



NIEUWSBRIEF-306

1 juli 2023

ALEXIA, IMO 9369083 (NB-302), Damen Combi Freighter 11000, 23-8-2005 contract, 13-1-2007 kiel gelegd bij Yichang Damen Shipyards Co. Ltd. (567303), 8-10-2007 te water, 3-1-2008 opgeleverd als ALEXIA door Damen Shipyards B.V. (567303) aan M.S. "Jolina" Schifffahrts G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Antigua & Barbuda, roepsein V2DE5, in beheer bij Intersee Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Haren/Ems en Damen Shipyards B.V. 14-4-2008 (e) onder de vlag van de Ned. Antillen gebracht, thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJSX, in beheer bij Transship B.V., Emmen voor Intersee Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Haren/Ems. 7.878 GT. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 10-5-2015 ETA vanaf Reydarfjordur voor Steinweg in de Frisohaven te Rotterdam. 12-5-2015 verkocht aan Marmactan Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 5-2015 onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, thuishaven: St. John's, roepsein V2GS5, in beheer bij MarConsult Schifffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G, Hamburg, 5-2015 herdoopt MARMACTAN. 12-5-2015 verhaald van de Frisohaven te Rotterdam naar de Hartelhaven in de Europoort onder de nieuwe naam. 13-5-2015 van de Europoort naar Høgset, Noorwegen, 15-5-2015 ETA te Høgset. 12-11-2020 (GL) verkocht ARA Bergen Shipping B.V., Portugal (Madeira), roepsein CQEH2, in beheer bij ARA Ship Management B.V., herdoopt UNISTORM. 4-1-2023 (F) herdoopt ARA BERGEN. 29-5-2023 gearriveerd te Riga, Letland. 1-6-2023 verkocht aan Expedient Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, 2-6-2023 (F) vlag: Panama, roepsein 3E5095, in beheer bij Veggie Marine Co., Majuro, Marshall Islands, herdoopt BOSFOR. (Foto: Jan van Oost).

AMADEUS AQUAMARIJN, IMO 9223423 (NB-300), 7-3-2000 kiel gelegd, casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1027), 7-2000 te water, 15-9-2000 als casco 364 (thuishaven: Duisburg) te Delfzijl achter de sleepboot KORAL, 18-9-2000 naar Waterhuizen om afgebouwd te worden door Bodewes Scheepswerf Volharding B.V., 8-12-2000 van Waterhuizen naar Delfzijl en aansluitend ingedokt, 14-12-2000 proefvaart en naar de Eemshaven, thuishaven: St. John's, 15-12-2000 (e) opgeleverd, 29-12-2000 (officieel) opgeleverd door Bodewes Scheepswerf 'Volharding' B.V., Hoogezand (364) als CRESCENT RHINE aan Sea Dolphin Shipping Co. Ltd., vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Shipcom Bereederung G.m.b.H. & Co. Betriebs K.G., Duisburg en Rhein-Nord-Ostsee Befrachtungsges. m.b.H., Duisburg. 7-1-2001 vertrokken van Scheepswerf Pattje. 1.898 GT, 997 NT, 2.688 DWT. 88,00 (84,96) x (11,41) x 5,40 x 4.092 meter. G 3.817 m3. 84 TEU. 11 kn. 1.550 EPK, 1.140 kW, 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, Deutz SBV6M628, Deutz A.G. 4-2003 verkocht aan ShipCom Bereederungs GmbH & Co. Betriebs K.G. M.S. "Rhenus", Antigua & Barbuda, in beheer bij ShipCom Bereederungs G.m.b.H. & Co. en MarShip Management G.m.b.H. & Co. K.G. 4-2003 herdoopt RMS RHENUS. 1-2016 verkocht aan Aquamarijn B.V., Alkmaar, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar, 8-1-2016 te Harlingen ingezegend, onder Nederlandse vlag gebracht en overgedragen aan De Bock Maritiem B.V., 12-1-2016 herdoopt AMADEUS AQUAMARIJN, roepsein PDDX. 29-12-2020 vertrokken van New Holland, U.K. naar Rouen, om 17:05 uur problemen met de machine gekregen, vast gemaakt door de sleepboot SEA BRONCO en koers gezet naar Scheveningen, 1-1-2021 gearriveerd te Scheveningen met de SEA BRONCO om te repareren. 7-1-2021 vertrokken van Scheveningen naar Hamburg. 22-12-2021 vertrokken van Hamburg naar Antwerpen, 23-12-2021 om 02:30 uur op 14 mijl ten westen van Vlieland in aanvaring gekomen met de Belgische trawler Z-60 BLUE ANGEL (IMO 9222077, reis van Thyborøn naar IJmuiden), daarbij schade opgelopen aan het achterschip en raakte lek, de HURRICANE (MMSI 355519000) en reddingboot GRAAF VAN BYLANDT stand-by, 23-12-2021 op eigen kracht gearriveerd te Harlingen, de Z-60 BLUE ANGEL ging naar IJmuiden.



5-12-2022 verkocht aan Amadeus Silver B.V., Druten, in beheer bij HGK Shipping Rotterdam B.V. 7-12-2022 gearriveerd te Scheveningen. 23-6-2023 uitspraak tuchtcollege voor de scheepvaart. (Foto: KNRM, Den Helder/LK).

Uitspraak van het tuchtcollege voor de scheepvaart van 23 juni 2023, AMADEUS AQUAMARIJN

Op 23 december 2021 omstreeks 03:40 uur LT is de AMADEUS AQUAMARIJN van achteren aangevaren door het onder de Belgische vlag varende vissersschip Z.60 BLUE ANGEL. Beide schepen voeren in het verkeersscheidingsstelsel "Off Texel" in de zuidzuidwest gaande verkeersbaan. De snelheid van de AMADEUS AQUAMARIJN was circa 6 knopen over de grond en de snelheid van het oplopende Z.60 BLUE ANGEL was circa 10 knopen over de grond. Door de aanvaring raakte de stuurmachinekamer van de AMADEUS AQUAMARIJN lek en er liep ook water de accommodatie in. De pompen werden bijgezet en de AMADEUS AQUAMARIJN kon later op eigen kracht de haven van Harlingen bereiken. De Z.60 BLUE ANGEL had minimale schade aan de voorsteven en bleef stand-by bij de AMADEUS AQUAMARIJN totdat het niet meer nodig was. Toen vervolgde de Z.60 BLUE ANGEL haar weg naar de haven van IJmuiden.

De bezwaren van de inspecteur

Volgens de inspecteur heeft betrokkene als tweede stuurman gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden).

In het bijzonder heeft betrokkene:

1. bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was terwijl er wel degelijk gevaar voor aanvaring was;
2. niet te allen tijde een goede uitkijk gehouden;
3. doordat hij ten onrechte bepaalde dat er geen gevaar voor aanvaring was en omdat hij geen goede uitkijk hield, de Master Standing Orders niet nageleefd, namelijk de kapitein roepen in de volgende situaties:
 - a. bij twijfel;
 - b. er een aanvaring dreigt;
 - c. als het verkeer of de bewegingen van een andere schip zorgen baren;
4. geen maatregelen genomen ter vermijding van een aanvaring, toen de Z.60 BLUE ANGEL zo dichtbij was dat een aanvaring door een handeling van de Z.60 BLUE ANGEL alléén niet kon worden vermeden.
5. Bovenstaande elementen hebben bijgedragen tot de aanvaring.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van zes weken waarvan 3 weken voorwaardelijk.

ARKLOW GLEN, IMO 9874090, 14-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 455, 16-6-2023 te Westerbroek te water gelaten, assistentie van de WATERPOORT en GRUNO III, 9-2023 geplande oplevering aan Arklow Shipping ULC, Arklow, thuishaven: Rotterdam. 2.999 GT, 5.085 DWT, 220.000 Cft., 1.600 kW, M.a.K.

BORE WIND, IMO 9892901 (NB-302), 13-8-2019 contract, 15-12-2020 kiel gelegd, 18-6-2021 oprichting Firmanten Bore Wind B.V., zetel: Amsterdam en bestuurder Spliethoff Beheer B.V. in functie getreden, 19-1-2022 te water gelaten bij Wuhu Shipyard Co. Ltd. (W1913), 24-2-2022 het bedrijf V.O.F. Bore Wind ingeschreven met als vestigingsplaats Amsterdam, 15-9-2022 aanvankelijk geplande oplevering aan Bore Wave Oy Ab, Helsinki-Finland (OJTX), in beheer bij Bore Ab, Helsinki (Spliethoff Group), 21-12-2022 (e) opgeleverd aan Firmanten Bore Wind B.V., Amsterdam, roepsein PFMB, in beheer bij Bore Wave Oy Ab,

Helsinki. 9.133 GT, 2.740 NT, 6.792 DWT. 121,89 (113,61) x 21,28 x 9,40 x 6,750 meter. Wärtsilä 8L34DF, Wärtsilä Finland Oy. 21-2-2023 Amsterdam gedoopt BORE WIND. 21-2-2023 van Amsterdam onderweg naar Rauma, 25-2-2023 te Rauma. 25-6-2023 te Rostock hard tegen een steiger gevaren.

Een vrachtschip onder Nederlandse vlag is zondagavond tijdens het aanmeren in de zeehaven van Rostock tegen een steiger gebotst.

Op 25 juni 2023 vond rond 18:55 uur een ongeval met een zeeschip plaats in de zeehaven van Rostock. Een vrachtschip (BORE WIND, IMO 9892901) dat onder Nederlandse vlag voer, was in de vaargeul gekeerd en vervolgens achteruit gemanoeuvreerd naar zijn ligplaats. Om nog niet opgehelderde redenen kon de hoofdmotor niet meer naar "vooruit" worden omgeleid en botste de achtersteven van het vrachtschip tegen een steiger. Als gevolg hiervan werd een ongeveer 20 meter lang stalen brugsegment van zijn fundamenten gescheurd en zonk in het havenbekken. De schade aan de havenfaciliteit werd door de havenexploitant aanvankelijk geschat op minstens 50.000 euro. Er was slechts lichte schade aan het schip. Het onderzoek naar het zeeongeval werd uitgevoerd door de bemanning van de kustpatrouilleboot "WARNOW". In overleg met de bevoegde scheepsveiligheidsinstantie is een voorlopig vaststellingsbevel uitgevaardigd. Het onderzoek loopt nog. (Bron: Landeswasserschutzpolizeiamt Mecklenburg-Vorpommern, 26 juni 2023).

AVANCE AVIOR, IMO 9930296 (NB-300), LPG Tanker, 53.573 GT, 17.406 NT, 58.247 DWT, 27-9-2022 kiel gelegd, 13-12-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAEWOO 2361, 6-3-2023 geplande oplevering, 30-5-2023 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine als AVANCE AVIOR aan Avance Avior Ltd., Marshall Islands (V7A5724), in beheer bij Northern Marine Management Ltd., Clydebank, Avance Gas Ltd., Oslo en Stolt-Nielsen Gas B.V., Rotterdam.



CORAL ACTINIA, IMO 9031985 (NB-157), 8-4-1993 te water gelaten, 10-5-1993 vertrokken van de werf, 11-5-1993 proefvaart, 14-5-1993 opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (260) als CORAL ACTINA aan Rederij m.v. "Coral Actina", Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., Rotterdam. Gastanker, 2.274 GT, 682 NT, 2.446 DWT, 77,43 (72,74) x 14,00 x 7,20 x 5,050 meter. 11-1995 verlengd bij YVC, Bolnes, 3.096 GT, 928 NT, 2.417 DWT, 101,40 (97,13) x 14,00 x 7,20 x . meter. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 7-12-2001 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, roepsein PJGS. 2005 verkocht aan Allocean Charters Ltd., U.K., in beheer bij Allocean Ltd., Londen, 4-12-2007 herdoopt OCEAN PRIMATE. 2009 verkocht aan Norton Marine S.A., Panama, roepsein 3FPC7, in beheer bij Transgas Shipping Line SAC, Lima, 5-2009 t.b.n. LPG OCEAN PRIMATE. 8-8-2009 herdoopt TAUROGAS. 9-4-2023 van Paramaribo. 16-5-2023 op Port Of Spain Anchorage. 23-5-2023 verkocht voor sloop naar Turkije (404 USD/TO). 25-5-2023 van Chaguaramas, Trinidad & Tobago naar Aliaga, 16-6-2023 ETA te Aliaga, 23-6-2023 (mt) op Aliaga Anchorage. (Foto: Teun van der Zee, 10-5-1993 met de sleepboten ZEEPAARD (voor) en ASTRONAUT tijdens de reis van de werf naar Rotterdam).

CORAL EVOLUTION, IMO 9955521, LPG Carrier, 25.900 GT, 17.618 DWT, 10-4-2023 kiel gelegd onder bouwnummer HYUNDAI MIPO 8354, 27-10-2023 (e) geplande oplevering aan Anthony Veder Rederij B.V., Rotterdam, vlag: Nederland.



DUIVENDRECHT, IMO 8509387, 28-11-1987 te water gelaten als MONTERREY voor Transportacion Maritima Mexicana S.A. de C.V., 4-1-1990 verkocht aan C.V. Exploitatie Duivendrecht, Rotterdam, in beheer bij Van Ommeren Shipping B.V., Rotterdam, kreeg officieel de naam DUIVENDRECHT (5), 10-11-1990 opgeleverd en ging in charter varen voor Transportacion Maritima Mexicana S.A. de C.V., Mexico City als MONTERREY, roepsein PGAF. 1997 herdoopt NEDLLOYD MONTEVIDEO. 1998 herdoopt MSC LIMA. 1999 herdoopt MONTERREY. 1999 herdoopt CONSHIP AMERICA. 10-2000 herdoopt MSC NICOLE. 9-1-2020 (e) verkocht aan NSM Niki Shipping Co. S.A., Athene, vlag: Panama (H3QJ), in beheer bij Niki Shipping Co. S.A., Athene en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 22-5-2023 van Jeddah naar Alang, 11-6-2023 ETA te Alang. 9-6-2023 (e) verkocht voor sloop naar India (521 USD/TO). 23-6-2023 op Bhavnagar Anchorage, 28-6-2023 op Alang Anchorage, 2-7-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto NEDLLOYD MONTEVIDEO: Hans Krayenbosch).



EMMA, IMO 9374703 (NB-237), Icerunner 3650, 26-8-2007 casco gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot LUNA-A, gesleept naar Kampen voor verdere afbouw bij Peters Shipyard B.V. te Kampen onder

bouwnummer 1014, 27-11-2007 passage Ketelbrug na vertrek van Peters Shipyard B.V. te Kampen naar Harlingen, op de helling gezet bij Shipdock B.V., Harlingen, 3-12-2007 te Harlingen verhaald in stormachtig weer van Shipdock naar de Korte Lijnbaan, 7-12-2007 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt EMMA door mevrouw Maaike Prins-Bruins (genoemd naar een combinatie van de beide voornamen van de dochters van resp. De Vries en Bruins: EMMeline en MAaike) en opgeleverd aan Stichting Emma Delfzijl, thuishaven: Assen, roepsein PHLZ, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Gerrit de Vries te Assen en Henk Bruins te Harderwijk. 2.528 GT, 3.650 DWT, 89,99 (84,95) x 12,50 x 8,00 x 5,429 meter, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20. 12-12-2007 geladen met zout voor de eerste reis naar Mäntyluoto, de terugreis ging met een lading houtpulp van Rauma en Kaskinen naar Brake. 25-6-2017 tijdens een reis van IJmuiden naar Halmstad om 21:15 uur bij de sluizen van Kiel-Holtenau op het Kieler Kanaal in aanvaring gekomen met m.s. OCEAN FREEDOM (IMO 9506722), aan beide schepen ontstond lichte schade, de OCEAN FREEDOM voer naar Fredericia en de EMMA naar de Lindenau Yard te Kiel om de schade te repareren. 27-6-2017 vertrokken van Kiel naar Halmstad. 25-6-2023 vanaf Rotterdam gearriveerd te Delfzijl. 27-6-2023 overgedragen aan Wagenborg Shipowners 3 B.V., vlag Nederland, thuishaven Delfzijl, roepsein PHLZ, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 30-6-2023 herdoopt ODERBORG. (Foto: R.P. van de Wetering, 31-03-2020, t.h.v. Maassluis).



FWN ARCTIC, IMO 9931484 (NB-305), General Cargo Ship, Ecobox XL. 8.360 GT, 12.575 DWT, 1-9-2022 kiel gelegd als SYMPHONY ARCTIC onder bouwnummer FERUS SMIT 461, 15-5-2023 geplande oplevering, 25-5-2023 om 11:00 uur te water te water gelaten, 26-6-2023 als FWN ARCTIC van Leer naar de haven van Delfzijl met sleepboten WATERSTAD en GRUNO 4, 27-6-2023 proefvaart, 28-6-2023 proefvaart, 15-7-2023 geplande oplevering als FWN ARCTIC aan FWN Arctic B.V., Groningen, in beheer bij FW Holding Rotterdam B.V., Rotterdam (PFSA). (Foto: Frits Olinga, 27-6-2023).

IVER EXAMPLE, IMO 9307994 (NB-237), 5-2-2007 kiel gelegd, 11-6-2007 bij Hyundai Mipo Dockyard gedoopt IVER EXAMPLE, 11-6-2007 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Ltd. onder bouwnummer 0310 aan Motorschip Product Carrier 635, Breskens (PHKU), in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.456 GT, 46.000 DWT, 183,05 x 32,20 x 18,80 x 12,200 meter, 14,7 kn. 2010 in beheer bij Iver Ships B.V., Barendrecht en Vroon Ship Management B.V., Breskens. 6-11-2012 vlag: Gibraltar (ZDND6). 4-2017 en bloc met IVER EXPRESS voor 33,5 M verkocht aan Union Maritime Ltd., Londen. 7-5-2017 van Tanjung Langsat, Maleisië naar Singapore, 11-5-2017 (mt) gearriveerd op het ankergebied van Singapore, 15-5-2017 (e) overgedragen aan Fulton Clover Ltd., Marshall Islands (V7OD7), in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en Bernhard Schulte Shipmanagement (India) Private Ltd., Mumbai, 16-5-2017 (mt) te Singapore herdoopt CLOVER. 22-5-2017 vertrokken van Singapore, 26-5-2017 te Panjang, Indonesië. 3-6-2017 van Port Klang als CLOVER. 19-6-2017 te Durban. 24-6-2017 van Durban naar Lomé, Togo, 5-7-2017 ETA te Lomé. 29.586 GT, 11.956 NT, 46.784 DWT. 25-5-2023 verkocht aan Halsey 1 Ltd., Majuro-Marshall Islands (V7OD7), in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (India) Pvt. Ltd., Mumbai, India, herdoopt ELLIE M II.

KONINGSGRACHT, IMO 8213718 (NB-290), 17-10-1983 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1224) als KONINGSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Koningsgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingkantoor B.V., roepsein PFKV, 2.368 BRT. 9-4-2002 verkocht aan Corn Marine

Ltd., Istanbul, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, in beheer bij Sohtorik Management & Agency, Istanbul, 7-4-2002 gearriveerd bij Shipdock B.V., Amsterdam, 9-4-2002 de naam CORN FLOWER opgebracht en overgedragen, 14-4-2002 vertrokken van Amsterdam, 15-4-2002 gearriveerd te Dordrecht, 16-4-2002 vertrokken van Dordrecht. 2003 verkocht aan Corn Flower Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cornships Management Ltd. 2008 verkocht aan Butamarin Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Statü Gemi Kiralama ve Ticaret Ltd., Istanbul, 18-2-2008 (e) herdoopt SARI PASHA. 9-2011 vlag: Turkije, roepsein TCSC5. 10-2013 verkocht aan Gulf Net Shipping Ltd., Avatiu-Cook Islands, roepsein E5U2786, in beheer bij Aknur Denizcilik ve Dis, Istanbul, herdoopt PASHA. 8-2014 verkocht aan Med Net Shipping Trading Inc., Avatiu-Cook Islands, in beheer bij Aknur Denizcilik ve Dis Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 24-2-2022 vlag: Vanuatu, roepsein YJXG7. 7-5-2023 vlag: Kameroen (TJM0165).



LADY ISABEL, IMO 9148128 (NB-167), 8-11-1997 te water gelaten, 18-12-1997 technische proefvaart, 20-12-1997 proefvaart met personeel van de werf en de rederij, 22-12-1997 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (903) aan C.V. m.s. "Isabel", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 3.225 GT, 3.344 EPK, Caterpillar Tractor Co. 22-12-1997 vertrokken op de 1e reis. 2003 verkocht aan B.V. Beheermaatschappij Isabel II, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. 3-2008 verkocht aan Isabel II, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. 25-7-2010 bij Scheepswerf "De Schroef" B.V. te Sluiskil herdoopt LADY ISABEL. 16-6-2023 van Södertälje, Zweden naar Koverhar hamn, Finland, 17-6-2023 te Koverhar hamn, Finland. 26-6-2023 verkocht Rederi AB Nathalie en overgedragen, vlag: Finland (OJUT), 26-6-2023 herdoopt EMILIE. (Foto: Koos Goudriaan, 19-4-2019, Nieuwe Waterweg).

MARINE EXPLORER, IMO 9956721, Bunkertanker, 19-6-2023 (BV), 20-6-2023 (e) opgeleverd door Zhejiang Shenzhou Sunshine Heavy Industry Co. Ltd., China (SZ21075) als MARINE EXPLORER aan Explorer Tankers Pte. Ltd., Singapore (9V7521), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore voor Vitol Holding B.V., Rotterdam. 4.903 GT, 2.465 NT, 8.354 DWT. 102,69 (97,30) 19,00 x 9,70 x 7,300 meter. 11,5 kn. 3.260 EPK, 2.400 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 x 320, 900 rpm., Yanmar 6EY22AW, Yanmar Power Technology Co. Ltd. NE-7-9-2022.

RDJ WAALSTROOM, IMO 9248370 (NB-305), vrachtschip, 25-7-2003 opgeleverd door Mondego Figueira da Foz PRT (CT. 0245) als LEIRIA aan Naveiro Transportes Maritimos, Portugal (Madeira). 29-11-2012 verkocht aan Caribbean Shipping Limited, Antigua and Barbuda (V2QN3), in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda. 1.921 GT, 1,123 NT, 2.652 DWT. 89,70 (86,66) x 11,32 x 5,35 x 4,130 meter. 10 kn. 1.591 EPK, 1.171 kW, 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, 900 rpm., Deutz SBV6M628, Deutz A.G., Mannheim. 10-2013 vlag: Cyprus (5BYU3). 9-2016 vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3). 9-5-2023 te Rotterdam, 10-5-2023 bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 2023 verkocht aan RDJ Waalstroom Shipping B.V., vlag: Antigua and Barbuda (V2QN3), in beheer bij Rederij de Jong B.V., Maassluis en C-Shipping & Logistics B.V., Maassluis, 26-5-2023 herdoopt RDJ WAALSTROOM. 26-5-2023 vertrokken van Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes, bij Poortershaven vast gemaakt door de sleepboten VB EBRO en TEXELBANK en terug naar de 1e Werkhaven, Botlek. 27-5-2023 vertrokken van de Botlek naar Bordeaux, 30-6-2023 op Bordeaux Anchorage. 4-7-2023 vertrokken van Bordeaux naar Dundalk, Ierland, 8-7-2023 ETA te Dundalk.



RDJ WAALSTROOM, ex LEIRIA, 26-06-2023 afvarend bij Maassluis met bestemming Bordeaux. Foto: Reinier van de Wetering.



RYNDAM, IMO 8919269 (NB-302), 1-11-1993 te water gelaten, 20-10-1994 gedoopt RYNDAM door mevrouw Madeleine Arison en opgeleverd door Fincantieri-Cantieri Navali Italiani S.p.A., Monfalcone (5883) aan Wind Surf Ltd., Nassau-Bahamas (C6MM2), in beheer bij Holland America Line N.V. 55.451 GT, 26.945 NT, 7.447 DWT. 219,21 (185,00) x 30,83 x 19,13 x 7,716 meter. 1.629 passagiers, 129,45 en 1.812,3 ton bunkers. 20 kn. 46.984 EPK, 34.560 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 12ZAV40S, 3 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triëst. 1996 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam, 25-4-1996 geregistreerd te Rotterdam, roepsein PHFV, in beheer bij Holland America Line Westours Inc. 55.451 GT, 26.118 NT, 7.447 DWT. 2012 in beheer bij Holland America Line N.V., Seattle, WA. 2015 verkocht aan Carnival Plc (Carnival U.K.), in beheer bij Carnival Corp., Doral, Florida. 12-9-2015 te Harwich. 13-9-2015 aan Cruise Terminal Rotterdam te Rotterdam. 13-9-2015 van Rotterdam naar Portugal. 30-10-2015 van Port Klang. 31-10-2015 gearriveerd bij Sembawang Shipyard te Singapore, 3-11-2014 te Singapore overgedragen, vlag: UK, roepsein 2IYN3, herdoopt PACIFIC ARIA. 5-4-2020 op Singapore Anchorage. 24-4-2020 op Pasir Gudang, Johor Anchorage.

5-2020 geplande overdracht te Singapore door P&O Cruises Australia aan Cruise & Maritime Voyages (CMV). 1-7-2020 op Manila Anchorage. 18-7-2020 te Port Klang. 19-7-2020 op Port Klang Anchorage. 31-7-2020 van Port Klang, 2-8-2020 te Singapore. 5-2021 geplande inzet op de Franse markt onder de naam JULES VERNE. 20-7-2020 South Quay Travel Limited, handelend als Cruise & Maritime Voyages, onder curatele gesteld i.v.m. de financiële omstandigheden. 11-8-2020 van Port Klang. 6-11-2020 te Piraeus. 11-2020 verkocht aan Aegean Goddess Inc., 20-11-2020 vlag Bermuda, roepsein ZCHB2, in beheer bij Optimum Shipmanagement Services S.A., Piraeus, 20-11-2020 (vt) herdoopt AEGEAN GODDESS. 21-6-2022 van Heraklion naar Lavrio, 23-6-2022 opgelegd te Lavrio, Griekenland. 23-2-2023 verkocht aan Oasis Shipping Services S.A., vlag Bermuda, roepsein ZCHB2, in beheer bij Cruise Management International Inc. voor Celestyal Cruises, 23-3-2023 herdoopt CELESTYAL JOURNEY. 18-5-2023 te Augusta. 20-5-2023 van Augusta naar Valletta, 21-5-2023 te Valletta voor renovatie en onderhoud t.w.v. USD 21M bij Parlatorio Wharf, Palumbo Malta Shipyard. 29-6-2023 van Valletta naar Elefsis, 1-7-2023 te Elefsis. 2-9-2023 aanvang eerste cruise, gaat de cruises van de CELESTYAL CRYSTAL (IMO 7827213) overnemen. (Foto: Nektarios Papadakis, 21-8-2021, Heraklion).



SARDIUS, IMO 9518256 (NB-177), 5-1-2011 gedoopt SARDIUS door mevrouw Anneke de Bock-Ekkelkamp (schoonzuster van de opdrachtgever tot de bouw Gilbert de Bock) en te water gelaten bij Shipyard Leda te Korčula, Kroatië onder bouwnummer 1103, 9-2-2011 vertrokken van Korcula vertrokken achter de sleepboot WATERMAN naar Kampen, 1-3-2011 gearriveerd te IJmuiden en door naar Kampen, afgebouwd bij Scheepswerf Peters B.V. te Kampen (1103), 29-6-2011 vertrokken van Kampen naar Harlingen, 1-7-2011 opgeleverd aan Sardijs B.V., Alkmaar, in beheer bij Bock Maritiem B.V., Alkmaar, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PCLD, 3.739 GT, 1.491 NT, 5.200 DWT, 192 TEU, 2.448 EPK, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, 12 kn. 21-6-2023 gearriveerd te Amsterdam. 26-6-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 20 B.V., Delfzijl (PCLD), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 26-6-2023 (vf) herdoopt GOOTEBORG. (Foto: Tomas Østberg-Jacobsen & Son, 13-5-2019, Herre Anchorage).

SARDIUS, IMO 9996941, General Cargo Ship, 2.560 GT, 3.600 DWT, 20-4-2023 kiel gelegd onder bouwnummer INSTALHO 120220-0366, 15-11-2024 geplande oplevering aan Amaq B.V., Alkmaar, vlag: Nederland, in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar.

SINAR LOMBOK, IMO 8813611 (NB-305), Containerschip, 13-2-1989 kiel gelegd, 15-5-1989 te water, 29-7-1989 opgeleverd door Shin Kurushima Dochyard, Onishi (2620) als PROSPECT aan Neo Marine Shipping Co., Filippijnen, in beheer bij Far East Transport Co. Ltd., Tokyo. 9.949 BRT, 14.900 DWT. 1997 verkocht aan May International Navigation, Panama, in beheer bij Fleet Management Ltd. voor Vroon B.V., 1997 herdoopt SINAR LOMBOK. 26-8-2003 verkocht aan Shanghai Hai Hua Shipping, Shanghai, vlag: Hong Kong, herdoopt BLUE OCEAN. 4-2007 verkocht aan Blue Ocean Shipping Co. Ltd., vlag: Hong Kong. 12-11-2020 in beheer bij Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co. Ltd., Shanghai. 29-7-2022 verkocht aan Super Trophy Shipping (Hong Kong) Ltd., Hong Kong (VRY6), in beheer bij Shanghai Jinjiang Shipping

(Group) Co. Ltd., Shanghai. 5-2023 verkocht voor sloop (625 USD/TO). 5-6-2023 op Chittagong Anchorage, 8-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



SOUTHERN ROCK, IMO 9965241 (NB-302), General Cargo Ship, 3.636 GT, 4.000 DWT. 20-11-2020 kiel gelegd onder bouwnummer 014, 1-2-2023 te water gelaten, 13-2-2023 vertrokken van Szczecin, Polen achter de sleepboot EN AVANT 1 (IMO 9342102) naar IJmuiden, 15-2-2023 te Kiel, 21-2-2023 van Kiel en passage Brunsbüttel, 23-2-2023 te IJmuiden en naar Urk met de sleepboten DEMI-K en WATERLELIE om afgebouwd te worden, 13-6-2023 vanaf Urk gearriveerd aan de Cruisekade te IJmuiden, 14-6-2023 proefvaart, 16-6-2023 (e) opgeleverd als SOUTHERN ROCK aan Hartman Seatrade B.V., Urk. Roepsein PFSP, 3.636 GT, 34.500 DWT. 19-6-2023 van IJmuiden naar Bilbao, 22-6-2023 te Bilbao. (Foto: Marcel Coster, 13-6-2023, Buitenhuizen).

SYLVIA, IMO 9166467 (NB-304), 13-3-1998 kiel gelegd, 20-3-1999 te water gelaten, 6-5-1999 opgeleverd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin (167) als SYLVIA aan Rederij Rio-Sal V.o.F., Krimpen aan den IJssel, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, brandmerk 19397 Z R 1999, roepsein PEAX. 3.999 GT, 2.173 NT, 5.749 DWT, 325 TEU, 2.880 kW, MAK 6M32, Maschinenbau Kiel A.G., Kiel. 6-5-1999 gearriveerd te Constantza op de 1e reis. 10-2005 in beheer bij Sam Shipping V.o.F., Papendrecht. 14-5-2014 uit de Noordersluis met bestemming de Amerikahaven te Amsterdam, 15-5-2014 te Amsterdam onder de vlag van Gibraltar gebracht, thuishaven: Gibraltar, roepsein ZDNW2. 4-2023 in beheer bij Riosal Shipping Estonia OU, 4-2023 vlag: Estland (ESNW). 5-6-2023 (e) verkocht aan M.S. St. Pauli G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, roepsein DGEG, in beheer bij Claus Rodenberg Shipmanagement G.m.b.H., Kastorf Hols, 5-6-2023 herdoopt ST. PAULI 2.

