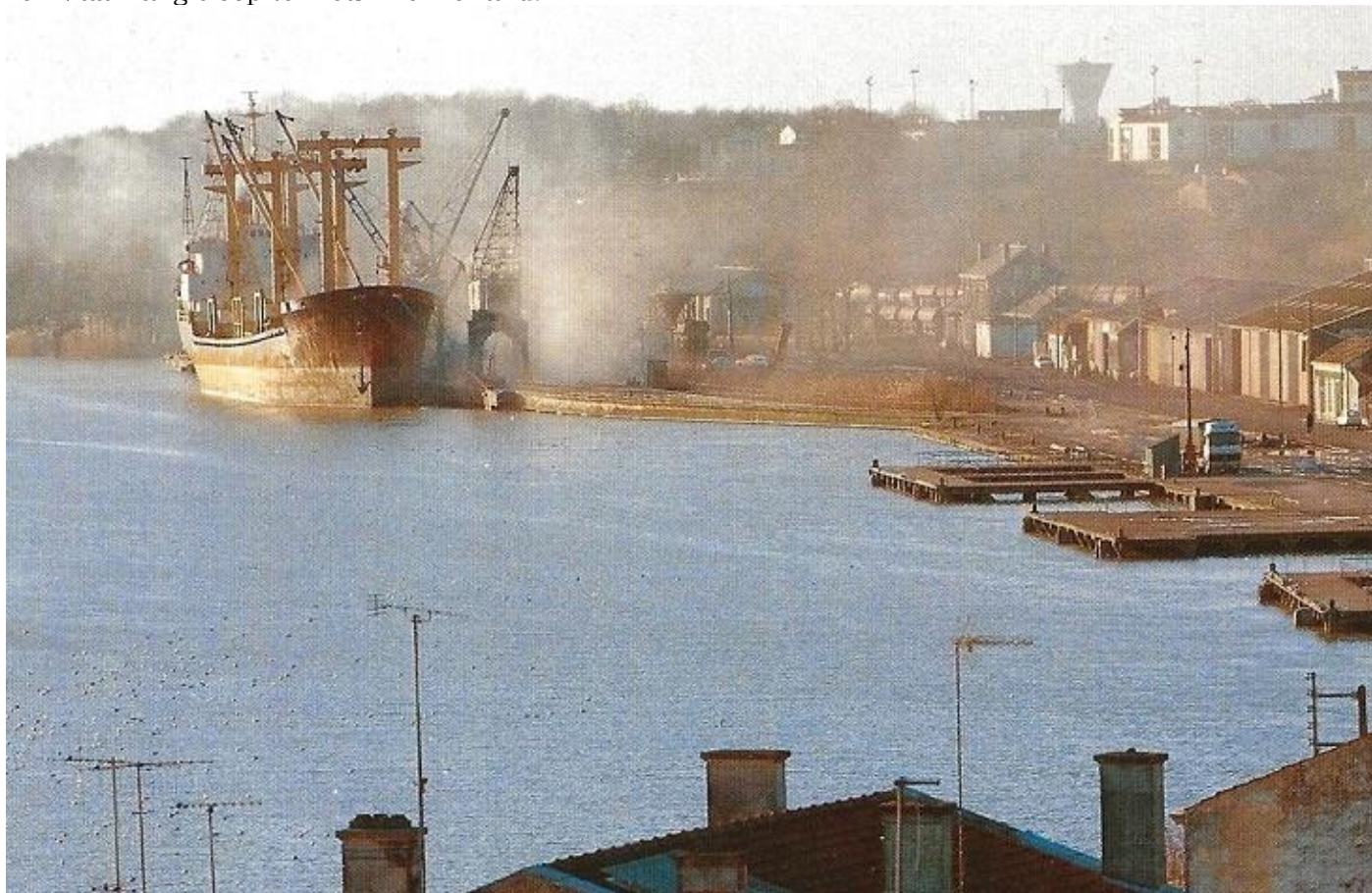
We zien hier geen Brandy boot maar de Nederlandse motorcoaster "BONAIRE" (400 BRT /1951) van Jan Westers Hzn. (Wijnne & Barends, mgrs.) Groningen, afgemeerd aan de phosphate- en kolenterminal ergens in de jaren vijftig met open ruimen, één kraan in bedrijf met grijper en drie kranen in de vaanstand. Je hoeft geen wiskunde te hebben gestudeerd om te begrijpen dat het laden/ lossen geruime tijd in beslag zal nemen Voor de bemanning de uitgelezen gelegenheid om toch nog een lokaal geserveerd glaasje "Cognac"

te bemachtigen in een Bar Tabac, om die samen te nuttigen met een traditioneel hard gekookt eitje altijd aanwezig op de bar, dit om de Franse sfeer te beleven die een onuitwisbare herinnering zal creëren.

BONAIRE, IMO 5047912, 24-10-1950 te water, 28-12-1950 opgeleverd door Gebr. Suurmeijer, N.V. Scheepswerf 'Vooruitgang', Foxhol (169) als BONAIRE aan Jan Westers Hzn., Groningen, in bevrachting bij N.V. Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren.

18-11-1951 verkocht aan Erven Jan Westers Hzn. (Wed. Geesina Westers-Tulp 2/3 deel, Hendrik W. Westers 1/6 deel, Egbertha Hillechiena Dijkstra-Westers 1/6 deel), Groningen, in bevrachting bij N.V. Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren.

11-1971 aangemeld voor de sloopregeling, verkocht voor sloop aan Scheepssloperij 'De Koophandel', 3-1-1972 aanvang sloop te Nieuw Lekkerland.



Tonnay-Charente in recentere tijden een tot nog toe onbekende bulkcarrier is in het proces van phosphate lossen in vrachtwagens, die na over de weegbrug te zijn geweest het verder transporteren. De oude pontonnements liggen er verlaten bij. De oude kranen zijn buiten dienst. De kraanwerkzaamheden worden verricht met mobiele kranen die ook kunnen worden ingezet in de eerstvolgende haven stroomafwaarts Rochefort. Of de bewoners van Tonnay blij zijn met de stuifwolken die over het stadje hangen is nog maar de vraag.



Tijdens het opstellen van dit epistel, kwam deze foto van de "ARKLOW DEW" in mijn mailbox met de vraag welke haven is dit. Daar hoefde niet over getwijfeld te worden. De ex Nederlandse "TERONA" (988 BRT/1978) onderweg naar de kade van Tonnay-Charente. Maritieme groet, Ben Scholten.

HUANG HUAI, IMO 1025423, Chemical/Oil Products Tanker, 6,875 GT, 9.200 DWT, 30-3-2023 besteld, 30-9-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUCHANG AA027L, 16-12-2024 geplande oplevering als HUANG HUAI aan Shanghai SC-Stolt Shipping Ltd., Shanghai, China (BPXV9). Shanghai SC-Stolt Shipping Co. Ltd. ontstond in 2005 door een joint venture tussen Shanghai SC Shipping en Stolt-Nielsen.



SHUI RONG, IMO 1025435, Chemical/Oil Products Tanker, 6,875 GT, 9.200 DWT, 30-3-2023 besteld, 14-11-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUCHANG AA028L, 25-1-2025 geplande oplevering als SHUI RONG aan Shanghai SC-Stolt Shipping Ltd., Shanghai, China.

SC Shipping (Shanghai), Co. Ltd opgericht in 1994. De vloot Shanghai SC-Stolt Shipping Ltd., Shanghai:
NAN YANG LAN, IMO 9258832, 2001, 3.723 GT, 5.807 DWT, Chem. Tanker, 10-5-2010 in dienst.
BAI YANG, IMO 9389588, 2006, 2.646 GT, 3.697 DWT, Chem. Tanker, 10-2014 in dienst.
HONG FENG, IMO 9410935, 2006, 2.646 GT, 3.791 DWT, Chem. Tanker, 30-12-2006 (Man.) in dienst.
CUI BAI, IMO 9425394, 2007, 2.646 GT, 3.697 DWT, Chem. Tanker, 15-6-2007 in dienst (Man.) in dienst.
ZI LUO LAN, IMO 9426178, 2007, 2.442 GT, 3.866 DWT, Chem. Tanker 30-11-2007 (Man.) in dienst.
ZI TONG, IMO 9469261, 2007, 2.646 GT, 3.784 DWT, Chem. Tanker, 5-11-2007 (Management) in dienst.
ZI DING XIANG, IMO 9534535, 2009, 2.442 GT, 3.820 DWT, Chem. Tanker, 27-12-2012 (Man.) in dienst.
KONG QUE LAN, IMO 9584463, 2010, 2.492 GT, 3.797 DWT, Chem. Tanker, 8-3-2013 (Man.) in dienst.
QIU HAI TANG, IMO 9589437, 2.492 GT, 3.797 DWT, Chem. Tanker, 6-3-2013 (Management) in dienst.



ELISE, IMO 9978482 (NB-322), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT. 30-7-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUHU W2231. In een belangrijke stap voor duurzame maritieme technologie vierden Harren Group en SAL Heavy Lift trots de tewaterlating van de MV ELISE, de eerste van vijf geplande zware vrachtschepen van de Orka-klasse, op de Wuhu-scheepswerf in China eind juli. Dit schip is het hoogtepunt van de innovatie van zware

schepen, uitgerust met de modernste hybride voortstuwingssystemen en volledig elektrische kranen, wat een beweging in de richting van volledig klimaat-neutrale maritieme operaties onderstreept. 28-2-2025 geplande oplevering aan SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland.

FRIDA, IMO 9978494 (NB-322), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT. 8-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer WUHU W2232, 31-10-2024 (e) gedoopt FRIDA en te water gelaten, 1-2025 geplande oplevering aan SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G.



PATRICIA, IMO 9978509, Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT, 21-8-2023 in aanbouw onder bouwnummer WUHU W2233, 14-12-2024 te water, 2-2025 geplande oplevering als PATRICIA aan SAL

Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg, vlag: Duitsland. Twee kranen van 800 ton SWL, de derde in een serie van vijf schepen in de Orca Class schepen. (Foto's: SAL HL).

CARLOTTA, IMO 9978511, Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT, 1-10-2024 kiel gelegd onder bouwnummer WUHU W2234, 3-2025 geplande oplevering als CARLOTTA aan SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg, vlag: Duitsland.

VERA, IMO 1045825, Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT, 5-12-2023 besteld onder bouwnummer WUHU W2235, 14-12-2024 te water, 6-2025 geplande oplevering als VERA aan SAL Heavy Lift G.m.b.H., Hamburg, vlag: Duitsland.



ENERGY STOCKHOLM, IMO 9977763, Bunkering Tanker (LNG). 7.799 GT, 2.330 NT, 6.671 DWT. 29-8-2024 opgeleverd door RMK Marine's Shipyard, Tuzla (127) aan LNG Shipping S.A., Luxemburg, vlag: België (OT5645), in charter bij Shell Western LNG. 12-11-2024 te Rotterdam gedoopt ENERGY STOCKHOLM door mevr. Saheera Ahmad (Business Development – Marine LNG for Shell). 135,00 x 22,00 x 7,00 x 4,000 meter. (Foto: Rederij).

DFDS gaat Ekol in het bedrijf opnemen

De deal is nu eindelijk werkelijkheid. DFDS heeft een drietrapsraket gelanceerd om Ekol Logistics te integreren in de blauw-witte kleuren van de rederij. De overigens geannuleerde handel tussen DFDS en Ekol Logistics kwam toch tot bloei en was onder dekking van de nacht uitgevoerd. Nu gaat DFDS werken in zijn werkkleding en in het proces van integratie van het Turkse bedrijf in het bedrijf. Dat vertelde CEO van DFDS Torben Carlsen vrijdagmiddag (15-11-2024) op een teleconferentie. DFDS was anders gevallen...



Maersk Triple-E

In de op MV2 gelegen Amaliahaven ligt bij APM de MAJESTIC MÆRSK. Er staan vijf kranen op, waarvan de middelste is getopt. De ultramoderne geautomatiseerde terminal heeft zero CO2-impact met op afstand bediende kranen. Vanaf 2028 komt er walstream. De containers worden aan- en afgevoerd met elektrische L-AGV's. Deze onbemande Lift-Automated Guided Vehicles worden computergestuurd. Er komt dus weinig mankracht aan te pas.

De MAJESTIC MÆRSK kan niet zonder en heeft een bemanning van 22 koppen. Voor een dubbelschroever van 42.000 pk en 399 bij 59 meter, met plek voor 18.270 TEU, is dat weinig. Het schip, in 2013 opgeleverd

door DSME (Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering) in Geoe, Zuid Korea, heeft 190 miljoen gekost. Ze vaart onder Deense vlag in de Europa-Azië route en liep Rotterdam al vele malen aan. Het is een van de 20 Triple-E Class schepen, waarbij de drie E's staan voor: Economy of scale, Energy efficiency en Environmental improved. Het schip kan 23 knopen halen, maar de dienstvaart is 19, wat meer dan een kwart scheelt aan brandstofverbruik.

A.P. Møller-Mærsk, gevestigd aan de Esplanaden in Kopenhagen, was decennialang 's werelds grootste containerrederij, maar werd enkele jaren geleden voorbijgestreefd door MSC. Momenteel opereert Maersk met een vloot van 714 eenheden, waarvan 332 eigen schepen en 382 in charter. De ordeportefeuille bedraagt 54 schepen, wat in vergelijking met CMA CGM bescheiden is. Met 75 nieuwbouworders zou CMA CGM over enige tijd APM wel eens voorbij kunnen streven. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch <https://www.wssrotterdam.nl/> Fotografie: Aeroview – Dick Sellenraad).

Maersk Triple E-class bestaat uit 31 schepen. 20 in de 1^e serie, daarna kwamen nog 11 stuks (ShipMik).

MAERSK EL ALTO, IMO 9964508 (NB-319, Container Ship, 127.832 GT, MAERSK EL ALTO 10-5-2024 te water gelaten onder bouwnummer JMU KURE 5452, 15-10-2024 geplande oplevering als MAERSK EL ALTO aan Sun Lanes Shipping S.A., vlag: Panama (3E7763), in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd., Ehime-ken, Japan, charter A.P. Møller-Mærsk.

