



## NIEUWSBRIEF 321

12 oktober 2024

ATHOS, IMO 8222185 (NB-273), 28-2-1984 te water gelaten, 30-5-1984 opgeleverd door Julius Diedrich Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland (149) als HEIMATLAND aan Hamn Schiffahrts K.G., Hamburg. 1-1995 verkocht aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. Juist, Leer-Duitsland, in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 8-1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Athos", Schipborg, in beheer bij Briese Nederland B.V., 16-10-1996 herdoopt ATHOS. 12-1997 verkocht aan Wind Spray Maritime Inc., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 16-12-1997 herdoopt HEIMATLAND. 2003 verkocht aan OS-Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Sylvia", Gibraltar, in beheer bij HS Immobilien G.m.b.H. & Co. K.G., 11-2-2003 herdoopt SYLVIA. 11-1-2007 te Emden overgedragen aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Fehn Cartagena", Gibraltar, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt FEHN CARTAGENA. 3-2013 (e) verkocht aan BBC Project Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Gibraltar, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 25-9-2014 (e) verkocht aan Shipping Inside G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Lutz Jeske Kappeln, Duitsland, herdoopt HAITHABU. 24-9-2020 vlag: Cyprus (5BPJ5). 2024 verkocht voor sloop aan Fornæs Ship Recycling, Grenå, Denemarken. 24-9-2024 van Søby naar Grenå, 25-9-2024 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden. (Foto: Ruud Zegwaard, 17-5-2007 Kieler Kanaal).

BG BLUE, IMO 9964625 (NB-314), Container Feeder, 18.292 GT, 7.524 NT, 20.110 DWT, 1400 TEU. 15-6-2022 eerste staal gesneden, 11-5-2023 kiel gelegd, 29-8-2023 te water gelaten onder bouwnummer PENGLAI ZHONGBAI JINGLU JI0284(C), 29-1-2024 t/m 31-1-2024 proefvaart, 29-2-2024 opgeleverd door Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd. als BG BLUE aan Great Purus Two Ltd., Portugal (Madeira) (CQSH), in beheer bij Nordic Hamburg Shipping NHS G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en BG Freight Line B.V., Poortugaal en Rotterdam.

BG ORANGE, IMO 9964637 (NB-314), Container Feeder, 18.292 GT, 7.524 NT, 20.212 DWT, 1400 TEU. 28-9-2022 eerste staal gesneden, 6-12-2023 in aanbouw onder bouwnummer PENGLAI ZHONGBAI JINGLU JL0286(C), 12-12-2023 kiel gelegd, 28-4-2024 te water gelaten, 15-7-2024 opgeleverd door Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd. als BG ORANGE aan Great Purus Three Ltd., Portugal (Madeira) (CRYD), in beheer bij Nordic Hamburg Shipping NHS G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en BG Freight Line B.V., Poortugaal en Rotterdam.

BG RED, IMO 9976965 (NB-314), Container Feeder, 18.292 GT, 20.144 DWT, 1400 TEU. 31-10-2022 eerste staal gesneden, 11-5-2023 kiel gelegd, 28-19-2023 te water gelaten onder bouwnummer PENGLAI ZHONGBAI JINGLU JL0315(C), 26-4-2024 opgeleverd door Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd.



als BG RED aan Purus Marine Containership 4 UG & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQSK), in beheer bij Nordic Hamburg Shipping NHS G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en BG Freight Line B.V., Poortugaal en Rotterdam. (Foto: Riemer van Bolhuis, 25-7-2024. Merwehaven, Rotterdam).

BREADBOX XERUS, IMO 9034494 (NB-313), General Cargo Ship, 4-9-1991 te water gelaten als HUBERNA bij Schiffswerft & Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden (186) voor Reederei m.s. "Huberna" Andreas Schepers K.G. 30-12-1991 (e) opgeleverd als STAR aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Athene", Leer-Duitsland (DMYG), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. en Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 1992 in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 2.237 BRT, 1.074 NRT, 2.750 DWT. 82,50 (79,10) x 12,62 x 6,65 x 4,693 meter. 138 TEU. 11,5 kn. 1.495 EPK, 1.100 KW, 8 cyl, 4 tew, 240 x 240, Deutz SBV8M628, Motoren Werke Mannheim A.G., Mannheim. 1998 vlag: Portugal (Madeira) (CQZX). 8-2002 herdoopt WANI STAR. 2005 verkocht aan Sechste Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 2005 vlag: Gibraltar (ZDGW2), in beheer bij Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 4-2005 herdoopt ATHENE. 2006 verkocht aan Torso Rederi AB, 2006 vlag: Noorwegen (NIS) (LAHL6), in beheer bij Sunbay Management AS, 2006 herdoopt WINDSTAR. 8-7-2008 in beheer bij M Hannestad AS, Halden, Noorwegen. 7-2015 verkocht aan Wind Shipping AS, Noorwegen (NIS) (LAHL6), in beheer bij M. Hannestad AS, Halden, Noorwegen. 9-7-2021 vanaf Montrose op het Calandkanaal. 7-2021 verkocht aan Breadbox Xerus B.V., thuishaven Rotterdam, vlag Nederland, roepsein PDYT, in beheer bij 52 North Ship Management B.V., Rotterdam, 13-7-2021 (F) herdoopt BREADBOX XERUS. 17-7-2021 vertrokken van Rotterdam naar Viana do Castelo, 21-7-2021 ETA te Viana do Castelo. 14-12-2023 gearriveerd te Vlissingen. 5-1-2024 verkocht aan Xerus Shipping Ltd., Tuzla, Istanbul, vlag: Vanuatu, roepsein YJQN6, 11-1-2024 herdoopt XERUS. 26-6-2024 verkocht aan Palazzo Shiptrade S.A., Palau. 7-2024 herdoopt MASTRONIKOS II. 8-2024 verkocht aan D Trust Shipping Co., Athene, vlag: Griekenland (SVB5171).

CL NOGARO, IMO 9969493 (NB-314), General Cargo Ship, Eco Trader 3700, 1-2-2024 gedoopt CL NOGARO door Gina Swenters (Conti Lines) en te water gelaten onder bouwnummer GS YARD 241, 30-5-2024 geplande oplevering, 9-9-2024 met o.a. de sleepboot WATERPOORT te Delfzijl, 10-9-2024 van Delfzijl naar Noordseewerke Emden, in aanbouw voor Conti-Lines Coastal N.V., Antwerpen, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2.593 GT, 3.700 DWT. 749 kW, Mitsubishi S12R, 10 knopen.

CORAL RIGIDA, IMO 9212577 (NB-316), LPG/Ethylene gastanker, 23-3-1999 kiel gelegd, 17-7-1999 te water gelaten, 12-8-1999 ingeschreven in Ned. Scheepvaartregister als CORAL RIGIDA, 4-1-2000 opgeleverd (GL-94076) door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H117) aan Ocean Gas Beheer II, Rotterdam (PCFT), in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. 5.469 GT, 1.641 NT, 6.048 DWT. 107,92 (100,20) x 16,95 x 9,40 x 7,451 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 5.340 m<sup>3</sup>, 2 ladingpomp, totaal 800 ton/uur, 190 en 561 ton bunkers, verbruik 13 ton/dag, 15 kn. 5.712 EPK, 4.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 6S35MCE, Hudong Shipyard Diesel Engine Branch, Shanghai. 27-1-2000 te Nanjing, de 1e reis ging van Daesan, Korea naar Shanghai met ethyleen. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 14-2-2005 (e) verkocht aan Coral Rigida B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 9-2010 in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony

Veder Rederijzaken B.V. 17-4-2024 verkocht aan Tulsi Holdings Ltd., Majuro, vlag: Gabon (TRBR3), 4-2024 herdoopt TULSI. 25-6-2024 verkocht aan Mandalorian Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis (V4CJ6), in beheer bij Blue Rock Ship Management, Sharjah, United Arab Emirates, 6-2024 herdoopt ZEGNA.



ECO TREASURE, IMO 9938690 (NB-313), General Cargo Ship, 7.887 GT, 3.377 NT, 9.072 DWT, 25-10-2015 kiel gelegd als HINTE onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH107, 20-7-2024 geplande oplevering, 11-9-2024 opgeleverd als ECO TREASURE aan Hinte Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda en Briese Dry Cargo G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 132,78 (126,78) x 17,60 x 10,20 x 7,000 meter. Ruiminhoud 14.251.71 m3. 13 kn. 4.075 EPK, 2.999 kW, 6 cyl, 4 tew, 329 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 127 rpm., 05717 / F1 BV, Caterpillar Motoren GmbH Motoren G.m.b.H., Kiel NE-12-10-2022. (Foto: Briese Chartering).

EEMSHORN, IMO 9114696 (NB-249), 16-3-1995 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (301) als EEMSHORN aan C.V. C. Veninga & Zn., Delfzijl, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl. Roepsein PDYO. 2.735 GT, 1.587 NT, 4.268 DWT. 245 TEU. 12 kn. 1.499 kW, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 2001 in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 6-2006 verkocht aan Eurometal & Shipping N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Alternatif Shipping & Trading, Istanbul, 8-12-2006 te Amsterdam overgedragen en herdoopt EUROSTAR, roepsein PJVB. 7-2010 verkocht aan Powdermill Navigation Inc., Willemstad-N.A. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 25-8-2014 verkocht aan Athina P Shipping Inc., Piraeus, vlag: Liberia, roepsein D5GP3, in beheer bij Nearchos Shipmanagement Co., Piraeus, herdoopt ATHINA P. 9-2017 verkocht aan TC Majestic S.A., Istanbul, vlag: Panama (3EYC4), in beheer bij Genckaptan Denizcilik Gemi Acenteligi ve Kiralama Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt TC MAJESTIC. 5-7-2018 (e) verkocht aan Kadir Colak Shipping & Trading, Istanbul (Kadir Colak Denizcilik Turizm ve Ticaret A.S.), vlag: Vanuatu, roepsein YJWM4, in beheer bij Kamer Marine Denizcilik Ic. ve Dis Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 7-2018 herdoopt VERA ROSE. 8-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4HM6).

ESCAPE, IMO 9491501 (NB-280), containerschip, 3-6-2011 (e) te water gelaten door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd. onder bouwnummer Sainty Jiangdu 07STIG142, 29-12-2011 opgeleverd door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City als AKERDIJK aan Akerdijk Navigation Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, roepsein A8ZG5, 17.225 GT, 20.200 DWT, 1436 TEU. 21-12-2018 oprichting van m.s. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73414956. 2-2019 verkocht aan M.S. Escape Bewaarder B.V. te Harlingen, roepsein PBBU, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund CV, 2-2019 herdoopt ESCAPE. 6-4-2021 van Rotterdam naar Helsinki, 9-4-2021 ETA te Helsinki. 6-4-2021 om circa 21:00 uur op circa 9,5 mijl ten noorden van Vlieland problemen met de stuurinrichting opgelopen, GUARDIAN stand-by, 7-4-2021 om 02:30 uur maakte de GUARDIAN vast, MULTRATUG 29 van Den Helder naar de ESCAPE, vanwege het slechte weer maakte de MULTRATUG 29 niet vast en ging de verloren containers van de BALTIC TERN lokaliseren. 7-4-2021 toen het weer verbeterde vast gemaakt door de MULTRATUG 4, de MULTRATUG 18 stand-by. 8-4-2021 gearriveerd bij Damen Shipyards te Schiedam. 24-4-2021 naar de Maasvlakte. 26-4-2021 zonder machine verhaald van de Maasvlakte naar Schiedam met de sleepboten FAIRPLAY-24 en FAIRPLAY-21 (achter).



22-2-2023 tijdens een reis van Klaipeda naar Riga brak er in de Golf van Riga, op 10 mijl ZO van Kolka, brand uit in de machinekamer, toen het niet lukte de brand onder controle te krijgen besloot de kapitein om de bemanningsleden te evacueren, door de sleepboten STELLA (IMO 9389655) en ORION (IMO 9679775) naar Riga gesleept om te repareren, 18-3-2023 in de vaart. (Foto: Koos Goudriaan, 08-04-2021, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland).

### **Schip verlaten na brand - ESCAPE - Kust van Letland - 22 februari 2023**

#### Inleiding

In de nacht van 22 februari 2023 brak er brand uit in de schoorsteen van het Nederlandse containerschip Escape. De bemanning is deze brand gaan bestrijden. Na enige tijd viel de elektriciteitsvoorziening aan boord uit waardoor de brandbluspompen geen bluswater meer konden leveren. Aangezien de brand nog niet volledig geblust was en de bemanning geen brandbestrijdingsmiddelen meer tot haar beschikking had, heeft de kapitein van de Escape op dat moment opdracht gegeven het schip te verlaten.

#### Onderzoek

Omdat het schip geëvacueerd is, maar er geen slachtoffers zijn gevallen en de brand beperkt is gebleven tot de schoorsteen, is op grond van internationale regelgeving vast te stellen dat dit een scheepvaartongeval is onder de bepalingen van een ernstig scheepvaartongeval (serious marine casualty). Op basis van het Besluit Onderzoeksraad voor veiligheid, dat is gebaseerd op de Casualty Investigation Code van de International Maritime Organization (IMO) heeft de Onderzoeksraad mandaat om dit voorval te onderzoeken. Uit het uitgevoerde vooronderzoek heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid vastgesteld dat er lessen te leren zijn voor wat betreft de operaties op het schip. Op grond hiervan is besloten een verkort rapport op te stellen voor dit voorval. Dit verkort rapport beperkt zich tot de vermoedelijke oorzaak van de brand en de daaropvolgende brandbestrijding.

#### Toedracht

Op maandagavond 20 februari 2023 is het Nederlandse containerschip Escape vertrokken vanuit de haven van Klaipeda (Litouwen), met bestemming Riga (Letland). In de loop van de volgende ochtend, 21 februari, ontstonden er problemen met het thermische oliesysteem. Er waren fluctuaties in de druk van het dit systeem met als gevolg een 'automatic slowdown' van de hoofdmotor. Het probleem met de fluctuaties verergerde, waarbij de druk in het systeem daalde en de temperatuur opliep. De kapitein besloot in overleg met de hoofdwerktuigkundige om de hoofdmotor te stoppen en ten anker te gaan om het probleem in kaart te brengen en waar mogelijk op te lossen. Om 10.35 uur LT is de Escape ten anker gegaan ten noorden van Ventspils (Letland) in de ingang van de Baai van Riga.

Na een eerste onderzoek kwam de hoofdwerktuigkundige tot de conclusie dat het thermische oliesysteem vervuild was geraakt. Met de aanwezige testmiddelen kon hij niet met zekerheid vaststellen of de vervuiling door (koel)water of door brandstof (diesel) was veroorzaakt. Na overleg met de technische manager van de scheepsbeheerder werd door de hoofdwerktuigkundige besloten de thermische olie gedeeltelijk te vervangen met nieuwe, schone olie. Er was aan boord een beperkte voorraad beschikbaar die niet genoeg was om alle olie in het systeem te vervangen.

Ook werden de mogelijke bronnen van vervuiling – voor zover mogelijk – tijdelijk afgesloten van het thermische oliesysteem. Omdat de nog af te leggen afstand tot Riga niet groot meer was heeft de bemanning de hoofdmotor weer opgestart, waarbij de hoofdwerktuigkundige en de kapitein afspraken op lage belasting verder te varen. Hierdoor werd de temperatuur van de uitlaatgassen relatief laag gehouden met als doel het systeem uit te koken. Hierbij wordt het water gecontroleerd uit het systeem verdampt. Ondanks deze maatregel steeg de temperatuur van de thermische olie boven de 100°C en begon de druk weer te fluctueren.

Tijdens het verdere verloop van de reis waren er regelmatig machinekameralarmen, veroorzaakt door de hitte in het thermische oliesysteem. Hierbij zaten ook enkele brandalarmen die bij controle vals bleken te zijn. De bemanning nam aan dat door het opnieuw vullen en opstarten er wellicht wat thermische olie op een branddetectiesensor was gekomen die tot valse alarmering leidde.

Met het gereduceerde vermogen bereikte de Escape een snelheid van ongeveer 6,5 knopen. De verwachting was dat het schip het loodsstation bij Riga zou bereiken rond 06.00 uur de volgende dag (22 februari). Rond middernacht ging de kapitein van de brug om nog wat te rusten voor aankomst.

Verder had de hoofdwerktuigkundige de machinekamerbemanning te rusten gestuurd. Zelf was hij nog wel aanwezig. Even voor 01.00 uur ging het brandalarm weer af. De hoofdwerktuigkundige maakte een snelle ronde door de machinekamer en zag op dat moment geen brand. Dit gaf hij ook door aan de tweede stuurman op de brug. Niet veel later zag de hoofdwerktuigkundige dat er olie vanuit de schoorsteen de machinekamer in liep. Hij alarmeerde zijn machinekamerbemanning en begon de thermische olie af te tappen. De derde werktuigkundige waarschuwde de hoofdwerktuigkundige vervolgens dat er brand in de schoorsteen was uitgebroken. De hoofdmotor werd door het machinekamerpersoneel onmiddellijk gestopt. Al snel was duidelijk dat de brand te groot was om lokaal te bestrijden. Hierop besloot de hoofdwerktuigkundige om het CO<sub>2</sub>-blussysteem in de machinekamer te activeren. Hij controleerde of alle bemanningsleden, waarvan hij dacht dat ze in de machinekamer waren, de ruimte hadden verlaten. Ook de bootsman – die naar de machinekamer was gekomen om te assisteren bij de brandbestrijding – werd weggestuurd. Er werd door de hoofdwerktuigkundige niet gewacht tot alle bemanningsleden zich op het verzamelpunt hadden gemeld en waren geteld. De noodgenerator werd door een van de andere werktuigkundigen gestart en de ventilatiekleppen van de machinekamer werden door de sluitploeg gesloten. De ventilatiekleppen boven in de schoorsteen sloten niet, mogelijk als gevolg van schade door brand. Vervolgens activeerde de hoofdwerktuigkundige het CO<sub>2</sub>-systeem.

Ondertussen had de tweede stuurman de kapitein geïnformeerd. Deze kwam onmiddellijk naar de brug, hij gaf de tweede stuurman opdracht het algemeen alarm te geven. Ook werd vanaf de brug de kustwacht geïnformeerd. Alle bemanningsleden verzamelden zich en ze begonnen de brand van buitenaf te bestrijden. Zij koelden de schoorsteen van buiten af en ze blusten de door de hete olie ontstane kleine brandhaardjes buitenom de schoorsteen.

Door het gebruik van het CO<sub>2</sub>-blussysteem in de machinekamer, was voor de elektriciteitsvoorziening het starten van de noodgenerator in een andere ruimte noodzakelijk. Enige tijd later viel de elektriciteitsvoorziening aan boord toch uit. Daarmee viel het licht uit en stopte de brandbluspomp. Bovenin de schoorsteen waren nog steeds vlammen te zien.

Omdat verdere brandbestrijding niet langer mogelijk was, gaf de kapitein het bevel om het schip te verlaten. Alle bemanningsleden stapten in de vrijvalboot en verlieten het schip. Zij werden vervolgens aan boord genomen door een vrachtschip dat al onderweg was om te assisteren.

De Escape werd later door bergers op sleeptouw genomen en naar Riga versleept. Na aankomst bleek de dagtank van de noodgenerator nog vol brandstof te zijn, maar was het koelwaterpeil te laag. Nadat dit door de bergers was bijgevuld werd de noodgenerator opgestart. Na enige tijd stopte deze weer vanwege een te hoge temperatuur. De ventilatiekleppen voor de noodgenerator bleken gesloten. Vervolgens werd de ventilatie geopend en wederom koelwater bijgevuld. Na het nogmaals starten van de noodgenerator, bleef deze vervolgens zonder problemen draaien.

#### Onderzoeksbevindingen

X De brand aan boord van de Escape is ontstaan doordat tijdens het uitkoken van het systeem de temperatuur van de thermische olie te hoog was opgelopen. Met de daarbij vrijkomende waterdamp kwam thermische olie terecht op de hete uitlaatgassenpijp van de hoofdmotor.

\* Bij het activeren van het CO<sub>2</sub>-systeem werd, om tijd te winnen, de procedure niet gevolgd door de hoofdwerktuigkundige. Het systeem werd geactiveerd zonder overleg en toestemming van de kapitein. De voltallige bemanning is niet eerst verzameld om zeker te zijn dat iedereen aanwezig was.

\* De ventilatiekleppen van de noodgenerator stonden dicht, dit had als gevolg dat de noodgenerator onvoldoende geventileerd werd en te warm werd. Als gevolg hiervan is deze gestopt en viel de elektriciteitsvoorziening op het schip uit. (Onderzoeksraad voor Veiligheid/LK, 27-8-2024).

FLINTERDAM, IMO 9114725 (Z-125, 15-4-1995 te water gelaten, 16-5-1995 technische proefvaart, 18-5-1995 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (304) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterdam", Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3.177 GT, 1.744 NT, 4.506 DWT. 99,86 (92,95) x 13,63 x 7,20 x 5,630 meter. Brandmerk 6047 Z G 1995. Roepsein PECC. G 221.670 Cubic Feet, 6.212 m<sup>3</sup>, 252 TEU. 328 ton bunkers, verbruik 8 ton/dag. 13,2 kn. 3.263 EPK, 2.400 kW, 8 cyl, 4 tew, 280 x 300, Stork-Wärtsilä 8SW280, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle, 1995 B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (304) PECC. 1999 in beheer bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam. 2002 vlag: Nederlandse Antillen. 2002 in beheer Flinter Groningen B.V., Groningen. 28-6-2005 verkocht aan Maredam B.V., thuishaven Harlingen, in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 10-10-2005 nieuw brandmerk: 7410 Z G 2005. 2006 verkocht aan Hansa Chartering Ltd., Valletta-Malta (9HRQ8), 3-10-2006 te Tallinn herdoopt KADRI. 8-2007 verkocht aan HS Kadri OU, Valletta-Malta (9HRQ8), in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn. 22-12-2009 (e) in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn. 10-2-2010 (e) in beheer bij Hansa Shipping OU, Tallinn en Hansa Ship Management OU, Tallinn. 7-2024 vlag: Antigua and Barbuda (V2RE4).



FLINTERZIJL, IMO 9114737 (Z-145), 18-11-1995 te water gelaten, 2-1-1996 opgeleverd als FLINTERZIJL door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Westerbroek (305) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flinterzijl", Groningen (PECX), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3.177 GT, 1.744 NT, 4.512 DWT. 99,30 (92,95) x 13,63 x 7,20 x 5,163 meter. Brandmerk 6115 Z G 1995. 1 ruim, G 6.320 m<sup>3</sup>. 272 TEU. 39,15 en 290,5 ton bunkers, verbruik 10,25 ton/dag. 13,5 kn. 3.263 EPK, 2.400 kW, 8 cyl, 4 tew, 280 x 300, Stork-Werkspoor 8SW280 Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 1998 in beheer bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam. 2000 in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 24-6-2002 onder de vlag van Ned. Antillen gebracht, roepsein PJJQ, in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 7-2005 verkocht aan Marezijl B.V., Groningen, roepsein PECX, in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 25-5-2005 nieuw brandmerk: 7411 Z G 2005. 21-8-2006 verkocht aan Hansa Shipping OU, Valletta-Malta (9HQO8), in beheer bij Klip Marine Ship Management Ltd., Tallinn, Estland, 17-8-2006 te Tallinn overgedragen en herdoopt KAILI. 22-12-2009 in beheer bij Klip Marine Ship Management Ltd., Tallinn en Hansa Ship Management OU, Tallinn. 23-1-2010 in beheer bij Hansa Shipping OU, Tallinn en Hansa Ship Management OU, Tallinn. 8-2024 vlag: Antigua and Barbuda (V2RE3). (Foto: Riemer van Bolhuis, 23-6-2022, Kon. Wilhelminahaven Vlaardingen),

FRI WAVE, IMO 8915627 (NB-297), 25-11-1989 kiel gelegd, 12-5-1990 te water gelaten, 6-1990 opgeleverd door Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden (0185) als EMILY aan m.s. "Emily" Eicke Schifffahrts K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Wilfried Eicke. 2.190 BRT, 2.724 DWT, 138 TEU. 1992 thuishaven: Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda. 2007 verkocht aan Fri Wave Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJPA, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, 12-9-2007 (GL) herdoopt FRI WAVE. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2017 verkocht aan Kopervik Ship Invest AS, Kopervik, 3-7-2017 (mt) te Oest-Loega, Rusland, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6DF2, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik en Kopervik Ship Management Poland, Gdansk. 23-8-2019 verkocht aan Fri W Marine S.A., Bahamas (C6DF2), in beheer bij Kamer Marine Shipping Ltd. Sti. (Kamer Marine Denizcilik İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.), Istanbul, 8-2019 herdoopt FRI W. 31-8-2022 vlag: Barbados (8PC09). 8-2024 vlag: Tuvalu (T2BB6).

GOUWEBORG, IMO 9100152 (NB-237), 3-6-1994 te water, 7-7-1994 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf "Volharding" B.V., Foxhol (320) aan C.V. Scheepvaartonderneming Gouweborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2.769 GT, 4.140 DWT. 3.165 EPK, 2.330 kW, Stork-Wärtsilä, 6SWD280, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 12,5 kn. 8-7-1994 passage Helgoland naar Kasko, Finland. 12-7-1994 van Jacobstad, Finland naar Kasko. 14-7-1994 van Kasko naar Lübeck. 28-12-2000 verkocht aan W. Waller K.G., m.s. Preciosa, Hemmoor, thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2015 in beheer bij Lehmann Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck (Hans Lehmann K.G.), 23-8-2015 aan de Handelskade te Delfzijl, 24-8-2015 te Delfzijl herdoopt LEHMANN RUNNER. 16-6-2017 (mt) gearriveerd te Rotterdam.



6-2017 verkocht aan Barla Shipping & Trading Ltd., 20-6-2017 (mt) vlag Antigua and Barbuda, roepsein V2QS3, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti., Istanbul, 20-6-2017 (mt) te Rotterdam herdoopt DOGAN. 22-6-2017 van Rotterdam naar Gijon, 25-6-2017 ETA te Gijon. 29-6-2017 van Gijon naar Cagliari. 8-2024 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6473), 8-2024 herdoopt ENES D. (Foto: Teun van der Zee, 23-4-2017, Lloydkade, Rotterdam).



