



# SCHEEPSFOTORUILBEURS

NIEUWSBRIEF 248

8 september 2018



## Mutaties

ALGE, IMO 5010816 (NB-139), 25-10-1956 te water gelaten bij Hansa Stahl & Schiffbau, Keulen (9), 15-1-1957 opgeleverd door Hanseatische Werft G.m.b.H., Hamburg (2) als ALGE aan G. Slagter, Groningen, in beheer bij A. van Dijk, Delfzijl. 350 BRT, 414 DWT. 1957 in beheer bij A. van Dijk, Delfzijl. 1963 in beheer bij N.V. Scheepvaartbedrijf Gruno, Amsterdam. 1965 in beheer bij N.V. Carebeka, Groningen. 11-5-1970 tijdens een reis van Utersen naar Perth gestrand op een zandbank op de rivier Tay, 22-5-1970 vlot gebracht en gearriveerd te Perth. 25-11-1972 verkocht en herdoopt SEA PRIMO. 25-11-1972 vertrokken van Groningen naar Georgetown, Guyana. 1995 geschrapt uit Lloyd's Register: bestaan twijfelachtig. 16-4-2007 weer geregistreerd, eigenaar: Ramsahai/Ramdeen, vlag: George Town, Guyana, met als naam LADY MARY. 2014 herdoopt TRI VENIE. (Foto: Gerolf Drebes/Shipspotting, 24-12-2014, Georgetown, Guyana).

CAROLA SMITS, IMO 8002810 (NB-157), 11-10-1982 kiel gelegd, 25-3-1983 te water gelaten, 25-5-1983 proefvaart, 27-5-1983 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek de Groot & van Vliet B.V., Slikkerveer (407) als CAROLA SMITS aan Marinus Smits, Rotterdam, in beheer bij General Shipping & Chartering Services V.o.F. "GENCHART". 1993 verkocht aan Atlantic Queen Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij H.S.S. Holland Ship Service B.V., Rotterdam, herdoopt CAROLA I. 7-1999 verkocht aan Blue Sea Navigation Inc., Lugano, thuishaven en vlag: Panama, in beheer bij Pan Nautic S.A., Lugano, herdoopt CAROLA G. 4-2004 als CAROLA G. verkocht naar Griekenland, 24-5-2004 verkocht aan Golden Seas Shipholding S.A., vlag: Filippijnen, herdoopt SIR JOHN. 22-6-2004 verkocht aan Midon Maritime, vlag: Filippijnen, 7-6-2004 in beheer bij Confidence Shipmanagement Co. B.V., Rotterdam. 30-7-2004 gearriveerd te Varna vanaf Algiers voor een enkele maanden durende reparatie. 16-8-2004 in beheer bij Apollo Shipping G.m.b.H. & Co., Hamburg.



12-2004 verkocht aan Onego Runner C.V., vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Jacobsen Shipmanagement, Sarpsborg, herdoopt ONEGO RUNNER. 26-3-2007 (e) in beheer bij Mamari Shipping Co. SAL, Beirut. 8-3-2007 verkocht aan Rea Navigation Inc., Panama, in beheer bij Mamari Shipping Co. SAL, 3-2007 herdoopt LADY REA. 31-5-2009 vlag: Sierra Leone (9LB2231). 2018 verkocht voor sloop naar Pakistan. 8-7-2018 vertrokken van Bandar Imam Khomeini, Iran naar Karachi, 5-8-2018 ETA te Karachi. 6-8-2018 te Karachi. 9-8-2018 op de ankerplaats bij Gadani Beach. 10-8-2018 te Gadani, Pakistan op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee).



CLIFFWATER, IMO 9229532 (Z-69), 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. (Foto: T. v.d. Zee, 24-5-2007).



FLINTERCOAST, IMO 9365972 (NB-229), casco gebouwd bij Nanton Mingde Heavy Industry Co. Ltd., Tongshou, China, 8-11-2007 casco gearriveerd als FRESENA MATE op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot FAIRPLAY IX met bestemming de Eemhaven, afgebouwd bij IHDA Shipbuilding Service B.V., Krimpen a/d Lek (254), 14-12-2007 vertrokken van Damen (Niehuis en Van den Berg) in de Eemhaven naar Machinefabriek Olthof, Capelle aan den IJssel, 19-12-2007 gearriveerd in het Mallegat te Dordrecht om afgebouwd te worden, 4-6-2008 geplande oplevering als FLINTERCOAST aan Flinter Shipping B.V., 16-5-2008 aan de Cruiseterminal te Rotterdam gedoopt FLINTERCOAST door mevrouw M.J.A. Smits-Schiebroek (echtgenote van de directeur van het Havenbedrijf Rotterdam), na afloop van de festiviteiten verhaald door de Kotug sleepers VS ROTTERDAM en VS HAMBURG naar Pernis voor verdere afbouw, 9-6-2008 naar de Eemhaven, 17-6-2008 (BV) opgeleverd door IHDA Shipbuilding Service B.V. (254) aan C.V. Scheepvaartonderneming Flintercoast, Rotterdam (PHOP), in beheer bij Flinter Management B.V. te Barendrecht. 18-6-2008 vertrokken van Rotterdam naar zee voor proefvaart en aansluitend naar de Amazonehaven om te laden. 2010 in charter bij Borchard Lines Ltd., 25-3-2010 te Rotterdam herdoopt REBECCA BORCHARD. 29-1-2014 te Barcelona herdoopt FLINTERCOAST. 6-6-2014 charter beëindigd en in dienst bij Flinter Shipping B.V. 3-11-2015 in charter bij Borchard Lines Ltd., te Barcelona herdoopt REBECCA BORCHARD. 3-11-2015 van Barcelona naar Marseille. 2-3-2016 (vt) te Barcelona herdoopt FLINTERCOAST. 3-3-2016 van Marseille naar Genua. 23-6-2016 gearriveerd te Valletta, Malta. 6-2016 verkocht MacAndrews & Company Ltd., Londen, Engeland, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4329, in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille en CMA Ships U.K. Ltd., Londen, 5-7-2016 (mt) te Valletta herdoopt CMA CGM GOYA. 9-7-2016 van Valletta naar Bilbao. 2018 vlag: Portugal (MAR). 22-1-2018 (e) in beheer bij MacAndrews & Company Ltd., Londen en Bernhard Schulte (Deutschland) G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. (Foto: R.P. van de Wetering, 16-07-2018, Maassluis).

FRIO ATHENS, IMO 8710340 (NB-196), 16-12-1987 kiel gelegd, 21-1-1988 te water gelaten, 29-3-1988 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Imabari (469) als GALLANT HARVEST aan Pleiades Carriers S.A., Panama, in beheer bij Mibae Shosen K.K. voor Nippon Yusen Kaisha. 1993 verkocht aan Orient Gas Transport Inc., Panama, in beheer bij Calm Sea-Service Co. Ltd., Tokyo, herdoopt GALAXY HARVEST. 1997 verkocht aan Regent Regal Maritime Inc., Panama, in beheer bij Wallem Shipmanagement Limited. 2000 verkocht aan Kama Hill Maritime Inc., Panama, in beheer bij Wallem Shipmanagement Limited. 2010 verkocht aan Zeus Marine Ltd., Port Vila-Vanuatu, roepsein YJQN2, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene, 2010 herdoopt FRIO ATHENS. 2011 als FRIO ATHENS in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 2012 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V. 4-5-2013 om 13:30 uur LT tijdens een reis van Tema naar Port Harcourt op 55 mijl zuidwesten van Bonny Island, Nigeria aangevallen door piraten, de AIS uitgezet en waarschijnlijk vastgehouden door de piraten. 28-4-2015 machine uitgevallen en dreef in de South Pacific op circa 370 mijl NW of Punta Arenas met bestemming Magellan Strait of Drake Strait, 2-5-2015 vastgemaakt door de Chileense sleepboot OTWAY (IMO 9384394). 9-2016 vlag: Panama (3FAX7). 24-10-2016 in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene. 25-5-2018 van Marin, Spanje naar Fujairah, 27-6-2018 ETA te Fujairah. 15-6-2018 (e) verkocht voor sloop naar India (\$ 420). 30-6-2018 gewijzigde ETA te Bhavnagar. 4-7-2018 op de Gulf of Khambhät. 9-7-2018 (vt) te Alang, India op het strand gezet om gesloopt te worden.



GALAXY HARVEST, foto Juan Carlos C./Shipspotting, 26-8-2009, Valparaiso

GLOBAL LIBRA, IMO 9570589 (NB-246), in aanbouw als GLOBAL LIBRA voor Unifleet B.V., 15-9-2011 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI YZCB-2008-3600-III, niet verder afgebouwd, tankschip, 3.595 GT, 5.130 DWT, 5-2018 verkocht aan Inficess Shipping Co. Ltd., Busan, Zuid-Korea, 8-2018 geplande oplevering als SUN EDELWEISS.

HAPPY SUN, IMO 9661261, i.a. voor Biglift Shipping B.V., Amsterdam bij Ouhua Zhoushan (647), 14432 GT, 18.374 DWT, 2 kranen van 900 SWL, 3-2018 geplande oplevering, 2018 opdracht geannuleerd. Ook de bouw voor Spliethoff van de RAAMGRACHT, IMO 9826330, bouwnummer 772, REALENGRACHT, IMO 9826342, #773, REGULIERSGRACHT, IMO 9826354, #774, RIJPGRACHT, IMO 9826366, #775, RINGGRACHT, IMO 9826378, #776, ROZENGRACHT, IMO 9826380, #779 is geannuleerd, scheepswerf Zhejiang Ouhua Shipbuilding Co. Ltd. is failliet.



HARNS, IMO 9238351 (NB-240), 18-5-2001 te water gelaten bij Bodewes Volharding, Foxhol (347), 11-6-2001 (BV) opgeleverd als DEWI LAKSMI door Volharding Shipyards B.V. te Hoogezand (347) aan P.T. Arpeni Pramata Ocean Line te Indonesië. 2001 vlag: Panama. 9-4-2007 (e) verkocht aan Mount Sinabung LLC, Panama, in beheer bij P.T. Arpeni Pramata Ocean Line. 2008 verkocht aan Scheepvaartonderneming Harns C.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen, 18-3-2008 te Singapore herdoopt HARNS. 9-6-2010 herdoopt ONEGO TRADER. 2-5-2017 oprichting van M.S. Harns B.V. te 's-Gravenhage, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68679157. 13-11-2017 (e) verkocht aan M.S. Harns B.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen. 27-6-2018 van New Orleans naar Ardalstangen, Noorwegen, 15-7-2018 ETA te Ardalstangen. 20-7-2018 in de Eemshaven. 23-7-2018 van de Eemshaven naar Delfzijl. 2018 verkocht aan Hilda D Shipping UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 6-8-2018 overgedragen, thuishaven en vlag Madeira-Portugal, roepsein CQAI2, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, Duitsland. 9-8-2018 van Delfzijl naar Stettin, 12-8-2018 te Stettin. (Foto: Dieter Henken, 17-4-2009, Dordtsche Kil).

IVER EXPERIENCE, IMO 9207716 (NB-227), 13-12-1999 kiel gelegd, 1999 wegens staking op de werf is de bouw vertraagd, 2-6-2000 opgeleverd door Samho Heavy Industries Co. Ltd., Samho (1066) als IVER EXPERIENCE aan Motorschip "Product Experience" B.V., Breskens (PECF), in beheer Vroon B.V., Breskens. 29.289 GT, 11.932 NT, 45.000 DWT. 182,92 (174,00) x 32,26 x 18,60 x 10,970 meter. Chemicaliëntanker, 20 ladingtanks, 50.648 m<sup>3</sup>, 20 ladingtanks, totaal 9.520 ton/uur, 14,5 kn. 11.637 EPK, 8.560 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, B&W 6S50MC (MK-VI), Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 2008 in beheer bij Iver Ships B.V. en Vroon B.V., Breskens. 8-1-2009 in beheer bij Iver Ships B.V. voor Vroon B.V., Breskens. 17-5-2016 (e) verkocht aan Ava LLC & VA Marine S.A., Breskens, in beheer bij Iver Ships B.V., Breda voor Vroon B.V., Breskens. 10-7-2018 (mt) vanaf Algeciras gearriveerd op het ankergebied van Limassol. 13-7-2018 (e) verkocht (\$ 7.0 M) aan Seven Islands Shipping Ltd., Mumbai, 13-7-2018 (vt) vlag India, roepsein AWYW, herdoopt LOYALTY.



JAN-WILLEM, IMO 7637527 (NB-243), 24-9-1977 opgeleverd door Nieuwe Noord Ned. Scheepswerven B.V. (391) als JAN-WILLEM aan Christina Johanna Dammers, Rotterdam, in beheer bij Dammers & van der Heide's Shipping & Trading Co. B.V., Rotterdam. 1.195 BRT. 1983 verlengd bij N.S.M., 2.989 BRT, 21-4-1983 proefvaart. 30-6-1989 verkocht aan Jan Willem B.V., Rotterdam, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 2-8-1990 verkocht aan Jan Mayen Shipping Company N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, herdoopt JAN MAYEN. 1992 verkocht aan Transice Marine Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. en Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungs G.m.b.H., Hamburg, 1992 herdoopt DAKOTA. 25-3-2004 (e) verkocht aan Transice Marine Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Mar Rise Shipping Co. Ltd., Sevastopol, herdoopt RAIATEA. 9-2004 in beheer bij Seatraffic Ltd., Sevastopol. 2012 verkocht aan Brilliant Reefer Line S.A., 8-6-2012 thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras, roepsein HQXM3, in beheer bij Chainavee Coldstorage Co. Ltd., Samut Sakhon, Thailand en Golden Arrow Marine S.A., Bangkok, 8-6-2012 herdoopt NEW SEA REEFER. 3-9-2015 in beheer bij Wisdom Sea Reefer Line S.A., Panama City voor Chainavee Coldstorage Co. Ltd., Samut Sakhon, Thailand, thuishaven en vlag: San Lorenzo-Honduras (HQXM3), 9-2015 herdoopt CHAICHAROEN. 12-2015 herdoopt WISDOM SEA REEFER. 2016 herdoopt NEW SEA REEFER. 12-7-2017

(mogelijk eerder) vlag: Honduras. 13-12-2017 vlag: Bolivia, roepsein CPB3048, 2017 herdoopt RENOWN REEFER. 12-2-2018 vlag: onbekend. 5-2018 verkocht aan Marine Honor S.A., Belize City, vlag: Moldavië, roepsein ER2687, in beheer bij Golden Arrow Marine S.A., Bangkok, 5-2018 herdoopt HONOR. (Foto: K. Pauwels/T. v.d. Zee).



LEENDERT BROERE, IMO 5205423 (NB-168), aanvankelijk LEENDERT B, 11-6-1960 te water gelaten bij D.W. Kremer Sohn, Elmshorn (1085), 22-8-1960 officiële proefvaart en opgeleverd als LEENDERT BROERE aan N.V. Gebr. Broere, Dordrecht. 499,96 BRT, 227 NRT, 785 DWT. 18-9-1975 verkocht aan Mohammed A. Sharbaty, Djeddah, in beheer bij Worldwide Shipping Trading S.A., Piraeus, herdoopt SEIFALLAH. 1977 verkocht aan Ras Tanura Navigation Co. Ltd., Djeddah, in beheer bij Varnima Corp. International S.A., Piraeus. 1983 in beheer bij Avin International Bunkers Supply S.A. 1992 verkocht aan Apiliotis Shipping Co., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Varnima Corp. International S.A., Piraeus, herdoopt SEKAVIN IV. 6-9-2004 (e) verkocht aan Hellas Waters Shipping Co., herdoopt MARIGO. 24-5-2006 (e) verkocht aan Penn Millenium S.A., Comoros, in beheer bij Venmar Ship Management S.A., Piraeus, herdoopt LEONA. 2006 in beheer bij G Tankers Shipping S.A., Piraeus, 2007 vlag: Cambodja. 14-4-2008 (e) herdoopt KLIK II. 29-6-2009 herdoopt LEONA. 19-10-2009 (e) verkocht aan Alturjman Ai, Dubai, vlag: Sierra Leone, 11-2009 herdoopt MWAFAK 1. 4-2010 verkocht aan I.J.M. (Ishraq Jasmim Mohiammed) Al-Zubaidi, Dubai, vlag: Sierra Leone, herdoopt SEA LIGHT. 9-2013 gezonken. (Foto: NN, collectie T. v.d. Zee).