SYMPHONY STAR, IMO 9721645 (NB-290), 3-7-2015 om 11:00 uur gedoopt NORDANA STAR door mevrouw Subbalakshmi Subramanian (echtgenote van Ramaswamy Subramanian, Group Controller van Symphony Ventures Pte. Ltd., Singapore) en te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H., Leer onder bouwnummer 418, 6.749 GT, 10.500 DWT. 122,50 x 17,00 x 10,70 x 7,800 meter. 429.000 cft, 12.148 m³. 2 kranen van 80 ton SWL. 13,5 kn. 4.075 PK, 3.000 kW, 7-9-2015 van Emden naar Delfzijl met de sleepboten WATERGEUS en GRUNO IV, 8-9-2015 proefvaart op de Eems, 10-9-2015 opgeleverd als NORDANA STAR aan Symphony Star Pte. Ltd., Rotterdam (PCSX), in beheer bij Symphony Shipping B.V., Etten-Leur voor Symphony Ventures Pte. Ltd., Singapore, in charter bij Nordana Line A/S, Rungsted, Denemarken. 12-9-2015 van Delfzijl naar Pori, Finland om bulkclading te laden voor Savannah. 13-9-2015 passage Kieler Kanaal. 15-9-2015 te Pori. 23-5-2016 vanaf Pointe Noire, Congo te Antwerpen. 24-5-2016 te Antwerpen herdoopt SYMPHONY STAR. 9-10-2017 in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda en Symphony Shipping I B.V., Breda. 14-12-2020 verkocht aan Symphony Star B.V., Rotterdam, in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda en Symphony Shipping I B.V., Breda. 2023 verkocht aan FWN Star B.V., Rotterdam (PCSX), in beheer bij ForestWave Navigation B.V. en Schulte & Bruns Nederland B.V. 14-6-2023 gearriveerd te Gdynia. 15-6-2023 (F) herdoopt FWN STAR.



SYMPHONY SUN, IMO 9721669 (NB-227), i.a. als NORDANA SUN, 29-4-2016 gedoopt SYMPHONY SUN en om 11:00 uur te water gelaten bij Ferus Smit G.m.b.H., Leer onder bouwnummer 420, in aanbouw voor Symphony Ventures Pte. Ltd., 6.749 GT, 4.075 EPK, snelheid 13.5 kn. 13-6-2016 vanaf Ferus Smit G.m.b.H., Leer naar de Eemshaven met de sleepboten WATERGEUS en GRUNO IV, 14-6-2016 proefvaart, 15-6-2016 proefvaart, 11-7-2016 opgeleverd aan Symphony Sun Pte. Ltd., Rotterdam, roepsein PBXE, in beheer bij Schulte & Bruns Nederland B.V., Heerenveen en Symphony Shipping B.V., Etten-Leur voor Symphony Ventures Pte. Ltd., Singapore. 7-8-2017 in beheer bij Schulte & Bruns Nederland B.V., Heerenveen en Symphony Shipping I B.V., Breda. 12-2021 verkocht aan FWN Sun B.V., Rotterdam, in beheer bij Symphony Shipping B.V., Breda en Symphony Shipping I B.V., Breda. 18-6-2023 aankomst Alaskahaven te Amsterdam. 20-6-2023 (F) herdoopt FWN SUN. (Foto: Ruud Coster, 22-6-2023).

TULP ROTTERDAM, IMO 9818333, General Cargo Ship, 2.139 GT, 3.400 DWT, 1-6-2017 kiel gelegd onder bouwnummer KUZHEY STAR 92, i.a. als KUNDAS, vlag Turkije (TCAC7), 7-2023 geplande oplevering aan Tulp Rotterdam B.V., vlag: Nederland (PCTL).

De besloten vennootschap M/V Tulp Rotterdam B.V. is gevestigd op Boompjes 40 te Rotterdam en is actief in de branche Bouw van schepen en drijvend materieel (geen sport- en recreatievaartuigen). Het bedrijf is bij de kamer van koophandel geregistreerd onder kvk nummer 60638362 en is gelegen in Stadsdriehoek in de gemeente Rotterdam. Bij M/V Tulp Rotterdam B.V. is 1 persoon werkzaam.

8-5-2014 akte oprichting, bestuurder Murat Edip Karahasan in functie getreden. 25-11-2016 bestuurder Ibrahim Tugrul Selek in functie getreden. 1-9-2017 bestuurder Alp Selek in functie getreden. 22-3-2022 bestuurder Edip Murat Karahasan in functie getreden.



VOORNEDIJK, IMO 9346706 (NB-153), 1-2-2005 contract, 14-12-2007 kiel gelegd, 22-6-2008 te water, 8-1-2009 (BV) opgeleverd door Chowgule and Company Pvt. Ltd., Shipbuilding Division Loutulim, Goa (177) als VOORNEDIJK aan Beheermaatschappij m.s. Voornedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., roepsein PBOW, 2.984 GT, 1.551 NT, 4.450 DWT, 89,95 (84,94) x 14,40 x 7,85 x 5,800 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.A.K. 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. and Company K.G., Kiel NE-06, 11,5 kn., de eerste reis ging van Mundra/Kandla, Golf van Kutch, India naar Thessaloniki, Griekenland met een lading sojabonen, 31-1-2009 passage Port Said op de eerste reis. 6-2023 verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 12-6-2023 gearriveerd te Sharpness. 17-6-2023 (F) thuishaven en vlag: St. Johns-Antigua and Barbuda, roepsein V2RB4, 17-6-2023 herdoopt CELTIC ENDEAVOUR. (Foto: Koos Goudriaan, 5-8-2020, Schulp, N.O.K.).

WILSON FLEX V, IMO 9911472 (NB-285), General Cargo Ship, 3-12-2019 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH112, 18-12-2021 geplande oplevering als RHAS 4 aan Rhenus-Arkon-Shipinvest G.m.b.H. & Co. K.G. (RHAS), Haren/Ems, vlag: Nederland, 19-10-2021 kiel gelegd, 17-9-2022 te water, 5-6-2023 (e) 6-6-2023 (DNV) opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. (SH112) als WILSON FLEX V aan RHAS 5 Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Portugal (MAR) (CQER3), in beheer bij Rhenus-Arkon-Shipinvest G.m.b.H. & Co. K.G. (RHAS), Haren/Ems en Wessels Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 2.995 GT, 1.563 NT, 4.258 DWT. 88,47 (84,96) x 14,55 x 7,37 x 5,700 meter. A.B.C. 6DZC, Anglo Belgian Corporation N.V.

NEDERLANDS NIEUWS



In 1939 werd bij de Gebr Pot de FLEVO gebouwd voor de KNSM. In 1965 werd het schip aangekocht door Rederij Vroon die haar ombouwde tot veetransporter en de naam BONTEKOE gaf. Breskens was haar thuishaven zoals zoveel schepen van VROON. Gisteren vond de uitvaart plaats van Piet Vroon een reder in hart en nieren een recht voor zijn raap mens. Hij zette een gezonde rederij op. Wij wensen de familie sterkte met het verlies !!! (Huug Pieterse, 21-6-2023).

'Gewiekste onderhandelaar' en zeezeiler Piet Vroon overleden *4-6-1930 †15-6-2023

Vooraanstaand reder en fervent zeezeiler Piet Vroon is op 93-jarige leeftijd overleden. Dat meldt zeilwebsite Clubracer. Een 'gewiekste onderhandelaar' die het gelijknamige familiebedrijf in Breskens uitbouwde tot een zeer succesvolle internationale rederij.

Het succes van Vroon had vooral te maken met de gewiekste manier waarop vader het bedrijf leidde, vertelde Marcel van Dam, bestuurder en onderhandelaar van maritieme vakbond Nautilus, eerder in De Telegraaf: „Vader Piet was niet alleen goed in de scheepvaart, maar ook een heel goede handelaar. Hij

kocht schepen heel goedkoop en verkocht ze weer duur. Dat bracht weer geld binnen om extra te investeren.”



Coco Vroon was een ambitieuze CEO, zeggen bankiers nu. Ze vragen zich af of het familiebedrijf niet veel te makkelijk te veel geld kon lenen bij hun voorgangers. Zijn de banken te happig geweest, omdat de familie - vader Piet is een zeer erkend wedstrijdzeiler - met enige regelmaat bankiers uitnodigt op een van haar schepen en hen inpalmt? Of tegen elkaar uitspeelt? Ook na 2010 worden nog nieuwe schepen besteld. Begin dit jaar wordt bekendgemaakt dat rederij Vroon in nieuwe afgeslankte vorm verder gaat. De rederij gaat zijn veertig offshore schepen verkopen en gaat door met een vloot van zestig schepen, waarmee het zich specialiseert in drie maritieme takken: het vervoer van levende dieren met veetransportschepen, maritiem tanktransport van speciale grondstoffen en stoffen op hoge temperatuur en een vloot van reddings- en noodschepen. (Bron: DFT).

m.s. BRAHMAN EXPRESS, IMO 6600852, 30-10-1965 te water gelaten bij N.V. Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij, Arnhem (438), 31-1-1966 proefvaart en opgeleverd (BV) als RIJNSTROOM aan N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam.

Ro-ro vrachtschip, PHGK, 499 BRT, 203 NRT, 791 DWT. 74,52 (70,90) x 10,85 x 6,80 x 3,353 meter. G 2.238 m³, B 1.952 m³, 173,5 ton bunkers, verbruik 6,5 ton/dag, 12,5 kn.

1.800 EPK, 1.324 kW, 8 cyl, 4 tew, 300 x 450, M.A.N. G8V30/45ATL, Maschinenbau Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg.

22-2-1966 als "RYNSTROOM", zijnde een motorvrachtschip, metende 1.415,39 m³ bruto inhoud volgens zeemeetbrief afgegeven te 's-Gravenhage no. 13794 d.d. 21-01-1966, liggende te Amsterdam, door G. Reurich, ambtenaar bij de Scheepsmetingsdienst te Amsterdam, van brandmerk 6273 Z AMST 1966 voorzien door het inbeitelen op het achterschip aan S.B. zijde in de geleidepaal van de zijklep, 9,25 m. uit hekplaat, 4,15 m. uit de lengteas en 1,45 m. uit dek.

1970 in beheer bij N.V. Koninklijke Nedlloyd, Rotterdam.

1974 als RIJNSTROOM verkocht aan NSU Scheepvaart B.V., Rotterdam.

1975 verkocht aan De Haas Scheepvaart Mij. B.V., Rotterdam.

3-1976 verkocht aan Handels- & Scheepvaartonderneming Vroon B.V., Breskens, herdoopt CAR EXPRESS.

1976 verlengd bij Scheepswerf A. Vuijk & Zn., Capelle a/d IJssel, lengte 80,75 meter.

1977 verbouwd tot veetransportschip bij Jos L. Meyer, Papenburg, 14-9-1977 aanvang eerste reis als veetransportschip, 3 ruimen, 552 BRT, 203 NRT, 804 DWT.

1981 overgedragen aan Janet Shipping Co. Ltd., Port Vila-Vanuatu (YJWA2), in beheer bij Vroon B.V., Breskens, 1981 herdoopt BRAHMAN EXPRESS.

1996 verkocht aan Eaga Ship Management Co. Inc., General Santos-Filippijnen (DUMO), herdoopt EAGA RAPID TRADER.

7-2023 nog geregistreerd als "In Service". (Info: Marhisdata).

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam <https://www.facebook.com/scheepvaartboekhandel/>



KRITI PEARL, IMO 7635397, 12-8-1977 kiel gelegd, 20-10-1977 te water, 12-1-1978 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki (1819) als KRITI PEARL aan Arbyx Pearl Shipping S.A., Piraeus-Griekenland (SVSA), in beheer bij Avin International Corp. of Panama S.A. Vrachtschip, 10.832 BRT, 6.461 NRT, 16.169 DWT. 151,21 (139,02) x 21,24 x 12,43 x 9,468 meter. 4 laadruimen, G 21.673 m³, B 19.511 m³. 213 TEU 15,5 kn. 7.500 EPK, 5.517 kW, 5 cyl, 2 tew, 680 x 1250, Sulzer 5RND.68, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe.

1989 verkocht aan Pearl International Navigation Inc., Panama (3EMB7), in beheer bij Univan Ship Management Ltd. voor Vroon B.V., 1989 herdoopt ALGERIAN EXPRESS. 10.751 BRT, 6.330 NRT, 16.169 DWT. 1990 verkocht aan India Steamship Co. Ltd., Calcutta-India (VTVV), herdoopt INDIAN RESOLVE. 6-1993 verkocht aan Namz Serayer Maritime Ltd., Valletta-Malta (9HDX4), in beheer bij Kaybee Shipping Services Ltd., herdoopt NORBULK SERAYA. 8-2000 verkocht aan Watersmeet Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines (J8B2113), in beheer bij Sany Shipping Ltd., herdoopt ELTANIN. 2001 in beheer bij Suez Crown Co. Ltd. 6-8-2003 in beheer bij Prominent Shipping Services Ltd. 8-4-2006 te Chittagong om gesloopt te worden. (Foto: Airfoto Malacca/Teun van der Zee, 5-1988).



Combinatie Hakkers, Van Oord en De Klerk legt sleperskade aan in Yangtzekanaal

Na de zomer begint de aannemerscombinatie Hakkers, Van Oord en De Klerk aan de bouw van de sleperskade in het Yangtzekanaal. Daartoe zijn vandaag 19 juni de contracten ondertekend met het Havenbedrijf Rotterdam. Het gaat om 500 meter kademuur; goed voor twaalf ligplaatsen. De bouw van de sleperskade is onderdeel van het programma 'Verbreding Yangtzekanaal'. In het voorjaar 2025 is de oplevering gepland.

De keuze voor deze aannemerscombinatie past in het streven van het Havenbedrijf naar duurzame havenontwikkeling. Hakkers, Van Oord en De Klerk verduurzamen de bouwplaats door de inzet van elektrisch materieel waardoor de CO2 uitstoot gedurende de bouw sterk wordt gereduceerd. Daarnaast heeft de aannemerscombinatie veel meerwaarde getoond met de aangeboden maatregelen om hinder en schade te voorkomen.

Containerschepen

De sleperskade komt aan het begin van het Yangtzekanaal. Daarbij wordt het vaarpad van het Yangtzekanaal aan de zuidkant over een lengte van 500 meter verbreed. Door het Yangtzekanaal varen de grootste containerschepen van en naar de terminals APMT 2 en RWG in de Prinses Amaliahaven. In die haven bouwt het Havenbedrijf aan nog eens 2400 meter kademuur voor containerschepen. Daardoor zal het in het Yangtzekanaal aanzienlijk drukker worden.

Het Havenbedrijf heeft daarom de intentie om nog vóór 2030 ook 1400 meter van het Yangtzekanaal – ten westen van de bestaande Antarcticakade - te verbreden, door het aanleggen van een kademuur met wachtplaatsen voor de binnenvaart. Na verdiepend baggerwerk ontstaat hierdoor meer ruimte en is het Yangtzekanaal – en daarmee de toegang tot Maasvlakte 2 – gereed om straks ook de nog te ontwikkelen nieuwste generatie containerschepen van 430 meter bij 66,50 meter veilig en efficiënt te kunnen ontvangen en elkaar te laten passeren.

Sleepboten

Sleepboten vervullen een belangrijke taak binnen de operationele dienstverlening van de Rotterdamse haven. Niet alleen slepen ze schepen naar hun ligplaats, maar ze zorgen er bij storm ook voor dat schepen op hun ligplaats blijven liggen. Op dit moment liggen de sleepboten onder andere in de Scheurhaven, de Tennesseehaven en de Prinses Margriethaven. De voornaamste sleepdiensten in de Rotterdamse haven zijn Boluda Towage, Svitzer en Fairplay.

Yangtzekanaal

Het Yangtzekanaal is in 2012 ontstaan toen de voormalige Yangtzehaven werd doorgegraven. Het Yangtzekanaal verbindt sinds die tijd het Beerkanaal met de havenbekkens op Maasvlakte 2 en is daarmee de toegang tot o.a. de Prinses Amaliahaven, Prinses Arianehaven en Prinses Alexiahaven. Aan de noordkant van het Yangtzekanaal ligt de Euromax containerterminal. (Bron: Port of Rotterdam. Foto Yangtzekanaal: van Oord).



A2B-online investeert in nieuwe schepen

De specialist van containervervoer naar het Verenigd Koninkrijk, A2B-online Ship Management B.V., bestelde twee nieuwe containerschepen. Die nieuwe schepen worden uitgerust met de nieuwste technologieën om de CO2-uitstoot aanzienlijk te verminderen, tot wel 95%, aldus A2B-online. Ze gaan

varen op methanol en krijgen voldoende batterijcapaciteit om in de havens en op binnenwateren emissievrij te opereren. Ook kunnen ze aangesloten worden op walstroom. A2B ontwikkelde de schepen in samenwerking met ontwerp- en ingenieursbureau Technolog Services te Hamburg en worden gebouwd bij de Turkse Sedef Shipyard. De schepen met een vrachtruim van 650 TEU komen naar verwachting eind 2024 te varen op de dienst tussen Moerdijk en Immingham. 'Met onze nieuwe schepen dragen we bij aan een duurzamere toekomst en laten we zien dat het mogelijk is vrachtvervoer te combineren met milieubewuste bedrijfsvoering', aldus CEO Dinant de Jong van A2B-online. (Bron en afbeelding: A2B, 12-6-2023).



Damen neemt exploitatie veerdienst Maassluis-Rozenburg over

De provincie Zuid-Holland heeft een alternatief gevonden voor de onlangs gestopte veerdienst tussen Maassluis en Rozenburg. Als de Provinciale Staten op 5 juli akkoord gaan, neemt het maritieme bedrijf Damen de exploitatie over van AquaSwets, dat recentelijk failliet ging. Dat gebeurde op 25 mei en leidde ertoe dat de veerdienst van het ene op het andere moment werd stilgelegd.

Blue Amigo heeft faillissement aangevraagd voor de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis. Volgens Blue Amigo weigert de provincie bij te springen om de verlieslatende veerverbinding in de vaart te houden. 'Provincie Zuid-Holland houdt de uitvoerder van het Veer Maassluis- Rozenburg, haar reizigers, medewerkers en leveranciers maandenlang aan het lijntje.

Vakbond CNV kan geen begrip opbrengen voor de faillissementsaanvraag van de veerdienst Maassluis-Rozenburg door uitvoerder Blue Amigo. "Het afgelopen jaar heeft het bedrijf er een warboel van gemaakt", zegt CNV-onderhandelaar Evert-Jan van de Mheen. "Nu verliezen ongeveer 25 mensen hun baan daardoor. Het is heel triest." (Foto STAELDIEP: Nico Sannes, Rotterdam.Heijplaat).

Varend Corso



NAALDWIJK – De trossen van de 24e editie van Varend Corso Westland zijn los. 23 juni 2023 omstreeks 13:00 uur vertrok de stoet met bijna 50 boten vanaf Trade Park Westland. Onder toezien oog van het

voltallige Westlandse college van B&W, burgemeesters uit omliggende gemeenten en ambassadeurs van India en Suriname voeren de boten langs. De koers ging vrijdag richting Midden Delfland en Vlaardingen met de finish in Maassluis. Rijen dik was het publiek uitgelopen voor de bonte stoet, dit jaar in het thema 'On Stage'. In Maassluis werden ook de eerste prijzen van de winnende boten bekend.



Dit jaar was het belonen van de mooiste boten een moeilijke keuze voor de jury. Tomorrowland van kern Honselersdijk kreeg de eerste prijs bij 'niet-commerciële boten'. Op de voet gevolgd door Onder Water Theater van kern De Lier. De knalroze Barbieboot van kern Wateringen kreeg de derde prijs. Bij de 'commerciële boten' kreeg de jaren 80 disco van Peter Dekker Installaties de eer. Let me entertain you van Danscreatie volgde hen op de voet en de bronzen medaille was voor Duit voor een Schuit. Ook dit jaar zamelt het Corso bij het publiek geld in. Al jaren is het publiek de grootste sponsor van het evenement.



Bij de fraai opgemaakte schepen, de meeste type Westlander, varen ook zgn. opduwers. Ook vaak mooi opgemaakt varen ze mee om kleinere bootjes te slepen en voor eventueel sleepwerk. (Bron: Varend Corso, 23-6-2023. Foto's: Teun van der Zee).

502 TEU

Het aantal 20 voeters dat de Felicitas kan laden is 502 en voor binnenvaartbegrippen zijn dat er heel wat. Er varen een flink aantal schepen met plek voor ruim 400, maar die hebben de containers vijf breed staan, terwijl dat op de Felicitas zes breed is. Met vijf hoog en acht rijen van 40 voeters en een rij van 20 voeters maakt dat het verschil.

Zo blijkt het vervoersaanbod van 40 voeters aanmerkelijk hoger te liggen dan van de oorspronkelijke TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), waarmee halverwege de vorige eeuw het containertijdperk begon. De voor 2 TEU tellende FEU (Forty-foot Equivalent Unit) bestaat wel, maar die benaming of afkorting wordt slechts spaarzaam gehanteerd.

Voor deze binnenvaartschepen geldt een maximum lengte van 135 meter en aan de diepgang valt sowieso niets te tornen. Daarom is de meercapaciteit van de Felicitas gecreëerd in de breedte. Die is 17,3 meter en ruim 2,5 meter meer, wat matcht met de standaardbreedte voor containers van 8 voet (2,44 meter).



Het schip werd in 2006 afgebouwd en opgeleverd door Machinefabriek A. A. Vink B.V. in Sliedrecht. Het casco werd gefabriceerd op de ISC Yantar Shipyard in Kaliningrad, hoofdstad van de Russische exclave, gelegen aan de Oostzee tussen Polen en Litouwen. Zo heeft eigenaar K. de Jong uit Hardinxveld in de loop der jaren al heel wat containers naar en vanuit Duitsland vervoerd. Bij elkaar dus ettelijke vrachtwagens die het wegnemen niet hebben belast. (Bron: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch).



GARDINER, IMO 9275048, bij vertrek Maasvlakte 2 met bestemming Tanger, Marokko op dinsdag 27 juni 2023, geassisteerd door de sleepboot SD REBEL, foto: Willem Koper.

Het schip is op 19 november 2003 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (H1487) als P&O NEDLLOYD MARITA aan Nautaro Schiffsbetriebs G.m.b.H. & Co. m.s. "Marita Star" K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H. 16-12-2005 herdoopt NEDLLOYD MARITA. 5-11-2007 (e) verkocht aan Nautessa Schiffsbetriebsges.m.b.H. & Co. M.S. "Nedlloyd Marita" K.G., Liberia, in beheer bij E.R. Schifffahrt G.m.b.H & Cie. K.G., Hamburg. 10-7-2012 in beheer bij Zeaborn Ship Management G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 14-11-2014 (GL) herdoopt CAP BONAVIDA. 2016 herdoopt E.R. CAPE TOWN. 2016 herdoopt BSL CAPE TOWN. 19-5-2016 BSL Cape Town Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Oceanic Marine Management Ltd., Isle of Man. 17-6-2021 verkocht aan GW Gardiner Holdings LLC, in beheer bij Conbulk Shipmanagement Corp., Piraeus, herdoopt GARDINER. 9-2021 verkocht aan Western Holdings LLC, Liberia (A8DG9), in beheer bij Conbulk Shipmanagement Corp., Piraeus.



SILJA EUROPA, IMO 8919805 (NB-297), foto: Teun van der Zee, 1 juli 2023 t.h.v. de Botlek tijdens een reis van Velsen naar de Merwehaven te Rotterdam, is gecharterd door Rotterdam voor de opvang van 1.500 statushouders.

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



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

WERFNIEUWS

ARKLOW RALLY, IMO 9923229 (NB-304), 8-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 822, 7-4-2023 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GYAS en WATERPOORT, 30-5-2023 van Royal Bodewes Scheepswerven Hoogezand naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO III en GRUNO IV, 12-6-2023 proefvaart en naar de Eemshaven, 13-6-2023 proefvaart, 16-6-2023 proefvaart, 19-6-2023 opgeleverd als ARKLOW RALLY aan Arklow Shipping ULC, Wicklow, vlag: Ierland (EIA2288).



4.145 GT, 6.612 DWT. 19-6-2023 vertrokken naar Teesport. 25-6-2023 te Amsterdam. 26-6-2023 van Amsterdam naar Gdansk, 29-6-2023 te Gdansk. (Foto: Frits Olinga, 12-6-2023).



HAGLAND PROGRESS, IMO 9936343 (NB-302), vrachtschip, hybride zelflosser, 3.052 GT, 4.902 DWT. 13-1-2022 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 737, 24-2-2023 te water gelaten bij Ship and Steelbuilding (SaS) te Foxhol. 8-5-2023 vertrokken van de werf te Foxhol met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 9-5-2023 te Delfzijl en naar de Eemshaven, 10-5-2023 proefvaart, 11-5-2023 proefvaart, 16-5-2023 proefvaart, 17-5-2023 proefvaart, 31-5-2023 proefvaart, 2-6-2023 van de Eemshaven op proefvaart, 12-6-2023 verhaald, 14-6-2023 opgeleverd als HAGLAND PROGRESS aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund-Noorwegen (NIS) (LAQF8), in beheer bij Hagland Shipping AS, 15-6-2023 vertrokken van de Eemshaven naar Skogn, Noorwegen, 19-6-2023 te Skogn. (Foto: Frits Olinga, 12-6-2023).

Z-53 VAN EYCK, IMO 9982407, Fishing Vessel, 385 GT. 17-12-2020 (e) kiel gelegd bij Casco- & Sectiebouw Rotterdam (CSR) onder bouwnummer PADMOS STELLENDAM 240, 7-2022 contract met Steve en zonen Kenneth en Jason Savels, 21-6-2023 met de sleepboten RT BORKUM en ADRIAAN van

Rotterdam naar scheepswerf Padmos Stellendam B.V. te Stellendam, 9-2023 geplande oplevering aan Irina's N.V., Knokke-Heist.



Tug e Zine
all about tugs

**Subscribe for free
on tugezine.com**

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



OFFSHORE

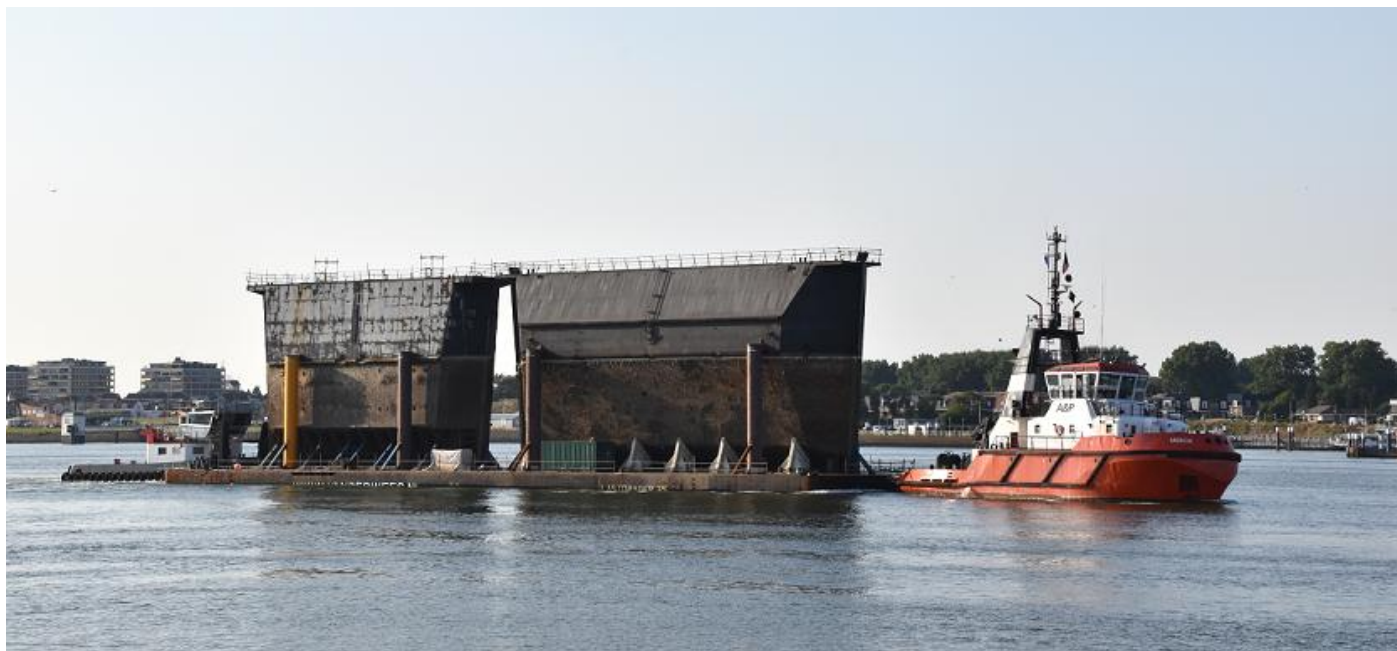


Het Kincardine offshore windpark

Voor het plaatsen van windmolens op zee worden normaliter de afzonderlijke onderdelen apart aangevoerd. Kraanschepen of speciale vaartuigen die zichzelf uit het water op kunnen vijzelen, zetten ze dan in elkaar. De constructie bestaat uit de monopile, die de zeebodem ingaat, met daarbovenop het transitiestuk dat deels in het water en deels bovenwater uitsteekt, met aan de bovenzijde een werkplatform. De onderconstructie dient als fundatie voor de mast, waar dan de nacelle (gondel) en het rotorhuis met de bladen, geïnstalleerd wordt.

Bij het gevaarte dat vanuit het Yangtzekanaal het Beerkanaal werd opgesleept, stond de mast met drie bladen al verticaal op een onderconstructie. Daarbij werden de nodige wenkbrauwen gefronst, maar na enig speurwerk bleek dat het gaat om de KIN-02, die bestemd is voor het Kincardine offshore windpark met drijvende windmolens. Het ligt 15 kilometer uit de kust bij het Schotse Aberdeen en gaat uitgebreid worden. De waterdiepte bedraagt 60 tot 80 meter en de constructies in het 'floatpark' worden in positie gehouden met in de zeebodem verankerde stagen.

De ASSISTER kwam 2000 als MAERSK ASSISTER in de vaart en werd in 2019 verkocht aan het Deense JD-Contractor A/S. Ze bracht het gevaarte onder Deense vlag naar de locatie en na een slakkengangetje van drie knopen arriveerde de KIN-02 veilig ter plekke. Het onder de vlag van de Marshall Eilanden drijvende gevaarte had een diepgang van 18,3 meter. (Tekst: Cees de Keijzer. Fotografie: Piet van Dijk).



De sleepboot MERCIA (IMO 8914685) arriveerde op 25 juni 2023 op de Nieuwe Waterweg met de ponton LASTDRAGER 35 met daarop twee dokdeuren met bestemming Dordrecht. De dokdeuren worden gesloopt te 's-Gravendeel. De sleepboot is op 30 juli 1990 opgeleverd door McTay Marine Ltd., Bromborough (89) als SUN MERCIA aan Alexandra Towing Company (London) Ltd., vlag: United Kingdom (MMJY5). 449 GT, 134 NT, 200 DWT. 33,02 (31,00) x 10,45 x 4,20 x 3,300 meter. 3.860 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 270 x 350, Ruston 6RK270M, Ruston Diesels Ltd., Newton-le-Willows. 2 x Voith-Schneider, trekkracht 43 ton. 1995 verkocht aan Alexandra Towing Company Ltd. 1-1-1996 verkocht aan Howard Smith Towage Ltd., Londen-U.K. 8-10-2001 verkocht aan Adsteam Towage Ltd. 7-2005 herdoopt ADSTEAM MERCIA. 30-4-2007 verkocht aan Svitzer Towage Ltd., Felixstowe-U.K. (Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough). 6-2008 herdoopt SVITZER MERCIA. 2-2016 verkocht aan Svitzer Eastlands Ltd., Felixstowe-U.K. (Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough). 28-5-2020 verkocht aan Falmouth Docks & Engineering Co., U.K., in beheer bij A&P Group Ltd., 2020 herdoopt MERCIA. 23-6-2023 vertrokken van Plymouth naar Dordrecht. 25-6-2023 te Dordrecht, na afleveren van de ponton vertrokken naar Falmouth. (Foto: L. v.d. Meijden).