GREETJE, IMO 9969467 (NB-320), General Cargo Ship, Eco Freighter 3700, 2.545 GT, 3.718 GT, 9-2022 kiel gelegd onder bouwnummer GS YARD 238, 7-12-2023 zonder ceremonieel te water gelaten, 30-5-2024 (e) geplande oplevering, 30-11-2024 (e) nieuwe geplande oplevering, 5-4-2024 GS Yard B.V., KvK 58152083, failliet verklaard (F.18/24/103), de in aanbouw zijnde schepen vielen daar niet onder, 13-8-2024 van Waterhuizen naar Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 21-8-2024 op de dwarshelling Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 22-8-2024 verhaald van Delfzijl naar de Eemshaven, 28-8-2024 proefvaart op de Eems, 1-9-2024 van Delfzijl naar de Eemshaven met de Bijma sleepboten GRUNO IV (voor) en GRUNO III, 11-9-2024 (e) opgeleverd als GREETJE aan Scheepvaartonderneming Greetje B.V., Heerenveen (PHAV), in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen. (Foto: Frits Olinga, 1-9-2024).

HARNS, IMO 8511914 (NB-295) 18-1-1986 opgeleverd door Amels B.V., Makkum (402) als HARNS aan S.J. Switynk, Harlingen, in beheer bij B.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon", Delfzijl. 1.318 BRT, 1.613 DWT. 1994 verkocht aan Rederij m.v. "Marianne", Vreeswijk, Harlingen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon", herdoopt MARIANNE. 2-9-2003 in beheer bij Q-Shipping B.V., Ridderkerk. 2004 verkocht aan Société Metallurgique de l'Ouest Travaux Publics, thuishaven: Kingstown, vlag: St. Vincent & the Grenadines, herdoopt ANDRE-MICHEL 1. 24-4-2006 in beheer bij Arpa Shipping B.V., Roosendaal. 2007 in beheer bij Ship Management Services, Kherson, Oekraïne, 24-9-2007 (e) vlag: Malta. 2009 in beheer bij ABCRM Sarl., Nantes. 2011 verkocht aan Andre-Michel 1 Ltd., Nantes, vlag: Malta, in beheer bij ABCRM Sarl., Nantes. 5-6-2017 tijdens een reis van Kherson naar Sfax, (9-6-2017 ETA te Sfax, Tunesië), na passage van de Yavuz Sultan Selim Bridge in de Bosporus, problemen met de machine opgelopen, door de sleepboot KURTARMA 3 naar Buyukdere Anchorage gesleept, 6-6-2017 met de sleepboot KURTARMA 3 te Çayırbaşı. 9-6-2017 vertrokken naar Sfax. 15-6-2017 ETA te Sfax. 2-10-2021 van Fos sur Mer, opvarend op Canal du Mondragon-Donzère (Rhône) tegen een brug gevaren en de brug van het schip is daarbij totaal vernield, de loods overleefde dat niet. 1-2022 verkocht aan Inspektor Shipping Ltd., Palau (T8A3870), in beheer bij Marine Inspektor Ltd., Istanbul. 16-2-2021 van Fos sur Mer naar Tuzla met de sleepboot SEA LORD (IMO 8325119, ex ANNELIES), 25-2-2022 op Tuzla Anchorage. 27-2-2022 te Tuzla om te repareren. 4-2022 (e) herdoopt BMO RIVER. 11-4-2022 reserve onderdelen gearriveerd om de reparatie uit te voeren. 7-7-2022 proefvaart bij Tuzla en vertrokken naar Rostov-on-Don, Rusland, 17-7-2022 te Rostov-on-Don. 6-2-2023 in beheer bij Inspektor Marine Denizcilik Sanayi Ticaret Limited Sirketi, Istanbul. 20-8-2024 verkocht aan Imare Ltd., Palau (T8A3870), in beheer bij Lipsos Bulk Carriers Shipping AS (Lipsos Bulk Carriers Denizcilik ve Ticaret AS), Istanbul, herdoopt LBC OYKU.



ILSE K., IMO 9006320 (NB-312), 12-10-1992 kiel gelegd, 23-4-1993 te water gelaten, 30-9-1993 (GL) opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (407) als STADT WILHELMSHAVEN. 30-9-1993 herdoopt URSA. 28-5-1998 herdoopt SCORPIUS. 15-5-2000 herdoopt ILSE K. 12-2001 van W. Krohn Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. VII, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management G.m.b.H., Norderstedt. 2001 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, 22-1-2002 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum, roepsein PBEU. 2007 verkocht aan Merill Navigation Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Seagest S.r.l., Reggio Emilia, Italië, 25-11-2007 (GL) herdoopt ESTEILSE. 11-6-2010 (e) in beheer bij Shipfin S.A., Manno, Zwitserland. 28-10-2011 (e) verkocht aan Ladell Holdings S.A., Malta, roepsein 9HFV9, in beheer bij Shipfin S.A., Manno, Zwitserland, 13-11-2011 (GL) herdoopt ILSE. 12-12-2019 (e) verkocht aan Rivabulk Shipbrokers Ltd., Panama, roepsein 3FCY6, in beheer bij Regency Ship Management S.A., Istanbul, 6-12-2019 (F) herdoopt ELSE. 2023 verkocht aan TQ Trabzon Shipping Ltd., Malakal Harbor-Palau (T8A4520), in beheer bij TQ Ship Management Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, 3-11-2023 herdoopt TQ TRABZON. 6-7-2024 verkocht aan Nulera Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis (V4EG6), in beheer bij Kayali Shipping Ltd. Co., Majuro, 7-2024 herdoopt LOTUS. (Foto: Willem Koper, 24-8-2007).

IANA, IMO 1030375, General Cargo Ship, 2.999 GT, 4.900 DWT, 21-12-2020 kiel gelegd bij Damen Shiprepair Harlingen B.V. onder bouwnummer TB KAMPEN 371, 12-2024 geplande oplevering door Tecla Bodewes als IANA aan Iana Shipping B.V., Spijk (7-9-2023 ingeschreven KvK), in beheer bij Transtal Shipping B.V., Spijk.



IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-305), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. 2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM. 23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. 19-8-2023 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 28-8-2024 verkocht aan Chil 1 Shipping Lines Inc., vlag: Gambia (C5J280), in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, herdoopt CHIL 1.



JOHANNA ENGELINA, MMSI 244670013, ENI 03360047, 2717746. 27-11-1897 te water gelaten bij Borsius & v.d. Leye te Middelburg als DANIËL JACOBA in opdracht van Jan Hendrik te St. Annaland, genoemd naar zijn ouders Daniël Viergever en Jacoba de Vin. Tweemastklipper, 273 ton. 37,45 x 6,84 x 1,91 meter. 27-11-1897 eigendomsverklaring getekend, 1-12-1897 geregistreerd te Zierikzee.

Deze robuuste tweemastklipper werd destijds te water gelaten om vracht naar de Zeeuwse eilanden te vervoeren. De DANIËL JACOBA vervoerde bulkgoed zoals zand, mest, graan en andere landbouwproducten. Dit gebeurde uiteraard met behulp van alleen de zeilen; pas in de jaren dertig werd een motor ingebouwd. Al snel kwam Pieter Theunisse, broer van Pieterella Theunisse, als knecht aan boord. Pieterella is de vrouw van Jan Hendrik, zij trouwden op 13 januari 1898. Na een paar jaar voer hij als schipper op de Daniël Jacoba in de "beurt".

11-7-1904 Meetdatum, Meetplaats: Waspik, naam schip: DANIEL JACOBA. Waterverplaatsing: 282,819 ton, 37,44 x 6,50 meter.

En op 27 juli 1911 was Pieter Theunisse in staat om het schip te kopen. op voorwaarde dat Pieter de naam niet zou veranderen kreeg hij korting op de aankoopprijs. Al snel kwam Pieter Theunissen in contact met Jenneke Pieterman waar hij later mee trouwde. Uit dit huwelijk kwamen verschillende kinderen waarvan Jan en en zijn zus na het overlijden van hun vader in 1946 tot in de jaren zestig zijn blijven varen. Tijdens de oorlog heeft het schip gevaren tot eind 1944. Toen werd besloten het schip in een dode arm van de Waal, bij Haaften, met extreem hoog water droog te zetten. Hoewel het schip wel werd geconfisqueerd door de

Duitsers kregen ze het daar niet weg. Hierdoor bleef het schip gespaard en kon na de oorlog alweer snel met vracht gevaren worden.

Na een periode als overslagschip te hebben gewerkt, heeft ze nog een tijd als woonark gediend. Uiteindelijk is het schip verbouwd voor een carrière in de chartervaart. In die tijd kreeg zij ook haar huidige naam, vernoemd naar de moeders van de eigenaren. Passagiers in hutten: 33, dekpassagiers: 55.

4-4-1949 verkocht aan Wed. J. Pieterman-Theunisse, St. Annaland.

1949 verbouwd, de masten verwijderd en een 18 PK Deutz motor geplaatst met zijschroef.

1958 een 100 PK sterke D.A.F. motor ingebouwd, 336 ton laadvermogen.

31-7-1969 verkocht aan J.L. Theunisse, Dordrecht, herdoopt PIETER-T. 6-6-1973 verkocht aan S.C. van

Utrecht, Dordrecht, herdoopt JO-BA. 23-5-1977 verkocht aan M. Vos, Assendelft, herdoopt RITA. 11-11-

1977 verkocht aan A. de Jong, Gameren, herdoopt JOSÉ. 25-8-1981 verkocht aan Jelte Toxopeus,

Zaltbommel, herdoopt JOHANNA ENGELINA. 5-1988 motor geplaatst, 240 PK, G.M. 8V-71, NE-1962. 31-5-

1988 doorhaling teboekstelling. 1988 verkocht aan J. Toxopeus & A.P.P. Halsema, Zoutkamp. 1994 verkocht

aan J. Schoen, Enkhuizen. 1998 verkocht aan Laurens Sinaasappel, Amsterdam.

27-9-2024 tijdens een vaartocht met 24 opvarenden op de Waddenzee rond 13:00 uur water gemaakt,

lekgeslagen na een aanvaring met een object in zee. De opvarenden, waaronder 21 kinderen, moesten gered

worden, de KNRM reddingboot ARIE VISSER van Terschelling evacueerde de 26 opvarenden, twee

bemanningsleden bleven aan boord. Twee bergingsvaartuigen van rederij Noordgat brachten pompen aan

boord waarmee ze het schip varende in Harlingen konden afleveren bij een reparatiedok. (Info:

johannaengelina.nl e.v.a. Foto: Zeilende Schepen).



LADY CLAUDIA, IMO 9201798 (NB-168), 2-12-1999 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (904) aan

C.V. m.s. "Claudia", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barend's Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 4.235

GT. 15-1-2007 tijdens een reis van Tornio, Finland naar Westdorpe via Terneuzen is t.h.v. Den Helder in

slecht weer de lading gaan schuiven, Harwich binnengelopen om de lading te laten stuwen door het

Nederlandse kraanbedrijf Mammoet. 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij C-Schepen B.V., in

beheer bij Wijnne & Barend's Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 9-2010 herdoopt LADY CLAUDIA. 17-

9-2024 van Damietta naar Birkenhead, 30-9-2024 ETA te Birkenhead. 18-9-2024 de havenautoriteiten van

Agia Galini, Paleochora en Chora Sfakion werden geïnformeerd over de redding van migranten op een boot

door de LADY CLAUDIA en het vrachtschip ELIM COURAGE op 36 mijl ten zuiden van Gavdos, Griekenland.

Ze namen in totaal 22 mensen aan boord, allemaal Soedanese staatsburgers, en voeren naar de ankerplaats

van de haven van Paleochora, waar de migranten werden overgebracht naar een patrouilleboot. Ze werden

veilig vervoerd naar de Tigani-haven van Paleochora, Kreta en van daaruit naar een ontvangstruimte in Agia

Chania, Kreta. Een voorlopig onderzoek werd uitgevoerd door de Centrale Havenautoriteit van Chania, terwijl

de boot in beslag werd genomen. (Info: VT). 25-9-2024 van Algeciras naar Birkenhead, 30-9-2024 ETA te

Birkenhead. (Foto: Marcel Coster, 12-7-2012, op het Noordzeekanaal van Amsterdam naar Sassnitz).

LADY NOLA, IMO 9243863 (NB-318), 29-9-2000 besteld bij Niestern Sander B.V., Delfzijl (909), 11-1-2002

gedoopt NOLA door mevr. B.M.V. Brakel-Uiterwaal en te water gelaten, 13-2-2002 proefvaart vanuit Delfzijl,

15-2-2002 proefvaart en opgeleverd aan C.V. Timberfleet, Delfzijl, in beheer bij Wijnne en Barends'

Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. Op de 1e reis vertrokken naar het Vänermeer, Zweden om hout te laden voor Amsterdam. 1.978 GT, 14-2-2005 vastgelopen in het Kieler Kanaal, na 3 uur vlot gebracht met behulp van een sleepboot uit Kiel, 27-10-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij Timberfleet II B.V., Delfzijl, in beheer Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 28-9-2009 (e) herdoopt LADY NOLA. 30-8-2019 tijdens een reis van Le Legue naar Fowey. met 2.800 ton China-clay, om 22.20 uur voor de haven van Fowey, Cornwall op rotsen gelopen, de havensleepboot MORGAWR en de Fowey Pilot Boat waren ter plaatse, 31-8-2019 bij hoog water vlot gekomen naar de dokken van Fowey gebracht voor een onderwatersinspectie. 1-2023 verkocht aan Port of Wisbech Holdings Ltd., 11-1-2023 (vt) gearriveerd te Riga, Letland. 18-1-2023 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts en Nevis, roepsein V4YP4, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn, 18-1-2023 (F) herdoopt BALTIC ARROW. 25-6-2024 op de rivier de Nene bij Wisbech, Verenigd Koninkrijk, door de lage waterstand aan de grond gevaren en dwars in het vaarwater gekomen, dezelfde dag bij hoog water met behulp van o.a. de sleepboot FENLANDER vlot gebracht.

### **NTSB-rapport over grondingsincident**

De 'Baltic Arrow' raakte vast in een rivieroever toen de loods probeerde zijn positie te corrigeren terwijl het zich voorbereidde om de haven binnen te varen, zo hebben maritieme onderzoekers van de Marine Accident Investigation Branch (MAIB) ontdekt. Het schip, onderweg van Riga naar Wisbech in Cambridgeshire met een lading hout, kwam op 25 juni om 08:49 uur BST vast te zitten in de rivier de Nene met een snelheid van zes knopen, waarbij de achtersteven door het vloed op de oostelijke oever werd geduwd, waardoor het schip over de rivier werd geklemd. Om 08:14 uur passeerde het de Cross Keys-draaibrug op de Nene, waardoor de snelheid werd verminderd ter voorbereiding op de aanlegmanoeuvre in de haven van Wisbech. Een van de twee loodsen aan boord merkte dat het schip iets aan bakboord van de geplande koers lag en probeerde zijn positie te corrigeren, maar de boeg zwaaide snel naar stuurboord. Het schip werd 11 uur later met sleepbootassistentie weer vlot getrokken door de havenautoriteit van Wisbech. De MAIB heeft aanbevolen om de geschiktheid van het schip voor doorvaarten van en naar de haven van Wisbech te beoordelen. De haven van Wisbech verklaarde dat alle ligplaatsen in de haven van Wisbech NAABSA-ligplaatsen waren, wat staat voor 'niet altijd drijvend maar veilig aan de grond', dus technisch gezien lopen alle schepen aan de grond terwijl ze hier afgemeerd liggen tijdens laag water. Het MAIB-rapport zei dat de loods zich er niet van bewust was dat ze het schip te veel hadden gecorrigeerd totdat het te laat was, en dat het twee uur lang sturen ervan mogelijk tot een concentratieverlies heeft geleid. Het brugteam van het schip communiceerde niet effectief en er waren onvoldoende maatregelen genomen om te voorkomen dat het incident zich opnieuw zou voordoen nadat de 'Baltic Express', een zusterschip, in februari 2023 ook aan de grond liep. De havenautoriteit van Wisbech heeft een onafhankelijk onderzoek naar het incident gelast, evenals een beoordeling van de geschiktheid van doorvaarten van en naar de haven van Wisbech. Galleywood Shipping (Baltic Arrow) Ltd heeft ook overwogen om een extra wachter op de brug aan te stellen en de roercapaciteiten van het schip te herzien. (VT, Timsen, 26-9-2024).

LIDAN, IMO 9924730 (NB-318), General Cargo, 2.950 GT, 5.800 DWT, 16-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 463, 28-6-2024 te water gelaten, 20-9-2024 vanaf de werf te Delfzijl met de WATERLELIE en GRUNO IV, 23-9-2024 de eerste proefvaart met thuishaven Delfzijl, vlag: Nederland (PIEG, 24-9-2024 proefvaart, 27-9-2024 (BV) opgeleverd als LIDAN aan Erik Thun AB, Lidköping, na de overdracht onder de vlag van Faeröe Islands gebracht, roepsein OZ2218. De eerste van de nieuwe Trollmax-serie. 1-10-2024 vertrokken van Delfzijl, 2-10-2024 te Wilhelmshaven.



MAERSK STEPNIKA, IMO 9352004 (NB-310), besteld door P&O Nedlloyd B.V. (Blue Star Ship Management B.V.) bij Hyundai H.I. Co. Ltd. onder bouwnummer 1840, aanvankelijk vlag: Liberia, 2007 vlag: Cyprus, 16-10-2007 kiel gelegd, 28-12-2007 te water gelaten, 30-1-2008 proefvaart, 19-2-2008 opgeleverd aan Maersk B.V., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam, roepsein PHNH, 91.427 GT, 102.367 DWT, 8750 TEU, 68.640 kW, B&W 12K98ME, 3-6-2008 in de Europahaven gedoopt MAERSK STEPNIKA door mevr. Ann Poggio, 4-6-2008 vertrokken naar zee, 3-8-2010 (e) in beheer bij A.P. Møller Singapore Pte. Ltd., Singapore, 8-2010 Deens (DIS) roepsein OZDL2 afgegeven, 29-11-2010 onder Deense vlag (DIS) gebracht. 23-7-2023 verkocht aan Maersk Shipping Hong Kong Ltd., 29-7-2023 vlag: Hong Kong, China (VRVM4), in beheer bij Mærsk A/S, Kopenhagen. (Foto: Teun van der Zee, 4-6-2008, Beerkanaal).

### Onderzoekingen

Werkzaamheden om een schip te identificeren dat verantwoordelijk is voor farmaceutische flessen die aanspoelen langs de oostkust van Zuid-Afrika, van Gqeberha tot nabijgelegen noordoostelijke steden aan de kustlijn van de Indische Oceaan, werden actief onderzocht door de South African Maritime Safety Authority (SAMSA). Voor identificatie, analyse en veilige verwijdering van de farmaceutische producten zei SAMSA dat het werkte via een Incident Management Systems (IMS)-commissie, waarbij onder andere het Department of Forestry, Fisheries and Environment, South African Police Service (SAPS), Eastern Cape Disaster Management en de South African Health Regulatory Authority (SAHPRA) betrokken waren. Aan de Sunshine Coast in Zuid-Afrika werden de afgelopen week massaal medicinale producten verzameld, nadat verschillende vrachtschepen die dit deel van de Indische Oceaan doorkruisten, in totaal bijna 200 containers verloren in ongeveer acht weken sinds juli 2024 van de CMA CGM BENJAMIN FRANKLIN, CMA CGM BELEM, MAERSK STEPNIKA, RIO GRANDE EXPRESS en MSC ANTONIA. Naast het opsporen van het specifieke schip waarop de zending farmaceutische producten mogelijk is gevallen, hield de SAMSA ook nauwlettend toezicht op de kustlijn in samenwerking met lokale autoriteiten om eventuele andere containers of goederen die aan land zouden kunnen spoelen, te traceren. De SAMSA was op de hoogte van de container die aan land was gespoeld op de oostkust nabij Port St Johns en is geïnformeerd over farmaceutische flessen met pillen die sinds 9 september aan land zijn gespoeld in de gebieden Port Alfred, Kenton, Cannon Rocks en Boknes. Er zijn inspanningen gaande om eventuele gevaren die zich kunnen voordoen, te monitoren en aan te pakken. SAMSA was momenteel bezig om het schip te identificeren dat verantwoordelijk was voor de farmaceutische flessen die aan land waren gespoeld. De eigenaren van de schepen werkten volledig mee met SAMSA en andere relevante autoriteiten en hebben zich ertoe verbonden om schoonmaakoperaties langs de kustlijn uit te voeren als er besmetting of verder verlies van lading zou optreden.

MARIETJE NORA, IMO 9481609 (NB-246), aanvankelijk MARIETJE BENITA, 31-10-2013 sectie van het achterschip op de helling gereden, in aanbouw als MARIETJE ASTRID, 6-2-2015 om 14:30 uur gedoopt MARIETJE NORA door Astrid Roggen (partner van mede-eigenaar Martijn Danser) en te water gelaten bij Barkmeijer Shipyards B.V., Stroobos onder bouwnummer 322, in aanbouw voor de familie H.J. Danser uit Delfzijl, 6-2015 geplande oplevering, 25-2-2015 vertrokken van de werf naar Velsen met de sleepboten WATERPOORT en de WATERLELIE, 25-2-2015 passage Lelystad naar Velsen, 27-2-2015 met de sleepboot WATERMAN naar Velsen naar Harlingen om afgebouwd te worden, 23-6-2015 aanvang proefvaart vanuit Harlingen, 24-6-2015 te Delfzijl, roepsein PDAS, 25-6-2015 verhaald te Delfzijl, 1-7-2015 naar Emden, 2-7-2015 van Emden naar Delfzijl, 3-7-2015 proefvaart op de Eems, 10-7-2015 opgeleverd aan C.V. Danser van Gent M.N., Delfzijl, in beheer bij C.V. Danser Shipping, Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5.998 GT, 8.999 DWT. 136,10 (130,23) x 15,20 x 9,50 x 6,880 meter. 2.999 kW, B&W-M.A.N. 9L27/38. 14 kn. 27-4-2018 vertrokken van Frederikshavn naar Ravenna. 12-5-2018 in de Ionian Sea schade opgelopen en moest weggesleept worden, 12-5-2018 gearriveerd te Corfu. 20-5-2018 van Corfu naar Ravenna, 21-5-2018 te Ravenna. 9-2024 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

MARINE HERO, IMO 1032945, Chemical/Oil Products Tanker, 4.903 GT, 7.990 DWT, 18-9-2024 opgeleverd door Zhejiang Shenzhou (SZ21079) als MARINE HERO aan Hero Tankers Pte. Ltd., Singapore (9V9843), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore en VITOL, Rotterdam en Genève, Zwitserland.

MB HUMBER, IMO 8914295, 18-3-1991 kiel gelegd, (Z-95), 18-3-1991 kiel gelegd, 14-7-1991 te water gelaten, 4-12-1991 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit" (283) als MB HUMBER aan C.F. Ahrenkiel (I.O.M.) Ltd., Monrovia, in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd. 2.373 BRT, 1.434 NRT, 4.250 DWT, 96 TEU, 2.175 EPK, 1.600 kW, Caterpillar 3606 TA. 12 kn. 1996 in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Rotterdam) B.V. 1997 verkocht aan Amoy Enterprises Ltd., Ierland, 3-6-1997 bij Scheepswerf "Reimerswaal" B.V. te Hansweert herdoopt ARKLOW FORTUNE. 2004 verkocht aan Invermore Shipping Ltd., Ierland, in beheer bij Arklow Shipping ULC. 2005 verkocht aan Misje Bulk AS, Bahamas, in beheer bij Misje Rederi AS, Bergen, 21-2-2005 herdoopt BIMI. 1-3-2014 varend vanaf Brunsbüttel om 06:30 uur op Medem Roads bij Cuxhaven in aanvaring gekomen met de hopperzuiger BARENT ZANEN, de BIMI is door de sleepboten TAUCHER O. WULF 3 en TAUCHER O. WULF naar Sea Bath Bridge in Cuxhaven gesleept, stand-by door de loodsboot NÜBBEL en reddingboot HERMANN HELMS, 5-3-2014 naar Bredo Yard voor reparatie, de BARENT ZANEN keerde terug naar Cuxhaven. 2016 vlag: Noorwegen (NIS) (LAXO7). 9-2024 verkocht aan Worldtrans Shipping Ltd., Constanta, vlag: Guinee-Bissau (J5AR8), herdoopt NOUR 1.

MEES, MMSI 245587000 (NB-319), PHMN, loodstender M-klasse, 8-7-2024 proefvaart, 16-7-2024 opgeleverd door Next Generation Shipyards, Lauwersoog aan Nederlands Loodswezen. 18-9-2024 te IJmuiden gedoopt MEES door Annemiek Vooijs (weduwe van overleden stuurman Arnaud) en haar kinderen Guus en Anna.



MERWEZOON, IMO 9195896 (NB-246), aanvankelijk i.a. als MERWESTROOM, casco gebouwd bij Santierul Naval Damen Galati S.A., Galatz (Roemenië) (965), afgebouwd te Hoogezand, 20-4-2001 vertrokken van de werf te Hoogezand naar Delfzijl, 22-4-2001 uitdokken, 25-4-2001 proefvaart vanaf Delfzijl, 27-4-2001 te Delfzijl opgeleverd door Damen Shipyard Hoogezand B.V. (755) aan "Merwezoon" B.V., Werkendam (PBBX) (Rederij Chr. Kornet & Zn., Werkendam), in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 2.999 GT. Ruiminhoud 6.173 m<sup>3</sup>, 224 TEU, 95,16 (90,25) x 13,17 x 7,17 x 6,190 meter, 2.200 kW, MaK 8M25, 12 kn. 27-4-2001 vertrokken van Delfzijl op de 1e reis. 17-6-2007 gearriveerd te Sluiskil, 6-2007 verkocht aan Vaagebulk III KS, thuishaven Ridderkerk, in beheer bij Rederij Chr. Kornet & Zonen B.V., Werkendam en Vaage Ship Management AS, Bergen, 21-6-2007 te Sluiskil herdoopt INGUNN. 21-6-2007 vertrokken van Sluiskil naar Rotterdam. 7-3-2011 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen. 18-4-2018 van Hull naar Stettin, 21-4-2018 (mt) aankomst te Stettin, Polen. 5-2018 in bare-boat bij Inter Caribbean Shipping Ltd., Trinidad & Tobago, 9-5-2018 herdoopt ISC TRITON. 24-5-2018 (vt) vlag: Bahamas, roepsein C6DY5, in beheer bij Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven en Vaage Ship Management AS, Bergen. 20- - in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen. 9-2024 vlag: Bahamas (C6DY5), herdoopt REBECCA. (Foto: Jan Verhoog, 27-3-2013).