LINDENGRACHT, IMO 8801591 (NB-198), 10-1988 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1329) als NEWCA aan Mascotte Inc., Panama. 1988 herdoopt KAPITAN SILIN. 1992 herdoopt LINDENGRACHT. 6-2000 verkocht aan Transport Umialarik Inc., Montréal-Canada in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt UMIAVUT. 4-2012 (e) in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., Montréal. 6-2000 vlag: Canada. 11-2000 vlag: Nederland. 6-2001 vlag: Canada. 7-2001 vlag: Nederland. 7-2002 vlag: Canada. 10-2002 vlag: Nederland. 6-2003 vlag: Canada. 12-2003 vlag: Nederland. 6-2004 vlag: Canada. 11-2004 vlag: Nederland. 4-2005 vlag: Canada. 11-2005 vlag: Nederland. 6-2006 vlag: Canada. 11-2006 vlag: Nederland. 6-2007 vlag: Canada. 11-2007 vlag: Nederland. 6-2008 vlag: Canada. 11-2008 vlag: Nederland. 6-2009 vlag: Canada. 11-2009 vlag: Nederland. 6-2010 vlag: Canada. 11-2010 vlag: Nederland. 6-2011 vlag: Canada. 12-8-2018 tijdens een reis van Churchill to Valleyfield, Canada bij Trois-Rivieres op St. Lawrence River te Canada na een defect aan het roer, aan de grond gelopen, 14-8-2018 een poging van 2 sleepboten om het schip vlot te brengen mislukte, 16-8-2018 na 100 ton lading te hebben gelost, vlot gebracht en naar Trois-Rivières gebracht voor inspectie.

LNG PORT HARCOURT, IMO 7360136, 1977 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire, (B26) als NESTOR aan Odyssey Trading Co. Ltd., Hamilton-Bermuda, in beheer bij Ocean Transport & Trading Plc., Liverpool. Gastanker. 81.472 BRT, 24.442 NRT, 61.000 DWT. 275,01 (262,01) x 42,07 x 27,41 x 12,901 meter. 6 gastanks, 122.255 m<sup>3</sup>, 10 ladingpompen, totaal 9.000 ton/uur, 19,75 kn. Ketels: 2 CHO Foster Wheeler, v.o. 5.082 m<sup>2</sup>, 72 bar. 34.00 APK, 25.009 kW, 2 turbines, Stal-Laval, de werf. 9-12-1977 gearriveerd te Loch Striven en opgelegd. 10-8-1982 gearriveerd te Loch Striven en opgelegd. 1990 verkocht aan Enellengee Ltd., Hamilton-Bermuda, in beheer bij Shell International Marine Ltd., Londen. 1991 verkocht aan Bonny Gas Transport Ltd., Hamilton-Bermuda (ZCLP), in beheer bij Chemikalien Seetransport G.m.b.H. en Shell International Marine Ltd., Londen voor Nigeria LNG, 1991 herdoopt LNG PORT HARCOURT. 6-9-2010 (e) in beheer bij STASCO. 11-8-2015 van Bonny, Nigeria naar Labuan. 10-2015 (e) verkocht aan MT East Energy S.A., vlag: Panama (3FKE9), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoul, 10-2015 herdoopt EAST ENERGY. 2015 opgelegd te Labuan. 10-2016 (e) vlag: Zuid-Korea. 8-1-2018 passage Hakodate. 19-1-2018 (e) verkocht voor sloop (425 USD/TO). 11-3-2018 bij Singapore. 3-

2018 gearriveerd te Chittagong achter de sleepboot ENA COMMANDER (IMO 9443097, 2.551 GT, 8.000 kW).

NORDER TILL, IMO 8516598 (NB-235), 25-10-1985 kiel gelegd, 15-5-1986 te water gelaten bij Julius Diedrich Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland (153), 6-1986 opgeleverd als SIMONE aan Jansen Schifffahrts K.G. m.s. "Simone", Leer-West Duitsland, in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 29-6-1994 herdoopt MARI FRANCE. 19-12-1996 herdoopt TRITON. 1998 verkocht aan Triton Reefer Navigation Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 12-6-1998 herdoopt NORDER TILL. 2003 verkocht aan Triton Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Norder Till", Leer, thuishaven: Willemstad-N.A., in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H., Leer, roepsein PJBH. 2004 verkocht aan Fehn Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Simone", Leer, thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJHL, 5-1-2004 (GL) herdoopt SIMONE. 22-9-2010 (e) verkocht aan Eltinor Corp., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Team Chartering & Shipping Services Co. Ltd., Istanbul, herdoopt AZUR. 11-2012 (e) verkocht aan Alya Shipping Inc., Panama, roepsein HP3149, in beheer bij Team Chartering & Shipping Services Co. Ltd., Istanbul, 7-11-2012 (m) herdoopt LADY DIDEM. 6-2016 vlag: Congo, roepsein 90MK. (Later is de vlag van Congo illegaal verklaard). 17-4-2017 (e) verkocht aan Baysal Shipping Inc., Panama, in beheer bij Ad Deniz Tasimaciligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt BAYSAL. 23-11-2017 (e) verkocht aan Huris Shipping Corp., 11-2017 vlag: Panama, roepsein HP3149, in beheer bij Sinop Shipping Corp., Istanbul, 11-2017 herdoopt NAZMIYE ANA.



MAAS, IMO 8211801 (NB-237), 8-7-1982 kiel gelegd, 22-1-1983 te water gelaten, 27-4-1983 opgeleverd door Machinefabriek en Scheepswerf Vervako B.V., Heusden (2859) als MAAS aan Wantij B.V., Dordrecht, 1.106 BRT, 1.790 DWT, 63,28 (59,80) meter, 860 EPK, 633 kW, General Motors 12V-149-TI, 9 kn. 1988 verlengd en nieuwe motor ingebouwd bij de bouwwerf, 1.316 BRT, 2.175 DWT, 73,70 (69,86) meter. 2-6-1993 verkocht aan Roelof Henricus Oldekamp, Lemmer, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 20-7-1993 herdoopt STERN. 1994 verkocht aan Scheepvaartonderneming Maas C.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 9-2-1995 herdoopt MAAS. 1997 verkocht aan R. & J. Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij E.P. Shipping & Trading B.V., Rotterdam, 22-9-1997 herdoopt STORM. 19-4-2001 verkocht aan C.V. Orka Shipping, Harlingen, in beheer bij E.P. Shipping & Trading B.V., herdoopt ORKA. 14-7-2005 te Harlingen overgedragen aan Scheepvaartonderneming "Bosgat" B.V., Harlingen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl en herdoopt ORK. 12-2005 verkocht aan Rederij Orka, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl, 23-1-2006 (e) herdoopt ORKA. 3-4-2006 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Orka" B.V., in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 2007 verkocht aan "Ephesus" Shipping & Trading N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Dabmar Ship Management N.V., Willemstad, N.A., 22-3-2007 in de verkoophaven van Heuvelman te 's-Gravendeel onder Nederlands-Antilliaanse vlag gebracht en herdoopt EPHEsus. Roepsein PJUQ, 22-3-2007 vertrokken naar de St. Laurenshaven in de Botlek om te laden. 18-6-2007 (e) in beheer bij Halikarnas Ship Management N.V., Istanbul. 1-3-2009 na problemen met de machine in het Kieler Kanaal aan de grond gelopen bij bunkerstation Ostermoor, door de BUGSIER 14 en BUGSIER 17 vlot gebracht en naar Brunsbüttel gebracht voor onderzoek en reparatie. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 19-6-2012 (e) verkocht aan Vegamar Denizcilik ve Taş. Tic. Ltd. Şti., Mersin, Turkije, vlag: Moldavië, roepsein ERRE, 4-6-2012 (m) herdoopt SHT HUSEYIN AKIL. 22-4-2015 te Astakos, Griekenland opgebracht wegens sigarettensmokkel, 8 containers gesmokkelde sigaretten zijn in beslag genomen, 8 opvarenden zijn te Platigiali, Mesolongi, Griekenland aangehouden. In beslag genomen zijn ongeveer 80 miljoen sigaretten van de merken "Royal Blue", "Royal Red", "President", "Famous", "Space", "GT" en "Koning", de waarde bedroeg, inclusief

belastingen, meer dan 13 miljoen euro. Het schip is vervolgens verlaten en opgelegd. 2017 verkocht aan Rigelmar Shipping Inc., Tanzania (51M258), in beheer bij Vegamar Denizcilik ve Tařimacilik Tic. Ltd. řti., Mersin, Turkije, 5-2017 (mt) herdoopt MEGALOCHARI. 14-5-2017 van Amaliapolis, Griekenland naar Bar Anchorage, Montenegro, 29-5-2017 ten anker op Bar Anchorage. 12-6-2017 te Bar. 3-7-2017 ten anker op Bar Anchorage. 8-7-2017 te Bar. 8-7-2017 vertrokken van Bar naar Alexandria, 16-7-2017 ETA te Alexandria. 3-2018 (e) verkocht aan Apanema Shiptrade S.A., Piraeus, vlag: Tanzania, in beheer bij Geomar Shipmanagement S.A., Piraeus. (Foto: T. v.d. Zee, 26-9-1992).



MARE IRATUM, IMO 6416706 (NB-118) van N.V. Tankvaartbedrijf Gebr. De Haas, Rotterdam, 1964 opgeleverd door N.V. Nieuwe Noord Ned. Scheepswerven, Groningen (334) als MARE IRATUM aan N.V. Gebr. de Haas Tankvaartbedrijf, Rotterdam. 499 BRT. 18-12-1968 verkocht aan N.V. De Haas Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Rotterdam. 11-2-1969 verkocht aan N.V. De Haas Scheepvaartmaatschappij, De, Rotterdam. 1969 verlengd bij de bouwwerf, 776 BRT. 3-12-1976 verkocht aan De Haas Scheepvaartmaatschappij B.V., Rotterdam. 13-9-1977 verkocht aan Nedlloyd Bulkchem B.V., Rotterdam. 2-11-1983 verkocht aan Vasilios V Shipping Co., Piraeus-Griekenland (SV4144), in beheer bij Vasilios Shipping Co., herdoopt VASILIOS V. 1999 herdoopt VASSILIOS V. 19-9-2005 (e) verkocht aan Kyclades I Shipping Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt LEROS. 2018 verkocht voor sloop naar Turkije, 25-7-2018 langszij met de tanker CHRISTOS (IMO 6504230) vertrokken achter de sleepboot CHRISTOS XL (ex SMIT FRANKRIJK) naar Aliaga, 27-7-2018 ten anker bij Aliaga, 30-7-2018 als LEROS (vlag: St. Kitts & Nevis) overgedragen aan Soylu Gemi Geri Dön. San. ve Tic. Ltd. řti., Aliaga en te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto LEROS: T. v.d. Zee, 20-9-2008, Rhodos).





MARIETJE BENITA, IMO 9279044 (NB-237), 27-4-2004 contract, 9-9-2005 te water bij Ceskoslovenska Plavba Labska a.s. (CSPL) (1005), afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V., Kampen onder bouwnummer 1005, 29-12-2005 aan de Handelskade West te Delfzijl gedoopt MARIETJE BENITA door Benita Danser, 2-1-2006 overdracht aan H.J. Danser, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2-1-2006 vertrokken van Delfzijl op de eerste reis, 25-2-2006 tijdens een reis van Loviisa, Finland naar Rochester met 2.307 ton chipboard bij kilometer 91.5 op het Kielerkanaal aangevaren door de GRACHTBORG, beide schepen liepen schade op, door nog onbekende redenen liep de GRACHTBORG uit z'n roer en ramde de MARIETJE BENITA kop op kop, beide schepen kwamen tegen de noordoever van het kanaal tot stilstand maar konden op eigen beweging terugvaren naar Kiel, persoonlijke ongelukken deden zich niet voor, naar de oorzaak van het ongeval is een onderzoek ingesteld. 9-2009 verkocht aan de Noorse rederij Eidsvaag AS voor overdracht 11-2009, 11-2009 in dok bij Kon. Niestern Sander B.V., 17-11-2009 overgedragen, thuishaven: Trondheim-Noorwegen, herdoopt EIDSVAAG SIRIUS. 21-11-2009 vertrokken van Delfzijl met bestemming Rotterdam. 19-2-2016 vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Maritime Management AS, Leikanger, Noorwegen en Eidsvaag AS, Dyrvik, Noorwegen. 6-2018 thuishaven en vlag: Halifax NS-Canada, 6-2018 in beheer bij Norcon Marine Services Ltd. (Foto: R. Zegwaard, 3-5-2008).



MARINER, IMO 5179208, 12-4-1962 te water, 13-7-1962 opgeleverd door N.V. Bijker's Aannemingsbedrijf, Gorinchem (166) als KAISA DAN aan Rederiet 'Ocean' A/S, Esbjerg-Denemarken, in beheer bij J. Lauritzen, Esbjerg, Denemarken. Gebouwd voor vervoer van houtpulp vanuit Finland. 12 kn. 1.700 EPK, 300 x 550, Smit Bolnes 310HD, L. Smit & Zn., Kinderdijk. 20-8-1969 verkocht aan N.V. Rederij Marion, thuishaven Rotterdam, roepsein PFUO, in beheer bij N.V. Scheepvaart- & Handel-Maatschappij Westerpark, Rotterdam (N.V. Parkschip, Hoogezand & Oost Atlantic Lijn B.V., Rotterdam elk 50% belang), herdoopt MARION. 7-9-1970 verkocht Rederi A/S Cellona, Mariehamn-Finland, roepsein OGXQ, in beheer bij Manager Bror Husell, Mariehamn, Finland, herdoopt MARIANA. 1973 verkocht aan Compania de Navigation Daphne Inc., Panama, roepsein HO9324, 1973 herdoopt MARIANA III. 1974 verkocht aan Compania de Navegacion Daphne Inc., Panama, in beheer bij Heerema Marine Contractors S.A., Leiden. 1974 verbouwd bij N.V. Havenbedrijf "Vlaardingen-Oost", Vlaardingen van vrachtschip tot exploratie- en boorschip, 1974 herdoopt MARINER. 1985 verkocht aan Mariner Ocean Shipping Inc., Singapore, in beheer bij Heerema Marine Contractors S.A., Leiden. 6-1992 in beheer bij Fugro Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 1996 verkocht aan Fugro Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, in beheer bij Fugro Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 2007 verkocht aan Mariner Ocean Shipping Inc., vlag: Panama, in beheer bij Fugro Marine Services Pte. Ltd., Singapore. 3-2012 in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam. 2018 verkocht voor sloop naar China. 23-7-2018 vertrokken van Taichung, Taiwan. 27-7-2018 gearriveerd bij Changhong International Ship Recycling Co Ltd., Zhoushan om gesloopt te worden. (Foto: T. v.d. Zee).

MAX LOYALTY, IMO 9354404 (NB-220), 8-12-2004 kiel gelegd, 9-6-2006 te water gelaten, 10-8-2006 (GL) opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1239) als EUPHORIA aan M.S. "Euphoria" Foroohari Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij BF Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Stade voor Reederei Foroohari Beteiligungsgesellschaft m.b.H., Stade. 9.962 GT, 6.006 NT, 11.432 DWT. 868 TEU. 8.400 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H & Co. K.G. 4-2009 vlag: Gibraltar. 25-9-2009 (GL) herdoopt WEC VAN EYCK voor charter bij W.E.C. Lines B.V., Rotterdam. 27-9-2009 vertrokken van Rotterdam. 10-2009 vlag: Antigua and Barbuda. 26-8-2011 tijdens een reis van Antwerpen via Bremerhaven naar Klaipeda viel, na het verlaten van de Kieler Förde, de machine uit,

getracht deze te repareren, 27-8-2011 door de sleepboten KIEL en HOLTENAU naar Kiel gebracht voor reparatie bij Caterpillar. 12-2011 herdoopt BF EUPHORIA. 20-11-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5217 Ltd., Malta, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, 11-2015 herdoopt MAX LOYALTY. 8-2018 verkocht aan Four Silver S.A., Monrovia, 8-8-2018 (mt) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RP5, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea, op de ankerplaats bij Gibraltar herdoopt ATLANTIC GREEN.

MAX VALUE, IMO 9508299 (NB-219), containerschip, 12-3-2008 (e) in aanbouw voor Vega-Reederei Friedrich Dauber, 10-2008 (e) in aanbouw als SOLITAS H, vlag: Antigua and Barbuda, 7-1-2009 opgeleverd door Yangfan Group Co. Ltd. (2093) als VEGA AQUILA aan Solitas H Schiffahrts G.m.b.H & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Vega-Reederei Friedrich Dauber G.m.b.H & Co. K.G., Hamburg. 9.961 GT, 4.900 NT, 12.015 DWT. 139,08 (129,00) x 22,60 x 11,80 x 8,800 meter. 18 kn. 13.043 EPK, 9.600 kW, MAN B&W Diesel A.G., Augsburg. 2009 herdoopt VEGA AQUILA. 7-2013 (e) verkocht aan Vega Aquila Schiffahrts G.m.b.H & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Vega-Reederei Friedrich Dauber G.m.b.H & Co. K.G., Hamburg. 10-2015 verkocht aan BMAX Shipping 5218 Ltd., Malta, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, Noorwegen, herdoopt 10-2015 MAX VALUE. 25-7-2018 gearriveerd te Valletta, Malta. 8-8-2018 (mt) verkocht aan Twenty Four Silver S.A., 8-8-2018 (mt) thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RP6, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea, bij de Pinto Wharf te Valletta herdoopt ATLANTIC PEACH. 9-8-2018 vertrokken van Malta naar Istanbul.