MAERSK EL BANCO, IMO 9964493 (NB-319), 127.832 GT, 152.237 DWT, 10-7-2023 kiel gelegd, 26-1-2024 te water onder bouwnummer (5451), 18-6-2024 opgeleverd door Japan Marine United Corporation, Kure Shipyard als MAERSK EL BANCO aan NKS Capella Pte. Ltd., Singapore (9V8724), in beheer bij Synergy Maritime Private Limited, Chennai, in charter bij A.P. Møller-Mærsk.

MAERSK EL PALOMAR, IMO 9964481 (NB-319), 127.832 GT, 152.237 DWT, 27-6-2023 kiel gelegd, 2-11-2023 te water onder bouwnummer (5450), 27-3-2024 opgeleverd door Japan Marine United Corporation, Kure Shipyard als MAERSK EL PALOMAR aan NKS Rigel Pte. Ltd., Singapore (9V9370), in beheer bij Synergy Maritime Private Limited, Chennai, in charter bij A.P. Møller-Mærsk.

MAERSK EUNAPOLIS, IMO 9964510, 127.814 GT, 140.000 DWT, 1-10-2024 te water onder bouwnummer JMU KURE 5453, 10-1-2025 geplande oplevering aan Nissen Kaiun/Southern Route, Panama (3E6996), in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. (Nissen Kaiun K.K.). Imabari-shi, Ehime-ken, Japan, in charter bij A.P. Møller-Mærsk.

MAERSK MONTE OLIVIA, IMO 9283198, Container Ship, 69.132 GT, 42.020 NT, 83.557 DWT, 4000 TEU, 17-4-2004 kiel gelegd, 15-10-2004 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd (4097) als MONTE OLIVIA, vlag: Duitsland. 4-2018 vlag Singapore (9V6839). 11-2024 herdoopt MAERSK MONTE OLIVIA.

MSC OLBIA, IMO 9987299, Container Ship, 154.165 GT, 168.000 DWT, 17-8-2024 te water onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2022-1465, 16-12-2024 opgeleverd door Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. als MSC OLBIA aan Dionysus Shipping & Trading Ltd., Monrovia-Liberia (5LSY7), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve, Zwitserland.



CIUDAD DE CEUTA, IMO 9237644, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 6.554 GT, 2.498 NT, 758 DWT, 866 passagiers, 271 auto's, 1-2000 contract, 1-3-2000 kiel gelegd, 8-2-2001 te water, 30-4-2013 (DNV) opgeleverd door Incat Tasmania Pty. Ltd. (058) als MILENIUM DOS COMPANIA aan Trasmediterranea S.A., Spanje (ECCX). 6-2019 herdoopt CIUDAD DE CEUTA. 11-2024 herdoopt VITTORIO M. 28-11-2024 verkocht aan Maritima de Fast Ferries S.A., Santa Cruz De Tenerife-Spanje (ECCX), in beheer bij Fred Olsen S.A., 12-2024 herdoopt BARLOVENTO EXPRESS. 29-12-2024 in dienst tussen Las Palmas de Gran Canaria en Morro Jable, Fuerteventura. (Foto: Pieter Inpijn, 11-10-2024, Ceuta).



Het Europees Parlement eist een hardere koers richting de Russische schaduwwloot

Het Parlement wil de controle op de Russische olie-export via de Europese wateren verscherpen en laat gedachten horen over een mogelijke sluiting van de Oostzee voor de schaduwtanks. Het Europees Parlement eist een hardere koers richting de Russische schaduwwloot. Het Parlement wil de controle op de Russische olie-export via de Europese wateren verscherpen en laat gedachten horen over een mogelijke sluiting van de Oostzee voor de schaduwtanks

De schaduwtanker 'CANIS POWER' (2005) vaart sinds augustus onder de naam 'N CERNA'. De producttanker met een draagvermogen van 53.106 ton maakte naam in de Deense wateren in mei 2023 toen de motor stopte in de Langelandsbelt.

Het Europees Parlement heeft donderdag een resolutie aangenomen waarin de vlaggenstaten van de EU worden opgeroepen te zorgen voor een strengere handhaving van de sancties tegen de Russische olie-export over zee via de zogenaamde schaduwwloot van het land.

De schaduwscepen zijn doorgaans oudere tankers, die vaak Russische ruwe olie en olieproducten naar het buitenland exporteren zonder verzekering en met onduidelijk eigendom, in strijd met het olieprijsplafond van de G7-landen, de EU en Australië van 60 dollar per jaar.

In de resolutie roept het Parlement op tot meer gerichte interventies tegen de schaduwwloot in de komende EU-sanctiepakketten, waaronder directe maatregelen tegen vlaggenstaten, financiers, eigenaren en exploitanten, die betrokken zijn bij de handel in of de exploitatie van schepen in de schaduwwloot.

Sancties zonder handhavingsmaatregelen

Het Parlement eist ook de systematische sanctie van schepen die zonder bekende verzekering door de EU-wateren varen, en roept de EU-landen op om hun drone- en satellietmonitoring van het verkeer te versterken en gerichte inspecties van de schepen uit te voeren.

De leden van het Europees Parlement willen dat de EU-lidstaten havens aanwijzen die gesanctioneerde schepen kunnen verwerken met ruwe olie en vloeibaar aardgas (LNG) en dat illegale vracht zonder compensatie in beslag wordt genomen.

Een resolutie is niet juridisch bindend, maar kan wel druk uitoefenen op de Commissie, die de eerste 14 sanctiepakketten van de EU heeft opgesteld, waarin tot nu toe geen concrete handhavingsmaatregelen zijn opgenomen.

Volgens het Internationaal Energieagentschap (IEA) verdiende Rusland vóór de oorlog van 2021 16,5 miljard dollar per maand aan de olie-export. Na de invasie van 2022 stegen de maandelijkse inkomsten tot 21 miljard dollar, terwijl ze dit jaar tot nu toe weer zijn gedaald tot 16,5 miljard dollar per maand.

Spotlight op Griekse rederijen

S & P Global heeft 586 tankers geïdentificeerd die betrokken zijn bij de Russische olie-export, waarvan vele oudere schepen zijn die worden verkocht door bijvoorbeeld Europese rederijen, aangezien de prijzen van gebruikte tankers sterk zijn gestegen in de nasleep van het uitbreken van de oorlog.

Door de groei van de schaduwvloot zijn de Verenigde Arabische Emiraten de grootste tankerexporteur van Russische ruwe olie geworden, berekend naar nationaliteit, schrijft S & P Global. Griekenland is ook het enige EU-land op de lijst van de tien grootste tankerexploitanten die in oktober Russische ruwe olie vervoerden.

De resolutie van het Parlement sluit aan bij het feit dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) volgend jaar naar verwachting nieuwe stappen zal ondernemen om kwetsbare kustlijnen te beschermen tegen olielekken door de schaduwtankers.

De VS, het VK en de EU hebben sinds oktober 2023 gezamenlijk meer dan 90 schepen op de zwarte lijst gezet die verbonden zijn met de Russische schaduwvloot. (Info: Sofart, Mette Marie Volander, e.a., 18-11-2024. Foto ARIS later N CERNA: Kokolis, 4-8-2011, Europoort).

N CERNA, IMO 9289520, Double Hull Oil Tanker, Chemical/Oil Products, 30.053 GT, 14.378 NT, 53.106 DWT. 28-4-2005 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan (0304) als WESTERN ATLANTIC, vlag: Bahamas (C6UI6), in beheer bij Western Petroleum S.A., Genève. 13 kn. 13.560 kW, 105 rpm., MAN B&W 6S60MC-C, Hyundai H.I. NE-04. 2-5-2006 verkocht aan Sea Celebrity S.A., Bahamas, in beheer bij Tsakos Energy Navigation Corp., Athene, 5-2006 herdoopt ARIS. 6-2-2009 in beheer bij Tsakos Shipping & Trading S.A. en Tsakos Energy Navigation Corp., Athene. 7-2010 in beheer bij Tsakos Columbia Shipmanagement S.A. en Tsakos Energy Navigation Corp., Athene. 15-11-2017 voor 30 maanden in charter PETROBRAS (\$14.350/dag). 31-1-2023 verkocht aan Chatula Marine Ltd., Cook Islands, in beheer bij Radiating World Shipping Services, 1-2023 herdoopt CANIS POWER. 11-8-2023 in beheer bij Almuhit Alhadi Marine Services. 23-8-2024 verkocht aan Swissmarlo Ltd., 8-2024 vlag Barbados (8P2382), in beheer bij Atos Remote Solutions, Dehra Dun, Uttar Pradesh, India, 8-2024 herdoopt N CERNA.

LINE, IMO 9291250, Crude Oil Tanker, 62.877 GT, 114.880 DWT, 26-8-2005 opgeleverd als RAINIER SPIRIT, vlag Bahamas, in beheer bij Teekay Shipping Canada Ltd. en Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 5-5-2009 verkocht aan Victoria International Marine, 5-2009 vlag Liberia, in beheer bij Seapeak Maritime Ltd., 5-2009 herdoopt ALMI STAR. 25-5-2010 in beheer bij Almi Tankers S.A. 28-6-2022 verkocht aan Star Maritime & Trading Inc., 6-2022 vlag Marshall Islands, in beheer bij Beks Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş., Istanbul en Fleet Management Ltd., Honk Kong, 6-2022 herdoopt BEKS STAR. 3-2024 vlag Guinea-Bissau (J5AL8), 17-3-2024 in beheer bij Tokyo Gemi İşletmeciliği Anonim Şirketi., 3-2024 herdoopt LINE. 12-9-2024 verkocht aan Line Maritime & Trading Ltd., Guinea-Bissau, in beheer bij Tokyo Gemi İşletmeciliği Anonim Şirketi.

Schip toegevoegd aan EU-sanctielijst

De Europese Unie heeft haar nieuwste sanctiepakket op 16 december 2024 tijdens de zitting van de Raad Buitenlandse Zaken aangenomen, waarbij 52 nieuwe vaartuigen, waaronder de "LINE", aan de sanctielijst zijn toegevoegd die volgens de EU de Russische oorlogsmachine steunen. De schepen die zijn gesanctioneerd, zijn voornamelijk betrokken bij het omzeilen van het door het Westen ingevoerde mechanisme voor olieprijsplafonds, bij wapenleveranties en bij het vervoer van gestolen graan. Dit laatste pakket heeft het totale aantal door de EU gesanctioneerde vaartuigen op 79 gebracht. Het merendeel van de schepen is betrokken bij het vervoer van Russische olie en bij het vervoer van wapens voor het Russische leger.

Het sanctiepakket is ook gericht tegen in totaal 54 personen en 30 entiteiten die worden geacht de oorlogsinspanningen van Rusland te ondersteunen. Onder hen zijn er ook entiteiten en personen in China en Noord-Korea die geacht worden Rusland te voorzien van materialen voor tweërlei gebruik ter ondersteuning van de militaire inspanningen van Rusland. Twee hoge Noord-Koreaanse functionarissen en zeven Chinese personen en bedrijven zijn het doelwit van de laatste sancties. Het doel van de sancties is gedefinieerd om de operationele kosten voor Rusland te verhogen door hen de toegang tot havens in de EU te ontfangen en hen te belemmeren maritieme diensten te ontvangen. (Timsen, 17-12-2024).

Russische schaduwvloottanker NUC in de buurt van onderzeese kabel

De 'LINE', een ander schip van de zogenaamde Russische schaduwvloot is gesignaleerd in de buurt van de onderwaterstroomkabel Estlink-2. De tanker naderde de kabel op 29 december 2024, op weg van Vysotsk naar Tallinn. De Finse kustwacht werd zich bewust van het schip en maakte er contact mee. In de afgelopen maanden heeft het schip geopereerd tussen Turkije en Rusland. Volgens de kustwacht werd momenteel niet aangenomen dat het schip een bijzonder risico vormde of dat het betrokken was bij de kabelschade veroorzaakt door de tanker "EAGLE-S" op Kerstmis. Toch waren de autoriteiten gealarmeerd, omdat inlichtingenagenten al lang vermoedden dat Rusland systematisch een overzicht krijgt van offshore windparken, gaspijpleidingen en onderzeese stroom- en internetkabels in de Noord- en Oostzee. Mogelijk zodat ze opzettelijk gesaboteerd kunnen worden. Op 31 december bevond de tanker zich in positie 59.60 NB en 026.10 OL. (Timsen, 31-12-2024).



URSA MAJOR, IMO 9538892, General Cargo Ship, 12.679 GT, 9.490 DWT. 14-12-2009 opgeleverd als SCAN BRITANIA. 2-2010 herdoopt HYUNDAI BRITANIA. 8-2011 herdoopt EIT PALMINA. 2-2017 herdoopt SPARTA III. 10-2020 verkocht aan SC-South LLC, Rusland (UFUZ). 10-2021 herdoopt URSA MAJOR. 11-12-2024 van Saint Petersburg naar Vladivostok, 22-2-2025 ETA te Vladivostok. (Foto: Hannes van Rijn, 21-12-2009, Maassluis).

SPARTA IV, IMO 9743033, General Cargo Ship, 7.522 GT, 8.870 DWT, 1-2018 opgeleverd als SPARTA IV aan OBL-Shipping LLC, vlag: Togo. 6-2018 vlag: Rusland (UIYM). 11-2020 verkocht aan SC-South LLC, Rusland.

Russisch konvooi geschaduwd tijdens doorvoer van Duitse EEZ

Het Russische fregat 'NEUSTRASHIMY' heeft op 21 maart 2024 voor het eerst een konvooi, bestaande uit de 'URSA MAJOR' en 'SPARTA IV' vanuit eigen land in de Oostzee door de Fehmarnbelt en de Kadettentrog begeleid. Deze schepen zouden grote hoeveelheden wapens en uitrusting uit Syrië vervoeren. De inzet van het fregat om de twee vrachtschepen op de Oostzee te escorteren, duidt op hoogwaardige wapens en uitrusting. Beide vrachtschepen werden in februari in een Syrische haven geladen en zouden via de Turkse zeestraat de Zwarte Zee binnenvaren. Met het oog op de dreiging van Oekraïense drones keerden de vrachtschepen echter om en kozen ze in plaats van de kortere route door de Bosporus te nemen, de bijna 9.000 zeemijl lange route rond Europa naar de Oostzee.

De Russische vrachtschepen bereikten op 20 maart een positie ten noorden van Skagen, waar de 'NEUSTRASHIMY' wachtte en vormde een konvooi met de vrachtschepen. Wapens en radarsystemen waren actief. De Deense marine stuurde een patrouilleboot en een marineboot om het konvooi door de Grote Belt te begeleiden. Om 11 uur 's morgens werd de Beltbrug bij Korsør gepasseerd. Er waren geen overtredingen.