NORBRIT VRIES, IMO 7813925 (NB-318), 12-7-1979 te water, 2-10-1979 opgeleverd door Cochrane Shipbuilders Ltd., Selby (108) als BOSTON SEA LANCE aan Boston Deep Sea Fisheries Ltd., Hull-U.K. 696/1.463 BRT. 1983 verkocht aan Norbrit Vries B.V., Rotterdam (PGHQ), in beheer bij Erhardt & Dekkers B.V., Rotterdam, 11-1983 onder Nederlandse vlag gebracht en herdoopt NORBRIT VRIES. 1986 verkocht aan Santa Monica Ltd., 12-1986 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Central Shipping Services Ltd., Melton Mowbray, U.K. 1988 verkocht aan Sunset Shipping Co., Nassau-Bahamas, in beheer bij Central Shipping Services Ltd., herdoopt FENLAND. 1989 in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 1991 in beheer bij H&G Transport B.V., Beverwijk. 2005 verkocht aan JSC Arcticservice, Murmansk-Rusland. 24-8-2006 in beheer bij West Coast Frozen Fish S.A., Las Palmas de Gran Canaria. 2007 verkocht aan Saly Shipping Co. S.A., Panama, 11-6-2007 (e) herdoopt SALY REEFER. 3-11-2008 (e) verkocht aan onbekende eigenaar, vlag: Comoros (D6EU2). 5-2009 (e) verkocht aan Fishing & Cargo Service S.A., Panama, vlag: Comoros, in beheer bij West Coast Frozen Fish S.A., Las Palmas de Gran Canaria. 12-2018 vlag: Moldavië (ER2723). 22-11-2021 (F) vlag: Kameroen (TJMC779). 5-2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 13-5-2024 van Banjul, Gambia naar Aliğa, 7-6-2024 op Aliğa Anchorage. 13-6-2024 (e) te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

PAPHOS, IMO 9057226 (NB-218), 1992 opgeleverd door Severnav S.A., Turnu Severin (8201) als PAPHOS aan Ocean Monitor Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, 2.058 GT. 1995 verkocht aan V.o.F. Paphos, Harlingen, in beheer bij E.P. Shipping & Trading B.V. 1999 verkocht aan Rederij v.d. Meijden C.V., Arkel, herdoopt FIDUCIA. 2005 verkocht aan Halten AS, Kverva, Noorwegen, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Berge Rederi, 9-5-2005 (e) herdoopt HALTEN. 2008 verkocht aan Halten A/S, Antigua and Barbuda, in beheer bij Ulvan Personal A/S, Trondheim, 2008 herdoopt FEED HALTEN. 7-5-2024 verkocht aan Rix-

Voyager Shipping Ltd., Liberia (5LQR8), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt RIX EIRA. 8-2024 vlag: Letland (YLSJ).



PERFORMER, IMO 9376452 (NB-226), 5-10-2007 te water gelaten bij Peters Shipyard B.V., Kampen onder bouwnummer 812, 4.057 GT, roepsein PHLV, 2-11-2007 proefvaart vanaf Harlingen, 16-11-2007 verhaald van Shipdock B.V. naar de ligplaats te Harlingen, 17-11-2007 opgeleverd als CFL PERFORMER aan B.V. Scheepvaartonderneming CFL Performer, Groningen, in beheer Canada Feeder Lines B.V., Groningen, CFL Shipmanagement B.V., Utrecht en Saltra Chartering & Agencies B.V., Rhooen. 1-10-2012 gearriveerd in de St. Laurens haven, Botlek, 1-10-2012 om 20:15 uur verhaald naar de Europoort, Calandsteiger 3, 2-10-2012 in technisch beheer bij UniSea Shipmanagement, Sneek en herdoopt PERFORMER, 2-10-2012 vertrokken naar zee. 22-3-2013 (e) in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 11-2015 (e) in beheer bij Bojen Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland en Vertom UCS Holding B.V., Rhooen voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen. 2015 thuishaven: Rotterdam. 27-9-2024 (e) verkocht aan Hansa Shipping OÜ, Tallinn, vlag: Antigua and Barbuda (V2RE6), herdoopt KATRE. (Foto: R.P. van de Wetering, 15-08-2021).

RADEPLEIN, IMO 9184706 (NB-320), 1-4-1999 te water gelaten te Kootstertille, afgebouwd bij Scheepswerf Bijlsma te Lemmer, 17-5-1999 van Lemmer naar Shipdock te Amsterdam gesleept, 5-1999 proefvaart vanuit IJmuiden, 28-5-1999 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (323) als RADEPLEIN aan C.V. Scheepvaartonderneming "Radeplein", Groningen (PEBQ), in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. 28-1-2004 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 24-5-2004 verkocht aan Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Santa Helena", vlag: Antigua and Barbuda, (V2OR6) in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 24-5-2004 te Vlaardingen overgedragen, herdoopt ARNARNES. 1-2005 in beheer bij Santa Helena Schiffahrtsgesell.m.b.H & Co. K.G., Haren/Ems. 7-9-2005 te Vlissingen geïnspecteerd en 16 gebreken gevonden, na 2 dagen sleutelen was het in orde. 8-2006 verkocht aan Nordica Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Bochum", St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 8-8-2006 (GL) herdoopt A.S. AFRICA. 27-8-2008 (GL) herdoopt OXL SCOUT. 24-8-2009 (GL) herdoopt SCOUT. 31-5-2010 in beheer bij Held Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 3-2019 verkocht aan M.S. "Scout" G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua & Barbuda (V2OR6), in beheer bij Held Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 6-6-2024 verkocht aan Caribbean Shipping Ltd., 7-2024 vlag: Antigua and Barbuda (V2OR6), 19-7-2024 herdoopt PIONEER. 5-8-2024 in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd. en Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda.

REGGEBORG 9074925 (NB-220), 29-9-1994 gearriveerd bij Wilton-Fijenoord te Schiedam voor de afbouw, 2-12-1994 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V. (1021) als REGGEBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Reggeborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 4-12-1994 herdoopt LEVANT ELBE voor charter bij Baltic Levant Line. 5-9-1996 herdoopt REGGEBORG. 24-8-1998 in charter Compagnie Generale Maritime (CGM), niet herdoopt (dienst tussen Bordeaux, Le Havre, Zeebrugge en Felixstowe). 30-5-2000 herdoopt CMA CGM GASCOGNE. 28-12-2001 ingebracht bij Wagenborg Rederij B.V., Delfzijl, 28-11-2002 herdoopt GASCOGNE. 7-12-2004 herdoopt REGGEBORG. 27-2-2009 vanaf Rotterdam te Delfzijl gearriveerd en opgelegd. 25-8-2010 verkocht aan Livestock Shipping Co. Ltd., Majuro-Marshall Islands \*V7UT5), in beheer bij Korkyra Shipping Ltd., Korcula, Kroatië, 25-8-2010 te Delfzijl herdoopt PEARL OF PARA. 12-11-2010 verhaald van Doklocatie naar de Handelskade te Delfzijl voor bunkeren enz., 21-11-2010 vertrokken naar China voor ombouw tot veetransportschip. 9-6-2014 (e) verkocht aan Niuyang Express Pte. Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Korkyra Shipping Ltd., Korcula, Kroatië, 6-2014 herdoopt NIUYANG EXPRESS.



6-2014 (e) verkocht aan Ruchira Ships Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Korkyra Shipping Ltd., Korcula, Kroatië. 2015 herdoopt OCEAN UTE. 13-12-2017 in beheer bij Wellard Ships Pte. Ltd. en Welltech Marine Pte. Ltd. 22-8-2022 verkocht aan Niuyang Express Pte. Ltd., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Korkyra Shipping Ltd. 9-2024 verkocht aan Bassem Dabbah Shipping Inc., Majuro-Marshall Islands, in beheer bij Korkyra Shipping D.O.O., 9-2024 herdoopt ELSALIH. (Foto: Teun van der Zee).



RIJN CONFIDENCE, IMO 9635248 (NB-250), bulkcarrier, 7-8-2012 kiel gelegd, 5-12-2012 te water gelaten, 27-6-2013 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Company. Ltd. (5755) als SKM AMBITION aan SKM Shipping S.A., Panama, in beheer bij Fairmont Shipping (Canada) Ltd., Vancouver, BC. 21.203 GT, 11.419 NT, 33.328 DWT. 6.000 kW, 6 cyl, 2 tew, 450 x 1840, 116 rpm., Kobe Diesel Co. Ltd. 5-4-2017 (e) verkocht aan Paionia Park Shipping Pte. Ltd., 4-2017 vlag: Singapore, in beheer bij Hanseatic Chartering Ltd. en Bernhard Schulte Shipmanagement India Private Limited, Mumbai, 4-2017 herdoopt PPS AMBITION. 23-5-2018 verkocht aan Rijn Shipping Ltd., Madiera-Portugal (MAR) CQAG6, in beheer bij Orient Shipping Rotterdam B.V., Capelle a/d IJssel en Hellas Confidence Shipmanagement S.A. Athene, 5-2018 herdoopt RIJN CONFIDENCE. 30-9-2014 vertrokken van Belfast, 2-10-2024 gearriveerd Bristol's Royal Edward Dock, na aankomst brak er brand uit in de lading metaalschroot, 60 brandweerlieden met specialistische apparatuur en 11 brandweerwagens bestreden de brand die rond lunchtijd uitbrak, er zijn geen gewonden gemeld, de bemanningen van de Avon Fire and Rescue Service bleven 's middags ter plaatse, er is een waarschuwing afgegeven voor mensen om het gebied te vermijden terwijl de brand werd geblust. Zodra is

bevestigd dat het schip veilig is, werd er een onderzoek gestart naar de oorzaak van de brand. (Foto: Avon Fire and Rescue Service, 2-10-2024).



SHELDEDIJK, IMO 9163609 (NB-252), 6-5-1998 proefvaart, 9-5-1998 te Amsterdam opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (317) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Scheldedijk", Groningen, in beheer bij Navigia Shipping B.V., Groningen, 2.599 GT. 1998 herdoopt BATAVIER VII. 1999 herdoopt SCHELDEDIJK. 1999 herdoopt BATAVIER IX. 2000 herdoopt SCHELDEDIJK. 7-2004 verkocht aan A. Wieczorek Schiffahrt Verwaltung G.m.b.H., Hamburg, ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. "Georg Mitchell" B.V., Rotterdam, roepsein PGAJ, (M.S. "George Mitchell" Reederei G.m.b.H. & Co. K.G.), 29-7-2004 herdoopt GEORG MITCHELL. 30-7-2004 gearriveerd in de Europoort. 19-10-2004 (e) in beheer bij Capability B.V., Rotterdam. 3-4-2006 (e) onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2BS9, in beheer bij A. Wieczorek Schiffahrt Verwaltung G.m.b.H., Hamburg. 11-2008 verkocht aan K/S Difko Cursu, Antigua & Barbuda, in beheer bij Echoship Holding A.p.S., Svendborg en Transnautic Ship Management, Tallinn, 11-2008 herdoopt SISU CURSU. 7-3-2013 (e) verkocht aan Mag Excellence Inc., 3-2013 vlag: St. Kitts Nevis, roepsein V4SC2, in beheer bij Mag Container Lines Co. LLC., 3-4-2013 herdoopt MAG EXCELLENCE. 8-2013 (e) verkocht aan onbekende koper, vlag: St. Kitts Nevis, herdoopt TUNC. 2013 verkocht voor sloop te Aliğa, Turkije, 2013 de sloopreis gemaakt onder de naam TUNC, vlag: St. Kitts Nevis, 14-8-2013 gearriveerd te Aliğa. 21-8-2013 (e) verkocht aan Themis Maritime Ltd., Sierra Leone, roepsein 9LD2546. 10-2013 herdoopt SELINAY S. 6-2014 (e) verkocht aan S Shipping Ltd., Panama, roepsein 3FHS6, in beheer bij Seahorse Shipping & Engineering Co. Ltd. (Seahorse Denizcilik ve Muhendislik Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul. 9-11-2018 (e) verkocht Maria Moon Shipping Ltd., Panama, roepsein 3FHS6, in beheer bij Sealife Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, 6-12-2018 herdoopt MARIA DISCOVERY. 21-9-2020 verkocht aan Al Kanan Saa, Panama, in beheer bij International Management Co. 27-5-2024 verkocht aan High Waves Shipping Corp., Basrah, Irak, vlag: Comoros (D6A3533), herdoopt KARAM. (Foto: Teun van der Zee, 1998).

SKY DOLPHIN, IMO 1029039, General Cargo Ship, CF 3850, 2,545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559053, 3-2025 geplande oplevering aan Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal. 89,70 (84,97) x 12,50 meter. Seaway Ships B.V., is opgericht in april 2024. De besloten vennootschap Seaway Ships B.V. is gevestigd te Rotterdam en is actief in de branche Holdings (geen financiële). Het bedrijf is bij de kamer van koophandel geregistreerd onder kvk nummer 93624883 en is gelegen in Waalhaven in de gemeente Rotterdam. Bij Seaway Ships B.V. is 1 persoon werkzaam.

SKY EAGLE, IMO 1029015, General Cargo Ship, CF 3850, 2,545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559051, 3-2025 geplande oplevering aan Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal. 89,70 (84,97) x 12,50 meter.

SKY FALCON, IMO 1029027, General Cargo Ship, CF 3850, 2,545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559052, 2-2025 geplande oplevering aan Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal. 89,70 (84,97) x 12,50 meter.



SKY LBS, IMO 1029003, General Cargo Ship, CF 3850, 2,545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559050, 10-9-2024 te water gelaten, 12-2024 geplande oplevering aan Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal. 89,70 (84,97) x 12,50 meter.

SKY STR, IMO 9976317, General Cargo Ship, 3.339 GT, 5.100 DWT, 24-6-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS YICHANG 559102, 30-10-2024 geplande oplevering aan Damen Shipyards Gorinchem voor Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul), thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (CQ2292). 86,60 (84,15) x 15,20 meter.

SKY WISH, IMO 9976305, General Cargo Ship, 3.250 GT, 5.100 DWT, 26-5-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS YICHANG 559101 voor ESMI SPV 8 Ltd., 25-9-2024 opgeleverd aan Sky Wish Inc., Rotterdam, thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (CQ2279), in beheer bij Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul).

SPIKEN, IMO 9988504, General Cargo (Vanern Max), 2.911 GT, 5.100 DWT, 15-12-2020 (e) kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 464, 2-2025 geplande oplevering aan Erik Thun AB, Lidköping, thuishaven Delfzijl, vlag: Nederland.



STELLA WEGA, IMO 9136113 (NB-275), 28-8-1996 proefvaart en te Dordrecht gedoopt STELLA WEGA, 5-9-1996 opgeleverd door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch-Dordrecht", Dordrecht (869) aan Rederij Theodora B.V. (Theodora Tankers), Rotterdam. Roepsein PHHQ. 3.983 GT, 1.194 NT, 4.450 DWT. 105,60 (98,50) x 15,84 x 9,40 x 6,000 meter. Tankschip voor het vervoer van asfalt. 8 ladingtanks, 4.100 m<sup>3</sup>, 2 ladingpompen, totaal 900 ton/uur, 15 kn. 4.785 EPK, 3.520 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, MaK 8M32, Krupp M.a.K. Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 9-9-1996 vertrokken naar zee op de 1e reis. 1998 verkocht aan Ciconia B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Rotterdam. 1-2019 van Nyborg naar Rönnäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 22-1-2019 verkocht aan Global Ace Shipping Lines Inc., Mumbai, vlag: Panama, roepsein H9PS, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 22-1-2019 herdoopt GLOBAL RANI. 23-1-2019 vertrokken van Rönnäng naar Ceuta, 31-1-2019 ETA te Ceuta. 30-1-2019 van Ceuta naar Eregli, Turkije, 7-2-2019 ETA te Eregli. 5-6-2020 (MT) thuishaven en vlag: Avarua-Cook Islands, roepsein E5U3772. 2-2024 vlag: Guinea-Bissau (J5AL5). 26-2-2024 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 8-2024 vlag: Palau (T8A4955). (Foto: Teun van der Zee, 1-4-2008, Antwerpen).

SYLVIA OMEGA, IMO 7703015 (NB-311), 19-12-1977 (Türk Loydu) kiel gelegd, 3-3-1978 te water gelaten, 18-4-1978 (e) opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (208) als SYLVIA OMEGA aan Sylvia Cargo B.V., Groningen. 1985 herdoopt ZOMERHOF. 1993 verkocht aan Bengalen Shipping Co. N.V., Rotterdam, in beheer bij Hanno Shipping B.V., herdoopt BENGALLEN. 1-2002 verkocht, 31-1-2002 gearriveerd in de St. Laurens haven, 1-2-2002 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam en (officieel) onder de vlag van Cambodja, 1-2-2002 naam en thuishaven eraf geschilderd, 2-2-2002 de naam ANAS-J opgeschilderd, thuishaven Phnom Phen, in beheer bij Sea Bird Shipholding. 3-2-2002 vertrokken naar

Antwerpen. 11-2-2002 verkocht aan Sea Bird Shipholding. 4-4-2002 verkocht aan Dolphin Shipping & Services Co., Cambodja, herdoopt ANAS-J. 16-12-2003 vlag: Syrië. 15-1-2009 (e) in beheer bij B&B Shipping Co. 2011 verkocht aan North Sea Co. Ltd., Syrië, roepsein YKQN, in beheer bij Nejem Company Marine Services, Tartous, 18-1-2011 (m) herdoopt OLA. 16-8-2011 (m) vlag: St. Kitts and Nevis, roepsein V4IG2. 24-8-2011 (e) verkocht aan North Sea Capital Group Inc., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 23-2-2018 (e) verkocht aan Medlevante Overseas Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 5-2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2294, herdoopt NOKA. 3-11-2018 verkocht aan Neptunus Co. Ltd., Latakia-Syrië, roepsein YKRY. 2-12-2018 van Latakia naar Benghazi. 5-12-2018 voor de Griekse kust onderschept door Griekse autoriteiten en opgebracht naar Heraklion, Kreta, 8-12-2018 te Heraklion, Kreta. 3-2022 verkocht aan Trondes Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Honduras (HQZY2). 7-2022 vlag: onbekend. 13-11-2023 vlag: Honduras (HQZY2), 13-11-2023 herdoopt ATHINA D. 12-2-2024 in beheer bij Gyali Shipping Inc. 8-2024 vlag: Tanzania (5IM610), 26-8-2024 in beheer bij Ous Marine Developments S.A., Tripoli, Libanon.

VARNEBANK, IMO 9213739 (NB-195), 19-7-2000 te water gelaten, 5-10-2000 opgeleverd door Bodewes Scheepswerf Volharding Foxhol B.V., Foxhol (352) als VARNEBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming Varnebank, Delfzijl, roepsein PBAH, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 2006 verkocht aan Skagenship B.V., Delfzijl, roepsein PBAH, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 16-4-2013 ten zuiden van Kemi in de Botnische Golf in aanvaring gekomen met m.t. NESTE (IMO 9255294, Neste Shipping OY, Espoo, Finland, bouwjaar 2005, 15.980 GT), de NESTE raakte vast in het ijs waarop de VARNEBANK tegen het achterschip voer, beide schepen liepen licht schade op, de autoriteiten stelden een onderzoek naar de aanvaring. 23-9-2024 verkocht aan Montserrat Shipping Company Ltd., vlag: Antigua & Barbuda (V2RE7), in beheer bij Alpha Shipping Co. SIA, Riga, 9-2024 herdoopt MONTSEERRAT.

VERTOM ALINE, IMO 9980112, General Cargo, 3.840 GT, 5.735 DWT, 20-6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-296, 3-2026 geplande oplevering aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon.



VERTOM LISA, IMO 9972775 (NB-319), Vrachtschip, LABRAX, 4.766 GT, 7.281 TDW, 18-12-2020 kiel gelegd als VERTOM ELISABETH bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 364, 11-10-2024 geplande oplevering, 25-7-2024 gedoopt VERTOM LISA en te water gelaten, 24-9-2024 met de sleepboot CHELSEA B (ENI 02016073) en duwboot van de werf naar IJmuiden, 25-9-2024 vertrokken naar Harlingen, 1-10-2024 proefvaart, 4-10-2024 opgeleverd aan Vertom Elisabeth B.V., Rhoon, thuishaven: Rotterdam (PITO), in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. (Foto: Vertom Group).

WESTERHAVEN, IMO 9202089 (NB-320), 18-6-1998 kiel gelegd, 29-12-1999 (GL) te water gelaten bij Montmontaza-Jadranmont d.o.o., Korcula (30222), 23-3-2000 proefvaart, 31-3-2000 opgeleverd door Cassens Schiffswerft & Maschinenfabrik G.m.b.H., Emden (30222) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Westerhaven", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren, 7.590 GT, 8.350 DWT, 712 TEU. 28-7-2000 (GL) herdoopt CTE BARCELONA. 9-10-2001 herdoopt WESTERHAVEN. 2001 door Armawa Shipping & Trading B.V., Haren verkocht aan Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer, 2002 overgedragen, in beheer bij Reider Shipping B.V. 2006 verkocht aan M.S. "Westerhaven" Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Winschoten, Reider Shipping B.V., Winschoten. 14-1-2009 tijdens een reis van Belitz

naar Santo Tomas te Guatemala op een rif gelopen op 32 mijl van Belize City bij Caye Glory, 15-1-2009 bergingsteam van Svitzer Salvage B.V. ter plaatse, 16-1-2009 Lloyds Open Form getekend met Svitzer Salvage B.V. en Resolve Marine, 18-1-2009 vlot gebracht en naar de ankerplaats gebracht voor inspectie, 18-1-2009 naar Belize City gesleept, 20-1-2009 terug gegeven aan de eigenaar, door de autoriteiten aan de ketting gelegd vanwege een claim voor het toebrengen van schade aan het rifgebied, volgens deskundigen is een rifgebied ter grootte van een voetbalveld vernietigd. 8-2010 onder de vlag Antigua and Barbuda gebracht, roepsein V2FB7. 30-12-2014 van Manila South Harbor. 13-1-2015 van Port Manilla. 23-1-2015 te Manilla herdoopt SPAN ASIA 21. 3-2015 (e) verkocht aan Philippine Span Asia Carrier Corp., Cebu-Philippines (DUA3336). 28-6-2024 verkocht aan GSPL DMCC, Dubai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4CV6), in beheer bij GSPL DMCC, Dubai en Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, herdoopt SIA-21. 1-7-2024 vertrokken van Manilla. 7-2024 verkocht aan Chittagong Breakers, 22-8-2024 op Chittagong Anchorage. 17-9-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

IJSSELVIET, IMO 1050832 (NB-314), 2.781 GT, 3.800 DWT, General Cargo Ship, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer INSTALHO I2023-0088, 6-6-2024 te water gelaten te China, 8-2024 vertrokken van China a/b SHANG DE WU YI SHAN, (IMO 9994955, Heavy Load Carrier, 2024, 18.418 GT), 14-9-2024 van Singapore naar Rotterdam, 7-10-2024 ETA te Suez, 10-10-2024 van Port Said, 24-10-2024 ETA te Rotterdam. 28-2-2025 geplande oplevering als IJSSELVIET aan Hartel Shipping / Hudig & Veder.



YVONNE, IMO 9115901 (NB-147), 16-12-1994 te water, 25-1-1995 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (669) als STERN aan Scheepvaartbedrijf R. Oldekamp, Lemmer. 1.685 GT, 957 NT, 2.500 DWT. 81,70 (77,20) x 11,10 x 5,67 x 4,450 meter. 749 kW, Caterpillar 3512DITA, Tractor Company Inc., Peoria, Illinois. 2004 verkocht aan Schifffahrts-Gesellschaft m.s. "Yvonne" K.G., Rellingen, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 30-7-2004 gearriveerd bij Niestern Sander B.V., Delfzijl voor een dokbeurt, 4-8-2004 officieel overgedragen aan haar nieuwe eigenaar en herdoopt YVONNE. 5-8-2004 vertrokken van Delfzijl. 29-3-2005 (e) in beheer bij A. Wiczorek, Hamburg. 9-2006 vlag: Antigua & Barbuda. 2008 verkocht aan Norbar Minerals AS, Noorwegen (LCSQ), 18-8-2008 herdoopt NORBAR II. 10-11-2009 (e) in beheer bij Karmøy Skipsconsult Management AS, Skudeneshavn, Noorwegen. 28-1-2009 herdoopt NORBAR. 19-4-2021 verkocht aan Schlumberger Norge AS, Noorwegen. 20-8-2024 verkocht aan Austfjord AS, Noorwegen (LCSQ), in beheer bij Fonnes Offshore AS, Fonnes, herdoopt AUSTFJORD. (Foto: Henk de Winde, 6-6-2025, Steinsundet).

ZWARTEMEER, IMO 9001825 (NB-286), 1999 opgeleverd door Gebr. Buys, Krimpen a/d IJssel (48) als ZWARTEMEER aan C.V. Zwartemeer, Zwartsluis, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor J. & W. van Veen. 2002 verkocht aan C.V. m.s. Crown Alizee, Rotterdam, in beheer bij Tradewind Investment B.V., 17-6-2002 (e) herdoopt CROWN ALIZEE. 10-4-2006 (e) verkocht aan Tradewind Investment B.V., Rotterdam, 10-4-2006 (e) in beheer bij W&R Shipping B.V., Rotterdam. 2007 verkocht Waterway Shipping Ltd., vlag St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B3693, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, 18-6-2007 (e) herdoopt JONGLEUR. 18-10-2012 in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda en Baltnautic

Shipmanagement Ltd. 9-2020 vlag: Letland, roepsein YLPU.14-9-2021 van Unye, Turkije. 17-9-2021 van Istanbul. 5-10-2021 ten anker bij Hoek van Holland. 7-10-2021 als dood schip gesleept door SD REBEL en VB HUDSON naar Vlaardingen. 16-10-2021 verhaald naar de St. Laurens haven, Botlek. 19-10-2021 vertrokken naar Aarhus. 15-7-2024 in de monding van de Elbe in aanvaring gekomen met d.m.s. AQUARIUS G, IMO 9697131) dat leverde de AQUARIUS een flink gat op aan stuurboord, 19-7-2024 t/m 9-8-2024 het gat gerepareerd te Bremerhaven. 2-9 2024 verkocht aan M.S. "Jongleur" G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda (V2HZ6), in beheer bij Transatlantische Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 9-9 2024 (RI) herdoopt BALTIC JONGLEUR.



MARITIEM DEN HELDER  
In woord en beeld

[www.maritiemdenhelder.eu](http://www.maritiemdenhelder.eu)

## **NEDERLANDS NIEUWS**



### **Spliethoff koopt 30 schepen van sterke ForestWave**

Twee Nederlandse reders fuseren vandaag. Nieuws uit Amsterdam dat de Spliethoff Group voor een niet bekend gemaakt bedrag een meerderheidsbelang heeft verworven in collega-multipurpose operator ForestWave.