MAX WONDER, IMO 9396622 (NB-220), in aanbouw als RICKMERS THAILAND, 5-2006 contract, 12-2-2008 kiel gelegd, 22-4-2008 te water, 30-7-2008 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd. (2006-728) als RANJAN aan Ranjan Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Rohden Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G. 16.162 GT, 6.128 NT, 17.215 DWT. 1345 TEU. 20-10-2008 (e) in beheer bij Rohden Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G. en GRS Rohden Shipping G.m.b.H. & Co. 20-11-2015 (e) verkocht aan BMAX Shipping 5229 Ltd., Malta, in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Maritime AS, Arendal, 11-2015 herdoopt MAX WONDER. 10-4-2017 (e) in beheer bij Vroon B.V., Breskens en OSM Ship Management G.m.b.H., Hamburg. 7-2018 verkocht aan Eighteen Silver S.A., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RL7, in beheer bij Sinokor Merchant Marine Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea en OSM Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 28-7-2018 (mt) te Algeciras, Spanje herdoopt ATLANTIC SILVER. 29-7-2018 vertrokken van Algeciras. (Foto: R.P. van de Wetering, 21-4-2017, Maassluis).

NORMANDIC, IMO 8215936 (NB-247), 12-12-1983 opgeleverd door B.V. Scheepswerf 'Waterhuizen' J. Pattje, Waterhuizen (352) als NORMANDIC aan C.V. Scheepvaartonderneming Normandic, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-9-1993 verkocht aan Normandic Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Normandic, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 24-6-1997 verkocht aan S. Ugelstad Rederi A/S, Nassau-Bahamas, in beheer bij Hagenaes Management AS, Alesund. 2-1999 verkocht aan Skips A/S S. Ugelstad, Nassau-Bahamas, in beheer bij S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 10-2002 in beheer bij Sorensen Management A/S en S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 2-2004 verkocht aan Harsam Management L.L.C., Tallinn, vlag: Belize, in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., Phnom Penh, O.S.M. Ship Management AS,

Kristiansand en S. Ugelstads Rederi AS, Oslo. 2007 in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., Phnom Penh. 12-4-2016 van Luanda. 21-5-2016 te Las Palmas en opgelegd. 9-6-2016 (e) verkocht aan Pescatlant Ltd., Comoros (D6A2149), in beheer bij 'Sea Energy' Shipping Co Ltd. (OOO SK 'Sea Energy'), St. Petersburg, herdoopt FRIO SEVEN. 15-4-2017 verhaald te Las Palmas. 5-2018 vlag: St. Kitts and Nevis. 6-2018 vlag: Samoa (5WDV).



P&O NEDLLOYD SUSANA, IMO 9286774 (NB-185), 3-2-2004 kiel gelegd als RIO TAKU, 31-3-2004 naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD TAKU, 23-4-2004 te water gelaten, 6-4-2004 naam gewijzigd in P&O NEDLLOYD SUSANA, 28-5-2004 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (H1492) aan Rio Taku Shipping Inc., Monrovia-Liberia ("Rio Taku" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G.), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H. 2556 TEU. 2-6-2004 gearriveerd te Yokohama, 11-6-2004 gearriveerd te Singapore, 27-6-2004 gearriveerd te Kaapstad. 19-12-2005 (GL) herdoopt MAERSK NOLANVILLE. 22-3-2012 (GL) herdoopt RIO TAKU. 9-7-2012 (e) in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H. en MPC Münchmeyer Petersen Steamship G.m.b.H. & Co. K.G. 5-1-2013 in beheer bij MPC Münchmeyer Petersen Steamship G.m.b.H. & Co. K.G. 13-10-2016 (e) verkocht aan Rio Taku Opco G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Liberia, in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H., Hamburg en MPC Münchmeyer Petersen Steamship G.m.b.H. & Co. K.G. 29-5-2017 (e) verkocht aan AS Paulina Schiffahrts Ges.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Liberia, in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H., Hamburg en MPC Münchmeyer Petersen Steamship G.m.b.H. & Co. K.G. 12-10-2017 verkocht aan AS Paulina Opco B.V., Hamburg, vlag: Portugal (MAR), in beheer bij Contchart Hamburg Leer G.m.b.H., Hamburg en Ahrenkiel Steamship G.m.b.H. & Co., Hamburg. 5-2018 herdoopt AS PAULINA. (Foto: R. Zegwaard, 7-2-2012).

PRINS JOHAN WILLEM FRISO, IMO 8801046 (NB-211), 19-5-1989 opgeleverd door Scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (247) als PRINS JOHAN WILLEM FRISO aan Rederij "Prins Johan Willem Friso", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Gas Carriers B.V. 3.862 BRT, 1.158 NRT, 4.905 DWT. 97,39 (91,40) x 15,90 x 9,00 x 6,015 meter. 2 gastanks, 4.202 m<sup>3</sup>, 4 ladingpompen, totaal 860 ton/uur, 139 en 380 ton bunkers, verbruik 16,3 ton/dag, 14,1 kn. 4.077 EPK, 2.999 kW, 6 cyl, 4 tew, 400 x 560, 540 omw/min., vertraagd naar 148 omw/min., Sulzer 6ZA40S, Sulzer Bros Ltd., Winterthur. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 4-4-2005 (e) verkocht aan Coral Friso Shipping LLC, Monrovia-Liberia, roepsein A8GS4, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., 25-4-2005 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam, daar onder de Liberiaanse vlag gebracht. 9-2008 verkocht aan Scheepsfonds Hanzevast Gastankers B.V., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 8-12-2014 verkocht aan NHL Development Co. Ltd., Seoul, vlag: Zuid Korea, roepsein D7OS, 8-12-2014 te Singapore overgedragen en herdoopt PRIME. 21-7-2016 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd., Busan. 17-5-2017 verkocht aan YM Shipping Co. Ltd., Seoul-Zuid-Korea, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd., Busan. 2018 verkocht voor sloop naar India, 1-7-2018 van Ulsan naar Bhavnagar, 8-8-2018 ETA te Bhavnagar. 27-7-2018 passage Banda Atjeh, Sumatra. 9-8-2018 ten anker bij Bhavnagar, 11-8-2018 gearriveerd op de rede bij Alang, 13-8-2018 (vt) te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



m.t. PRINS JOHAN WILLEM FRISO, foto: T. v.d. Zee, 1989



RUYTER, IMO 9374674 (NB-239), type "Ice-Runner 3650", 30-6-2006 gedoopt STORM door Marit en Hildy Oomens en te water gelaten, 27-9-2006 te Harlingen opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1011) aan Storm Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen, 2.518 GT, 1.053 NT, 3.650 DWT. 2008 verkocht aan Frank W G.m.b.H. Co. K.G., Hamburg (Reederei Wieczorek), thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2DX8, in beheer bij Wieczorek Andre G.m.b.H. Co. K.G., Hamburg voor André Jürgen Egon Wieczorek, Hamburg, 13-10-2008 overgedragen en herdoopt FRANK W. 10-2015 thuishaven en vlag: Hamburg-Duitsland, roepsein DFWK2. 8-2017 verkocht M.S. Ruyter B.V., 's-Gravenhage, 1-8-2017 (v) te Delfzijl onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Delfzijl, roepsein PDFO, in beheer bij Concurrent Shipmanagement B.V. (Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl), 11-8-2017 te Delfzijl herdoopt RUYTER. 3-10-2017 vertrokken van Lomonosov, Rusland naar Warrenpoint, Noord-Ierland. 10-10-2017 tijdens de reis om 22:30 uur aan de grond gelopen op Rathlin Island, om 22:45 uur voer de reddingboot van Portrush uit, de sleepboot MOURNE VENTURE (8017384, 1.493 kW) stand-by, 11-10-2017 vlot gebracht en naar Warrenpoint gevaren. (Foto: M. Coster, 23-9-2017, onderweg naar de BUKA 1).

#### **Het oordeel van het Tuchtcollege**

Het verzoek - Aan het verzoek is - verkort weergegeven - het navolgende ten grondslag gelegd. Op 10 oktober 2017 omstreeks 23:00 uur is het Nederlandse zeeschip Ruyter aan de grond gelopen aan de noordzijde van Rathlin Island (Noord-Ierland).

Ten tijde van de gronding was betrokkene kapitein en officier van de wacht, maar hij was niet op de brug. Er was ook geen extra uitkijk. Betrokkene bevond zich in kennelijke staat van dronkenschap en ook na de gronding heeft hij niet opgetreden zoals van een kapitein verwacht had mogen worden.

Het schip is zelfstandig losgekomen en doorgevaren naar de bestemmingshaven Warrenpoint. Er bleek substantiële schade aan het schip te zijn.

Betrokkene wordt het volgende verweten:

1. betrokkene bevond zich tijdens zijn wacht in kennelijke staat van dronkenschap;
2. betrokkene heeft niets gedaan om de ontstane noodsituatie het hoofd te bieden, ook niet toen zich een tweede noodsituatie aandiende; hij heeft het volledig overgelaten aan de eerste stuurman, die zich genoodzaakt voelde het commando over te nemen;
3. betrokkene heeft niet de uitkijk en de wacht gehouden zoals een goed zeeman betaamt;
4. betrokkene heeft niet gezorgd voor een extra uitkijk tijdens de donkere uren. Aldus heeft hij gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.

Om 23:23 uur werd van het schip de melding ontvangen dat het op Rathlin Island aan de grond was gelopen. Om 00:28 was het schip weer van de rotsen en daarna is het met bijstand van de kustwacht naar Warrenpoint gevaren, ETA aldaar 13:00 uur.

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak met een voldoende mate van zekerheid het navolgende gebleken. Het Nederlandse zeeschip Ruyter (2528 BRT, lengte 89,99 m, breedte 12,5 m) was op 10 oktober 2017 met een lading hout op weg van Lomonosov (Sint-Petersburg, Rusland) naar Warrenpoint (Noord-Ierland). Betrokkene was kapitein. Hij had de brugwacht van 20:00 tot 24:00 uur. Om 23:20 uur is het schip aan de Noord-Ierse kust aan de noordzijde van Rathlin Island aan de grond gelopen, naar het Tuchtcollege begrijpt: op een ondiep stuk onderaan de rotsen. Het schip was daar gedurende langere tijd op een min of meer rechte koers en met een snelheid van ca. 9 knopen naartoe gevaren. Het was donker en het weer was slecht: wind ZW 7, ruwe zee, golfhoogte 3 m en regen. De eerste en tweede stuurman renden meteen na de gronding naar de brug. Daar was niemand, terwijl de motor op 80% vooruit draaide. Even later kwam de kapitein naar de brug, evenals alle andere bemanningsleden. De tweede stuurman had meteen de motor op stop gezet. De eerste stuurman gaf instructies en de bemanning ging het schip inspecteren. Het bleek dat water de boegschroefruimte instroomde. Tevens sloegen er golven over het achterschip, waardoor water de accommodatie en de machinekamer inkwam. De kustwacht in Belfast werd op de hoogte gesteld.

De eerste stuurman had de leiding op het schip op zich genomen. Van de kant van de kapitein kwam geen enkele actie. Het schip bevond zich, mede door de slechte (weers)omstandigheden in een gevaarlijke situatie. De eerste stuurman besloot dat het schip daar weg moest. De motor werd gestart en er werd achteruit gegeven. De eerste stuurman manoeuvreerde. De bemanning was op de brug met beschermende uitrusting en was klaar om het schip te verlaten. Het schip lag met de bakboordzijde en het voorste deel tegen de rotsen. Het schip begon te bewegen en draaide over bakboord. Golven brachten het voorschip naar de rotsen. Het schip had een slagzij van ca. 40° naar stuurboord. De deklading verschoof naar stuurboord. Het achterschip ging ook naar de rotsen. Het zicht was erg slecht. Er werd vol achteruit gegeven.

Na enige tijd kwam het schip vlot - mogelijk mede door wassend water - en kon het uit zijn gevaarlijke positie weggkomen. De tweede stuurman nam de wacht over. Het schip voer met 70% vermogen weg. Het weer bleef slecht met een ruwe zee. Om 01:00 uur ging het brandalarm. De tweede stuurman stopte de motor en informeerde via het omroepsysteem de bemanning over brand in de machinekamer. De eerste stuurman en bemanningsleden gingen naar beneden om dit te onderzoeken. Er kwam rook uit de schroefasgenerator. Deze werd met water gekoeld. De tweede stuurman had de leiding op de brug. Hij had regelmatig contact met de kustwacht. Nadat het brandalarm was afgegaan en via het omroepsysteem was meegedeeld dat er brand was in de machinekamer, kwam de kapitein zelfs niet uit zijn hut.

Om 01:11 werd de motor weer gestart. De voortstuwing werd op 15% gezet. Besloten werd om naar de plaats van bestemming te varen en het schip is met beperkt vermogen (70% vanaf 01:45 uur) en met bijstand van de kustwacht naar Warrenpoint gevaren. Aankomst aldaar op 11 oktober 2017 omstreeks 13:30 uur.

Gedurende de noodsituatie aan boord gaf betrokkene er geen blijk van dat hij zich realiseerde wat er gebeurde. De eerste stuurman verklaarde dat betrokkene zwaar beschonken was. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan. Het schip heeft daarentegen ernstige schade opgelopen. Er zijn kennelijk geen schadelijke stoffen in zee of op de kust terechtgekomen. Niet blijkt dat het overige scheepvaartverkeer in gevaar is gebracht. Wel is een reddingboot naar de plaats van de gronding gevaren; de bemanning van de Ruyter is echter aan boord van dat schip gebleven.

B. Uit het vorenstaande blijkt dat het schip gedurende langere tijd, ca. één uur, op een rechte koers en met een flinke vaart op Rathlin Island is afgevaren en daar op de rotskust is gelopen. Hieruit en uit het feit dat de beide stuurlieden meteen na de gronding constateerden dat er niemand op de brug was, kan worden afgeleid dat betrokkene, die toen de brugwacht had, zich al geruime tijd voor de gronding niet op de brug had bevonden, zich niet had bezig gehouden met de navigatie, geen uitkijk had gehouden, niet had bemerkt dat het schip recht op de rotsen afkoerste en geen maatregelen had genomen om een gronding te voorkomen. Dit alles speelde zich af tijdens donkere uren, in het vaargebied tussen Noord-Ierland en Schotland met veel onregelmatig gevormde rotskusten, en bij slechte (weers)omstandigheden. Er was geen bemanningslid als extra uitkijk geplaatst.

Na de gronding heeft betrokkene in het geheel niets gedaan, terwijl het schip in een noodsituatie verkeerde. De eerste stuurman moest de leiding op zich nemen. Hij werd daarbij terzijde gestaan door de

tweede stuurman. De schade werd opgenomen en besloten werd om uit de gevaarlijke situatie weg te komen. Dat is uiteindelijk ook gelukt onder leiding van de eerste stuurman.

Toen het schip daarna onderweg was naar Warrenpoint, ging het brandalarm van de machinekamer. Blijkbaar was dat veroorzaakt door de schroefasgenerator. Daarvoor zijn maatregelen genomen, opnieuw onder leiding van de eerste stuurman. Ook toen hield betrokkene zich geheel afzijdig.

C. Geconcludeerd moet worden dat betrokkene gedurende langere tijd volledig heeft gefaald bij de navigatie, met de gronding als gevolg. Ook daarna, tijdens de noodsituatie toen het schip tegen de rotsen aan de grond zat en daar weg moest, en eveneens toen later het brandalarm afging, heeft hij op geen enkele wijze zijn taak als gezagvoerder vervuld. Betrokkene heeft zich een slechte navigatieofficier en een slechte kapitein betoond. Door betrokkene is geen enkele verklaring gegeven voor zijn gedrag, noch schriftelijk, noch mondeling, ook niet ter zitting van het Tuchtcollege.

7. De beslissing: Het Tuchtcollege: verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5; legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee jaar; verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond. (Bron: Uitspraak van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart van 4 juli 2018 (nr. 7 van 2018) in de zaak 2018.V3-RUYTER (ingekort).