Dit keer een heel bijzondere sleepboot, bij mij totaal onbekend en ook nog nooit gezien of van gehoord. De in 1913, als een soort demo voor Kromhout motoren, gebouwde sleepboot PHOENIX (allereerste naam

KROMHOUT VIII “echt stomtoevallig” gespot varend op de Oude Maas bij Puttershoek, komend uit de Derde Merwedehaven onderweg naar Oud-Beijerland.

Deze boot heeft vanaf 1915 bij de Koninklijke Marine gevaren onder de naam VOORWAARTS en vanaf 1954 als VOORWAARTS Y 8114. Door de verkoop aan Stolk's Handelonderneming in 1968 stond ze feitelijk op de nominatie om gesloopt te worden. Uiteindelijk toch niet gesloopt maar doorverkocht. Na een executoriale verkoop in 1971 kreeg ze de huidige naam PHOENIX. (Info en Foto: Nico Giltay).

15-8-1913 eerste meting, meetplaats Amsterdam, meetnummer A3589N, 1913 opgeleverd door N.V. Scheepswerf en Machinefabriek 't Hondsbosch, Alkmaar (679) als KROMHOUT VIII aan D. Goedkoop Jr., Amsterdam. Motorjacht-directieboot. Waterverplaatsing: 34,431 ton, 21,30 x 5,15 x 2,85 x 2,100 meter. 130 PK, 2 cyl, 2 tew, Kromhout type 2M5 #1531.

8-1915 verkocht aan Koninklijke Marine, Zierikzee, herdoopt VOORWAARTS.

1924 in dienst bij het Ministerie van Financiën voor politie- en visserijtaken op de Zeeuwse stromen.

1939 terug bij de Koninklijke Marine.

17-5-1940 door de Koninklijke Marine te Breskens door kanonschoten tot zinken gebracht

1940 door de Duitsers gelicht en voorzien van 120 PK, 6 cyl, Skoda.

1945 in dienst bij Ministerie van Financiën.

3-3-1954 in dienst bij Koninklijke Marine, Zierikzee, in de vaart als VOORWAARTS Y 8114.

1960 in dienst bij Koninklijke Marine, Den Helder.

29-12-1967 in dienst bij Dienst der Domeinen.

9-8-1968 als Y 8114 verkocht aan N.V. Stolk's Handelonderneming, Hendrik Ido Ambacht.

4-6-1969 verkocht aan J. & G. van de Marel, Vianen

22-2-1971 verkocht aan L.J. Stevens, Vlissingen, teboekgesteld, herdoopt MOBY DICK.

29-9-1971 executoriale verkoop door notaris D. Karsten, te Zierikzee aan H.F. Heijting, Eindhoven (namens een aantal sportduikers), herdoopt PHOENIX.

20-7-1972 Internationale meetbrief #16270 afgegeven door de Hoofdinspecteur voor de Scheepmeting te Den Haag. bruto 45,07 m3, netto 18,8 m3.

1973 andere motor geplaatst, gekocht via via Dolderman te Dordrecht en afkomstig van de Sur Sum Corda, gereviseerd door Bolnes en ingebouwd bij fa. de Boer te Krimpen aan de Lek, 150 PK, 3 cyl, 2 tew, 430 rpm., Bolnes 3L NE-52.

6-4-2012 verkocht aan W.P. Klapwijk, Krimpen aan de Lek. (Met dank aan o.a. “Varend Erfgoed” database van Sleep en Duwboten).



DAMEN YN 571843, IMO 9988657, Damen Multicat 2913, 9-2022 besteld als SAFE 571843, 23-6-2023 van Gdansk met de sleepboot LEOPARD, 26/27-6-2023 op Skagen Anchorage, 30-6-2023 met assistentie van de sleepboot BROEDERTROUW XV te Dordrecht, 28-6-2024 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem. (Foto: Ruud Zegwaard).

E-EIGHT, IMO 9962366, Tug, 299 GT, 16-1-2023 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 513222, 6-2023 opgeleverd door Albwardy Damen Sharjah als E-EIGHT aan E-Eight Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus (5BFZ6), in beheer bij EMAR Offshore Services B.V., Raamsdonksveer. 14-6-2023 van Hamriya naar Victoria, Canada, 4-7-2023 van Muscat, 19-7-2023 ETA te Port Victoria.



E-PUSHER 1, ENI 02339902, Type M, 5-12-2022 opgeleverd door Machinefabriek Padmos Stellendam B.V., Stellendam (243) aan E-Pusher 1 B.V., Rotterdam, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 8-6-2023 gedoopt E-PUSHER 1 door Marieke Taal (manager operations bij Cargill). Brandmerk 39902 B 2022, 15,98 x 7,58 x . x 1,350 meter. 600 kW, 2 motoren, Hydromaster, nr. 2292N-S4-269H & 2292N-S4-270H. 8-6-2023 in dienst bij Cargill voor het transport van de Kotug-duwbak met cacaobonen van de Amsterdamse haven naar de cacaofabriek in Zaandam. De E-PUSHER 1 gaat varen op groene stroom van het windpark dat Cargill en Vattenfall samen met Windpark Hanze exploiteren. (Foto: Kotug).



FAKO NAMME MENYOLI 2, IMO 9376218 (NB-303), sleepboot, 25-11-2005 contract, 11-10-2006 kiel gelegd in aanbouw voor Kooren Shipbuilding and Trading B.V., 27-10-2007 te water, 7-3-2006 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd. (819) als BUGSIER 6 aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 377 GT, 113 NT, 134,81 DWT, 28,00 (25,978) x 11,80 x 4,20 x 3,500 meter.

5-1-2023 verkocht aan Fako Transport and Shipping Company Limited (Fakoship Ltd.), Kingstown-St. Vincent and the Grenadines (J8B6398), herdoopt FAKO NAMME MENYOLI 2. 15-1-2023 voor de overtocht in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 11-1-2023 te IJmuiden door Kotug beslag laten leggen vanwege openstaande rekeningen van Kotug aan Fako's zusterbedrijf Cape Limboh. 21-6-2023 met de sleepboten AÄRON en ORION van IJmuiden naar Amsterdam. (Foto: Willem Koper, 21-6-2023).



FUGRO RESILIENCE, IMO 9678771, Platform Supply Vessel, 3.841 GT, 1.272 NT, 3.929 DWT, 1-7-2023 kiel gelegd, 22-9-2015 opgeleverd door PT. Britoil Offshore Indonesia, Batam (H200435) als BRITIL ENERGY aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 3-2018 in beheer bij Topaz Energy & Marine Ltd. 28-4-2018 in beheer bij Team Offshore Nigeria Ltd., 4-2018 herdoopt TOPAZ ENERGY. 11-2018 vlag: Nigeria (5OFN). 2-4-2019 verkocht aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., vlag: Nigeria (5OFN). 7-2020 vlag: Singapore (9V2008). 28-10-2021 verkocht aan Hico Holding Pte. Ltd., Singapore, vlag: Marshall Islands (V7A5879), in beheer bij Hico Holding Pte. Ltd. en Britoil Offshore Services Pte. Ltd. 19-10-2022 verkocht aan Goodhill Shipping Pte. Ltd., 10-2022 vlag: Singapore (9V2008), in beheer bij Britoil Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 12-5-2023 verkocht aan Nyiragongo Shipping B.V., Leidschendam, 12-5-2023 vlag: Bahamas (C6GL5), in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, 12-5-2023 herdoopt FUGRO RESILIENCE. 3-7-2023 vertrokken van de Waalhaven te Rotterdam naar zee, 4-7-2023 terug op de Waalhaven. (Foto: Reinier van de Wetering, 3-7-2023 passage Maassluis).



HERMAN, IMO 9266384 (NB-123), Damen Shoalbuster 2208, 2002 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (1542) aan Sleepvaartbedrijf Herman Sr., Zwijndrecht, in beheer bij J.L. Doodewaard. 119 GT, 2006 verkocht aan Holyhead Towing Company Ltd., Holyhead-U.K. (MLEC7), herdoopt AFON LLIGWY. 10-2012 verkocht aan YNYS Mon Windfarm Vessels Ltd., Holyhead-U.K. (MLEC7), in beheer bij Holyhead Towing Company Ltd., Holyhead. 23-2-2023 verkocht aan Foyle & Marine Dredging Ltd., Londonderry-U.K., herdoopt CHLOE MAY. (Foto: Hans de Klerk, 9-6-2023).



MARIA, IMO 8108171, 14-6-1983 te water, 28-11-1983 opgeleverd door Campanella Cantiere Navali S.p.A., Savona (91) als PRIAMAR aan Societa Carmelo Noli fu Giovanni S.n.c., Savona-Italië (IKEE)). 173 BRT, 47 NRT, 109 DWT. 28,53 (24,36) x 8,06 x 4,14 x 3,280 meter. 2.040 EPK, 1.500 kW, 8 cyl, 4tew, 250 x 300, 825 rpm., Nohab-Polar F38V, Nohab Diesel AS. 4-4-2007 verkocht aan Giuliana Bunkeraggi S.p.A., Triëst-Italië. 1-2-2020 verkocht aan Ocean S.r.l., Italië. 4-8-2022 verkocht aan 4Clans Ltd., Belize, roepsein V3VE9, in beheer bij Ocean S.r.l. 6-1-2023 in beheer bij Naviun B.V., Urk en Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk. 2023 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts and Nevis, herdoopt MARIA. 14-6-2023 te IJmuiden. (Foto: Jan Plug, 14-6-2023, aankomst te IJmuiden).



MTS VANQUISH, IMO 9559573 (NB-290), Damen StanTug 2909. 6-11-2008 kiel gelegd, 17-10-2009 te water als 1164 bij Damen Shipyards Galati SRL., Galati, 26-11-2009 (e) aanvankelijk i.a. voor Jawar Al Khaleej Shipping LLC, 12-2009 (e) te koop aangeboden, 4-10-2012 (e) i.a. voor Smit Lamnalco Ltd., 10-5-2013 (e) opgeleverd als MTS VANQUISH aan Damen Marine Services B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4850, in beheer bij MTS Group Ltd., Falmouth, Cornwall. 269 GT, 80 NT. 29,24 (26,64) x 8,84 x 4,40 x 3,630 meter. 4.750 EPK, 3.494 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.600 rpm., Caterpillar, type 3516BTAHD/B NE-09. 2-7-2013 vertrokken op de eerste reis van Hardinxveld-Giessendam met bestemming Larvik. 4-7-2013 ETA te Larvik. 3-2014 vlag: U.K. (2HFK5). 4-2022 in beheer bij Seacontractors B.V. te Middelburg. 28-6-2023 thuishaven: Vlissingen (PBGN), 28-6-2023 herdoopt SEA VANQUISH. 1-7-2023 vertrokken van Rotterdam naar Akureyri, IJsland, 7-7-2023 ETA te Akureyri, IJsland. (Foto: Teun van der Zee, 1 juli 2023 afvarend t.h.v. Maassluis).



MULTRATUG 12, IMO 8730833, ENI 2005786, sleepboot, 1961 opgeleverd door N.V. Arnhemsche Stoomsleephelling Maatschappij, Arnhem (401) als HENRIËTTE S.M. GOEDKOOP (2) 4 aan N.V. Reederij v/h. Gebr. Goedkoop, Amsterdam. 8-9-1961 geregistreerd. 28,86 x 6,60 x 3,20 x 2,350 meter. 600 EPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 430 rpm, vertraagd naar 170 rpm., Bolnes 6L, 1.125 EPK met Kort straalbuis. 1970 motor naar 1500 EPK, trekkracht 16 ton, verbouwd bij Werf Welgelegen, Harlingen met o.a. nieuwe brug en schoorsteen. 11-12-1981 verkocht aan Schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam. 1983 voorzien van draaibare boegschroef, gekoppeld aan 500 IPK, Cummins KTA.1150M, NE-83. 10-1-1986 in charter Willem Muller, Terneuzen, herdoopt BEVELAND. 1992 terug bij Goedkoop, herdoopt HENRIËTTE S.M. GOEDKOOP. 21-9-1999 verkocht aan Wijsmuller Harbour & Coastal B.V., IJmuiden. 2001 verkocht aan Multraship B.V., Terneuzen, herdoopt MULTRATUG 12. 2002 verbouwd tot Carrouselleepboot. 4-2023 verkocht voor sloop. 21-6-2023 aanvang sloop bij Van Heyghen Recycling N.V. te Gent. (Foto HENRIËTTE SM GOEDKOOP: Stadsarchief Amsterdam, collectie D. Henken).

NP 604, IMO 9969314 (NB-304), Utility Vessel, Eurocarrier 2611, 15-3-2023 te water onder bouwnummer NEPTUNE 604, 11-4-2023 van de werf op proefvaart, 12-4-2023 na proefvaart van de Maasvlakte terug naar de werf. 30-5-2023 geplande oplevering aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PFVV). 255 GT, 76 NT, 186 DWT. 26,48 x (23,65) 11,00 x 3,45 x 2,610 meter. 10,8 kn. 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 14.50 x 16.30, 1.800 rpm., Caterpillar C32 Acer, Caterpillar Inc., Griffin, USA NE-1-2021. 9-6-2023 (BV) opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., Vlissingen, in beheer bij Sea Contractors B.V., Vlissingen en Sea Eidum B.V. 14-6-2023 van Hardinxveld via Rotterdam naar Vlissingen.



16-6-2023 te Vlissingen gedoopt SEA EIDUM door Anne Janisse (echtgenote van Directeur in het Midden-Oosten Maarten Brasser). 19-6-2023 vertrokken van Vlissingen naar Dubai, 23-7-2023 ETA te Dubai. (Foto: Sea Contractors, 16-6-2023, Vlissingen).

OFFSHORE WIELINGEN, IMO 9729374 (NB-207), Offshore Supply Ship, Twin Axe FCS 2610, 11-7-2014 gedoopt OFFSHORE WIELINGEN en te water gelaten bij Damen Shipyard, Singapore onder bouwnummer Damen Gorinchem 532533, 1-8-2014 proefvaart, 7-10-2014 gearriveerd te Rotterdam a/b van de WILMA (9147679) van SAL Heavy Lift G.m.b.H., Antigua and Barbuda, 15-10-2014 opgeleverd aan Offshore Wind Services B.V., vlag: United Kingdom (2HGC2), in beheer bij Workships Contractors B.V., Rotterdam. 167 GT, 25 DWT. 1.790 KW, 2 x Caterpillar C32 TTA/B. 15-10-2014 geen updates meer door LRF. 3-2017 verkocht aan Acta Marine Wind Services B.V., Rotterdam / Den Helder, vlag: U.K. 6-2023 verkocht, 2-6-2023 (F) vlag Noorwegen, roepsein JXVA, herdoopt ADRENALIN.



RT ROB, IMO 9474905 (NB-291), type RT80-32, 1-6-2007 besteld, 17-7-2008 kiel gelegd, 17-4-2009 opgeleverd door Niigata Shipyard and Repair Inc., Niigata, Japan (0034) aan Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HTL9, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam, 463 GT, 5.295 kW, 3 x Caterpillar 3512-C, trekkracht 85 ton, 5-2009 vertrokken van Niigata, 20-7-2009 gearriveerd in de Fischereihafen te Bremerhaven, Duitsland. 2009 verkocht aan RT Rob Ltd., Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 10-11-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 10-4-2020 vanaf Bremerhaven gearriveerd te Rotterdam, in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 28-2-2022 te Stellendam. 15-3-2022 onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PEID. 15-6-2023 (vt) herdoopt VB ROB. (Foto: Peter Andriessen, 9-4-2020).



Worldwide Tug & OSV News
E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

SANDY CAPE, IMO 7626853 (NB-304), 1977 opgeleverd door Miyoshi Zosen, Uwajima (233) als HOKO MARU NO. 7 aan Nakano Kaiji K.K. Nishiumi, Japan. 8.000 EPK, 58.84 kW, 2 x Niigata 8MG40X, trekkracht 82 ton. 1977 verkocht aan Hyundai Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan-Zuid Korea. 1978 verkocht aan Hyundai Construction Co., Ulsan-Zuid Korea, herdoopt HYUNDAI NO. 110. 1979 in beheer bij Asia Merchant Marine Co. Ltd., herdoopt CHUNG RYONG NO. 2. 1982 verkocht aan Asia Merchant Marine Co. Ltd., Ulsan-Zuid Korea. 1983 verkocht aan Hyundai Merchant Marine Co. Ltd., Ulsan-Zuid Korea. 1984 herdoopt HYUNDAI T NO. 1002. 1998 verkocht aan Transport Sandy Cape Inc., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij I.T.C. International Transport Contractors Management B.V., Heemstede, herdoopt SANDY CAPE. 14-4-2005 (e) verkocht aan Sandy Cape Ltd.,

Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij First Baltic Shipmanagement AS, Tallinn, Estland en Tschudi Ship Management AS. 25-4-2006 tijdens een reis van Setubal naar Mangalia met de bulkcarrier IRAN MADANI (8309622, bouwjaar 1985, 25.768 BRT) op sleeptouw, in de Zee van Marmara, ter hoogte van Armutlu is de IRAN MADANI in aanvaring gekomen met het Turkse vrachtschip HACI IBRAHIM (7721902, Inandilar Denizcilik, Istanbul, bouwjaar 1978, 749 BRT, reis naar Samsun in de Zwarte Zee met 1.250 ton kunstmest), de HACI IBRAHIM zonk daarna, 4 van de opvarenden zijn gered maar 5 bemanningsleden zijn vermist. 2007 verkocht aan Yoshida Trading Corp., Panama, in beheer bij Y.T.C. Co. Ltd., Busan, Zuid Korea en KK Marine Co. Ltd., 30-3-2007 te Dubai overgedragen aan de nieuwe eigenaar, herdoopt SANDY PEARL. 12-5-2014 (e) verkocht aan East Marine Group Corp., Panama, in beheer bij Fair Shipping Korea Co. Ltd., herdoopt DONGBANG PEARL. 10-2014 verkocht aan Mosestide Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, herdoopt MTIDE TAURUS. 2014 van China naar Stavanger met 2 barges. 4-2015 van Stavanger naar Scheveningen Anchorage. 4-2015 ten anker op de Noordzee ter hoogte van Scheveningen. 7-8-2015 van zee naar Dordrecht en opgelegd. 7-4-2016 vertrokken naar zee, ten anker op de Noordzee ter hoogte van Scheveningen, 4-2016 door het anker, gegaan, de kapitein ziek. 5-5-2016 gearriveerd in de Lekhaven, Rotterdam en daar aan de ketting gelegd na inspectie door Port State Control, klasse verlopen. 29-6-2016 gepland vertrek naar 's Gravendeel, 30-6-2016 naar 's Gravendeel gesleept door de TYFOON en SHADOW (ex SMIT SCHELDE). 2-2023 verkocht aan OBS 1 Ltd., Belize, vlag: Sierra Leone (9LU2250), 2023 herdoopt OBS 2. 5-5-2023 vertrokken met de sleepboot VIENNA (IMO 6605448), 25-5-2023 ETA te Alexandrië. 30-5-2023 ten zuiden van Sicilië. 7-6-2023 gearriveerd te Alexandrië.



SMIT AMANDLA, IMO 7385215 (NB-246), bergingsleepboot, 25-3-1975 te water gelaten, 19-11-1976 opgeleverd door J. Brown & Hamer Ltd., Durban (29) als S.A. JOHN ROSS aan South African Marine Corp. Ltd., Cape Town-R.S.A. 2.714/2.822 BRT, 275 NRT, 2.275/- DWT. 94,65 (85,65) x 15,85 x 8,62 x --/9,043 meter. 20 kn. 19.200 EPK, 14.132 kW, 2 x V 16 cyl, 4 tew, 381 x 457, Mirless Blackstone (Stockport) Ltd. 1977 verkocht aan Allamanda Ltd., Bermuda (ZCLT), in beheer bij South African Marine Corp. Ltd., Cape Town, herdoopt JOHN ROSS. 1982 thuishaven en vlag: Cape Town-R.S.A. (ZTOW). 1983 verkocht aan John Ross Corp. Ltd., Panama (HO2030), in beheer bij South African Marine Corp. Ltd., Cape Town. 1986 vlag: St. Vincent and the Grenadines (J8FB). 1986 in beheer bij Pentow Marine (Proprietary) Ltd. 1995 verkocht aan J.R. Tug (Pty.) Ltd., R.S.A., in beheer bij Pentow Marine (Proprietary) Ltd. 2000 verkocht aan Pearl Shipping & Navigation Corp., Cape Town, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Smit Pentow Marine (Proprietary) Ltd. en Smit Vessel Management Service South Africa, Kaapstad. 12-2003 verkocht aan Smit Dudula (Pty.) Ltd., Cape Town-R.S.A., herdoopt SMIT AMANDLA. 14-10-2005 in beheer bij Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 25-4-2006 in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. en Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 2009 verkocht aan African Marine Solutions Group (Pty) Ltd., Cape Town-R.S.A., in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. en Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 12-2016 in beheer bij AMSOL, Cape Town. 11-2017 herdoopt SA AMANDLA. 6-2023 verkocht voor sloop, 9-2023 ETD sloop. (Foto: Teun van der Zee, 12-4-1991).

Boskalis verkoopt belang in SMIT Amandla Marine

N.V. Koninklijke Boskalis Westminster (Boskalis) heeft met succes de verkoop van zijn belang in SMIT Amandla Marine (SAM) afgerond. De mogelijke verkoop was al in maart van dit jaar aangekondigd. Het belang is verkocht aan het management en lokale investeerders, waardoor SAM nu weer voor 100% in Zuid-Afrikaanse handen is. Boskalis heeft met deze verkoop een bedrag van circa EUR 50 miljoen in contanten ontvangen. De activiteiten en resultaten van SAM zullen per 1 december 2016 worden

gedeconsolideerd. Na de verkoop blijft Boskalis permanent in de regio vertegenwoordigd via de activiteiten van SMIT Salvage. (Bron: Boskalis/LK, 1-12-2016).

Einde voor SA AMANDLA, sleepboot in september naar de sloop

Zuid-Afrika's geliefde en bewonderde bergingssleepboot, SA AMANDLA (IMO 7385215) gaat in september naar de sloophamers. Haar eigenaar en exploitant AMSOL maakte deze aankondiging op dinsdag (20 juni 2023) en zei dat er een beslissing is genomen om haar romp en machines te recyclen.

De 48-jarige zeesleepboot, destijds samen met haar zustersleepboot de WOLRAAD WOLTEMADE, beschouwd als de krachtigste in hun soort ter wereld, was ontworpen voor de zware zee- en weersomstandigheden langs de Zuid-Afrikaanse kust. Dit kwam omdat Zuid-Afrika werd geconfronteerd met veel van de olie in de wereld die rond de Kaap werd vervoerd.

Gebouwd in Durban op de Elgin Brown & Hamer scheepswerf in 1976, heeft het 2.899 GT schip een lengte van 95 meter en een breedte van 15 meter.

Hoewel een groot deel van de carrière van de sleepboot is geweest op basis van een stand-by sleepboot in Zuid-Afrikaanse wateren, gestationeerd te Kaapstad, heeft ze toch regionaal en internationaal geopereerd aan sleep- en reddingstaken.

Toen ze in dienst trad, was haar naam JOHN ROSS, genoemd naar de jonge Schotse jongen die een van de eerste Europese kolonisten in Port Natal was en die een lange wandeling maakte van Port Natal naar Delagoa Bay om medische hulp te brengen aan degenen die in de baai achterbleven.

Koning Shaka bewonderde de inspanningen van de tiener en ondersteunde hem met krijgers om Ross op zijn reis te begeleiden.

Na 1994 en te midden van de haast om namen in Zuid-Afrika te veranderen, onderging John Ross verschillende voorvoegsels voor het woord Amandla - een Nguni-woord dat 'macht' of 'kracht' betekent voordat hij uiteindelijk SA AMANDLA werd.

Een aanzienlijk aantal zeer gerespecteerde Zuid-Afrikaanse zeelieden hadden dienst op de sleepboot, hetzij in bevel of als bemanning, en ze zullen het nieuws van SA AMANDLA's voorgenomen sloop met droefheid horen.

De tijdloze acties van de kapiteins, officieren en bemanning die op haar voeren, hebben vele levens gered, talloze scheepsslachtoffers voorkomen en tonnen scheepsbrandstof de Zuid-Afrikaanse kust vervuild.

Aanvankelijk waren zowel JOHN ROSS als WOLRAAD WOLTEMADE hier in Zuid-Afrika gestationeerd, waar ze de eerste door de overheid gesubsidieerde noodhulpcapaciteit ter wereld werden.

In de daaropvolgende jaren voerden beide sleepboten langeafstandssleepwerkzaamheden uit over de hele wereld als onderdeel van de Global Towing Alliance.

AMSOL kondigde ook aan dat om deze unieke erfenis en degenen die betrokken zijn bij het verhaal van SA Amandla door de jaren heen te eren en te vieren, een aantal evenementen, waaronder een openbare Open Dag in augustus, zullen plaatsvinden. Dit zal een paar weken voor haar laatste reis in september zijn. (Bron: Africa Ports & Ships, vertaald, 20-6-2023).



SMIT NIGERIA, IMO 8515295 (NB-205), 15-12-1985 (RS) kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als SMIT TURKIJE, 5-4-1986 te water gelaten, 29-5-1986 gearriveerd in de Europoort en doorgevaren naar Rotterdam, 3-6-1986 in dienst gesteld, 4-6-1986 gedoopt SMIT NIGERIA door mevr. D. Tom-George (echtgenote van Nigeriaanse zaakgelastigde in Nederland) en officieel opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V. (250) aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. (6-6-1986 (e) opgeleverd). Roepsein PHOU. 236 BRT, 71 NRT, 139 DWT. 28,61 (26,25) x 9,38 x 4,22 x 3,401 meter. 103,5 ton bunkers, 12,5 kn. 2.400 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 260, Kromhout 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 10-7-1986 vertrokken met de bak SELI naar Sierra Leone, na aflevering van de bak SELI doorgevaren naar Warri, Nigeria om de SMIT NOORWEGEN en SMIT ENGELAND te vervangen tijdens dokbeurten te Lagos, 4-8-1986 gearriveerd te Warri, nam het contract over van de SMIT BELGIË die terug keerde van Warri naar Rotterdam. 4-7-1994 vlag: Marshall Islands. 2006 tot 30-6-2008 in charter bij Caspian Pipeline Contract, Novorossiisk, Rusland, 8-2006 vertrokken van Nigeria naar Rusland, te Las Palmas overgedragen, vlag: Rusland, herdoopt SMIT KUBAN. 6-2007 (e) in beheer bij SOLL-R LLC. 10-12-2012 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Ltd. 3-2013 (e) verkocht aan Calisto Enterprises Ltd. Inc. 3-2013 (e) vlag: Marshall Islands. 5-2013 (e) verkocht aan UltraMarine Ltd., Temryuk-Rusland, 5-2013 (e) herdoopt KUBAN STAR. 12-2015 (e) verkocht aan Pande Ltd., Rusland. 9-2022 (e) verkocht aan Alliance Ship Trade LLC, Rusland. (Foto: Teun van der Zee, 29-5-1986, van de Scheurhaven naar de stad).

SMIT POLEN, IMO 8521701 (NB-205), 16-5-1986 te water gelaten, 3-7-1986 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V. (351) als SMIT POLEN aan Smit Int. Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 236 BRT, 2.400 EPK, 2 x Stork-Werkspoor Diesel B.V. 22-6-1988 ingebracht bij Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 27-3-2002 ingebracht bij Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 12-2007 in dienst bij Smit Transport B.V., Rotterdam. 12-2012 gearriveerd in de Waalhaven en opgelegd. 6-3-2014 gearriveerd bij scheepswerf De Haas Maassluis B.V. te Maassluis voor verkoopdokking, 14-3-2014 verkocht aan Black Star Co. Ltd., Marshall Islands, thuishaven: Rotterdam, vlag: Nederland, herdoopt POLEN, 16-3-2014 te water, 21-3-2014 van de werf naar de buitenhaven te Maassluis voor bunkers, 21-3-2014 van Maassluis naar de Lekhaven te Rotterdam, 23-3-2014 vertrokken van Rotterdam naar Ghana. 1-4-2014 gearriveerd te Las Palmas voor bunkers. 9-4-2014 vertrokken van Las Palmas naar Takoradi, Ghana, 19-4-2014 gearriveerd te Takoradi, Ghana. 21-2-2023 (F) vlag: Bahamas (C6FT9).

SVITZER ELIZABETH, IMO 9965136, RASTAR 3200-W, Robert Allan Ltd. 499 GT, 329 DWT. 28-5-2023 opgeleverd als SVITZER ELIZABETH aan Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, vlag: United Kingdom (MAXB4). 2.350 kW, 2 x 1.800 rpm., Caterpillar 3516E. 2-6-2023 vertrokken van Gölcük. 2-6-2023 op Istenbul Anchorage en vertrokken naar Liverpool, 19-6-2023 te Liverpool.

SVITZER YUMA, IMO 9765172, ASD Tug 2310, 155 GT. 1-4-2015 te water, 5-2015 opgeleverd als SVITZER YUMA aan Svitzer Caribbean Ltd., St. Vincent & The Grenadines. 5-6-2015 verkocht aan Svitzer Americas Co. S.A., British Virgin Islands, in beheer bij Svitzer Bahamas Ltd. 21-12-2022 verkocht aan Tidewater Transportation Canada Inc., British Virgin Islands, 12-2022 herdoopt YUMA. 2-2023 verkocht aan Island Tug & Barge Ltd., St. Vincent & The Grenadines (J8B6417), 2-2023 herdoopt TWC ARTEMIS. 21-2-2023 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V.

WATERLAND, IMO 9881768, ASD 3280 Tug Boat / Fire Fighting Ship, 23-5-2019 kiel gelegd, 15-1-2020 te water, 7-2-2020 opgeleverd door Uzmar Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret A.S., Başiskele, Kocaeli (19) als UZMAR NB.123. 2020 na oplevering verkocht aan Uzmar Uzmanlar Denizcilik Ticaret Ve Sanayi Limited Şirketi, Izmir-Turkije (TCA5760), herdoopt ANKA 6. 498 GT, 150 NT, 328 DWT. 32,00 (30,00) x 13,20 x . x 6,100 meter. Trekkkracht 80 ton. 6.386 EPK, 4.700 kW, 2 16 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar 3516C. 2023 verkocht aan Wagenborg Sleepdienst B.V. Delfzijl (PGKG), 5-7-2023 herdoopt WATERLAND.

INTERNATIONAAL NIEUWS

MSC NICOLA MASTRO, IMO 9930064, Container Ship, 236.078 GT, 240.138 DWT, 24116 TEU, 28-12-2020 contract, 30-12-2020 kiel gelegd, 24-2-2023 te water gelaten bij Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd. (H2733), 15-6-2023 gedoopt MSC NICOLA MASTRO en opgeleverd aan Xiang L62 HK International Ship Lease Co. Limited, Liberia (5LJP7), in beheer bij MSC Shipmanagement Limited, Genève.

MSC MARIELLA, IMO 9934747 (NB-305), Container Ship, 233.328 GT, 240.000 DWT, 24000 TEU, 17-2-2023 te water gelaten bij Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer (YZJ2015-2337), 13-8-2023 gplande oplevering, 26-5-2023 opgeleverd als MSC MARIELLA aan CL Youzhou Ltd., Liberia (5LLB6), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève.