De overname brengt de vloot van Spliethoff naar 147 schepen verspreid over zeven rederijen, waaronder ook BigLift Shipping. ForestWave controleert een vloot van 30 schepen met een gemiddelde leeftijd van 13 jaar. Opgericht in 2003, evenals zijn Nederlandse basis heeft het kantoren in Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Fred Diepeveen, algemeen directeur van ForestWave, merkte op: "Deze strategische alliantie met de Spliethoff Group stelt ons in staat ons volledige potentieel te realiseren. We behouden onze identiteit en onafhankelijke activiteiten, terwijl we profiteren van nieuwe kansen." (Info: Splash247, 20-9-2024. Foto: Riemer van Bolhuis, 27-9-2024, N.O.K. t.h.v. Breiholz).

### **GESCHIEDENIS**

ForestWave Navigation werd in 2003 opgericht door kapitein-eigenaar Gerrit Diepeveen en een collega, toen ze twee nieuwe multifunctionele enkeldekkers van 4.500 ton DWT bestelden.

Toen Gerrit Diepeveen in 2006 overleed, gingen zijn aandelen over op zijn zoon Fred. Fred was destijds hoofd van de charterafdeling van een korte-vaartmaatschappij en verantwoordelijk voor het charteren van meer dan 40 multifunctionele schepen in het bereik van 3.000 tot 8.000 ton DWT. In 2010 nam Fred de beslissing om zich bij ForestWave aan te sluiten om de activiteiten van ons bedrijf verder te ontwikkelen.

Commercieel beheer

In 2011, kort na de verhuizing van Fred, ontstond een joint-venture met Schulte & Bruns GmbH & Co. KG, Papenburg in Duitsland. Schulte & Bruns is een bekende gerenommeerde rederij in Duitsland met een geschiedenis van meer dan 130 jaar. Hun hoofdactiviteit is het transport en de opslag van vooral turf. Hiervoor exploiteren ze ongeveer 35 multifunctionele schepen, bezitten ze magazijnen in Papenburg en zijn ze actief in de logistiek aan landzijde. Daarmee sluiten zij substantiële contracten af voor turfproducenten. In 2016 hebben we Schulte & Bruns Nederland BV overgenomen en daarmee onze nauwe samenwerking met Schulte & Bruns uitgebreid. Onze dochteronderneming Schulte & Bruns Nederland maakt deel uit van het netwerk van charterkantoren in Hamburg (Duitsland), Newcastle (UK), Vigo (ES). De verschillende kantoren zijn met elkaar verbonden via één IT-systeem dat het overzicht mogelijk maakt van de chartering en activiteiten van alle 35 schepen in de Schulte & Bruns-vloot. In deze samenwerking doen wij als ForestWave het charteren en exploiteren van 29 schepen van de vloot.

#### Technical Ship Management

In 2011 zijn wij met 2 schepen gestart met Scheepsmanagement. Ondertussen (2023) is het aantal toegenomen tot 21 schepen, waarvan zes Ferus Smit Ecobox 10500's, twee Ecobox DP 10500's, één Ecobox XL 12500, bouwden, vijf Damen Combi Freighter 8200's en vijf Damen Combi Freighter 10500's/11000's en twee Peters Kampen bouwden Sole 10000's.

#### Schepenbezit

In 2011 nam ForestWave van Damen Shipyards twee Combi Freighters 8200 in ontvangst en in 2013 nog drie. Twee jaar later verwierven we vier tweedehands Damen CF 10500's (built 2005/2006). In de jaren daarna kochten we twee door Peter Kampen gebouwde Sole 10500's (built 2010 en 2013) en één Damen CF 11000 (built 2011). In 2021 nam ForestWave twee in 2016 gebouwde Ecobox 10500's over van Symphony. Begin 2023 verwierven we de rest van de Symphony-vloot (7 jonge schepen en een nieuwbouwcontract) en de Symphony-organisatie vanuit Breda.

#### Financiën en administratie

Sinds 2011 wordt de afdeling financiën en administratie geleid door Ric Nijhout, die zijn hele werkzame leven actief is in de maritieme industrie, het bankwezen en de scheepsbouw. Zijn laatste opdracht was tien jaar lang financieel directeur bij Seatrade.

Tegenwoordig bezit ForestWave 21 schepen met een draagvermogen tussen 8.000 en 12.500 ton. Verder hebben we met Ferus Smit nog Ecobox XL schepen in aanbouw. Deze worden in 2024 (FWN ANTARCTIC) en 2025 (FWN ADRIATIC) geleverd. (Bron: ForestWave, 2023).



Forestwave Navigation B.V., IMO 5575869, Rozenburglaan 9, 9727 DL, Groningen, de vloot per 20-9-2024

FWN SOLIDE, IMO 9321093, 2006, 7.767 GT, General Cargo Ship, 26-6-2015 in beheer.

FWN BONAFIDE, IMO 9321108, 2006, 7.767 GT, General Cargo Ship, 29-6-2015 in beheer.

TIDE NAVIGATOR, IMO 9526083, 2011, 5.425 GT, General Cargo Ship, 15-2-2011 in beheer.

TIMBER NAVIGATOR, IMO 9532824, 2011, 5.425 GT, General Cargo Ship, 14-7-2011 in beheer.

INDUSTRIAL MOMENTUM, IMO 9534432, 2010, 6.693 GT, General Cargo Ship, 31-1-2019 in beheer.

INDUSTRIAL MERCHANT, IMO 9534470, 2013, 6.693 GT, General Cargo Ship, 25-1-2019 in beheer.  
 FWN ATLANTIDE, IMO 9535620, 2011, 8.059 GT, General Cargo Ship, 5-5-2022 in beheer.  
 TRITO NAVIGATOR, IMO 9631357, 2013, 5.667 GT, General Cargo Ship, 30-6-2013 in beheer.  
 TRENT NAVIGATOR, IMO 9631369, 2013, 5.667 GT, General Cargo Ship, 6-8-2013 in beheer.  
 TRADE NAVIGATOR, IMO 9631371, 2013, 5.667 GT, General Cargo Ship, 21-12-2013 in beheer.  
 FWN SKY, IMO 9721633, 2015, 6.749 GT, General Cargo Ship, 1-4-2023 in beheer.  
 FWN STAR, IMO 9721645, 2015, 6.749 GT, General Cargo Ship, 15-6-2023 in beheer.  
 FWN SEA, IMO 9721657, 2016, 6.749 GT, General Cargo Ship, 15-10-2023 in beheer.  
 FWN SUN, IMO 9721669, 2016, 6.749 GT, General Cargo Ship, 1-4-2023 in beheer.  
 FWN SPIRIT, IMO 9735220, 6.749 GT, General Cargo Ship, 1-4-2023 in beheer.  
 FWN SPACE, IMO 9735232, 2018, 6.749 GT, General Cargo Ship, 30-3-2023 in beheer.  
 FWN PERFORMER, IMO 9770701, 2017, 6.740 GT, General Cargo Ship, 1-4-2023 in beheer.  
 FWN PROVIDER, IMO 9770713, 2017, 6.740 GT, General Cargo Ship, 12-10-2023 in beheer.  
 FWN ATLANTIC, IMO 9931472, 2023, 8.360 GT, General Cargo Ship, 1-4-2023 in beheer.  
 FWN ARCTIC, IMO 9931484, 2023, 8.360 GT, General Cargo Ship, 9-7-2023 in beheer.



MARIT, IMO 9364148, 2008, 6.046 GT, General Cargo, beheer Longship BV en ForestWave Navigation B.V.  
 MYRTE, IMO 9364136, 2008, 6.046 GT, General Cargo, beheer Longship BV en ForestWave Navigation B.V.  
 BJÖRKÖ, IMO 9376787, 2009, 4.102 GT, General Cargo Ship, Schulte & Bruns GmbH & Co KG en FWN  
 BJÖRNÖ, IMO 9342140, 2007, 4.102 GT, General Cargo Ship, Schulte & Bruns GmbH & Co KG en FWN  
 BLIDÖ, IMO 9393840, 2008, 4.102 GT, General Cargo Ship, Schulte & Bruns GmbH & Co KG en FWN  
 BUGÖ, IMO 9376775, 2008, 4.102 GT, General Cargo Ship, F&L Schifffahrt GmbH & Co KG en FWN  
 EKNOE, IMO 9353395, 2006, 3.128 GT, General Cargo Ship, F&L Schifffahrt GmbH & Co KG en FWN  
 HELME, IMO 9504140, 2011, 6.687 GT, General Cargo, Grona Shipmanagement GmbH & Co. KG en FWN  
 LAUNKALNE, IMO 9504114, 2010, 6.621 GT, Gen. Cargo, Grona Shipmanagement GmbH & Co. KG en FWN  
 PUKA, IMO 9374973, 2007, 8.999 GT, General Cargo, Grona Shipmanagement GmbH & Co. KG en FWN

#### In aanbouw

FWN ANTARCTIC, IMO 9970521, General Cargo Ship, 8.360 GT, 12.000 DWT, 1-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 477, 12-2024 geplande oplevering als FWN ANTARCTIC aan Forestwave Navigation B.V., Groningen.

FWN ADRIATIC, IMO 9970533, General Cargo Ship, 8.360 GT, 12.000 DWT, 3-2022 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 478, 3-2025 geplande oplevering als FWN ADRIATIC aan Forestwave Navigation B.V., Groningen.

(Foto FWN ARCTIC: Teun van der Zee, 5-10-2024, t.h.v. Rozenburg binnen voor de Merwehaven. (Foto: MARIT: Riemer van Bolhuis, 7-8-2018, N.O.K. Rendsburg).



**Rotterdamse Scheepvaartboekhandel**

Van der Takstraat 218, 3071LM Rotterdam

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



### **Spliethoff breidt vloot uit met nieuwe L-type**

Spliethoff is verheugd te kunnen mededelen dat het een bestelling heeft geplaatst bij Wuhu Shipyard Co. Ltd. in China voor de bouw van een nieuwe serie van acht multifunctionele schepen met een optie voor twee extra schepen. Deze nieuwe serie wordt vanaf het eerste kwartaal van 2028 geleverd.

De L-type schepen zijn speciaal ontworpen voor het vervoer van verschillende soorten droge lading, waaronder papierproducten, bulklading, projectlading en containers. Deze Fins/Zweedse 1A Ice-Classed vaartuigen zullen 203,25 m lang en 28,25 m breed zijn en een maximale diepgang van 10,5 m hebben. Ze zullen een totale capaciteit hebben van ongeveer 33.700 m<sup>3</sup> en een draagvermogen (DWAT) van 28.600 mt, waardoor ze de grootste schepen in de Spliethoff-vloot zijn.

De energiezuinige schepen zijn ontworpen met slanke romplijnen en zullen voorbereid zijn op het gebruik van toekomstige brandstoffen. De schepen, met de brug aan de voorkant, zullen worden uitgerust met vijf liften (side loaders) en drie kranen met een capaciteit van elk 150 mt, combineerbaar tot 300 mt SWL. Het dek van deze schepen is groot en vrij van obstakels, waardoor het geschikt is voor vracht met grote afmetingen.

De heer Michael van den Heuvel, CCO: “We zijn ervan overtuigd dat we de uitstekende service aan onze klanten voor de toekomst hebben veiliggesteld en kijken ernaar uit om deze energiezuinige schepen in onze vloot te verwelkomen. Wij zijn trots op deze stap voorwaarts en geloven dat de L-type een belangrijke rol zal spelen in de duurzame toekomst van ons bedrijf.” (Bron en afbeelding: Spliethoff, 9-2024).

### **Longship Group besteld PMAX ECO TRADER schepen**

We zijn verheugd om aan te kondigen dat Longship Group een serie van vier ultramoderne schepen heeft besteld, met een optie voor nog eens vier schepen. Dit nieuwbouwproject wordt een samenwerking tussen GS Projects en Ship and Steelbuilding (SaS) op de Nederlandse werf in Waterhuizen en Groot Ship Design. De PMAX ECO TRADER-schepen zijn speciaal ontworpen om te voldoen aan de eisen van Longship voor aangepaste verzendoplossingen.

De nieuwe PMAX ECO TRADER-serie staat gepland voor levering vanaf 2026. Deze 6.250 TDW schepen zijn ontworpen voor een zeer efficiënt brandstofverbruik en geavanceerde milieuvriendelijke technologieën. Het initiatief vertegenwoordigt een belangrijke stap in de richting van groenere maritieme operaties en weerspiegelt de inzet van Longship Group voor milieuverantwoordelijkheid en innovatie in de scheepvaartsector.

We kijken uit naar de succesvolle voltooiing en lancering van deze schepen, die een nieuwe standaard zullen zetten voor duurzame scheepvaart. De serie staat gepland voor levering vanaf 2026. (Bron en Afbeelding: Longships, 2-9-2024).

De schepen voor Longships B.V., Groningen in aanbouw zijn:

SAS 250, IMO 1080992, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 250, 2-2026 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 251, IMO 1081001, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 251, 7-2026 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 252, IMO 1081013, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 252, 12-2026 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 253, IMO 1081025, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld onder bouwnummer SAS 253, 4-2027 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.



De schepen voor Longships B.V., Groningen in aanbouw als optie zijn:

SAS 254, IMO 1081037, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 optie bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 254, 7-2027 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 255, IMO 1081049, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 optie bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 255, 10-2027 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 256, IMO 1081051, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 optie bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 256, 1-2028 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen.

SAS 257, IMO 1081063, General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 optie bij Ship and Steelbuilding (SaS), Waterhuizen onder bouwnummer SAS 257, 6-2028 geplande oplevering aan Longships B.V., Groningen. (Info: R.G. Cornel e.a. Afbeelding: Longships).





## **Al 500.000 containers via de Vertrouwensketen**

In de haven van Rotterdam is deze week de 500.000ste importcontainer veilig en betrouwbaar, digitaal vrijgegeven via de Vertrouwensketen. Rederijen verstrekken voor deze containers géén voor fraude gevoelige pincodes meer.

Containers worden per twee gelost van het schip af op de kade

De nieuwe werkwijze is in Rotterdam inmiddels praktijk voor alle importcontainers uit Latijns-Amerika (sinds 1 april), Noord-Amerika (sinds 1 juli) en binnenkort per 1 oktober 2024 voor containerlading uit Afrika, Midden-Oosten, India en Pakistan. In goed tien maanden tijd is zo de actuele mijlpaal van 500.000 containers bereikt. Uiteindelijk gaan alle deepsea-importcontainers in de Rotterdamse haven veilig en betrouwbaar via de Vertrouwensketen lopen.

In de Vertrouwensketen geven de rederij, de verlader, de expediteur en de vervoerder elkaar digitaal het recht door voor het ophalen van een container. Op die manier ontstaat een gesloten logistieke keten met enkel bekende, geautoriseerde partijen. Op een veilige manier wisselen zij met elkaar de noodzakelijke informatie uit. Dit gebeurt via het Port Community System van Portbase, het neutrale logistieke platform voor de Nederlandse havens. Alleen een via de Vertrouwensketen geautoriseerde wegvervoerder, binnenvaart- of spooroperator kan bij de terminal terecht.

Bedrijfsleven en overheden trekken samen op

De Vertrouwensketen is een samenwerking tussen bedrijfsleven en overheidsinstanties. Deelnemers komen uit alle geledingen van de logistieke keten, aangevuld met partijen als Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam, Douane en Zeehavenpolitie. Hun gezamenlijke doel is het digitaal weerbaarder maken van de havenlogistiek. Het begin 2024 gestarte veilig en betrouwbaar vrijgeven en ophalen van importcontainers is daar één onderdeel van.

Een ander initiatief is de controle die de containerterminals aan de poort doen op de uitvoerend vervoerder. Dit gebeurt via een automatische check van het EAN-nummer op de CargoCard van de bezoekende chauffeur met het EAN-nummer in de voormelding van de vervoerder via Portbase. Zo is zeker dat altijd de juiste chauffeur toegang krijgt. De uitgifte van EAN-nummers gebeurt door Secure Logistics. Alle grote containerrederijen en deepsea-containerterminals in Rotterdam doen in de Vertrouwensketen mee. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 18 september 2024).



## **Groeiende vraag naar duurzame brandstoffen op de Rotterdam-Singapore Green Corridor vraagt om nieuwe maatregelen**

Op basis van de huidige orderboeken zou de potentiële vraag naar duurzame varianten van methaan en methanol voor containerschepen op de route Rotterdam-Singapore kunnen oplopen tot 5 miljoen ton per jaar in 2028. De betaalbaarheid en beschikbaarheid moeten echter nog worden verbeterd om de overstap naar duurzame brandstoffen mogelijk te maken.

De Rotterdam-Singapore Green and Digital Shipping Corridor heeft als doel om de emissies van grote containerschepen op de 15.000 kilometer lange route tegen 2030 met ten minste 20% te verminderen door de inzet van koolstofarme en koolstofvrije scheepsbrandstoffen. Het project wordt ondersteund door 25 partners, die samen 90 grote containerschepen op de route exploiteren met een gecombineerde transportcapaciteit van 1,5 miljoen containers (TEU) per jaar.

Er worden momenteel meerdere brandstoffen ontwikkeld om koolstofarme of koolstofvrije vaart van grote containerschepen mogelijk te maken. Biobased en synthetische (e-)varianten van methanol en methaan zijn momenteel de koplopers in deze ontwikkeling. Naar verwachting zullen ammoniak en waterstof in de komende jaren volgen. Op basis van de huidige orderboeken zullen partners in de Groene Corridor tegen 2028 meer dan 200 schepen exploiteren die in staat zijn om bio- of e-versies van methaan of methanol te gebruiken.

Betaalbaarheid, beschikbaarheid en acceptatie

De huidige orderboeken bestaan uit dual-fuel schepen, die kunnen varen op methaan of methanol, en stookolie. Dit betekent dat prijsmechanismen en de beschikbaarheid van brandstoffen belangrijke factoren blijven om de vraag naar duurzaam methaan en methanol te stimuleren.

Duurzame brandstoffen zijn naar schatting twee tot drie keer duurder dan fossiele brandstoffen en bepalen een aanzienlijk deel van de totale kosten voor containerschepen. Dit maakt het voor rederijen moeilijk om zich te committeren aan afnameovereenkomsten voor de een langere termijn, waardoor investeringen van brandstofproducenten worden belemmerd.

Om dit kip-ei-probleem aan te pakken, kunnen internationale instanties zoals de Europese Unie en de Internationale Maritieme Organisatie een rol spelen bij het stimuleren van de productie van duurzame brandstoffen door te helpen vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Dit zou vergelijkbaar kunnen zijn met de marktmechanismen die worden gebruikt door de Europese Waterstofbank, maar dan specifiek toegespitst op overbruggingsscheepvaartbrandstoffen.

Daarnaast werken Port of Rotterdam Authority en de Maritime and Port Authority of Singapore ook aan het vergroten van de acceptatie en acceptatie van duurzame brandstoffen door een duidelijk veiligheids- en operationeel kader te bieden voor schepen die in de haven willen bunkeren. (Bron: Port of Rotterdam, 18 september 2024, Foto: Martens Multimedia/Port of Rotterdam).



### **Succesvolle pilot met verplaatsbare walstroom voor zeeschepen**

Op de Steinweg Beatrix Terminal heeft de afgelopen maanden een pilot met verplaatsbare batterij-containers met walstroom plaatsgevonden. Schepen van rederij CargoW zijn succesvol aangesloten.

De pilot is het vervolg op het experiment dat eind 2019 en begin 2020 is uitgevoerd op de Parkkade. Ditmaal zijn de schepen van rederij CargoW aangesloten. Deze schepen hebben een grotere stroomvraag dan tijdens de eerste proef.

Daarnaast vond de pilot plaats op een operationele terminal, in plaats van een openbare wachtlocatie. De batterij-containers zijn van Zero Emission Services, bekend van de batterij-elektrisch varende binnenvaartschepen. Voor Zero Emission Services betekent deze pilot met walstroom mogelijk een nieuw verdienmodel.

Marktpartijen hebben in de twee pilots hun technologie getest en gedemonstreerd. Met name de integratie van de verschillende technische componenten op de wal en op het schip, maar ook het optimaliseren van de logistiek die achter het mobiele concept zit, zijn uiterst belangrijk gebleken.

De toepassing van walstroom geleverd uit verplaatsbare batterijen is technisch mogelijk en zou als technisch alternatief voor een reguliere walstroomaansluiting kunnen dienen. De kosten van een dergelijk project liggen echter hoger dan bij een reguliere walstroomaansluiting. Daarom naar verwachting alleen worden toegepast op locaties waar geen elektriciteit uit het net beschikbaar is.

Verplaatsbare batterij-containers met walstroom

De pilot is deels gefinancierd met subsidie van het Rijk, afkomstig uit de Nationale Samenwerkingsovereenkomst Luchtkwaliteit. Doel hiervan is de luchtkwaliteit in met name stedelijke gebieden te verbeteren. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft de pilot gecoördineerd en verkent nu samen met de Gemeente Rotterdam de mogelijkheden voor bredere toepassing van verplaatsbare walstroom concepten. Daar wordt vooral gekeken naar locaties waar flexibele concepten beter werken dan vaste aansluitingen, of waardoor net-congestie op het stroomnet een vaste aansluiting voorlopig niet beschikbaar is. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 30 september 2024).



SIF W, foto: Teun van der Zee, 19-6-2024

### **Rotterdam ontvangt voor de 150e keer AIDAprima**

Maandag heeft het cruiseschip AIDAprima van AIDA Cruises voor de 150e keer een bezoek gebracht aan Rotterdam. Ze kwam aan om 08:00 uur in de ochtend en vertrok om 18:00 uur. AIDAprima is nu het cruiseschip met de meeste bezoeken aan Rotterdam in de afgelopen 8 jaar. Haar eerste bezoek aan Rotterdam was op 19 April 2016. Sindsdien bracht ze naar schatting 550.000 passagiers naar stad en regio. Gasten aan boord worden momenteel tweewekelijks verwelkomd op donderdag, een dag die door de Rotterdammers liefkozend 'Duitse donderdag' wordt genoemd. De gasten geven de voorkeur aan om in Rotterdam Centrum te winkelen, maar ook om de Markthal, Depot Boijmans van Beuningen, Spido, Splashtours en niet te vergeten de lokale panoramatram te bezoeken.



De bemanning van het schip stemt ermee in om Rotterdam als een 2e thuis te voelen. Een proactieve aanpak samen met de cruisehavens heeft geresulteerd in het uitnodigen van burens aan boord. Daarbij werden de vele milieumaatregelen gedeeld die al zijn genomen en welke er nog meer bijkomen. Enkele voorbeelden zijn een routekaart naar een koolstofarme economie, milieutechnologieën, energie-efficiëntie en het behoud van hulpbronnen aan boord.

“Omdat de cruisesector blijft groeien, is het van vitaal belang dat cruisemaatschappijen, havens en belanghebbenden bij bestemmingen uitdagingen bespreken en identificeren en samenwerken aan best practices en oplossingen die al bestaan en die nu en in de toekomst in de praktijk kunnen worden toegepast”, zegt Falk Bleckert.

## Gebruik van biobrandstoffen

Op 8 december 2022 was de AIDAprima het eerste cruiseschip dat 100% biobrandstof innam in Rotterdam, dit in samenwerking met biobrandstofpionier GoodFuels. Op 5 September 2024 werd AIDAprima voor het eerst getankt op 100% hernieuwbare Bio Marine Fuel door VARO Energy. Dit laatste maakt deel uit van een proefproject om de prestaties van de brandstof te evalueren tijdens reguliere scheepsoperaties voor mogelijk toekomstig gebruik. Deze gemengde biobrandstof wordt volledig geproduceerd uit geavanceerd organisch afval of residu. Met deze en vele andere maatregelen draagt AIDA actief bij aan het bereiken van de VN Sustainable Development Goals, de klimaatdoelstellingen van Parijs én de Europese Green Deal met haar "Fit for 55"-programma.

In 2022 was de AIDAprima op de werf Damen Verolme voor uitgebreid onderhoud, wat naast de uitgaven van bemanning en passagiers een extra grote economische impact heeft voor de lokale industrie. (Bron: Cruisereiziger, 30 september 2024. Foto: Nico Sannes).



De veerboot STAELDIEP (links, ENI 02313018, MMSI 244972020), 22-5-2024 na een proefvaart op de Nieuwe Maas opgelegd in de Heysehaven bij De Haas Rotterdam B.V., te koop aangeboden door Sima Shipbrokers. In het midden de sleepboot EEMS WRANGLER (IMO 9274783) en rechts de sleepboot HENDRIK SR. (ENI 02005889, ex HENDRIK P. GOEDKOOP).



AMADEUS SAFFIER, IMO 9996903 (NB-315), General Cargo Ship, 3-2023 besteld bij Instalho Scheepsbouw B.V., Werkendam, 15-11-2023 te water gelaten onder bouwnummer INSTALHO 12022-0365, 20-12-2023 vertrokken van Nantong a/b m.s. BAO JIANG 777 (IMO 9962380), 2-1-2024 te Singapore, 24-1-2024 te Suez, 9-2-2024 gearriveerd te Rotterdam, Beatrixhaven, 15-2-2024 naar Holland Shipyards te Werkendam om afgebouwd te worden, 5-7-2024 gedoopt AMADEUS SAFFIER door mevr. Marjan de Bock-Smit, 13-9-2024 proefvaart, 15-11-2024 geplande oplevering, 10-2024 opgeleverd aan Amaq B.V., Alkmaar, vlag: Nederland, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2.560 GT, 3.600 DWT. 5-10-2024 vertrokken naar Antwerpen, 6-10-2024 te Antwerpen. (Afbeelding: De Bock Maritiem).

ARKLOW ROVER, IMO 9923279 (NB-319), General Cargo Ship, 4.267 GT, 6.600 DWT, 8-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 827, 31-10-2024 geplande oplevering, 12-7-2024 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GRUNO III en GYAS, 31-10-2024 geplande oplevering, 23-9-2024 van de werf te Martenshoek met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV (en ANNA 6) naar Delfzijl, kompas stellen, korte proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 24-9-2024 proefvaart op de Eems, 27-9-2024 opgeleverd Arklow Shipping ULC, Arklow, Ierland (EIA2659). De laatste in een serie van zeven schepen. 2-10-2024 vertrokken van de Eemshaven naar Vordingborg Vesthavn, Denemarken, 4-10-2024 ETA te Vordingborg.