RIJNBORG, IMO 7032246 (NB-178), 25-9-1970 te water gelaten, 7-12-1970 opgeleverd door C. Amels & Zn., Makkum (314) als RIJNBORG aan N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, Delfzijl. 25-2-1982 als RIJNBORG verkocht aan Rederij Diepeveen C.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor G. Diepeveen, Delfzijl. 1989 verkocht aan Esmeralda Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 25-8-1989 in dienst en herdoopt ESMERALDA. 1994 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda. 27-9-1996 verkocht aan Trans Atlantic Cement Carriers Inc., St. John's-Antigua & Barbuda. 1-1997 verkocht aan Transmaritima del Caribe Ltda., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Caribe Shipping & Trading Corp., herdoopt CARIBE TRADER. 2000 geruchten over verkoop voor sloop naar India. 3-3-2006 in beheer bij Navesco S.A., Bogota, Colombia. 2-10-2006 (e) vlag: Panama, herdoopt RIVER DOWN. 13-11-2006 (e) verkocht aan Trasatlantic Marine International, Panama, in beheer bij Dominican Ship Management, Santo Domingo, 8-9-2008 (e) herdoopt RIVERSIDE. 12-2010 (e) vlag: onbekend. 5-9-2011 (e) verkocht aan Foreign International Ltd., Victoria, Mahe Island, Seychelles, vlag: Togo, roepsein 5VAW8, herdoopt CARIBBEAN EXPRESS. 27-1-2012 (e) verkocht aan Night Trades Ltd., vlag: Togo. 20-2-2017 (e) verkocht aan Howard & Compania, Sociedad en Comandita Simple, Isla de San Andres, vlag: Togo. 5-2018 (e) vlag; onbekend. 8-2018 (e) vlag: Colombia, roepsein HKZR3. (Foto: T. v.d. Zee, 31-5-1989).

SIERRA MEDOC, IMO 9076246 (NB-209), 12-2-1993 kiel gelegd, 21-8-1993 te water gelaten, 10-1994 (GL) opgeleverd als FRIO POSEIDON door SZ 61 Kommunars Shipyard, Nikolayev (1139) aan Global Prestige S.A., Panama, in beheer bij Riga Transport Fleet. 6.964 BRT, 6.620 DWT, 76 TEU, 16,5 kn. 22-5-2003 (e) in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 9-2005 verkocht aan Pareefers KS, Panama, in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2011 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 21-2-2012 (GL) te St. Petersburg herdoopt SIERRA MODOC. 4-7-2012 (e) verkocht aan Seatrade Groningen B.V., thuishaven: Willemstad, 17-6-2012 (m) vlag: Curaçao, roepsein PJHG. 18-2-2013 (m) vlag: Malta, roepsein 9HA3287. 18-2-2013 (m) herdoopt SIERRA MEDOC. 5-3-2013 (e) verkocht aan Pareefers KS, Malta, in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V., Groningen. 10-9-2014 (e) verkocht aan South Sea Fishing Ventures Phils. Inc., Manilla, vlag: Filippijnen, herdoopt DOLLY 898. 6-2018 verkocht aan Sein Shipping Co. Ltd., Seoul-Zuid-Korea, roepsein D7DG, herdoopt SEIN GALAXY.



m.s. SIERRA MEDOC, foto: M. Coster, 13-3-2013, IJmuiden

SILDA, IMO 9515280 (NB-229), 4-12-2009 opgeleverd als ALAYA aan Linhai Huipu Freight Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Ahilleos Maritime Enterprise Ltd. 11.927 GT, 16.622 DWT. 25-1-2010 (e) verkocht aan Marten Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Ahilleos Maritime Enterprise Ltd., Varna. 31-5-2010 (e) in beheer bij Ahilleos Ship Management Ltd., Varna. 3-9-2014 (e) in beheer bij Universal Marine B.V., en Ahilleos Ship Management Ltd., Varna. 12-2015 verkocht aan CN Bulkers B.V. (een joint venture tussen Universal Shipping & Trading (Universal Marine Groep) en NedNor uit Groningen). 28-6-2015 met de sleepboot BRENT (IMO 9507051) vertrokken van Valletta naar Terneuzen, 17-7-2015 ETA te Terneuzen. 30-6-2015 t.h.v. Bizerte met 5,5 kn. 18-7-2015 gearriveerd in de Autrichehaven te Sluiskil. 4-2-2016 vertrokken van Terneuzen, 5-2-2016 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de sleepboot OSPREY FEARLESS en door de SMIT SEINE en TEXELBANK afgemeerd bij Scheepswerf van Brink (Damen) in de Eemhaven. 17-2-2016 (e) verkocht aan Silda B.V., vlag: Malta (9HA4224), in beheer bij Longship B.V., Groningen, 2-2016 (e) in de Eemhaven herdoopt SILDA. 14-3-2016 verhaald van de Eemhaven met de sleepboten EN AVANT 10 en EN AVANT 9 (als stuurboot) naar Heuvelman's Opleghaven te 's-Gravendeel. 8-10-2016 verhaald van 's-Gravendeel naar Pier 1 in de Waalhaven te Rotterdam met de sleepboten SIRIUS en EN AVANT 7. 12-10-2016 vertrokken van Rotterdam op proefvaart en terug naar de Waalhaven. 28-10-2016 vertrokken van Rotterdam op proefvaart, 29-10-2016 proefvaart op de Noordzee. 1-11-2016 proefvaart en ten anker gekomen bij Hoek van Holland. 4-11-2016 vertrokken naar Arkhangelsk, 22-11-2016 ETA te Arkhangelsk. 19-7-2018 (e) verkocht Adamar Shipping Ltd., Istanbul, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5RF8, in beheer bij Adakent Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd Sti (Adakent Ship Management), Istanbul, herdoopt ADAMAR.

SOUTHERN BAY, IMO 9152181 (NB-121), 1997 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (310) als SOUTHERN EXPRESS aan Boon Shipping S.A., Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., Breskens. 8.879 GT, 15.988 m3. 26-8-2003 (e) verkocht aan T.A.C.K. Shipping S.A., Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., Breskens. 12-2005 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt SOUTHERN BAY. 22-12-2005 gearriveerd te IJmuiden met bestemming Beverwijk. 3-2006 verkocht aan Southern Bay Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H., Leer, in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 26-7-2018 (e) verkocht aan Delia Navigation Corp., Athene, 7-2018 vlag: Panama (3EYS5), in beheer bij Baltmed Reefer Services Ltd., Athene, herdoopt TAGANROGSKIY ZALIV.

SUMMER BAY, IMO 8410586 (NB-217), 29-3-1984 contract, 4-6-1985 kiel gelegd, 24-12-1985 (NV) opgeleverd door Kurushima Dockyard Co. Ltd., Onishi (2393) als ELLEN D aan Blue Pearl Line S.A., Panama, in beheer bij Tokumaru Kaiun Co. Ltd., Tokyo. 12.660 BRT, 13.613 DWT. 19.810 EPK, 14.571 kW, B&W, Mitsui Eng. & Shipbuilding Co. Ltd., 24 kn. 1990 herdoopt CHIQUITA BARACOA. 1993 verkocht aan Elke Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Great White Fleet Ltd. 1996 verkocht aan International Reefers Ltd., Bermuda, in beheer bij Hoegh Fleet Services AS, herdoopt SUMMER BREEZE. 1998 verkocht aan Unicool Ship Ltd., Bermuda, in beheer bij Hoegh Fleet Services AS. 2000 vlag: Bahamas. 2000 herdoopt SUMMER BAY. 25-4-2003 in beheer bij Teekay Marine Services AS. 3-9-2003 in



beheer bij Chartworld Shipping Corp., Athene. 12-10-2004 (e) verkocht aan Bay Shipping Corp., Bahamas, in beheer bij Chartworld Shipping Corporation, Athene. 2013 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 31-5-2014 vertrokken van Ceuta, Spanje. 24-7-2014 passage Portsmouth en tijdelijk opgelegd op de Fal bij Falmouth. 2015 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V. 16-6-2015 verkocht aan Yongxiang Hong Kong Co. Ltd., Cambodja, roepsein XUKD6, in beheer bij Haoda Shipping Management International Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt YONG XIANG 7. 2016 (e) vlag: Panama. 15-6-2018 (e) verkocht voor sloop, 22-6-2018 vertrokken van Zhoushan. 7-2018 vlag: Palau, roepsein T8A2920, 7-2018 herdoopt YONG. 15-7-2018 ETA te Chittagong, Bangladesh. 17-7-2018 ten anker bij Chittagong, Bangladesh. 30-7-2018 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Jan van Oost).



THEODORA (3), IMO 9005338 (NB-105), aanvankelijk in aanbouw als STELLA WEGA, 9-3-1991 gedoopt THEODORA door mevr. L. v.d. Poel-Splunter en te water gelaten, 12-4-1991 opgeleverd (BV) door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (658) aan Scheepvaartmaatschappij Castor B.V., Rotterdam (PHYG), in beheer bij Rederij Theodora B.V. 4.098 BRT, 1.460 NRT, 6.616 DWT. 110,60 (104,29) x (17,00) x 9,36 x 7,050 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 9 ladingtanks, 5.138 m<sup>3</sup>, 3 ladingpompen, totaal 930 ton/uur, 380 ton bunkers, verbruik 13,2 ton/dag, 14,5 mijl. 3.569 EPK, 2.625 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 2001 verkocht aan Bulgersteyn B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 6-4-2004 op weg naar het Kieler Kanaal bij de monding van de Elbe in aanvaring gekomen met de Duitse BJORN M. (bouwjaar 1955, 328 BRT), na een korte reparatie de reis voortgezet, 7-4-2004 vertrokken van Brunsbüttel naar Malmö, 7-4-2004 de BJORN M. arriveerde te Hamburg met schade aan o.a. de brug. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Dordrecht en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht. 11-4-2018 (mt) te Rönning (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden.





8-2018 verkocht aan Asphalt Shipping Lines Inc., Chandigarh, India, vlag: Panama (3FZQ3), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 8-2018 herdoopt GLOBAL ASPHALT. 23-8-2018 van Rönning, Zweden naar Sharjah, 15-9-2018 ETA te Sharjah. 26-8-2018 passage Dover, 10.9 kn. (Foto's bij vertrek naar Sharjah: NN, collectie H. Pieterse <http://www.shipspotters.nl/>).



TWAITE, IMO 9003287, ENI 02717957 (NB-226), 21-5-1991 opgeleverd door Scheepswerf "De Kaap" B.V., Meppel (218) als TWAITE aan Chemgas Intercoastal B.V., Rotterdam, in beheer bij Gastankvaartmaatschappij "Chemgas" B.V., Rotterdam. 1.997 BRT, 599 NRT, 1.520 DWT. 20-8-2003 verkocht aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam. 25-10-2006 in beheer bij Chemgas Shipping B.V., Rotterdam en Chemgas Holding B.V., Rotterdam. 2016 in de binnenvaart, 17-3-2016 (mt) te Geertruidenberg om aangepast te worden voor de binnenvaart bij Nieuwenhuijsen Scheepsbouw B.V., Geertruidenberg (Nieuwenhuijsen Geertruidenberg B.V.), o.a. de pompkamer, dekkraan, masten en reddingboot verwijderd, nieuwe motor geplaatst. 1.997 GT, 599 NT, 1.720 DWT. 119 ton bunkers. 11 kn. 1.904 EPK, 1.402 kW, 1 x 8 cyl, 4 tew, 1.940 rpm., Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Sagamihara NE-216. 2016 verkocht aan Chemgas Barging S.a.r.l., Grevenmacher-Luxemburg, roepsein LX2489. (Foto: P. Gerdes).

UNITRADER, IMO 9086526 (NB-232), 6-1-1995 kiel gelegd, 12-2-1996 opgeleverd door Tianjin Xingang Shipyard, Tianjin (288) als UNITRADER aan Naviera Unitrader N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Naviera Universal S.A. (UNILINE), Lima, Peru. 18.495 GT. 5.970 kW, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd. 1998 verkocht aan Marida Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Dabinovic (Monaco) S.A.M., Monte Carlo, herdoopt DOBROTA. 16-4-2015 (e) verkocht Brota Navigation Ltd., thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands, roepsein J8UW4, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt

BROTA. 1-2016 verkocht aan Barko Denizcilik Tasimacilik Otom. San. ve Tic. Ltd. Şti., Istanbul-Turkije, roepsein TCA3898, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt BARKO NAZ. 12-2016 thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands (E5U3231). 22-6-2018 verkocht aan Razoni Shipping Ltd., Monrovia, vlag: Sierra Leone (9LU2766), herdoopt RAZONI.



WAALBORG, IMO 7818389 (NB-166), 1979 opgeleverd door J.J. Sietas G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffswerft, Hamburg (881) als VERA RAMBOW aan Captains Helmuth & Wilfried Rambow, Assel-West Duitsland. 1989 verkocht aan Rederij Waalborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt WAALBORG. 1993 verkocht aan Spiliada Maritime Co., Limassol-Cyprus, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt HYDRA. 15-5-2000 verkocht aan Conroy (Cyprus) Ltd., Nicosia-Cyprus, herdoopt ELM. 2002 verkocht aan Baltramp Shipping SP z.o.o., 3-5-2002 vlag: Polen, in beheer bij Wind Shipping A.p.S., Køge, Denemarken, 5-2002 herdoopt REGA. 6-5-2010 (e) verkocht aan Lion Shipping & Trading Ltd., 12-5-2010 vlag: Cook Islands, in beheer bij Tango Shipping & Trading Ltd., Istanbul. 2-2-2017 verkocht aan Qader Marine Ltd., Istanbul, vlag: Cook Islands, in beheer bij Aida Lojistik İç ve Dış Tic. Ltd. Sti., Istanbul. 4-2014 vlag: Vanuatu, roepsein YJVH5, 6-4-2018 in beheer bij Efe Gemi Isletmeciligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 4-2018 herdoopt NEVA. (Foto: B. van Raad, 23-7-1991).



YVONNE, IMO 8214968 (NB-123), 24-5-1983 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit (232) als YVONNE aan Christof Wilhelmus Laurentius Maria Leijten, Zwijndrecht. 998 BRT. 27-7-1989 verkocht aan Klaas Koster, Kampen (PHSJ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt STEADY. 18-6-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van Berchum V.o.f., Werkendam (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt WILLEM SR. 19-3-2001 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Schenkel V.o.F., Dordrecht (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Marinus M. Schenkel, herdoopt

WILLEKE. 24-2-2006 via Anglo Dutch Shipbrokers V.o.F. verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., Klaipėda-Litouwen (LYRZ), herdoopt EURIKA. 20-7-2018 verkocht aan A & R Corp, Panama (HP2378), in beheer bij Arch Shipping FZ LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. (Foto: T. v.d. Zee).

## **BOEKEN**



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Schiehaven 15 in Rotterdam

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

**ZOJUIST VERSCHENEN:** NEDERLANDSE KOOPVAARDIJSCHEPEN IN BEELD: Deel 17 KPM/KJCPL en Deel 18 LIJNVAART OP WEST-AFRIKA

In de serie fotoboekjes van Uitgeverij De Alk over de naoorlogse Nederlandse koopvaardij verschenen tot dusverre zestien delen en wel over Wilde vaart (2), Lijnvaart (3), Passagiersvaart, Tankvaart (2), Koelvaart, Kleine Handelsvaart (3) en speciale uitgaven over de VNS, Seatrade (2) en Nedlloyd. Zojuist zijn de delen 17 en 18 verschenen over KPM/KJCPL resp. Lijnvaart op West-Afrika. (23-8-2018).

### **Nederlandse koopvaardij schepen in beeld, deel 17, KPM/KJCPL.**

Deel 17 brengt de rederijen in beeld die hun thuisbasis hadden in voormalig Nederlands-Indië en het Verre Oosten en lijndiensten onderhielden in de Indische archipel alsmede naar de omliggende landen en andere werelddelen, met uitzondering van Europa. Het boek is dan ook hoofdzakelijk gewijd aan Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en (Koninklijke) Java-China Paketvaart Lijnen (Royal Interocean Lines). De innige samenwerking tussen beide leidde in 1967 tot een fusie, waarbij KPM opging in KJCPL. In 1970 werd de rederij vooralsnog een aparte divisie van Nederlandsche Scheepvaart Unie maar enige jaren later werden de lijndiensten geïntegreerd in die van Nedlloyd Lijnen. Naast die van KPM/KJCPL zijn ook de schepen opgenomen van Scheepvaart Mij. 'Indische Oceaan' en Handel Mij. 'Thong Ek'.

Auteur: Dick Gorter. Uitgeverij De Alk. ISBN 978 90 5961 204 4. Winkelprijs € 29,90 (240 pagina's).

### **Nederlandse koopvaardij schepen in beeld, deel 18, Lijnvaart op West-Afrika**

Deel 18 van de serie is gewijd aan de rederijen met lijndiensten naar Afrika, met name West-Afrika. De voornaamste rederij was destijds de door onder andere HSM en VNS opgerichte Holland West-Afrika Lijn. In beeld komen ook Nederlands-Franse Scheepvaart Maatschappij, D.G. 'Neptun', Elder Dempster Lines, Vanuden Africa, Leif Høegh, NileDutch Africa Line en Universal Africa Lines. In 1961 opende KPM een lijndienst van de Adriatische Zee naar Oost-Afrika. Van Nievelt, Goudriaan heeft van 1979 tot 1983 twee lijndiensten onderhouden naar Zuid- en Oost-Afrika, Africa Europe Shipping Line en Elephant Shipping Line. Joon Shipping & Trading nam in 1989 een containerdienst over op Zuid-Afrika en Australië. Safmarine Container Lines heeft twee containerschepen onder Nederlandse vlag geëxploiteerd in de vaart op Zuid-Afrika.