Nog een 24.188 TEU kolos voegt zich bij de vloot van OOCL

De in Hong Kong gevestigde containerrederij Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL) heeft nog een nieuw containerschip van 24.188 TEU verwelkomd dat zich bij zijn vloot voegt, OOCL TURKIYE. Zoals gemeld, is dit nieuwe containerschip het derde schip van 24.188 TEU in een reeks van twaalf schepen, het schip werd gebouwd door Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. Ltd. (NACKS). Het bedrijf hield ook een naamgevingceremonie voor de schepen.



Volgens het bedrijf neemt dit schip het nieuwste groene ontwerp aan en is het uitgerust met geavanceerde slimme systemen die de operationele efficiëntie kunnen optimaliseren en de koolstofemissies kunnen verminderen.

OOCL verwacht dat de nieuwe serie groene en slimme megaschepen schaalvoordelen, energie-efficiëntie en navigatieveiligheid op de lange termijn zal bieden.

Als onderdeel van OOCL's strategische plan voor verdere groei in de handel tussen Azië en Europa, zal OOCL TURKIYE zich aansluiten bij zijn zusterschepen OOCL SPANJE en OOCL PIRAEUS om OOCL's Azië-Europa LL3-servicelus te bedienen. (Bron: Fatima Bahtić, 6 juni 2023. Foto: Offshore Energy).

OOCL TURKIYE, IMO 9908138, Container Ship, 237.000 GT, 8-3-2023 te water gelaten onder bouwnummer NANTONG COSCO KHI 336, 7-2023 opgeleverd als OOCL TURKIYE aan Newcontainer No 109 MI Shipping, Hong Kong (VRVL3), in beheer bij Orient Overseas Container Line Ltd. (OOCL), Hong Kong, China.

BNRA Praatje bij een plaatje. s.s. TUNA

Door Ben Scholten.



s.s. TUNA te Stockholm met op de achtergrond het Laurinska huset op Södermalm, Stockholm.

Onlangs zag ik op een foto, een voor mij onbekend stoombootje "Tuna" met een deklast van diverse koopmansgoederen. Dit maakte me nieuwsgierig naar het vaargebied en de historie van het schip. Het bleek een voormalig motorschip, dat een stoomschip werd en daarna weer tot motorschip terug is getransformeerd. Het kende vele eigenaren en waarbij lange tijd de naam "Tuna" erop stond geschilderd, maar dat heeft niets van doen met de vis van die naam of de visserij.

Opgeleverd als motorschip was het ss "Tuna" van Noorse makelij, haar wieg stond op de werf van Kaldnes Patentslip & Mek Værksted in Tönsberg. De reder heette Ejnar Stensrud en de thuishaven werd Skien. Het was 22 mei 1914 toen ze als het motorschip "Erik Ask" de proefvaart maakte. BRT 150 ton, betalende vrachtcapaciteit 210 ton. LXBXH: 29.70 x 6.38 x 2.43 meter. Een petroleummotor geïnstalleerd door Kromhout Motoren Fabriek, Amsterdam zorgde voor de voortstuwing. Het schip was dus een motorschip bij oplevering. Er volgde als snel een verkoop, in 1915 kreeg de "Erik Ask" een nieuwe eigenaar ook afkomstig uit Skiën. De A/S Transit met A. Johnsen aan het roer nam toen het nog nieuwe vrachtscheepje over en gaf het de naam "Union V". Tijdens de Eerste Wereldoorlog ontstond een grote vraag naar scheepsruimte, zodat er bijzonder hoge winsten konden worden behaald. Veel schepen werden op speculatie gekocht en verkocht. De "Union V" was ook onderhevig aan deze hausse zoals deze opsomming laat zien. De prijzen stegen snel en daar wilde men van profiteren en de gemaakte winst incasseren. Dus al in 1916 vond de "Union V" weer een nieuwe meester, de heer Ingolf Björnstad in Bergen. Het schip werd niet herdoopt. Det Norske Veritas geeft aan dat voor een korte periode de naam "Storeng" was geregistreerd met als eigenaar: Arendal Smelteverk, Arendal. In het jaar 1919 keerde de "Storeng" weer terug in eigendom van A/S Transit te Skien. Het bedrijf gaf als reden aan dat het tijdens de aankoop als tussenpersoon fungeerde om de aankoop direct "over te dragen" aan A/S Norske-America Linje in Kristiania. Het ging dienstdoen als feederschip en kreeg de naam "Idefjord". De Norske-America Linje had in deze periode een schip in aanbouw in Canada bij Canadian Vickers Ltd., Montréal, waarbij ook de naam 'Idefjord' eventueel was gereserveerd. Het kleine vrachtscheepje kreeg daardoor in 1920 een naam die beter bij haar paste en werd het de "Lillefjord" (vertaald: Kleinefjord). Ook werd de Kromhout vervangen door een nieuwe motor een Lysekils. Mek Værkstads AB oliemotor. Zodoende kreeg het nieuwe schip, dat werd opgeleverd in juni 1921 te Montreal de vrijgekomen naam "Idefjord" (4.287 BRT/bouwjaar 1921).

Verkoop van het schip naar Zweden.

De periode Lillefjord als feederschip duurde echter niet lang, al in december 1923 werd ze aangekocht door Eskilstuna Nya Rederi AB in Eskilstuna. Toen het schip in het voorjaar van 1924 in de vaart kwam en werd ingezet tussen Stockholm en Torshälla/ Eskilstuna ontving ze de naam "Tuna". Eskilstuna Nya Rederi AB was een rederij met zowel passagiers als vrachtschepen. Ze exploiteerde op dat tijdstip twee vracht/passagiers stomers, "Eskilstuna I" (208 BRT/bouwjaar 1886) en "Eskilstuna II" (143 BRT/bouwjaar 1868), en twee motorvrachtschepen, de "Eskil" (146 BRT/bouwjaar 1911) en de "Tuna" (158 BRT/bouwjaar 1914). Het bedrijf kende een lange voorgeschiedenis.

Het werd in 1868 opgericht door C.A. Ström onder de naam Ängfartygs AB Eskilstuna. In 1886 kwam er een naamsverandering en werd de naam Eskilstuna Reder AB. Vervolgens in 1903 werd het de Eskilstuna Nya Rederi AB. In 1914 werd de meerderheid van de aandelen overgenomen door AB Nyman & Schultz in Stockholm. Het was door de jaren heen niet eenvoudig geweest om een winstgevende lijnvaart te exploiteren tussen Södermanlands län en de Kungliga Hufvudstaden Stockholm.



De Tuna als stoomschip.

Voordat het seizoen 1925 begon werd de Lysekil-motor in de Tuna vervangen en een Compound stoommachine geïnstalleerd van 80 IPK die A/B Lindholmen Motala al in 1897 had gebouwd. Dit is toch wel een bijzonder feit dat een motorschip in tweede instantie omgebouwd wordt tot stoomschip. Wellicht had men de stoommachine uit een verkocht of verouderd schip overgehouden, maar dat is een veronderstelling van ondergetekende, ik heb geen info daarover kunnen vinden.

In augustus 1926 was het weer zover, er werden reorganisaties doorgevoerd in het bedrijf. De oude naam van het bedrijf, Eskilstuna Nya Rederi AB, werd vervangen door de nieuwgevormde naam Eskilstuna Rederi AB. Het lijkt een eentonig verhaal te worden maar in het voorjaar van 1939 ging de vennootschap Eskilstuna Rederi AB in liquidatie. Toch was er genoeg vertrouwen om de oude lijndienst weer een nieuwe start te geven. Op de 10e mei 1939, kwamen parlamentslid Erik Laurent, groothandelaar Karl Johan Andersson, manager Harald Axberg, consulent Jacques Svensson en Edward Lindwall en directeur Lorenz Hölcke bijeen op een vergadering waarop de statuten van Eskilstuna Rederi AB werden aangenomen. De bedrijfsnaam werd nu Rederi AB Erab. Dit transportbedrijf had als doel het in stand houden van verkeer, maar geen treinverkeer, voornamelijk tussen Eskilstuna en Stockholm evenals tussenliggende locaties, maar ook andere binnen- of buitenlandse locaties. Het aandelenkapitaal bestond uit: SEK 50.000. In de maand juli werden door het nieuwe bedrijf de "Tuna", "Eskilstuna Express" (287 BRT/bouwjaar 1928), "Eskilstuna II" en "Eskil" overgenomen. Maar het einde kwam sneller dan gedacht voor de nieuwe onderneming. In 1945 werd de rederij ontbonden. Als reden werd gegeven "de hoge" kosten van brandstof en personeel in samenhang met de groeiende concurrentie van het vrachtverkeer over de weg. Waar hebben we dat meer gelezen?



Deels verscholen door een laaghangende tak ligt de Tuna hier in de thuishaven Eskilstuna.

De "Tuna" had de twijfelachtige eer om het laatste schip te zijn dat werd verkocht uit het faillissement van Eskilstuna. In maart 1946 verkocht aan Einar Lundgren in Göteborg. Hij zou na wat modificatiewerkzaamheden het schip gaan gebruiken in de wrakkenbergingsdienst. Niet alles gaat echter zoals je denkt dat het moet gaan, want in plaats van wrakken te bergen werd "Tuna" zelf een wrak.

Dat gebeurde op 18 november 1946 toen het stoomscheepje ten noorden van Läckö in het Vänernmeer aan de grond liep in de Tjuvholmssundet. De oorzaak was een dronken kapitein. De "Tuna" geladen met cement in zakken, zonk op een diepte van 8 meter. Nu kwam Försäkrings AB Fyliga in Stockholm in actie en nam het wrak over. In februari 1947 werd ze verkocht voor SEK 2.000 aan duiker en bergingsexpert Joh. Sörman in Stockholm, die een aantal succesvolle bergingen had uitgevoerd meestal van kleine tonnage, Sörman kende zijn vak. Op 21 juni begon de berging en op de 19e juli dreef de "Tuna" weer. Ze werd nu naar de Karlstad Varv gesleept voor renovatie. De 50e jaar oude stoommachine werd vervangen voor een Skandia-motor met 210 pk. Ook werd radiotelefonie geïnstalleerd. Toen de renovatie voltooid was, werd het schip verkocht in mei 1948 voor nog eens SEK 200.000 aan directeur Gösta Hörgren in Stockholm voor het bedrijf in oprichting AB Rubor en later dat jaar overgedragen en in de vaart. In mei 1951 keerde "Tuna" terug naar de westkust. Nu eigendom van een partnerrederij in Havstenssund, met Fritz Hilding Bergstedt als manager en de fabrikanten Oskar Persson en Anders Karlsson almede ook directeur Gösta Hansson als belanghebbenden, de aankoopprijs was SEK 149.700 voor het aangeworven schip. De thuishaven was het nabijgelegen Sannäs (Gtb). In 1955 werd Anders Georg Karlsson de nieuwe eigenaar van de partnerrederij in Havstenssund.



De Tuna als motorschip in de haven van Uppsala in de periode van reder A.G. Karlsson, Sannäs.

Naar het Väner (Venersee)

Helge Kälsson van rederij Thunbolaget raakte geïnteresseerd in het schip en kocht het in januari 1957. De prijs was inmiddels gestegen naar SEK 165.000. Ook bij deze verkoop behield "Tuna" haar naam. Op 1 juni 1961 werd de thuishaven Norrköping, de bevrachter Marcus Lennart Edlund in Stockholm, een partner in Helgenäs, Edsbruk, die vervolgens de kleine coaster aangekocht voor SEK 127.500 als partnerrederij.

Naar Vättern (Vättermeer)

Deze verkoop vond plaats gedurende de maand september in 1964, in een uitwisseling van Edlund met Gösta Johansson in Vadstena. Een ingewikkelde transactie volgde zodanig dat Johansson de "Tuna" kocht voor SEK 70.000 en op hetzelfde moment hij zijn "Vera" (196 BRT/bouwjaar 1913) verkocht voor SEK 200.000 naar Edlund & Co. Deze had de "Vera" aangekocht van een Johansson uit Skärhamn eerder datzelfde jaar voor SEK 190.000. Tijdens de Vadstena-periode werd de "Tuna" verder gemoderniseerd en in goede staat onderhouden. In februari 1975 verkocht kapitein Johansson zijn helft in het schip voor SEK 50.000 aan Göran Svensson in Östernässja. Het was nu tijd voor vlootuitbreiding bij deze reders en daarvoor was de "Tuna" te oud en kleinschalig en paste niet meer in de vloot en werd verkocht in november 1975 voor SEK 140.000 aan schipper Agnar Harald Johansson in Göteborg. In plaats daarvan kochten ze de moderne coaster "Pavona" (299 BRT) van Degerhamn, gebouwd in 1951, draagvermogen 370 ton DWT. Nu werd de oude "Tuna" koopwaar. De verkopen van de "Tuna" volgden elkaar snel op. In juni 1976 werd ze verkocht voor SEK 200.000 aan de zoon van de bestuurder Ralf Ingemar Johansson in Göteborg. Ook dit duurde maar even. In maart 1977 kocht hij de "Ran" (455 BRT/bouwjaar 1949) ex Veronica afkomstig uit Jönköping, die hij in "Crisson" herdoopte.

De "Tuna" was wederom overtollig. Deze keer was er echter geen nieuwe Johansson bij de hand. Er bleek geen interesse in Zweden meer te zijn in de oude dame. Nu verscheen er een koper uit het buitenland in de



In haar laatste dagen onder Zweedse vlag in de haven van Norrköping.

arena ene heer Carlos Gumbs uit Sint-Maarten, Nederlandse Antillen. Deze meneer een natuurtalent, impulsief, niet geletterd, maar wel gewapend met 44.000 gezonde dollars die hij ter beschikking had voor de aankoop, je kunt reder worden voor minder. Hij vertrok, inmiddels was het 1982 geworden, vanuit Göteborg met de boodschap dat hij zijn "Tuna" zou gaan gebruiken bij het transport van het huis naar huis vervoer in het Caribisch gebied. De "Tuna" inmiddels met 68 jaar achter de schroef, vertrok onder Cypriotische vlag toen ze Göteborg verliet, voor haar eerste Atlantische oversteek, maar nu met toch een kleine link naar het Koninkrijk Nederland.

Sindsdien heb ik niets meer gehoord over de "Tuna". Ze behoort niet tot die maat van schepen die de wereldpers halen anders dan alleen als er een calamiteit plaatsvindt. Maar als iemand nog die richting uitgaat naar het Caribisch gebied, houd ogen en oren open en stuur een berichtje als er additionele info

voorhanden is! Lloyd's Register of Ships houdt het in 1994 voor gezien, met het bekende voor U: "Vessels Existence in Doubt". Groet, Ben.

Naschrift

De "Eskil" (146 BRT/bouwjaar 1911) was de 'running mate' van de "Tuna" zoals te lezen was in het voorgaande verhaal, echter met een Hollandse oorsprong. In 1911 gebouwd als "Zeeland" (N.V. Motorschip Zeeland, Papendrecht) voor de binnenvaart voor zover bekend bij N.V. Scheepswerf Dordrecht en kreeg als op 19 juli 1911 het Meetnummer D2463N Dordrecht.

Het binnenschip werd in april 1917 aangekocht zonder naamsverandering door Eric Kindberg, Kalmar, Zweden. In september van dat jaar werd het aangekocht door Eskilstuna Rederi AB (Jac. Svensson, mgrs) Stockholm. Die het, zoals bekend, omdoopte in "Eskil".

ms "Eskil" in de thuishaven

De thuishaven werd Eskilstuna, de roepletters resp. KDFR, na 1934 SDZO, Het schip werd aangepast voor het nieuwe vaargebied en een 2 cyl Kromhout motor van 120 RPK motor geïnstalleerd.

1939 Eskil, Ab Enrab, Enköping.

LxBxH (loa/Ll): 31.12 x 6.25 x 1.85 meter.

De levensloop tot 1945 loopt dan verder parallel met de voornoemde "Tuna".

02-1946 "Jehander V"(SDZO), Sand & Grusab Jehander (J.H. Jehander, mgrs) Stockholm. (NB: In de registers als "Jehander nr 5"



1958 nieuwe machine, Albin Kristinehamn NE-58, 120 RPK 7 knoop.

196 ? "Ölandssund"(SDZO), Red. ab. Ölandssund (Börje Hagman, mgrs) Degerhamn. (Zweden)



12-06-1956 tijdens de zomermaanden ingezet op het traject Borgholm - Mönstrås. Daarna opgelegd en geschikt gemaakt met een oprit voor auto's op het voorschip, nu capaciteit 10-12 auto's en voor 100 passagiers.

17-05-1957 nu op het traject Revsudden - Stora Rör. Dit was gedurende de eerste jaren alleen in het zomerseizoen en afgewisseld met korte cruises in de Kalmarsund.

De eerste reis van het seizoen 1957.

1962 "Ölandssund"(SDZO), Rederi Ab Ölandssund, Degerhamn.

1966 verlengd en weer verbouwd, nieuwe afmetingen, 189 BRT, 37.44 x 6.25 meter, daarna ingezet op de dienst Borgholm - Oknö.

17-01-1970 "Cabel" (SDZO), Karlskrona Dykartjänst A/B, Karlskrona-Zweden, aangepast en verbouwd tot kabellegger. IMO 5261960.

19-08-1971 "Ettan" (SDZO), Rederi A/B. Ölandssund (Börje Hagman, mgrs) Färjestaden, homeport Kalmar-Zweden.

07-1973 "Ettan" (SDZO), Bo Bramstång, Danderyd.



1974 "Kabel" (SDZO), Bärgnings och Entrepenerad AB, (Anders Holm, mgrs) Domsjö (Zweden).

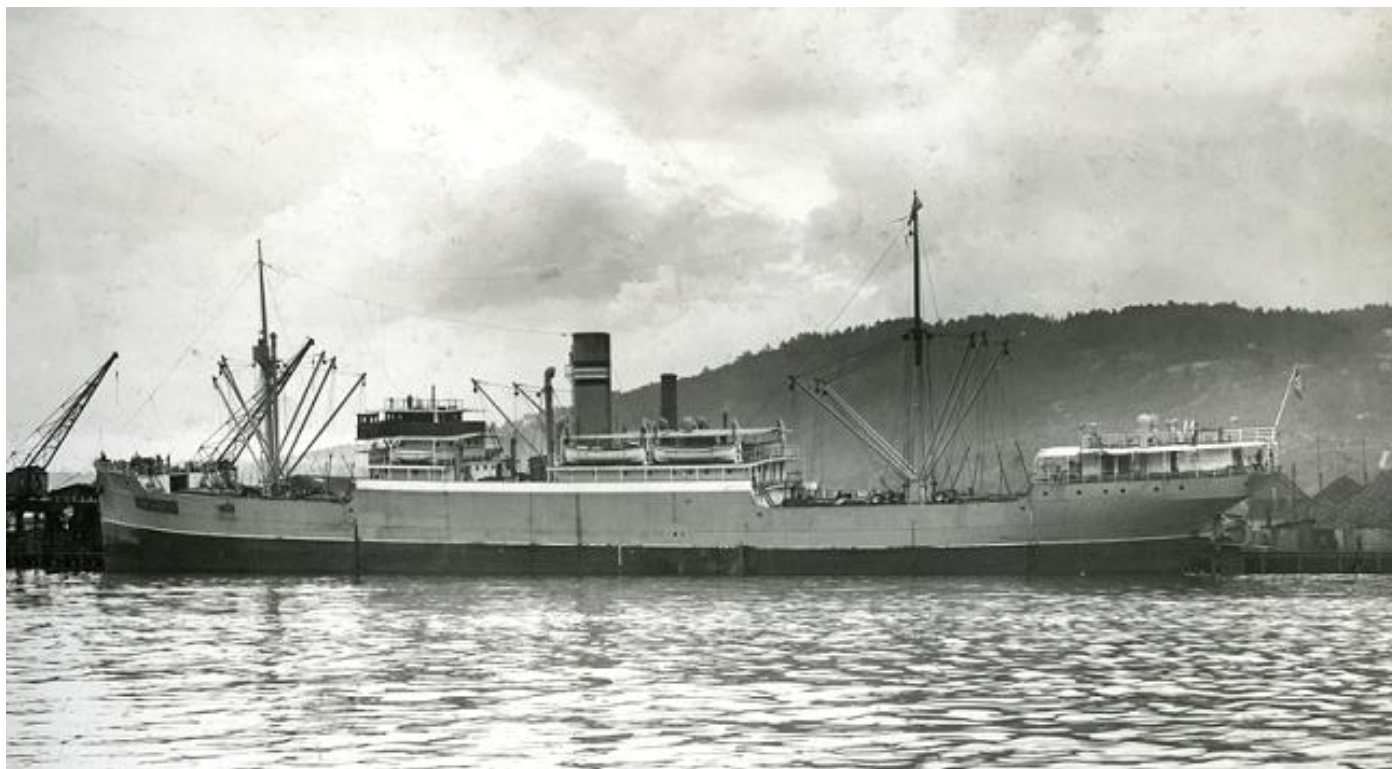
01-1975 "Kabel" (SDZO), Sune V Edius, Stockholm (Zweden).

11-1976 "Kabel" (SDZO), Bärgnings & Entreprenad Ab Noås, Domsjö.(Zweden).

05-1982 "Kabel"(SDZO), Arne Avelin Bogserbåts Ab, Stockholm. (Zweden).



06-1983 "San Blas" (SDZO) Vega Trendsare, Stockholm (Zweden). 11-1984 liggend te Las Palmas, Gran Canaria onder een vaarverbod. 07-1985 verkocht aan Spaanse slopers. 1985 "San Blas" Celio Rodriguez Zarza. 23-11-1986 gezonken nadat eerder op de dag het schip vol water was gelopen, geabandonneerd voor de kust van Mauretanië in positie 22°42" NB - 16°38 WL (slopreis?). De bemanning werd gered. (Ben Scholten).



IDEFJORD, vrachtschip, 9-4-1921 te water gelaten, 6-1921 opgeleverd door Canadian Vickers, Ltd., Montréal (81) als IDEFJORD aan A/S Den Norske Amerikalinje, Christiania-Noorwegen.

4.287 BRT, 2.572 NRT, 6.307 DWT. (111,48) x 15,16 meter. 16 kn. 339 NHP, T 3 cyl, 685, 1092 & 1778 x 1219, de werf.

11-7-1924 thuishaven: Oslo (LCOS).

1940-1945 in Uteflåte, tot eind december 1994 op de Atlantic, maakte 18 reizen in ON konvooien van Liverpool naar Canada en / of New York.

30-12-1944 s.s. IDEFJORD vertrokken van Loch Ewe in konvooi JW.63, dat bestond uit 35 schepen en 20 escortevaartuigen, 8-1-1945 te Kola Inlet, Rusland. (Kola is een schiereiland in het uiterste noordwesten van Rusland, gelegen tussen de Barentszzee in het noorden en de Witte Zee in het oosten en zuiden).

De IDEFJORD was geladen met voorraden waaronder 200 ton geschenken van Britse en Amerikaanse hulporganisaties en 32 passagiers (medisch personeel voor Kirkenes).

20-1-1945 vertrokken van in konvooi KP.1 naar Liinahamari. 22-1-1945 vertrokken naar Kirkenes onder een sterke Noorse en Sovjet-escorte, en arriveerde daar diezelfde middag nog. Het schip bracht de eerste broodnodige voorraden voor de Noorse burgers in de Finnmark, omdat de terugtrekkende Duitse troepen alles hadden verbrand. Stockholm Radio was blijkbaar behoorlijk enthousiast over dit evenement en kondigde aan de hele wereld aan dat een groot Noors transport Kirkenes was aangekomen met voorraden.

8-2-1945 om 16:15 uur vuurde de Duitse onderzeeër U-995 (Hess) twee torpedo's af op de IDEFJORD die bij de pier in de haven van Kirkenes lag. Twintig minuten later werd een andere torpedo afgevuurd, maar alle torpedo's misten het schip met 30-40 meter. De volgende dag vertrok het schip met een Noorse escorte naar Liinahamari na het lossen van haar lading en ging vervolgens ook geëscorteerd door Sovjet-oorlogsschepen en vliegtuigen naar Kola Inlet.

17-2-1945 vertrokken in konvooi RA.6 van Kola Inlet naar Loch Ewe, 33 koopvaardij schepen en 26 escortevaartuigen, a/b s.s. IDEFJORD 500 burgerevacués uit Sørøy, 28-2-1945 te Loch Ewe.

1-3-1945 op de Clyde.

11-3-1945 vertrokken in konvooi JW.65 van de Clyde naar Kola Inlet, 29 koopvaardij schepen en 22 escortevaartuigen, 21-3-1945 te Kola Inlet. 20-4-1945 alles gelost en samen met ONEGA naar Liinahamari (een ijsvrije haven en een landelijke plaats in het Pechengsky-district van de oblast Moermansk, Rusland).

22-4-1945 vertrokken van Liinahamari in konvooi PK.9S5, 2 koopvaardij schepen en 11 escortevaartuigen, 22-4-1945 tijdens die reis van naar Kola Inlet / Murmansk in konvooi PK.9S5, in positie 69.40 NB. en 33.14 OL aangevallen door de Duitse onderzeeër U-997 (Hans Lehmann), door één torpedo aan bakboordzijde in de boeg geraakt, daarbij viel één slachtoffer (een Britse kanonnier) en raakte het schip beschadigd, de bemanning verliet het schip in de reddingsboten, maar de meesten keerden terug nadat de Noorse escortevaartuigen M/S-trawlers HNoMS TROMØY en HNoMS KARMØY de schade hadden onderzocht. Het schip werd op sleeptouw genomen,

4-4-1945 om 00:23 uur te Moermansk voor tijdelijke reparaties. Het Sovjet s.s. ONEGA is tot zinken gebracht, daarbij vielen 5 slachtoffers, 37 overlevenden.

5-8-1945 vertrok de IDEFJORD van Moermansk naar Gothenborg, maar werd gedwongen enige tijd in Stavanger door te brengen, omdat de tijdelijke reparaties onvoldoende bleken. 7-9-1945 gearriveerd te Gothenborg voor de definitieve reparaties.

1959 verkocht aan Ila Jernstøperi A/S, Trondheim-Noorwegen (Egil Alnæs), herdoopt ILAFJORD.

1960 verkocht voor sloop naar Japan, 20-3-1960 van Yokohama naar Osaka, 1960 gesloopt te Osaka. (Foto IDEFJORD: digitaltmuseum.no).



USS MOUNT WHITNEY (LCC 20), IMO 6191045. Foto: Henk van der Heijden. 25-6-2023 binnen voor de Wilhelminapier te Rotterdam. CAPT. Kiser, Matthew J. USN. Blue Ridge Class Command Ship/Joint Command Ship/Amphibious Force Command Ship. Het vlaggen- en commandoschip van de Zesde Vloot van de Verenigde Staten. 22-8-1966 besteld, aanvankelijk AGC-20. 8-1-1989 kiel gelegd als LCC-20 bij Newport News Shipbuilding and Drydock, Newport News, VA. (593), 8-1-1970 te water, 16-1-1971 in dienst gesteld als USS MOUNT WHITNEY (LCC-20), commandant: Orlie G. Baird USN, gestationeerd te Gaeta, Italië. 18.646 GT. 17.000 ton waterverplaatsing, 20 kn. Bemanning 777, kader 869. Uitrusting: Super RBOC chaff rockets, 2 x 25 mm Bushmaster guns, 4 x 50 cal. Machine guns, 2 x 20 mm Phalanx (CIWS). 20.000 APK, 2 ketels, 1 stoomturbine.



P&O FERRIES' HYBRIDE NIEUWBOUW START ACTIVITEITEN

Het nieuwe hybride schip van P&O Ferries, P&O PIONEER, is vandaag (19 juni) begonnen met de dienst tussen Dover en Calais.

Zoals eerder gemeld, wordt het schip aangedreven door een combinatie van traditionele brandstof en batterijvermogen. De veerboot is ook ontworpen met de capaciteit om in de toekomst koolstofneutraal te worden.

Bovendien zegt P&O Ferries dat de modulaire elementen van het schip betekenen dat de elektrische stroommogelijkheden zich in de toekomst zullen ontwikkelen, en dat naarmate de technologie zich ontwikkelt en laadstations in havens worden binnengebracht, de installatie van extra batterijen volledig elektrische werking mogelijk zal maken.

Volgens P&O Ferries zal de Pioneer ook 's werelds grootste hybride veerboot met gelijke voor- en achterkant met kleppen, wat betekent dat het niet nodig is om in de haven te draaien - 'brandstof besparen op elke reis'.

De P&O PIONEER krijgt later dit jaar gezelschap van zusterschip P&O LIBERTÉ. De nieuwe schepen zullen naar verwachting 40% minder koolstofemissies produceren dan de drie schepen die ze in de vloot vervangen.

"P&O PIONEER markeert een nieuw tijdperk in koolstofarm reizen en handel voor het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, met de investering van £ 250 miljoen in nieuwe hybride schepen op de iconische route Dover-Calais," zei Peter Hebblethwaite, CEO van P&O Ferries.

"Voor de miljoenen passagiers die met P&O Ferries tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk varen, zullen onze twee ultramoderne schepen die dit jaar worden geïntroduceerd een fantastische reiservaring bieden." (Bron: Bunkerspot, Rhys Berry, 19 juni 2023. Foto: Cruise Mapper/P&O).

P&O LIBERTÉ, IMO 9895173 (NB-302), Zusterschip: P&O PIONEER. Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 47.394 GT, 8.850 DWT. 21-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer GUANGZHOU 19121008, 1-6-2022 te water, 31-3-2023 geplande oplevering niet gehaald, 26-5-2023 proefvaart, 7-2023 geplande oplevering aan Dubris Leasing 2 SNC., vlag: Cyprus (5BYL5), in beheer bij P&O Ferries Ltd., Dover.



PATRIA SEAWAYS, IMO 8917390, foto: Reinier van de Wetering, 26-06-2023 na vertrek van de Vulcaanhaven te Vlaardingen naar Sète, 4-7-2023 te Sète. 4-7-2023 van Sète naar Yalova, 8-7-2023 ETA te Yalova. Gaat in een lijndienst varen tussen het Franse Sète en het Turkse Yalova.

15-9-1990 kiel gelegd, 26-3-1991 te water gelaten bij Bruces Shipyard, Landskrona (21), 12-1991 opgeleverd door Fosen M.V., Rissa (51) als STENA TRAVELLER aan Stena Rederi AB, Gothenborg-Zweden. Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 18.332 BRT, 5.499 NRT, 4.758 DWT. 245 passagiers, 480 auto's, 1.800 meter. 19,5 kn. 10.767 EPK, 7.920 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, Sulzer Wärtsilä 8ZA 40S diesels.

29-2-1992 gearriveerd te Hoek of Holland. 3-1992 in charter Tor Line, ingezet tussen Helsingborg en Immingham. 5-12-1992 t/m 29-10-1995 in charter bij TT-Line, ingezet tussen Trelleborg en Travemünde, 12-1992 herdoopt TT-TRAVELLER. 29-10-1995 bij Flender Werft A.G., Lübeck voor onderhoud en verbouwing, 10-11-1995 proefvaart na werfbezoek. 11-11-1995 herdoopt STENA TRAVELLER. 15-11-1995 te Dublin, proeven met afmeren. 23-11-1995 ingezet tussen Holyhead en Dublin. 16-9-1996 laatste afvaart Holyhead-Dublin. 12-1996 in charter Grimaldi & Cobelfret. 12-1996 ingezet tussen Santander en Harwich. 1-1997 in charter Tor Line, ingezet tussen Immingham en Rotterdam. 2-1997 in charter TT-Line, herdoopt TT-TRAVELLER. 2-1997 verkocht aan Stena RoRo & Ferry Division, Gothenborg. 11-2-1997 ingezet tussen Trelleborg en Rostock. 12-1999 t/m 2-2000 verbouwd bij Flender Werft, Lübeck met o.a. nieuwe hutten.