HAWAIKI NUI 2, 1015612, Ro-Ro Cargo Ship, 4.142 GT, 2.000 DWT, 21-5-2024 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 810, 31-12-2024 geplande oplevering als HAWAIKINUI 2 aan Société De Navigation Polynésienne, Frankrijk. Gaat Ro-Ro Cargo Ship HAWAIKI NUI (IMO 7824429) vervangen op de dienst tussen Tahiti, Huahine, Raiatea, Taha'a en Bora Bora.

SHANG DE WU YI SHAN, IMO 9994955 (Heavy Load Carrier, 2024, 18.418 GT), 8-2024 vertrokken van China naar Rotterdam, a/b diverse binnenvaartschepen, een duwboot en m.s. IJSSELVLIET, 14-9-2024 na bunkeren van Singapore naar Rotterdam, 7-10-2024 ETA te Suez, 24-10-2024 ETA te Rotterdam.



### **Lekstroom Transport van familie Eerland verdwijnt na 126 jaar...**

Pieter en Netty Eerland hebben onlangs hun familiebedrijf verkocht aan Marine People in Rotterdam (HEBO en Bonn & Mees), nadat het drie generaties in het bezit van de familie Eerland is geweest. Marine People bestaat uit de bedrijven HEBO en Bonn & Mees en daar is Lekstroom Transport nu aan toegevoegd als derde bedrijf.

De vloot zal na een overgangperiode in fases verhuizen vanuit Opperduin in Lekkerkerk naar Rotterdam. De naam Lekstroom Transport blijft bestaan en ook de activiteiten worden voortgezet, maar dan onder de vleugels van Marine People en met een andere directie. De koper hecht aan de naam, omdat die betrouwbaarheid en degelijkheid uitstraalt. De medewerkers van het bedrijf verhuizen eveneens mee naar Rotterdam.

In 1898 richtte Willem Daniel Eerland sr. het bedrijf op. Zijn zoon Jan volgde hem op en kleinzoon Pieter en diens echtgenote Netty hebben het bedrijf meer dan 40 jaar geleid.

Waar oprichter opa Willem Daniel zich vooral bezighield met de inzet van sleepboten, koos diens zoon Jan na de 2e Wereldoorlog voor een uitbreiding van de vloot met pontons, zodat complete transporten konden worden uitgevoerd die niet in een conventioneel binnenvaartschip pasten. Toen was dus al sprake van specialisatie. Pieter en Netty hebben dit concept verder ontwikkeld en het bedrijf is een begrip geworden in de binnenvaart voor de uitvoering van complexe transporten over de Europese binnenwateren.

Zo zijn grote infrastructurele werken uitgevoerd, zoals het in- en uitvaren van bruggen in Nederland, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland. Maar daartoe beperkt het werk zich niet. De pontons zijn ook geschikt voor projectlading, zoals constructies voor de offshore, havenkranen, tanks, scheepssecties, etc.

In de afgelopen eeuw hebben veel kapiteins en stuurlieden uit Lekkerkerk en omliggende dorpen een werkring gevonden bij het bedrijf. Deze medewerkers zijn essentieel voor het bedrijf geweest omdat zij zich ontpopten tot allround vaklui die tot meer in staat zijn dan alleen een transport van A naar B brengen. Het specialistische karakter van het bedrijf brengt dat met zich mee en zij hebben dus een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van het bedrijf.



LEKSTROOM III, transport van de brugklep voor de Hartelbrug op de Nieuwe Maas onder de spoorbruggen, de brugklep is afkomstig van het staalbedrijf Hollandia in Krimpen aan den IJssel. (Foto: 1967 Fototechnische Dienst Rotterdam. 1956 als GRUNO verkocht door N.V. Gebr. J. & J. Roelofs Rederij, Rotterdam aan V.o.F. W.D. Eerland & Zn., herdoopt LEKSTROOM III. 1993 verkocht aan G.J. Treffers te Haarlem, herdoopt TONNIE. (Gemeentewerken, Openbare Werken).

De naam van familieleden blijft nog wel rondzingen als het bedrijf vertrokken is uit Lekkerkerk. Vele pontons heten Willem Daniel Sr. met een nummer erachter, maar ook de kinderen van Pieter en Netty zijn vernoemd. Zo vaart er een ponton met de naam van dochter Liesbeth en eentje met de naam van zoon Joost en oudste kleindochter Franka is naamgeefster van een schattig, klein pontonnetje. Ook is er een werkvaartuig met de naam Neeltje en een zeegaand ponton met de naam Christina (doopnamen van Netty). De vele sleepboten die het bedrijf door de jaren heen bezat, heten allemaal Lekstroom met een nummer erachter.

Lekstroom Transport heeft altijd met veel plezier medewerking verleend aan activiteiten voor de Lekkerkerkse gemeenschap. Zo werd Sinterklaas elk jaar weer door de sleepboot "Spanje" aan wal gebracht aan de Voorstraat, luid toegejuicht door de vele kinderen die de goedheiligman daar opwachtten.

Ook Oranjevereniging "Oranje Nassau" kon met behulp van sleepboten en pontons van Lekstroom Transport vuurwerkshows laten verzorgen op de Lek.

Pieter en Netty Eerland zijn inmiddels de 65 gepasseerd en na een overgangsperiode van een aantal maanden, trekken zij zich definitief terug uit het bedrijf. De voormalige eigenaars vinden het fijn dat Marine People hun familiebedrijf heeft gekocht, omdat de continuïteit van de dienstverlening op deze wijze wordt gewaarborgd en de naam Lekstroom Transport blijft voortleven. Marine People op haar beurt is trots dat dit prachtige bedrijf onderdeel wordt van de groep. Zo blijft de rijke geschiedenis van 126 jaar in ere. (Bron en foto: Lekstroom Transport, 30 september 2024).



LEKSTROOM I, ENI 02309529, Sleepboot, brandmerk 9529 B ROTT 1956, PD2744. 12-4-1956 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h. H.H. Bodewes, Millingen (500) als POLARIS aan N.V. L. Smit & Co's Sleepdienst, Rotterdam, in beheer bij N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. Waterverplaatsing: 18,278 ton. 290 EPK, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 10-4-1972 verkocht aan N.V. L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 27-3-1974 verkocht aan G.J. Eerland Lcm. Zn. B.V., Rotterdam, herdoopt EERLAND 20. 2-1980 motor: 480 EPK, 353 kW, G.M. 16V, G.M./Detroit Diesel. 1990 motor: 480 EPK, 353 kW, G.M. 16V-71 GM 16V-71, G.M./Detroit Diesel. 15-5-2002 als EERLAND 20 verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 2007 verkocht aan Lekstroom Transport B.V., Lekkerkerk, 2-10-2007 overgedragen, 10-2007 herdoopt LEKSTROOM I. (Foto: Teun van der Zee, 5-6-2012, Maassluis).



LEKSTROOM V, ENI 02005103, sleepboot, brandmerk 5103 B AMST 1957, PD7665, 1956 opgeleverd door A. van Bennekom, Sliedrecht (16) als IKA GOEDKOOP aan N.V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop Sleepvaart en Berging Mij., Amsterdam. 300 PK, Bolnes L6 #1593. 31-12-1971 verkocht aan N.V. Hijs & Transport Maatschappij Goedkoop, Amsterdam. 6-3-1973 eigenaar: Hijs & Transport Maatschappij Goedkoop B.V., Amsterdam. 25-7-1957 verkocht aan L. Leeuwie, Rotterdam. 25-7-1957 verkocht aan Transport en

Handelmaatschappij "Steenkolen Utrecht" B.V., Rotterdam, herdoopt SOPHIA JACOBA II. 20-9-1984 verkocht aan Pieter Eerland, Lekkerkerk, (Lekstroom Transport B.V.), herdoopt LEKSTROOM V. 19-- 609 PK, 447 kW, Caterpillar C18 Acert. (Foto: Teun van der Zee, 27-5-2005, opvarend t.h.v. Rozenburg).

NEELTJE, duwboot, bouwjaar 2006, 6,70 x 2,10 meter, 73,7 PK, 54,2 kW. Pontons: CHRISTINA, 471 ton, FRANKA, 20 ton, JOOST, 415 ton, LIESBETH, 415 ton, LIESBETH & JOOST, 830 ton, W.D.SR. 2, 390 ton, W.D.SR. 7, 430 ton, W.D.SR. 9, 430 ton, W.D.SR. 7 & 9, 860 ton, W.D.SR. 14,250 ton, NOOR, 10 ton, STIJN, 10 ton en STIJN & NOOR, 20 ton.



INTERLUDE, ENI 02006057, foto: Teun van der Zee, 5-9-2020, t.h.v. Schiedam. 6-12-1901 opgeleverd door Scheepswerf P. Boele & Zn., Slikkerveer (465) als de stoomsleepboot ASSISTENT aan A.D. Zur Muhlen, Stoomboot Reederij voor het Sleepen van Schepen van het Nieuwediep en te IJmuiden van en naar Zee, Amsterdam. 59 BRT, 1 x 1 vuurs ketel, de werf V.O. 60 m2, werkdruk 11,4 atm., 180 IPK, T 3 cyl, H.J. Koopman. 8-12-1931 verkocht aan de Gebr. P. D. en H. van der Munnink, Dordrecht. 12-3-1935 herdoopt NEPTUNES. 4-5-1937 verkocht aan B. van Dongen te 's-Hertogenbosch, herdoopt GERMA 2. 1948 verkocht aan Scheepvaartmaatschappij "Germa", Dordrecht (Joh. Derksen), herdoopt THEMI. 1956 motor geplaatst, 350 IPK, Deutz #239319/24. 23-7-1959 verkocht aan Joh.L.Th. Derksen, Rotterdam. 26-3-1960 verkocht aan N.V. Sleepvaart Maatschappij "Themí", Rotterdam. 27-5-1961 herdoopt NASSAUKADE. 1962 de Deutz motor vervangen door een 200 PK, 4 cyl, Industrie 4VD6A, NE-3-1944. 1963 herdoopt THEMI. 19-12-1963 verkocht aan L.J. v.d. Geer te Rotterdam, herdoopt NASSAUKADE. 1963 herdoopt DUO. 5-12-1974 verkocht aan Fa. Eerland en Zn. Sleepdienst en Transportbedrijf, Lekkerkerk, herdoopt LEKSTROOM 1. 30-12-1980 verkocht aan Lekstroom Transport B.V., Lekkerkerk. 1-10-1996 naar de recreatievaart, verkocht aan T.M. de Jong, Gorinchem, herdoopt INTERLUDE. 19-5-2005 verkocht aan H. Speyer, Vlaardingen. (Info: bureauwijnsmuller.nl).



ALP GUARD, IMO 9398539 (NB-314), 5-10-2007 kiel gelegd, 31-8-2008 te water gelaten, 1-10-2009 opgeleverd (GL) door MW Abwicklungsgesellschaft G.m.b.H., Cuxhaven (256) aan Harms Offshore AHT "Uranus" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 11-2009 bij werf te Cuxhaven gedoopt URANUS. 3.552 GT, 3.226 DWT, 74,36 (68,94) x 18,50 x 9,50 x 8,255 meter, trekkracht 301 ton, 18 kn. 24.480 EPK, 18.000 kW, 4 x M.a.K. 9M32C, M.a.K.





Deutschland Branch of Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel Service Station Kiel, NE-08. 9-2010 breedte 20,90 meter. 12-2009 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 8-2013 verbouwd, 3.587 GT, 3.587 DWT. 9-2013 (e) vlag: Liberia. 2014 verkocht aan ALP Maritime Services B.V., Rotterdam, t.b.n. ALP GUARD. 28-11-2014 (e) in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Hellespont Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 19-2-2015 verkocht aan ALP Guard B.V., 2-2015 thuishaven: Rotterdam, roepsein PCYY, in beheer bij Hellespont Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 20-2-2015 (GL) herdoopt ALP GUARD. 1-10-2024 vlag: Malta, bij ST Marine Shipyard te Singapore herdoopt BOKA GUARD. (Foto: Bert Oostdijk, 4-5-2019).

ALP WINGER, IMO 9367504 (NB-214), 27-10-2006 kiel gelegd, 4-4-2007 te water gelaten, 8-10-2007 (GL) opgeleverd als JANUS door MW Abwicklungsgesellschaft Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven (254) aan Harms Offshore AHT "Janus" G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Duitsland, in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., 2.789 GT, 836 NT, 3.244 DWT, 64,97 (60,27) x 18,50 x 8,50 x 7,500 meter, trekkracht 219 ton, 16,5 kn. 19.040 EPK, 14.000 kW, 2 x M.a.K. 6M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. en 2 x M.a.K. 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 9-10-2007 proefvaart. 30-10-2007 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam. 11-2008 vlag: Antigua and Barbuda. 4-2-2008 de sleepboot JANUS gearriveerd bij het op de Maasvlakte gestrande schip ZHEN HUA 10 (IMO 7917410), kreeg bij een poging de ZHEN HUA 10 vlot te brengen een tros in de schroef, 4/5-2-2008 bij de 4e poging met de SMIT HUMBER, RT MAGIC en FAIRPLAY 21 de ZHEN HUA 10 vlot gebracht. 2014 verkocht aan ALP Maritime Services B.V., Rotterdam, t.b.n. ALP WINGER. 19-12-2014 (e) in beheer bij Harms Bergung Transport & Heavylift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Hellespont Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 2015 verkocht aan ALP Winger B.V., Rotterdam, roepsein PBIU, in beheer bij ALP Maritime Services B.V., Rotterdam, 28-2-2015 (GL) te Las Palmas herdoopt ALP WINGER. 8-2024 vlag: Malta (9HA6091), in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Ltd., 8-2024 herdoopt BOKA WINGER.

AQUA GLACIES, IMO 9923762 (NB-320), ASD Tug 3413 ICE, 27-1-2024 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (512802) als DAMEN YN 512802 aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent & the Grenadines (J8B6512). 570 GT, 171 NT, 150 DWT. 33,42 (30,76) x 11,90 x 5,65 x 4,600 meter. 14 kn. 10.054 EPK, 7.400 kW, 2 x 20 cyl, 4 tew, 175 x 215, 1.800 rpm., MAN 20V175D, MAN Energy Solutions, Frederikshavn NE-17-2-2022. 7-2024 herdoopt AQUA GLACIES. 3-9-2024 proefvaart op MV2 en naar Schiedam, 25-9-2024 de proefvaart op de Nieuwe Maas.

AQUARIUS G, IMO 9697131 (NB-311), Offshore Support Vessel, 13-12-2012 contract, 8-1-2014 eerste staal gesneden, 5-1-2015 kiel gelegd, 20-9-2015 te water gelaten bij Fujian Southeast Shipbuilding, Fujian onder bouwnummer DN-68M-94, 12-4-2016 (AB) 13-4-2016 (Vroon) opgeleverd aan DSV III Express B.V., Breskens, roepsein PDCT, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder voor Vroon Offshore B.V., Den Helder. 2.030 GT, 609 NT, 1.730,519 DWT (AB). 68,04 (59,99) x 14,95 x 6,10 x . meter. 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516C HD MARINE PROPULSION, Caterpillar Inc. 26-6-2016 gearriveerd te Dordrecht. 27-6-2016 te Dordrecht gedoopt VOS STAR door mevr. Lianne Maandag (echtgenote van Evert Maandag, Vroon Head QHSE). 27-10-2023 van Delfzijl naar IJmuiden, 28-10-2023 te Velsen, 12-11-2023 te IJmuiden. 2023 verkocht aan Rederij Groen B.V., 16-11-2023 vlag: Panama (3E7461), 16-11-2023 herdoopt AQUARIUS G.

15-7-2024 afgemeerd in de monding van de Elbe aangevaren door de JONGLEUR (ex ZWARTEMEER, IMO 9001825), dat leverde een flink gat op aan stuurboord, naar Cuxhaven gevaren voor inspectie, 19-7-2024 te Bremerhaven om te repareren. 9-8-2024 na reparatie in de vaart.

BRITTOIL GUARDIAN, IMO 9797280 (NB-318), Tug/Supply Ship, 2.888 GT, 866 NT, 2.008 DWT, 18-11-2015 kiel gelegd, 21-11-2022 opgeleverd door Guangdong Yuexin Ocean Engineering Co. Ltd. (YX3252S) als CORAL GUARDIAN aan Yuexin International Offshore, Tuvala. 69,90 (61,20) x 16,90 x 7,00 x . meter. 13,5 kn. 9.922 EPK, 3 x 2.100 kW, Caterpillar 3516C. 2-12-2022 verkocht aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 1-2023 (e) vlag: Singapore, 1-2023 herdoopt BRITTOIL GUARDIAN. 3-2023 vlag: Tuvala, 3-2023 herdoopt CORAL GUARDIAN. 3-2023 vlag: Singapore (9V8453), 3-2023 herdoopt BRITTOIL GUARDIAN. 6-2024 verkocht aan BAAINBw (Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr). 28-8-2024 van Abidjan naar Kiel. 8-9-2024 van Las Palmas. 17-9-2024 gearriveerd te Kiel, 23-9-2024 overgedragen aan BAAINBw, proefvaart en gearriveerd te Kiel om verbouwd te worden tot Kustwacht-sleepboot, t.b.n. BORKUM.

### **Volgende zeesleepboot aangekocht door Duitse Marine**

Op 20 juni 2024 heeft de BAAINBw de opdracht gegund voor de aankoop van een tweede zeesleepboot voor de Duitse marine. Net als de sleepboot 'Rügen', die in 2023 werd aangeschaft, zal de 'Britoil Guardian' tweedehands op de civiele markt worden gekocht en omgedoopt tot 'Borkum'. Door deze twee sleepboten als tussenoplossing voor ten minste zes jaar aan te schaffen, is de BAAINBw erin geslaagd de kloof te dichten totdat er een mogelijk opvolgsysteem is en deze belangrijke capaciteit in de Duitse marine te behouden.

De 'Britoil Guardian', die in slechts vijf maanden werd aangeschaft, zal samen met de 'Rügen' dienen als vervanging voor de meer dan 50 jaar oude sleepboten 'Wangerooge', 'Spiekerooog' en 'Fehmarn', waarvan reparatie nu niet meer rendabel zou zijn.

De sleepboot zal naar verwachting in september in Kiel worden overgenomen en in oktober in gebruik worden genomen. In de zomer van 2025 zal een korte ombouwperiode plaatsvinden, waarin de door het leger vereiste aanpassingen, zoals de installatie van militaire radio en navigatie, worden uitgevoerd. Om geen tijd te verliezen, zal de Borkum tot die tijd ter beschikking staan van de marine voor de eigen training van de bemanning. (VT, Timsen, 21-6-2024).

### **Nieuwe marinesleepboot is aangekomen in Kiel onderweg vanuit Abidjan**

Op 17 september 2024 is de 'British Guardian' aangekomen op de marinebasis van Kiel om de afgedankte sleepboot 'Fehmarn' te vervangen. Vanaf 2025 ingezet te Kiel als 'Borkum'. De vloot heeft momenteel geen geschikte diepzeesleepboot voor manoeuvres en noodgevallen, omdat de oude sleepboten van de klassen 'Spiekerooog' en 'Fehmarn' niet meer bruikbaar zijn. In 2022 heeft het ministerie van Financiën 24 miljoen euro vrijgemaakt voor de aanschaf van twee sleepboten. In mei 2023 is de 'Rügen', gebouwd in 2003, in Turkije gekocht en ligt nu in Wilhelmshaven, waar hij wacht op ombouw omdat hij nog veel verbeteringen nodig heeft. De 'British Guardian' vertrok op 28 augustus van Abidjan naar Kiel. (VT, Timsen, 19-9-2024).



CHRISTOS XXXII, IMO 6724713, Offshore Tug/Supply Ship, 590 GT, 16-5-1967 kiel gelegd, 27-10-1967 te water, 27-10-1967 opgeleverd door J. G. Hitzler Schiffswerft und Maschinenfabrik G.m.b.H. & Co. K.G., Lauenburg (698) als PAGENTURM aan Partenreederei m/s "Pagenturm", Bremen-B.R.D. (DEJR), in beheer bij VHO VTG-Hansa-Offshore G.m.b.H., Bremen en Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa", Bremen. 1968 in beheer bij Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa", Bremen. 499 BRT, 147 NRT, 810 DWT. 1.932 EPK, 1.421 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, MAN V8V16/18T, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg. 1968 in charter bij Offshore Supply Association Ltd. (OSA), Londen en Aberdeen. 1978 in charter bij Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., herdoopt PEGASUS II. (DEJR). 3-11-1978 verkocht aan

Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel-B.R.D. 19-11-2007 verkocht aan Hellenic Shipyards Co. Ltd. Skaramanga Yard, Athene, vlag: Griekenland (SY8534), in beheer bij ALS Marine Sole Partner Ltd., Athene. 19-2-2015 verkocht aan Pegasus Navigation S.A., Tokyo, vlag, Panama, in beheer bij Mitsui Kinkai Kisen Co. Ltd., herdoopt CRISTOS XXXII. 20-6-2015 verkocht aan Christos XXXII Spanopoulos, Salamina, vlag: Griekenland (SVA6493), in beheer bij Mitsui Kinkai Kisen Co. Ltd. 3-2017 in beheer bij Ignatios Spanopoulos S.A., Salamina. 7-2024 herdoopt ISTOS X. 9-2024 vertrokken achter de sleepboot CHRISTOS XXXIV (IMO 7907415) naar Aliğa, Turkije, 11-9-2024 te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 4-5-2026, Spanopoulos Shipyard, Ambelaki, Salamis).

DAMEN YN 512624, IMO 9917220 (NB-317), Tug, ASD 3010, 297 GT, 129 DWT, 30-8-2021 te water gelaten te China onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512624, 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo. 19-5-2024 te Rotterdam, Waalhaven, 20-5-2024 te water gezet, 25-5-2024 met de sleepboten MERWESTROOM en SCHELDESTROOM van de Waalhaven naar Gorinchem, 6-9-2024 proefvaart als SVYATTOY NOS en naar Gorinchem, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6285), 30-9-2024 vlag: Noorwegen (3YBH) en herdoopt BOA HUGIN. 8-10-2024 t/m 10-10-2024 proefvaart en naar Dordrecht.

EN AVANT 19, IMO 1082043, sleepboot, type Damen ASD 2811, 305 GT, 7-2024 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513243, 24-10-2025 geplande oplevering aan Rederij T. Muller te Dordrecht.



N-SEA PATHFINDER, IMO 9545663 (NB-319), ROV Support Survey Vessel, 18-12-2008 kiel gelegd, 7-11-2009 gedoopt NOORDHOEK PATHFINDER door Julia Anna Noordhoek (kleindochter van Leen Noordhoek en dochter van Cees Noordhoek, directeuren van Noordhoek) en te water gelaten bij Scheepswerf "De Hoop" B.V. te Foxhol onder bouwnummer 438, 1,659 GT, 497 NT, 1.810 DWT. 61,87 (57,27) x 12,80 x 5,50 x 4,650 meter, de voortstuwing bestaat uit 2 x 900 kW Azimuth thrusters FP, 2 x 350 kW tunnel thrusters CP, elektrisch aangedreven, Caterpillar Inc., gebouwd voor C.V. Scheepsfonds Hanzevast Diving Support Vessel, 12-3-2010 van Foxhol naar Delfzijl, 15-3-2010 1e proefvaart op de Eems, 16-3-2010 2e proefvaart op de Eems, 29-3-2010 opgeleverd aan Noordhoek Survey B.V., Zierikzee, in beheer bij Noordhoek Diving Co. B.V., Zierikzee, roepsein PBYN. 3-6-2010 verkocht aan Hanzevast Shipping 5 B.V., Zierikzee, in beheer bij Noordhoek Diving Co. B.V., Zierikzee. 26-5-2021 in beheer bij Noordhoek Diving Co. B.V., Zierikzee en Noordhoek Shipping 3 B.V. 11-3-2022 in beheer bij Noordhoek Diving Co. B.V., Zierikzee en N-Sea Group B.V., Dordrecht. 6-2024 verkocht aan Hanzevast Shipping 5 B.V., Groningen, in beheer bij Noordhoek Diving Co. B.V., Zierikzee en N-Sea Group B.V., Dordrecht, 6-2024 herdoopt N-SEA PATHFINDER. (Foto: Jan Plug, 15-9-2024, aankomst IJmuiden).

NEPTUNE 647, IMO 1053729, Utility Vessel, EuroCarrier 2410, 173 GT, 20-6-2024 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 647, 4-7-2024 proefvaart, 24-9-2024 herdoopt GPS BATTLER, 30-10-2024 geplande oplevering aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PIJA).



NIKOLAS, IMO 7342328, Tug, 271 GT, 152 DWT, 24-5-1977 opgeleverd door R. Dunston (Hessle) Ltd. (907) als HENDON aan Alexandra Towing Co. Ltd., Newcastle-U.K. (GWOT) 266 BRT, 0 NRT, 52 DWT. 1-1996 herdoopt KARAPIPERIS 12. 7-2014 herdoopt ETHY VI. 2015 verkocht aan Air Sea Land Ltd., Chania, vlag: Griekenland (SW5719). 6-2023 herdoopt NIKOLAS. 9-2024 te Aliaga om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 10-8-2023, Syros).



SC FLASH, Port tender, MMSI 246756000, PCIO, van Sima Shipbrokers, ex COASTAL FLASH van Acta Marine, 10 GT, 3 NRT, 10,00 x 3,83 x . x 0,600 meter. 25 kn. 530 PK, 390 kW, 2 x VW Marine TDI 265-6, Double Hamilton Waterjets. 10-9-2024 te Moerdijk. SC SAPPHIRE, ENI 02205288, MMSI 244700959, PEFV, van Sima Charters. 11-9-2024 te Moerdijk. De beide Sima vaartuigen aan boord m.s. DIJKSRACHT, IMO 9420772, gezet, 16-9-2024 vertrokken via Kaap de Goede Hoop naar Porto Amelia, Mozambique om daar te werken, 14-10-2024 ETA te Porto Amelia. (Foto: Reinier van de Wetering, 16-09-2024, passage Maassluis-West).

SOUTH, IMO 9434864 (NB-320), 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer, 16-9-2024 openbare verkoping te Rotterdam van de EAST, SOUTH, WEST en NORTH, ingezet op € 150.000 per stuk, geveld op verzoek van Bogenda Repair B.V. door de rechtbank Rotterdam voor € 250.000, 27-9-2024 bij scheepswerf Norden Shipyard (Hicri Ercili Group) te Sluiskil.



