



CASTORONE, IMO 9444194, foto: Henk v.d. Heijden, 21-8-2025, passage Maassluis met bestemming Dakar, pijpenlegger, 102.032 GT, 30.609 NT, 32.602 DWT, 17-9-2007 eerste staal gesneden, 14-5-2008 kiel gelegd, 11-9-2010 te water, 17-11-2012 opgeleverd door Yantai Cimc Raffles Offshore Ltd. (YRO-2007-216) als CASTORONE aan SAIPEM Offshore Norway AS, Bahamas (C6XI7), in beheer bij Equipment Rental & Services B.V. (Saipem Contracting Netherlands B.V., Schiedam) en SAIPEM S.p.A. 10-6-2015 in beheer bij SAIPEM (Portugal) Comercio Maritima Sociedade Unipessoal Lda, Madeira.

NIEUWSBRIEF-331

13 SEPTEMBER 2025

ALESSANDRO DP, IMO 9384162 (NB-296), 26-8-2007 (BV) opgeleverd door Cantiere Navale de Poli S.p.A., Venetië (238) als ALESSANDRO DP aan Alessandro Shipping B.V., vlag: Italië, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht. 11.250 GT. 8.565 EPK, 15 kn. 2-2008 in beheer bij De Poli Shipmanagement, Barendrecht. 16-3-2009 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PBRL. 29-11-2010 tijdens een reis naar Varna t.h.v. Burgas in aanvaring gekomen met het onder de vlag van Sierra Leone varende Russische vrachtschip KARAM 1 (IMO 7516711), een half uur na aanvaring zonk de met schroot geladen KARAM 1, 5 bemanningsleden raakten vermist. 2013 vlag: Bahamas, roepsein C6AT7. 2016 in beheer bij De Poli Shipmanagement, Barendrecht en De Poli Tankers Holding B.V., Barendrecht. 11-2019 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA5130. 2022 in beheer bij Navquim Ship Management B.V., Barendrecht (De Poli Management B.V.), 2-6-2022 herdoopt NQ MAGNOLIA. 8-2025 herdoopt MAGNOLIA THERESA.

ALSTERN, IMO 8131336 (NB-174), 1984 opgeleverd door Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (8109) als FRIESLAND aan Schenefelder Schiffahrt G.m.b.H. G.m.b.H. & Co. m.s. "Hagen" K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Gunther Schulz Schulauer Schiffahrtskontor. 1985 herdoopt SCOL TRADER. 1986 verkocht aan Bananga Shipping Co. Ltd., West Duitsland, in beheer bij Aug. Bolten Wm. Millers's Nachfolger, herdoopt ALSTERN. 2-3-1988 verkocht aan Ahlmarco B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 15-5-1995 verkocht aan Barkey Corp. N.V., Karlstad-Zweden. 1997 verkocht aan Ahlmark Lines AB, Zweden, in beheer bij Ferm Marine AB. 1999 in beheer bij Barber Ship Management AS. 29-6-2007 (e) in beheer bij Marin Ship Management B.V. 18-3-2011 verkocht aan Blue Fleet Shipping Co. S.A., Sierra Leone, in beheer bij Blue Fleet Shipping Co. S.A., Panama, roepsein 9LD2327, 3-2011 te Gothenborg overgedragen en herdoopt LADY JASMINE. 7-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZQ6).

AQUARIUS, IMO 9147459 (NB-214), 27-4-1996 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (446) als AQUARIUS aan Rederij Aquarius C.V., Delfzijl (PCSX), in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl voor

Hendrik Damhof, Delfzijl. 9-2004 verkocht aan V.o.F. Kustvaartbedrijf Marianne, Vreeswijk, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, 4-10-2004 gearriveerd bij Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl vanaf New Holland, overgedragen aan de nieuwe eigenaar en herdoopt NEKTON. Roepsein PCSX, 13-10-2004 vertrokken van Delfzijl naar Hamburg. 2-2005 in beheer bij Q Shipping B.V., Ridderkerk. 7-4-2011 (e) verkocht aan Schram Shipping (G.D. Schram), Vreeswijk, in beheer bij Q Shipping B.V., Ridderkerk. 6-3-2015 verkocht aan Karl Meyer Shipping International G.m.b.H. & Co. K.G., Stade-Duitsland, roepsein DFTY, herdoopt ALAND. 7-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2IF8).