5-1-2002 gearriveerd bij de Flender Werft, Lübeck voor revisie. 9-1-2002 herdoopt STENA TRAVELLER. 14-1-2002 van Lübeck naar Karlskrona, Zweden. 15-1-2002 te Karlskrona. 20-1-2002: ingezet tussen Karlskrona en Gdynia. 9-10-2002 tijdens een reis van Karlskrona naar Gdynia brak er brand uit in de machinekamer, naar Karlskrona gesleept. 6-3-2004 laatste afvaart Karlskrona–Gdynia. 10-5-2004 verkocht aan AB Lisco Baltic Service, Klaipeda, Litouwen (DFDS Tor Line), herdoopt LISCO PATRIA. 17-5-2004 ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 10-6-2005 ingezet tussen Karlshamn en Baltiysk, maakte elke week een reis. 6-1-2006 ingezet tussen Kiel en Klaipeda. 27-4-2006 eigenaar: AB DFDS Lisco. 5-2007 ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 25-1-2009 t/m 8-2-2009 ingezet tussen Swinoujście en Ystad. 30-1-2010 t/m 14-2-2010 ingezet tussen Swinoujście en Ystad. 6-5-2011 in charter Scandinavia Baltic Lines. 11-5-2011 ingezet tussen Paldiski en Kapellskär. 14-9-2011 DFDS Seaways kocht 64% van de eigenaar (AB Lisco Baltic Service) en integreerde die in DFDS. 23-12-2011 t/m 13-1-2012 verbouwd bij Kopli, Estonia. 5-1-2012 herdoopt PATRIA SEAWAYS. 22-1-2012: ingezet tussen Paldiski en Kapellskär. 6-10-2014 laatste dag tussen Kapellskär en Paldiski. 7-10-2014 opgelegd te Paldiski. 4-1-2014 ingezet tussen Fredericia, Kopenhagen en Klaipeda. 5-12-2014 te Gdansk en opgelegd. 2015 in dienst als hotel voor windenergie projecten, daartoe geschikt gemaakt te Esbjerg. 16-5-2015 ten anker gebracht op 19,5 mijl uit de Deense kust als hotel voor Butendiek Wind Farms. 16-11-2015 ingezet tussen Kiel en Klaipeda. 29-12-2015: in charter P&O Ferries, 4-1-2016 ingezet tussen Zeebrugge en Hull. 4-2016 ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 2-2016 opgelegd te Klaipeda. 13-1-2017 van Klaipeda naar Paldiski. 14-1-2017 t/m 1-2-2017 in dienst tussen Paldiski en Kapellskär. 2-2-2017 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 19-2-2017 van Klaipeda naar Kopenhagen. 2-2017 elke week een reis tussen Klaipeda en Fredericia. 4-3-2017 t/m 25-3-2017 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 25-3-2017 ingezet tussen Klaipeda, Karlshamn en Fredericia. 14-1-2018 t/m 5-3-2018 in charter TT Line, ingezet tussen Trelleborg, Rostock en Travemünde. 5-3-2018 van Trelleborg naar Klaipeda, ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 3-2018 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 7-7-2020 van Klaipeda naar Paldiski. 8-7-2020 t/m 4-10-2020: ingezet tussen Paldiski, Kapellskär, Paldiski en Hangö. 14-10-2020 ingezet tussen Paldiski en Kapellskär. 25-12-2020 van Paldiski naar Klaipeda. 7-1-2021 t/m 14-2-2021 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 17-2-2021 ingezet tussen Kapellskär en Paldiski. 13-1-2021 van Kapellskär naar Klaipeda. 14-9-2021 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 12-12-2021 te Klaipeda voor vernieuwingen. 17-1-2022 ingezet tussen Klaipeda en Karlshamn. 19-4-2022 ingezet tussen Paldiski en Kapellskär. 26-6-2022 te Paldiski uit de dienst en naar Klaipeda. 5-7-2022: passage Kieler Kanaal. 6-7-2022 te Cuxhaven. 7-7-2022 ingezet tussen Immingham en Cuxhaven. 8-7-2022 ingezet tussen Cuxhaven en Immingham. 15-9-2022 van Immingham naar Klaipeda. 21-9-2022 t/m 20-10-2022 opgelegd te Klaipeda. 20-10-2022 van Klaipeda naar Paldiski. 22-10-2022 in dienst tussen Paldiski en Kapellskär. 25-3-2023 ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 25-4-2023 ingezet tussen Cuxhaven en Immingham. 13-5-2023 van Cuxhaven naar Sheerness. 15-5-2023 op “Tongue Deep Water Anchorage”, Thames Estuary. 16-5-2023 te Sheerness. 16-5-2023 op “Great Nore Anchorage”, Thames Estuary. 17-5-2023 gearriveerd te Sheerness en “Freight Only” tussen Sheerness en Calais. 3-6-2023 van Sheerness naar Vlaardingen. 3-6-2023 te Vlaardingen. 26-6-2023 van de Vulcaanhaven te Vlaardingen naar Sète, 4-7-2023 ETA te Sète. Gaat in een lijndienst varen tussen het Franse Sète en het Turkse Yalova. (Info: doverferryphotosforums.co.uk. Foto STENA TRAVELLER, Teun van der Zee, 11-4-1992).



Philip Oetker verlaat Hamburg-Süd

Het laatste familielid dat verbonden is aan de vorige eigenaar van de beroemde Duitse rederij, Philip Oetker, verlaat Hamburg-Süd.

Maersk kocht Hamburg-Süd in 2017 van de familie Oetker en heeft deze geleidelijk aan geïntegreerd in de wereldwijde activiteiten van de Deense rederij.

In januari van dit jaar kondigde Maersk aan dat het op weg was naar één enkel merk waarbij rederijen, waaronder het 152 jaar oude Hamburg-Süd, zullen worden opgeheven en geïntegreerd in Maersk.

Sindsdien gingen een aantal Hamburg-Süd schepen in dok waarbij de blauwe verf van Maersk het beroemde rood van het Duitse schepen werd vervangen en een Maersk naam kregen waarbij bijvoorbeeld de CAP SAN NICOLAS nu de SAN NICOLAS MÆRSK is.

Hamburg-Süd werd opgericht in 1871. Het behoorde van 1955 tot 2017 tot de Oetker Group totdat het voor 4,4 miljard dollar aan Maersk werd verkocht.

Philip Oetker bleef aan bij Hamburg-Süd als chief commercial officer, maar gisteren maakte hij via sociale media bekend dat hij het bedrijf eind juli zal verlaten.

Hij blijft lid van de adviesraad van de Oetker Group, een van de grootste familieconglomeraten van Duitsland met belangen in eten, drinken, hotels en logistiek. (Info: splash247, 30 juni 2023. Foto: Teun van der Zee, 1-7-2023, Europahaven).



7-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 05:30 - 17:00 uur.

13-7-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.

19-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 05:30 - 17:00 uur.

27-7-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.

31-7-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 05:30 - 17:00 uur.

5-8-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, zaterdag, 11:30 - 21:30 uur.

8-8-2023, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.

9-8-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, woensdag, 12:30 - 21:30 uur.

10-8-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
 20-8-2023, DISNEY DREAM (Maiden Call), IMO 9434254, CT Rotterdam, zondag, 10:45 - 20:15 uur.
 21-8-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 05:30 - 17:00 uur.
 22-8-2023, EXPLORA I (Maiden Call), IMO 9869875, CT Rotterdam, dinsdag, 15:00 - 23:30 uur.
 24-8-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
 26-8-2023, COSTA FAVOLOSA (Maiden Call), IMO 9479852, CT Rotterdam, zaterdag, 10:00 - 20:00 uur.
 4-9-2023 RIVIERA (Maiden Call), IMO 9438078, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 11:00 - 20:00 uur.
 7-9-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
 12-9-2023, NORWEGIAN GETAWAY, IMO 9606924, CT Rotterdam, dinsdag, 12:00 - 18:00 uur.
 14-9-2023, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 05:30 - 17:00 uur.
 21-9-2023, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
 22-9-2023, VENTURA (Maiden Call), IMO 9333175, Cruise Terminal Rott., vrijdag, 09:00 - 13:00 uur.
 24-9-2023, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 10:00 - 15:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



CARNIVAL VENEZIA maakt haar debuut in New York City

Carnival Cruise Line heeft de eerste passagiers op Carnival Venezia in New York City verwelkomd. Het is de eerste van drie schepen die het komende jaar aan de vloot van de Amerikaanse cruisemaatschappij worden toegevoegd. Een welkomstfeest gaf woensdagavond het startsein voor de viering van de aankomst van het schip in haar nieuwe thuishaven en de festiviteiten gingen donderdagochtend verder in de Manhattan Cruise Terminal toen de eerste passagiers aan boord gingen om uit te varen.

Carnival Venezia kreeg tijdens de festiviteiten een speciale zegening van pater Enrique Salvo van St. Patrick's Cathedral. De bekende komiek en televisiepresentator Jay Leno werd de eerste doopvader van een Carnival schip. Leno gaf ook een speciale comedyshow exclusief voor de passagiers.

“Door zijn eigen Italiaanse afkomst te benadrukken, helpt Jay ons het Italiaanse thema te vieren dat gasten zullen ervaren wanneer ze cruisen op dit prachtige schip,” zei Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line. “We hebben geweldige recensies gehoord van gasten die de trans-Atlantische oversteek van het schip hebben gemaakt, en nu ben ik zo blij om onze eerste gasten te verwelkomen die ons vanuit New York komen vergezellen om te genieten van wat er voor hen in petto is.”

De ceremonie op woensdagavond belichtte ook nieuwe entertainmentprogramma's en andere concepten die voor het debuut van Carnival Venezia zijn gecreëerd. Het schip is het eerste dat “Carnival Fun Italian Style” introduceert dat Carnival's kenmerkende 'fun' toevoegt aan het Italiaanse thema van het schip. Carnival Venezia is architectonisch vormgegeven naar haar naamgenoot, de stad Venetië in Italië.

Donderdagochtend begroette Duffy in de Manhattan Cruise Terminal passagiers met een speciaal evenement om hen welkom te heten aan boord van het nieuwe schip. Kapitein Claudio Cupisti en enkele van de eerste passagiers die vanuit New York aan boord gingen, voegden zich bij Duffy om een ceremonieel lint door te knippen en officieel de inscheping te starten.

Donderdag vertrekt de Carnival Venezia uit New York voor een 4-daagse cruise die o.a. een bezoek aan Bermuda omvat. Deze zomer zal het schip afwisselend vier-, vijf-, zes- en achtdaagse afvaarten maken naar het Caribisch gebied, Bermuda en havens in Canada en New England, waaronder Saint John's en Halifax.

Na het zomerseizoen begint het schip op 29 september 2023 aan een nieuwe reeks van acht- tot twaalfdaagse cruises naar het oostelijk Caribisch gebied, het zuidelijk Caribisch gebied en de Bahama's, waarbij populaire bestemmingen zoals Saint Thomas, San Juan en Aruba worden aangedaan, samen met vier privé-eilanden van Carnival: Half Moon Cay, Princess Cays, Amber Cove en Grand Turk. Daarnaast zullen bepaalde cruises Miami als aanloophaven hebben. (Bron: Cruisereiziger, 15 juni 2023, foto: Carnival Cruise Line,).



ICON OF THE SEAS begonnen aan eerste proefvaart

Het toekomstig grootste cruiseschip ter wereld, Icon of the Seas, is vertrokken voor haar eerste proefvaart op zee. Het is een nieuwe mijlpaal in de bouw van het eerste schip in de Icon-klasse dat volgens planning in januari 2024 haar debuut zal maken. Maandagochtend vroeg verliet het nieuwe vlaggenschip van Royal Caribbean International de Meyer Turku scheepswerf in het Finse Turku, waar het in aanbouw is.

Tijdens de meerdaagse testvaart zijn er aan boord meer dan 450 specialisten die cruciale, voorbereidende tests uitvoeren met o.a. de hoofdmotoren, romp, reddingsboten en stuwmotoren. De verwachting is dat later dit jaar nog minimaal een tweede ronde aan zeetesten zal worden uitgevoerd. Volgens de scheepsbouwer wordt het nieuwe schip dan 'tot het uiterste gedreven'.

Icon of the Seas maakt volgens planning in januari 2024 haar debuut. Het schip (250.800 brutotonnage) krijgt als thuishaven Miami en zal 8-daagse cruises varen naar het Oost-Caribisch en West-Caribisch gebied. (Bron: Cruisereiziger, 19 juni 2023. Foto: Royal Caribbean International).



ICON OF THE SEAS voltooit eerste succesvolle proefvaart

Het toekomstig grootste cruiseschip ter wereld, Icon of the Seas, heeft donderdag haar eerste proefvaart succesvol afgerond. Het eerste schip in de Icon-klasse van Royal Caribbean International keerde donderdag na 4 dagen van zeetesten terug naar de Meyer Turku scheepswerf in Finland, waar het in aanbouw is.

Tijdens de afgelopen dagen voerden de honderden werknemers aan boord talrijke technische en nautische testen uit. Hierbij werden o.a. de hoofdmotoren, het remsysteem, de besturing en de geluids- en trillingsniveaus gekeurd. Later dit jaar volgt nog zeker een tweede proefvaart, voordat het haar debuut maakt in Miami in januari 2024.

Icon of the Seas zal het hele jaar door 8-daagse cruises varen vanuit Miami naar het Oostelijke en Westelijke gedeelte van de Caribbean. Bestemmingen die worden aangedaan zijn Perfect Day at CocoCay op de Bahama's, Cozumel in Mexico, Philipsburg in St. Maarten en Roatan in Honduras. (Bron en foto : Cruisereiziger, 23 juni 2023).

ICON OF THE SEAS, IMO 9829930 (NB-300), 9-12-2022 te water gelaten onder bouwnummer MEYER TURKU 1400, 19-6-2023 proefvaart, 22-6-2023 terug te Turku, 12-2023 geplande oplevering aan ROYAL Caribbean Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas. 232.000 GT, 13.500 DWT. 27-1-2024 eerste cruise vanaf Miami, Florida.



Sophia Loren doopt duurzaam schip MSC EURIBIA van MSC Cruises

Sophia Loren heeft afgelopen donderdag avond het nieuwe schip van MSC Cruises, de MSC Euribia, gedoopt in een mooie ceremonie in het Delphi theater aan boord van het schip.

Gastvrouw op het podium was de Deense televisiepresentator, actrice en model Sarah Grünwald. Zij verwelkomde het management van MSC en tal van muzikale verrassingen, zoals het Royal Deens ballet dat met drie dans paren een roerend optreden gaf.

Ook in 2024 en 2025

Pierfrancesco Vago, uitvoerend voorzitter van MSC Cruises, en Gianni Onorato, CEO van MSC Cruises, spraken de genodigden toe en benadrukten de verduurzamingsslag die dit schip laat zien.

Vanwege haar goede prestaties, waaronder het gebruik van LNG, mag dit schip de Noorse Fjorden in de toekomst blijven bezoeken. De rederij maakte dan ook bekend dat de MSC Euribia de komende twee jaar, in 2024 en in 2025, in Noord-Europa blijft varen. Deze zomer doet het schip een Fjordenroute vanuit Kiel en Kopenhagen naar Geiranger, Flam en Alesund. In de winter staan stedencruises op het programma met daarin Southampton, Le Havre, Zeebrugge, Rotterdam en Hamburg. Mét de mogelijkheid om in België en in Nederland de cruise te beginnen.

Wereld optredens

De avond werd opgesierd door tal van optredens van niet alleen het Deens ballet maar ook het showensemble en artiesten van de MSC Euribia. Voor velen was het hoogtepunt het optreden van Tony Hadley, die bekend werd van de band Spandau Ballet. Hij zong enkele van zijn grootste hits waaronder 'Gold', 'Through the Barricades' en 'True'.

Zeewater

Het behoud van de zee staat voor de rederij en de MSC Foundation voorop. De slogan 'Save the Sea' weerspiegelt dit, maar ook de boegschildering van de MSC Euribia die door de Duitse kunstenaar Flämig ontworpen is.

Bijzonder is ook de nieuwe samenwerking met Nature Metrics, die uit zeewater DNA kunnen onttrekken om te zien welk zeeleven aanwezig is. Op drie MSC Cruises schepen, in de toekomst méér, zal regelmatig zeewater worden ingenomen dat verder onderzocht kan worden. Zo kan bijvoorbeeld over langere tijd gemonitord worden hoe het zeeleven er aan toe is.

Energie-efficiënt cruiseschipontwerp

Naast dat de Euribia LNG als brandstof en aan de kade walstroom kan gebruiken, zijn aan boord veel verbeteringen en technieken toegepast zodat het schip minder energie verbruikt. Daaronder geavanceerde afvalwaterzuiveringssystemen en afvalverwerking.

Tijdens haar eerste reis voltooide de MSC Euribia een netto emissievrije reis van St Nazaire naar Kopenhagen. Dit was berekend door het gebruik van bio-LNG en de toepassing van massabalans-benadering. Lees hier meer daarover.

Sophia Loren

Traditie was de officiersparade, met alle officieren van de MSC Euribia die het podium opgelopen kwamen. Doopmoeder van de vloot van MSC Cruises, Sophia Loren, kwam vervolgens op het podium met kapitein Stefano Battinelli. Na een emotioneel welkom en aftelmoment, knipte zij het blauwe lint door waarna buiten een champagneflles tegen de boeg brak. Met vuurwerk op het podium werd de ceremonie in het Delphi theater afgesloten.

Gasten aan boord werden vervolgens getraakteerd op een galadiner, optredens van de 18-koppige Big Band in het Carousel Theater en de bekende DJ Bob Sinclair. (Bron en foto: Cruisereiziger, 9 juni 2023).

MSC EURIBIA, IMO 9901544 (NB-305), 177.000 GT, 19-6-2022 te water gelaten onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS V34, 31-5-2023 geplande oplevering, 20 t/m 23-4-2023 proefvaart, 31-5-2023 opgeleverd aan Vista 5 Compania Naviera S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., 6-6-2023 te Amsterdam. 8-6-2023 te Kopenhagen gedoopt MSC EURIBIA door Sophia Loren (Sofia Villani Scicolone), 10-6-2023 op de eerste cruise vanaf Kiel.



Zanger Luis Fonsi wordt doopvader van NORWEGIAN VIVA

Norwegian Cruise Line heeft vrijdag bekendgemaakt dat de zanger Luis Fonsi zal fungeren als doopvader van het nieuwste schip, Norwegian Viva. De Viva is het tweede schip in de Prima Klasse van het cruise merk. Het schip wordt gedoopt in Miami voordat het dit najaar haar thuishaven heeft in San Juan, Puerto Rico.

Bekend om zijn uitgebreide lijst van hits waaronder de wereldwijde hit “Despacito” zal de in Puerto Rico geboren Fonsi de maritieme traditie vervullen om de Norwegian Viva te zegenen en officieel haar naam te geven. Dit gebeurt tijdens de doopceremonie op 28 november 2023 in Miami. Het “Live it Up!” thema van de Norwegian Viva zal de hele avond doorgaan, met een line-up van vooraanstaande Latijns-Amerikaanse entertainers die Fonsi vergezellen, waaronder de Queen of Latin Pop, Paulina Rubio; “Saturday Night Live” castlid en inwoner van Miami, Marcello Hernandez; en zanger Pedro Capó, die allemaal exclusieve optredens zullen geven gedurende de avond. (Bron: Cruisereiziger, 23 juni 2023. Foto: Cruise Mapper).

NORWEGIAN VIVA, IMO 9823998 (NB-295), 142.500 GT. 16-2-2017 contract, 2-8-2022 te water gelaten (uitgedokt) onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6299, 14-5-2023 van Triëst naar Venetië, 18-5-2023 te Venetië, 13-8-2023 geplande oplevering aan Leonardo Two Ltd., Bahamas, in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami FL.



ADORA MAGIC CITY, 9871036, (Zeebrief 186) Adora Cruises, het vroegere CSSC Carnival Cruise Shipping, heeft de naam van het nieuwe cruiseschip bekend gemaakt: ADORA MAGIC CITY (5246 passagiers, 135.500 GT). De oplevering zal in december 2023 zijn. Op 6 juni 2023 is het schip uitgedokt op de Waigaoqiao Shipyard in Shanghai.



AIDAAURA, 9221566, Het schijnt dat Miray Cruises de nieuwe eigenaar is van de AIDAAURA (2003, 42.289 GT). Carnival Corporation heeft de koper niet bekendgemaakt en Miray Cruises wil de koop niet bevestigen. Het schip zou hernoemd worden in LARA. Het schip zal in Bremerhaven de nieuwe kleuren krijgen. (Foto: Hannes van Rijn, 14-5-2019, Maasmond).

ALFA NERO, 1009376, Antigua en Barbuda heeft het jacht ALFA NERO (2007, 2159 GT) geveild. Het schip zou eigendom zijn van Andrey Guryev, een Russische miljardair en eigenaar van een Russisch kunstmestbedrijf. Het is gekocht door Eric Schmidt, eerder CEO van Google, goed voor 25 miljard USD.

AMBITION, 9172777, Op 11 mei 2023, de vooravond van de eerste afvaart, is een gala avond gegeven op de AMBITION (1999-GRAND MISTRAL, 2013-COSTA NEORIVIERA, 2019-AIDAMIRA, 2022-AMBITION, 48.123 GT) met Shirley Robertson, tweevoudig Olympisch goudwinnares als gastvrouw en Christian Verhounig, CEO van de Ambassador Cruise Line als gastheer.

CARNIVAL DREAM, 9378474, Op 17 mei 2023 heeft de bemanning van de CARNIVAL DREAM (2009, 128.251 GT) 17 opvarenden van een omgeslagen boot aan boord genomen. Zij zijn overgedragen aan de kustwacht van Belize, waarna de CARNIVAL DREAM de reis naar Cozumel, Mexico, heeft voortgezet.

CARNIVAL MAGIC, 9378486, De zoektocht door de Amerikaanse kustwacht en het schip naar een 35-jarige mannelijke passagier van de CARNIVAL MAGIC (2011, 128.048 GT) die op 29 mei overboord was geraakt, is beëindigd. De man is niet gevonden.

CARNIVAL VENEZIA, 9801689, Op 14 juni 2023 is de CARNIVAL VENEZIA (2019-COSTA VENEZIA, 2023-CARNIVAL VENEZIA, 135.225 GT) in New York omgedoopt door de Amerikaanse komiek Jay Leno. Het schip had al een peetmoeder Gan Beiye toen het werd omgedoopt in 2019.

CELESTYAL JOURNEY, 8919269, Celestyal Cruises heeft details bekend gemaakt over het hoteldeel van de CELESTYAL JOURNEY (1994-RYNDAM, 2015-PACIFIC ARIA, 2020-AEGEAN GODDESS, 2023-CELESTYAL JOURNEY, 55.877 GT) 2 september 2023 aanvang van de eerste cruise.

COSTA FAVOLOSA, 9479852, De Franse autoriteiten hebben op 2 mei 2023 in Marseille twee passagiers, een vrouw en een man, van de COSTA FAVOLOSA (2011, 113.307 GT) opgepakt. De vrouw probeerde 8,4 kg cocaïne te smokkelen. Bij het doorzoeken van twee hutten is nog eens 86,4 kg gevonden. Uiteindelijk zijn vier personen gearresteerd.



DIAMOND PRINCESS, 9228198, De Japanse kustwacht doet onderzoek naar de dood van een Japanse loods bij de overstap naar de DIAMOND PRINCESS (2004, 115.906 GT). Terwijl hij de loodsladder opklom viel de loods in het water. Hoewel hij een reddingvest droeg en uit het water werd gered, overleed de loods twee uur later. (Foto: Arjan Elmendorp, 30-8-2008, Cabo San Lucas, Mexico).

EIDSVAAG PIONER, 9660449, De Noorse EIDSVAAG PIONER (2013, 2145 GT) heeft een reis van 160 zeemijl gedurende 13 uur afgelegd met autonome navigatie.

EMERALD SAKARA, 9948827, Eind April 2023 is de EMERALD SAKARA (2023, 5175 GT) van Emerald Cruises uitgedokt op de Ha Long werf in Vietnam. Het schip zal op 17 november 2023 de eerste cruise varen in de Caraïbische Zee.

EMPIRE STATE, 9910313, Op 27 juni 2023 is in Philadelphia (Pennsylvania) de EMPIRE STATE (22.613 GT) gedoopt. In jargon is dit een "National Security Multi-Mission Vessel", NSMV. Indien nodig kunnen de schepen worden ingezet bij calamiteiten als schade door orkanen en dergelijke. Totaal worden vijf soortgelijke schepen gebouwd.

EUROPA, 8591932, Tijdens het inlaten van water na een dokbeurt in Kaapstad, Zuid-Afrika, is de Nederlandse bark EUROPA (1911-SENATOR BROCKES, 1977 opgelegd, 1985 omgebouwd, 1994-EUROPA, 303 GT) omgevallen. Een bemanningslid is gewond.

GALATA SEAWAYS, 9422134, Italiaanse speciale eenheden hebben de orde hersteld aan boord van de GALATA SEAWAYS (2010-CEMIL BAYULGEN, 2020-GALATA SEAWAYS, 34.215 GT). De 22 bemanningsleden zijn veilig. De bemanning had 15 tot 20 verstekelingen opgemerkt op beveiligingscamera's en alarm geslagen. Volgens de Italiaanse minister van Defensie ging het om vluchtelingen. De precieze toedracht is niet bekend. In Napels zijn 15 vluchtelingen van boord gehaald en op 10 juni 2023 kon het schip de reis naar Frankrijk vervolgen met een vertraging van twee dagen.



HUBBARD, 9812808, Vijf jaar na oplevering van de HUBBARD (2021, 5516 GT) is de ferry van Alaska Marine Highway System op de eerste reis vertrokken. De vertraging is veroorzaakt doordat het schip zonder slaapaccommodatie is opgeleverd, terwijl die door een wijziging van het wegennet wel noodzakelijk werd. (Foto: Alaska Ferry DOT).

ICON OF THE SEAS, 9829930, De ICON OF THE SEAS (232.000 GT) is op 19 juni 2023 op proefvaart vertrokken uit Turku, Finland; daar is het schip in aanbouw op de Meyer werf. De proefvaarten zijn succesvol afgesloten. Het schip gaat varen op dieselolie en LNG. Oplevering zal in december 2023 zijn, de eerste cruise zal in januari 2024 uit Miami (Florida) vertrekken.

ISBJØRN 2, Op 22 mei 2023 is de ISBJØRN 2 met vier bemanningsleden en 11 Franse toeristen op Spitsbergen vastgelopen. De passagiers zijn met helikopters geëvacueerd. Het schip kwam diezelfde nacht met hoog water vrij. Hoewel er enige lekkages was, liep het schip geen gevaar.



MANARA, 9733117, De MANARA (2017-WORLD DREAM, 2023-MANARA, 150.695 GT) van Aroya Cruises, onderdeel van Cruise Saudi, wordt op de Bredo Dry Docks in Bremerhaven opnieuw ingericht naar hoge maatstaven. Dat zal tot in 2024 duren. (Foto WORLD DREAM: Hannes van Rijn, 26-7-2020, Maasmond).

MARELLA VOYAGER, 9106302, Op 31 mei 2023 is de MARELLA VOYAGER (1997-MERCURY 2008-CELEBRITY MERCURY, 2011-MEIN SCHIFF 2, 2018-MEIN SCHIFF HERZ, 2023-MARELLA VOYAGER, 77.302 GT) in Malaga, Spanje, gedoopt door Tatyana Olkhovska, chief purser bij TUI, en Jacqui Nobile, destination services operations manager bij TUI. Tijdens de feestelijkheden zongen Becky Hill en een Coldplay tribute band voor 500 medewerkers van TUI en 100 onafhankelijke reisagenten. Een en ander werd afgesloten met een groots vuurwerk.

MARINER OF THE SEAS, 9227510, Op 25 juni 2023 is een 42-jarige vrouw overboord geraakt op de MARINER OF THE SEAS (2003, 139.863 GT). Na 45 minuten was de vrouw terug aan boord gebracht met de MOB-boot. Zij verkeerde in goede gezondheid.

MOBY FANTASY, 9837509, De Guangzhou Scheepswerf in Nansha, China, heeft op 14 april 2023 de ferry MOBY FANTASY (70.016 GT) aan Moby Lines overgedragen. Het schip is enkele dagen later naar Italië vertrokken, waar het halverwege mei is aangekomen. De MOBY FANTASY gaat varen tussen Livorno in Italië en Olbia op Sardinië, het kan 1300 personenauto's of 300 vrachtwagens vervoeren.



MSC EURIBIA, 9901544, De MSC EURIBIA (8344 passagiers, ongeveer 1700 bemanningsleden, 177.000 GT) heeft de proefvaarten op zee afgesloten met vier dagen op de Atlantische Oceaan. Het schip is daarna afgemeerd in het natte dok. Op 31 mei 2023 is het schip aan MSC Crocière overgedragen en op 8 juni 2023 is het schip in Kopenhagen door Sophia Loren gedoopt in een ceremonie waar het Deense model Sarah Grünwald ceremoniemeester was. Het schip vaart op bio-LNG. MSC en Gasum hebben een overeenkomst voor de levering van duurzame LNG die in 2026 ingaat. (Foto: Marcel Coster, 6-6-2023. Foto Sophia Loren: MSC).



MSC WORLD AMERICA, 9837432, Op 31 mei 2023 is de munt gelegd onder de kiel van de MSC WORLD AMERICA op de Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire door MSC-medewerker Silvia Turbia en Séverine Blandin van Chantiers de l'Atlantique.

OCEAN ALBATROS, 9880661, Op 20 april 2023 is de OCEAN ALBATROS (2023, 8181 GT) door de CMHI Hai Men scheepswerf in China opgeleverd aan de Sunstone Maritime Group. In juni 2023 is het schip uit Tromsø naar Spitsbergen vertrokken op een voorproefje van een cruise.

PACIFIC ADVENTURE, 9192351, Op 28 mei 2023 is brand uitgebroken op een balkon op de PACIFIC ADVENTURE (2001-GOLDEN PRINCESS, 2021-PACIFIC ADVENTURE, 108.865 GT). Alle passagiers werden verzameld en nadat de brand was geblust konden alle passagiers naar hun hut terugkeren.

PENGUIN REFRESH, 9982330, Shell zal in augustus 2023 haar eerste elektrische ferry PENGUIN REFRESH (150 GT) in dienst stellen. De ferry gaat varen tussen Singapore en het Shell-complex op Pulau Bukom. Dit is de eerste van drie zulke ferries op dit traject. Shell en de Singapore Maritime and Port Authority werken samen om meer elektrische vaartuigen in dienst te stellen.

PENTALINA, 9437969, Op 29 april 2023 is de PENTALINA (2008, 2382 GT) van Pentland Ferries vastgelopen op het zuidelijkste eiland van de Orkney's in Schotland. Zestig passagiers zijn veilig door de reddingboot van Longhope aan wal gebracht. De volgende dag is het schip vlot gebracht en naar de pier in St. Margaret's Hope gebracht.

QUANTUM OF THE SEAS, 9549463, Op 25 april 2023 is een Australische man overboord geraakt op de QUANTUM OF THE SEAS (2014, 168.666 GT). Het schip en de Amerikaanse kustwacht hebben tevergeefs naar de man gezocht.)



QUEEN ANNE, 9839399, op 3 mei 2023 is de QUEEN ANNE (113.000 GT) uitgedokt op de Fincantieri werf in Marghera bij Venetië. Het schip komt in mei 2024 in dienst. (Afbeelding: Cunard).