SVITZER TAURUS, IMO 9960409, foto: Marcel Coster, 11-9-2024



TAK-9, IMO 9987524 (NB-320), Tug, 263 GT, 28-6-2024 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513629) als TAK-9 aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (8B6559), in beheer bij Damen Service B.V. 210 NT, 89 DWT. 22,81 (20,18) x 11,40 x 4,40 x 3,500 meter. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/E2 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, China. 30-8-2024 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven a/b m.s. HAPPY RIVER. 9-2024 overgedragen aan Towmar Baltic UAB, Klaipeda, vlag: Litouwen (LYCJ). 14-9-2024 vertrokken naar Klaipeda, 18-9-2024 te Klaipeda. (Foto: Henk van der Heijden, 14-9-2024, Maassluis).

TOG MOR, IMO 8759152 (NB-308), pijpenlegger, 7-2-1967 te water, 1976 opgeleverd door N.D.S.M. V.o.F., Amsterdam (920) als DINO II aan Larsen & Hagen, Stavanger. Ponton. 1976 herdoopt PEIGI OF KISHORN. 1980 verkocht aan Howard Doris Ltd., Glasgow, herdoopt TOG MOR. 1980 verbouwd bij Blohm & Voss tot kraanponton. 1988 verkocht aan Sembawang Mar. Ltd., Glasgow. 1997 verkocht aan Allseas. 2001/2002 verbouwd tot pijpenlegger. 15-5-2021 vanaf Esbjerg op de Waalhaven. 21-8-2023 verhaald van de Waalhaven naar de Heysehaven. 27-8-2023 met de sleepboot FAIRPLAY-62 (ex BUGSIER 2) vertrokken naar Amsterdam. 1-2024 samen met de ISLE OF JURA aan boord van de MIGHTY SERVANT 1 vertrokken van de 2e Maasvlakte naar Mexico.



### **Aan de grond lopen te Coatzacoalcos**

7-9-2024 de "Tog Mor" liep aan de grond op het strand van Villa Allende, in de haven van Coatzacoalcos, ten zuiden van de staat Veracruz, als gevolg van het slechte weer veroorzaakt door de passage van tropische golf 21 en koufront nummer 1 in de Golf van Mexico. Het schip was bestemd voor de dokken van de firma Permaducto, aan de rivier de Coatzacoalcos. De sleepboten 'Veracruz, Cordobés' en 'Corsario' vertrokken vanuit de haven van Coatzacoalcos, om te proberen de koers van de "Tog Mor" te corrigeren, maar dat lukte niet en "Tog Mor" liep aan de grond. Alleen bemanningsleden die nodig waren voor de manoeuvres om het schip vlot te trekken, mochten aan boord blijven. (Foto: Maritime Executive, Veracruz/LK).

### **135 arbeiders binnen 24 uur van het aan de grond gelopen schip gehaald**

Helikopters van de Transportes Aéreos Pegaso, ingehuurd door TC Energy, moesten de 135 bemanningsleden redden van de 'Tog Mor' in Coatzacoalcos bij Villa Allende op 8 september, waar de pipelayer aan de grond was gedreven als gevolg van intense wind en hoge golven veroorzaakt door de interactie van een koufront en een tropische storm in de zuidelijke regio Veracruz. Het duurde ongeveer 24 uur om al het niet-essentiële personeel veilig van het schip te halen. De hulpverleners tuigden ook een reddingsvlot op dat met lijnen was verbonden met het schip en de kust, en trokken vervolgens in kleine groepen wat personeel door de surfzone.

Het platbodemschip was bezig met het leggen van leidingen voor de Puerta al Sureste-gaspijpleiding, die gas zal transporteren van Texas, VS, via Veracruz naar Tabasco. Toen de storm heviger werd, brak het schip los van zijn drie sleepboten en kwam vast te zitten op slechts 1.200 meter van de kust terwijl het probeerde de haven van Coatzacoalcos te bereiken voor veiligheid. De barre omstandigheden verhinderden succes.

Eindelijk, helikopters. Zeven arbeiders bleven aan boord om de veiligheid van het schip te waarborgen en toezicht te houden op toekomstige operaties om het vlot te trekken.

De bergingswerkzaamheden aan de 'Tog Mor' zouden op 10 september worden hervat, toen de haven van Coatzacoalcos weer openging voor grootschalige scheepvaart. Gespecialiseerd personeel werd door de firma TC Energy ingehuurd om de sleepmanoeuvres uit te voeren. Op 9 september voerde maritiem personeel uit Houston, Texas een onderzoek uit naar de situatie van het schip en bereidde het bergingsplan voor. (VT, Timsen, 10-9-2024).

### **Stranding heeft een positieve impact op de lokale economie**

De Stranding van de "Tog Mor" op het strand van Villa Allende, in de gemeente Coatzacoalcos, had een positieve impact op de lokale economie en genereerde tijdelijke werkgelegenheid voor ongeveer 20 mensen. De arbeiders die oorspronkelijk uit Villa Allende komen, zijn ingehuurd om schoonmaakwerkzaamheden uit te voeren en het afval te verwijderen dat het schip op het strand heeft achtergelaten. De groep hielp met het verzamelen van schuim, flessen en andere materialen die het schip heeft vrijgegeven. Het werd verwacht dat

het drie tot vijf dagen zou duren. Om mogelijke plunderingen te voorkomen, wordt de "Tog Mor" 24 uur per dag bewaakt door personeel van de marine en particuliere beveiliging, die controleposten onderhouden en patrouilles uitvoeren, zowel op het land als op zee. Het is nog niet gemeld wanneer de werkzaamheden om het schip weer vlot te trekken zullen beginnen. (VT, Timsen, 13-9-2024).

### **TOG MOR vlot gebracht**

Na 19 dagen gestrand te zijn geweest, is de Tog Mor woensdagmiddag (25-9-2024) weer vlot gebracht. Het was bergingsbedrijf Smit Salvage dat de manoeuvres wist uit te voeren zal nu de Tog Mor onder de bescherming van sleepboten staan terwijl er duikinspecties worden uitgevoerd om vast te stellen dat er geen defect of andere schade aan het bouwwerk is. Het kan het weekend zijn waarin het schip het permaductdok binnenvaart, in afwachting van hoogwater om zijn reis voort te zetten. Het schip is ruim 111 meter lang (lengte) en 27 meter breed (breedte) en vaart onder Maltese vlag; Op zaterdagavond 7 september werd het door harde wind en intense golven richting de kust geblazen, vlakbij de wijk Nueva Pajaritos, in Villa Allende. Tog Mor legde pijpleidingen aan voor de Puerta al Sureste-gaspijpleiding die gas zal transporteren van Texas in de Verenigde Staten, later naar Tuxpan, Veracruz naar Coatzacoalcos en vervolgens naar Paraíso, Tabasco. (Bron: Municipiosur com/LK, door Elizabeth Aviña).



UP CORAL, IMO 9667239, Platform Supply Ship. 3.944 GT, 1.183 NT, 5.128 DWT, 30-10- 2012 kiel gelegd, 18-12-2013 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (MW619-42) als UP CORAL aan Jura Shipping Inc., Panama, in beheer bij UP Offshore Apoio Maritimo. 5-2018 vlag Brazilië. 6-2021 verkocht aan OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam, 6-2021 vlag: Panama, in beheer bij UP Offshore Apoio Maritimo. 7-2024 vlag: Brazilië (PU2960) en herdoopt PARCEL DAS FEITICEIRAS. (Foto UP CORAL: Jan Plug, 12-3-2023, bij Estaleira Maua – Niteroi).

OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam is ook de eigenaar van de Offshore Supply Schepen:

PARCEL DAS PAREDES, IMO 9274410, 3.406 GT, 2005 opgeleverd als TOISA VALIANT. 2-8-2019 verkocht aan OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam, vlag Brazilië (PU3272), in beheer bij Oceanpact Servicos Maritimos S.A., Rio de Janeiro, herdoopt PARCEL DAS PAREDES.

ILHA DAS FLECHAS, IMO 9418250, 496 GT, 2007 opgeleverd als JOHN G MCCALL. 21-4-2021 verkocht aan OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam, vlag Brazilië (PU6529), in beheer bij Oceanpact Servicos Maritimos S.A., Rio de Janeiro. 8-2021 herdoopt ILHA DAS FLECHAS.

PARCEL DOS REIS, IMO 9521033, 6.072 GT, 15-11-2011 opgeleverd als NEPTUNE LARISSA. 2-2012 herdoopt REEF LARISSA. 1-2015 herdoopt LARISSA. 4-10-2021 verkocht aan OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam, vlag Brazilië (PPAV), in beheer bij Oceanpact Servicos Maritimos S.A., Rio de Janeiro. 5-2022 herdoopt PARCEL DOS REIS.

ILHA DO MOSQUEIRO, IMO 9655494, 3.601 GT, 20-1-2014 opgeleverd als UP OPAL. 1-6-2021 verkocht aan OceanPact Netherlands B.V., Amsterdam, vlag Brazilië (PR5774), in beheer bij Oceanpact Servicos Maritimos S.A., Rio de Janeiro. 5-2024 herdoopt ILHA DO MOSQUEIRO.



VB PUMA, IMO 9525443 (NB-315), Pusher/Tug, 20-12-2007 contract, 30-9-2009 kiel gelegd, 25-6-2010 bouw gereed, 1-7-2010 opgeleverd door Astilleros Armon S.A. (689) als VEHINTICINCO aan Remolques Unidos SL, Spanje. 428 GT, 128 NT, 413 DWT, 5.978 EPK, 4.400 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., verhoogd naar 225 rpm., Caterpillar 3516C-HD, Caterpillar Inc., Indiana NE-09. 2-2011 verkocht aan Santander Lease S.A., EFC, Spanje, in beheer bij Remolques Unidos SL. 5-2022 verkocht aan Narrativa Basilar Unipessoal, Madeira-Portugal (CQQZ). 14-6-2022 herdoopt MED RIGEL. 26-7-2022 te Rotterdam. 31-7-2022 te IJmuiden. 12-2023 in beheer bij Medtug Sines S.A., Sines, Portugal. 2-2024 herdoopt VB PUMA. 8-5-2024 verkocht aan Boluda Shipping NL B.V., Rotterdam (PEXR), in beheer bij Boluda Towage Europe B.V., Rotterdam. (Foto: Cees van der Kooij, 28-8-2024).

WEST, IMO 9434876 (NB-320), 26-11-2014 opgelegd te Slikkerveer /Ridderkerk. 16-9-2024 openbare verkoping te Rotterdam, ingezet op € 150.000 per stuk. geveild door de rechtbank Rotterdam voor € 160.000.

## **INTERNATIONAAL NIEUWS**

DALI, IMO 9697428 (NB-320), 19-9-2024 vertrokken van Norfolk naar Ningbo Zhoushan voor de definitieve reparatie, 4-11-2024 ETA te Ningbo Zhoushan.

### **DALI vertrekt van Norfolk**

Terwijl de rechtszaken tegen de eigenaren van de 'Dali', Grace Ocean Private Ltd. en de exploitant Synergy Marine, zich opstapelden, bereidden familieleden van enkele overleden werknemers zich voor om hun rechtszaken wegens onrechtmatige dood aan te spannen en spande het Amerikaanse ministerie van Justitie op 18 september een rechtszaak aan ter waarde van 103 miljoen dollar. Op 19 september zal de 'Dali' de haven van Norfolk verlaten, na maanden van lossen en tijdelijke reparaties, en op weg zijn naar China voor permanente reparaties. (VT, Timsen, 19-9-2024).

### **Rechtszaak aangespannen tegen de eigenaar van DALI**

Het Amerikaanse ministerie van Justitie heeft op 18 september een rechtszaak aangespannen om meer dan \$ 100 miljoen te eisen van de Singaporese eigenaar en exploitant van de 'Dali'. De civiele rechtszaak tegen Grace Ocean Private en Synergy Marine Private is aangespannen bij de Amerikaanse districtsrechtbank voor



het district Maryland. Met deze civiele claim probeert het ministerie van Justitie ervoor te zorgen dat de kosten voor het vrijmaken van het kanaal en het heropenen van de haven van Baltimore worden gedragen door de bedrijven die het ongeluk hebben veroorzaakt. Principal Deputy Associate Attorney General Benjamin Mizer zei dat de eigenaar en exploitant van de Dali zich terdege bewust waren van trillingsproblemen op het schip die een stroomstoring konden veroorzaken. Ze hebben de elektrische en mechanische systemen van het schip zo geconfigureerd dat die systemen niet snel de voortstuwing en besturing konden herstellen na een stroomstoring. De rechtszaak van het ministerie van Justitie kwam nadat Grace Ocean en Synergy Marine eerder dit jaar een eigen rechtszaak hadden aangespannen om hun aansprakelijkheid te beperken tot \$ 44 miljoen. De rechtszaak van het ministerie van Justitie is niet gericht op schadevergoeding voor de uiteindelijke kosten van de herbouw van de brug. Naar verwachting zal hierover een aparte claim van de staat Maryland worden ingediend. (VT, Timsen).

### Slachtoffer

Op de ochtend van 21 september 2024 voerde een team van Amerikaanse federale agenten een onderzoek uit aan boord van de 'Maersk Saltoro', nadat het afmeerde in de haven van Baltimore. Agenten van de FBI en andere instanties voerden een grondig onderzoek uit, maar vonden geen onmiddellijke problemen die het schip zouden verhinderen om te varen. Het schip heeft hetzelfde managementbedrijf als de 'Dali', die in maart de brug in Baltimore deed instorten. Het team bestond uit federale agenten van de Federal Bureau of Investigation (FBI), de Environmental Protection Agency (EPA) en de Coast Guard Investigative Service (CGIS). De FBI bevestigde dat de inspectie werd ondersteund door een gerechtelijk bevel, maar weigerde verder commentaar te geven op de vraag of het verband hield met het onderzoek tegen de 'Dali'. De autoriteiten gaven het schip kort na de inspectie toestemming om de activiteiten te hervatten. Zowel de 'Dali' als de 'Maersk Saltoro' hebben hetzelfde ontwerp en zijn gebouwd door dezelfde scheepswerf. De 'Maersk Saltoro' heeft sinds de oplevering van het schip in 2015 een onberispelijke staat van dienst en voldoet consequent aan de veiligheids- en operationele normen.



MAERSK SALTORO, IMO 9725706, Container Ship, 12-1-2015 kiel gelegd, 22-5-2015 te water, 30-7-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2681) als JENNY BOX aan Oceanbulk Maritime S.A., Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management S.A., Marousi, Griekenland. 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT. 9.971 TEU. 299,92 (287,00) x 48,20 x 24,80 x . meter. 41.480 kW, 9 cyl, 2 SA, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 8-2025 herdoopt MAERSK SALTORO. 19-10-2016 verkocht aan Green Spanker Shipping S.A., Panama, in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd., Chennai, India. 23-8-2018 verkocht aan Argosy Pte. Ltd., Singapore (9V5997), in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd., Chennai, India. Ook de CEZANNE, IMO 9697416, is een zusterschip, 5-1-2025 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2677) als CEZANNE. (Foto: Arjan Elmendorp, 5-3-2019).



# Drie op een rij



Zo te zien lijkt het op driemaal is scheepsrecht, maar dat is wat anders en ook three of a kind gaat niet op. Drie op een rij klopt beter en geeft aan dat het druk kan zijn in de aanloop naar de Nieuwe Waterweg. Het zijn verschillende scheepstypes, de YSALINE is een met trailers geladen RoRo, de KITA LNG een gastanker en de FREYJA W een multipurposeschip voor het vervoer van diverse soorten lading. Met scheepslengtes van respectievelijk 216, 294 en 138 meter zijn ze bij elkaar goed voor 648 meter.

Zowel de YSALINE als de KITA LNG varen onder Maltese vlag en zijn bestemd voor Europoort. De FREYJA W voert de vlag van Cyprus en gaat naar de stad. De RoRo komt van Engeland en is vaste klant op de Terminal van Cobelfret in de Britanniëhaven. De gastanker van het membraantype komt uit Algerije en gaat naar Gate in de Nijlhaven. Het vrachtschip, geladen met enkele containers en onder meer aluminium anodes en halffabricaten, is vaste klant bij Steinweg in de Frisohaven.

Het Belgisch Luxemburgse Cobelfret Ferries is met 30 RoRo's en 15 terminals een geduchte concurrent van het Deense DFDS en de Zweedse Stena Line. De FREYJA W is met haar drie zusterschepen FRIGG W, SIGYN W en SIF W van de Rotterdamse rederij CARGOW BV. Vanaf 2018 hebben zij een tienjarige vervoersovereenkomst met Alcoa, de grootste Amerikaanse aluminiumproducent. Het betreft circa 1 miljoen ton per jaar. (Tekst: Cees de Keijzer. Fotografie: Arjan Elmendorp).



CMA CGM TIVOLI, IMO 9961312, Container Ship, 11-6-2024 opgeleverd door HD Hyundai Mipo. Co. Ltd. (4218) als CMA CGM TIVOLI aan CMA CGM Hull 4218,4219,4220,4221 G.m.b.H. & Co. K.G., Valletta-Malta (9HA6016), in beheer bij CMA CGM SA The French Line, Marseille en CMA CGM (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg. 32.245 GT, 31.013 DWT, 2000 TEU, 17,9 kn. 17.527 EPK, 12.900 kW, 9 cyl, 2 tew, 600 x 2400,

101 rpm., MAN-B&W 6S60ME-C10.5, HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. (Foto: Teun van der Zee, 5-10-2024 t.h.v. Schiedam binnenkomend voor de Alexanderhaven).

CMA CGM VISBY, IMO 9961324, Container Ship, 25-7-2024 opgeleverd door HD Hyundai Mipo. Co. Ltd. (4219) als CMA CGM VISBY aan CMA CGM Hull 4218,4219,4220,4221 G.m.b.H. & Co. K.G., Valletta-Malta (9HA6072), in beheer bij CMA CGM SA The French Line, Marseille en CMA CGM (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg. 32.245 GT, 31.016 DWT, 2000 TEU, 17,9 kn. 17.527 EPK, 12.900 kW, 9 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 101 rpm., MAN-B&W 6S60ME-C10.5, HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan.



CMA CGM ALHAMBRA, IMO 9961336, Container Ship, 22-8-2024 opgeleverd door HD Hyundai Mipo. Co. Ltd. (4220) als CMA CGM ALHAMBRA aan CMA CGM Hull 4218,4219,4220,4221 G.m.b.H. & Co. K.G., Valletta-Malta (9HA6101), in beheer bij CMA CGM SA The French Line, Marseille en CMA CGM (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg. 32.245 GT, 31.064 DWT, 2000 TEU, 17,9 kn. 17.527 EPK, 12.900 kW, 9 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 101 rpm., MAN-B&W 6S60ME-C10.5, HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. (Foto: CMA CGM).

CMA CGM SALAMANQUE, IMO 9961348, Container Ship, 13-9-2024 opgeleverd door HD Hyundai Mipo. Co. Ltd. (4221) als CMA CGM SALAMANQUE aan CMA CGM Hull 4218,4219,4220,4221 G.m.b.H. & Co. K.G., Valletta-Malta (9HA6102), in beheer bij CMA CGM SA The French Line, Marseille en CMA CGM (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg. 32.245 GT, 31.054 DWT, 2000 TEU, 17,9 kn. 17.527 EPK, 12.900 kW, 9 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 101 rpm., MAN-B&W 6S60ME-C10.5, HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan.



MARIA GRAZIA ONORATO, IMO 9848479, foto: Hannes van Rijn, 8-3-2022, Maasmond. Ro-Ro Cargo Ship, 32.936 GT, 14-3-2019 opgeleverd door Flensburger Schiffbau-Gesellschaft m.b.H., Flensburg (GEU013) als MARIA GRAZIA ONORATO aan SY RoRo 2 Pte. Ltd., Singapore, vlag: Malta (9HA4943), in beheer bij Compagnia Italiana di Navigazione en Tirrenia di Navigazione S.p.A. 31-7-2024 in beheer bij Compagnia Italiana di Navigazione en SIEM SHIPPING UK LTD., Sutton, United Kingdom, in charter bij P&O Ferries voor de dienst tussen Tilbury en Zeebrugge, 7-2024 herdoopt LONGSTONE.



SERGEY BODROV, IMO 9458432 (NB-319), General Cargo Ship, 30-6-2012 opgeleverd door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. (HCY-89) als HUANGHAI GLORY aan Iran Shipping Lines, Hong Kong, in beheer bij Tianjin Xinhai Int. Ship Management. 20.682 GT, 28.287 DWT.15,2 kn. 9.253 EPK, 6.810 kW, 6 cyl, 2 tew, 400 x 1770 mm, 146 rpm, Licence: STX, gebouwd door STX Heavy Industries Co. Ltd., STX Corporation, Zuid-Korea NE-7-2011.

5-3-2020 in de Golf van Guinee. op ongeveer 85 mijl ten zuiden van Lagos geënterd door piraten, het schip dreef na de aanval en reageerde niet op contactverzoeken, de patrouilleboot NNS SPARROW van de Nigeriaanse marine naderde het schip bijna 24 uur na de eerste waarschuwing in de buurt van Lagos. 18-3-2013 De Duitse specialist in zwaar transport Rickmers-Linie opende een westwaartse rondde-werelddienst die Azië, Zuid-Amerika en Noord-Amerika verbindt. Het multifunctionele zwaar transportschip HUANGHAI GLORY opende de dienst, het in 2012 gebouwde, 28.300 DWT metende schip heeft een hefvermogen van 160 ton en zal naar verwachting in mei 2013 op de route worden vergezeld door een ander schip. Tijdens haar eerste reis voor de dienst zou de HUANGHAI GLORY naar verwachting Bayuquan, Xingang, Dalian, Shanghai, Kaohsiung, Punta Quilla, Buenos Aires, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Vitoria en Suape aandoen. 9-1-2023 verkocht aan SPV5 Ltd., vlag: Liberia (5LJT8), in beheer bij Klan Gemi Yonetimi Ltd. Sti., Istanbul en Rapax Ship Management LLC, 2023 herdoopt SERGEY BODROV. (Foto: Teun v.d. der Zee, 20-7-2024, R.O.G., Waalhaven).



19-10-2023 opgelegd (Repairing). 27-12-2023 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven, Pier 4, R.O.G. om de 24 ton wegende krukas te vervangen. 5-2024 in beheer bij Klan Gemi Yonetimi Ltd. Sti., Istanbul en Clan Ship Management LLC, Dubai. 18-9-2024 proefvaart, 20-9-2024 vertrokken naar Dudinka, Rusland, 2-10-2024 te Dudinka. (Foto: Ruud Zegwaard, 18-9-2024, proefvaart met de sleepboten FAIRPLAY-62 en -69).



### **Wallenius neemt RoRo-schepen over van Baltic Container Shipping**

Wallenius Lines heeft de zusterschepen M/V THULELAND en M/V TUNDRALAND overgenomen van Baltic Container Shipping Ltd. De overnames zijn een voortzetting van de strategie van het bedrijf om te groeien door middel van de bouw van nieuwe schepen en de overname van bestaande schepen.

De schepen worden vandaag al geëxploiteerd in Wallenius Sol, dat eigendom is van Wallenius Lines en Svenska Orient Linjen, met als doel een duurzame infrastructuur in de Botnische Golf en de Oostzee te versterken. De schepen varen momenteel onder Zweedse vlag en vallen onder het beheer van Wallenius Marine, dat ze ook in de toekomst zullen blijven doen. De schepen worden op lange termijn gecharterd door Wallenius SOL. De schepen werden respectievelijk in 2006 en 2007 gebouwd bij Aker Yards in Rauma, Finland. "We zijn verheugd om onze investering als actieve scheepseigenaar binnen Wallenius Lines voort te zetten en de schepen zullen een belangrijk onderdeel blijven van de vloot van WALLENIUS SOL", aldus Anders Thyberg, Senior Vice President Investments bij Wallenius Lines. De deal werd afgerond op 25 september 2024. (The Un-Contained, 27-9-2024. Foto: Wallenius).

THULELAND, IMO 9343261, Ro-Ro Cargo Ship, 5-1-2005 contract, 30-12-2005 kiel gelegd, 2-6-2006 te water gelaten, 8-12-2006 opgeleverd door Aker Finnyards Oy (449) als TRANSPULP aan Viking Supply Ships AB, Zweden (SKEI), in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Rederi AB Transatlantic, Sharhamn. 23.128 GT, 6.938 NT, 15.960 DWT. 190,70 (178,86) x 30,60 x 15,30 x 7.816 meter. 9.000 kW, 2 x 9L48/60B, M.A.N. Energy Solutions SE.

11-2007 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Viking Supply Ships AB. 8-2014 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Transatlantic Ship Management. 12-2015 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Gota Ship Management AB. 12-2016 verkocht aan Classic Shipping Ltd., Zweden (SKEI), in beheer bij Admare Ship Management AB en Gota Ship Management AB, 12-2016 herdoopt THULELAND. 10-2017 verkocht aan SOL RoRo AB, Zweden (SKEI), in beheer bij Gota Ship Management AB. 17-5-2022 verkocht aan Wallenius SOLAB, Zweden (SKEI), in beheer bij Wallenius Marine AB. 25-9-2024 verkocht van Baltic Container Shipping Ltd. aan Wallenius SOL AB.

TUNDRALAND, IMO 9343273, Ro-Ro Cargo Ship, 5-1-2005 contract, 28-12-2005 kiel gelegd, 10-9-2006 te water gelaten, 16-4-2007 opgeleverd door Aker Finnyards Oy (450) als TRANSTIMBER aan Viking Supply Ships AB, Zweden (SKHZ), in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Rederi AB Transatlantic, Sharhamn. 23.128 GT, 6.938 NT, 15.960 DWT. 190,70 (178,86) x 30,60 x 15,30 x 7.816 meter. 9.000 kW, 2 x 9L48/60B, M.A.N. Energy Solutions SE.

11-2007 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Viking Supply Ships AB. 8-2014 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Transatlantic Ship Management. 12-2015 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Gota Ship Management AB. 12-2016 verkocht aan Classic Shipping Ltd., Zweden (SKHZ), in beheer bij Admare Ship Management AB en Gota Ship Management AB. 8-2017 herdoopt TUNDRALAND.

10-2017 verkocht aan SOL RoRo AB, Zweden (SKHZ), in beheer bij Gota Ship Management AB. 17-5-2022 verkocht aan Wallenius SOL AB, Zweden (SKHZ), in beheer bij Wallenius Marine AB. 25-9-2024 verkocht van Baltic Container Shipping Ltd. aan Wallenius SOL AB.