Na het verlaten van de Grote Belt werd het Russische konvooi 's middags bij de ingang van de Fehmarnbelt vergezeld door de mijnenduikboot "ROTTWEIL" van het 3e Mijnenveger Squadron uit Kiel en de twee patrouilleschepen "BAMBERG" en "NEUSTADT", waarbij de "BAMBERG" voor het konvooi uit voer en de "NEUSTADT" en "ROTTWEIL" achter het konvooi aan. Ze passeerden de bouwplaats voor de Fehmarnbelttunnel met een snelheid van 12 knopen. De Russische schepen hielden zich aan de verkeersregels. De "SPARTA IV" en "URSA MAJOR" behoren tot een rederij in Novorossiysk. Beide schepen waren zichtbaar goed beladen. Op de "SPARTA IV" stonden talloze containers op het dek gestapeld. Ze zouden een gemakkelijk doelwit zijn voor Oekraïense drones.

Russische vrachtschepen hoeven geen informatie te verstrekken over hun vracht of doel wanneer ze door de exclusieve economische zone (EEZ) van Duitsland varen. De Federale Politie beschikte niet over betrouwbare informatie over de lading van de "SPARTA IV" en de "URSA MAJOR".

Uit de diepgang van de schepen bleek echter dat ze zware vracht vervoerden. Beide vrachtschepen staan sinds 2022 op de sanctielijsten van de VS en de EU. Als ze in de Duitse territoriale wateren een ongeluk zouden krijgen, zou de federale politie hen onmiddellijk arresteren. Tot de avond verliep de bewaking van de Russische schepen zonder bijzondere incidenten. De schepen zouden naar verwachting rond 23.00 uur de Duitse EEZ verlaten met dezelfde koers. Aan boord van het fregat "NEUSTRASHIMY" bevindt zich een

helikopter die speciaal is uitgerust om zich te verdedigen tegen drones. Het route van de twee schepen werd al weken gevolgd door de geheime diensten en zeestrijdkrachten van de NAVO. (Timsen, 21-3-2024).

Russisch schip met militaire goederen op drift

De 'URSA MAJOR', die door de Russische Federatie is gestuurd om haar wapens en uitrusting uit Syrië te evacueren, heeft op 22 december 2024 te maken gehad met een storing in de brandstofleiding van de hoofdmotor. De bemanning probeerde het probleem op te lossen, terwijl het schip voor de kust van Algeciras dreef. Het incident vond plaats te midden van de terugtrekking van de Russische troepen uit Syrië, na de omverwerping van president Bashar al-Assad. Troepen zijn teruggetrokken naar de bases in Khmeimim en Tartus en bereiden zich voor op een mogelijke volledige evacuatie tegen 20 februari 2025. Tegelijkertijd is Rusland begonnen met het overbrengen van een deel van zijn militaire uitrusting van de haven van Tartus naar Libië. Daarnaast zijn er onderhandelingen aan de gang met de Libische leider Khalifa Haftar om marinemiddelen en militair materieel naar Libisch grondgebied te verplaatsen, in een poging zijn strategische aanwezigheid in de regio te behouden na het verlies van invloed in Syrië. (Timsen, 23-12-2024).

Schip gezonken na explosie, twee vermisten

De "URSA MAJOR" zonk in de nacht van 23 december in de Middellandse Zee ten zuiden van de havenstad Cartagena. Er was een explosie in de machinekamer. Twee matrozen worden vermist. Het schip kwam uit Sint-Petersburg en zou ook naar Syrië gaan. In een korte verklaring bevestigde het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken het zinken van het vrachtschip in "internationale wateren" kort na 9 uur op kerstavond. De "URSA MAJOR" was gekapseisd en vervolgens rond middernacht gezonken. De scheepvaart in het gebied wordt nu gewaarschuwd voor drijvende wrakstukken. Van de 16 bemanningsleden werden er 14 gered en door de Spaanse maritieme reddingsdienst naar Cartagena gebracht. De twee vermiste zeelieden kwamen vermoedelijk om het leven bij de explosie en zonken met het schip. Volgens het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken komen de matrozen niet uit Rusland.

Kort na de explosie begon de "URSA MAJOR" te zinken en werd er een noodoproep verzonden. Spanje stuurde het marineschip "SERVIOLA" en de noodsleepboot "CLARA CAMPOAMOR" naar de positie ten zuiden van Cartagena. De "URSA MAJOR" stond al zwaar op de lijst toen hij arriveerde. Het Russische vrachtschip "SPARTA", dat samen met de "URSA MAJOR" uit de Oostzee was vertrokken, ging ook naar het getroffen schip, maar kon niets doen. De geredde zeelieden werden aan boord van de noodsleepboot gebracht. De "URSA MAJOR" had ook twee grote havenkranen geladen en zou deze kranen naar Vladivostok in Azië brengen. Tijdens de reis door de Oostzee en de Noordzee werden de "SPARTA" en "URSA MAJOR" echter geëscorteerd door het Russische fregat "SOOBRAZITELNY", wat ook aangeeft dat er militaire goederen van het Russische leger aan boord waren. (Timsen, 24-12-2024).

De URSA MAJOR zou belangrijke onderdelen voor bouw nucleaire ijsbreker vervoeren en had twee mobiele Liebherr 420 kranen aan boord. Het verlies van de kranen zal de laad- en lostijden in de haven van Vladivostok aanzienlijk langer maken. De bouw van de ijsbreker zou flinke vertraging oplopen. Het Russische Telegramkanaal 'Mash' stelde dat de URSA MAJOR waarschijnlijk te zwaar geladen was. De eigenaar (Oboronlogistika) verklaarde dat de URSA MAJOR is gezonken door een terroristische aanslag.

Eigenaar vermoedt terroristische aanslag achter verlies

Een vertegenwoordiger van de Oboronlogistics-bedrijvengroep, de eigenaar van de 'URSA MAJOR', vermoedde een terroristische aanslag achter de explosie op het schip: "Oboronlogistics is van mening dat er op 23 december 2024 een gerichte terroristische aanslag is gepleegd op de URSA MAJOR dat eigendom is van het bedrijf. Volgens de getuigenis van de bemanningsleden van het schip vonden er op 23 december 2024 om 13:50 uur (Moskouse tijd) drie opeenvolgende explosies plaats vanaf stuurboordzijde in het achterschip." Het schip zonk in de wateren van de Middellandse Zee tussen Spanje en Algerije. 14 bemanningsleden werden gered, ze werden naar Cartagena gebracht, twee anderen werden vermist.

Op de website van de rederij staat dat het vlaggenschip van de vloot van Oboronlogistics was vertrokken met een grote projectlading: havenkranen van 380 ton per stuk, nodig voor de uitbreiding van de terminal in Vladivostok, en luikdeksels van 45 ton voor een nieuwe ijsbreker. (Timsen, 26-12-2024).

Het verlies van het reactorluik is een nieuwe tegenslag voor het Lider-ijsbrekerprogramma

Het zinken op 23 december 2024 van de 'URSA MAJOR' veroorzaakte ook het verlies van twee reactorluiken voor de nucleaire ijsbreker ROSSIYA. Het Russische vlaggenschip van de ijsbreker van de Lider-klasse staat voor een onzekere toekomst nadat het vrachtschip zonk met de enorme, op maat gemaakte luiken. De bouw van de 'Rossiya' loopt al drie tot vier jaar achter op de planning die was vastgelegd in het contract van 2020, waarin werd bepaald dat het schip in 2027 zou worden voltooid. De Rossiya was oorspronkelijk bedoeld als een van de drie ijsbrekers van de Lider-klasse die het hele jaar door op de Noordelijke Zeeroute zouden moeten opereren.

De 45-tons reactorluiken bieden toegang tot de elektriciteitscentrale van het schip. De oorzaak van het zinken wordt nog onderzocht, waarbij de Russische autoriteiten het incident een "terroristische aanval" noemen. De 'URSA MAJOR' was echter bekend met maritieme noodsituaties. In november 2020 was het

schip, toen nog 'SPARTA 3' geheten, het doelwit van een maandlange reddingsoperatie op de Arctische Noordoostelijke Doorvaart (Noordelijke Zeeroute). De exploitant van het schip was Oboronlogistics, een transportdienstverlener voor het Russische Ministerie van Defensie, toen het schip afweek van de goedgekeurde route en in strijd handelde met de vergunning om op de Noordelijke Zeeroute te varen toen het de Jenisejbaai van Doedinka binnenvoer en vast kwam te zitten in een ijsopbouw. Oboronlogistics probeerde het schip te bevrijden met behulp van een lokale sleepboot van ijsklasse, maar tevergeefs. Eind december moest de nucleaire ijsbreker 'VAIGACH' op een reddingsoperatie worden gestuurd. Na problemen met de besturing moesten meerdere ijsbrekers deelnemen aan de complexe reddingsoperatie om het schip terug naar Moermansk te slepen en te escorteren. Rosatom, het Russische staatsbedrijf met de algehele verantwoordelijkheid voor kernenergie, veroordeelde de acties van de operator. (Timsen, 2-1-2025).

SPARTA, IMO 9268710, Ro-Ro Cargo Ship, 8.831 GT, 6.785 DWT, 13-12-2003 opgeleverd door Hegemann Rolandwerft, Bremen als SCAN BRASIL. 12-2008 herdoopt HYUNDAI BUFFALO. 3-2010 herdoopt SCAN BRASIL. 12-2010 herdoopt HC PAULINA. 8-2016 herdoopt SPARTA.3-2017 vlag: Rusland (UCPH), 27-3-2017 in beheer bij SC-South LLC, Novorossiisk. 24-10-2018 in beheer bij SC-South LLC, Novorossiisk en OBL-Shipping LLC. 11-2019 verkocht aan SC-South LLC, Novorossiisk-Rusland. 11-11-2024 vertrokken van Kaliningrad Anchorage naar Port Said, 31-12-2024 ETA te Port Said.

Russisch schip kreeg motorpech

De 'SPARTA' kwam op 17 december 2024 in moeilijkheden in ruwe zee voor de kust van Bretagne in het noordwesten van Frankrijk. Het Russische schip reageerde aanvankelijk niet op Franse communicatie totdat het erkende dat het een probleem had.

"Ik zit in de problemen. Mijn motoren zijn momenteel uitgevallen, het roer reageert niet. We gaan proberen het in de komende minuten te repareren", klonk het schip. Na 61 minuten te hebben gedrift, zei de 'SPARTA' dat het weer op koers lag. (Timsen, 25-12-2024).

Russische schaduwtanker verdacht van sabotage na ankerverlies

Finse rechercheurs verdenken de 'EAGLE S' nadat een stroomkabel in de Oostzee was verstoord. "EAGLE S" is aangehouden, maakte de politie in Helsinki op 26 december 2024 bekend

Hij wordt ervan verdacht tot de Russische schaduww vloot te behoren. Op het moment van de storing op eerste kerstdag bewoog de tanker zich in de buurt van de kabel tussen Estland en Finland. De Finse grenswacht hield de tanker tegen. Onderzoekers gingen 's nachts aan boord van het schip in Finse wateren en onderzochten het. De tanker had zijn anker verloren. De autoriteiten doen nu onderzoek naar ernstige sabotage. (Timsen, 26-12-2024).



EAGLE S, IMO 9329760, Double Hull, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 22.444 NT, 74.034,86 DWT, 16-3-2006 opgeleverd door New Century Shipbuilding Co. Ltd., Jingjiang (0307310) als FR8 PRIDE aan FR8 Pride Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Suntech Ship Management. 12 kn. 11.300 kW, 600 x 2400, 105 rpm., 5S60MC-C, Hudong Heavy Industries Co. Ltd., China NE-16-5-2005. 10-11-2007 verkocht aan FR8 Pride Shipping Corp., 11-2007 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Suntech Ship

Management. 11-2-2009 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 12-12-2012 verkocht aan LR Mimosa Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Empire Navigation Inc., 12-2012 herdoopt LR MIMOSA. 13-4-2015 in beheer bij Norstar Shipping Asia Pte. Ltd., 4-2015 herdoopt NORSTAR INTREPID. 26-7-2023 verkocht aan Caravella LLC-FZ. 7-2023 thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands (E5U4845), 7-2023 herdoopt EAGLE S. 20-9-2023 geïnspecteerd te Tema, Ghana, 24 gebreken. 17-2-2024 in beheer bij Peninsular Maritime India Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 24-12-2024 van Ust-Luga, Rusland (±10 km, west van St. Petersburg) naar Port Said, 9-1-2025 ETA te Port Said. 25-12-2024 te zuiden van Helsinki aangehouden door de Finse kustwacht. (Foto: Hannes van Rijn, 2-10-2017, Maasmond).

Tanker met spionageapparatuur werd op heterdaad betrap

De 'EAGLE S' bleef op 30 december voor anker liggen in pos. 60.16 NB en 025.33 OL. Het schip was schijnbaar op heterdaad betrap, nadat het de Estlink 2-stroomkabel en verschillende internetkabels had doorgesneden, terwijl het met anker en de ketting nog steeds boven de Estlink 1-kabel en de Baltic Connector-pijpleiding voer. Deze laatste was gerepareerd nadat hij in 2023 was doorgesneden door de 'NEUW POLAR PEAR' (IMO 9313204). Een beschadiging van Estlink 1 zou de elektriciteitsvoorziening van Estland aanzienlijk hebben verzwakt. De tanker is naar de kust verhaald naar een ankerplaats bij Porvoo nadat het in beslag was genomen door de Finse scheepvaartpolitie. Er is een uitsluitingszone van één nautische mijl rond de tanker ingesteld, plus een no-flyzone rond de baai van Sköldvik. De NAVO voerde haar inspanningen op om de onderzeese infrastructuur te beschermen tegen deze Russische sabotagedaden.

De tanker van de donkere vloot had zend- en ontvangstapparatuur geïnstalleerd waardoor het in feite een "spionageschip" kon worden voor Rusland. De hi-tech apparatuur aan boord was abnormaal voor een koopvaardijship en verbruikte meer stroom van de generator van het schip, wat leidde tot herhaalde black-outs. In juli werden ernstige tekortkomingen geconstateerd die de veiligheid van het milieu en de bemanning in gevaar brachten, en onderstreepte het slechte onderhoud en de afwezigheid van naleving van regelgevende en technische normen voor het bredere duister vloot. (Timsen, 30-12-2024).