ATLANTIC WOLFF, IMO 9840013, Passenger Ship, 590 GT, 540 DWT, 17-8-2018 opgeleverd als MAGALANG, 8-2018 vlag: St. Vincent and Grenadines. 1-2019 vlag: Filippijnen, 1-2019 herdoopt MAGALANG EXPRESS. 5-2022 verkocht aan Global Ship Leasing 45 B.V., 5-2022 vlag: Spanje, in beheer bij Aquabus Newco SL, 5-2022 herdoopt AQUABUS JET 1. 19-4-2024 in beheer bij International Maritime Services. 4-2024 vlag: Tuvalu, 4-2024 herdoopt ATLANTIC WOLFF. 5-7-2024 in beheer bij Harland & Wolff Scilly Ferries. 7-2024 vlag: Nederland. 7-2024 vlag: United Kingdom. 9-2024 vlag: Nederland. 19-9-2024 in beheer bij International Maritime Services. 9-2024 vlag: Vincent and Grenadines (J8B6632). 3-2025 in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. (Foto: Pieter Inpijn, 1-9-2024, Den Helder).



BEAUFORTE, IMO 9532812 (NB-291), casco gebouwd door ATVT Sudnobudivnyi Zavod Zaliv, Kerch, Oekraïne, afgebouwd bij Damen Bergum Shipyards B.V., Bergum onder bouwnummer 9423, 4-5-2011 proefvaart vanaf Harlingen, 27-5-2011 gedoopt BEAUFORTE door Carolien de Boer (crewing manager bij

UniSea Shipping B.V.) en opgeleverd aan Beauforte C.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek, roepsein PCKN. 5.160 GT, 2.970 kW, MAK 9M25C. 16-6-2011 vertrokken van Harlingen met bestemming Portland, 18-6-2011 ETA te Portland. 2-2014 (e) in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 1-2016 thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek en Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G. 8-12-2021 (e) verkocht aan Vertom Beautranga B.V., Rotterdam, in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek en Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., 7-12-2021 (F) te Duinkerken herdoopt BEAUTRANGA. 30-7-2025 verkocht aan Shigekuro Shipping Co. S.A., Panama City, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2730), in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., 30-7-2025 herdoopt OCEAN TRANGA. (Foto: Marcel Coster, 21-4-2021, IJmuiden).

BIT WAVE, IMO 9904041 (NB-929), Chemical/Oil Products Tanker, 15-6-2021 kiel gelegd, 5-9-2021 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2019-1257, 6-1-2022 t/m 13-1-2022 proefvaart en terug te Jingjiang, 13-1-2022 geplande oplevering, 19-4-2022 opgeleverd door Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd. aan Pollux B.V., Skärhamn, thuishaven: Dordrecht, vlag: Nederland (PEPA), in beheer bij Tarbit Shipping AB, Skärhamn, Zweden. 9.896 GT, 4.500 NT, 13.821,5 DWT. 129,96 (127,20) x 21,50 x 11,40 x 8,850 meter. 4.400 kW, 750 rpm., Wärtsilä 8V31DF. 22-4-2022 vertrokken van Jingjiang naar Yeosu, Zuid-Korea, 25-4-2022 ETA te Yeosu. 3-5-2022 van Ulsan naar Singapore, 12-5-2022 ETA te Singapore. 27-6-2025 Veritas Astana B.V. ingeschreven KvK, is actief in de branche Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen. De onderneming is gevestigd op Schipperslaan 1 d te Limmen. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer 97650374. Veritas Astana B.V. is gevestigd in Limmen West in gemeente Castricum. 24-7-2025 verkocht aan Veritas Astella B.V., Limmen, thuishaven: Dordrecht, vlag: Nederland (PEPA), in beheer bij Veritas Astella AB, Donsö, Zweden en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht, 7-2025 herdoopt ASTELLA.