De derde in de T-classis de TAVASTLAND, IMO 9334959, Ro-Ro Cargo Ship, 4-1-2005 contract, 29-12-2005 kiel gelegd, 16-3-2006 te water gelaten, 18-8-2006 opgeleverd door Aker Finnyards Oy (448) als TRANSPAPER aan Viking Supply Ships AB, Zweden (SKEC), in beheer bij Viking Supply Ships AB en Transatlantic Fleet Services. 23.128 GT, 6.938 NT, 15.960 DWT. 190,70 (178,86) x 30,60 x 15,30 x 7.816 meter. 9.000 kW, 2 x 9L48/60B, M.A.N. Energy Solutions SE. 2014 verkocht aan Viking Supply Ships AB, Zweden (SKEC), in beheer bij Viking Supply Ships AB en Transatlantic Fleet Services. 12-2015 in beheer bij Viking Supply Ships AB en Gota Ship Management AB. 12-2016 verkocht aan Classic Shipping Ltd., Zweden (SKEC), in beheer bij Admare Ship Management AB, 12-2016 herdoopt TAVASTLAND. 4-9-2017 verkocht aan SOL Ro-Ro AB, Zweden (SKEC), in beheer bij Gota Ship Management AB. 30-12-2021 verkocht aan Wallenius Lines AB, Zweden (SKEC), in beheer bij Gota Ship Management AB. 20-1-2023 in beheer bij Wallenius Marine AB, Stockholm.



FREMANTLE HIGHWAY, IMO 9667344 (NB-319), in dok bij Damen Verolme, foto: Teun van der Zee, 5-10-2024. 25-7-2023 van Bremerhaven naar Port Said, Singapore en Japan met 3.784 nieuwe auto's (o.a.

Volkswagen, BMW en Mercedes-Benz) aan boord, waaronder 25 elektrische auto's. 26-7-2023 om circa 00:30 uur varend ten noorden van Ameland in de scheepvaartroute brak er brand uit aan boord.

21-9-2023 vertrokken met de sleepboot MULTRATUG 3 naar de Botlek, assistentie van de sleepboot EN AVANT 25, stand-by MULTRASHIP PROTECTOR, 23-9-2023 vanaf de Maasmond stand-by / assistentie van de sleepboten FAIRPLAY I en FAIRPLAY X, 23-9-2023 bij Damen Verolme Rotterdam, 2e Werkhaven in de Botlek. 26-9-2023 overgenomen door KOOLE Contractors, Vijfhuizen (KOOLE B.V). 5-10-2023 verhaald naar Verolme Dok 5 in de 1e Werkhaven. 12-2013 herdoopt FLOOR. 2024 geen exportvergunning gekregen, gestart met de sloop van de opbouw. Dat kon, na enig rekenwerk, met de BOKA VANGUARD vervoerd worden naar de nieuwe eigenaar, Qingshan Shipyard Group, die het schip op een werf te Xiamen gaat opbouwen. De BOKA VANGUARD had de FPSO BW OPPORTUNITY gelost in Turkije en vertrok op 18 september 2024 van Dardanellen Anchorage naar Rotterdam om de FLOOR op te halen met bestemming Xiamen. Op 8 oktober 2024 gearriveerd op de Palen 81 in het Calandkanaal, diep genoeg om de FLOOR te laden.

SOUNION, IMO 9312145 (NB-320), Crude Oil Tanker, 85.206 GT, 163.759 DWT, 7-11-2006 opgeleverd als SOUNION aan Sounion Ene, Griekenland (SWGE), in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. en Delta Tankers Ltd. 28-2-2007 in beheer bij Delta Tankers Ltd., Athene.

2-8-2024 ten anker liggend tussen Eritrea en Jemen, geladen met 150.000 ton olie, geraakt door verschillende projectielen waardoor er brand ontstond aan boord en de tanker, de maritieme missie Aspides van de EU waarschuwde dat de beschadigde SOUNION een bedreiging voor het milieu vormde, de eigenaar, Delta Tankers, zei dat het schip naar een veilige bestemming zal worden overgebracht om reparaties uit te voeren. Voor zover bekend was de brand aan boord onder controle.



### **Er is speciaal materiaal gearriveerd om branden te blussen**

Het kan weken duren om de branden aan boord van de 'Sounion' te blussen nadat het een week geleden uit de gevarezone werd gesleept en verder naar het noorden naar veiliger water in de Rode Zee werd gebracht. Specialistische teams waren gefocust op het blussen van de vlammen en het voorkomen van verdere explosies van gassen die zich in de ladingtanks hadden opgebouwd. Een complexe stabilisatie- en brandbestrijdingsoperatie zou binnenkort beginnen.

Er is nu speciaal materieel gearriveerd dat wordt voorbereid op de brandbestrijdingsfase. Er is geen ruwe lading uit het schip gelekt, hoewel het drie keer door de Houthis is geraakt. De raketten sloegen in op de stuurboordzijde, waardoor het motorcompartiment beschadigd raakte en er brand ontstond. De ruwe lading is eigendom van de Griekse raffinaderij Motor Oil. (Timsen, 23-9-2024. Foto: EUNAVFOR / G Captain).

### **Brand zou onder controle zijn**

De brand op de 'Sounion' is eindelijk onder controle en gedeeltelijk geblust. Een team van internationale experts begon op 23 september met het bestrijden van de branden en heeft sindsdien veelbelovende resultaten behaald, zo maakte het Joint Maritime Information Centre (JMIC) op 1 oktober bekend. (Timsen, 2-10-2024).

## Nog steeds in brand

Het Joint Maritime Information Center (JMIC) heeft een update uitgebracht over de voortdurende inspanningen om de 'Sounion' te redden. Terwijl de branden nog steeds woedden, werd de tanker uiteindelijk naar een veilige locatie gesleept, ongeveer 81 kilometer uit de kust van Eritrea, onder de bescherming van de EU-operatie Aspides, waar een team van internationale experts op 23 september begon met brandbestrijdingsoperaties. Op 29 september waren sommige branden geblust en andere onder controle. Satellietbeelden van Oct 2 toonden de Sounion met een duidelijke hittesignatuur, wat bevestigde dat er nog steeds branden aan boord waren. (Timsen, 3-10-2024).

## AGENDA

12 oktober 2024, Scheepsfotoruilbeurs, Museum Vlaardingen, 11:00 uur.

2 november 2024, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur

9 november 2024, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen, 11:00 uur.

16 november 2024, Zaterdag, WSS Rotterdam Branch, Ibis Hotel Vlaardingen, 14:00 uur

7 december 2024, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur



12-10-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.

14-10-2024, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

15-10-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

20-10-2024 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 17:00 uur.

22-10-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

29-10-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

1-11-2024, QUEEN VICTORIA, IMO 9320556, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 06:00 uur.

4-11-2024, AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

5-11-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 10:00 - 20:00 uur.

6-11-2024, IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 21:00 uur.

12-11-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

19-11-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

26-11-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

3-12-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

4-12-2024, MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, CTR, woensdag, 08:00 - 22:00 uur.

7-12-2024, AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag 07:00 - 13:00 uur.

9-12-2024 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

10-12-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

11-12-2024 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 21:00 uur.

12-12-2024 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 - 19:00 uur

16-12-2024 AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 09:00 - 17:00 uur.

17-12-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

18-12-2024 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 09:00 - 21:00 uur.

21-12-2024 AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 09:00 - 17:00 uur.

23-12-2024 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

24-12-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

31-12-2024 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam





CRUISEREIZIGER.NL  
PASSIE VOOR CRUISEN

## CRUISE NIEUWS

COSTA MAGICA, IMO 9239795 (NB-318), 102.784 GT, 3.470 passagiers, 26-10-2004 opgeleverd als COSTA MAGICA aan Costa Crociere S.p.A., Italië. 13-2-2023 verkocht aan Mykonos Magica Inc., Bermuda (ZCHE3), in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol, 2-2023 herdoopt MYKONOS MAGIC. 5-2024 herdoopt GODDESS OF THE NIGHT. 7-2024 in beheer bij Mykonos Magica Inc., Monrovia voor Seajet. 15-7-2024 op de eerste cruise.



### **DISNEY TREASURE aangekomen in Eemshaven na succesvolle Eemstocht**

Het nieuwste cruiseschip van Disney Cruise Line, Disney Treasure heeft een nieuwe mijlpaal bereikt in haar bouwproces. Donderdagochtend arriveerde het in het Nederlandse Eemshaven na een succesvolle Eemstocht. Een dag eerder vertrok het in de ochtend vanaf de scheepswerf van Meyer Werft in Papenburg voor haar eerste reis naar open water. Dit gebeurde onder begeleiding van sleepboten.

Tijdens de komende dagen zal het schip, dat volledig opereert op LNG, een reeks tests en proefvaarten ondergaan om haar voor te bereiden op haar eerste trans-Atlantische oversteek na de officiële overdracht van de Duitse scheepsbouwer aan Disney Cruise Line later dit jaar. In de tussentijd wordt er aan boord druk gewerkt aan de afwerking van de inrichting. De Disney Treasure, die een capaciteit heeft van 2.500 passagiers, zal tijdens haar inaugurele seizoen wekelijkse routes varen in het oostelijke en westelijke Caribische gebied vanuit Port Canaveral, Florida.

Het zusterschip van de Disney Wish (2022) doet tijdens haar maiden voyage op 21 december Tortola, St. Thomas en Castaway Cay, Disney's privé eiland op de Bahamas, aan. Na deze eerste reis zal het schip beginnen aan een reis van zeven nachten op 28 december en oudejaarsavond doorbrengen in het westelijk Caribisch gebied. Passagiers zullen onder andere Mexico, Grand Cayman, Jamaica en de Bahama's bezoeken. (Bron: Cruisereiziger, 19 september 2024. Afbeelding: DVC Fan).

DISNEY TREASURE, IMO 9834753 (NB-319), Passenger (Cruise) Ship, 144.256 GT, 18-7-2017 in aanbouw bij Meyer Werft G.m.b.H. & Co. K.G.. Papenburg onder bouwnummer MEYER WERFT 718, 30-3-2023 kiel gelegd, 3-8-2024 te water gelaten (uitgedokt), 18-9-2024 vertrokken van de werf, 19-9-2024 gearriveerd Eemshaven, 30-10-2024 geplande oplevering als DISNEY TREASURE aan Disney Magic Corp., vlag: Bahamas (C6GE2), in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd. (Disney Cruise Line), Lake Buena Vista FL. 25-9-2024 op proefvaart, 2-10-2024 terug op de Eemshaven.

NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007, Passenger (Cruise) Ship, 140.000 GT, 3.571 passagiers, 23-4-2024 te water gelaten (uitgelokt) op de Fincantieri-werf te Marghera onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE

6300, 4-2025 geplande oplevering als NORWEGIAN AQUA aan Leonardo Three Ltd., Bermuda, in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami, Florida.



### **Norwegian Cruise Line maakt 21e schip bekend: NORWEGIAN LUNA**

Norwegian Luna wordt het 21e schip in de vloot van de rederij Norwegian Cruise Line. Vandaag zijn de eerste cruises in de verkoop gegaan voor cruises vanuit Miami die vertrekken vanaf 4 april 2026 tot november 2026. Norwegian Luna begint haar eerste Caribische seizoen met twee westelijke routes naar Roatan (Honduras) Costa Maya en Cozumel (Mexico) en privé bestemming Harvest Caye in Belize. Het schip zal daarna zevendaagse cruises maken naar de prachtige Oost-Caribische bestemmingen Puerto Plata (Dominicaanse Republiek), Tortola (Britse Maagdeneilanden), St. Thomas (Amerikaanse Maagdeneilanden) en Great Stirrup Cay, NCL's privé-eiland in de Bahama's, dat bovendien eind 2025 een gloednieuwe pier zal hebben.

Tikkeltje groter dan NORWEGIAN PRIMA

Norwegian Luna is 322 meter lang, heeft een brutotonnage van 156.300 ton en biedt plaats aan ongeveer 3.550 gasten. Het schip is 10 procent groter en heeft meer capaciteit dan de schepen uit de Prima Klasse, waaronder de Norwegian Prima en Norwegian Viva vallen.

Norwegian Luna is ontworpen als een zusterschip van Norwegian Aqua, het schip dat in maart 2025 wordt opgeleverd. Beide schepen worden momenteel gebouwd door de Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri, met interieurontwerpen van architecten AD Associates, Piero Lissoni, Rockwell Group, SMC Design en Studio Dado.

“Geïnspireerd door de relatie tussen de maan en de getijden van de oceaan, zijn we verheugd de Norwegian Luna te introduceren als het schip dat haar zusterschip, Norwegian Aqua, perfect aanvult,” zei David J. Herrera, president van Norwegian Cruise Line.

Rompschildering

De rompkunst van Norwegian Luna zal een levendig droomlandschap laten zien van ELLE, de veelgeprezen straatkunstenaar uit Napa, Californië, die heeft samengewerkt met populaire merken zoals Nike, Reebok en Ralph Lauren. Het kunstwerk met de titel 'La Luna' is een visuele verkenning van de diep gewortelde band van de mensheid met de hemelse krachten in de ruimte, aangezien de mensheid onlosmakelijk verbonden is met de eb en vloed van de maan. 'La Luna' zal trots te zien zijn op de boeg van het schip en gasten meenemen op een buitengewone reis en een epische ontdekkingsreis.

Norwegian Luna weerspiegelt het chique design en de structuur van Norwegian Aqua en zal gasten blij maken met de exclusieve Aqua Slidecoaster van NCL, een unieke hybride achtbaan en waterglijbaan die volgend jaar zijn debuut maakt op Norwegian Aqua en de langste en snelste glijbanen op zee zal worden. Compleet met opwindende dubbele glijbanen en een magnetische lift die avontuurlijke gasten door twee verschillende banen stuwt, zal deze attractie drie verdiepingen lang spannende kronkels en bochten rond de trechter van het schip bevatten. Norwegian Luna beschikt ook over een digitaal sportcomplex, de Glow Court, waar gasten overdag allerlei interactieve activiteiten kunnen doen en dat 's avonds verandert in een nachtclub. Gasten zullen ook kunnen blijven genieten van een aantal van hun favoriete ervaringen aan boord van Norwegian Luna, waaronder The Drop, NCL's 10 verdiepingen hoge vrije val glijbaan, en het Stadium, een buitenruimte met gratis activiteiten.

The Haven

Norwegian Luna zal beschikken over de gloednieuwe luxueuze Duplex Haven Suites met drie slaapkamers in het exclusieve complex The Haven by Norwegian®, dat voor het eerst werd aangekondigd op zusterschip Norwegian Aqua. Deze ruime suites hebben twee verdiepingen en beschikken over een aparte woon- en eetruimte, drie badkamers, een balkon en drie slaapkamers. Haven gasten zullen blijven genieten van 24-uurs butler service en een toegewijd conciërge team, evenals toegang tot een uitgestrekt zonnedek, een overloopzwembad met uitzicht op de achtersteven van het schip, een outdoor spa compleet met een glazen sauna en koude kamer, twee bubbelbaden, een privé-lounge en een exclusieve bar met zeldzame sterke dranken en wijnen.

Een verscheidenheid van NCL's verhoogde gastenervaringen zullen ook hun comeback maken op Norwegian Luna, waaronder Ocean Boulevard, de 46.000 vierkante meter buiten loopbrug die rond het hele schip loopt om gasten dicht bij de zee te brengen; Vibe Beach Club, de adults-only, open-air lounge; Infinity Beach dat een adembenemend uitzicht op de oceaan biedt; en een expansief, bovenste zwembaddek uitgerust met ligbedden om van de zon te genieten. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 19 september 2024).

NORWEGIAN LUNA, IMO 9824019, 16-2-2017 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6301, 30-9-2025 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas. 140.000 GT, 3.550 passagiers. 4-4-2026 eerste cruise.



### **Royal Caribbean's nieuwste cruiseschip STAR OF THE SEAS te water gelaten**

De Finse scheepsbouwer Meyer Turku heeft de Star of the Seas, het tweede Icon-klasse cruiseschip voor Royal Caribbean International, te water gelaten. De mijlpaal in de bouw werd gevierd op de scheepswerf met een ceremonieel kanonvuur. De sluis van het droogdok werden geopend en deze – 16 meter diep, 80 meter breed en 365 meter lang – werd gevuld met water. Dit proces duurde 9 uur. Zodra het droogdok volledig onder water stond, werd het schip naar buiten gedreven en verplaatst naar de afbouwpiers, waar nu de laatste afbouwfase is begonnen. Het leegmaken van het dok nam daarna nog eens 12 uur in beslag.

Star of the Seas zal naar verwachting in 2025 in de vaart komen en cruises van een week maken vanuit Port Canaveral. Het 365 meter lange schip zal plaats bieden aan 5.610 passagiers en zal worden aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG). Met 250.800 brutoton zal Star of the Seas iets groter zijn dan het eerste schip uit de Icon-klasse, Icon of the Seas – momenteel 's werelds grootste cruiseschip – ook gebouwd door Meyer Turku en eind 2023 opgeleverd.

Een derde Icon-klasse cruiseschip staat gepland voor levering door Meyer Turku in 2026, gevolgd door een vierde in 2027. Royal Caribbean heeft ook opties voor twee extra Icon-klasse schepen. (Bron: Cruisereiziger, 4 oktober 2024. Foto: Meyer Turku/ Royal Caribbean).

STAR OF THE SEAS, IMO 9829942, Passenger (Cruise) Ship, 250.800 GT, 21.513 DWT, 5.610 passagiers, 15-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1401, 3-10-2024 te water, 12-2025 geplande oplevering als aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas.

### **Princess Cruises viert in Italië tewaterlating STAR PRINCESS**

Princess Cruises heeft donderdag een belangrijke mijlpaal in de bouw van haar tweede Sphere-klasse schip,

Star Princess, gevierd met de traditionele tewaterlatingsceremonie op de Fincantieri scheepswerf in Monfalcone, Italië. Het nieuwe schip is nu overgebracht naar de afbouwkade waar de bouw zal worden voortgezet in afwachting van haar debuut in de herfst van 2025.

Derde ingenieur Chiara del Vecchio, die momenteel aan boord van zusterschip Sun Princess werkt, fungeerde als 'madrina' voor het schip. Ze werd daarmee het eerste lid van het technische team van Princess dat deze aloude rol vervulde.

“Vandaag is een viering van teamwork, vakmanschap en innovatie. Star Princess is het tweede schip in onze nieuwe Sphere-klasse en nu ze zich voorbereidt om voor het eerst het water op te gaan, is het een bewijs van de ongelooflijke toewijding en vaardigheid van het hele scheepswerfteam,” aldus John Padgett, president van Princess Cruises. “Fincantieri heeft opnieuw visie omgezet in realiteit, voortbouwend op het succes van haar zusterschip – Sun Princess, die al de harten van onze gasten heeft veroverd met haar elegantie en cutting-edge design. Samen creëren we verbazingwekkende machines die avontuur zullen inspireren en onvergetelijke ervaringen zullen opleveren voor iedereen die nog tientallen jaren met ons meevaart.”

Padgett kondigde ook aan dat Commodore Nick Nash en kapitein Gennaro Arma, die beiden aanwezig waren bij de ceremonie, zullen dienen als kapiteins van Star Princess. Arma zal dienen als kapitein van Star Princess wanneer het schip volgend najaar wordt opgeleverd, voordat Commodore Nash aan het roer komt te staan.



De Star Princess, met een capaciteit van 4.300 passagiers en een tonnage van 178.000, is het tweede schip in de nieuwe Sphere-klasse voor Princess en zal ook worden aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG). Zusterschip Sun Princess, ook gebouwd door Fincantieri in Monfalcone, debuteerde in februari met aan boord o.a. The Dome, de geodetische koepel op het bovenste dek, The Sphere, de hangende glazen Sphere Piazza in het midden van het cruiseschip; en The Arena, het technisch geavanceerde theater. (Bron en foto: Cruisereiziger, 27 september 2024).

STAR PRINCESS, IMO 9863120, Passenger (Cruise) Ship, 175.000 GT, 4.300 passagiers, 11-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6311, 26-9-2024 te water (uit bouwdok) en naar de afbouwkade, 26-9-2025 geplande oplevering aan Sun Princess II Ltd., vlag: Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A. 4-10-2025 geplande eerste cruise.



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	India	Steady	480 / LDT	500 / LDT	510 / LDT
2	Pakistan	Weak	470 / LDT	490 / LDT	500 / LDT
3	Bangladesh	Declining	460 / LDT	480 / LDT	490 / LDT
4	Turkey	Firming	330 / LDT	340 / LDT	350 / LDT

Slooprijzen: GSM, 7-10-2024

ZK.37 ALDERT VAN THIJIS, IMO 8431413, Fishing Vessel, PCRZ, 43 GT, 155 PK, 1946 opgeleverd als ANNIE. 2002 herdoopt ALDERT VAN THIJIS. 3-2022 opgelegd. 2024 door H.J. Buitjes verkocht voor sloop, 1-7-2024 gearriveerd bij RDM Kampen B.V. te Kampen om gesloopt te worden.

ALFRED NEEDLER, IMO 7907104, Fishing Support Vessel, 925 GT, 274 DWT, 1982 opgeleverd als ALFRED NEEDLER. 2023 door Canada Government Fisheries & Oceans, Canada (CG2683) verkocht voor sloop. 24-12-2023 gearriveerd te Sydney Scrapyard, Canada om gesloopt te worden.

AQUILA, IMO 9192765, Chemical/Oil Products Tanker, 23843 GT, 35841 DWT, 1999 opgeleverd door STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd., Jinhae als MT MELIDE. 2009 herdoopt MELIDE. 5-2009 herdoopt AS LIVADIA. 3-2012 herdoopt ATLANTIC LIVADIA. 19-8-2013 verkocht aan Aquila Marine Inc., 8-2013 vlag Liberia, in beheer bij Roswell Tankers Corp., 8-2013 herdoopt AQUILA. 6-2022 vlag Panama (3E3671). 27-7-2022 in beheer bij Aquila Marine Inc. 13-9-2024 verkocht voor sloop (as is Oman 525 USD/TO). 19-9-2024 op Bhavnagar Anchorage, 21-9-2024 op Alang Anchorage, 24-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AUKRA, IMO 7704631, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 813 GT, 582 DWT. 1978 opgeleverd als AUKRA. 4-10-2012 verkocht aan Fjord1 AS, Noorwegen (LGPH). 22-1-2024 uit de vaart genomen. 9-2024 gearriveerd bij Fosen Gjenvinning AS om gesloopt te worden.

BARON, IMO 7941239, Ore/Oil Carrier, 2.615 GT, 3.373 DWT, 7-1980 opgeleverd door SZ Kama, Perm (836) als NEFTERUDOVOZ-37M aan Volgotanker River Shipping Co., U.S.S.R. 2.699 BRT, 2.854 DWT. 1992 vlag: Rusland (UFHO). 199- verkocht aan J.S. Co. Volzhski Oil Shipping Co. Volgotanker, Rusland. 21-3-2006 verkocht aan Atrio Group Ltd., Rusland, in beheer bij Metship Co. Ltd., 3-2006 herdoopt BARON. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 23-9-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHANG HUA HAI, IMO 8579033, General Cargo Ship, 6.529 GT, 10.039 DWT, 2006 opgeleverd als CHANG HUA HAI aan Changjiang National Shipping, China. 31-12-2018 verkocht aan Bank of Communications, China (Changhang Freight Co. Ltd.). 28-8-2023 verkocht voor sloop. 8-2024 vlag: St. Kitts and Nevis. 9-2024 vlag: Mongolia (JVRB8). 30-9-2024 op Chittagong Anchorage, 6-10-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

COMANCHE, IMO 8757647 (NB-310, Pipe-Layer, 10.324 GT, 9.502 DWT. 7-1969 opgeleverd door Evans Deakins & Co. Pty. Ltd., Brisbane (77) als INGRAM DERRICK BARGE NO.7. 1969 verkocht aan J. Ray McDonald & Co. Inc., Morgan City-U.S.A., herdoopt MCDERMOTT DERRICK BARGE NO.21. 10.324 BRT. Kraan: Clyde, 600 ton SWL. 1980 vlag: Australië. 1997 herdoopt GLOBAL COMANCHE. 2002 verkocht aan Global Industries Ltd. 8-2012 verkocht aan Global Offshore International. 4-2013 verkocht aan TCO Marine Ltd., in beheer bij TCO Marine Ltd. en Technip USA Inc. 9-2013 herdoopt COMANCHE. 2016 vlag: Vanuatu (YJQU7). 10-2017 opgelegd. 10-2023 verkocht voor sloop (390 USD/TO as is Batam). 26-5-2024 op Chittagong Anchorage, 1-6-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DIVO, IMO 7913622, Fish Factory Ship, 49.367 GT, 36.484 DWT, 14-3-1980 te water, 6-1980 opgeleverd door Nippon Kokan, Tsurumi (977) als FREEPORT CHIEF aan Horn Shipping Inc., Liberia. Tanker, 30.875 BRT, 69.131 DWT. 1987 verkocht aan Chief Shipping Co., Liberia. 1990 verkocht aan Bibby Bulk Carriers Ltd. & Britain Steamship Co., Bahamas, herdoopt DORSETSHIRE. 1991 verkocht aan Spartan Shipping Inc., Liberia, herdoopt PROTANK ORINOCO. 1995 nieuwe meting 38.536 GT. 1998 verkocht aan Nestor Maritime S.A., Liberia. 6-2007 herdoopt VEMACAPE. 8-2009 herdoopt LAFAYETTE. 11-2009 verbouwd tot Fish Factory Ship. 8-2014 herdoopt DAMANZAIHAO. 4-2018 meting: 49.367 GT. 11-2018 herdoopt VLADIVOSTOK 2000. 19-8-2024 verkocht aan Tiger Shipping Ltd., 8-2024 vlag: Comoros (D6A3596), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 8-2024 herdoopt DIVO. 27-9-2024 verkocht voor sloop. 3-10-2024 op Bhavnagar Anchorage, 6-10-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ELMAS, IMO 7638105, General Cargo Ship, 2.735 GT, 5.110 DWT. 10-3-1980 opgeleverd door Marmara DY, Yarimca (9A) als BORA BURAK aan Marmara Transport A.S., Turkije. 2.997 BRT, 5.110 DWT. 1983 verkocht aan Kaptan Kardesler Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sirketi, Turkije. 1986 verkocht aan Kutup Yildizi Deniz ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt KUTUP YILDIZI. 1998 verkocht aan Sener Bros Shipping Industry & Trading, Turkije, herdoopt CEM SENNER. 11-2013 herdoopt UBEYD FEYZA. 12-2016 herdoopt ARD. 12-2018 herdoopt MAS 1. 11-2021 herdoopt ELMAS. 3-10-2022 verkocht aan BRIGHT STAR MARITIME LTD., Majuro, Marshall Islands, vlag Tanzania (5IM775). 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 28-9-2024 op Aliğa Anchorage, 6-10-2024 op het strand gezet om gesloopt te worden.