Portlantis opent de deuren op 22 maart 2025

Portlantis opent op zaterdag 22 maart 2025 de deuren voor bezoekers. Het interactieve ervaringscentrum op Maasvlakte 2 wordt dé plek waar je de Rotterdamse haven ontdekt en beleeft. Portlantis biedt nieuwe perspectieven op het haven- en industriegebied van Rotterdam.

Portlantis staat voor een uitdagend dagje uit: een plek vol verwondering over de haven, of je nu al sinds jaar en dag in de haven te vinden bent of dat je er voor het eerst komt. In het markante gebouw op het snijvlak van haven en natuur ontdek je wat de haven is, wat de haven betekent voor ons dagelijks leven en hoe de haven de toekomst in transformeert.

“In Portlantis beleef je op een verrassende wijze wat de haven betekent voor Rotterdam, Nederland en Europa”, vertelt Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam. “We nemen bezoekers mee in het verhaal van onze haven van nu en de toekomst. Daarbij besteden we uitgebreid aandacht aan de haven als een plek van grote betekenis voor onze werkgelegenheid, economie en natuurlijk als een plek waar innovatieve projecten samenkomen.”

In Portlantis wordt gebruik gemaakt van allerlei verschillende vertelvormen. Denk daarbij aan virtual reality en augmented reality, exposities met grote 3D-modellen en laboratoria waar je chemische en

technische proefjes kunt doen. Eileen Niks, programmamanager namens Havenbedrijf Rotterdam voor Portlantis, vertelt: “Portlantis wordt een plek voor jong en oud. Van doorgewinterde havenliefhebbers tot dagjesmensen en van scholieren tot professionals op zoek naar een bijzondere vergaderplek. Daarbij is het een groot voordeel dat we een fijn restaurant in het gebouw krijgen. Waar je vlot wat lekkers haalt, maar ook terecht kunt voor uitgebreidere en luxere gerechten. Er is voor ieder wat wils.”

Huis van de haven

Portlantis wordt het huis van de haven. Een plek waar je niet alleen de exposities en evenementen ontdekt, maar waar je dus ook een hapje kunt eten of vergaderen. Bezoekers kunnen zich er onderdompelen voor een volledige dag ontdekking en plezier, ook door de fossielenexpedities, rondvaarten en rondritten over anders niet toegankelijke haventerreinen. En niet te vergeten: het dak van Portlantis is – via de karakteristieke donkerrode trappen rondom het pand – voor iedereen vrij toegankelijk om te genieten van het uitzicht over de Noordzee en de bedrijvigheid op Maasvlakte 2.

EIC Mainport Rotterdam, het educatief informatiecentrum dat nu in Rozenburg is gevestigd, verhuist naar Portlantis. Het centrum organiseert excursies en andere activiteiten om scholieren en studenten kennis te laten maken met de haven en de vele mogelijkheden die deze biedt. Michiel Breijs, directeur van EIC Mainport Rotterdam, vertelt: “Straks kunnen jongeren vanuit Portlantis de haven nog beter verkennen en zo ontdekken wat hun toekomst in de haven zou kunnen zijn.”

In het oog springend gebouw

Havenbedrijf Rotterdam en EIC Mainport Rotterdam hebben de afgelopen jaren intensief samengewerkt aan het concept van Portlantis. Het in het oog springende gebouw is ontworpen door een team onder leiding van Winy Maas van het gerenommeerde architectenbureau MVRDV, dat onder meer bekend is van de Markthal en Depot Boijmans Van Beuningen en tal van overige spraakmakende gebouwen wereldwijd. Ontwerpbureau Kossmanndejong was verantwoordelijk voor het ontwerp van de verschillende exposities. Op zijn beurt zorgde Bruns B.V. voor de expositiebouw. Bureau BIND stond aan de lat voor de integrale creatieve directie. (Bron en foto Portlantis: Port of Rotterdam, 18 december 2024).



LNG-zeetest van MEIN SCHIFF RELAX succesvol afgerond

Mein Schiff Relax, het eerste schip in de nieuwe InTuition scheepsklasse, wordt momenteel gebouwd op de Fincantieri scheepswerf in Monfalcone, Italië. En onlangs, slechts een paar maanden voordat het nieuwe schip in de vaart komt, is er een testvaart met vloeibaar aardgas (LNG), de zogenaamde LNG-zeetest, met succes afgerond.

Terwijl de eerste proefvaart in oktober vooral gericht was op de prestaties en manoeuvreerbaarheid van het schip, diende deze proefvaart om het LNG voortstuwingssysteem te testen. Er werd LNG gebunkerd en het brandstofsysteem van de tank naar de motor werd aan de tand gevoeld om ervoor te zorgen dat de LNG-

aandrijving aan de eisen van de specificatie voldoet. Het resultaat: Mein Schiff Relax zal met succes op vloeibaar aardgas kunnen varen.

“Met de Mein Schiff Relax lanceren we niet alleen een nieuwe scheepsklasse, we slaan ook nieuwe wegen in op het gebied van duurzaamheid. We gebruiken dual-fuel motoren voor de nieuwbouwschepen in de InTuition-klasse. Naast scheepsdiesel kunnen deze ook op vloeibaar gas werken – dus ook op emissiearme en klimaatvriendelijke bio- en E-LNG – wat de grootst mogelijke flexibiliteit biedt en een belangrijke stap betekent op weg naar klimaatneutrale cruises,” zegt Georgios Vagiannis, Director Newbuild bij TUI Cruises.

Mein Schiff Relax begint haar eerste pre-cruise reizen vanaf 2 maart 2025 van/naar Palma of Barcelona. Een paar weken later, op 9 april 2025, wordt ze gedoopt in Málaga. Het jongste lid van de vloot zal in haar eerste zomerseizoen van/naar Palma de Mallorca varen. Het brengt de winter door op de Canarische Eilanden. (Bron: Cruisereiziger.nl, 23 december 2024. Foto: TUI).

MEIN SCHIFF RELAX, IMO 9862657 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 158.640 GT, 10-12-2021 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6312 met 30-9-2024 geplande oplevering aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta, aanvankelijk in aanbouw als MEIN SCHIFF 8, 28-11-2023 te water gelaten, 19-12-2024 proefvaart, 22-12-2024 te Monfalcone na de proefvaart, 31-1-2025 geplande oplevering als MEIN SCHIFF RELAX aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta (IL9929).

MEIN SCHIFF RELAX wordt in april gedoopt in Malaga

Het nieuwste schip van TUI Cruises, de Mein Schiff Relax, wordt op 9 april 2025 gedoopt in Málaga. Tijdens de ceremonie zal een speciaal openluchtoptreden worden gegeven door Robbie Williams, die in 2024 werd uitgeroepen tot feelgood-ambassadeur van het schip.

Een primeur voor de Duitse rederij is dat de zusterschepen Mein Schiff 5 en Mein Schiff 7 als doopmoeders voor de Mein Schiff Relax zullen fungeren. Passagiers van alle drie de schepen krijgen de kans om het speciale evenement mee te maken, waarbij het concert en de doop al in de reissom zijn inbegrepen.

De ceremonie omvat het traditionele kapot slaan van de champagnefles tegen de boeg, vergezeld door een licht- en podiumshow. Cruisereizigers die op alle drie de schepen varen kunnen genieten van het traditionele doopdiner, een feestelijke cocktail en nog veel meer. Culinaire lekkernijen van de Mein Schiff Relax worden voor de gelegenheid ook geserveerd op de andere twee schepen.

De Mein Schiff 5 begint haar reis in Tenerife, bezoekt Madeira en Lissabon voordat ze Málaga bereikt op 9 april voor het speciale evenement. De Mein Schiff 7 begint zijn reis op Gran Canaria en komt op 9 april aan in Málaga voor de ceremonie. Vanaf maart biedt de Mein Schiff Relax een reeks cruises van 8 tot 10 dagen aan in het westelijke Middellandse Zeegebied, met bestemmingen als Spanje, Italië, Frankrijk en Marokko. (Bron: Cruisereiziger.nl, 5 januari 2025).



MSC WORLD AMERICA bezig aan eerste proefvaart

Het nieuwste cruiseschip van MSC Cruises, MSC World America, is donderdagmiddag vanaf de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique in het Franse Saint-Nazaire vertrokken voor haar eerste zeetest. Het gaat om een tweedaagse proefvaart (tot zaterdagmiddag) waarbij diverse nautische en technische testen worden uitgevoerd om de zeewaardigheid van het schip te toetsen. Dit gebeurt onder toezicht van kapitein Dino Sagani die sinds november aan boord is van de MSC World America om alles in goede banen te leiden.

Naar verwachting zal de rederij in april volgend jaar de MSC World America formeel in ontvangst nemen, waarna haar inaugurele seizoen in de Caribbean vanuit Miami van start gaat. Op 9 april vindt de officiële doop van het schip plaats vanuit haar eerste thuishaven. (Bron: Cruisereiziger.nl, 13 december 2024).

MSC WORLD AMERICA, IMO 9837432 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 205.700 GT. 11-6-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS X34, 21-11-2022 eerste staal gesneden, 31-5-2023 muntceremonie, gelegd door twee peetmoeders: Silvia Turbia van MSC Cruises en Séverine Blandin van Chantiers de l'Atlantique, 12-12-2024 proefvaart, 15-1-2025 geplande oplevering als MSC WORLD AMERICA aan Compania Naviera World 2 S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruise Management (UK) Ltd., Uxbridge, United Kingdom en MSC Cruises S.p.A., Napels en MSC Crociere S.p.A., Napels.



NORWEGIAN AQUA voltooit eerste zeetesten in Adriatische Zee

De Norwegian Aqua, het nieuwste vlaggenschip van Norwegian Cruise Line, heeft vrijdag haar eerste zeetest afgerond. Het schip, momenteel in aanbouw bij de Fincantieri-werf in Marghera, nabij Venetië, legde haar proefvaart de afgelopen dagen af in de Adriatische en Middellandse Zee.

Tijdens de zeetesten werden diverse manoeuvres uitgevoerd, waaronder het bereiken van de hoogste snelheid en het afremmen uit volle vaart. Deze tests zijn van belang om te verifiëren of het schip voldoet aan de internationale veiligheids- en prestatie-eisen.

Na de zeetesten zette de Norwegian Aqua koers naar Palermo, Sicilië, voor vervolgwerkzaamheden in een speciaal droogdok van Fincantieri. Hier zal de romp van het schip verder worden geïnspecteerd en kunnen laatste aanpassingen worden doorgevoerd. Tegelijkertijd gaat de afwerking van de binnen- en buitenruimtes door.

Als alles volgens plan verloopt, zal het schip in maart 2025 haar eerste reis maken. De Norwegian Aqua is het eerste schip van de doorontwikkelde Prima-Plus-klasse en biedt 10 procent meer ruimte dan haar voorgangers, met een capaciteit van 3.571 gasten. De ruime buitengebieden en het hoge crew-gastverhouding zullen ook voor een nieuwe cruise-ervaring zorgen.

De feestelijke doop van de Norwegian Aqua staat gepland voor 13 april 2025 in Miami, waar acteur Eric Stonestreet het schip officieel in gebruik zal nemen. (Bron en foto: Cruisereiziger.nl, 15 december 2024).

NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 140.000 GT, 3.571 passagiers, 23-4-2024 te water gelaten (uitgelokt) op de Fincantieri-werf te Marghera onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6300, 11 t/m 13-12-2024 proefvaart, 19 t/m 22-12-2024 proefvaart, 4-2025 geplande oplevering als NORWEGIAN AQUA aan Leonardo Three Ltd., Bermuda (C6HT4), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami, Florida. 13-4-2025 geplande doopplechtigheid te Miami door Eric Stonestreet.

Voormalige PACIFIC EXPLORER gaat varen voor Resorts World Cruises

Resorts World Cruises heeft aangekondigd dat het haar vloot uitbreidt met de Star Scorpio (1.800 passa-



giers). Het schip vaart momenteel als Pacific Explorer voor P&O Australia. Begin 2025 zal het het cruise merk van Carnival Corporation verlaten. De planning is dat het schip in maart 2025 weer terug in de vaart komt.

De Star Scorpio, dat in 1997 haar debuut maakte, zal een renovatie van \$ 50 miljoen ondergaan voordat het in gebruik wordt genomen. Het wordt het derde schip voor Resorts World Cruises, naast de Genting Dream en Resorts World One. Het schip vaart sinds 2017 als Pacific Explorer en werd in 1997 oorspronkelijk in gebruik genomen als Dawn Princess.

Het schip zal vanaf 25 maart vanuit het Singapore Cruise Centre in Singapore cruises gaan maken tot half juli. Aanloophavens zijn onder meer Jakarta en Medan in Indonesië, Melaka en Pulau Redang in Maleisië, Bangkok en Ko Samui in Thailand en Ho Chi Minh City in Vietnam. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger.nl, 20 december 2024).

PACIFIC EXPLORER, IMO 9103996 (NB-318), Passenger (Cruise) Ship, 77.441 GT, 26-9-1994 kiel gelegd, 18-4-1997 opgeleverd door Fincantieri-Cant. Nav. Italiani S.p.A. (5955) als DAWN PRINCESS aan Fairline Shipping International Corp., Liberia (ELT04), in beheer bij Princess Cruises Inc. 77.441 GT, 44.193 NT, 8.251 DWT. 21,4 kn. 19.033 APK, 14.000 kW, 4 x V16 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer, Fincantieri-Cant. Nav. Italiani S.p.A. (Grandi Motori), gekoppeld aan 2 elektromotoren. 2000 verkocht aan Fairline Shipping Corp., Londen-U.K. (MZRS8), in beheer bij Princess Cruises Inc. 2004 vlag: Bermuda. 1-2009 vlag: United Kingdom. 8-2009 vlag: Bermuda. 6-2017 vlag: United Kingdom (MAQK9), 6-2017 herdoopt PACIFIC EXPLORER. 11-2017 verkocht aan Carnival PLC, United Kingdom, in beheer bij Carnival Cruise Line Australia, Sydney. 2-2024 verkocht aan Probiz Investments Ltd., United Kingdom, in beheer bij Carnival Cruise Line Australia, Sydney. 12-2024 verkocht aan Resorts World Cruises, t.b.n. STAR SCORPIO.