RADIANCE OF THE SEAS, 9195195, DE Amerikaanse National Transportation Safety Board oordeelt dat bij het ongeval tijdens afmeren in Sitka, Alaska, van de RADIANCE OF THE SEAS (2001, 90.090 GT) op 9 mei 2022 waarschijnlijk is veroorzaakt door te groot vertrouwen in de verouderde elektronische zeekaart (ECDIS) en miscommunicatie tussen de brug en het achterschip.



RENAISSANCE, 8919257, De eerste cruise van de RENAISSANCE (1993-MAASDAM, 2020-AEGEAN MYTH, 2022-RENAISSANCE, 55.575 GT) van Compagnie Française de Croisières is opnieuw uitgesteld, nu tot 29 juni. De feestelijkheden rond de doop vonden plaats van 23 tot 25 juni 2023 in Le Havre. Het schip is op 28 juni 2023 in Le Havre gedoopt door Anne Parillaud, Franse actrice. (Foto: Arjan Elmendorp, 21-03-2013, St. Thomas).

RESILIENT LADY, 9805348, (Zeebrief 198) Virgin Voyages van Sir Richard Branson bereid de eerste afvaart voor van de RESILIENT LADY (108.232 GT), elf maanden na de afbouw. De vertraging is veroorzaakt door corona en startproblemen bij een nieuwe cruisereederij. Het schip was in juli 2022

afgebouwd en op 9 december 2022 overgedragen. De eerste cruise met betalende passagiers vertrok op 14 mei 2023 uit Piraeus.

SCENIC ECLIPSE II, 9850460, Op 3 juni 2023 is de SCENIC ECLIPSE II (2023, 17.592 GT) in Malaga, Spanje, gedoopt door astronaut Kathryn Sullivan, nu geoloog en oceanoloog, in aanwezigheid van de eigenaren van de Scenic Group, Glen en Karen Moroney.

SH DIANA, 9921740, Op 4 mei 2023 is de SH DIANA (2023, 12.255 GT) van Swan Hellenic in Amsterdam gedoopt door luxe reizen expert Valerie Ann Wilson in aanwezigheid van de top van Swan Hellenic, plaatselijke hoogwaardigheidsbekleders en VIP's. De naam is gekozen omdat Diana de godin van de maan, het licht en de wildernis.



SILVER NOVA, 9886213, Op 28 april 2023 is de SILVER NOVA (728 passagiers, 556 bemanningsleden, 44.650 GT) van Silversea Cruises, onderdeel van de Royal Caribbean Group, uitgedokt op de Meyer werf in Papenburg, Duitsland. Het schip moet in augustus 2023 in de vaart komen. De SILVER NOVA vaart op LNG en heeft accu's voor de accommodatie in havens waar geen walstroom is. Op 5 juni 2023 is het schip naar Eemshaven gebracht. (Foto: Cruisereiziger Meyer Werft).

STAR PRINCESS, Het tweede schip van de Sphere-klasse van Princess Cruises zal STAR PRINCESS (4300 passagiers, 175.500 GT) gaan heten. Het zal op 4 augustus 2025 in dienst worden gesteld. In augustus 2025 begint de eerste cruise. Het schip wordt gebouwd op de Sestri Ponente werf van Fincantieri. Het gaat varen op LNG.

STENA SPIRIT, 7907661, Op 29 juni 2023 zijn op de STENA SPIRIT (1988-STENA SCANDINAVICA (op stapel gezet als STENA GERMANICA, voor oplevering van naam gewisseld met het zusterschip), 2011-STENA SPIRIT, 39.193 GT) een zevenjarige jongen en zijn moeder overboord geraakt. De jongen eerst, zijn moeder sprong hem achterna. De vrouw is opgepikt door een Zweedse reddingshelikopter, de jongen werd door de bemanning in de MOB-boot uit het water gehaald. Zij zijn naar het ziekenhuis in Karlskrona overgebracht. Beiden zijn omgekomen. De mogelijkheid wordt onderzocht of dit een moord/zelfmoord was.

TITANIC, Er wordt gezocht naar de TITAN, de onderzeeër van OceanGate die is afgedaald naar de TITANIC (1912) vanaf de POLAR PRINCE (1959, 2062 GT, IMO: 5329566). OceanGate heeft in 2021 en 2022 ook een onderzeeër naar de TITANIC gestuurd. Er waren vijf bemanningsleden aan boord. Nadat een Canadees patrouillevliegtuig onderwatergeluiden had opgevangen zijn er wrakstukken gelokaliseerd in de nabijheid van de TITANIC die zijn vastgesteld als resten van de TITAN. De Canadese en Amerikaanse autoriteiten (de Amerikaanse National Transport Safety Board en de Amerikaanse kustwacht en de Canadese Transport Safety Board, de Canadese kustwacht en de Royal Canadian Mounted Police) zullen gezamenlijk onderzoek doen. De POLAR PRINCE wordt ook onderzocht. De verwachting is dat het onderzoek ten minste een jaar zal duren. De wrakstukken en mogelijke stoffelijke resten worden door de Amerikaanse kustwacht in ontvangst genomen. De vijf overledenen zijn: Stockton Rush, CEO van OceanGate, Shahzada Dawood, zakenman, zijn zoon Sulaiman Dawood, miljardair Hamish Harding en Paul-Henri Nargeolet, Beroemd Titanic onderzoeker.



VIKING SATURN, 9845922, Op 26 april 2023 is de VIKING SATURN (930 passagiers, 47.842 GT) door de Fincantieri werf in Ancona opgeleverd aan Viking Ocean Cruises. Het schip is op 6 juni 2023 in New York gedoopt door Ann Ziff, weldoener en voorzitter van de Metropolitan Opera. (Foto: Viking Ocean Cruises).

VISTA, 9876957, Op de Fincantieri werf in Genua, Italië, is op 28 april 2023 de VISTA (1200 passagiers, 800 bemanningsleden, 67.817 GT) aan Oceania Cruises, onderdeel van Norwegian Cruise Line Holdings, overgedragen. Het schip is op 8 mei 2023 in Valletta, Malta, gedoopt door Giada de Laurentiis, de Italiaans-Amerikaanse chef-kok, schrijver en restaurateur. Tegelijkertijd werd afscheid genomen van Frank del Rio, grondlegger van Oceania Cruises, Het schip vaart deze zomer in de Middellandse Zee en steekt dan over naar Canada en noordoost Amerika. In de winter vaart het schip in de Caraïbische Zee onder andere naar Mexico en Midden-Amerika.



WILDERNESS DISCOVERER, 8859689, Op 5 juni 2023 zijn 67 personen, 51 passagiers en 16 bemanningsleden, veilig geëvacueerd vanaf de WILDERNESS DISCOVERER (1992, 1998-WILDERNESS DISCOVERER, 683 GT) in Glacier Bay National Park in Alaska. Het schip is naar Ketchikan in Alaska gesleept. (Foto: Mikae "Foggy" Söderholm, 1-5-2005, Astoria, OR. USA).

WORLD VOYAGER, 9871529, In oktober 2023 zal de WORLD VOYAGER (9934 GT) in Portugal worden opgeleverd, een jaar eerder dan gepland. Na enkele aanpassingen vaart het schip het seizoen 2023-2024 in Antarctica.



ZUIDERDAM, 9221279, Op 11 juni 2023 hebben demonstranten van Extinction Rebellion en Scientist Rebellion de afvaart van de ZUIDERDAM (2002, 82.820 GT) uit Rotterdam geblokkeerd. Zij voorkwamen dat de trossen konden worden losgegooid. Zij eisten een ban op cruiseschepen naar Rotterdam. Rotterdam is niet in staat walstroom te leveren omdat groene stroom nodig is voor andere industrietakken. (Foto: Teun van der Zee, 3-5-2016, passage Maassluis).

Algemeen:

American Airlines heeft onlangs de korting op vluchten voor bemanningsleden afgeschaft. Dit heeft gevolgen voor de grote aantallen bemanningsleden op de cruiseschepen vooral voor de reizen naar en van Azië.



Op 25 juni 2023 is door een aanvaring tussen een pleziervaartuig en een veerpont in de haven van Miami de doorvaart van cruiseschepen belemmerd geweest. De CARNIVAL CELEBRATION (2022, 183.521 GT), de MSC SEASCAPE (2022, 170.412 GT) en de NORWEGIAN ESCAPE (2015, 9677076) liepen vertraging op bij het afmeren. (Foto: Jan de Jonge, 21-5-2021, Rotterdam).

In Stockholm zal in juni 2023 de eerste zelfnavigerende elektrische ferry in dienst worden gesteld. De ferry is 39 voet lang en kan 24 passagiers meenemen en fietsen. De accu wordt 's nachts opgeladen. De eerste tijd is iemand aan boord om de vaart te controleren, later zal de controle volledig vanaf de wal gebeuren.

Canada heeft eind juni 2023 de vrijwillige maatregelen voor afvalwater van cruiseschepen met onmiddellijke ingang verplicht gesteld.

Rederijen:

Adora Cruises, het vroegere CSSC Carnival Corporation, zal eind 2023 cruises aanbieden uit Tianjin met de MEDITERRANEA (2003-COSTA MEDITERRANEA, 2023-MEDITERRANEA, 85.619 GT, IMO: 9237345) na een renovatie. Het gerucht gaat dat de ATLANTICA (2000-COSTA ATLANTICA, 2021-ATLANTICA, 85.861 GT, IMO: 9187796) vanaf juli 2023 cruises gaat varen vanuit Shanghai.

American Queen Voyages beëindigt cruises op de Grote Meren en gaat zich helemaal toeleggen op riviercruises. De OCEAN VICTORY (2021, 8181 GT, IMO: 9868869) die voor een half jaar werd gehuurd van de Sunstone Maritime Group keert terug naar Alaska. De OCEAN VOYAGER (2001-CAPE MAY LIGHT, 2009-SEA VOYAGER, 2015-SAINT LAURENT, 2016-VICTORY I, 2022-OCEAN VOYAGER, 4954 GT, IMO: 9213129) en de OCEAN NAVIGATOR (2004-CAPE COD LIGHT, 2007-COASTAL QUEEN 2, 2009-CLIPPER DISCOVERER, 2009-SEA DISCOVERER, 2018-VICTORY II, 2022-OCEAN NAVIGATOR, 4954 GT, IMO: 921331) worden verkocht.



De Italiaanse politie heeft op 6 juni 2023 een inval gedaan bij ferryrederij Caronte & Tourist Group om onderzoek naar corruptie te doen. Drie ferries, de ULISSE (1978, 1396 GT, IMO: 7817828), HELGA (1974, 999 GT, IMO: 7320693) en de BRIDGE (1979, 1396 GT, IMO: 7817830) zijn in beslag genomen. Verder is 30 M Euro bevroren. Later zijn nog zes ferries in beslag genomen. (Foto ULISSE: Marius Esman, 7-6-2008, Messina, Sicilië).

CMA CGM heeft de Franse ferryrederij La Méridionale gekocht. Deze rederij vaart met vier ferries tussen Marseille en Corsica en naar Marokko. CMA CGM heeft al een aandeel in Brittany Ferries.

Cunard heeft op grootse wijze onderdeel uitgemaakt van de festiviteiten rond de kroning van Charles III op 6 mei 2023 met de QUEEN ELIZABETH (2010, 90.901 GT, IMO: 9477438), de QUEEN MARY 2 (2003, 149.215 GT, IMO: 9320556) en de QUEEN VICTORIA (2007, 90.746 GT, IMO: 9320556).

Havila Kystruten heeft toestemming gekregen voor de herfinanciering van de HAVILA POLARIS (2023, 15.812 GT, IMO: 9946910) en de HAVILA POLLUX (2023, 15.812 GT, IMO: 9946922). Dat was onmogelijk doordat de schepen in eerste instantie waren gefinancierd door GTLK, een Russisch bedrijf dat onder de sancties tegen Rusland viel na de inval in Oekraïne. De eerste afvaart van de HAVILA POLARIS zou op 23 juni 2023 plaatshebben, de HAVILA POLLUX op 29 juni 2023.

Holland America Line heeft op 18 april 2023 in Hotel New York de 150-ste verjaardag gevierd in aanwezigheid van prinses Margriet.

MSC en Formule 1 hebben de overeenkomst tot het einde van het Formule 1 kampioenschap in 2026 verlengd.

Twee schepen van de Royal Caribbean Group, CELEBRITY APEX (2020, 130.818 GT, IMO: 9838383) vanuit Rotterdam en de SYMPHONY OF THE SEAS (2018, 228.081 GT, IMO: 9744001) vanuit Barcelona zullen gedurende drie maanden een test met biobrandstof uitvoeren. Het doel is de CO2-uitstoot te verminderen. Biobrandstof bestaat uit gebruikt olie en vet, vermengd met dieselolie.



Stena Line laat twee ferries bouwen voor de vrachtdienst tussen Heysham in Engeland en Belfast in Noord-Ierland. De schepen worden gebouwd op de China Merchant's werf in Wei Hai in China. Oplevering zal in de herfst van 2025 zijn. Ze gaan varen op diesel en methanol. (Afbeelding: Stena Line).

Vantage Deluxe World Travel heeft de OCEAN EXPLORER (2021, 8228 GT, IMO: 9883194) en de OCEAN ODYSSEY (2022, 8228 GT, IMO: 9880673) in Caen, Frankrijk, opgelegd. De schepen worden gecharterd van Sunstone. De staat Pennsylvania heeft Vantage ook aangeklaagd voor overtredingen van de wet op oneerlijke praktijken en consumentenbescherming. Op 29 juni 2023 heeft Vantage het faillissement aangevraagd.



Viking Line geeft passagiers op de VIKING GRACE (2013, 57.565 GT, IMO: 9606900) en de VIKING GLORY (2021, 65.211 GT, IMO: 9827877) de mogelijkheid om 5 Euro extra te betalen voor biogas om de uitstoot van CO2 te verminderen. Passagiers zouden hierom hebben gevraagd. Het biogas wordt geproduceerd afval van voedsel en landbouw. (Foto: Arjan Elmendorp, 25-5-2014, Stockholm).



Sloopprijzen Hellenic Shipping, GMS, 3-7-2023

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh*	Stable	575 / LDT	605 / LDT	625 / LDT
2	India	Stable	520 / LDT	540 / LDT	560 / LDT
3	Pakistan*	Weak	510 / LDT	530 / LDT	550 / LDT
4	Turkey	Steady	320 / LDT	330 / LDT	340 / LDT

AGIA ZONI I, IMO 7342275, 27-3-1975 te water, 2-1976 opgeleverd door Cochrane Shipbuilding, Selby (1560) als STELLAMAN aan Ingram Ocean Carriers Ltd., U.K. Tanker, 1.513 BRT, 2.324 DWT. 1976 verkocht aan Transnational Insurance Ltd., U.K. 1979 verkocht aan C. Rowbotham & Sons (Management) Ltd., U.K. 1981 verkocht aan Rowbotham Tankships Ltd., U.K. 1987 verkocht aan Lenitz Ltd., Hong Kong, herdoopt CEDARWOOD. 1989 verkocht aan Stolt Cedarwood Inc., Noorwegen, herdoopt STOLT CEDARWOOD. 1990 vlag: Liberia. 1995 verkocht aan Trans Ka Tankers Management Co Ltd., Turkije, herdoopt KEREM KA. 2001 verkocht aan Granmar Deniz Sanayi ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt KARLITO. 2006 verkocht aan Al Riahe Shipping Co. S.A., Panama, herdoopt DIANA Z. 2007 vlag: Comoros. 2008 verkocht aan Agia Zoni I Shipping Co., Griekenland (SVAD5), herdoopt AGIA ZONI I. 10-9-2022 vertrokken achter de sleepboot CHRISTOS XXVII naar Aliaga om gesloopt te worden.

ANDROMEDA, IMO 7614666 (NB-284), General Cargo Ship, 1.590 GT, 2.155 DWT. 62 TEU. 29-12-1978 te water, 6-1979 opgeleverd als LADOGA-17 door Rauma-Repola, Uusikaupunki (292) aan North-Western River Shipping Co., U.S.S.R. 1.578 BRT, 1.855 DWT. 1992 vlag: Rusland. 5-2006 herdoopt GLORY. 8-2011 herdoopt LOTTA. 12-2014 herdoopt ANDROMEDA. 28-10-2020 verkocht aan Belinda Shipholding Corp., Majuro, Marshall Islands, vlag: Togo. 3-2021 vlag: onbekend. 2021 verkocht voor sloop. 2021 herdoopt OMEDA. 4-6-2023 gearriveerd te Aliaga met de sleepboot CHRISTOS XIV en op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASPHALT PRINCESS, IMO 7382988, Tankschip, 5-1976 opgeleverd Ankerlokken Verft, Fredrikstad (189) als JOASLA aan I/S Joasla, Noorwegen (L.R. Johansen). 5.895 BRT, 9.750 DWT. 1978 verkocht aan Bjorn Ruud-Pedersen, Noorwegen. 1979 verkocht aan Bengt Anderssons Rev.Byra, Zweden, herdoopt ORINOCO. 1981 verkocht aan Horizon Development Corp. Ltd., Cyprus, herdoopt RIO ORINOCO. 16-10-1990 gestrand op Anticosti Island, 8-1991 vlot gebracht, na reparatie weer in de vaart gebracht. 1993 verkocht aan Transport Desgagnes Inc., Canada, herdoopt THALASSA DESGAGNES. 2017 verkocht aan Asphalt Princess Shipping, Palau, herdoopt ASPHALT PRINCESS. 23-6-2023 verkocht voor sloop.

CHANG MING 2, IMO 9156838, Bulk Carrier, 38.364 GT, 73.763 DWT. 22-4-1997 opgeleverd als GLOBAL HARMONY. 4-2007 herdoopt BEAUTY DONOR. 4-2008 herdoopt MEGA DONOR. 7-2013 herdoopt JIANNA. 8-2014 herdoopt UNICO JIANNA. 3-2017 herdoopt CHANG MING 2. 17-12-2021 verkocht aan Hong Kong Haichang Holdings Group Limited, Liberia (D5NK8). 6-2023 verkocht voor sloop (535 USD/TO as is Hong Kong). 11-6-2023 van Xinsha naar Hong Kong, 12-6-2023 ETA te Hong Kong.

CHANG SHENG, IMO 9178408 (NB-300), Bulk Carrier, 38.647 GT, 75.752 DWT. 17-11-1998 opgeleverd als ORANGE TIGER. 2009 herdoopt GRAND SKY. 8-2016 herdoopt CHANG SHENG. 9-9-2022 door Hong Kong Haichang Holdings Group Limited verkocht voor sloop (595 USD/TO as is Singapore). 9-2022 herdoopt CHANGI. 1-12-2022 op Gadani Anchorage. 1-12-2022 aanvang sloop te Gadani.

CHANG YING, IMO 8888642, General Cargo, 7.446 GT. 1995 opgeleverd als CHANG YING aan Wuhan Changjiang Shipping Co. Ltd., China. 1999 verkocht aan Shanghai Changjiang Shipping Corp., China. 2004 (mogelijk eerder) verkocht aan Jia Hao Shipping Ltd., China. 5-2023 vlag: Gabon. 22-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHEMICAL PIONEER, IMO 6806444 (NB-304), Chemical Tanker, 21.760 GT, 35.489 DWT. 30-8-1968 opgeleverd door Bath Iron Works Corp., Bath (354) als C.V. SEA WITCH aan American Export Isbrandtsen Lines Inc., U.S.A. Containerschip, 17.902 BRT, 12.898 NRT, 16.343 DWT. 2-6-1973 te New York Harbour in aanvaring gekomen met de ESSO BRUSSELS, CTL, naar Brooklyn gesleept en opgelegd. 1974 verkocht aan Ecological 2 Corp., U.S.A., herdoopt CHEMICAL DISCOVERER (de naam niet vermeld in L.R.). 1983 nieuw voor- en middenschip aan het achterschip gezet bij Newport News,

Tankschip, 18.197 BRT, 34.930 DWT. 9-1983 in de vaart voor Union Carbide Corp., U.S.A. als CHEMICAL DISCOVERER. 2000 verkocht aan Union Carbide Financial, U.S.A. 3-7-2003 verkocht aan USCS Chemical Pioneer LLC, U.S.A. 22-10-2021 (e) verkocht voor sloop (as is Philadelphia). 10-12-2021 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4OL4), in beheer bij RV International DMCC, Dubai, United Arab Emirates, 10-12-2021 herdoopt CHEM P. 5-11-2021 te Morgans Point. 18-11-2021 te Jacksonville Approach. 5-1-2022 passage Strait of Gibraltar. 21-2-2022 Isla de Alboran, Spanje. 3-3-2022 te Pantelleria East, Italië. 4-2023 verkocht voor sloop (as is Malta 400 USD/TO incl. 308 ton massief roestvrijstaal, 110 ton isolatie). 27-6-2023 vertrokken van Malta met de sleepboot CHRISTOS LV naar Aliğa, 3-7-2023 op Aliğa Anchorage.

CHIAN JIN, IMO 8627309, Reefer, 2.429 GT, 1.451 DWT. 7-1984 opgeleverd als OTA MARU NO.8. 1993 herdoopt TAISHO MARU NO.33. 1997 herdoopt KISSHO MARU. 2005 herdoopt CHANG FENG. 2012 herdoopt MIN TAI LING. 2016 herdoopt SHUI JING LING. 6-2022 herdoopt WANG YANG. 12-2022 herdoopt CHIAN JIN. 2023 verkocht voor sloop. 27-6-2023 op Chittagong Anchorage, 5-7-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DAEBOK GAS (DAEBOKGASHO), IMO 9152349, LPG Tanker, 999 GT, 1.43 DWT, 11-5-1996 kiel gelegd, 2-8-1996 te water, 21-10-1996 opgeleverd door Miura Shipbuilding, Saiki als KOUSEN MARU. 2021 verkocht aan Dae Bok Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea, 3-2021 herdoopt DAEBOK GAS (ook gelezen als DAEBOKGASHO). 6-2023 verkocht voor sloop. 20-6-2023 op Chittagong Anchorage, 23-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DAMAI SEJAHTERA II, IMO 9085601 (NB-263), containerschip, 7.896 GT, 844 TEU. 1995 opgeleverd als SHANSI. 1998 herdoopt SEA EXPLORER II. 1999 herdoopt APL ROSE. 2001 herdoopt APL BELEM. 4-2004 herdoopt FLORENCE. 9-2004 herdoopt LAGARFOSS. 2005 herdoopt FLORENCE. 5-2012 verkocht aan Jayakusuma Perdana Lines P.T., Jakarta, vlag: Indonesië (POMY), herdoopt DAMAI SEJAHTERA II. 12-11-2019 (e) verkocht voor sloop. 1-2022 gesloopt.

DPL ALYUR, IMO 8609125, General Cargo Ship, 1.882 GT, 3.137 DWT, 23-7-1986 opgeleverd als TAIKO MARU NO.15. 9-2004 herdoopt CJK DOLPHIN. 11-2007 herdoopt SEA SERVICE. 6-2013 herdoopt DPL ALYUR. 2023 verkocht voor sloop. 29-6-2023 op Chittagong Anchorage.

EDRICKO 3, IMO 9087893, Asphalt/Bitumen Tanker, 7-1994 opgeleverd als NICHIASU MARU NO 7 door Kurinoura Dock K.K., Yawatahama (321) aan Eifuku Senpaku K.K., Yokohama-Japan. 749 GT, 1.400 DWT. 2007 verkocht aan Multi Trading Pratama Group PT, Indonesië, herdoopt EDRICKO 3. 9-3-2022 tijdens een reis in ballast naar Cilacap, Indonesië na het uitvallen van de besturing gestrand op Sancang, Cibalang, Jawa Barat, Indonesië. 14-3-2022 pogingen om de EDRICKO 3 vlot te brengen waren niet succesvol omdat er te veel rotsen waren in het gebied waar het aan de grond liep. De bergingsoperaties zijn opgeschort en de rederij ging het gebied opnieuw evalueren. Alle 15 bemanningsleden bleven aan boord volgens de instructies van de rederij. 9-6-2023 ongeveer 50 arbeiders begonnen met het ontmantelen van de EDRICKO 3 op het Sancang-strand, West-Java, nadat bergingspogingen mislukten vanwege te veel rotsen in het gebied. De werkzaamheden zouden naar verwachting drie maanden in beslag nemen. 20-6-2023 verkocht voor sloop.

ENIX, IMO 9020704, LPG Tanker, 3.204 GT, 2.858 DWT. 20-1-1992 te water, 5-1992 opgeleverd door Ishikawajima S&C Plant, Tokyo (595) als OCEAN PHOENIX aan Toyo Marine Co Ltd., Daiichi Marine Co. Ltd. & Daiichi Tanker Co. Ltd., Tokyo-Japan. 3.204 GT, 2.858 DWT. 19-5-2023 verkocht aan Lyra Trading Ltd., Comoros (D6A3107), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt ENIX. 15-6-2023 (e) verkocht voor sloop naar India. 20-6-2023 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ETERNAL LUCK, IMO 9104550 (NB-305), bulk, 26.071 GT, 45.654 DWT. 5-4-1995 opgeleverd als BULK TAURUS aan Joscar Shipping Co. Inc., Filippijnen. 2003 verkocht aan Ince Denizcilik ve Ticaret AS, Turkije, 8-2003 herdoopt INCE MARMARA. 2006 verkocht aan Camelia Navigation S.A., Cayman Isles, 5-10-2006 herdoopt BLUE SEAS. 2010 verkocht aan Great China Transportation Ltd., Panama, 17-1-2010 herdoopt HONG YU. 2019 verkocht voor sloop naar Chattogram (Chittagong) Bangladesh (7.527 LDT). 18-11-2019 verkocht aan Eternal Luck Int. (Honk Kong) Ltd., Sierra Leone (9LU2524), in beheer bij Shandong Tongda International Shipping Management Co. Ltd, Weifang, Shandong, China, herdoopt ETERNAL LUCK. 4-2023 verkocht voor sloop (575 USD/TO). 22-4-2023 van Taicang naar Chittagong, 7-6-2023 ETA te Chittagong. 15-6-2023 op Chittagong Anchorage, 20-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVER DIADEM, IMO 9134270 (NB-305), Container Ship, 52.090 GT, 55.604 DWT, 4211 TEU. 1998 opgeleverd als EVER DIADEM aan Evergreen International S.A., Panama. 2009 verkocht aan Evergreen Marine Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V7955). Op 9 juli 2017 vond de EVER DIADEM, tijdens een reis van Singapore naar Durban, 16 schipbreukelingen van de Taiwanese tonijnvisser HSIANG FUH 6, 489 GT (CS: BH3320), die in brand was gevlogen op een afstand van ongeveer 350 mijl ten oosten van Richards Bay in de Indische Oceaan. Alle 30 bemanningsleden hadden zich in reddingsvlotten in veiligheid gebracht. De andere 14 bemanningsleden werden gered door de SBI ANTARES. Alle werden naar Durban gebracht waar de bulkcarrier op 10 juli voor anker ging en het containerschip EVER DIADEM werd daar op 12 juli 2017 verwacht. 2-2023 verkocht aan Evergreen Marine Asia Pte. Ltd., Singapore. 12-5-2023 (e) verkocht voor sloop (as is Singapore 512 USD/TO). 17-6-2023 op Bhavnagar Anchorage, 20-6-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FU SHENG, IMO 9084164 (NB-305), Bulk Carrier, 42.869 GT, 77.447 DWT. 15-3-1994 te water, 30-6-1994 opgeleverd door Kawasaki H.I. Ltd., Kobe (1442) als CORONA ACE aan Finewood Shipping Inc., Manilla. 2001 verkocht aan New Era Shipping Ltd., Panama (3FFP4). 2007 verkocht aan Corona Ace

Shipping S.A., Panama. 4-2014 herdoopt CORONA A. 22-5-2014 verkocht aan Baofu Shipping Ltd., Panama (Tuofu Shipping Management Ltd.), 5-2014 herdoopt TUO FU 11. 21-9-2020 verkocht aan Fusheng Shipping Management, Panama, 9-2020 herdoopt FU SHENG. 29-5-2023 verkocht voor sloop (580 USD/TO). 18-6-2023 op Chittagong Anchorage.

GOLDEN SUN, IMO 9135511 (NB-305), Bulk Carrier, 17.075 GT, 27.760 DWT. 15-4-1996 opgeleverd als BRIGHT PHOENIX aan Sagana Shipping Inc., Filippijnen. 2003 verkocht aan Labas Bahamas Ltd., Bahamas, herdoopt BASS BULKER. 2004 verkocht aan Owneast Shipping Ltd., Bahamas. 2008 verkocht aan Hai Yu Shipping Co. Ltd., Panama (3FSW9), herdoopt HAI YU. 9-2019 verkocht aan FGAS Petrol JSC, Panama (3FSW9), in beheer bij Nhat Viet Transportation Corp., 5-2019 herdoopt GOLDEN SUN. 17-1-2022 verkocht aan Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Panama. 5-6-2023 op Chittagong Anchorage, 17-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAO HANG 3, IMO 9015101, Bulk Carrier, 13.696 GT, 22,174 DWT, 11-9-1991 te water, 12-1991 opgeleverd door Kanda Zosenho, Kawajiri (340) als C.S. RUBIN aan Caribstar Shipping S.A., Panama. 2001 verkocht aan Zenith Shipping Inc., Bahamas, 2001 herdoopt DOMINATOR. 2009 herdoopt JIN BO. 2021 herdoopt HAO HANG 3. 15-5-2023 verkocht voor sloop. 13-6-2023 herdoopt HAO 3. 1-7-2023 op Chittagong Anchorage.

HL POWER, IMO 9164586 (NB-304), Bulk Carrier, 76.068 GT, 149.322 DWT. 1998 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries, Ulsan als HYUNDAI POWER. 2018 verkocht aan H-line Shipping Co. Ltd., Seoul, Zuid-Korea, 4-2018 herdoopt HL POWER. 11-4-2023 verkocht voor sloop. 23-5-2023 (e) verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Comoros (D6A3118), 25-5-2023 (F) herdoopt H POWER. 15-6-2023 op Chittagong Anchorage, 19-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HONG HAO, IMO 9131242 (NB-305), General Cargo Ship, 28.148 GT, 13.514 NT, 44.596 DWT. 1816 TEU. 30-6-1995 besteld, 31-1-1998 kiel gelegd, 24-6-1998 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A. Szczecin (B577-I/4) als CCNI ANCUD aan Schiffahrtsges m.s. "Valparaiso" m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Gemini Shipmanagement Ltd. 2001 herdoopt CSAV VALENCIA. 9-2003 herdoopt CCNI ANCUD. 2-2006 herdoopt CSAV VALENCIA. 7-2006 herdoopt CCNI ANCUD. 5-2012 herdoopt VALPARAISO. 2-2013 herdoopt YUAN HANG. 4-2018 herdoopt HONG HAO. 29-9-2004 in beheer bij Uniteam Marine Shipping G.m.b.H. 27-2-2013 in beheer bij Hongyuan Marine Co. Ltd. 13-1-2020 verkocht aan onbekende koper. 30-3-2023 verkocht aan Hengan Steamship Co. Ltd., Hong Kong, China, vlag: St. Kitts and Nevis (V4CD5). 29-5-2023 verkocht voor sloop. 20-6-2023 op Chittagong Anchorage.

HYUNDAI 289, IMO 8758237 (NB-302), pijpenlegger, 3.689 GT, 4,986 DWT. 7-1969 opgeleverd door Levingston Shipbuilding, Orange TX, U.S.A. als LB 289. 1990 herdoopt BAR 289. 1992 herdoopt OHI 289. 2002 herdoopt HYUNDAI 289. 6-2016 (e) verkocht aan HSK Offshore Ltd., Vanuatu, in beheer bij Hyundai Heavy Industries Co Ltd., Ulsan. 7-2022 gesloopt.