Auteur: Dick Gorter. Uitgeverij De Alk. ISBN 978 90 5961 205 1. Winkelprijs € 22,50 (120 pagina's).

## **NEDERLANDS NIEUWS**

### **Ook Nederlandse rederijen dupe van pesterijen in Zee van Azov**

Pesterijen Rusland probeert zijn invloed uit te breiden voor de Oekraïense kust. Schepen krijgen te maken met inspecties, onnodige stilligdagen en soms torenhoge steekpenningen.

Dick Gorter



### **Nederlandse koopvaardij schepen**

*in beeld*

KPM / KJCPL



Dick Gorter



### **Nederlandse koopvaardij schepen**

*in beeld*

Lijnvaart op  
West-Afrika



Sinds de opening van de Krimbrug, die het geannexeerde schiereiland sinds mei met Rusland verbindt, heeft de internationale scheepvaart steeds meer last van 'pesterijen' door de Russische douane en kustwacht in de Zee van Azov. Schepen die via de Straat van Kertsj richting de Oekraïense havensteden Marioepol en Berdjansk varen, krijgen te maken met inspecties, onnodige stilligdagen en soms torenhoge steekpenningen. Dat schrijven Russische en Oekraïense media. Twee Nederlandse rederijen bevestigen de praktijken tegenover NRC. Volgens de Oekraïense autoriteiten zijn de incidenten onderdeel van een breder Russisch offensief in de regio.



Het overkwam de MS ZUIDVLIET uit Rhoon al enkele malen. De coaster, die met allerlei lading de route tussen Noord-Europa en de Oekraïense havenstad Marioepol bevaart, werd tegengehouden door de Russische autoriteiten bij Kertsj, waar de Krimbrug is gebouwd. "Je moet door de Straat van Kertsj, waar de Russische kustwacht ligt die je tegenhoudt", vertelt de directeur van het bedrijf dat de ZUIDVLIET beheert, maar die liever niet met naam genoemd wil worden. "Je moet je melden voor inspectie, maar ze laten je zo één, twee, drie, vier, vijf dagen wachten". De inspectie zelf stelt niet veel voor, alleen het inzien van papieren. Maar gedwongen stilliggen kan oplopen tot schade van wel enkele duizenden euro's per dag. En het blijft niet bij inspecties alleen. Een andere Nederlandse rederij uit de regio Rotterdam, die niet bij naam genoemd wil worden, zegt meer dan eens steekpenningen te hebben betaald aan de havenautoriteiten van Kertsj. "Je moet wat zwart geld onder de tafel schuiven, dan laten ze je wel gaan", zegt een operator van het bedrijf. Met een bedrag van zo'n 4.000 dollar is de doorvaart richting Oekraïne volgens hem geregeld. "Dat is altijd beter dan een paar dagen stilliggen". De douane-autoriteiten van Kertsj waren dinsdag niet bereikbaar voor commentaar.

Greep op het water

De corruptie lijkt een voortvloeisel van de machtsstrijd tussen Rusland en Oekraïne in het Zwarte Zeegebied. Sinds de annexatie van de Krim in 2014 probeert Rusland ook zijn greep op het water te verstevigen. Volgens een verdrag uit 2003 wordt de binnenzee gedeeld door Rusland en Oekraïne, maar volgens Kiev probeert Rusland zijn invloed stiekem uit te breiden in de regio die een Exclusieve Economische Zone is van Oekraïne. Ihor Vorontsjenko, viceadmiraal van de Oekraïense marine sprak vorige maand zelfs van een "sluipende annexatie" van de Azov-zee en de Zwarte Zee. "Rusland voert activiteiten uit die alle normen en principes van het internationale zeerecht schenden", aldus Vorontsjenko tegen nieuwssite UNIAN.

Daarnaast slaagde Rusland erin een aantal gasvelden in beslag te nemen, die het sinds 2016 exploiteert en die volgens deskundige lokale waarnemers tevens gebruikt zouden worden als militaire uitvalspost. Oekraïne spande wegens de schendingen dit jaar een zaak aan bij internationale Zeerechttribunaal in Hamburg.

Tot vandaag de dag is Oekraïne beducht voor een Russische militaire invasie van het kustgebied. De spanning is dan ook om te snijden. "Het innemen van Marioepol en het forceren van een landroute naar de Krim is altijd een prioriteit geweest voor de strategen van de 'Russische wereld'. Onze veiligheidsdiensten bevestigen dat telkens weer", zo zei de Oekraïense president Petro Porosjenko in juli. Daarnaast waarschuwde hij dat Rusland de (internationale) scheepvaart en de daarmee verbonden Oekraïense mijn- en metaalindustrie in de Donbas kapot probeert te maken.

Op zijn beurt wekte Kiev de toorn van Rusland toen het afgelopen maart een van de Krim afkomstige vissersboot in beslag nam en de tien bemanningsleden arresteerde wegens het 'illegaal passeren' van de zee-grens. Rusland reageerde woedend, beschuldigde Oekraïne ervan op te treden als 'Somalische piraten' en zei alles te zullen doen om de eigen schepen te verdedigen. Rusland stationeerde volgens het Oekraïense ministerie van Defensie dit jaar al veertig extra patrouilleschepen, die onder gezag vallen van veiligheidsdienst FSB, in de Azov-zee.

In reactie hierop hield Oekraïne een militaire oefening, maar in geval van een confrontatie zal het weinig kunnen doen om de kust te beschermen. "In geval van een open of directe aanval op zee, zal het moeilijk voor ons zijn weerstand te bieden omdat onze vloot gemoderniseerd moet worden", zei een lid van de Oekraïense marine in juni tegen nieuwssite Radio Free Europe.

Lege haven

Erik van Lier, kapitein op de MS Zuidvliet en varend van Marioepol richting Spanje, hoefde bij Kertsj afgelopen week geen steekpenningen te betalen. Maar zijn schip lag wel onnodig stil, vertelt hij per telefoon: 20 uur op de heenweg, drie dagen op de terugweg. "Het zijn pesterijen, met als doel om de economie in Marioepol naar de verdommenis te helpen". De Russische strategie zou volgens Van Vliet effect kunnen hebben: waar de haven in Marioepol normaal goed gevuld is met schepen, was die nu bijna leeg. De kapitein benadrukt dat de Oekraïeners ook niet vies zijn van corruptie. Vorige week nog zou de havenmeester van de stad gearresteerd zijn wegens corruptie. "Marioepol is zo corrupt als wat, als ik erheen moet gaan staan me de haren recht overeind. Ik zei deze keer: je krijgt niets, ik heb niets". Hij kwam er naar eigen zeggen goedkoop vanaf met wat flessen drank en sigaretten. "En bij vertrek nog een krat bier". (Bron: NRC, Eva Cukier, 7 augustus 2018. Kaart: Wikipedia).

## **WERFNIEUWS**



### **IHC wint opdracht voor refit pijpenlegger McDermott**

Royal IHC heeft een opdracht verworven voor de modificatie van pijpenlegger- en installatieschip 'Amazon' van McDermott International (uit Houston). Het schip wordt onder meer uitgerust met een innovatief J-lay systeem om rechtopstaande stalen pijpstukken in diepwater aan een zeegaande pijpleiding te lassen.

IHC is verantwoordelijk voor het gehele management van het refit traject, van het ontwerp tot en met de integratie van de nieuwe apparatuur. Het omvat de bouw en de installatie van het in eigen huis ontworpen (en gepatenteerde) J-lay systeem, de aanpassing van de scheepsconstructie, de verwijdering van het bestaande pijpleggsysteem en de vervanging ervan door een nieuw J-lay systeem met een dynamische topcapaciteit van 1.500 ton.

Het J-lay-systeem kan alle soorten pijpen verwerken, waaronder exportleidingen en verschillende pipe-in-pipe-configuraties, variërend in grootte van 4,5 tot 24 inch met wanddikten van een kleine 2 inch.

De conversie wordt uitgevoerd op de werf van Royal IHC in Kinderdijk. In augustus 2019 beginnen de werkzaamheden. In de zomer van 2020 moet het schip worden opgeleverd. Tegen die tijd voldoet de Amazon aan alle eisen voor pijpenleg- en constructiewerk in de (ultra) diepwatermarkt. (Bron: Maritiem Nederland/LK. Foto: Royal IHC).

### **Grote kraan refit voor BRAVE TERN van Fred. Olsen bij Damen Shiprepair Amsterdam**

De Windcarrier Jack-up 'Brave Tern' van 132 meter hoog van Fred. Olsen heeft een grote kraan refit gehad bij Damen Shiprepair Amsterdam (DSA). Het grootste onderdeel was het invoegen van een 20 meter lang gedeelte in de hoofd kraanarm van de 800-tons kraan. Nu kan de kraan een hoogte bereiken van 120 meter en de volgende generatie windturbines installeren en onderhouden.

Het schip kan nu de nieuwste generatie windturbine-generatoren installeren zoals de 8 MW MVOW W164. Het schip kan de vier complete units per windturbine in een keer vervoeren (mast, gondel en bladen)

De hele operatie heeft 30 dagen geduurd. Alle kraankabels moesten eerst worden afgehaald voordat de kraan arm (giek) naar beneden gelaten kon worden en op een draagconstructie van containers kon rusten.



Vervolgens is de kraan arm in tweeën gesneden en is het extra stuk ertussen gezet. Vervolgens zijn de kraankabels weer teruggeplaatst en voordat de kraan weer klaar was voor gebruik zijn er eerst belastingsproeven gedaan.

Het was een snelle actie voor DSA, een dag voordat het schip arriveerde kregen zij pas daadwerkelijk de klus binnen. DSA heeft in flitsend tempo een projectkantoor opgezet, de steunconstructie gebouwd en de mobiele kranen gepositioneerd om aan de operatie te beginnen. Deze inzet en de gunstige locatie heeft Fred. Olsen overtuigd om de refit bij DSA te doen. Dit is de eerste keer dat Fred. Olsen met DSA in zee gaat.

De upgrade van de Brave Tern maakt deel uit van een breder programma van Fred. Windcarrier van Olsen. Beide Jack-Ups worden op het niveau gebracht die nodig zijn om te kunnen werken met de nieuwe generatie 8 MW plus windturbines. Naast de kraanuitbreidingen zijn de poten op beide schepen met 14 meter verlengd. (Bron: maritiemnieuws.nl, 10-8-2018. Foto: M. Coster, 6-12-2012, op het Noordzeekanaal onderweg vanaf Shipdock naar de Ymondhaven).



ELENA H, IMO 9814337, Inland Coastal Tanker, casco gebouwd bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN 574116, 10-10-2017 te water gelaten, 20-10-2017 vertrokken van Galati met de sleepboot JARO II (IMO 8917209, 15-10-2017 te Varna) naar Rotterdam, 15-11-2017 ETA te Rotterdam, afgebouwd bij Breko Shipbuilding & Repair te Papendrecht, 7-2018 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (574116) aan Compañia Naviera Horamar S.A., Buenos Aires, vlag: Panama (3FOP2). Caterpillar Tractor Co. 12-6-2018 proefvaart op het Haringvliet. 19-8-2018 vertrokken van Gorinchem naar Argentinië, bunkeren te Mindelo, 1-9-2018 ETA te Mindelo. 21-9-2018 ETA te Buenos Aires. (Foto: H. Lingbeek, 19-8-2018, na vertrek van Gorinchem).

## **SLEEPVAART & OFFSHORE**

### **SBM Offshore betaalt boete van 148 miljoen dollar**

SBM Offshore mag na betaling van een boete van 148 miljoen dollar weer aan het werk in Brazilië. Dat laat het bedrijf in een persbericht weten.

SBM is met de Braziliaanse autoriteiten en de staatsoliemaatschappij Petrobras overeengekomen 148 miljoen dollar te betalen aan Petrobras vanwege omkoping. Het bedrijf zou sleutelfiguren van oliemaatschappijen, waaronder Petrobras, grote bedragen hebben betaald om contracten in de wacht te slepen. SBM ziet verder af van eerder overeengekomen 'prestatiebonus' van 180 miljoen dollar die tot uitkering zou komen tussen 2016 en 2030.

Eerder deze maand oordeelde een Braziliaanse rechter al dat Petrobras geen betalingen meer aan SBM Offshore mocht doen. Daarop kelderde het aandeel met 10%. Mede door de berichtgeving over het afronden van de affaire werd dat verlies zo goed als goedge maakt.

De affaire rond de omkooppraktijken begon in 2012 door een klokkenluider. Als gevolg daarvan schikte SBM al eens met het Nederlandse Openbaar Ministerie voor 240 miljoen dollar, later werd vervolging van twee topmannen afgekocht voor 120.000 euro.

Een van de voorwaarden in de deze week afgerond onderhandelingen is dat SBM weer mag meedoen aan aanbestedingen die door Petrobras worden uitgeschreven. (Bron: Schuttevaer, 30-7-2018. Foto CIDADE DE ILHABELA: Schiedam24.nl/SBM Offshore).



### **Eerste mijlpaal voor elektriciteitsnet op zee een feit**

Het onderstel (jacket) van TenneT's eerste offshore platform voor windenergiegebied Borssele I is klaar. Op de werf van HSM Offshore in Schiedam is de jacket op een ponton geplaatst. Het is de eerste grote mijlpaal voor TenneT in de realisatie van het elektriciteitsnet op zee.

Wilfried Breuer, Raad van Bestuur van TenneT verantwoordelijk voor de offshore activiteiten: "Het net op zee dat TenneT op de Nederlandse Noordzee realiseert, krijgt hiermee écht vorm. Ik ben er trots op dat wij zo veel kunnen bijdragen aan de energietransitie, waarin windenergie op zee een cruciale rol speelt."

Onderstel vertrekt naar zee

Op zondag 5 augustus vaart de ponton via de Nieuwe Waterweg richting het windenergiegebied Borssele I. Het jacket is 55 meter hoog, 50 meter lang en 28 meter breed en circa 2730 ton zwaar.

## Energieakkoord

In 2013 is in het Energieakkoord afgesproken dat er in 2023 vijf windgebieden op zee aangelegd moeten zijn. RVO.nl begeleidt de tenders voor deze kavels.

De aanleg van een elektriciteitsnet op zee door TenneT is een belangrijk onderdeel in de aanleg van de windparken. Samen met de bestaande windparken zijn de vijf nieuwe goed voor een totaal vermogen van 4,5 GW. Met de routekaart 2030 komt er daarna nog eens 7 GW bij aan windenergie op zee. (Bron: rvo.nl, 1-8-2018. Foto: N.J. Ouwehand, 5-8-2018 uit met SEAWAYS 22 op de ponton CC ATLANTIQUE naar zee, assistentie verleenden de EN AVANT 7 en EN AVANT 9).



### **Damen Verolme Rotterdam haalt refit van boorplatform 'Stena Don' binnen**

Damen Verolme Rotterdam (DVR) heeft een contract binnen gehaald voor de refit van het boorplatform 'Stena Don' (IMO 8764418) van Stena Drilling. Een van de belangrijkste onderdelen van de refit is de installatie van een acht-punts aanmeersysteem. Het platform komt in oktober 2018 naar DVR en de werkzaamheden gaan naar verwachting zo'n drie maanden duren. Na de refit wordt de Stena Don ingezet voor de Shetland-eilanden in het Verenigd Koninkrijk.

De voorbereidingen voor de refit zijn al in volle gang bij DVR zodat de werkzaamheden meteen kunnen beginnen wanneer de Stena Don aankomt op de werf. Op dit moment worden de ankerketting, blisters en sponsoren van 1.200 ton geproduceerd bij Damen Shipyard Mangalia in Roemenië.

De acht ankerlieren, de geleiders en de lierbescuringcabines worden door Rolls Royce geleverd. En de Modified VFD switchboards en brake resistor units worden geleverd door Siemens. De acht ultra-hoogdragende vermogensankers worden geleverd door Damen Anchor en Chain Factory.

Tijdens de refit wordt er ook versterking aan de romp geïnstalleerd om te kunnen voldoen aan de nieuwe voorschriften van de beperking van golfimpactkrachten.

DVR is een van de meest ervaren werven van Damen Shipyards Group in de reparatie en renovatie van complexe offshore-constructies. (Bron: Maritiem Nieuws/LK, 2-8-2018. Foto: P. Andriessen, 30-9-2014).

### **Tonnen boete voor Terschellingse na wrakroof**

Het Terschellingse bergingsbedrijf Friendship Offshore B.V. is door de rechtbank in Newcastle veroordeeld voor het illegaal bergen van lading en voorwerpen uit het s.s. HARROVIAN in 2016. Het totale boetebedrag bedraagt circa 280.000 euro. Daarvan is 2.200 euro opgelegd aan de kapitein (Willem Bakker) van het bergingsvaartuig, 6.600 euro aan het bedrijf, dat verder ook de kosten voor de rechtszaak, een kleine 50.000 euro moet betalen.