SILJA EUROPA, IMO 8919805, (NB-306), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 6-12-1991 kiel gelegd, middenschip gebouwd door Neptun Reparaturwerft, Rostock, 23-1-1993 te water gelaten als EUROPA voor Rederi Ab Slite, Slite, 5-3-1993 te Hamburg gedoopt SILJA EUROPA en opgeleverd door J.L. Meyer, Papenburg (627) aan Fahrschiff Europa Kb, Mariehamn-Finland (Papenburg Fährschiffsreederei G.m.b.H. & Co., Papenburg), in charter bij Oy Silja Line Ab, Mariehamn. 59.914 GT. 3013 passagiers. 21,5 kn. 31.800 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 580 x 640, 428 rpm., vertraagd naar 143 rpm., MAN-B&W 6L58/64. 12-2004 verkocht aan Papenburger Shipping Oy, Mariehamn-Finland (Silja Oy Ab). 8-2005 verkocht aan Silja Europa Oy, Mariehamn-Finland (Silja Oy Ab). 27-11-2006 verkocht aan Tallink Silja Oy, Helsingfors, thuishaven en vlag: Mariehamn-Finland (AS Tallink Grupp, Tallinn, Estland). 23-10-2007 in beheer bij AS Tallink Grupp, Tallinn en HT Shipmanagement OU, Tallinn. 18-9-2008 verkocht aan Tallink Autoexpress Ltd., Limassol, thuishaven en vlag: Mariehamn-Finland, in beheer bij Tallink Silja Oy, Helsingfors en Silja Line. 1-2013 verkocht aan Tallink Group Ltd., 1-2013 vlag: Estland. 7-8-2014 verkocht aan Tallink Autoexpress Ltd., vlag: Estland, in beheer bij AS Tallink Grupp, Bridgemans Europa Services Ltd., Richmond BC, Canada en Silja Line Oy. 28-7-2022 tot 1-3-2023 in charter bij Centraal Orgaan Opvang Asielzoekers (COA). 17-9-2022 van Tallinn naar Velsen Noord. 21-9-2022 gearriveerd te Velsen Noord voor de opvang van vluchtelingen. 1-7-2023 gearriveerd op de Merwehaven te Rotterdam, gecharterd door Rotterdam (Slaapschepen Public B.V. en C.O.A.) voor de opvang van 1.500 statushouders. 1-1-2025 de charter verlengd met 6 maanden.

De dochteronderneming van AS Tallink Grupp, Tallink Silja OY en Slaapschepen Public B.V., een organisatie die is voorgedragen door Centraal Orgaan Opvang Asielzoekers (COA) in Nederland, hebben de charterovereenkomst voor de cruise ferry SILJA EUROPA ondertekend. De cruise ferry wordt vanaf 1 januari 2025 voor zes maanden gecharterd met de optie om de overeenkomst aan het einde van de contractperiode met nog eens 7 + 6 + 6 maanden te verlengen. De cruise ferry SILJA EUROPA is sinds augustus 2022 uitgecharterd en wordt gebruikt om tijdelijke accommodatie in Nederland te bieden. (Tallink, 27-12-2024. Foto: Teun van der Zee, 3-10-2024, Merwehaven).

UNITED STATES, IMO 5373476 (NB-323), 9-2024 verkocht aan Okaloosa County, Florida. 14-11-2024 ETD Philadelphia, het vertrek uitgesteld door U.S. Coast Guard vanwege slecht weer.

Zorgen over zeewaardigheid vertragen laatste reis S.S. UNITED STATES

12 december (UPI) - Het uit de vaart genomen luxe passagiersschip SS UNITED STATES zal tot nader order niet naar een locatie voor de kust van Okaloosa County, Florida, worden gesleept vanwege zorgen van de kustwacht over de zeewaardigheid van het schip.

Het is de bedoeling dat het 990 voet lange schip tot zinken wordt gebracht in de Golf van Mexico, voor de kust van Florida Panhandle, om zo het grootste kunstmatige rif ter wereld te creëren.

Oorspronkelijk zou het schip op 14 november vanaf de kade aan de Delaware-rivier in Zuid-Philadelphia worden gesleept, maar door stormactiviteit werd het vertrek vertraagd.

Er was nog geen nieuwe vertrekdatum aangekondigd, totdat ambtenaren van de kustwacht onlangs twijfelden aan de zeewaardigheid van het schip en of het veilig van South Philadelphia naar Mobile, Alabama, kon worden gesleept voordat het tot zinken werd gebracht.

Okaloosa County kocht het schip in september van de SS United States Conservancy en wilde het op 15 november verslepen.

De kustwacht inspecteerde het schip en gaf op 20 november een bevel aan de kapitein van de haven om de verplaatsing te stoppen, omdat men vreesde dat het schip "mogelijk niet stabiel genoeg is voor de beoogde doortocht en een gevaarlijke situatie oplevert voor de haven en de waterweg."

Bij een daaropvolgende inspectie door de kustwacht werd een tank aan de bakboordzijde van het schip aangetroffen die mogelijk te zwak was voor de reis en de structurele integriteit ervan aantastte.

In het bevel van de kustwacht werd ook melding gemaakt van de grote hoeveelheid olieresten in en rond het schip.

Okaloosa County, de nieuwe eigenaar van de SS UNITED STATES, krijgt een boete van \$ 100.000 omdat het schip niet vóór vrijdag is weggehaald, nadat het eerder al van de huidige ligplaats was verwijderd.

Voordat het schip kan worden verplaatst, moet het volgens de kustwacht worden geïnspecteerd en moet er een conditierapport worden ingediend door een derde partij die ervaring heeft met het beoordelen van de structurele integriteit, zeewaardigheid en andere aspecten van het schip.

Als uit het rapport blijkt dat de romp zwak is, moet in het rapport worden aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan tijdens het slepen van het schip naar Mobile. Ook moet het rapport noodankerplaatsen en veilige havens langs de beoogde route vermelden.

De kustwacht vereist ook dat alle grote hoeveelheden olie die zich niet in afgesloten tanks bevinden, worden verplaatst naar afgesloten tanks om vervuiling te voorkomen.

Als de eigenaren van het schip in Okaloosa County de zorgen van de kustwacht niet aanpakken, kan de county een boete van \$ 114.630 krijgen voor elke dag dat het schip de regels overtreedt.

Okaloosa County betaalde 1 miljoen dollar om het schip 'zoals het is' te kopen en stemde ermee in om 1 miljoen dollar vrij te maken voor de bouw van een SS United States-museum en om de kosten voor de aanlegplaats in de Delaware-rivier te betalen.

Ambtenaren van de provincie stemden er ook mee in om de huur van de ligplaats en alle bijbehorende kosten te betalen, waaronder maximaal \$ 200.000 voor reparaties aan Pier 82, waar de boot is afgemeerd. (Mike Heuer, UPI, 12 december, 2024).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan*	Weak	500 / LDT	520 / LDT	540 / LDT
2	India	Weak	490 / LDT	510 / LDT	530 / LDT
3	Bangladesh*	Weak	480 / LDT	500 / LDT	520 / LDT
4	Turkey	Improving	340 / LDT	350 / LDT	360 / LDT

Sloopprijzen, info GMS, 8-1-2024

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Stable	470 / LDT	490 / LDT	500 / LDT
2	India	Stable	460 / LDT	480 / LDT	490 / LDT
3	Pakistan	Stable	450 / LDT	470 / LDT	480 / LDT
4	Turkey	Weak	310 / LDT	320 / LDT	330 / LDT

Sloopprijzen, info GMS, 30-12-2024

- A STAR, IMO 8754059 (NB-322), Drilling Rig (platform), semi submersible, TH-2800, 1983 opgeleverd door Union Industrielle et D'entreprise, Cherbourg als PETROBRAS XIII aan Petroleo Brasileiro S.A. (Petrobras). 2005 herdoopt OLINDA STAR. 25-5-2021 bij het naderen van cycloon Yaas, op de noordkust van Odisha-West-Bengalen tussen Paradip en Sargar Island voor de kust van Yanam, is de bemanning de bemanning van de OLINDA STAR van 88 tot 28 teruggebracht. Om 13:00 uur raakten drie boorplatforms op drift: de ABAN II op positie 16.40.24 NB en 082.24.19 OL, de OLINDA STAR op positie 16.40.24 NB en 082.24.18 OL en de DEEPSEA FORTUNE op positie 16.22.28 NB en 081.58.34 OL. 2024 herdoopt A STAR. 2024 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 16-11-2024 ETA te Alang, 1-12-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.
- AMOR, IMO 9182291, Crude Oil Tanker (VLCC), 159.397 GT, 95.799 NT, 298.552 DWT, 8-3-2000 opgeleverd door Hitachi Zosen (6378) als BERGE ICHIBAN aan Igloo Shipping AS, Panama (H3AY), in beheer bij Bergesen d.y. ASA. 2001 verkocht aan Ichiban Transport Corp., 8-2001 vlag: Bahamas (C6RZ9), in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., 8-2001 herdoopt ICHIBAN. 4-2002 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. 6-10-2003 verkocht aan CMB.Tech N.V., 10-2003 vlag: België, in beheer bij Euronav Ship Management SAS, 10-2003 herdoopt NAMUR. 6-4-2004 in beheer bij Euronav Ship Management SAS. 1-2026 verkocht aan Euronav Ship Management SAS, vlag: French Southern Territories. 5-2007 vlag: Frankrijk (RIF). 2009 in beheer bij Tankers UK Agencies Ltd. 4-2010 vlag: Singapore, in beheer bij Goodwood Ship Management, 4-2010 herdoopt GC HAIKOU. 3-2015 verkocht aan Poros Maritime Co., 3-2015 vlag: Panama, in beheer bij New Shipping Ltd., 3-2015 herdoopt NEW KARPATOS. 2-2021 herdoopt KARO. 5-12-2021 in beheer bij Valiant Marine Ventures FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 2-2022 vlag: Comoros (VALS), 2-2022 herdoopt ROMA. 2-1-2024 verkocht aan Amor Fleet Inc., 1-2024 vlag: Kameroen, in beheer bij 1-2024 Valiant Marine Ventures FZE, Sharjah, United Arab Emirates, herdoopt AMOR. 12-2024 verkocht voor sloop (440 USD/TO).
- ARMADA SEJATI, IMO 9031727 (NB-323), Container Ship, 6.093 GT, 8.528 DWT, 15-5-1991 te water, 7-1991 opgeleved door Hakata Zosen, Hakata (512) als SHENTON aan Hakata Shipping (Panama) S.A., Panama. 1992 verkocht aan Sun Lanes Shipping S.A., Panama. 1993 herdoopt SEA MERCHANT. 1994

herdoopt SHENTON. 1997 verkocht aan Konsortium Perkapalan Bhd., Maleisië. 6-2004 herdoopt EVERSINE GLORY. 4-6-2004 verkocht aan Soon Fong Shipping Co. S.A., Singapore, 6-2004 herdoopt SINAR PADANG. 6-2007 verkocht aan Soon Fong Shipping Pte. Ltd., Singapore. 5-2009 verkocht aan Salam Pacific Indonesia Lines, vlag: Indonesië (PMUJ), 5-2009 herdoopt ARMADA SEJATI. 10-2024 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers. 5-12-2024 op Chittagong Anchorage, 11-12-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASIA 10, IMO 9076351, General Cargo Ship, 4.980 GT, 7.121 DWT. 16-9-1994 te water, 12-1994 opgeleverd door Aarhus Flydedok A/S, Aarhus (211) als ARKTIS FUTURE aan Gredana-Shipping A/S, Kopenhagen-Denemarken. 4.980 GT, 7.121 DWT. 1994 herdoopt MELBRIDGE FLASH. 1996 herdoopt ARKTIS FUTURE. 1999 verkocht aan Elite Shipping A/S, Kopenhagen-Denemarken, herdoopt CEC FUTURE. 2000 herdoopt SIGNET SPIRIT. 2000 herdoopt CEC FUTURE. 2001 herdoopt ARKTIS FUTURE. 2002 verkocht aan CEC Future Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt CEC FUTURE. 2003 herdoopt CMA CGM TUNIS. 2004 herdoopt CEC FUTURE. 8-2010 in beheer bij Clipper Project Shipping Ltd. 13-9-2013 verkocht aan Philippine Span Asia Carrier, Philippines, 9-2013 herdoopt SPAN ASIA 10. 25-11-2024 verkocht aan GSPL DMCC, 11-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4NA6), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 11-2024 herdoopt ASIA 10. 11-2024 verkocht aan Chittagong Breakers. 18-12-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BEREG MECHTY, IMO 8225711 (NB-320), Refrigerated Cargo Ship, 1982 opgeleverd door Mathias Thesen, Wismar (220) als BEREG MECHTY (БЕРЕГ МЕЧТЫ) aan U.S.S.R. 7.945 BRT, 9.586 DWT. 1992 over aan Vostokrybkhodflot, Rusland (UIIC). 26-12-2001 (e) verkocht aan RIMSCO. 6-2003 vlag Belize. 10-2006 vlag Rusland. 10-2006 vlag Belize. 9-5-2013 (e) verkocht aan Kasira Marine Ltd., Belize. 12-2016 te Vladivostok. 8-5-2024 (3) verkocht aan Delta Lnk Pte. Ltd., Singapore, 5-2024 vlag Guyana (valse vlag). 5-2024 vlag Tanzania. 5-2024 herdoopt BEREG MACHTY. 6-2024 vertrokken van Vladivostok met de sleepboot AJAX (IMO 7420742, ex THOR SUPPLIER). 26-8-2024 gearriveerd te Alang, India. 2-9-2024 verkocht voor sloop. 5-9-2024 gearresteerd door een eigenaar die beweerde sinds 2016 de eigenaar te zijn en dat het schip is gestolen uit de haven van Vladivostok en is doorverkocht voor sloop. De Gujarat High Court ging beslissen of de sloop kon doorgaan. 22-12-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOSS 7, IMO 9143312 NB-323), General Cargo Ship, 11.478 GT, 18.469 DWT, 3-2-1996 opgeleverd als BROTHER ACE. 2003 herdoopt TIEN HAU. 2011 herdoopt SEABREEZE. 2020 herdoopt TRUMP D. 12-2020 door Pilin Fleet Management (Florida) LLC, St. Kitts & Nevis verkocht aan W-Service Maritime Co. FZE, St. Kitts & Nevis, 12-2020 herdoopt VICTORIA I. 6-2021 verkocht aan Friends Shipping Co., Palau, herdoopt BOSS 7. 12-2023 vlag: Tanzania (5IM237). 6-10-2024 op Djibouti Anchorage. 10-2024 verkocht voor sloop (473 USD/TO). 1-12-2024 op Bhavnagar Anchorage. 10-12-2024 op Alang Anchorage, 13-12-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOW CLIPPER, IMO 9047518, Chemical/Oil Products Tanker, 22-3-1994 kiel gelegd, 22-3-1995 te water, 13-7-1995 opgeleverd door Kvaerner Govan Ltd., Govan Shipyard, Glasgow als BOW CLIPPER aan West Coast Maritime Ltd., Bergen-Noorwegen (NIS) (LAUU4), in beheer bij S/A Storli. 23.197 GT, 12.176 NT, 37.221 DWT. L 40.755 m³, 52 ladingtanks, 14,8 kn. 14.162 EPK, 10.416 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1944, 117 rpm., B&W 6L60MC, Hyundai H.I. 1999 verkocht aan Bow Flower & Clipper AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAUU4), in beheer bij Odfjell ASA. 4-2001 verkocht aan Odfjell Chemical Tankers AS, Noorwegen, in beheer bij Odfjell Management AS. 3-2019 meting: 23.221 GT, 12.176 NT, 37.221 DWT. 23-11-2021 verkocht aan Odfjell Chemical Tankers II AS, vlag: Marshall Islands (V7A5039), in beheer bij Odfjell Management AS. 12-2024 verkocht voor sloop (HKC goedgekeurde sloper vereist, ongeveer 2.300 ton aan roestvrij staal, 980 USD/TO). 15-12-2024 van Richards Bay, South Africa naar Alang. 2-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DIAMOND ARROW, IMO 8221911, General Cargo Ship, 4.113 GT, 6.654 DWT, 16-9-1982 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (1517) als Balsa 22 aan Mar. Cygnus S.A., Panama. 3.724 BRT, 6.654 DWT. 1989 verkocht aan Balsa Nav. S.A., Panama. 1991 verkocht aan Forth Carriers S.A., Panama. 199- verkocht aan Dowa Line Panama Inc., Panama. 1994 verkocht aan Isla Negros Mar. Inc., Filipijnen, herdoopt ISLA PANAY. 2002 herdoopt DURY. 2003 herdoopt ATLANTIC SKY. 2004 herdoopt JI XIANG XING. 2007 herdoopt ABDULLAH MUHIEDDIN. 2008 herdoopt JOLIE STAR. 2012 herdoopt LOAI IV. 2014 herdoopt SARA. 2017 verkocht aan Egy Mar Co., Panama, herdoopt EKRAM. 4-2022 verkocht aan Arrow Shipping Co. S.A., Togo, herdoopt DIAMOND ARROW. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 1-1-2025 op Aliğa Anchorage.