JASMINE II, IMO 9137430, Bulk, 27.552 GT, 45.269 DWT. 16-8-1996 te water als SKAUGUM, 15-4-1997 opgeleverd door Jiangnan Shipyard Group, Shanghai (2224) als LUZERN aan Massshipco S.A., Zwitserland. 1997 verkocht aan K/S Skaugum, Noorwegen, herdoopt SKAUGUM. 2005 verkocht aan Atlant Panamax Corp., Kroatië, herdoopt GUNDULIC. 2008 verkocht aan Atlant GG Shipping Corp., Kroatië. 2009 vlag: Marshall Islands. 2011 verkocht aan Navalmar UK Ltd., Malta, herdoopt ROCHESTER CASTLE. 2015 herdoopt STONY LAKE. 16-12-2021 verkocht aan Riverbed Shipping & Trading Co., St. Kitts and Nevis (V4PE4), in beheer bij Al Shumookh Construction Materials Trading FZE, Dubai, 6-1-2022 herdoopt JASMINE II. 2023 verkocht voor sloop (585USD/TO). 11-5-2023 van Sohar naar Chittagong, 13-6-2023 op Chittagong Anchorage. (<https://www.swiss-ships.ch/>).

JI YOU, IMO 9088639, Panama (3FTP4), Bulk Carrier, 26.092 GT, 45,296 DWT. 4-9-1999 opgeleverd als ASPEN TRADER. 2000 herdoopt AGIA EIRINI. 2007 herdoopt AGIA. 6-2015 herdoopt SHUN WANG. 9-2021 herdoopt FU WANG. 9-2022 herdoopt JI YOU. 2023 verkocht voor sloop (as is China).

JIN YUAN XING 9, IMO 1017282, Bulk Carrier, 23.000 GT, 47.392 DWT. 4-1996 opgeleverd als JIN YUAN XING 9. 5-2023 door Qinhuangdao Minjie Shipping Co., China verkocht aan Xiamen Enka Import & Export, Fuzhou, Fujian, Cina, vlag: Gabon (TRAW7). 2023 verkocht aan Chittagong Breakers. 8-5-2023 van Xiamen naar Chittagong, 12-6-2023 op Chittagong Anchorage, 21-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KM KOSHIN, IMO 9222728, General Cargo, 498 GT, 1.592 DWT, 2000 opgeleverd als KOHSHIN MARU aan Advanced Transport/Kissho, Japan (JK5537), in beheer bij Kissho Kaiun YK. 10-8-2020 verkocht aan Indo Shipping Operator P.T., vlag: Kiribati. 11-2020 vlag: onbekend. 12-2021 herdoopt KM KOSHIN. 2022 (F) vlag: Indonesië (YDDV2). 20-6-2023 van Jakarta. 27-6-2023 Sei Guntung, Indonesië op het strand gezet om gesloopt te worden.

KINGSWAY, IMO 9191773, Tanker, 5.827 GT, 1998 opgeleverd door Higaki Shipbuilding Co. Ltd. als GOLDEN YUKI. 2016 herdoopt BILLIONS NO. 18. 2017 herdoopt KINGSWAY. 2022 door Cosmos Oil Trade Co. Ltd., Marshall Islands verkocht voor sloop. 27-2-2022 gearriveerd bij Palpal Underwater Co. Ltd., Zuid-Korea, 6-2023 gesloopt te Busan.

LARA, IMO 9001772, LNG Tanker, 66.174 GT, 48.817 DWT, 2-10-1991 kiel gelegd, 10-8-1992 te water, 1-6-1993 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Chita (3015) als POLAR EAGLE aan Shawmut Bank Connecticut, Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan State Street Bank & Trust Co., Monrovia-Liberia. 2007 verkocht aan Polar Spirit LLC, Nassau-Bahamas (Seapeak Maritime Ltd.), herdoopt POLAR SPIRIT. 26-4-2022 verkocht aan Seapeak Polar LLC, 29-4-2022 herdoopt SEAPEAK POLAR. 6-2023

herdoopt LARE. 23-6-2023 verkocht voor sloop (637 USD/TO as is Khor Fakkan). 3-7-2023 vertrokken van Khor Fakkan Anchorage.

LOUISA, IMO 9110626 (NB-282), chem. tank, 19.126 GT, 35.033 DWT. 20-12-1995 opgeleverd als FORMOSA SIX. 7-2012 herdoopt MARIA. 2014 herdoopt LOUISA. 5-2021 verkocht voor sloop (as is Sharjah damaged under Tow 252 USD/TO). 10-12-2021 te Pakistan, 25-1-2022 aanvang sloop door Ayan Shipbreakers, Pakistan.

MADINA 1, IMO 7916260, Oil Products Tanker, 2.821 GT, 4.831 DWT. 1979 opgeleverd door Kishigami, Akitsu (1330) als SHINSUI MARU NO. 3 aan Toshin Yusosen K.K., Japan. 2.702 GT, 4.831 DWT. 1993 verkocht aan Petroil Carrier S.A., Panama, herdoopt GRACE SATU. 1998 verkocht aan Titanic Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt NISIROS. 1998 verkocht aan Trade Endeavors Mar. Corp., Panama, herdoopt IXTAPA. 1998 verkocht aan Wang Yang Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HUAN HAI. 1999 verkocht aan Fal Shipping Co. Ltd., United Arab Emirates, herdoopt FAL XX. 2010 herdoopt AL SEINEYA XX. 2011 herdoopt JUBBA XX. 2011 herdoopt MADINA 1. 2023 door Jubba General Trading Co. LLC, United Arab Emirates verkocht voor sloop naar Pakistan, 3-3-2023 gearriveerd Gadani Beach om gesloopt te worden.

MARCHIE 8, IMO 8626680, V4AL5, General Cargo Ship, 987 GT, 1.595 DWT, 1985 opgeleverd Yoshida Shipbuilding Kogyo, Wakayama als KIHO MARU. 1999 herdoopt HONG FA. 2017 herdoopt LADY OF SALVATION. 2-2023 herdoopt MARCHIE 8. 7-2023 verkocht aan Chittagong Breakers.

MERATUS MAKASSAR, IMO 9106637, Container Ship, 11.964 GT, 14.464 DWT. 31-3-1994 contract, 11-11-1994 kiel gelegd, 8-9-1995 opgeleverd door Volkswerft Stralsund G.m.b.H., Stralsund (402) als INGA S. 1-1996 vlag: Antigua & Barbuda. 2008 herdoopt CMA CGM CORDILLERA. 2009 herdoopt INGA S. 2010 verkocht aan Bright Rainbow Marine SA, Panama, 2010 herdoopt M-INGA. 11-2011 verkocht aan P.T. Mandiri Abadi Santosa, Indonesië, herdoopt MERATUS MAKASSAR. 5-2023 vlag: Niue (E6AJ3). 6-2023 verkocht aan Chittagong Breakers. 15-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



MSC FEDERICA, IMO 8715869, 8-6-1990 te water, 6-8-1990 opgeleverd door Odense Staalskibsværft, Lindo (127) als MARIE MÆRSK aan DMK Shipping A.p.S., Denemarken (A.P. Møller). 1991 verkocht aan DMK-Hesselo K/S, Denemarken (A.P. Møller). 2005 verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 11-2-2011 verkocht aan Companiera Naviera Federica International S.A., Panama (HPQE), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt MSC FEDERICA. 3937 TEU. 6-2023 verkocht aan Alang Breakers, India, 2-7-2023 op Bhavnagar Anchorage, 4-7-2023 op Alang Anchorage, 6-7-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee).

MSC KERRY, IMO 9062960 (NB-305), Containerschip, type Stocznia Gdynia 8109, 3271 TEU, 30-11-1993 besteld, 22-1-1994 kiel gelegd, 14-5-1994 te water, 28-2-1995 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A., Polen (8109/1) als VILLE DE NORMA aan Ludwigsburg G.m.b.H., Duitsland (DATA), in beheer bij Engineering Consulting & Management G.m.b.H., Hamburg. 37.323 GT, 22.371 NT, 45.530 DWT. 26.740 kW, Sulzer type: 7RTA84C. 8-1997 vlag: Philippines (DXWL). 4-1998 verkocht aan Cia. Naviera Kerry S.A., Panama (3FJF8), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., herdoopt MSC KERRY. 21-1-2020 verkocht aan NSM Kerry Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A. en MSC Mediterranean Shipping Co. 17-12-2021 verkocht aan Kerry Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij Mediterranean Shipping Co. S.r.l., Piano di Sorrento NA, Italië. 2023 verkocht voor sloop naar India. 30-5-2023 van Singapore naar Alang, 7-6-2023 ETA te Alang. 17-6-2023 op Bhavnagar Anchorage, 20-6-2023 op Alang Anchorage, 21-6-2023 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN GREAT, IMO 9060223 (NB-305), Bulk Carrier, 17.429 GT, 28.499 DWT. 21-4-1993 te water, 30-7-1993 opgeleverd door Kanda Zosensho, Kawajiri (348) als ORIENTAL HARMONY aan ST Ocean Shipping S.A., Panama. 2003 verkocht aan Tiger Marine Ltd., Panama, herdoopt OCEAN STAR. 24-3-2015

herdoopt OCEAN GREAT. 14-4-2023 (e) verkocht aan Chittagong Breakers (575 USD/TO). 27-5-2023 op Chittagong Anchorage, 3-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEANIC INSTALLER, IMO 8224494, Offshore Support Vessel, 3.204 GT, 2.100 DWT, 26-3-1984 opgeleverd door Ulstein Hatio, Ulsteinvik (186) als DYNAMIC INSTALLER aan W & G Industrial Leasing Ltd., U.K. 3.824 kW, 2 x 250 x 300, 720 rpm., Bergen KVM-12 diesels, A/S Bergens Mekaniske Verksteder NE-1983. 1990 verkocht aan Single Buoy Moorings (UK) Ltd., U.K. 1992 verkocht aan SBM Installer S.A., Bahamas. 29-9-2002 in beheer bij SB Submarine Systems Co. Ltd. 10-6-2007 in beheer bij SBM Production Contractors Inc. 25-11-2012 (e) in beheer bij Dulam International Ltd. 26-11-2012 verkocht aan Oryx International Inc., Bahamas, 26-11-2012 (e) in beheer bij Integrated Marine Services Inc. 20-2-2013 in beheer bij Integrated Marine Services Inc., Dubai. 9-2016 verkocht aan Dulam International (Subsea Engg.) Pvt. Ltd., Bahamas, in beheer bij Dulam International Ltd. 2-2019 vlag: Comoros. 4-2019 vlag: India (VTCB). 2023 verkocht voor sloop. 23-6-2023 op Sharjah Anchorage.

OS 35, IMO 9172399 (NB-303), Bulk Carrier, 20.947 GT, 11.740 NT, 35.362 DWT. 1999 opgeleverd door K.K. Kanasashi, Toyohashi (3470) als GOLDEN HARVEST. 7-2006 herdoopt ADDU COMET., 6-2007 herdoopt JS COMET. 27-5-2016 verkocht aan Oldstone Cargo Ltd., Tuvalu (T2WU4), in beheer bij Oldstone Management Ltd., Piraeus, 5-2016 herdoopt OS 35. 9-8-2022 vertrokken van Sohar met 40.000 ton betonijzer, 29-8-2022 bij Gibraltar in aanvaring gekomen met de LNG-tanker ADAM LNG, de OS-35 raakte zwaar beschadigd, buiten de vaargeul was gesleept en gebroken, de twee secties zijn nog niet volledig gescheiden en zonken. Alle opvarenden, in totaal 24 bemanningsleden en zes landmeters die op dat moment aan boord waren, zijn veilig geëvacueerd. Men vreesde voor een grote milieuramp wanneer de olie in zee terecht zou komen, de schade bleef echter relatief beperkt. Total-loss verklaard. 11-2022 contract voor de berging naar Koole B.V., Vijfhuizen. Gelost met kranen van de pontons K10030 en H283 en overgeslagen in schepen die het brachten naar Overdie Metals te Zaandam. Bij goede weer kon er 900 ton per dag worden overgeslagen. 3-7-2023 gelicht.



Bulker OS 35 gelicht bij Gibraltar

De bergingsoperatie om het wrak van de bulker OS 35 bij Gibraltar te verwijderen is grotendeels voltooid op 3 juli 2023. De twee delen van de gebroken bulkcarrier zijn nu uit de oceaan verwijderd 10 maanden nadat het schip een verankerd gasschip raakte en naar de zeebodem zonk in de buurt van een van de stranden van Gibraltar.

"Ik ben verheugd dat we eindelijk deze belangrijke mijlpaal hebben bereikt", zei de minister van Haven, Vijay Daryanani, die aankondigde dat de bulker was gelicht. "Ik wil iedereen bedanken die blijft werken aan het uiteindelijke doel van het uiteindelijke vertrek van de OS 35 uit de wateren van Gibraltar met veiligheid en milieubescherming als topprioriteit."

De twee secties van de bulker, die 584 (178,12 meter) voet heeft gemeten, werden overgebracht op het halfzinkbare, zwareladerschip FJORD. Havenfunctionarissen maakten vandaag bekend dat de twee delen van de romp nu veilig aan boord van het liftschip waren en boven water waren geheven.

De FJORD zal naar verwachting een paar weken in Gibraltar blijven, omdat de rompdelen verder worden vastgezet ter voorbereiding op de reis naar de definitieve ontmantelingslocatie in Nederland. Zodra het voorbereidende werk is voltooid voor het vastzetten van de rompsecties en het opruimen van de residuen vanuit de olie-insluitingsboom, zal de FJORD van zijn huidige locatie naar een geschikte ankerplaats gaan. (Maritime Executive, vertaald, 4 juli 2023, foto: Gibraltar Port Authority/LK).

SAFER IMO 7376472 (NB-305), 6-2023 de NDEAVOR IMO 9650212 aan het werk bij de SAFER. De olie uit de SAFER is bestemd om afgevoerd te worden met de VLCC NAUTICA, IMO 9323948, 159.911 GT,

103.919 NT, 307.284 DWT. van Taiping & Sinopec TJ5 Shipping. Liberia (D5SD6), in beheer bij Euronav Luxembourg S.A. 3-4-2008 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Industry (T3000-13) als MAERSK NAUTICA, 2014 herdoopt NAUTIC. 2019 herdoopt NAUTICA. 5-4-2023 van Qushan naar Djibouti, 7-5-2023 op Djibouti Anchorage. Vlakbij liggen de sleepboten: SL ADEN (IMO 9522166, ex LAMNALCO ADEN). 10-6-2023 stand-by en SL MANAKIN, IMO 9568976, ex LAMNALCO SL MANAKIN), 6-2023 stand-by.

Nadat een SMIT-bemanning aan boord van de FSO 'Safer' kon gaan en kon beginnen met inspecties en voorbereidingen voor het lossen van ongeveer een miljoen vaten ruwe olie, ging het multifunctionele DP2-schip 'Ndeavor' van Boskalis langsrij, verbonden door een loopplank, en is de operatie begonnen om de opslagtanker veilig te maken. Vanaf 9 juni heeft de SMIT-bemanning inerte gasgeneratoren aan boord geplaatst en de tanks en apparatuur van het schip beoordeeld op de ligplaats ongeveer vijf zeemijl uit de Jemenitische kust bij de verlaten Ras Issa-exportterminal ten noordoosten van de haven van Hodeida. (VT, 1-6-2023).

Het Ontwikkelingsprogramma van de Verenigde Naties (UNDP) kondigde de succesvolle binding aan van verzekeringsdekking voor de missie die door de Verenigde Naties wordt gecoördineerd om de ship-to-ship transfer operation (STS) van de FSO SAFER. Het UNDP was, met steun van zijn verzekerings- en risico-financieringsfaciliteit, in staat om dekking te binden als gevolg van zijn diepe, langdurige samenwerking met de verzekeringssector. Meer dan 100 individuele onderwriters zijn betrokken geweest bij de uitgifte van een uitzonderlijk gespecialiseerde reeks polissen voor de FSO 'Safer', de STS-operatie en het vervangende schip. Howden, aangesteld in een openbare aanbesteding als broker van UNDP, verpakte, structureerde en syndiceerde vervolgens de verschillende risico's bij 13 verzekeraars in de Lloyd's-, Londense en P&I-markten. De missie kon niet doorgaan zonder dat verzekeraars hun balansen aanboden om het resterende financiële risico te dekken. Het UNDP was Howden bijzonder dankbaar voor het faciliteren van dit proces met de verzekeringssector op dit kritieke initiatief om ervoor te zorgen dat de dekking is verzekerd in de meest uitdagende contexten. (VT, 15-6-2023).

SCO QINGDAO, IMO 9132521, containerschip, 7.111 GT, 614 TEU. 1-1996 contract, 22-5-1996 kiel gelegd, 8-5-1997 opgeleverd door Qiuxin Shipyard, Shanghai als BLUE STAR aan Ocean Elite Shipping Ltd., Liberia. 11-2014 herdoopt HASCO QINGDAO. 23-3-2021 herdoopt SCO QINGDAO. 6-2023 door Goship Group Co. Ltd., Hong Kong (Shanghai Safe Shipping Co., Shanghai) verkocht aan Chittagong Breakers.

SEAPEAK POLAR, IMO 9001772, LNG Tanker, 66.174 GT, 48.817 DWT. 10-8-1992 te water, 4-6-1993 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Chita (3015) als POLAR EAGLE aan Shawmut Bank Connecticut, Monrovia-Liberia. 1998 verkocht aan State Street Bank & Trust Co., Monrovia-Liberia. 2007 verkocht aan Polar Spirit LLC, Nassau-Bahamas (C6WL6), herdoopt POLAR SPIRIT. 2023 verkocht voor sloop (637 USD/TO as is Khor Fakkan). 6-7-2023 op Bhavnagar Anchorage.

SHUN FENG 9, IMO 9036806, Bulk Carrier, 38.481 GT, 73.350 DWT. 8-9-1993 te water, 7-1-1994 opgeleverd door Oshima SB Co. Ltd., Oshima (10155) als MARITIME QUEEN aan Sunderland Navigation Co. Pte. Ltd., Singapore. 38.379 GT, 73.350 DWT. 2011 herdoopt SHUN WANG. 6-2014 herdoopt SHUN FENG 9. 6-2023 verkocht voor sloop (as is China).

SHUN HANG WEI YE, IMO 8913552, Bulk Carrier, 25.905 GT, 43.473 DWT, casco gebouwd bij Hashihama Zosen, Tadotsu (877), 1991 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co., Numakuma (650) als GREAT OCEAN aan Silver Year Shipping Ltd., Hong Kong. 2007 vlag: China (BYCL), herdoopt ZHONG CHANG 118. 2013 herdoopt XIN NAN YU 166. 11-2019 herdoopt SHUN TONG DA 156. 6-3-2022 herdoopt SHUN HANG WEI YE. 2023 verkocht voor sloop (as is Guangdong, 510 USD/TO).

STI-3, IMO 7804651, General Cargo Ship, 1.222 GT, 1.620 DWT, 1978 opgeleverd als FURYU MARU aan YK Hasebe Kisen, Japan. 1990 verkocht aan Shannon Maritime Corp., Honduras, herdoopt SHAN FURYU. 7-5-2008 verkocht aan Sumatra Timur Ondonesia, Indonesië (PMBA), herdoopt STI-3. 31-7-2022 aanvang sloop.

SW DIAMOND, IMO 9048706, Research Ship, 4.547 GT, 1.172 DWT. 5-5-1992 kiel gelegd, 24-10-1992 te water, 15-3-1993 opgeleverd door Flekkefjord Slip, Flekkefjord (150) als GECO DIAMOND aan Gecoship A/S, Panama. 4.127 GT, 1.172 DWT. 3-2018 opgelegd. 3-3-2020 in beheer bij Reflection Marine UK Ltd., 7-2-2020 herdoopt SW DIAMOND. 12-6-2023 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TIAN HE SHUN, IMO 7616327 (NB-305), Bulk Carrier, 22.112 GT, 37.212 DWT. 4-1977 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Aioi (2598) als RADIANT VENTURE aan Radiance Carriers Inc., Liberia. 19.441 BRT, 37.871 DWT. 1994 verkocht aan Brandstore Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ADRIANOPLE. 1997 verkocht aan Guangzhou Ocean Shipping Co, China, herdoopt HAI TENG. 26-4-2023 verkocht aan Wantong International Group, vlag: Mongolië (JVFM8), 4-2023 herdoopt TIAN HE SHUN. 26-4-2023 verkocht aan Chittagong Breakers (560 USD/TO). 13-6-2023 op Chittagong Anchorage, 18-6-2023 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

VICTORY, IMO 8116312 (NB-297), Fish Factory Ship, 3.834 GT, 1.796 DWT. 17-12-1982 opgeleverd door Stocznia Gdanska, Gdansk, (B 408/23) als NIKOLAY KUROPATKIN aan U.S.S.R. 2.931 BRT, 1.796 DWT. 1992 over aan Sevrybpoisk, Rusland. 30-11-2018 herdoopt SIGLAN. 18-8-2022 verkocht aan Alpha Metallum DMCC, 8-2022 vlag: Gabon (TRAL9), in beheer bij Prayati Shipping Pvt. Ltd., Mumbai, 8-2022 herdoopt VICTORY. 2022 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 7-9-2022 op Chittagong Anchorage, 9-9-2022 aanvang van de sloop te Chittagong.



WELLWIN, IMO 9074793, Bulk, 25.676 GT, 42.529 DWT. 7-9-1994 kiel gelegd, 24-1-1995 te water, 11-4-1995 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd., Imari Works (935) als SANKO RESOURCE. 5-2000 herdoopt ROYAL SEA. 4-2005 herdoopt THOR ENDEAVOUR. 2-2018 door Thoresen Shipping Singapore Pte. Ltd., Singapore verkocht voor sloop (\$4,25 M.). 2-2018 doorverkocht aan Sunlight Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Oceana Shipmanagement Ltd., 24-2-2018 herdoopt OCEANA SUN. 26-5-2022 verkocht aan Well Harmony Shipping Ltd., Fuzhou, Fujian, China, vlag: Panama, 29-5-2022 herdoopt WELLWIN. 6-2023 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers (575 USD/TO). (Foto: Marcel Coster).

VISSERIJ

- ARM.15 DE VROUW JANNETJE, IMO 8810774 (NB-302), PDRE, Fishing Vessel, 573 GT, 1988 casco gebouwd door Bodewes Scheepswerf "Volharding" Foxhol B.V. (297/2), 20-12-1988 geregistreerd als ARM.15 DE VROUW JANNETJE voor V.o.F. Visserijbedrijf J. Meulmeester C.V., Arnemuiden. 30-12-1988 opgeleverd door Scheepswerf Padmos, Stellendam. 4.077 PK, 3.001 KW, M.A.K. NE-1988. 10-2003 tot 3-2004 uitgeschreven. 2008 verkocht aan P. Meulmeester en A. Schaier C.V., Arnemuiden. 2009 nieuwe motor: 2.000 PK. 2023 verkocht voor sloop. 3-2023 te Vlissingen om gesloopt te worden.
- FN.109 ANDREA, IMO 8428210, OUIW, Fishing Vessel, 131 GT, 14-1-1983 opgeleverd door Kristensen Skibbyggeri A/S, Hvide Sande als CONNIE VINTHER aan Knud Enevoldsen, Hvide Sande-Denemarken. 1989 verkocht aan Knud Enevoldsen, Hvide Sande, herdoopt RI.325 MINNA BANK. 1-2007 herdoopt TINA KILDE. 9-2007 verkocht aan Jens Frich, Hvide Sande, herdoopt LISBETH FRICH II. 12-2007 herdoopt LISBETH FRICH. 12-2009 herdoopt NORDLAND. 6-2019 herdoopt FN.109 ANDREA. 2023 door J. Frich, Hvide Sande-Denemarken verkocht voor sloop. 17-6-2023 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.
- G.47 CONNACHT RANGER, MMSI 250401000. 8-6-2023 van Inverness naar Esbjerg, 11-6-2023 gearriveerd bij Smedegaarden A/S te Esbjerg om gesloopt te worden.
- GG.359 WESTRÖ AV HÖNÖ, IMO 6815639 (NB-303), SMZN, Fishing Vessel, Zweden, 272 GT, 1968 opgeleverd door Skaarens, Rosendal (213/27) als HORDAGUTT. 1979 herdoopt BUSEN JUNIOR. 1982 herdoopt HAVSET. 1986 herdoopt BENTIN. 2002 herdoopt ELIN SOFIE. 11-2002 herdoopt WESTRÖ. 6-2011 herdoopt GG.359 WESTRÖ AV HÖNÖ. 31-3-2023 gearriveerd bij Smedegaarden A/S, Esbjerg om gesloopt te worden. 2023 verkocht aan Bay Route Shipping Co., vlag nog niet bekend, in beheer bij Anders Ostmann, wonend te Dakar, 16-6-2023 vertrokken naar Dakar met op sleep L.225 METTE KYNDE.
- GO-44 QUO VADIS (NB-303), IMO 8906327, PGXN, vissersschip, 367 GT, 1.470 kW Stork NE-98. Gebouwd bij Scheepswerf Bodewes B.V., Foxhol (305), 1990 opgeleverd door Scheepswerf Padmos B.V., Stellendam. 1.998 EPK, 1.470 kW. Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-90. 2023 door J. Grinwis en Zonen, Goedereede verkocht voor sloop, 11-3-2023 van Stellendam naar IJmuiden, 15-3-2023 aanvang sloop bij Hoeben RBM B.V. te Kampen, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekstijn om gesloopt te worden.
- H.45 LONE, MMSI 220369000, OZUH, Fishing Vessel, 79 GT, 1966 opgeleverd, 2023 door Jakob Jørgensen, Denemarken verkocht voor sloop. 4-6-2023 te Grenå om gesloopt te worden.
- HD-32, MMSI 245348000, PDEY, Fishing Vessel, 79 GT, Casco gebouwd door Scheepswerf de Klerk, Kruispolder, 1968 opgeleverd door Scheepswerf Padmos, Bruinisse als WR-17 BONA SPES aan A.J. de Visser, Den Oever. 72 BRT. 230 EPK, 169 KW, Stork-Ricardo. 31-1-1969 motor: 400 EPK, 294 KW. 1-9-

1976 motor: 300 EPK, 221 KW. 31-5-1979 nieuwe motor: 300 EPK, 221 KW, Stork NE-1979. 28-9-1986 nieuwe meting, 69 BRT. 31-12-1986 verkocht aan Rederij Gebr. de Visser, Den Oever. 7-1987 nieuwe motor: 300 EPK, 221 KW, Wärtsilä NE-1993. 1994 nieuwe meting: 72 GT. 27-1-2000 nieuwe motor: 300 EPK, 221 KW. Mitsubishi NE-1999. 2000 in aanvaring gekomen met de ten anker liggende MEGRA. 2008 in aanvaring gekomen met de UK-242. 2008 motor gereviseerd. 2017 verkocht aan Simon Koorn, Den Helder, herdoopt HD-32 KLAASJE. 68 GT. 2023 verkocht voor sloop aan Hoeben, week 22-2023 te Kampen op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn, Maasland om gesloopt te worden.

K.398 MIA, MMSI 219005719, vlag: Denemarken, GXP3659, Fishing Vessel, 23-5-2023 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.

KR.210 SOLANA, MMSI 266154000, vlag: Zweden SHJY, Fishing Vessel, 51 GT, 1958 opgeleverd. 2023 door Ivan Johansson, Zweden verkocht voor sloop, doorverkocht aan Bay Route Shipping Co., vlag nog niet bekend, in beheer bij Anders Ostmann, wonend te Dakar, 16-6-2023 vertrokken van Esbjerg naar Dakar met op sleep S.286 METTE-PIA.



KW-36 MARGRIET, IMO 9284166 (NB-305), PBHR, Fishing Vessel, 441 GT, 365 DWT. 2004 casco gebouwd bij Crist Yard, Gdansk, afgebouwd bij Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam, 2004 opgeleverd als GO-14 VROUW GRIETJE aan Dam C.V., Goedereede. 30-6-2004 geregistreerd. 2.000 EPK, 1.472 kW, Wärtsilä. 6-2014 (e) verkocht aan Kafish B.V., Lowestoft-U.K. (Maarten van Duijn), herdoopt LT-36 MARGRIET. 11-2017 verkocht aan Rosemarie B.V., Katwijk (Maarten van Duijn), herdoopt KW-36 MARGRIET. 21-12-2014 in aanvaring gekomen met de chemicaliëntanker ORAKAI, flinke materiële schade. 11-5-2023 te IJmuiden en uit de vaart gehaald. 27-6-2023 met sleepboten vertrokken van IJmuiden naar Kampen om gesloopt te worden bij Hoeben RBM B.V. (Foto: Marcel Coster, 27-6-2023).

L.225 METTE KYNDE, MMSI 219009171, OWSU, Fishing Vessel, 37 GT, 1950 af Rønn & Petersen, Grenå. 2023 door John Kynde, Thyborøn-Denemarken verkocht voor sloop, doorverkocht aan Bay Route Shipping Co., vlag nog niet bekend, in beheer bij Anders Ostmann, wonend te Dakar, 16-6-2023 vertrokken van Esbjerg naar Dakar achter m.s. GG.359 WESTRÖ AV HÖNÖ.

L.300 LAGUNEN, MMSI 219016004, OU6282, Fishing Vessel, 15,5 GT, 1986 opgeleverd door Faborg Værft als L300 LAGUNEN. 13,61 meter, 99 kW. 19-1-1998 na verlenging 14,67 meter, 15,5 BRT. 107 kW Later 229 kW, John Deere. 6-2003 te Esbjerg om gesloopt te worden.

L.423 KAREN MARGRETHE, MMSI 219799000, OYMD, Fishing Vessel, 53 GT, 1960 opgeleverd Thisted Skibsværft A.p.S., 7700 Thisted. 2023 door John Sund, Denemarken verkocht voor sloop. 13-6-2023 te Grenå om gesloopt te worden bij Fornæs Ship Recycling.

L.620 AUSTRIA, OYAN, MMSI 220118000, 58 GT, 1959 opgeleverd door Esbjerg Skibsværft Af 1973 A/S, Esbjerg. 2023 door Jan Trier Nielsen, Denemarken verkocht voor sloop. 5-2023 gesloopt te Esbjerg.

R.86 LIS HANSA, MMSI 219002506, OU6679, Fishing Vessel, 36,7 GT, 1988 opgeleverd door Arctic Marine A/S. 2023 door Lis & Allan Andersen, Denemarken verkocht voor sloop. 1-6-2023 te Grenå, 6-2023 gesloopt te Grenå.

R.500 SOPHIA HAMETNER, IMO 8704846, OUOS, Fishing Vessel, 387 GT, 1987 opgeleverd door Kristensen Skibsbyggeri, Hvide Sande als LASIRY. 5-1995 herdoopt L.151 PERNILLE KIM. 6-2016 herdoopt R.500 SOPHIA HAMETNER. 2023 door J. Thorbek, Thyborøn, Denemarken verkocht voor sloop. 6-2023 gesloopt bij Fornæs Ship Recycling te Grenå.