Ruim twee ton moet het bedrijf volgens het vonnis binnen drie maanden overmaken voor het deel van de lading dat verdwenen zou zijn. Friendship zou drie keer bij de HARROVIAN in actie zijn geweest zonder dat het bedrijf daarvoor de vereiste vergunningen had. De HARROVIAN zou voor tientallen miljoenen aan koper en staal aan boord hebben gehad.



Het vrachtschip, gebouwd in 1914, werd in 1916 door een Duitse onderzeeër tot zinken gebracht in het Kanaal. In de geschiedschrijving wordt als bijzonderheid vermeld dat de bemanning de kans kreeg van boord te gaan voordat de Duitsers het kapot schoten. De lading koper zou op dit moment een waarde hebben van circa 5 miljoen euro.

#### Verdachte activiteiten

In 2016 ging een schip van de Britse marine op zoek naar het bergingsvaartuig na een tip over verdachte activiteiten. Aan boord bij de Terschellingers werd voor circa 100.000 euro aan koper en staal aangetroffen. De kapitein gaf toe dat hij niet over de vereiste vergunning beschikte en legde de onderzoekers verder uit hoe hij het AIS-systeem had gemanipuleerd om niet ontdekt te worden.

Het schip werd vervolgens opgebracht naar Falmouth. Tijdens de eerste zitting, in februari 2018 gaven betrokkenen toe drie keer een trip naar de HARROVIAN te hebben gemaakt. In juli was de uiteindelijke zitting, onlangs werd het vonnis uitgesproken.

In 2016 was Friendship ook in het nieuws over een omstreden berging. Toen ging het om het bergen van staal en voorwerpen uit het Britse oorlogsschip QUEEN MARY dat, ook in 1916, voor Jutland verging. Het kostte 1.266 opvarenden het leven. De Engelsen vinden dat een dergelijk zeemansgraf niet verstoord mag worden.

Gevraagd om commentaar naar aanleiding van de gerechtelijke uitspraak in Newcastle kwam er geen reactie van het bergingsbedrijf. (Bron: Schuttevaer/LK, 24-8-2018).

s.s. HARROVIAN, 26-3-1914 te water gelaten, 4-1914 opgeleverd door Bartram & Sons Ltd., Sunderland (232) als HARROVIAN aan Cambrian Steam Navigation Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij J. Mathias & Sons. 4.309 BRT. 16-4-1916 tijdens een reis van New York naar Havre, geladen met stukgoed, op 60 mijl ten westen van Bishop Rock onderschept door de Duitse onderzeeër U 69 (Ernst Wilhelms) en tot zinken gebracht.

## **SLEEPVAART & OFFSHORE**

### **Maersk brengt boortak zelfstandig naar beurs**



Kopenhagen (AFN/Bloomberg) - Het Deense maritieme conglomeraat A.P. Møller-Maersk brengt Maersk Drilling naar de beurs. Het zusterbedrijf van de bekende containervervoerder Maersk en overslagbedrijf APM Terminals, dat boort naar olie en gas, krijgt een zelfstandige notering in Kopenhagen.

Het Deense moederconcern wil zich toeleggen op zijn transportactiviteiten en wendt zich van af van de energiesector. De beursgang van Maersk Drilling moet volgend jaar plaatsvinden. A.P. Møller-Maersk wilde het onderdeel eigenlijk verkopen, maar het lukte naar verluidt niet om kopers te vinden. Eerder werden voor olie- en gastak Maersk Oil en de tankeractiviteiten van Maersk Tankers wel grote verkoopdeals gesloten. Bij elkaar was er bijna 10 miljard dollar mee gemoeid.

Maersk Drilling telt zo'n 4000 medewerkers en heeft een vloot van boorschepen en afzinkbare platformen. A.P. Møller-Maersk kondigde vorig jaar al aan het onderdeel te willen afstoten. De Denen hebben nu alleen nog een service-onderdeel waar ze graag vanaf willen.

#### Belang verkocht

Verder werd bekend dat het concern onlangs een belang van 1,2 miljard dollar in het Franse olieconcern Total heeft verkocht. Het ging om 19 miljoen van de ruwweg 98 miljoen aandelen die de Denen hadden gekregen als onderdeel van de verkoop van Maersk Oil aan Total.

Topman Søren Skou van A.P. Møller-Maersk kwam ook nog met een update over de resultaten van het conglomeraat. "Met een omzetstijging van 24 procent in het tweede kwartaal, bleven we een sterke groei realiseren." Dat is volgens hem onder meer te danken aan de eerdere inlijving van rederij Hamburg Süd.

"Wij verwachten in 2018 een omzet van ongeveer 40 miljard dollar, een stijging van bijna 50 procent vergeleken met 2016."

De winstgevendheid werd in het tweede kwartaal wel erg geraakt door druk op de vervoerstarieven en hogere brandstofkosten. Dat was voor de Denen eerder deze maand al reden om de winstverwachting voor heel dit jaar te verlagen. Bron: beursgorilla.nl, ANP - AFN/LK, 17-08-2018. Foto: Maersk Drilling).



ANDRÉ-B, IMO 9451252 (NB-145), 1-4-2008 proefvaart, 18-4-2008 in de haven van Zierikzee gedoopt ANDRÉ-B. door de 81-jarige mevrouw J. Bouwman uit Zierikzee (moeder van de eigenaar) en opgeleverd door Scheepswerf Gebr. Kooiman, Zwijndrecht aan BMS Holding B.V., Noordgouwe, in beheer bij BMS Towing B.V., Schuddebeurs (Wout Bouwman). 245 GT, 3.400 EPK, 2.500 kW, trekkracht 48 ton, roepsein PHON. 20-4-2008 op de eerste reis vertrokken van Zeebrugge met de ponton BAYARD II met bestemming Antwerpen. 11-7-2018 (e) via Intershitra S&P B.V., Barendrecht verkocht aan Meidell Ship Holding AS, Høylandsbygd, vlag: Noorwegen (LFPL), in beheer bij Tronds Marine Service AS, Høylandsbygd, Noorwegen, 7-2018 herdoopt TRONDS LAX. (Foto: H. de Winde, 3-3-2010).

ARCTICABORG 9184976 (NB-236), 20-5-1998 kiel gelegd, 14-8-1998 gedoopt ARCTICABORG door mevr. Aidarova Baktygul (echtgenoot van de vice-president van Kazakhoil) en te water gelaten (opgedreven), 10-1998 te Finland opgeleverd door Kvaerner Masa Yards Inc., Helsinki (496) aan Arctica B.V., vlag: Nederlandse Antillen, in beheer bij Wagenborg Kazakhstan B.V. 16-10-1998 gearriveerd te Delfzijl om bevoorrad te worden, daarna vertrokken naar Kazakstan, 1.515 GT, 454 NT, 675 DWT, 65,10 (58,20) x 16,40 x 4,40 x 2,900 meter, 2 x 1.950 kW, Wärtsilä 6L26, trekkracht 32 ton, 13 kn., in dienst bij Offshore Kazachstan International Operating Co., 2004 thuishaven: Aktau, vlag: Kazakstan. 20-7-2017 (v) thuishaven en vlag: Willemstad-Curaçao, roepsein PJRT. 20-6-2018 (e) verkocht aan Fathom Offshore Inc., vlag: Canada, roepsein CFA2729, in beheer bij Fathom Marine Inc., Vancouver, Canada.

FAIRMOUNT SUMMIT, IMO 9315575 (NB-150), 30-7-2005 te water gelaten bij Niigata Shipbuilding & Repair Inc., Japan (4), 14-10-2005 te Niigata gedoopt FAIRMOUNT SUMMIT door mevr. Toos Wevers (echtgenote van Leo Leusink, directeur bij Fairmount), 31-10-2005 opgeleverd aan MPC Scheepfonds Fairmount Ranger B.V., Panama, in beheer bij Fairmount Marine B.V., Rotterdam voor Hanzevast Shipping B.V., Groningen, de eerste reis ging met de FAIRMOUNT FJORD van Mumbai naar de Golf van



Mexico, 29-8-2008 beslag door de rechtbank te Rotterdam opgeheven, 9-2008 verkocht aan Fairmount Marine B.V., Rotterdam, 17-11-2008 (e) onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBNG. 16-8-2018 ten anker bij Singapore. 29-8-2018 vlag: Malta, roepsein 9HA4893, 8-2018 herdoopt BOKA SUMMIT. (Foto: T. v.d. Zee, 1-7-2008).



GROENLAND, ENI 02310124, 12-11-1957 te water gelaten bij N.V. Weerter Scheepsbouw Mij., 31-12-1957 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h. H.H. Bodewes, Millingen (546) als GROENLAND aan C.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h. P. Smit Jr., Rotterdam. 6-1-1958 geregistreerd. 22,94 x 5,42 x 2,45 x 1,900 meter. 375 EPK, Stork Ricardo, N.V. Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co. Hengelo. 1967 verbouwd tot duw- sleepboot, 550 EPK. 31-3-1971 verkocht aan N.V. Smit Spido, Rotterdam. 18-1-1973 verkocht aan Vigilanter Holding B.V., Rotterdam. 26-4-1973 verkocht aan Piet Smit Sleepdienst B.V., Rotterdam. 10-2-1975 verkocht aan Smit-Vos B.V., Rotterdam. 1-3-1977 verkocht aan Smit-Vos-Zwaak Rivier & Duwvaart BV., Rotterdam. 18-1-1984 verkocht aan Smit Int. Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 15-7-1987 verkocht aan Bergings- en Transport Mij. Scheffer, Lelystad. 1992: 700 EPK, 515 kW, G.M. 12-V-149 NE-92. 16-4-2002 verkocht aan Koninklijke Wagenborg B.V., Delfzijl.



1-5-2004 verkocht aan Berging- en Transport Maatschappij BTS B.V., Schiedam. 30-1-2009 verkocht aan Mammoet Maritime B.V., Schiedam. 1-9-2011 verkocht aan V.o.F. Carisma Oost, Zwijndrecht (Scheepvaartbedrijf Oost B.V. & C.J.W. Oost), in charter Mammoet Maritime B.V., Schiedam. 1-8-2018 te Rotterdam. 3-8-2018 samen met de PERFECT 6 en een aantal duwbakken (VOTRA 22, VOTRA 23, VOTRA 24 en VOTRA 25) geladen a/b m.s. SUPER SERVANT 4 (IMO 8025343, 31-7-2018 te Rotterdam, Waalhaven B 26). 3-8-2018 vertrokken van de Waalhaven naar San Pedro, Ivoorkust, 17-8-2018 ETA te San Pedro, Ivoorkust. (Foto's: T. v.d. Zee, GROENLAND BTS, 27-7-1990, Urk, GROENLAND onder, 20-5-2007, Calandkanaal).



INNOVATION, IMO 9820623 (NB-247), Type RSD 2513 CNG, 18-8-2017 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515001, 19-4-2018 opgeleverd als INNOVATION aan Global Ship Leasing 55 B.V., thuishaven Gorinchem, roepsein PDKT, in beheer bij Damen Marine Services B.V., Gorinchem. 327 GT. 24,73 x 12,63 x 4,60 x 3,450 meter. 13 kn. 6.085 EPK,

4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen, Compressed Natural Gas Powered. 20-4-2018 van Galati naar Valletta, 25-4-2018 ETA te Valletta. 27-4-2018 van Valletta naar Triëst. 17-6-2018 te Rotterdam voor het geven demonstraties. 20-6-2018 te Antwerpen. 22-6-2018 op het Sloe te Vlissingen. 26-6-2018 van het Sloe te Vlissingen. 28-6-2018 naar het Sloe en terug te Vlissingen. 29-6-2018 in de Scheurhaven, Europoort. 2-7-2018 reizen gedaan in de Europoort/Maasvlakte. 5-7-2018 te Schiedam. 6-7-2018 demonstratie te Schiedam/Rotterdam. 7-7-2018 van Schiedam naar IJmuiden. 14-7-2018 van IJmuiden te Delfzijl. 18-7-2018 van Delfzijl naar Bremerhaven. 19-7-2018 demonstratie voor Bremerhaven. 21-7-2018 te Hamburg. 25-7-2018 van Hamburg naar Felixtowe, 27-7-2018 te Felixtowe. 28-7-2018 demonstratie bij Felixtowe. 30-7-2018 demonstratie bij Felixtowe. 3-8-2018 van Felixtowe voor een demonstratie en terug naar Felixtowe. 5-8-2018 demonstratie bij Felixtowe. 8-8-2018 proefvaart op de Nieuwe Maas en Nieuwe Waterweg, terug naar Schiedam. 8-2018 ingezet voor havensleepwerk in de Europoort. (Foto: R.P. van de Wetering, 18-8-2018).



LINGE, A874, IMO 8613205, 2-5-1986 kiel gelegd, 15-11-1986 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (812), afgebouwd bij Delta Shipyard in Sliedrecht, 20-2-1987 (e) als LINGE A874 opgeleverd aan de Koninklijke Marine, roepsein PAIU. 2-2016 zou via Damen Trading verkocht worden aan MTS Group Ltd., Falmouth. 7-4-2016 (mt) te Den Helder en opgelegd. 2017 verkocht aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem. 8-2018 verkocht aan Deep Frontline Shippers Ltd., Lagos, Nigeria. 9-8-2018 als LINGE van Den Helder naar Ridderkerk, 9-8-2018 te Enkhuizen, 10-8-2018 van Enkhuizen naar Ridderkerk en opgelegd. (Foto: H. Lingbeek, 24-8-2014).

ROCKWATER 1, IMO 8211746 (NB-244), Diving Maintenance Support Ship, 1983 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop", Lobith (308) als DEEPWATER 1 aan Deep Marine Services B.V., IJmuiden. 4.611 BRT, 1.383 NRT, 1.530 DWT. 11.251 EPK, 8.276 kW, 5 x 9 cyl, 4 tew, M.A.N., Brons Industrie B.V., gekoppeld aan 2 elektromotoren van elk 2.500 kW. 12,5 kn. 1986 vlag: Bahamas. 1990 verkocht aan Brown & Root Construction Ltd., Bahamas. 1991 verkocht aan Rockwater Ltd., Bahamas, herdoopt ROCKWATER 1. 2002 verkocht aan Subsea 7 Ltd., Bahamas, in beheer bij Subsea 7 Vessel Management Ltd. 2012 in beheer bij Subsea 7 International Contracting Ltd., Westhill, United Kingdom. 17-8-2015 van Freeport, Bahamas naar Leith en daar opgelegd. 3-2018 verkocht voor sloop te Leith. 2018 gesloopt door Dales Marine Services Ltd. te Leith.

SIMSON, IMO 9054365 (NB-246), 20-1-1993 te water, 20-9-1993 (BV) opgeleverd door Construciones Navales "Santo Domingo", Vigo (701) als SIMSON aan ING Lease Structured Finance B.V., Amsterdam, in beheer bij Goedkoop Havensleepdiensten B.V., Amsterdam. 23-12-1993 geregistreerd. Brandmerk 9327 Z A 1993. Roepsein PHHN. 315 GT, 94 NT, 30,00 (28,90) x 9,50 x 4,75 x 3,950 meter. Trekkkracht 50 ton, 12,4 kn. 4.320 EPK, 3.180 kW, A.B.C. 8DZC-900 166A, Anglo Belgian Corp. N.V. 21-9-1999 in beheer bij Wijsmuller Havensleepdiensten Amsterdam B.V., Amsterdam. 17-12-2001 verkocht aan ING Lease Structured Finance B.V., Amsterdam (N.V. ING Bank, Amsterdam), in beheer bij Wijsmuller Havensleepdiensten B.V., Amsterdam. 17-12-2001 verkocht aan Wijsmuller Havensleepdiensten Amsterdam v/h Goedkoop B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Europe Holding B.V., IJmuiden. 1-8-2002 verkocht aan Svitzer Amsterdam B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Europe Holding B.V., IJmuiden. 31-8-2017 te Amsterdam. 9-2017 verkocht aan Svitzer Euromed B.V., IJmuiden. 11-9-2017 te IJmuiden. 14-9-2017 vertrokken van IJmuiden met bestemming Poti, Georgië, 5-10-2017 ETA te Poti.



1-10-2017 passage Istanbul. 5-10-2017 te Poti. 5-2018 vlag: Georgië, roepsein 4LSA2. 26-7-2018 (e) verkocht aan Svitzer Georgia LLC, Pori-Georgië. (Foto: W. Koper, 3-9-2009).

SMITBARGE 6, IMO 9492531 (NB-155), ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, 4-11-2008 op transport naar waterkant om te water gelaten te worden, 8-12-2008 te water gelaten bij Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-09, 15-12-2008 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I te Duitsland. 2018 herdoopt BOKABARGE 6.