DONG JIANG XIANG, IMO 9175315, Bulk Carrier, 39.385 GT, 1999 opgeleverd als GIUSEPPE BOTTIGLIERI. 2008 herdoopt GIOVANNI BATTISTA BOTTIGLIERI. 1-3-2017 gerechtelijk verkocht voor \$ 3,2 M van Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori S.p.A. (RBD Armatori), Italië aan een onbekende koper. 19-4-2017 verkocht voor \$ 4,4 M aan Tianjin Dongjiang Shipping Co. Ltd., China, in beheer bij Tianjin Changming Shipping Group Co. Ltd., Tianjin, herdoopt DONG JIANG XIANG. 29-9-2024 te Xinhui om gesloopt te worden.

DORADO, IMO 8707721, Fish Factory Ship, 1943 GT, 699 DWT, 1-1987 opgeleverd door Volkswerft Stralsund, Stralsund (754) als ALBERT GLASS aan VEB Fischfang Rostock, D.D.R. 1.943 BRT, 699 DWT. 1990 verkocht aan Rostocker Fischfang Reederei G.m.b.H., Duitsland. 1992 herdoopt DORADO. 199- verkocht aan Mecklenburger Hochseefischerei G.m.b.H., Duitsland. 2002 verkocht aan Batterfisa

Ltd., Letland. 6-2015 in beheer bij Parlevliet & van der Plas. 3-10-2016 opgelegd te Bremerhaven. 12-2017 verkocht aan Westcoast Frozen Fish, Guinea-Bissau (J5MF3). 2017 vertrokken naar Gran Canaria voor werk aan de hoofdmotor en visserij uitrusting. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 18-12-2024 op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.

GUO YUAN 9, IMO 9100205, Bulk Carrier, 29.016 GT, 48.218 DWT, 29-9-1994 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (726) als NORDPOL aan D/S Norden A/S, Kopenhagen-Denemarken. 1999 verkocht aan Pearl Sea Carriers Inc., George Town-Cayman Islands, herdoopt PILION. 10-2008 vlag: Hong Kong, China, herdoopt GUODIAN 9. 31-1-2011 verkocht aan Bank of Communications, China, in beheer bij Shanghai Fujian Guohang Ocean, 1-2011 herdoopt GUO YUAN 9. 10-12-2024 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, China, vlag: Mongolië (JVSG8). 12-2024 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh (465 USD/TO).

HAI 351, IMO 1073365, Bulk Carrier, 9.984 GT, 18.941 DWT, 2005 opgeleverd als ZHE HAI 351. 21-2-2022 verkocht aan Anhui Yunhai Shipping Co. Ltd., China, herdoopt YUN HAI 351. 7-2024 verkocht aan Hong Kong Sea Rich Shipping Co., 7-2024 vlag Gabon (TRBU3), herdoopt HAI 351. 8-2024 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 16-8-2024 bij Arab Ship Breaking & Recycling Ltd. te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HESTIA, IMO 9183300, Crude Oil Tanker, 57.066 GT, 32.719 NT, 105.477 DWT, 1-12-1999 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1178) als VALIANT aan Qatar Tanker Co., Majura-Marshall Islands (V7BQ2), in beheer bij Mobil Shipping Co. Ltd. 18-1-2008 verkocht aan Chalet Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Eastern Mediterranean Maritime, herdoopt SEADANCE. 16-6-2020 verkocht aan Kazbeg Shipping Inc., Vanuatu, in beheer bij Seagull Shipping Ltd., herdoopt HESTIA. 3-9-2024 verkocht aan Enzo Shipping Inc., Dubai, thuishaven en vlag: Moroni-Comoros (D6A3451), in beheer bij Agilitas Shipping Ltd., Hong Kong, China, herdoopt ENZO. 26-11-2024 van Khor al Fakkan Anchorage, United Arab Emirates (UAE) naar Alang, 2-1-2025 ETA te Alang. 12-2024 verkocht aan Alang Breakers, India. 4-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-1-2025 op Alang Anchorage.

HEUNG A TOKYO, IMO 9129005 (NB-317), Container Ship, 4.914 GT, 7.040 DWT. 1996 opgeleverd als HEUNG A TOKYO aan (manager) Has Management Co. Ltd., vlag: Zuid-Korea. 4-2010 verkocht aan Kamco No. 19 Shipping Co. S.A., Panama, in beheer bij Has Management Co. Ltd. 14-1-2015 verkocht aan Heung-A Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D7PE), in beheer bij Heung A Line Co. Ltd., Seoul. 2020 in beheer bij Heung A Line Co. Ltd. en Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan. 2024 verkocht voor sloop naar Bangladesh (571 USD/TO). 2-5-2024 van Busan naar Chittagong, 25-5-2024 te Chittagong om gesloopt te worden, de sloop begon dezelfde dag.

LADY CEDROS, IMO 9165504 (NB-323), Bulk Carrier, 77.240 GR, 151.249 DWT, 18-12-1997 kiel gelegd, 25-2-1998 te water, 26-5-1998 opgeleverd NKK Shipbuilding, Yokohama als LADY KADOORIE aan STX Marine Service Co. Ltd., vlag: Republic of Korea (DSQV8). 28-6-2010 verkocht aan NYK Bulkship Korea Co. Ltd., Republic of Korea. 1-2018 herdoopt LADY CEDROS. 28-6-2010 verkocht aan NYK Bulkship Korea Co. Ltd., Republic of Korea, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 13-6-2023 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 29-11-2024 verkocht aan Chittagong Breakers, Bangladesh (467 USD/TO).

LIYA, IMO 8033857, Refrigerated Cargo Ship, 2.673 BRT, 1.880 DWT. 1983 opgeleverd door Zelenodolskiy Shipyard, Zelenodolsk (603) als KOMSOMILYA KALININGRADA (KOMSOMOLIYA KALININGRADA) aan U.S.S.R. 2.379 BRT, 1.880 DWT. 1992 over aan Vostokrybkhloflot, Rusland (UPQO). 2000 (e) verkocht aan Preobrazheniye Trawler Fleet Base, Rusland. 4-12-2007 verkocht aan Bereg Nadejdy Co. Ltd., Rusland, in beheer bij Dalreefer Shipping Co. Ltd. 8-2012 verkocht aan Yuzhmorbyflot JSC, Rusland. 2-2-2019 verkocht aan Transrefft LLC, Rusland. 17-9-2021 verkocht aan Polluks-Petropavlovsk, Rusland. 30-9-2024 verkocht aan Prime Spot Ship Trading LLC, Dubai, vlag: Comoros (D6A3602) herdoopt LIYA. 20-11-2024 in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Maharashtra, India. 12-2024 verkocht aan Alang Breakers, India. 31-12-2024 op Bhavnagar Anchorage, 1-1-2025 op Alang Anchorage.

LNG VIRGO, IMO 7390179 (NB-321), LNG Tanker, 95.016 GT, 72.629 DWT, 15-5-1979 te water, 12-1979 opgeleverd door General Dynamics Corp., Quincy (49) als LNG VIRGO aan Patriot IV Shipping Corp., U.S.A. 83.729 BRT, 64.620 DWT. 1999 verkocht aan Wilmington Trust Co. (as Trustee), Marshall Islands. 2003 verkocht aan Patriot IV Shipping Corp., U.S.A. 7-2-2011 in beheer bij Pronav Ship Management G.m.b.H. 4-2017 vlag: Zuid-Korea. 5-2017 vlag: Marshall Islands (V7IB7). 5-2017 herdoopt LNG VIRGO. 16-10-2019 verkocht aan Coral Energy 1 S.A., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 7-2022 verkocht aan Coral Energy 2 S.A., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 5-2023 verkocht aan Kis Maritime No 3 Co., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 13-9-2024 verkocht voor sloop (as is Labuan 555 USD/TO). 18-9-2024 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Comoros (D6A3600), in beheer bij Total Marine (India) Pvt Ltd Navi Mumbai, herdoopt CORAL. 10-12-2024 als dood schip gearriveerd op Chittagong Anchorage, 15-12-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MÆRSK FETCHER, IMO 9086215 (NB-317), Offshore Supply Ship, 2.961 GT, 13-3-1995 opgeleverd als MÆRSK FETCHER aan A.P. Møller, Denemarken. 2000 verkocht aan A.P. Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 52014 verkocht aan Maersk Supply Service U.K. Ltd., Isle of Man, herdoopt MAERSK FETCHER. 14-10-2014 verkocht aan Stand New International Invest, Hong Kong, in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., 10-2014 herdoopt HAN JI 2. 5-2015

in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en China Minsheng Shipping Management Co. Ltd. 12-2015 (e) opgelegd. 4-2016 in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Sinoship Maritime Services Co. 3-4-2023 verkocht aan Xingshun Shipping Co. Ltd., Sierra Leone. 7-2023 vlag: onbekend. 28-3-2024 verkocht voor sloop. 28-3-2024 verkocht aan New Century Shipping Hong Kong., Hong Kong, China, vlag: Sierra Leone (9LU2322). 21-5-2024 op Chittagong Anchorage, 25-5-2024 aanvang sloop.

MAERSK ISTANBUL, IMO 9004231, zie MSC ESHA F.

MAERSK SAN ANTONIO, IMO 9004231, zie MSC ESHA F.

MOBY BABY TWO, IMO 7360681 (NB-323), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles) (ferry), 5.225 GT, 1974 te water als KATTEGAT II voor Jydsk Færgefart A/S, Denemarken, 18-12-1974 opgeleverd door Schichau-Unterweser A.G., Bremerhaven (2255) als KALLE III aan verkocht aan A/S Det Dansk-Franske D/S, Denemarken. 4.371 BRT, 1.489 DWT. 1980 verkocht aan Jydsk Færgefart A/S, Denemarken. 1981 verkocht aan K/S Difko XVI, Denemarken. 1983 vlag: Finland, in beheer bij Rederi A/B Sally, herdoopt THE VIKING. 1989 herdoopt WASA PRINCE. 1991 herdoopt PRINCE. 1991 verkocht aan Bornholmstrafikken A/S, Finland, herdoopt PEDER OLSEN. 1995 verkocht aan Difko Leasing A/S, Denemarken. 1997 verkocht aan Foras Finans A/S, Denemarken. 1998 vlag: Finland, nieuwe meting 8.586 GT. 2000 verkocht aan Fion S.p.A., Italië (IBMU), herdoopt MOBY LALLY. 5-2001 verkocht aan Moby S.p.A., Napels-Italië. 2017 herdoopt MOBY BABY TWO. 30-9-2024 te Piombino. 10-2024 verkocht voor sloop. 10-2024 naar Portoferraio om voorbereidingen te treffen voor de sloop, 11-2024 ETD sloop. 6-12-2024 op Aliğa Anchorage, 12-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

MSC AUGUSTA, IMO 8512891, Container Ship, 21.648 GT, 31.205 DWT, 27-5-1986 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft, Kiel (216) als NORASIA PEARL aan Conti-Norasia Schiff. G.m.b.H., B.R.D. 21.648 BRT, 31.205 DWT. 1994 verkocht aan Norasia Vintage Shipping Ltd., Malta, herdoopt MSC AUGUSTA. 8-5-2000 verkocht aan Norstelle Corp., 2000 vlag: Panama (H3HM), in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 21-10-2010 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 28-11-2019 verkocht aan NSM Augusta Maritime Ltd., Panama (H3HM), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 28-12-2021 verkocht aan Augusta Oceanway Ltd., Panama (H3HM), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 11-12-2024 op Bhavnagar Anchorage, 11-12-2024 op Alang Anchorage, 13-12-2024 te Alang, India op het strand gezet om gesloopt te worden.