BIT WIND, IMO 9904053 (NB-293 19-7-2021 kiel gelegd onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2019-1258, 5-11-2021 te water gelaten, 20-3-2022 geplande oplevering, 13-12-2021 akte oprichting Castor B.V., 13-12-2021 bestuurders Sture Christer Svanström, Sture Ingemar Svanström, Knut Torkel Hermansson en Knut Anders Hermansson in functie getreden bij Castor B.V., 20-4-2022 aanvang proefvaart, 26-4-2022 te Jingjiang na proefvaart, 23-5-2022 opgeleverd aan Castor B.V., vlag: Nederland (PDDG), in beheer bij Tarbit Shipping AB, Skärhamn, Zweden. 9.896 GT, 13.823 DWT. 26-5-2022 vertrokken van Jingjiang, 1-6-2022 te Tianjin. 3-6-2022 van Tianjin naar Incheon, 5-6-2022 te Incheon. 27-6-2025 oprichtingsdatum Veritas Astana B.V., actief in de branche Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen. De onderneming is gevestigd op Schipperslaan 1 d te Limmen. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer 97650374. Veritas Astana B.V. is gevestigd in Limmen West in gemeente Castricum. 3-7-2025 verkocht aan Veritas Astana B.V., Dordrecht, in beheer bij Belgische Scheepvaartmaatschappij-Compagnie Maritime Belge (CMB N.V.), Antwerpen, Veritas Astana AB, Donsö, Zweden en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht, 6-2025 herdoopt ASTANA.

BORNRIF, IMO 9137193 (NB-273), 8-10-1996 opgeleverd door Societatea Comerciala Navol, Oltenita (150) als BORNRIF aan H. Schurink, Harlingen, roepsein PDFA, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 1.842 GT, 2.600 DWT 81,60 (78,00) x 12,50 x 5,40 x 4,250 meter., B 3.680 m3, 144 TEU, 1.500 EPK, 1. 103 kW, 6 cyl, 4 tew, 256 x 310, A.B.C. 6DZC, Anglo-Belgian Corp. N.V., Gent. 24-8-2004 gearriveerd te Harlingen voor de overdracht, 27-8-2004 verkocht aan Scotline Marine Holdings Ltd., Rochester-U.K., roepsein VQUR2, 8-2004 herdoopt SCOT EXPLORER. 10-2004 verkocht aan Scot Explorer Shipping Ltd., Rochester-U.K., in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester. 23-9-2004 vertrokken met een lading pakketten hout van Varberg met bestemming Rochester, 25-9-2004 tijdens de reis in positie 55.34.6 NB. en 06.47 OL een slagzij van 20 graden opgelopen. Door de bemanning zijn 20 pakketten overboord gezet waarna slagzij was verholpen en reis vervolgd kon worden. 28-9-2004 ETA Rochester (MHD). 2-11-2004 tijdens een reis van Engeland naar Varberg, Zweden in positie 57.30.09 NB. en 11.17 OL in aanvaring gekomen met m.s. DORTHE DALSOE, daarbij lichte schade aan voorschip opgelopen en de reis naar Varberg vervolgd. 12-1-2012 tijdens een reis van Varberg, Zweden, naar een U.K. haven in slecht weer diverse schades opgelopen. 18-1-2012 te Felixstowe. 16-11-2017 gearriveerd bij Dockside Shipfacilities B.V. te Bolnes. 11-2017 verkocht aan Explorer Ships S.A., 23-11-2017 thuishaven Monrovia, vlag Liberia, roepsein D5PH5, 11-2017 in beheer bij Sky Mare Navigation Co., Athene, 23-11-2017 herdoopt SMN EXPLORER. 24-11-2017 vertrokken naar Duinkerken. 30-8-2020 (e) verkocht aan Runner Shipping S.A., Piraeus, Griekenland, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5PH5, in beheer bij Bulkers Marine Ltd., Piraeus, Griekenland, 30-8-2020 (e) herdoopt RUNNER. 6-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2B2001).