SMITBARGE 7, IMO 9492543, ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, gebouwd door Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-10, 2008 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep (SMITBARGE 9, 5 t/m 7-4-2009 op de SMITBARGE 7 gezet) vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I

te Duitsland. 2018 herdoopt BOKABARGE 7. (Foto: R. Zegwaard, 17-4-2017, SMIT SERAYA binnen met n.p. SMITBARGE 7).

SMITBARGE 8, IMO 9492555 (NB-155), ponton, besteld bij Jiangmen Nanyang Ship Engineering, Xinhui, gebouwd door Jiangmen Yinxing Shipbuilding Co. Ltd., Jiangmen, China onder bouwnummer YX-11, 2009 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., Rotterdam (Smit Transport & Heavy Lift B.V., Rotterdam). 2.889 GT, 84,00 x 23,50 x 5,50 x 4,670 meter. 17-4-2009 de ponton in een dubbele sleep (31-3-2009 op de SMITBARGE 6 gezet) vertrokken naar Rotterdam achter de sleepboot ALPHONSE LETZER. 2009 voor 16 maanden in charter bij Bard Offshore voor de installatie van windmolenpark Bard I te Duitsland. 2018 herdoopt BOKABARGE 8.

UNION DIAMOND, IMO 9220548 (NB-243), 17-11-2000 te water gelaten bij Astilleros Armon Navia Spain onder bouwnummer 511, 15-6-2001 opgeleverd aan URS België N.V., Antwerpen-België. Roepsein ORLK, 33,00 x 11,00 x 5,60 x 4,400 meter, 3.600 kW, 2 x A.B.C. 8MDZC1000, trekkracht 65 ton. 2010 verkocht aan Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Boskalis Offshore Transport Services B.V., Antwerpen. 27-2-2018 (e) verkocht aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Singapore, 2-2018 vlag: Malta (9HA4788), in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen. 2-3-2018 vertrokken van Rotterdam op een technische proefvaart op de Noordzee en terug naar Rotterdam. 29-7-2018 te Zeebrugge herdoopt DIAMOND.

UNION FIGHTER, IMO 9537525 (NB-166), 2-12-2009 te water gelaten, 30-4-2010 (e) opgeleverd door Astilleros Armon Navia S.A. (674) aan Unie van Redding- en Sleepdienst N.V., Antwerpen, roepsein ORPP, 19-5-2010 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 21-5-2010 in de Waalhaven gedoopt UNION FIGHTER door mevrouw S. Klaver. 2 x 2.650 kW, A.B.C. V12 MDZC, trekkracht 85 ton. 27-10-2010 in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen. 8-2014 verkocht aan Boskalis Offshore Transport Services N.V., Antwerpen, in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen. 31-7-2018 gearriveerd te Schiedam. 8-2018 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4841, 7-8-2018 te Schiedam herdoopt FIGHTER. 14-8-2018 van de Waalhaven, Rotterdam naar Angola, 1-9-2018 ETA te Soyo, Angola.



UNION WRESTLER, IMO 9537549 (NB-172), 11-8-2010 (e) te water gelaten bij Astilleros Armon Navia S.A., Vigo onder bouwnummer C-676, 19-1-2011 (e) opgeleverd als UNION WRESTLER aan Unie van Redding- en Sleepdienst N.V., Antwerpen, roepsein ORPZ, 900 BRT, 527 DWT, 2 x 2.600 kW, A.B.C., trekkracht 90 ton, 14 kn., 23-1-2011 gearriveerd te Zeebrugge. 26-1-2011 gearriveerd te in de Europoort om een ponton op te halen met bestemming Vlissingen. 12-1-2011 in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen. 8-2014 verkocht aan Boskalis Offshore Transport Services N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen. 24-8-2015 (e) in beheer bij Smit Harbour Towage Belgium N.V., Antwerpen en Boskalis Offshore Transport N.V., Antwerpen. 10-8-2018 vanaf Bremerhaven gearriveerd te Schiedam. 14-8-2018 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9H4885, 14-8-2018

herdoopt WRESTLER. 19-8-2018 vertrokken van Schiedam via de Waalhaven, Rotterdam naar Luanda, Angola, 9-9-2018 ETA te Luanda. (Foto: F. van Rijsbergen, 29-8-2011).



VERONA 1, IMO 7211854, Offshore Standby Safety Vessel, 1972 opgeleverd door Holland Launch B.V., Zaandam (508) als UK.34 BERENDINA aan H. Romkes & Zn., Urk. Visserijschip. 172 BRT. 1.050 EPK, 757 kW, SWD. 1981 herdoopt UL.37 URSA MINOR. 1983 verkocht aan H. & J. Romkes, Urk. 1994 als URSA MINOR verkocht aan Offshore Exploitatie Maatschappij Johro B.V., Urk. 1998 verkocht aan Ursus Maritime Shipping Inc., Panama, 1998 herdoopt URSA. 2000 verkocht aan Bayard Maritime Services S.A., 2000 herdoopt HELIX. 17-9-2002 verkocht aan Strada Navigation, 11-2002 (e) vlag: Honduras, 2002 herdoopt SCORPIO. 10-2004 verkocht aan Verona Maritime S.A., Panama (HO3714), in beheer bij Glomar Shipmanagement B.V., Den Helder, 10-2004 herdoopt VERONA 1. 3-2010 verkocht aan Glomar Shipmanagement B.V., vlag: Panama, in beheer bij Glomar Holding B.V., Den Helder. 9-8-2017 bij Sassnitz in de Baltic Sea water binnen gekregen, naar Sassnitz voor inspectie, dat bleek door lekkage van een ballasttank te komen, door de vrijwillige brandweer Breege 30 ton verontreinigd ballastwater weggepompt en afgevoerd met tankauto's. 12-8-2017 van Mukran naar Gdynia. 2018 verkocht voor sloop aan Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V. te Haarlem. 3-8-2018 van Oostende, 5-8-2018 te IJmuiden. 8-2018 aan de Leonarduskade te IJmuiden de bruikbare spullen van boord gehaald en klaar gemaakt voor de sloop. 24-8-2018 verkocht aan Dick van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, herdoopt RONA 1. 1-9-2018 van IJmuiden naar Stellendam. 3-9-2018 van Stellendam naar Slikkerveer (Gemeente Ridderkerk) en daar opgelegd. (Foto: R. Coster, 25-8-2018, IJmuiden).

VOS RASAAY, IMO 8216021 (NB-198), 15-7-1982 kiel gelegd, 24-2-1983 te water gelaten, afgebouwd bij Voldnes Skipsverft AS (35), 6-1983 opgeleverd door FEAB-Marstrandsverken AB, Marstrand (165) als DRIVE SUPPORTER aan Offshore K/S Arnco, Tromsø-Noorwegen, in beheer bij Rolv Berg Drive A/S, 485 BRT. 4.240 EPK, 3.119 kW. 1985 verkocht aan K/S A/S Sira Support, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij Brodrene Klovning, herdoopt SIRA SUPPORTER. 1996 in beheer bij Tidewater Marine North Sea Ltd., thuishaven en vlag: Douglas-I.O.M., 1996 herdoopt NORSE TIDE. 1999 in beheer bij Bue North Sea Ltd., 1999 herdoopt BUE RAASAY. 2003 in beheer bij Vroon Offshore Services UK Ltd. 2006 herdoopt VIKING RAASAY. 2006 thuishaven en vlag: Leith-U.K. 2008 verkocht aan Offshore Support Vessels V, Leith-U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services UK Ltd., 27-10-2008 (e) herdoopt VOS RAASAY. 22-9-2013 om 09:30 uur bij Norfolk, op 19 mijl van Cromer in aanvaring gekomen met een gasplatform, de mast raakte het platform, 40 man van het platform zijn met een helikopter uit voorzorg geëvacueerd, de VOS RAASAY is met geringe schade naar Lowestoft gevaren, om 16:45 uur afgemeerd te Lowestoft. 14-11-2017 verkocht voor sloop aan Dales Marine Services Ltd., Leith, gesloopt te Leith, 5-2018 sloop voltooid.

## **INTERNATIONAAL NIEUWS**

### **Vrouw die van cruiseschip viel 'dom wijf'**

Amsterdam - De 47-jarige vrouw die van een cruiseschip viel en na tien uur werd gered, wordt door de cruisemaatschappij 'een dom wijf' genoemd.

Stewardess Kay Longstaff viel afgelopen weekend van de achterkant van cruiseschip Norwegian Star. Na een intensieve zoekoperatie werd ze na tien uur (!) nog levend uit de Adriatische zee gered.

Bovendien vraagt men zich openlijk af of ze niet zelf is gesprongen.





Bij het familiebedrijf Norwegian Cruise Line wordt getwijfeld aan het verhaal. De moeder van de directeur zegt in de Daily Telegraph dat de reddingsoperatie 700.000 euro heeft gekost. Een groot deel van de kosten worden verhaald op NCL. Van haar zoon had ze gehoord dat Longstaff onmogelijk kon zijn gevallen omdat het hekwerk op dat dek te hoog was. De moeder had de krant boos gebeld omdat er volgens haar allemaal 'nepnieuws' werd verspreid.

Het verhaal is ook dat Kay Longstaff ernstig ruzie met haar vriend zou hebben gehad aan boord van de Norwegian Star. Uit bewakingsbeelden blijkt volgens The Sun dat ze alleen was op het dek en dat ze dus niet geduwd is. De geredde Kay werd overigens nadat ze in een ziekenhuis was gecheckt, afgehaald door haar vriend. Dus van ruzie zou geen sprake zijn, concluderen Engelse media.

Medepassagiers baalden ook vreselijk dat hun comfortabele reis werd onderbroken voor de zoektocht, zeker nu er vraagtekens worden gezet bij de oorzaak. In Engelse media doen meerdere mensen hun verhaal. Volgens hen zou Kay niet gevallen zijn. Eén getuige zegt dat Kay huilend gezien was op Deck 7.

Schadeclaim

De Amerikaanse Bethany Joyce wil een schadevergoeding hebben van NCL. Ze miste door de zoektocht een aansluitende vlucht. Volgens haar was het personeel aan boord niet hulpvaardig. Het enige dat haar werd aangeboden was 'vijftien minuten gratis wifi' om een eventuele vlucht om te boeken, zo schrijft de Telegraph. Door de vertraging moest ze twee extra nachten in een hotel in Venetië slapen.

Weervrouw

De weervrouw van de tv show Goodmorning Britain heeft zich ook in de discussie gemengd. Laura Tobin is het eens met NCL dat het 'vrijwel onmogelijk is overboord te slaan'. (Bron: Telegraaf.nl, 21-8-2018. Foto: FB/Telegraaf.nl, Kay Longstaff, viel ze van het cruiseschip of sprong ze zelf?

### **Vloot van vier Phoenix cruiseschepen ontmoet elkaar in Bremerhaven**



Woensdag 25 juli 2018 was een mooie dag voor Phoenix Reizen in Bremerhaven. Bij de cruiseterminal Columbus Cruise Center kwamen de vier Phoenix cruiseschepen bij elkaar ter gelegenheid van het 30-jarig jubileum. Al sinds 1988 mag de cruiseterminal zich in Bremerhaven verheugen op regelmatige aankomsten van de cruiseschepen van Phoenix Reizen. Woensdag arriveerden het MS Amadea, MS Deutschland, MS Artania en MS Albatros tezamen voor een drukke gezellige dag met 6.000 passagiers, 1.600 personeelsleden en 3.000 bezoekers. Vanaf 06:00 uur 's ochtends tot 08:15 uur meerden de schepen één voor één aan. Na een dag vol ont- en inschepingen vertrokken de schepen rond 17:15 uur in een parade. (Bron: cruisereiziger.nl, door Miriam, op 26 juli 2018. Foto: Cruiseindustrynews.com, Bremerhaven).

### **Silversea Cruises officieel eigendom van Royal Caribbean Cruises Ltd.**

Silversea Cruises maakt sinds vandaag officieel deel uit van de Royal Caribbean Cruises Ltd. familie. Laatstgenoemde heeft een meerderheidsbelang van 66,7% genomen in de tot dusver private ultraluxe cruisemaatschappij. De andere 33,3% van de aandelen blijven in handen van de Executive Chairman van Silversea Manfredi Lefebvre d'Ovidio. De aankoopprijs bedraagt ongeveer \$ 1 miljard.

De bedrijven kondigden ook de start van het Project Invictus aan, een meerjarig initiatief om het aanbod van Silversea naar een hoger niveau te tillen. De verbeteringen variëren van productupgrades tot grotere renovatieprogramma's van schepen. De eerste Invictus-upgrade wordt vanaf 19 augustus doorgevoerd op de Silver Muse met o.a. een uitgebreider champagne- en kaviaaraanbod. Dit wordt daarna in de gehele vloot doorgevoerd.

Verder zal de geplande renovatie van de Silver Whisper in december 2018 veel uitgebreider zijn dan aanvankelijk was gepland met o.a. aanpassing van alle gastenverblijven. Ook Silversea's Silver Wind zal in december 2018 in droogdok een grotere renovatie krijgen. Beide schepen ontvangen veel voorzieningen die op het vlaggenschip Silver Muse zijn doorgevoerd. Kort daarna wordt ook de Silver Shadow aangepakt. (Bron: cruisereiziger.nl, Marco, op 1 augustus 2018. <http://www.cruisereiziger.nl/>).



### **P&O Cruises schaft dagelijkse fooien af**

P&O Cruises heeft bekendgemaakt dat het volgend jaar de dagelijkse fooien gaat afschaffen. Vanaf mei 2019 zullen cruisereizigers die varen op de 7 cruiseschepen in de vloot van de Britse cruisemaatschappij niet meer worden geconfronteerd met de automatisch afgeschreven 'service charge'. In maart van dit jaar was er nog een verhoging doorgevoerd van 6 naar 7 pond per persoon per dag. Volgens de rederij betekent deze wijziging niet dat de prijzen van de cruises omhoog zullen gaan.

'We hechten er heel veel waarde aan om onze gasten een vakantie-ervaring te geven die echt memorabel en speciaal is. Door het verwijderen van de dagelijkse servicekosten maakt P&O Cruises het genieten van een cruisevakantie tot een moeiteloze ervaring, met de gedachte dat geweldige service standaard is', aldus Senior Vice President van P&O Cruises Paul Ludlow. (Bron: cruisereiziger.nl, door Marco, op 21 augustus 2018).

### **Primeur containerschip: tocht door Noordelijke IJszee**

Klimaatverandering

De Deense rederij Maersk neemt de noordoostelijke doorvaart. Door de hoge temperaturen wordt de zeeroute bevaarbaar.

De komende dagen vaart er voor het eerst een containerschip door de Noordelijke IJszee. Het Deense Maersk, de grootste rederij voor containerschepen ter wereld, stuurt een schip met bevroren vis van Vladivostok naar Sint-Petersburg. Dat heeft Maersk bevestigd na berichtgeving in het Noorse nieuwsblad High North News.

De temperaturen in het noordpoolgebied zijn de afgelopen maanden zo hoog geweest dat het mogelijk is om met schepen de zogeheten 'noordoostelijke doorvaart' te nemen.

Door klimaatverandering is de zeevaartroute door de Noordelijke IJszee zich aan het openen. De route spreekt alleen al tot de verbeelding doordat de Nederlandse zeevaarder Willem Barentsz in de zestiende eeuw deze route probeerde te volgen. De noordelijke doorvaart is door de Russische president Poetin betiteld als de sleutel tot de ontwikkeling van het Russische arctische gebied.

Dat marktleider Maersk de route nu neemt voor containers, is veelbetekenend. Een topman van de Deense rederij zei in 2013 dat het nog tien à twintig jaar zou duren voor zeetransport door het Arctisch gebied commercieel interessant zou worden.

In een persverklaring benadrukt de rederij dat het de zogeheten 'noordelijke doorvaart' nog altijd niet ziet als een commercieel alternatief voor zijn bestaande routes. Volgens de rederij gaat het om een experiment. De reis kost minder tijd dan die door het Suezkanaal, maar is toch duurder.





Afgelopen voorjaar nog waarschuwde een groep Nederlanders, onder wie mensen uit de zeevaart, in een opiniestuk in NRC voor aantasting van het milieu in het noordpoolgebied door de schepen. Uit de zware stookolie komt vervuילend roet vrij.

Maersk neemt de route met een nieuw, middelgroot containerschip dat speciaal ontworpen is om door ijs te varen. Het schip moet wel begeleid worden door ijsbrekers.

De afgelopen twee jaar voeren er 's zomers al schepen via de noordelijke ijszee om speciale lading te vervoeren. De Chinese rederij COSCO vervoerde vijfmaal zware goederen over de route, zoals pilaren van windturbines die bestemd waren voor de haven in het Deense Esbjerg.