MSC ESHA F, IMO 9004231, Container Ship, 10.396 GT, 12.854 DWT, 3-1988 contract, 25-1-1992 kiel gelegd, 21-12-1992 te water, 7-4-1993 opgeleverd door MTW Schiffswerft G.m.b.H., Wismar (154) als CAPE HERMES aan Cape Hermes Marine Co. Ltd., Limassol-Cyprus (P3BL5), in beheer bij Columbia Shipmanagement. 10.396 GT, 5.417 NRT, 12.854 DWT. 923 TEU. 17,4 kn. 11.964 EPK, 8.800 kW, MaK 8M601C, Krupp Mak Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1993 herdoopt ACX FRESIA. 1994 herdoopt CAPE HERMES. 1995 verkocht aan Steamers Kimanis Shipping Pte. Ltd., Singapore (9VLS), in beheer bij Acomarit Services Maritimes S.A., herdoopt KIMANIS. 1996 herdoopt MAERSK SAN ANTONIO. 1996 herdoopt KIMANIS. 1996 herdoopt EAGLE CHALLENGE. 1998 herdoopt KIMANIS. 2001 verkocht aan

Merit Gemicilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul-Turkije, in beheer bij Denak Ship Management & Agency, Istanbul, herdoopt MAERSK ISTANBUL. 1-2005 verkocht aan Denak Ship Management & Agency, Istanbul-Turkije. 2006 verkocht aan Cia Naviera Esha S.A., Panama (3EGB5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., herdoopt MSC ESHA. 23-5-2007 verkocht aan Esha Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 12-2019 verkocht aan NSM Esha Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Shipmanagement Ltd. 25-11-2024 van Mogadishu naar Mombasa. 11-2024 verkocht aan Alang Breakers, India. 12-2024 koers gezet naar Alang, 28-12-2024 ETA te Alang. 28-12-2024 op Bhavnagar Anchorage, 31-12-2024 op Alang Anchorage, 4-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 1-10-2001, Maasmond).

NENA C, IMO 9087233 (NB-323), Bulk Carrier, 25.503 GT, 43.188 DWT. 19-6-1994 te water, 10-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (888) als PACIFIC PRINCE aan Madeira Ship Co. S.A., Panama. 25.503 GT, 43.188 DWT. 10-2002 verkocht aan Fairplay Services S.A., Panama (Fairsky Shipping & Trading), herdoopt NENA C. 2002/2003 in charter Van Ommeren Clipper Shipping. 20-6-2012 verkocht aan Atlasnavios Navegacao Lda., Panama, 20-6-2012 in beheer bij Seaquest Shipmanagement SRL, 6-2012 herdoopt ZENA C. 30-4-2015 verkocht aan Calmwaters - Transportes, Panama, 4-2015 in beheer bij Seaquest Shipmanagement D.o.o. 5-5-2015 bij slecht weer in de Waalhaven te Rotterdam van de boeien los gewaaid, door de sleepboot FAIRPLAY I gaande gehouden. 10-5-2015 vertrokken naar Cartagena. 2-12-2015 verkocht aan Nazli Denizcilik Ltd. Sti., Turkije (TCA3887), T & O Denizcilik Ltd. Sti., 12-2015 herdoopt FATMA SARI. 1-11-2024 verkocht voor sloop (488 USD/TO). 25-11-2024 op Chittagong Anchorage, 12-12-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEW SMILE, IMO 9062257, Oil Products Tanker, 3.434 GT, 5.233 DWT. 17-7-1992 te water, 27-10-1992 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (413) als SHINSUI MARU No. 6 aan Toshin Yusosen KK, Tokyo-Japan. 3.239 GT, 4.999 DWT. 2000 verkocht aan Nutiara Tanker SA, Panama, herdoopt GLORY GRACE. Nieuwe meting: 3.434 GT, 5.233 DWT. 2004 verkocht aan Searights Maritime Services Pte. Ltd., Singapore, herdoopt DOUBLE JOY. 9-2017 vlag Belize. 12-2017 vlag Palau, 12-2017 herdoopt MERCURY 6. 26-10-2018 verkocht aan Flash Express Ltd., Nauru, in beheer bij Jie Sheng Ship Management Ltd., Kaohsiung City, 10-2018 herdoopt ANGEL 102. 12-2028 vlag Panama (3FAU5). 5-2022 herdoopt NEW SMILE. 2024 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 20-12-2024 van Port Klang Anchorage naar Chittagong. 26-12-2024 op Chittagong Anchorage, 4-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



PENELOPE A, IMO 7205075, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 5.109 GT, 1.014 DWT, 10-2-1972 te water, 7-1972 opgeleverd door Arsenal de Brest, Brest (CF2) als HORSA aan British Railways Board, U.K. 5.590 BRT, 1.030 DWT. 1979 verkocht aan Sealink UK Ltd., U.K. 1991 herdoopt STENA HORSA. 1992 verkocht aan Agoudimos Lines Shipping Co., Griekenland (SZNZ) herdoopt PENELOPE A. 2000 verkocht aan Minoan Flying Dolphins Maritime S.A., Griekenland, herdoopt EXPRESS PINELOPI. 2002

verkocht aan Hellas Flying Dolphins Maritime S.A., Griekenland. 2004 verkocht aan Aegean Islands Shipping Co., Griekenland, herdoopt PENELOPE A. 5-10-2007 verkocht aan Penelope A Maritime Co., Griekenland. 2013 opgelegd. 2024 verkocht voor sloop. (Foto: Roley Weeks).

De laatste reis van een Grieks veerbooticoon: PENELOPE A van Agoudimos Lines geveild voor scheepsrecycling

Het eens zo trotse Agoudimos Lines, al tientallen jaren een vaste waarde in de Griekse veerbootindustrie, heeft het einde van zijn maritieme reis bereikt. Eind 2024 werd het laatst overgebleven schip van het bedrijf, de 5.100 GT PENELOPE A, gebouwd in 1972, geveild voor schroot, wat het laatste hoofdstuk markeerde van een legendarische maar onrustige geschiedenis.

De PENELOPE A, een schip dat ooit talloze passagiers over de Egeïsche Zee vervoerde, bereidt zich nu voor op zijn laatste reis - niet naar een ander idyllisch Grieks eiland, maar naar een sloper in Turkije. Deze stap is lang verwacht door de havenautoriteit van Elefsis, die sinds 2013 de last van het hosten van het schip op zich neemt.

Een glorieus verleden, een tumultueuze neergang

Agoudimos Lines was ooit synoniem voor de Griekse kustvaart. Het bedrijf exploiteerde een vloot van veerboten op binnenlandse en internationale routes, die Griekenland verbinden met buurlanden zoals Italië. De wereldwijde economische neergang van de late jaren 2000 en de opkomst van nieuwere en efficiëntere concurrenten eisten echter een zware tol van Agoudimos Lines. Oplopende schulden, verouderde schepen en operationele uitdagingen dwongen het bedrijf uiteindelijk om zijn activiteiten te staken, waardoor een vloot van opgelegde schepen achterbleef.

De PENELOPE A, genoemd naar de trouwe vrouw van Odysseus in de Griekse mythologie, was een van de laatste overblijfselen van de vloot van het bedrijf. Ooit een symbool van betrouwbaarheid en Griekse maritieme traditie, raakte het schip in verval toen het wegwijnde in Elefsis Bay.

De last van het Havenbedrijf

De Elefsis Port Authority zit al meer dan tien jaar opgezaagd met de PENELOPE A en zag hoe de toestand van het schip verslechterde. Het schip werd een doorn in het oog en een verplichting, afgemeerd naast een gezonken drijvend droogdok in de baai. De bezorgdheid over de verslechterende staat werd zo groot dat de havenautoriteit het schip tot "gevaarlijk en gevaarlijk vaartuig" verklaarde.

Deze verklaring maakte de weg vrij voor dringende actie. In een poging om de baai van het schip te bevrijden en veiligheidsproblemen aan te pakken, structureerde het havenbedrijf de veilingaanbesteding als een wrakverwijderingscontract. Deze innovatieve aanpak zorgde ervoor dat de koper niet alleen het schip zou kopen, maar ook de verantwoordelijkheid op zich zou nemen voor een snelle en veilige verwijdering uit de Griekse wateren.

De veiling en de uitkomst ervan

Na maanden van beraadslaging en planning werd het contract voor de verhuizing van PENELOPE A gegund aan Valona Shiptrade, een bedrijf geregistreerd op de Marshall-eilanden. Valona Shiptrade stemde ermee in het schip te kopen voor € 361.000 (\$ 371.512) en verstreekte een garantie van € 36.100 om de succesvolle voltooiing van het verwijderingsproces te garanderen.

De voorwaarden van het contract vereisten dat Valona Shiptrade de Penelope A zou leveren aan een door de Europese Unie goedgekeurde recyclingwerf, in overeenstemming met strikte milieu- en veiligheidsvoorschriften. Deze bepaling weerspiegelt de groeiende nadruk op duurzame scheepsrecyclingpraktijken binnen de EU.

De veiling lost niet alleen een al lang bestaand probleem op voor de havenautoriteit van Elefsis, maar benadrukt ook de bredere uitdagingen waarmee de Griekse maritieme industrie wordt geconfronteerd bij het beheer van afgedankte schepen.

Het einde van een tijdperk

Het aanstaande vertrek van de PENELOPE A is bitterzoet voor velen in de maritieme gemeenschap van Griekenland. Hoewel de verwijdering ervan vooruitgang en veiligheid betekent voor Elefsis Bay, symboliseert het ook het einde van een tijdperk. Agoudimos Lines was ooit een dominante kracht in de Griekse scheepvaart, een bewijs van het maritieme erfgoed van het land.

Tegenwoordig wordt de Griekse veerbootindustrie gedomineerd door moderne vloten die worden geëxploiteerd door bedrijven zoals Attica Group, die onlangs nieuwe overnames aankondigde om haar diensten uit te breiden en te upgraden. Deze moderne spelers zijn gericht op innovatie, duurzaamheid en het voldoen aan de eisen van reizigers van de 21e eeuw.

Voor de Penelope A eindigt het verhaal echter op een schroothoop. De laatste reis van het schip naar Turkije markeert het einde van zijn meer dan 50 jaar dienst.

Een herinnerde erfenis

Ondanks zijn onnozele einde zal de PENELOPE A niet worden vergeten. Voor degenen die aan boord reisden, vertegenwoordigt het schip een vervlogen tijdperk van de Griekse kustvaart, toen veerboten niet alleen een vervoermiddel waren, maar ook een toegangspoort tot de schoonheid en cultuur van de Griekse eilanden.

Terwijl de PENELOPE A aan haar laatste reis begint, draagt ze herinneringen met zich mee aan een eens zo machtig Grieks veerbootimperium. Agoudimos Lines bestaat misschien niet meer, maar zijn nalatenschap

blijft voortbestaan in het collectieve geheugen van de passagiers, bemanning en gemeenschappen die het decennialang heeft gediend.

Het verhaal van de PENELOPE A dient als een aangrijpende herinnering aan de uitdagingen en triomfen van de Griekse maritieme industrie - een sector die diep verweven is met de identiteit en geschiedenis van het land. (Bron: shippinginbox).

PRINCE 4, IMO 8512865, Bulk Carrier, 7.110 GT, 12.367 DWT, 1986 opgeleverd door Taihei, Akitsu (1825) als HAFNIA aan Excelso Navigation S.A., Panama. 7.110 BRT, 12.367 DWT. 1988 verkocht aan Angel Star Navigation S.A., Panama. 1995 verkocht aan Linika Navigation Ltd., Malta, herdoopt KIMOLIAN EARTH. 11-2006 herdoopt CEMENT EXPRESS. 9-2007 herdoopt VINASHIP OCEAN. 13-7-2018 verkocht aan Massa Shipping Co., Comoros (D6A2272), in beheer bij Cedar Marine Services SAL, 7-2018 herdoopt PRINCE 4. 20-12-2019 in beheer bij Individual Shipping Ltd. 12-2024 verkocht aan Alang Breakers, India. 18-12-2024 op Bhavnagar Anchorage, 23-12-2024 op Alang Anchorage, 26-12-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RIALTO, IMO 9160530, Chemical/Products Tanker, 27.526 GT, 47358 DWT, 16-11-1998 opgeleverd door Uljanik Shipyard, Pula als SIBERIAN SEA. 27-6-2024 verkocht aan North Eastern Shipping Co. Ltd., 6-2014 vlag Rusland, in beheer bij Sovcomflot en SCF Management Services Cyprus, herdoopt ZOLOTOT MOST. 2-2018 verkocht aan Morskoy Standart-Bunker LLC, Rusland, 2-2018 herdoopt KAIROS. 2-2020 St. Kitts and Nevis, herdoopt KAIRO 1. 2-2020 Panama, herdoopt KAIRO 3. 8-2020 St. Kitts and Nevis, herdoopt KAIRO 1. 11-11-2020 verkocht aan Natan Pvt. Ltd., St. Kitts and Nevis. 2-2023 Kameroen (TJM0128), herdoopt RIALTO. 23-6-2023 in beheer bij Natan Pvt. Ltd., Singapore en Breeze Marine Services Ltd., Dubai. 12-2024 verkocht voor sloop (476 USD/TO).

SIRIUS, IMO 8124503, Oil Products Tanker, 676 GT, 801 DWT, 1982 opgeleverd door C. Lühring Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Brake (8201) als GUDRUN aan TMS "Gudrun" Glusing & Co., Cuxhaven-B.R.D. (DFLX). 17-10-2002 in beheer bij Glüsing Transport G.m.b.H. 5-2018 verkocht aan Bot Bröring Oil Trans G.m.b.H., Duitsland, in beheer bij Bröring Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Cuxhaven, 13-5-2008 herdoopt SIRIUS. 2013 herdoopt SIRIUS. 12-2024 te Esbjerg om gesloopt te worden.