CORAL RUBRUM, IMO 9185346 (NB-328), 16-11-1998 kiel gelegd, 18-3-1999 te water gelaten, 17-7-1999 gedoopt CORAL RUBRUM, 4-10-1999 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H116) aan Scheepvaart Mij. "Coral Rubrum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., 17-10-1999 gearriveerd te Map Ta Phut op de 1e reis, 1-11-1999 gearriveerd te Singapore. LPG/ETHYLENE gastanker, roepsein PCFM. 5.469 GT, 1.641 NT, 6.050 DWT. 107,92 (100,20) x 16,95 x 9,40 x 7,450 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 5.256 m3, 2 ladingpompen, totaal 800 ton/uur, 230 en 650 ton bunkers, verbruik 19 ton/dag, 15,5 kn. 5.712 EPK, 4.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 6S35MCE, Hudong Shipyard Diesel Engine Branch, Shanghai. 2000 verkocht aan Ocean Gas Beheer II B.V.,

Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 4-2007 verkocht aan Coral Rubrum B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 9-2010 in beheer bij Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 11-2014 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5HL2. 3-6-2024 verkocht aan Radha Holding Limited, Libreville-Gabon (TRBT4), 6-2024 herdoopt RADHA. 12-2024 verkocht aan BSM Marine LLP, vlag: Gabon, in beheer bij Radha Holding Limited, Libreville. 21-1-2025 verkocht aan Radha Holding Limited, 1-2025 vlag: Comoros (D6A3778), in beheer bij Radha Holdings Ltd., Majuro en Vertical Shipping Co., Navi Mumbai. 26-5-2025 verkocht aan CU Corp. Ltd., Comoros (D6A3778), in beheer bij Vertical Shipping Co., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt DHA 1.

DANIEL K., IMO 9198654 (NB-227), 26-3-2002 kiel gelegd, 15-10-2002 vertrokken van Rousse Shipyards JSC naar Varna, 24-10-2002 opgeleverd door Rousse Shipyards Ltd. (1006) aan Krohn & Co. Verwaltungsgesellschaft (G.m.b.H. & Co.) Hamburg, in beheer bij Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, 7-11-2002 gearriveerd te Garucha, 8-11-2002 daar vertrokken, 19-11-2002 gearriveerd te Delfzijl onder de vlag van Antigua & Barbuda, 22-11-2002 in de haven van Delfzijl gedoopt DANIEL K., 22-11-2002 vertrokken naar Antwerpen. 2003 verkocht aan K&T Holland IV C.V., Farmsum, in beheer bij Flagship Management Co. B.V., Farmsum, 7-2-2003 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBIR, 3.037 GT. 11-2014 verkocht aan Grey Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Flagship Management Co. B.V. 11-7-2016 vertrokken van Brest naar Navia, Spanje. Bij Ence te Navia 4.000 ton papierpulp geladen. 15-7-2016 om 13:30 uur aan de grond gelopen in de Eo estuary te Figueras, Spanje. 16-7-2016 bij het volgende tij met behulp van 2 sleepboten (F. JAUREGUIZAR en SERTOSA VEINTITRÉS, IMO 8101549) vlot gebracht, 01:45 uur passage van de brug te Santos op weg naar Ceuta. 16-7-2016 passage Porto naar Ceuta. 18-7-2016 ETA te Ceuta. 6-8-2016 van Ceuta naar Rotterdam. 25-7-2025 verkocht aan Trimarine M Ltd., Bahamas (C6IQ4), in beheer bij Trimpex Union Ltd., Varna, 31-7-2025 herdoopt MARIA S.