- S.286 METTE-PIA AF GILLELEJE, MMSI 220362000, vlag: Denemarken XPIC, Fishing Vessel, 14,7 GT, 1947 opgeleverd door Hjørnet & Christensen, Frederikshavn, 1954-1986 in de vaart als S.101 FORTUNA van Aksel C. Olsen, Skagen. 2023 verkocht voor sloop, doorverkocht aan Bay Route Shipping Co., vlag nog niet bekend, in beheer bij Anders Ostmann, wonend te Dakar, 16-6-2023 vertrokken van Esbjerg naar Dakar achter m.s. KR.210 SOLANA.
- S.340 CONQUEST, IMO 9092381, EIBQ2, Fishing vessel, 1990 opgeleverd door Chantier Glehen Le Guilvinec, Le Guilvinec (1042) als GV.730806 AN AOD WENN, 3-2007 herdoopt S.340 CONQUEST. 11-6-2023 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden.
- SG.36 BIRGIT, MMSI, 219009464, OU6417, Fishing vessel, 7,51 GT, 1984 opgeleverd door Dueholm Bådeværft A.p.S. 1992 van Fiskeriselskabet Jank, Denemarken als SG.75 JANK. 1997 in de vaart als T.51 CONNIE. 2000 van Henning Thorsen, Erslev, Denemarken als SG.35 BIRGIT II. 2015 van Simon Lohmann Hammer, Faaborg, Denemarken, als SG.35 BIRGIT. 6-7-2023 gearriveerd bij Fornæs Ship Recycling te Grenå om gesloopt te worden.
- ST-31-RS TRONDERHAV, IMO 8862301, LJBI, Fishing Vessel, 290 GT, 1988 opgeleverd door Feab Karlstadsverken, Karlstad, als VIENNA. 2015 herdoopt TRONDERHAV. 2002 herdoopt OVRABONES. 1993 herdoopt AMBASSADOR. 20-7-2015 herdoopt ST-31-RS TRONDERHAV. 21-6-2023 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden.
- SØ.265 THRONDER, MMSI 220616000, OZBS, Fishing Vessel, 98,5 GT, 2008 opgeleverd door Karstensens Skibsværft als SØ.265 THRONDER aan Sønderborg Fiskeriselskab A.p.S., Sydals-Denemarken. 2015 verkocht aan Astrid Fiske AB. 2017 verkocht aan Cyrano A.p.S. 1-6-2023 van Hanstholm naar Grenå, 2-6-2023 te Grenå om gesloopt te worden.
- TX-3 BIEM JAN, IMO 9196553 (NB-303), PCGA, Fishing Vessel, 496 GT, casco gebouwd door Stockznia Poinocna S.A., Gdansk (B685/06), 1999 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant, Stellendam (538) als GO-22 JAN CORNELIS aan Jan Lokker & Zn., Goedereede. 1-2005 herdoopt TX-3 BIEM JAN. 25-10-2022 te Oudeschild. 3-11-2022 (e) door Gebroeders van der Vis, Oosterend, Texel verkocht voor sloop, 28-3-2023 van Texel naar Kampen om gesloopt te worden, 29-3-2023 (e) aanvang sloop, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Bokestijn om gesloopt te worden.
- TX-29, IMO 8413772, PEPO, Fishing Vessel, 348 GT, 1985 opgeleverd door Scheepswerf Visser, Den Helder (103) als HD-4 HENDRIK PETRONELLA aan Zeevis B.V., Den Helder. 2.280 EPK, 1.677 KW. Bolnes. 1994 verkocht aan Fa. P. Drijver & Zn., Texel, herdoopt TX-29 HELENA ELIZABETH. 1994 in aanvaring gekomen met de hopperzuiger ZAA NSTAD. 1998 nieuwe motor: 2.000 EPK, 1.472 KW, Caterpillar. 4-10-2010 in aanvaring gekomen met HD-27 ZUIDERHAAKS, alleen materiële schade. 2011 de motor gereviseerd. 24-11-2015 in aanvaring gekomen met Noorse Chemicaliëntanker STAVFJORD, alleen materiële schade. 2023 verkocht voor sloop aan Hoeben RBM B.V., week 22-2023 m.m.v. Kraanverhuur Bokestijn te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden.
- TX-94, IMO 9051454, PCWO, Fishing Vessel, 424 GT, 1993 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam als TX-4 AVONTUURE aan Gebr. Boersen & Zn., Oudeschild. 11-1-1993 geregistreerd. 2.000 EPK, 1.471 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-1992. 1995 verkocht aan C. & C. Boersen, Oudeschild. 2001 verkocht aan Visserijbedrijf K. Boersen, Oudeschild. 1-10-2022 opgelegd. 2023 verkocht voor sloop aan Hoeben RBM B.V., week 22-2023 te Kampen op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Bokestijn om gesloopt te worden.



- UK-57 HERMINA, IMO 8404472 (NB-303), PCTD, Fishing Vessel, 363 GT, 1984 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam als SL-1 LAURENS ELIZABETH. 2.400 EPK, 1.765 KW Stork. 1987 herdoopt TX-94 AVONTUUR. 1992 herdoopt TX-5 ARIE SENIOR. 15-5-2015 verkocht aan Dadas Zeevis

- Groothandel B.V., Urk, 2015 herdoopt UK-57 HERMINA. 4-2-2022 te IJmuiden, 9-2022 opgelegd te IJmuiden, 3-2023 aanvang sloop te IJmuiden. 6-6-2023 vanaf IJmuiden met de sleepboten LENA-H (PHFG) en OH SCRAP bij Hoeben RDM B.V. te Kampen met de sleepboot LENA-H (MMSI 244145000, ex LANGENWERDER, PHFG) om gesloopt te worden. (Foto: Kor Heidinga, 6-6-2023).
- UK-152 SOLAR, IMO 8906377 (NB-304), MMSI 245564000, PDUK, Fishing Vessel, 405 GT, gebouwd bij Stocznia Gdynia, 7-1989 opgeleverd als UK-292 EBEN HAËZER. 2015 verkocht aan Solar Zeevisserij B.V., Urk, herdoopt UK-152 SOLAR. 28-9-2021 te Stellendam. 11-11-2021 opgelegd. 10-3-2023 (e) verkocht voor sloop. 5-4-2023 gearriveerd bij Hoeben RDM B.V. te Kampen om gesloopt te worden, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.
- UK-158 WILLEM JACOB, IMO 9019420, PIPM, Fishing Vessel, 161 GT, 1991 casco gebouwd door Brodogradiliste "Tisa" in Novi Becej, 21-1-1993 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant te Stellendam als UK-158 WILLEM JACOB aan Visserijbedrijf A. van Urk, Urk. 2003 nieuwe motor: 300 EPK, 221 KW, Caterpillar NE-2003. 2020 als PZ-78 JAMES R.H. STEVENSON vertrokken naar Newlyn. 2023 verkocht voor sloop. 6-2023 met de MULTRASALVOR 3 naar Gent gebracht om gesloopt te worden bij Van Heyghen Recycling N.V.
- UK-161 HENDRIK BRANDS, IMO 8205840, PDGL, Fishing Vessel, 477 GT. Casco gebouwd te Gdansk, 1984 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant, Stellendam als UK-155 WIJBRIGJE aan Rederij L. de Boer en Zn. B.V., Urk (PISE). 2.400 PK, 1.766 KW NE-83. 7-1997 nieuwe motor: 2.037 PK, 1.499 KW, Caterpillar NE-1996. 5-11-1997 verkocht aan Reederei L. de Boer en Zn., Urk, herdoopt UK-355 WILLIANE. 8-12-1997 verkocht aan Buchan Beamers Ltd., Aberdeen-U.K. (MXNW5) (L. de Boer), herdoopt GK.155 WIJBRIGJE. 2004 verkocht aan Buchan Ltd., Aberdeen-U.K. 28-4-2009 verkocht aan V.o.F. Brands, Urk, herdoopt LT.162 HENDRIK BRANDS. 2017 thuishaven: Urk (PDGL), in de vaart als UK-161 HENDRIK BRANDS. 14-4-2020 te Harlingen. 6-2023 te Kampen en op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.
- UK-177 CORNELIS EVERT, IMO 7904798 (NB-305), PDLA, 184 GT, casco gebouwd door Holland Launch B.V., Zaandam (586), 31-7-1980 opgeleverd door Machinefabriek A. Hoekman, Urk, 10-9-1980 geregistreerd als UK-177 CORNELIS EVERT voor J.W. Post, Urk. 900 EPK, 662 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-1979. 2-1989 motor vermogen: 1150 EPK, 846 kW. 1990 nieuwe machine 900 EPK, 662 kW., Stork Wärtsilä NE-1990. 9-1994 verkocht aan Zeevisserijbedrijf J.W. Post B.V., Urk. 1994 nieuwe meting 184 GT. 11-2000 verkocht aan V.o.F. Zeevisserijbedrijf J.W. Post en Zn., Urk. 2000 verkocht aan J.W. Post B.V., Urk. 20-6-2022 te Urk en stil gelegd. 2023 verkocht aan Hoeben Metalen B.V. 5-2023 van Urk naar Kampen geslept om gesloopt te worden, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.
- UK-197 NOORDERLICHT, IMO 9085170 (NB-303), PGHQ, Fishing Vessel, 460 GT, 10-1993 opgeleverd. 24-2-2023 te IJmuiden. 2023 door Noorderlicht B.V., Urk verkocht voor sloop. 26-3-2023 van IJmuiden met de sleepboot LENA-H naar Kampen om gesloopt te worden, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.
- UK-227 ORANJE NASSAU, IMO 9067609 (NB-303), PGOI, Fishing Vessel, 458 GT, 10-1993 opgeleverd. 1-2023 door Van Slooten Noordzeevisbedrijf, Urk verkocht voor sloop. 21-3-2023 aanvang sloop, week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.
- UK-272 ADRIAANTJE, IMO 9222182, PDIG, Fishing Vessel, 468 GT, casco gebouwd door Richards (Shipbuilders) Ltd. (608), 2001 opgeleverd door Macduff Shipyard Ltd. (608) als BF.326 VENTURE II aan Mark Lovie & Partners, U.K. 2017 herdoopt UK-272 ADRIAANTJE. 2013 door Firma L. Hakvoort & Zonen verkocht voor sloop naar Denemarken. 9-3-2023 te Esbjerg om gesloopt te worden.



- UK-297 LOTTE ROSALIE, IMO 8205785 (NB-303), PDLF, Fishing Vessel, 485 GT, 1983 opgeleverd als LE-64 HOOP OP ZEGEN. 1993 herdoopt UK-42 PIETERNELLA. 1999 herdoopt UL-143 ANDRIES DE VRIES. 27-9-2007 verkocht aan Rederij Marsdiep, vlag: Panama, herdoopt MARSDIEP. 6-2011 verkocht aan E. Baijs, Panama. 8-2012 vlag: Vanuatu. 2017 verbouwd te Turkije. 24-4-2017 verkocht aan UK56

B.V., Urk, 4-2017 vlag: Nederland, herdoopt UK-56 LOTTE. 5-2018 verkocht aan Dutch Flatfish B.V., Urk (Parlevliet & Van der Plas / Dadas), herdoopt UK-131 LOTTE ROSALIE. 2019 herdoopt UK-297 LOTTE ROSALIE. 7-5-2019 proefvaart. 3-2023 aanvang sloop te IJmuiden. 13-6-2023 met een sleepboot van IJmuiden naar Hoeben Metalen B.V. te Kampen om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 13-6-2023).

UK-456 MARIE JOSE, IMO 8701404 (NB-302), 469 GT, 1987 gebouwd door Gdynia Shipyard, Gdynia (427), opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V. (4492) als HD-24 MARRIE JACOB. 18-12-1997 herdoopt GO-28 OP HOOP VAN ZEGEN. 3-2012 verkocht aan Erongo Fishing Pty. Ltd., Zuid Afrika (Carina Offshore), 3-2012 herdoopt MARIE JOSÉ. 2016 verkocht aan UK 456 B.V., Urk (o.a. Urker zeevisgroothandel Dadas en de gebroeders Jan en Wim de Boer), herdoopt UK-456 MARIE JOSÉ (PBQF). 5-3-2022 te IJmuiden. 1-2023 verkocht voor sloop. Correctie: 2023 verkocht voor sloop aan Hoeben RDM B.V., week 22-2023 op de wal gezet m.m.v. Kraanverhuur Boekestijn om gesloopt te worden.

WR-67 MAARTJE, IMO 8431724, PFRE, Fishing Vessel, 100 GT, 1968 casco gebouwd bij Scheepswerf J. v.d. Molen, Zaandam, 1968 opgeleverd door A. Hoekman, Urk als UK-69 JANNIE HELENA aan Fa. Gebr. A. & T. Kramer, Urk. 98,10 BRT, 540 PK, Kromhout. 1980 in de vaart als UK-70 JANNIE HELENA voor Fa. Gebr. A. & T. Kramer, Urk. 1980 verkocht aan M.C. Smid, Wieringen, herdoopt WR-48 CATHARINA. 1984 verkocht aan M.C. Smid en Zn., Wieringen. Nieuwe motor: 630 PK, Stork-Werkspoor Diesel. 127 BRT. 1990 nieuwe motor: 288 PK. 1994 verkocht aan Fa. H.P. Koster & J.W. Blokker, Wieringen, herdoopt WR-67 MAARTJE. 137 GT. 2016 verkocht aan V.o.F. De Onderneming, Wieringen (G. de Jong). 2017 nieuwe motor. 2023 door Firma H.P. Koster & J.W. Blokker verkocht voor sloop aan RDM Kampen B.V., 18-3-2023 gearriveerd te Kampen om gesloopt te worden.

ZUIDERDAM, ook naar de sloop



De in de oorlog in de Nieuwe Waterweg gezonken m.s. ZUIDERDAM wordt verslept. De drie stoomslepers vooraan zijn de DRYDOCK I, DRYDOCK II en PERNIS. Foto: 1946. Collectie: Lex de Herder, auteursrechthouder en info: Gemeente Rotterdam (Stadsarchief). (NB: de PERNIS is een dieselelektrische sleepboot, 1955 herdoopt ALBLASSERDAM).

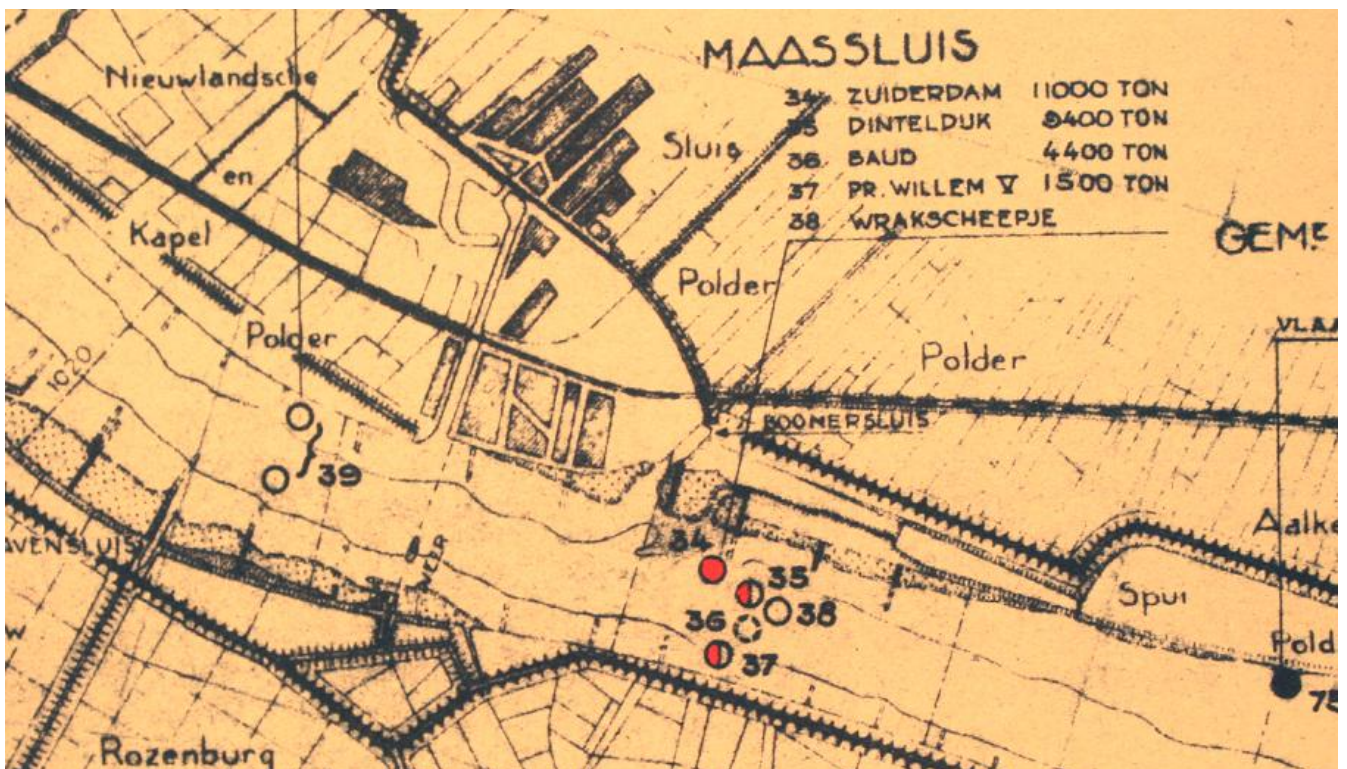
d.m.s. ZUIDERDAM, 3-10-1939 kiel gelegd, 27-7-1941 te water gelaten bij N.V. Dok- en Werfmaatschappij Wilton-Fijenoord, Schiedam (672) voor rekening van N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam, vracht- passagiersschip, 12.150 BRT, 7.100 NRT, 10.363 DWT, 157,89 (151,27) x 20,20 x 12,50 x 9,520 meter, 134 passagiers, 16 kn. 10.400 EPK, 2 x 12 cyl, 2 tdw, 720 x 1200, M.A.N., de werf.

28-8-1941 bij een luchtaanval is de machinekamer geraakt en in brand, 29-8-1941 tijdens het blussen gekapseisd door het bluswater, 25-7-1942 gelicht door N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf, naar de Waalhaven gebracht en opgelegd.



Wilton's werven zijn bij het laatste bombardement van Rotterdam goed onder handen genomen. Geraakt werd de "Westerdam". Het schip kreg een gat van 8 vierk.meter en is gezonken. Het was een geheel nieuw schip dat bijna klaar was, In het dok lag de "Zuiderdam". De electrische inrichting van het dok werd geraakt zoodat het voorloopig niet te gebruiken is. Verder werd getroffen de "Cobra", een klein Duitsch schip, dat binnen drie minuten met man en muis verging. Veel slachtoffers zijn er te betreuren. Tenslotte werden oenige fabrieksafdeelingen geraakt. Er werden twee Nederl. werklieden gedood. Twintig bommen zijn op de terreinen gevallen. (Bron: Bulletin, 15-09-1942. Afbeelding: onbekend).

13-9-1944 in beslag genomen door de Kriegsmarine, 22-9-1944 als blokkadeschip tot zinken gebracht bij Maassluis.



"Zuiderdam" wordt geborgen

Het m.s. "Zuiderdam" van de H.A.L. het welk bij Wilton in aanbouw was en door de Duitschers half klaar in den Waterweg tot zinken werd gebracht, zal worden geborgen. Zoodra de berging voltooid is zal Wilton het schip gereed maken voor den dienst op Californië. (Het Parool, 28-08-1945).

ROTTERDAMSCH WATERWEG
 5096
 TELEGRAM-ADRES WILTON-SCHIEDAM
 1928
 WERF SCHIEDAM 69200.
 WERF ROTTERDAM 35300.

MINUTE
 DOK- EN WERF-MAATSCHAPPIJ
 WILTON-FIJENOORD N.V.

1946
 OPBERGEN



POSTCHEQUE EN GIRODIENST NO. 57410.

BANKIERS:
 NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ N.V.
 AGENTSCHAP ROTTERDAM.

UZERGIRO NO. 2305.

Alle correspondentie, bescheiden enz. te zenden naar ons Hoofdkantoor SCHIEDAM, Postbox 22.

REFERTE:

SCHIEDAM,
 HOLLAND

S/Rös/17/18.
 Betr.: M/S. "ZUIDERDAM" - 2e BERGING.

4 Juli 1946.

Overeenkomstig onze afspraak op 2 Juli 1946 doen wij U ingesloten tekening No. 111100 en No. 111101, alsmede het plan der palen, toekomen. De calque der situatie-schets zenden wij U separaat.

Zooals U uit de tekening No. 111101 zult zien, is de waterdiepte achter te groot voor palen van 22 m., indien ten minste de koppen der palen 4.50 m. boven R.P. moeten uitkomen. Er zouden hiervoor misschien 4 à 6 betonnen palen van 25 à 30 m. gemaakt kunnen worden.

Vóór zitten de houten palen naar onze meening voldoende diep in den grond en is het aangrijpingspunt der kracht vrij gunstig gelegen.

Verder doen wij U diagram L 294-1 toekomen, waarvan de momenten, welke op het schip werken, kunnen worden afgelezen.

Wij zouden nu gaarne zoo spoedig mogelijk een proef nemen, nl. door het water in het schip tot boven basis af te pompen en dan spanning op de trossen te zetten. Wij krijgen hierdoor een indicatie, of het schip met de thans beschikbare momenten te richten is en verder waar ongeveer het zwaartepunt van de bagger ligt en hoeveel het gewicht bedraagt. De spanning in de trossen kan gemeten worden en daarmee de kracht op de palen, welke later geslagen moeten worden, want met deze proef kan het schip vóór en achter tegen den grond blijven aansteunen.

Na ruggespraak met v.d. Tak's Bergingsbedrijf achten wij deze proef van bijzonder belang en wij hopen, dat U onze zienswijze kunt deelen.

DOK- EN WERF-MAATSCHAPPIJ
 WILTON-FIJENOORD N.V.

Bijl.: 3 tkg.
 1 diagram.

N. 3026 MET 1 BIJLAGEN
 AFSCHRIFT TER KENNEMAKING EN BEHOUD
 GEZONDEN AAN:

Dossier Zuiderdam.

9-3
 F34
 Zuidraam

?

f. 4 m.

"ZUIDERDAM" GELICHT. Het motorschip Zuiderdam van de Holland-Amerika Lijn, dat door de Duitsers in November 1944 als versperringsschip in de Nieuwe Waterweg, even boven Maassluis, aan de grond was gezet, is Dinsdagmiddag (12-11-1946) om half zes drijvende gebracht. Bij de bergingswerkzaamheden bleek, dat de Zuiderdam niet minder dan 7 gaten onder water had, waarvan de grootste een oppervlakte had van 9 vierkante meter. Deze gaten zijn alle door v.d. Tak gedicht. Tevens hebben bergingsvaartuigen 2500 ton slik uit het schip gezogen. Aan elke kant van het schip was een stalen pijler aangebracht.

Eind dezer week zal de Zuiderdam bij hoog water naar de Waalhaven te Rotterdam worden gesleept, Bij Maassluis zitten thans nog aan de grond de Prins Willem 5 van de Mij. Zeetransport en de Dinteldijk van de Holland-Amerika Lijn. Men is bezig de Prins Willem 5 op te vijzelen, doch de Dinteldijk kan niet meer worden geborgen. Laatstgenoemd schip wordt door de Rijkswaterstaat met behulp van ontplofbare stoffen uit de weg geruimd. (Nieuwe Vlaardingsche courant, 15-11-1946).

12-11-1946 de ZUIDERDAM gelicht door N.V. W.A. van den Tak's Bergingsbedrijf en met 7 sleepboten naar de werf Wilton-Fijenoord, Schiedam gebracht en in dok gezet, 14-4-1947 uit dok en opgelegd in de Waalhaven, 19-12-1947 overgedragen aan de Nederlandse Regering, 4-1948 verkocht voor sloop aan Dohmen & Habets, Antwerpen, 8-6-1948 vertrokken met de sleepboot ZWARTE ZEE naar Antwerpen, tot Vlissingen geassisteerd door de sleepboot SCHELDE, 9-6-1948 gearriveerd te Antwerpen, 1948 naar Van Heygen Frères te Gent om gesloopt te worden.

„Zuiderdam” exit

Het motorschip „Zuiderdam”, dat door de Duitsers tot zinken werd gebracht en toebehoorde aan de Holland—Amerika—Lijn, na het lichten in handen kwam van het Ministerie van Verkeer, is thans door de Nederlandse regering aan een Belgische firma voor sloop verkocht. Het schip had een tonnage van 12150 br. r. ton. Het bleek helaas niet meer voor herstel in aanmerking te komen.

d.m.s. DINTELIDYK, 10-2-1922 opgeleverd door Harland & Wolff Ltd., Glasgow (515) als DINTELIDYK aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij 'Holland-Amerika Lijn', Rotterdam. Roepsein NMDW (PDPZ in 1934), 9.399 BRT, 5.814 NRT. 11.968 DWT.

10-5-1940 in de Rijnhaven te Rotterdam en ontstond brand aan boord (vermoedelijk door Duitse brandbommen), het ruim vol water gezet waardoor de brand stopte, daarna opgelegd. 13-9-1944 gevorderd, 23-9-1944 als blokschip tot zinken werd gebracht in de Nieuwe Waterweg bij Maassluis en in tweeën gebroken, 1948 de restanten onder het zand laten verdwijnen. (Foto: DINTELIDYK: Walter E. Frost).



EEN SCHIP WORDT GELICHT

De "Prins Willem V" reeds 5 cm opgevijseld * Unieke gebeurtenis bij Maassluis (Van onze speciale verslaggever) HET was eigenlijk een wanhoopsdaad als zovele andere, waartoe de Duitsers kort voor onze bevrijding overgingen: het versperren van de Waterweg, Drie schepen werden daartoe tot zinken gebracht, ongeveer een kilometer ten Oosten van de haven van Maassluis, drie grote schepen: de "Dinteldijk", van de H.A.L., de "Prins Willem V", een bijna afgebouwd schip van de Oranjelijn, en de "Baud", die als middelste van de drie het dichtst bij de vaargeul lag.

Een wanhoopsdaad, die in haar gevolgen nog lang nadelige invloed op onze scheepvaart had kunnen hebben. Maar de "Baud" kwam juist iets schuin uit te lopen, toen dit vaartuig zonk onder het geschutvuur der Duitsers, zodat het niet op de bedoelde plaats terecht kwam. Om dit obstakel uit de weg te ruimen schoten de binnenkomende Engelse oorlogsschepen het onder water uit elkaar. Door deze eenvoudige operatie was de doorvaart weder ongehinderd mogelijk op de Waterweg. En van dat ogenblik af zijn onze havendeskundigen gaan broeien op het plan, om de beide andere gezonken schepen weer boven water te brengen. Helaas was het voor de "Dinteldijk" te laat, dit schip is te zwaar beschadigd. Men kan van het perron te Maassluis de achtermast nog schuin boven water zien steken, naast de overblijfselen van de voormalige Maassluisse Glasfabriek. Maar het lot van de "Dinteldijk" wordt snel voltrokken door de zangzuigers, die rondom het wrak een kuil in de bodem graven, waarin men het waardeloos casco wil laten wegzinken. (De Nederlander, 06-10-1947).

Gezicht in de Rijnhaven met op de achtergrond het schip DINTELDIJK. Datering: 18-08-1940 - 31-08-1940, Stadsarchief Rotterdam



OBSTAKEL IN DE NIEUWE WATERWEG GAAT VERDWIJNEN

Toen de oorlog ten einde liep en de geallieerde krijgsvrachten steeds dichterbij Nederland kwamen, lieten de Duitsers in de Nederlandse waterwegen duizenden schepen zinken. Alleen in de omgeving van Rotterdam, waaronder begrepen de Brielse Maas, werden 162 schepen naar de kelder gezonden, waarvan 32 in de Nieuwe Waterweg en 19 in de Rotterdamse en de Schiedamse havens. Bij de telling op 1 April 1946 kwam men tot 21 schepen minder, maar telkens en telkens bleek weer, dat onder een gezonken boot nog een andere lag. De op de rivierbodem liggende schepen waren van diverse grootte. Een der grootste was wel de Franse tanker SALOME, welke 18.500 BRT meet en thans op de werf van Wiltón-Fijenoord te Schiedam voor Franse rekening wordt afgebouwd. Het volgende jaar zal deze bodem weer in de vaart kunnen komen. Voor het bergen van gezonken schepen kent men vijf systemen. Zit een schip niet te diep, dan kan het worden "opgekist". De luikhoofden worden dan verhoogd tot ze boven water uitsteken, waarna met leegpompen kan worden begonnen. Een tweede methode is lichten door middel van een drijvende bok, een derde: omhoog halen door middel van tegen de zijkanten aangebrachte tanks welk systeem bij stromend water echter moeilijkheden oplevert, een vierde: lichten met vijzels en een vijfde: het schip zover naar beneden zuigen, dat het beneden de rivierbodem komt te liggen en dan geen obstakel meer vormt.

De vierde methode wordt thans toegepast bij de berging van de "Prins Willem V", een van de vier grote schepen, welke de Duitsers in het najaar van 1944 anderhalve kilometer boven Maassluis in de monding van de Nieuwe Waterweg lieten zinken, om een volledige blokkade te krijgen. Zoals men weet, is deze blokkade grotendeels mislukt, omdat de Duitsers geen begrip hadden van de stromingen in de Nieuwe Waterweg. Bedoelde vier schepen warden "Dinteldijk" (9400 BRT), de "Prins Willem V" (1535 BRT), de "Zuiderdam," (11.000 BRT) en de "Baud" (4400 BRT). De "Zuiderdam" is inmiddels gelicht en weggesleept. Van de "Dinteldijk", die gebroken was en niet geborgen kon worden, is met behulp van explosieve stoffen een groot deel afgeslagen. Men zal proberen de rest van het vaartuig volgens de vijfde methode in de rivierbedding te begraven, door de stroming er onder door te leiden. Bezwaarlijk is, dat er een kleilaag zit, dat het karwei niet vereenvoudigt. Wat nu de "Prins Willem V" betreft, dit schip verkeert nog in zeer goede conditie. Door middel van vier niet al te grote gaten liet men het zinken. Het is een motorschip van 78,60 m. lengte en 12,80 m. breedte. Het is eigendom van de maatschappij "Zeevaart". Het lag in Mei 1940 kant en klaar op de bouwhelling van de scheepswerf "De Merwede" te Hardinxveld, maar het werd 21 Augustus 1942 gevorderd en later ingericht als moederschip voor duikboten. Ruim twee jaar later had de duikbootoorlog geen zin meer en liet men de "Prins Willem V" zinken. Het zat aanvankelijk vrij hoog, maar zakte dieper door uitschuring van de bodem, tot het bleef rusten op een op 18 m. onder water aanwezige kleibank. Alleen de schoorsteen en de masten bleven bij laag water zichtbaar. De eerste pogingen tot lichting met behulp van drijvende bokken en heftanks faalden, omdat ondanks alle getroffen maatregelen het schip voor een deel was volgelopen met fijn zand en slik. Een nieuw bergingsplan, berustende op het idee, het schip van een tijdelijke op pijlers rustende brugconstructie af met kabels en sterke hefwerktuigen (zogenaamde hydraulische vijzels) langzaam uit het water op te tillen en het, wanneer het hoofddek eenmaal boven water was, leeg te pompen, bleek uitvoerbaar. Er werden langs zij pijlers in het water gezet van zeer zware constructie. Stalen trossen werden onder het schip doorgetrokken en door middel van de vijzelinstallatie wordt beurtelings aan bakboord en aan stuurboord het schip een tiental centimeters hoger gehesen. Dit werd echter eerst mogelijk, nadat men een maand lang bezig was geweest alle zand en slik, waarmee het schip geweldig werd verzwaard, te verwijderen. Zo kon het eerst 4 November gebeuren, dat de vijzelstangen eindelijk omhoog gingen en het schip 20 cm. rees. In totaal moet het echter negen meter worden opgeheven. Maandag was het al twee en een halve meter boven de rivierbodem. Thans ziet het er naar uit, dat binnen veertien dagen de berging een voldongen feit zal zijn. Met belangstelling slaan de Maassluizenaars het ongewone en uiterst moeilijke karwei gade. (Nieuwe Haarlemsche courant, 12-11-1947).

Journal. De scheepvaart op de Nieuwe Waterweg zal Donderdag, 11 Maart tussen 12.30 en 14 uur en zo nodig ook Vrijdag, 12 Maart tussen 13 en 14.30 uur, gesloten zijn, in verband met bergingswerkzaamheden aan het bij Maassluis liggende wrak van Dinteldijk. Er zullen namelijk springladingen tot ontploffing worden gebracht. (Het Rotterdamsch Parool, 10-03-1948).