SOLARTE, IMO 8210285, Refrigerated Cargo Ship, 3.2981 GT, 3.919 DWT. 1982 opgeleverd door Kochi Jukogyo, Kochi (1550) als HAKKO FONTAINE aan Hakko Marine Corp., Japan. 3.261 BRT, 3.919 DWT. 1991 verkocht aan Kida Mar. Co. Ltd., Japan. 1995 verkocht aan Oriana Shipping S.A., Panama, herdoopt ORIANA I. 1997 verkocht aan Klaipeda Transport Fleet Ltd., Litouwen, herdoopt TUKANAS I. 2008 herdoopt TUKANAS. 7-2008 herdoopt AFRICAN TRADER. 3-2010 vlag: Comoros, herdoopt SOLARTE. 8-8-2011 verkocht aan Baltic Atlant Shipping, vlag: Comoros. 7-2018 vlag: Moldavië. 3-3-2022 verkocht aan Balsola UAB, vlag: Kameroen, in beheer bij Windrose Shipmanagement Ltd., Riga. 3-2023 vlag: Dominica (J7CG5). 18-11-2024 van Ango, Congo naar Turkije, 25-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TANTO SENANG, IMO 9168582, Container Ship, 8.612 GT, 10.325 DWT, 1998 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries Co. Ltd., Busan als BUNGA MAS 11. 7-2012 verkocht aan Tanto Intim Line P.T., Indonesië, herdoopt TANTO SENANG. 21-11-2024 verkocht aan GSPL DMCC, St. Kitts and Nevis (V4MZ6), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 11-2024 herdoopt TANTO. 13-12-2024 te Alang, India op het strand gezet om gesloopt te worden.

THREE STAR, IMO 9125358, Bulk Carrier, 26.040 GT, 45.217 DWT, 28-3-1996 opgeleverd als LIBRE. 2005 herdoopt VENETICO BREEZE. 2005 herdoopt AYIA MARINA. 2019 herdoopt WANTONG SPIRIT. 2021 herdoopt OCEAN CHERRY. 2022 verkocht aan OFC Marine Ltd., Panama, 2022 herdoopt OCEAN GROW. 2023 verkocht aan Three Star Shipping Co. Ltd., Panama (3EOU), in beheer bij Shanghai Changyunsheng Ship Management Co. Ltd., Shanghai, herdoopt THREE STAR. 12-2024 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh.



TITAN, IMO 8523357, Tug, 481 GT, 1984 opgeleverd als ZIMBRUL 1. 2000 herdoopt MACEDON II. 2016 herdoopt TITAN. 2024 door Thisseas Shipping Co., Griekenland (SX7221) (Gigilinis Salvage & Towage) verkocht voor sloop naar Turkije. 19-9-2024 op Aliğa Anchorage, 21-9-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 4-8-2020, Perama).



TRITON NAVIGATOR, IMO 8209743 (NB-215), 7-6-1985 kiel gelegd, 9-11-1985 te water gelaten bij Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden onder bouwnummer 0165, 12-1985 opgeleverd als ETTINA. 1997 verkocht aan Triton Schiffahrts G.m.b.H. m.s. "Triton Navigator", Leer, thuishaven: Madeira-PMD, in beheer bij Reederei "Triton" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 27-6-1997 herdoopt LYS CROWN. 1999 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJKB, 7-5-1999 herdoopt TRITON NAVIGATOR. 18-2-2001 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FA9, herdoopt SEA WAAL. 19-2-2001 aan de grond gelopen bij Cliff End in de rivier Trent, positie 53.40.5 NB. en 00.41.5 WL., dezelfde dag weer vlot gebracht en vertrokken naar Vlissingen. 3-8-2004 (e) verkocht aan "Sea Waal" G.m.b.H. & Co. K.G., Gibraltar, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., 19-9-2006 (GL) herdoopt RITA. 4-10-2006 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, 3-2011 verkocht aan Vestbulk AS, Gibraltar, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, herdoopt VESTVIND. 22-4-2011 tijdens een reis van Travemünde naar Mandal, Noorwegen bij Korsør, Denemarken aan de grond gelopen vlakbij de Great Belt Bridge, de roerganger aangehouden door de waterpolitie van Sydsjællands, 23-4-2011 vlot gebracht en naar Korsør gesleept voor onderzoek, 26-4-2011 vertrokken naar Mandal. 5-2-2012 tijdens een reis van Kragerø, Norway naar Skive, Denemarken, geladen met gravel, om 16:30 uur aan de grond gelopen te Sælhundeholm bij Limfjord, Denemarken op circa 4 mijl ten zuidoosten van Thyborøn, 6-2-2012 met behulp van de MARTHA LERCHE (de reddingboot van station Thyborøn) vlot gebracht, te Skive door duikers geïnspecteerd op schade. 2-2015 verkocht aan Wagle Holdings AS, Oslo-Noorwegen (NIS) (LAVF7), in beheer bij Rolf Wagle AS, Oslo en Kopervik Ship Mngement Poland, Gdansk, 2-2015 herdoopt LILL.

3-11-2016, om 07:35 uur vanaf Sölvesborg, Zweden bij Rønne tegen het buitenste steiger gevaren, het schip liep een groot gat in de romp op onderzocht of het verder kan varen. De politie van Bornholm werd pas om 12:38 uur op de hoogte gebracht en zorgde er vervolgens voor dat het schip werd aangehouden. De vertraging van vijf uur voor het ongeval was een overtreding van de wet. Zowel de kapitein als de eerste stuurman werden zonder resultaat op alcohol getest. Alles wees erop dat de oorzaak van het ongeval zijwind en te weinig motorvermogen was. Het schip verliet de haven van Rønne na inspecties op 4 november rond 23.00 uur en meerde op 5 november om 18.00 uur aan bij de Gdynia-scheepswerf in Gdynia voor herstel van schade.

19-1-2018 om 12:00 uur in de zuidelijke haven van Randers wat de schroef gekregen en blokkeerde de haven enige tijd, nadat een duiker het touw had verwijderd kon het afmeren.

28-8-2023 verkocht aan Skagerak Shipping AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Rolf Wagle AS, Oslo en Kopervik Ship Mngement Poland, Gdansk. 2024 verkocht voor sloop. 18-12-2024 vertrokken van Gdansk. 25-12-2024 te Skagen.

25-12-2024 m.s. LILL gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto VESTVIND: Tomas, 17-10-2014, Bergen).

TRUE CONFIDENCE, IMO 9460784, Bulk Carrier, 29.104 GT, 50.448 DWT. 2011 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Saikai als TEIZAN aan Olamar Navegacion S.A., Panama, in beheer bij Usui Kaiun K.K. 26-10-2021 verkocht aan OCM Maritime Loire LLC, Barbados (8PBF4), in beheer bij FML Ship Management Ltd., 10-2021 herdoopt TRUE CONFIDENCE. 26-10-2021 in beheer bij Three January Maritime Ltd. 23-2-2024 verkocht aan True Confidence Shipping S.A., in beheer bij Three January Maritime Ltd., Piraeus. 6-3-2014 aangevallen door Houthi-terroristen, 2-7-2024 de stoffelijke overschotten van twee Filippijnse zeelieden die omkwamen bij een raketaanval in de Golf van Aden, zijn in het land aangekomen, aldus het Department of Migrant Workers (DMW). Ze behoorden tot de 15 Filippijnse bemanningsleden van het schip, de andere 13 Filipino's zijn al teruggekeerd naar hun land; de eerste 11 arriveerden op 12 maart, terwijl de twee die bij het incident gewond raakten op 14 maart arriveerden. Naast de twee Filipino's stierf ook een Vietnamees bij de terroristische aanval. 6-3-2024 te Jeddah in reparatie. 12-2024 verkocht voor sloop (as is Sharjah 353 USD/TO). 16-12-2024 de TRUE CONFIDENCE is verkocht voor recycling op een as-is basis in de VAE nadat het ernstig beschadigd was geraakt door een raket afgevuurd door de Houthi terroristen 50 zeemijl ten zuidwesten van de havenstad Aden op 6 maart 2024, waarbij drie bemanningsleden omkwamen. Het werden de eerste menselijke slachtoffers van de aanvallen van de Houthi's op schepen die de Rode Zee passeerden die in november 2023 begonnen. Vier andere bemanningsleden hadden ernstige brandwonden opgelopen. Nadat het wrak door een bergingssleepboot naar de wateren van de VAE was gesleept, lag het sindsdien te verkommeren. De Houthi's beweerden dat ze het schip hadden aangevallen vanwege de banden met het Amerikaanse bedrijf Oaktree Capital Management, hoewel later zou blijken dat de eigenaren uit het Midden-Oosten in Griekenland waren gevestigd en het in december 2023 hadden overgenomen.

VERGIOS, IMO 9187435 (NB-320), Crude Oil Tanker, 57.925 GT, 107.181 DWT, 24-3-1999 opgeleverd als OLYMPIA. 2-2008 herdoopt ATLAS VALOR. 6-2014 herdoopt OLYMPIA I. 2019 verkocht aan Tagus Shipping Inc., Panama, 7-2019 herdoopt WOONG. 2020 verkocht aan Ushba Shipping Inc., Belize, 3-2020 herdoopt VERGIOS. 8-7-2024 verkocht aan Indu Shipping Inc., Comoros (D6HE5), in beheer bij Tin Hau Shipping Ltd., Hong Kong, China, 7-2024 herdoopt INDU. 11-8-2024 op Chittagong Anchorage. 19-8-2024 aanvang van de sloop.

Boskalis kondigt nieuw valpijpschip aan met 45.500 ton laadcapaciteit



Koninklijke Boskalis B.V. (Boskalis) kondigt met trots aan dat het zijn veelzijdige vloot heeft uitgebreid met een imposant valpijpschip met een laadcapaciteit van 45.500 ton. Dit ultramoderne schip wordt het grootste valpijpschip in de sector en versterkt de positie van Boskalis in deze nichemarkt, waarin het momenteel beschikt over drie valpijpschepen. Met de introductie van de 'Windpiper' verdubbelt Boskalis feitelijk zijn capaciteit en wordt daarmee de grootste speler in de sector. De 'Windpiper' komt in het eerste kwartaal van 2026 in de vaart en het schip zal een

belangrijke rol spelen bij het faciliteren van de energietransitie door te werken aan offshore windprojecten. Het schip zal naar verwachting haar eerste projecten in Noordwest-Europa uitvoeren.

De innovatieve 'Windpiper' wordt onder deskundig toezicht van Boskalis ontwikkeld door een bestaand nieuw schip om te bouwen. Met een indrukwekkende 227 meter lengte en 40 meter breedte heeft het krachtige schip een totaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 31.000 kW. Naast een moonpool voor de valpijpinstallatie wordt het schip voorzien van een hellende valpijp, die cruciaal is voor het aanbrengen van de erosiebescherming van offshore constructies, zoals de funderingen van offshore windturbines. De 'Windpiper' is uitgerust met zeven thrusters, beschikt over DP2-certificering en is speciaal ontworpen om in uitdagende offshore-omstandigheden te kunnen opereren.

De aanzienlijke laadcapaciteit, verdeeld over twee ruimen, maakt het schip bij uitstek geschikt voor projecten met een lange vaarafstand tussen de locatie waar de stenen geladen worden en de projectlocatie, zoals het geval is langs de Noord-Amerikaanse oostkust, de Baltische Zee en de zuidelijke Noordzee. Deze omvangrijke capaciteit beperkt het aantal benodigde retourvaarten, wat uiteindelijk leidt tot minder uitstoot en lagere kosten per geïnstalleerd volume steen. Bovendien kan het schip, dat beschikt over meer dan honderd accommodatiehutten, naast de bemanning aan boord ook vertegenwoordigers van klanten comfortabel accommoderen.

Boskalis heeft ruime ervaring in het succesvol verbouwen of ombouwen van schepen voor nieuwe doeleinden. Deze duurzame aanpak verlengt niet alleen de levensduur van bestaande schepen, maar biedt ook aanzienlijke voordelen met betrekking tot de bouwtijd van de schepen. Dankzij het geavanceerde ontwerp en de mogelijkheden van de 'Windpiper' kan Boskalis voldoen aan de toenemende eisen van zijn klanten en tevens de hoogste normen op het gebied van veiligheid en zorg voor het milieu waarborgen. (Persbericht: Boskalis, Papendrecht, 6 januari 2025/LK).



OPNIEUW RECORD AANTAL BEZOEKERS SITE MARITIEM DEN HELDER

DEN HELDER – Voor de vierde keer op rij heeft Maritiem Den Helder in woord en beeld, www.maritiemdenhelder.eu meer bezoekers getrokken dan het jaar ervoor. Volgens oprichter en beheerder Paul Schaap is zijn site het afgelopen jaar meer dan 74.500 keer geraadpleegd. Opnieuw een record.

De site over interessante activiteiten van maritieme bedrijven en opvallende scheepsbewegingen in en rond de haven van Den Helder is eind 2020 van stapel gelopen. Al snel trok de nieuwe site veel bezoekers. Gelijk in het eerste operationele jaar 2021 zo'n 40.000. Dit aantal zou in de daaropvolgende jaren alleen maar verder toenemen. Maritiem journalist Paul Schaap zegt hierover: "Tot mijn eigen verbazing weten elk jaar steeds meer mensen mijn site te vinden. En dan niet alleen in eigen land, maar ook tot ver daarbuiten. Ook wordt regelmatig informatie opgevraagd. In 2024 hebben in totaal 74.533 bezoekers mijn site geraadpleegd. Ruim 6.000 meer dan in 2023. Bijzonder is ook dat er steeds vaker berichten met foto's door andere nieuwssites worden overgenomen".

Om de nieuwsberichten iedere dag van het benodigde fotomateriaal te kunnen voorzien, krijgt Paul Schaap ook hulp van een aantal enthousiaste scheepsspotters. Hierdoor zijn vorig jaar 453 berichten met maar liefst 500 foto's op de site verschenen. Met name het aanlanden van uit zee verwijderde platformdelen uit het L-blok heeft de aandacht van veel belangstellenden getrokken. Den Helder Maritiem in woord en beeld biedt naast de dagelijkse nieuwsberichten ook relevante informatie over de lokale nautische sector, in de vorm van een bedrijven- en scheepsregister, alsmede diverse publicaties. De eerste nieuwsberichten van dit jaar zijn ondertussen alweer op de site te vinden.



Maritiem Den Helder bericht over de activiteiten die in en rond de haven worden ontplooid, waaronder het aanlanden van platformdelen uit het L7-blok.

(Foto: Paul Schaap).

Den Helder, 6 januari 2025