Ook LNG (vloeibaar gemaakt aardgas) dat geproduceerd wordt bij een nieuwe LNG-fabriek op het Jamal-schiereiland aan de Siberische noordkust wordt sinds vorige zomer afgevoerd via de noordoostelijke route. Daarvoor wordt een vloot van speciale LNG-schepen gebouwd die in ijs kunnen varen.

Tegen The Financial Times zei de Noorse deskundige Arild Moe dat grootschalige containervaart door het arctisch gebied nog "veel beperkingen" kent. De route is maar enkele maanden per jaar bevaarbaar, is niet geschikt voor de grootste containerschepen en aan de route liggen geen economisch interessante havens.

(Bron: nrc.nl, Hester van Santen, 23 augustus 2018. Foto: Courtesy of Kwak Dongmin/highnorth-news.com/VENTA MÆRSK bij Busan, South Korea).

VENTA MÆRSK, IMO 9775763, 10-7-2018 opgeleverd door Cosco Zhoushan (N691) aan Maersk Line A/S, Kopenhagen, vlag: Denemarken, in operationeel beheer bij Seago Line A/S. 34.882 GT. 23-8-2018 van Vladivostok naar Vostochnyy, Rusland, 23-8-2018 te Vostochnyy. 28-8-2018 van Busan naar Bremerhaven, 22-9-2018 ETA te Bremerhaven.



### **AIDAnova wordt gedoopt door Duitse familie**

Voor de eerste keer in de geschiedenis van AIDA Cruises zal een gehele familie haar nieuwste cruiseschip AIDAnova dopen. Familie Mirza uit Hanau in Hesse is uit honderden aanmeldingen geselecteerd door een jury. De doop door Sonja (31) en Asad (33) en hun kinderen Sophia (2) en Adrian (3) zal plaatsvinden op 31 augustus 2018. Op deze dag viert het stel ook nog eens haar 5-jarig huwelijk. 25.000 mensen zullen er getuige van zijn tijdens een evenement bij scheepsbouwer Meyer Werft in Papenburg. De AIDA Open Air wordt zowel een doopshow als een live concert met optredens van o.a. DJ David Guetta. Het is een van de grootste evenementen in Noord-Duitsland. (Bron: cruisereiziger.nl, door Marco, op 20 augustus 2018. Foto: Meyerwerft/Michael Wessels, 21-8-2018).



AIDAnova, IMO 9781865, bouwnummer Meyerwerft (S.696), 8-2018 (e) te water (water in dok gezet), 21-8-2018 uit de loods naar de afbouwkade, 31-8-2018 tijdens AIDA Open Air te Papenburg gedoopt AIDAnova door Sonja (31), Asad (33), Sophia (2) en Adrian (3) Mirza uit Hanau. 30-9-2018 geplande oplevering aan Costa Crociere S.p.A., Genua, vlag: Italië, in beheer bij Aida Cruises, Rostock. (Foto Meyerwerft/Michael Wessels, 21-8-2018).



AZAMARA PURSUIT, IMO 9210220 (NB-244), 4-7-2009 opgeleverd als R EIGHT aan Renaissance Cruises, Liberia, 12-2001 verkocht aan Cruiseinvest Eight S.A., Majuro, Marshall Islands. 2001 opgelegd te Marseille. 4-2003 verkocht aan Octavian Shipping Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij V Ships Leisure. 2003 in charter bij Swan Hellenic Cruises, herdoopt MINERVA II. 22-7-2004 verkocht aan Carnival PLC, Majuro-Marshall Islands, in beheer bij V Ships Leisure. 24-7-2006 verkocht aan Princess Cruises Lines Ltd, Nassau-Bahamas. 9-4-2007 herdoopt ROYAL PRINCESS. 4-2011 verkocht aan Carnival PLC, Hamilton-Bermuda (P&O Cruises), 2011 herdoopt ADONIA. 13-3-2018 verkocht aan AP Acquisition Inc., Malta, in beheer bij Azamara Club Cruises, Miami FL en Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL., in de vaart als AZAMARA PURSUIT. 28-8-2018 te Southampton gedoopt AZAMARA PURSUIT door Ellen Asmodeo-Giglio (reisjournalist van het Amerikaanse AFAR Media) en Lucy Huxley (reisjournalist van Travel Weekly UK). (Foto: Cees Bustraan, 18-12-2017, Willemstad, Curaçao).

### **CARNIVAL TRIUMPH na renovatie verder als CARNIVAL SUNRISE**

Carnival Cruise Line heeft haar plannen bekendgemaakt voor een 200 miljoen dollar kostende renovatie van het cruiseschip CARNIVAL TRIUMPH in de lente van 2019. Om het belang van de grootscheepse makeover te benadrukken wordt het schip hernoemd. Het krijgt de nieuwe naam CARNIVAL SUNRISE en gaat onderdeel uitmaken van de Carnival Sunshine-klasse. De upgrade zal vanaf 1 maart plaatsvinden in het Spaanse Cadiz en twee maanden in beslag gaan nemen. Tijdens het droogdok zullen de meest populaire Carnival voorzieningen qua eetgelegenheden, bars en entertainment worden toegevoegd. Daarnaast worden ook de hutten onder handen genomen. (Bron: cruisereiziger.nl, door Marco, op 31 juli 2018).



### **Eerste kiel gelegd van expeditieschip CRYSTAL ENDEAVOR**

Dinsdag is op de scheepswerf van MV Werften in het Duitse Stralsund de kiel gelegd van het eerste luxe expeditieschip van Crystal Cruises, Crystal Endeavor. Tijdens de ceremonie werden volgens traditie geluksmunten geplaatst onder het eerste blok dat daarna in het droogdok werd getild. De festiviteiten werden bijgewoond door de bondskanselier van Duitsland Angela Merkel in haar rol als lid van de Duitse Bondsdag.

De Crystal Endeavor wordt 's werelds grootste Polar-klasse schip (20.000 brutoton). Het wordt 164 meter lang en krijgt een capaciteit van 200 passagiers, die worden gehuisvest in 100 suites variërend van 28 tot 105 vierkante meter.

<https://www.cruisereiziger.nl/2018/08/23/eerste-kiel-gelegd-van-expeditieschip-crystal-endeavor/#more-37974>

(Bron en foto: cruisereiziger.nl, door Marco, 23 augustus 2018).

### **STAR PRINCESS vervangt PACIFIC JEWEL bij P&O Cruises Australia**



P&O Cruises Australia heeft bekendgemaakt dat volgend jaar twee cruiseschepen haar vloot gaat verlaten. Het gaat om de Pacific Jewel en de Pacific Eden (voorheen de Statendam van Holland America Line). Ze verlaten het Australische cruisemerk van Carnival respectievelijk in maart en april 2019.

De Pacific Eden gaat over naar Cruise & Maritime Voyages. Het is nog niet bekend aan welke rederij de Pacific Jewel is verkocht. Het vertrek wordt opgevangen door de komst van de grotere Star Princess (eind 2021) en de Golden Princess (oktober 2020). Beide aanwinsten krijgen een uitgebreide make-over en een nieuwe naam voordat ze 'Down Under' gaan varen. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, door Marco, op 22 augustus 2018). <http://www.cruisereiziger.nl/>

#### **Cruisenieuws** door Pieter Oost

MSC Cruises en Miami Dade County hebben een overeenkomst getekend die MSC voorrang geeft voor ligplaatsen in Miami (Fl.) en voor de bouw van een nieuwe cruiseterminal in Miami.

Norwegian Cruise Line (NCL) heeft in juli 2018 twee schepen van de Project Leonardo Klasse bij Fincantieri besteld. Ze worden 140.000 GT groot en vervoeren 3.300 passagiers. Brandstof besparing is een prioriteit. NCL heeft nu 7 schepen in aanbouw en 1 voor Regent Seven Seas Cruises.

Norwegian Cruise Line en Miami Dade County hebben een overeenkomst gesloten voor de bouw van een nieuwe cruiseterminal in Miami en de garantie van NCL om jaarlijks 1,3 miljoen passagiers in- en ontschepingen in Miami uit te voeren.

Princess Cruises (onderdeel van Carnival) heeft met Fincantieri een overeenkomst gesloten voor de bouw van twee cruiseschepen op LNG-brandstof, de eerste in de vloot van Princess. De schepen zullen 175.000 GT meten en ongeveer 4.300 passagiers vervoeren. Voor Carnival zijn dit het tiende en elfde schip op LNG. Oplevering is voorzien voor 2023 en 2025.

Quark Expeditions heeft bij LMG Marin in Brodosplit (Kroatië) een expeditiecruierschip besteld dat 40 dagen achter elkaar in polaire wateren kan opereren. Het schip zal 13.000 GT meten.

Royal Caribbean Cruises heeft voor 1 miljard USD een 2/3 aandeel in Silversea Cruises gekocht. RCC heeft nu aandeel in de eigen Royal Caribbean International rederij, in Azamara Cruises, TUI Cruises, Pullmantur en Celebrity Cruises.

Seabourn Cruise Line zal ook expeditiecruiers gaan varen met twee schepen die zijn besteld bij Mariotti/Damen, een samenwerking van de scheepswerven T. Mariotti en Damen. De schepen zullen 23.000 GT meten en 264 passagiers vervoeren. Ze zijn geschikt voor Arctische wateren. De eerste expeditiecruiers zal in juni 2021 uitvaren.

Seabourn Cruise Line zal vanaf 4 november 2019 cruises naar Cuba aanbieden vanuit Miami (Fl.) en San Juan (Puerto Rico).

TUI heeft 2 cruiseschepen van 161.000 GT met LNG als brandstof besteld bij Fincantieri voor oplevering in 2024 en 2026.

Steven Tod Wills (50 jaar), passagier van een cruiseschip, is omgekomen in Alaska toen de kano waar hij in zat, omsloeg. Tien andere passagiers overleefden het ongeluk wel.

ADONIA, 9210220, P&O Cruises heeft in maart 2018 de ADONIA (2001-R EIGHT, 2003-MINERVA II, 2007-ROYAL PRINCESS, 2011-ADONIA, 30.277 GT) aan Azamara Club Cruises (AP Acquisition Inc., Miami, vlag: Malta) verkocht. Het schip heet nu AZAMARA PURSUIT.

AMERICAN SONG, Op 6 oktober 2018 zal de AMERICAN SONG vanuit New Orleans (Louisiana) cruises op de Mississippi Rivier gaan varen. Het schip heeft een moderne vorm. Het schip heeft 5 dekken en kan 190 passagiers in 102 hutten herbergen. In 2019 worden cruises op de Columbia Rivier aan de Westkust van de Verenigde Staten gevaren. Een zusterschip, de AMERICAN HARMONY, zal in de herfst van 2018 te water worden gelaten; in 2019 gaat dit schip cruises maken op de Mississippi Rivier.



CARIBBEAN FANTASY, 8814263, De Amerikaanse transport onderzoeksraad heeft rapport uitgebracht over de brand op de CARIBBEAN FANTASY (1989-VICTORY, 2008-CHIHUAHUA STAR, 2011-CARIBBEAN FANTASY, 2017-FANTASY), 17.113 GT. In 2016, De passagiers moesten worden geëvacueerd en het schip liep aan de grond bij Punta Salinas, Puerto Rico. De brand brak uit doordat brandstof lekte op een heet oppervlak. Door gebreken in het brandbestrijdingssysteem kan het vuur zich verspreiden. (Foto CHIHUAHUA STAR: Michael Brakhage/Shipspotting, 2-5-2008, Brunsbüttel, Kieler Kanaal).

CELEBRITY APEX, In juli 2018 is op de Chantiers de l'Atlantique (het eerdere STX France) in St. Nazaire het eerste staal gesneden voor de CELEBRITY APEX. Oplevering zal in 2020 zijn en twee andere schepen in deze klasse worden in 2021 en 2022 opgeleverd. Fincantieri zal 50% van de aandelen van de Chantiers de l'Atlantique overnemen van de Franse overheid.

COSTA SMERALDA, Op de Meyer Werft in Turku (Finland) is met de ceremonie van het leggen van een munt de bouw begonnen van de COSTA SMERALDA (182.700 GT, 5.224 passagiers). Op dat moment was de motorkamereenheid al in het bouwdok geplaatst. De oplevering zal in oktober 2019 zijn. De brandstof zal LNG zijn.

HANSEATIC SPIRIT, Hapag-Lloyd Cruises en de Noorse werf Vard hebben een contract getekend voor de bouw van de HANSEATIC SPIRIT, een expeditiecruierschip. Oplevering zal in 2021 zijn, het schip meet 15.650 GT en accommodatie hebben voor 230 passagiers in 120 hutten. De romp zal in Roemenië worden gebouwd, waarna de afbouw in Noorwegen zal gebeuren.

HONDIUS, 9818709, Op de Brodosplit werf in Kroatië is de HONDIUS (5.590 GT, 176 passagiers, 72 bemanningsleden) van Oceanwide Expeditions te water gelaten.

KMP LESTARI MAJU, 8720541, Bij het zinken van de ferry KMP LESTARI MAJU (1988, 749 GT) in Zuid-Sulawesi in Indonesië zijn ten minste 24 opvarenden omgekomen; er waren 139 passagiers aan boord. Om levens te redden heeft de kapitein het schip aan de grond laten lopen.

L'AUSTRAL, 9502518, De Nieuw-Zeelandse onderzoekscommissie heeft het rapport uitgebracht over het aan de grond lopen van L'AUSTRAL (2010, 10.944 GT) in de Milford Sound. In het donker en door het ontbreken van kustverlichting werd uitsluitend gebruik gemaakt van de elektronische navigatiemiddelen aan boord. De loods raakte gedesoriënteerd en hoewel de brugbemanning inzag dat het schip afweek van de geplande koerslijn, werd de loods niet gewaarschuwd.

MSC SEAVIEW, 9745378, Op 4 juni 2018 heeft Fincantieri de MSC SEAVIEW (153.516 GT, 5331 passagiers, 1413 bemanningsleden) opgeleverd. Op 9 juni is het schip door Sophia Loren gedoopt en op 10 juni 2018 zal de afvaart van de eerste cruise zijn.



NORWEGIAN GETAWAY, IMO, De CARNIVAL GLORY (2003, 9198367, 110.480 GT) heeft een bemanningslid van de NORWEGIAN GETAWAY (2014, 9606924, 145.655 GT) gered, die op 30 juni 2018 21 mijl ten noorden van Cuba overboord was geraakt. (Foto NORWEGIAN GETAWAY: Meyer Werft, Hero Lang, Bremerhaven, 21-11-2013, Bremerhaven).

ORIANA, 9050137, P&O Cruises heeft de ORIANA (1995, 69.840 GT) per 28 juni 2018 verkocht aan Oriental Fleet Cruise 01 Ltd., Southampton, vlag: Bermuda (Carnival PLC, Southampton).

PRINSENDAM, 8700280, De Holland America Line heeft de PRINSENDAM (1988-ROYAL VIKING SUN, 1999-SEABOURN SUN, 2002-PRINSENDAM), 37.983 GT, aan het Duitse Phoenix Reisen verkocht. Tot 1 juli 2019 zal het schip nog in charter voor de HAL varen.

SCARLET LADY, Virgin Voyages heeft bekendgemaakt dat het eerste cruiseschip, in aanbouw bij Fincantieri in Genua, de naam SCARLET LADY zal krijgen. Het schip zal 110.000 GT meten, 2700 passagiers kunnen vervoeren en 1150 bemanningsleden aan boord hebben. Virgin Voyages heeft ook het "Scarlet Squad" programma gelanceerd om meer vrouwen in managementfuncties aan boord te krijgen.

SPECTRUM OF THE SEAS, Royal Caribbean International heeft details over het nieuwste schip, de SPECTRUM OF THE SEAS (4246 passagiers, 1551 bemanningsleden), bekendgemaakt. Het schip zal cruises varen in Azië. Na oplevering zal het in april 2019 vanuit Barcelona naar Shanghai vertrekken.

SPIRIT OF BRITISH COLUMBIA, 9015668, De SPIRIT OF BRITISH COLUMBIA (1993, 9015668, 21.958 GT) heeft de afvaarten tussen Vancouver en Victoria (Vancouver Island) hervat na ombouw voor LNG-brandstof.



SUPERSTAR LIBRA, 8612134, Genting Hong Kong zal een ouder cruiseschip, de SUPERSTAR LIBRA (1988-SEAWARD, 1997-NORWEGIAN SEA, 2005-SUPERSTAR LIBRA), 42.285 GT, in Wismar afmeren om onderkomen te bieden voor het personeel voor de bouw van twee cruiseschepen op de MV Werften Wismar en Warnemünde. In de 700 hutten moeten ongeveer 3.000 man werfpersoneel worden gehuisvest. (Foto: Malte Classens/Shipspotting, 4-8-2018 aankomst te Wismar).

NB-248 ©Scheepsfotoruilbeurs/Teun van der Zee/Marhisdata (Info)



**Rotterdamse Scheepvaartboekhandel**

**Schiehaven 15 te Rotterdam**

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