DUTCH AQUAMARINE, IMO 9191656 (NB-231), 27-4-1998 contract, 28-12-199 te water, 21-4-2000 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer (686) als DUTCH AQUAMARINE aan Secadur B.V., Dordrecht (PCHS), in beheer bij Vopak Chemical Tankers B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Broere Shipping B.V., Dordrecht. 6-2008 in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 9-10-2001 tijdens een reis van Antwerpen naar Swansea varende in het verkeersscheidingsstelsel bij Dover, aanvaring gekomen met m.s. ASH (naar Spanje, geladen met rollen staal). De ASH zonk na de aanvaring, waarbij de kapitein van het schip om het leven kwam. Na de aanvaring is de DUTCH AQUAMARINE ten anker gegaan bij Isle of Wight, te Swansea de opgelopen schade geïnspecteerd door een surveyor; geen lekkage opgelopen, 15-10-2001 vertrokken naar Tarragona voor de reparatie. 17-10-2016 te Porvoo, Finland overgedragen aan Dutch Aquamarine Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 1-8-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2751), 1-8-2025 bij een scheepswerf te Tuzla, Turkije herdoopt EDITH ESSBERGER. (Foto: R.P. van de Wetering, 9-9-2025).

DUTCH EMERALD, IMO 9191668 (NB-231), 27-4-1998 contract met Broere Shipping B.V., 24-6-2000 gedoopt DUTCH EMERALD door mevr. T. Dalhuisen-Loman (Vopak) en uitgedokt bij Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer (687), 13-7-2000 te Velsen. 27-7-2000 opgeleverd aan Seriola B.V., Dordrecht (PCIP), in beheer bij Vopak Chemical Tankers B.V., Dordrecht (PCIP). 2004 in beheer bij Broere Shipping B.V., Dordrecht. 6-2008 in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 3-11-2016

te Antwerpen overgedragen aan Dutch Emerald Tankrederij G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 25-7-2025 vanaf Södertälje te Riga. 18-8-2025 vlag: Madeira (CQ2752), 18-8-2025 te Riga herdoopt INGA ESSBERGER. Onder de Nederlandse vlag varen nog de ANNELIESE ESSBERGER, CAROLINE ESSBERGER en URSULA ESSBERGER.