HER WEN NO.1, IMO 8680442 (NB-310), Fish Carrier, 2.495 GT, 2.499 DWT, 17-12-1988 opgeleverd als HER WEN NO.1 aan Her Wen Fishery Co. Ltd., Taiwan (BEOZ). 11-2023 verkocht voor sloop (as is Singapore). 5-12-2023 verkocht aan Elite SN Overseas FZC, Mumbai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4NQ5), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 12-2023 herdoopt WEN 1. 29-12-2023 gearriveerd bij Kolkata Scrapyard om gesloopt te worden.

ICE RUNNER, IMO 8311120 (NB-319), Reefer, 2-3-1984 kiel gelegd, 26-12-1984 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (289) als AUSTRALIAN REEFER aan Orion Venus Co. S.A., Bahamas, in beheer bij J. Lauritzen. 12.411 BRT, 14.499 DWT. 668.187 Cbft. 23-2-1986 verkocht aan Frigg Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij J. Lauritzen. 6-5-1989 thuishaven en vlag: Kopenhagen-Denemarken. 12-12-1995 verkocht aan Beta Container A.p.S., Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij J. Lauritzen. 12-6-1996 verkocht aan J. Lauritzen A/S, Kopenhagen-Denemarken. 12-12-1996 verkocht aan J. Lauritzen Shipowner A/S, Kopenhagen-Denemarken. 7-9-1997 verkocht aan Hol-Reefer III Ltd., Cayman Islands, in beheer bij J. Lauritzen. 16-9-2000 verkocht herdoopt RAUMA REEFER. 11-6-2006 herdoopt ICE RUNNER. 16-5-2007 in beheer bij Maestro Shipping S.A. 12-11-2007 in beheer bij Maestro Shipping S.A. en Maestro Shipmanagement Ltd. 2-7-2012 verkocht aan Ice Runner Shipping Ltd., 7-2012 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Maestro Shipmanagement Ltd. 9-2012 vlag: Bahamas (C6FD4). 2-9-2021 verkocht aan Carpe Marine Group S.A., Bahamas (C6FD4), in beheer bij Cool Carriers AB, Stockholm en Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol, 7-2024 verkocht voor sloop (615 USD/TO). 24-9-2024 op Bhavnagar Anchorage, 25-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

IPEK, IMO 8811390, General Cargo Ship, 12.930 GT, 2002 opgeleverd als BAKU. 11-6-2021 verkocht door Devmarin Denizcilik AS, Turkije aan Oba Shipping Inc., Panama, herdoopt IPEK OBA. 3-2024 herdoopt IPEK. 26-9-2024 op Chittagong Anchorage, 3-10-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

IVAN MOSHLYAK, IMO 8832033, Fishing Vessel, 918 GT, 332 DWT. 5-1990 opgeleverd door Volgogradskiy SZ, Volgograd (259) als IVAN MOSHLYAK aan Dalryba, U.S.S.R. 1992 verkocht aan Vladivostok Trawling & Refrigerator Fleet Base, Rusland. 1998 verkocht aan AO Dalmore, Rusland. 2002 verkocht aan ZAO Dalrybprom, Rusland. 17-7-2024 verkocht voor sloop. 17-7-2024 verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., Hong Kong, vlag: Mongolië (JVPT8). 13-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAPITAN SOLYANIK, IMO 9120281, Fish Factory Ship, 4.407 GT, 1.820 DWT, 12-1994 opgeleverd door Chernomorskyi SZ, Mykolayiv (606) als KAPITAN SOLYANIK aan Black Sea Fisheries Corp "Antarktica", Ilichevsk-Oekraïne. 1997 herdoopt STRELETS. 1999 verkocht aan Kapitan Joint Stock Co, Ilichevsk. 2005 verkocht aan Kapitan Co. Ltd., Ilichevsk, herdoopt VALERIY KRAVCHENKO. 4-2012 herdoopt HUMPBACK WHALE. 13-11-2020 verkocht aan Forpost LLC, 11-2020 vlag: Rusland (UBGI6), herdoopt KAPITAN SOLYANIK. 1-2024 verkocht voor sloop.

KOLIN 3, IMO 8139297, Oil Products Tanker, 194 GT., 262 DWT, 1980 opgeleverd als OSMANOGLU. 1994 herdoopt YALCINAKIN. 1999 herdoopt ATILLA. 17-3-2008 verkocht aan Delta Denizcilik Nakliyat, Istanbul-Turkije (TC4305), 3-2008 herdoopt DELTA 2. 4-2016 herdoopt KOLIN 3. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 13-9-2024 te Aliğa, Turkije op het strand gezet om gesloopt te worden.

LADY BOUSHRA, IMO 8607660, General Cargo Ship, 2.854 GT, 3.194 DWT, 24-12-1987 te water, 12-4-1988 opgeleverd door Zhonghua SY, Shanghai (8603) als BALTIMAR SATURN aan Baltimar Saturn Ltd., Bahamas. 2.854 BRT, 3.168 DWT. 1991 verkocht aan Cargo Bay Maritime Inc., Bahamas, herdoopt GALAXY BAY. 1996 verkocht aan Alma Shipping & Trading S.A., Bahamas, herdoopt MINT ALMA. 1997 herdoopt RAJAH SULAYMAN. 1999 herdoopt GENERAL RICARTE. 10-2017 herdoopt LADY BOUSHRA. 21-7-2022 verkocht aan onbekende koper, vlag: Tanzania (5IM595). 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 29-9-2024 op Aliğa Anchorage.

LNG VIRGO, IMO 7390179, LNG Tanker, 95.016 GT, 72.629 DWT, 15-5-1979 te water, 12-1979 opgeleverd door General Dynamics Corp., Quincy (49) als LNG VIRGO aan Patriot IV Shipping Corp., U.S.A. 83.729 BRT, 64.620 DWT. 1999 verkocht aan Wilmington Trust Co. (as Trustee), Marshall Islands. 2003 verkocht aan Patriot IV Shipping Corp., U.S.A. 7-2-2011 in beheer bij Pronav Ship Management G.m.b.H. 4-2017 vlag: Zuid-Korea. 5-2017 vlag: Marshall Islands (V7IB7). 5-2017 herdoopt LNG VIRGO. 16-10-2019 verkocht aan Coral Energy 1 S.A., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 7-2022 verkocht aan Coral Energy 2 S.A., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 5-2023 verkocht aan Kis Maritime No 3 Co., Marshall Islands (V7IB7), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. 13-9-2024 verkocht voor sloop (as is Labuan 555 USD/TO).

MAERSK EURO TERTIO, IMO 8914556, Container Ship, 7.676 GT, 8.627 DWT. 14-6-1991 te water als HANNE SIF, 22-11-1991 opgeleverd door Orskov Christensens, Frederikshavn (183) als MAERSK EURO TERTIO aan R/A Sif, Denemarken. 7.676 GT, 8.609 DWT. 1994 herdoopt HANNE SIF. 1995 herdoopt ELISABETH DELMAS. 1996 herdoopt VENTO DI PONENTE. 1996 in beheer bij KIL Management A/S, 1996 herdoopt HANNE SIF. 1998 verkocht aan Rederi A/s Sif, Singapore (S6LA), in beheer bij KIL Management A/S. 1999 in beheer bij Eimskip Island EHF, 1999 herdoopt SELFOSS. 2001 verkocht aan Schumacher Schiffsvermietungsges., Antigua and Barbuda (V2JA9), in beheer bij Eimskip Island EHF. 6-2016 verkocht van Sel Line Ltd., Antigua and Barbuda aan Philippine Span Asia Carrier, 6-2016 vlag Philippines, herdoopt SPAN ASIA 27. 16-8-2024 verkocht aan Mile End Shipping Inc., vlag St. Kitts and Nevis (V4GI6), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt ASIA. 2024 verkocht voor sloop. 22-9-2024 op Alang Anchorage, 24-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MILA, IMO 8865987, General Cargo Ship, 2.894 GT, 3.193 DWT. 3-1972 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (1364) als VOLGO-BALT 164 aan U.S.S.R. 2.457 BRT, 2.907 DWT. 1992 vlag: Rusland. 1994 verkocht aan Excelsior Shipping & Trading S.A., Rusland, herdoopt MILA. 5-8-2004 verkocht aan Excelsior Shipping & Trading, Rusland. 4-2005 vlag Cambodja. 3-2026 onder de valse vlag van Democratic Republic of Congo. 9-2017 vlag Tanzania. 7-2020 vlag Moldavië. 9-7-2021 in beheer bij Argo Shipping Co., Kherson. 6-2022 vlag Togo (5VIO8). 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 4-10-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

MOBY CORSE, IMO 7615414 (NB-160), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 25-5-1975 besteld, 21-5-1976 kiel gelegd, 21-6-1977 te water gelaten, 28-4-1978 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (210) als DANA ANGLIA aan DFDS A/S, Denemarken, 29-12-1982 verkocht aan K/S Difko XXI, Denemarken (Dansk Investeringsfond), 29-12-1989 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, 2-10-2002 herdoopt DUKE OF SCANDINAVIA. 28-2-2006 thuishaven: Morlaix-Frankrijk en herdoopt PONT L'ABBE. 19-12-2007 verkocht aan Brittany Ferries (Bretagne Angleterre Irlande S.A., Brest), Morlaix-Frankrijk. 12-11-2008 gearriveerd te Saint Nazaire en opgelegd. 11-2009 in charter bij Moby S.r.l, Napels, herdoopt MOBY CORSE. 9-12-2009 verkocht aan Moby S.p.A., Livorno LI, vlag: Italië (ICDS). 20-9-2024 verkocht voor sloop. 25-9-2024 te Genua.

MONSUN SR., IMO: 6703496, MMSI:259434000, LIUC, Fishing Boat, trawler, 258 GT, 1966 opgeleverd door RSW Rosslauer Schiffswerft, Rosslau als MONSUN II GG934. 1997 herdoopt MONSUN VA-41-K. 14-8-2020 verkocht aan Konrad Nilsen & Sonn AS, Flekkerøy, vlag: Noorwegen. 9-2021 herdoopt MONSUN SR. 9-2024 gesloopt te Frederikshavn.

MSC ADELE, IMO 8512906, Container Ship, 21.633 GT, 30.950 DWT. 10-7-1986 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (217) als NORASIA SHARJAH aan Arabian Maritime Lines Ltd., United Arab Emirates. 21.633 BRT, 30.950 DWT. 1994 verkocht aan AML Shipping Ltd., Mauritius. 1994 verkocht aan Norasia Mar. Lines Ltd., United Arab Emirates, herdoopt MSC ADELE. 1994 verkocht aan AML Shipping Ltd., Mauritius. 8-5-2000 verkocht aan Stanio Holdings S.A., Panama (H3HO). 8-4-2002 in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 21-1-2010 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd. 12-2019 verkocht aan NSM Adele Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Shipmanagement Ltd. 24-11-2021 verkocht aan Adele Oceanway Ltd., Geneve, vlag: Panama, in beheer bij MSC Shipmanagement Co. 2024 verkocht voor sloop naar India. 6-10-2024 op Bhavnagar Anchorage.

MSC AGATA II, IMO 9057173, Container Ship, 16.202 GT, 22.450 DWT. 9-4-1994 te water, 6-1994 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B186-III/5) als NORDLAKE aan Nordlake Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus. 1996 herdoopt CSAV LONQUIMAY. 1998 herdoopt NORDLAKE. 2005 herdoopt YM OKINAWA. 6-2006 verkocht aan Blue Sun Shipping G.m.b.H., Limassol-Cyprus, in beheer bij Nord Reederei G.m.b.H. 6-2008 herdoopt NORDLAKE. 9-2008 herdoopt X-PRESS KHYBER. 6-2009 herdoopt NORDLAKE. 5-2013 herdoopt MSC AGATA. 2-2016 vlag: Liberia (D5LM5). 6-2016 verkocht aan Agata Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. 11-2019 verkocht aan NSM Agata Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Mediterranean Shipping Co. 24-11-2021 verkocht aan Agata Oceanway Ltd., Liberia, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. 12-2022 herdoopt MSC AGATA II. 2024 verkocht voor sloop naar India. 20-9-2024 op Bhavnagar Anchorage, 22-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



MSC GABRIELLA, IMO 8413875, Container Ship, 21.887 GT, 31.290 DWT. 1985 opgeleverd door Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Kiel (207) als NORASIA SUSAN aan Peter Dohle Schifffahrt, B.R.D.

Vrachtschip, 19.527 BRT, 27.830 DWT. 1989 verlengd en verbouwd tot Container Ship, 21.887 BRT, 31.290 DWT. 1893 TEU. 1993 verkocht aan Carlisle Shipping Ltd., Isle of Man. 1994 verkocht aan P/R m.s. Norasia Susan, Duitsland, herdoopt CMBT EUROPE. 1998 verkocht aan The Maersk Co. Ltd., Isle of Man. 2000 herdoopt SAFMARINE EUROPE. 12-2003 verkocht aan Safmarine Container Lines, 12-2003 vlag België. 10-2004 vlag United Kingdom. 1-2006 vlag Marshall Islands, 10-1-2006 in beheer bij Eastwind Shipmanagement Pte. Ltd. 2007 vlag Liberia. 25-6-2009 in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. 5-2011 herdoopt MSC GABRIELLA. 6-2011 verkocht aan Gabriella Naviera, vlag Panama (3FRR), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd. 29-11-2019 verkocht aan NSM Gabriela Shipping Co Ltd., vlag Panama (3FRR), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Niki Shipping Co. S.A. 24-11-2021 verkocht aan Gabriella Oceanway Ltd., vlag Panama (3FRR), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Niki Shipping Co. S.A. 2024 verkocht voor sloop naar India. 20-9-2024 op Bhavnagar Anchorage, 22-9-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto MSC AGATA II en MSC GABRIELLA: FB, Ship Breaking, Rohith Agarwal, 22-9-2024).

MY MERAY, IMO 9000302, Bulk Carrier, 21.941 GT, 39.110 DWT, 28-1-1992 te water, 4-1992 opgeleverd door Ishikawahima-Harima H.I., Tokyo (3011) als ALAM SENTOSA Amatklasik Shipbuilding, Port Klang-Maleisië. 2004 verkocht aan Billion Excel Enterprise Ltd., Hong Kong. 2-2007 verkocht aan Hera Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, herdoopt ALEXANDLITSA. 7-2008 herdoopt PAROS. 27-5-2014 verkocht aan 4Brother's Shipping Ltd., Belize (V3TJ6), in beheer bij Eastern Star Shipping, Tripoli, Libanon, 5-2014 herdoopt MY MERAY. 27-9-2024 verkocht voor sloop naar India, 7-10-2024 op Bhavnagar Anchorage, 10-10-2024 op Alang Anchorage.

NEW WAY, IMO, 8857693, General Cargo Ship, 2.457 GT, 3.258 DWT, 1969 opgeleverd door ZTS, Komarno (1312 als VOLGO-BALT 112 aan U.S.S.R. North-Western River Shipping Co., U.S.S.R. 2.457 BRT, 2.907 DWT. 1992 vlag: Rusland. 3-2005 vlag: Georgië, herdoopt SANTA VICTORIA. 8-2009 vlag: Comoros. 4-2010 herdoopt GURON. 2-2014 vlag: Cambodja. 2-2016 vlag: Sierra Leone. 8-2016 vlag: Micronesia (VALS), herdoopt MASTER AHMAD N.Y. 3-2018 vlag: Tanzania. 3-2019 vlag: Moldavië, herdoopt NEW WAY. 7-2022 vlag: Kameroen (TJM0038). 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-9-2024 op Aliğa Anchorage.

OMAR TRADER, IMO 7713175, General Cargo Ship, 3.612 GT, 6.358 DWT. 20-11-1979 te water, 2-1980 opgeleverd door Ast. del Atlantico, Santander (202) als SONIA S aan Euroflot S.A., Spanje. 3.908 BRT, 6.081 DWT. 1986 verkocht aan Elbamar S.A., Spanje, herdoopt MALAGA I. 1998 verkocht aan Margie Properties Corp., Portugal, herdoopt SPAIN. 1999 verkocht aan Gemar Business Corp., Portugal. 2000 verkocht aan Tornavi S.a.S .di Domenico Scotto di Santolo, Italië, herdoopt SARA. 2002 herdoopt SARA PRIMA. 2006 verkocht aan Atlas Grain Shipping S.A., Panama, herdoopt ATLAS PRIMA. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 11-2009 herdoopt SINAN. 9-2010 herdoopt ATLAS SEMA. 10-12-2017 verkocht aan Omar Shipping Co. Ltd., Comoros (D6A2068), in beheer bij Cedar Marine Services SAL, 12-2017 herdoopt OMAR TRADER. 22-2-2019 in beheer bij Regulus Shipping for Maritime Shipping, Stowage & Logistic Services SAE, Alexandria, Egypte. 14-7-2024 van MBM Port, Albanië. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 17-9-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

PHOENIX VN.152, IMO 8414116, OW2362, Fishing Vessel, 699 GT, 1-8-1985 opgeleverd door Skala Skipasmidjan, Skali, Faeroe Islands als HEINABERG. 1990 herdoopt PHOENIX. 2024 door Thor P/F, Hosvik, Faeroe Islands. (OW2362) verkocht voor sloop naar Esbjerg, 3-8-2024 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden.

ROSENDAL, IMO 7405936, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 768 GT, 192 DWT. 5-1975 opgeleverd door Mjellem & Karlsen Verft, Bergen (117) als STRYN aan Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, Bergen-Noorwegen. 497 BRT. 65 personenauto's. 1.375 PK, Wichmann Motorfabrikk, Rubbestadneset. 1979 thuishaven: Måløy. 11-1983 verkocht aan A/S Bergen-Nordhordland Rutelag, Bergen-Noorwegen, herdoopt Seimstrand. 1994 meting: 768 BRT, 258 NRT. 10-1998 verkocht aan HSD, Bergen-Noorwegen, herdoopt ROSENDAL. 6-2001 de rederij veranderde in HSD Sjø AS, Bergen. 2011 verkocht aan Torghatten Nord, Tromsø-Noorwegen. 2023 opgelegd te Tromsø. 30-4-2024 gearriveerd bij Fosen Scrapyard om gesloopt te worden.

SELINA, MMSI 232016976, Towing vessel/ponton, United Kingdom (MDNU4), 85 x 21 meter. 27-2-2024 van Falmouth, 9-2024 gesloopt te Esbjerg.

SERENITY 1, IMO 9060247, Bulk Carrier, 17.430 GT, 28.458 DWT, 21-9-93 te water, 1-1994 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K., Kawajiri (3511) als SUPER QUEEN aan Emerald Marine S.A., Monrovia-Liberia. 17.430 BRT, 28.458 DWT. 2002 verkocht aan Grand Shipholding S.A., Majuro-Marshall Islands, herdoopt STAM. 2004 verkocht aan Lorient Shipping Co., Majuro-Marshall Islands, herdoopt HELEN. 2005 verkocht aan Oceanstatus Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt OCEAN PEARL. 15-6-2016 verkocht aan Serenity Shipping Co. Ltd., Panama (3FGU9), in beheer bij Feng Sea Shipping Pte. Ltd., 6-2016 herdoopt SERENITY 1. 9-2024 verkocht aan een Chinese koper (6,8 miljoen USD). 7-9-2024 op Chittagong Anchorage, 15-9-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHUN DA FAZHAN, IMO 9070785, Bulk Carrier, 5-5-1994 te water, 6-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (857) als BUNGA ORKID DUA aan Malaysian International Shipping Corp. Bhd., Port Klang-Maleisië. 25.498 GT, 43.246 DWT. 2005 verkocht aan Adriana Shipping Inc., Nassau-Bahamas, herdoopt LAKE RANGER. 2006 verkocht aan Adgio Marine S.A., Nassau-Bahamas, herdoopt LAKE GLOBE. 12-2009 herdoopt ZHI CHENG. 7-2017 herdoopt JIA HANG XING. 10-2023 herdoopt SHUN DA FA ZHAN. 19-7-2024 verkocht door Taizhou Gia Shipping Co. Ltd. voor sloop. 8-2024 verkocht aan New



Century Shipping Hong Kong Ltd., St. Kitts and Nevis (V4HE6). 28-9-2014 op Chittagong Anchorage, 4-10-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SOLA GRATIA, IMO 8506581 (NB-320), 1985 opgeleverd door Honda, Saiki (735) als HOUZAN MARU aan Hozan Kisen K.K., Japan. 2.942 BRT, 4.726 DWT. 2003 herdoopt ASIAN HOPE. 2015 herdoopt SOLA GRATIA. 23-8-2028 verkocht voor sloop (470 USD/TO). 22-9-2024 op Chittagong Anchorage, 1-10-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SOLNØR, IMO 7611755, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 765 BRT, 264 DWT. 1977 opgeleverd door A.M. Liaaen Skipsverft & Mek. Verksted, Aalesund (127) als SOLNØR aan Fjord1 MRF, Ålesund-Noorwegen (LEWE). 1977 ingezet op de route gezet Vrouw-Rykkjem, Noorwegen. 2001 de rederij Fjord1 MRF fuseerde met Fjord1 Fylkesbaatane tot Fjord1. 25-4-2012 verkocht aan Fjord1 AS, Noorwegen. 6-3-2024 gearriveerd bij Fosen Scrapyard om gesloopt te worden.

SUVARNA SWARAJYA, IMO 9170432 (NB-316), Oil Products Tanker, 21.827 GT, 32.902 DWT. 17-11-1998 opgeleverd als SUVARNA SWARAJYA aan The Shipping Corp. of India Ltd., India (VVFH). 15-3-2024 verkocht voor sloop (540 USD/TO as is Colombo). 27-3-2024 verkocht aan Sintec Machinery Trading FZCO, St. Kitts and Nevis (V4VY5), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt SWARAJYA. 12-4-2024 op Chittagong Anchorage, 25-4-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

### **Twee doden en tien gewonden bij explosie tijdens schrootverwerking**

Eén arbeider stierf en 11 anderen raakten gewond bij een explosie aan boord van de 'Suvarna Svarajaya' op de scheepssloopwerf van SN Corporation in de gemeente Sitakunda in Chattogram op 7 sep 2024, om 11.30 uur. De gewonden waren Ahmed Ullah, Mohammad Al-Amin, Mohammad Barkat, Habil Ahmed, Mohammad Niamul Haque, Anwar Hossain, Abul Kashem, Mohammad Jahangir, Mohammad Khairul, Mohammad Sagor, Mohammad Rafiq en Mohammad Saiful. Twee brandweereenheden van de brandweerkazernes van Kumira en Sitakunda kwamen ter plaatse en slaagden erin de brand onder controle te krijgen. De explosie vond plaats terwijl arbeiders het schip in de laatste fase aan het opensnijden waren. De gewonden werden overgebracht naar het Chittagong Medical College Hospital. Acht van hen werden later die dag overgebracht naar een geavanceerde brandwondenfaciliteit, maar één persoon, een 38-jarige manager van de werf, bezweek aan zijn verwondingen voordat hij de faciliteit bereikte. Van de zeven anderen die werden overgebracht, meldden artsen dat de meesten brandwonden hadden variërend van 60, 70 of 80% van hun lichaam, waarbij de minst gewonden brandwonden hadden op 25 en 45% van hun lichaam. Ze meldden ook inhalatiebrandwonden en gehoorletsel. Het ministerie van Industrie van Bangladesh gaf opdracht om alle werkzaamheden op de werf op te schorten. Er werd een onderzoekscommissie gevormd. (VT, Timsen, 10-9-2024).

### **Schadevergoeding**

De scheepsrecyclingfabriek SN Corporation is bevolen om \$ 5.856 te betalen aan de families van zes werknemers die omkwamen bij de explosie aan boord van de 'Swarajya'. Het ministerie van Industrie van Bangladesh heeft de scheepsrecycler bevolen om een schadevergoeding te betalen in de vorm van 12 maanden salaris en alle medische kosten aan zes andere werknemers die ernstig gewond zijn geraakt. Een rapport van een onderzoekscommissie die was opgericht om de explosie te onderzoeken, gaf de schuld aan veiligheidsovertredingen, operationeel wangedrag en een falen om veilige werkomstandigheden te garanderen, wat de scheepsrecycler nog eens \$ 21.740 aan boetes heeft gekost. De SN Corporation is bevolen om alle activiteiten in haar scheepsrecyclingfabrieken voor een periode van drie maanden stil te leggen. Het ministerie heeft een lijst met 20 suggesties gepubliceerd om soortgelijke incidenten in de toekomst te voorkomen. Tot de aanbevelingen behoorden veiligheidsmaatregelen zoals het verbieden van gelijktijdige uitvoering van warm en koud werk, het zorgen voor voldoende ventilatie tijdens het snijden van tanks, machinekamers en pompkamers, en ervoor zorgen dat deze gebieden gasvrij zijn voordat er vergunningen voor warm werk worden afgegeven. De recycler kreeg ook de opdracht om te zorgen dat er goede brandbestrijdings- en reddingsregelingen waren bij het werken op risicovolle gebieden van schepen. De SN Corporation werd aangespoord om getrainde, ervaren werknemers te werven en ervoor te zorgen dat ze het scheepssnijplan strikt volgden. (VT, Timsen, 24-9-2024).

TRANSOCEAN LEADER, IMO 8756186, semi-sub., booreiland, Aker H-4.2, YJUQ9, 1987 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan als TRANSOCEAN NO. 8 aan Transnor Shipping Co. Ltd., Noorwegen (LFCV), in beheer bij Norcem Drilling Co. Ltd. 25.267 BRT, 7.589 NRT. 1995 herdoopt TRANSOCEAN LEADER. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije, 7-10-2024 gearriveerd op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.

UNI III, IMO 9130585, Container Ship, 14.807 GT, 15.511 DWT, 1164 TEU. 1999 opgeleverd door Evergreen Heavy Industry, Nagasaki (1026) als UNI-ASSENT aan Gaining Enterprise S.A., Panama, in beheer bij Uniglory Marine Corp. 14.840 EPK, 10.912 kW, Sulzer 7RTA52U, Diesel United, Aioi. 11-9-2024 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., vlag: (Comoros (D6A3599), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2024 herdoopt UNI III. 19-9-2024 verkocht voor sloop naar India. 3-10-2024 op Bhavnagar Anchorage, 5-10-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



Dank aan de mensen van de ELBE en de jarige  
Dank aan de mensen van de ZEELAND en Furiade  
Dank aan de mensen van de STEENBANK. Dat was wel heel bijzonder !!! Uniek !!!  
Teun van der Zee \* Scheepsfotografiebeurs