DUTCH SEA, IMO 9056064 (NB-205), 11-3-1993 kiel gelegd, 23-7-1993 te water gelaten, 12-1-1994 proefvaart en opgeleverd door Slovenske Lodenice A.G., Komarno (2920) als VILM aan Deutsche Seereederei Küstenmotorschiffahrtsges.m.b.H., Rostock-Duitsland, in beheer bij F. Laeisz G.m.b.H., 2.514 GT. 1997 verkocht aan Acadian Patriot Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Marlow Navigation Co. Ltd., Limassol, 29-8-1997 herdoopt GATA BAY. 1998 verkocht aan C.V. m.s. Dutch Harbour Sea, Rotterdam, in beheer bij Rederij Wessels B.V. voor Wessels Bereederungsgesellschaft.m.b.H., 17-12-1998 herdoopt DUTCH SEA. 22-12-2003 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda. 4-2004 verkocht aan Wilson Ship Management AS, Bergen. 13-2-2005 gearriveerd te Rotterdam, overgedragen aan Caiano Shipping AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen, 14-2-2005 te Rotterdam herdoopt WILSON GDYNIA. 19-5-2010 (e) in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen en Wilson Ship Management AS, Bergen. 5-2011 (e) verkocht aan Wilson Ship Management AS, Bergen, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen en Wilson Ship Management AS, Bergen. 12-4-2014 tijdens een reis van Muuga naar Fallafoss viel bij Skerryvore op 20 mijl west van Skerryvore Lighthouse, ten zuidwesten van Tiree, de stuurmachine uit, om 10:30 uur Stornoway Coastguard geïnformeerd, Barra RNLI lifeboat stand-by, in windkracht 6 met 7 m. golfhoogte dreef naar het schip naar de kust bij toenemende windsterkte, 14-4-2014 op sleeptouw genomen door de BALDER VIKING (IMO 9199634) en naar Belfast gesleept, 15-4-2014 op 22 mijl van Belfast. 24-2-2025 geïnspecteerd te Stord, vijf tekortkomingen geconstateerd. 30-7-2025 onderweg vanaf Rotterdam naar Gdynia bij de kleine sluizen van het Noord-Oostzeekanaal te Brunsbüttel door sterke windstoten op dukdalf 46 gevaren. Door de aanvaring braken delen van de houten balken, een drijvende kraan haalde de beschadigde delen eruit. Niemand raakte gewond en er was geen watervervuiling. Ook de bulbstaven van het schip raakte beschadigd en de romp raakte ongeveer twee meter boven de waterlijn gedeukt. Ongeveer 40 ton water lekte in de voorpiek van het schip. De Duitse verkeersveiligheidsdienst BG Verkehr vaardigde een vaarverbod uit. Het schip lag afgemeerd aan de palen van het treinstation in Brunsbüttel. (Timsen). 31-7-2025 geïnspecteerd te Brunsbüttel, drie tekortkomingen geconstateerd. 3-8-2025 passage Kiel op weg naar Gdynia. (Foto: Marcel Coster, 7-5-2015, IJmuiden).

EAGLE BAY, IMO 9038488 (NB-273), koelschip, 25-3-1992 kiel gelegd, 18-7-1992 te water gelaten, 26-10-1992 (AB) opgeleverd door Shikoku Dockyard Co. Ltd., Takamatsu (865) als IVORY EAGLE aan Yashima Shipping Co. Ltd., Tokyo-Japan, 10.402 GT, 5.265 NT, 10.621 DWT, 14.935 m³, 162 TEU. 1-2003 verkocht aan Eagle Bay Shipping Company N.V., Willemstad-N.A., 1-2003 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., herdoopt EAGLE BAY, roepsein PJBL. 5-2006 en-bloc met de BUZZARD BAY, FALCON BAY en HAWK BAY verkocht met een charter voor 3 jaar bij Seatrade Groningen B.V., verkocht aan Eagle

Bay Schiffahrts G.m.b.H., in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H., Leer. 5-2006 onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein A8JH7. 2010 onder de vlag van Duitsland gebracht, roepsein DDIG2. 15-3-2012 (m) vlag: Liberia, roepsein D5BR9. 1-2014 verkocht aan Nestwood Holding Inc., Liberia, in beheer bij Baltic Reefers Ltd. en Ost-West-Handel und Schifffahrt G.m.b.H., Bremen, 11-1-2014 te St. Petersburg herdoopt BALTIC PATRIOT. 7-9-2020 (F) vlag: Bahamas, roepsein C6ET9. 17-1-2014 beheer bij Baltic Reefers Ltd. en OWH Shipmanagement G.m.b.H. 18-3-2022 beheer bij Cool Carriers AB, Stockholm. 27-6-2025 verkocht aan Buraq Shipping Co. Ltd., St. Kitts and Nevis (V4XX6), in beheer bij Cool Carriers AB, Stockholm, herdoopt KARAM.

ESPRIT, IMO 1037426, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-316, 30-6-2027 geplande oplevering als ESPRIT aan JR Shipping B.V., Harlingen.

FWN ADRIATIC, IMO 9970533 (NB-330), General Cargo Ship, 8.364 GT, 4.293 NT, 12.575 DWT, 3-2022 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 478, 3-2025 geplande oplevering, 28-8-2024 kiel gelegd, 23-5-2025 om 11:00 uur te water gelaten te Leer, assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERSTAD, 7-7-2025 vertrokken van de werf te Leer voor de proefvaarten, 9-7-2025 op de Eemshaven, 11-7-2025 (BV) opgeleverd als FWN ADRIATIC aan B.V. Firmanten FWN Adriatic, Groningen (PDME), in beheer bij Forestwave Navigation B.V., Groningen. 143,85 (140,87) x 18,00 x 10,25 x 7,680 meter. 13,5 kn. 4.484 kW, 3.300 kW., 6 cyl, 4 tew, 750 rpm., vertraagd naar 128 rpm., Wärtsilä Vaasa, Vaasa. 12-7-2025 vertrokken van de Eemshaven. 13-7-2025 te Antwerpen. 16-7-2025 in het Vijfde Havendok bij de Noordkasteelbrug te Antwerpen brak er om 11:15 uur brand uit in het laadruim met gipsplaten en voertuigen. De brand veroorzaakte aanvankelijk hevige rookontwikkeling, waardoor omwonenden werden geadviseerd hun deuren en ramen gesloten te houden, de brandweer begon met blussen vanaf de kade en er was ook een havenblusboot aanwezig. Nadat de brandweer de luiken van het schip had gesloten, nam de rook aanzienlijk af, daarna is CO2 in het ruim gebracht. De haven van Antwerpen-Brugge verzocht de scheepvaart tot uiterste voorzichtigheid in de vaarweg van het Vijfde Havendok naar het Amerikadok, van voor ligplaats 345 naar ligplaats 347. De oorzaak van de brand was nog niet bekend. (Info: Timsen).

Brand na vier dagen eindelijk geblust

De brand in het ruim van de 'FWN Adriatic' in de haven van Antwerpen is op 20 juli na vier dagen geblust. De lading vatte vlam op 16 juli rond 11:15 uur 's ochtends, terwijl stuwadoors pallets met gipsplaten en voertuigen aan het lossen waren. Direct na het uitbreken van de brand activeerde de kapitein van de 'FWN Adriatic' de noodprocedures, sloot de luiken van het schip en liet CO2 vrij in het getroffen ruim. De luiken werden op 20 juli geopend en vervolgens werd vastgesteld dat de CO2-uitstoot succesvol was. De bemanning en experts onderzoeken momenteel de omvang van de schade. Een deel van de lading is gelost op de ligplaats in het Vijfde Havendok. De exacte oorzaak van de brand is nog onbekend. Volgens exploitant ForestWave zal er een grondig onderzoek volgen. Het schip was in mei 2025 in dienst genomen en begon pas op 12 juli aan zijn eerste reis. Het lag tot 22 juli stil te Antwerpen. (Info: Timsen, 22-7-2025).

Nieuw vrachtschip hervat eerste reis rond de wereld drie weken na brand

De 'FWN Adriatic' heeft haar eerste reis hervat, drie weken nadat er op 5 augustus brand uitbrak in het ruim tijdens het laden in Antwerpen, onderweg naar Rouen, waar het schip op 8 augustus aankwam. Het onderzoek naar de oorzaak van de brand is nog gaande. Volgens de rederij bleef de schade aan het schip voornamelijk beperkt tot roetschade. De projectlading werd in Rouen geladen en voer vervolgens via Las Palmas, waar het op 14 augustus aankwam, naar de Indische Oceaan, met loshavens zoals Toamasina op 9 september, Longini op de Mayotte-archipel, Toamas op Madagaskar, Pointe des Galets op het eiland Réunion en Moroni. Vervolgens worden windturbineonderdelen geladen in drie Chinese havens voor Rostock en Wilhelmshaven. De totale reis rond de wereld zal naar verwachting vijf maanden duren. (Info: Timsen, 18-8-2025).

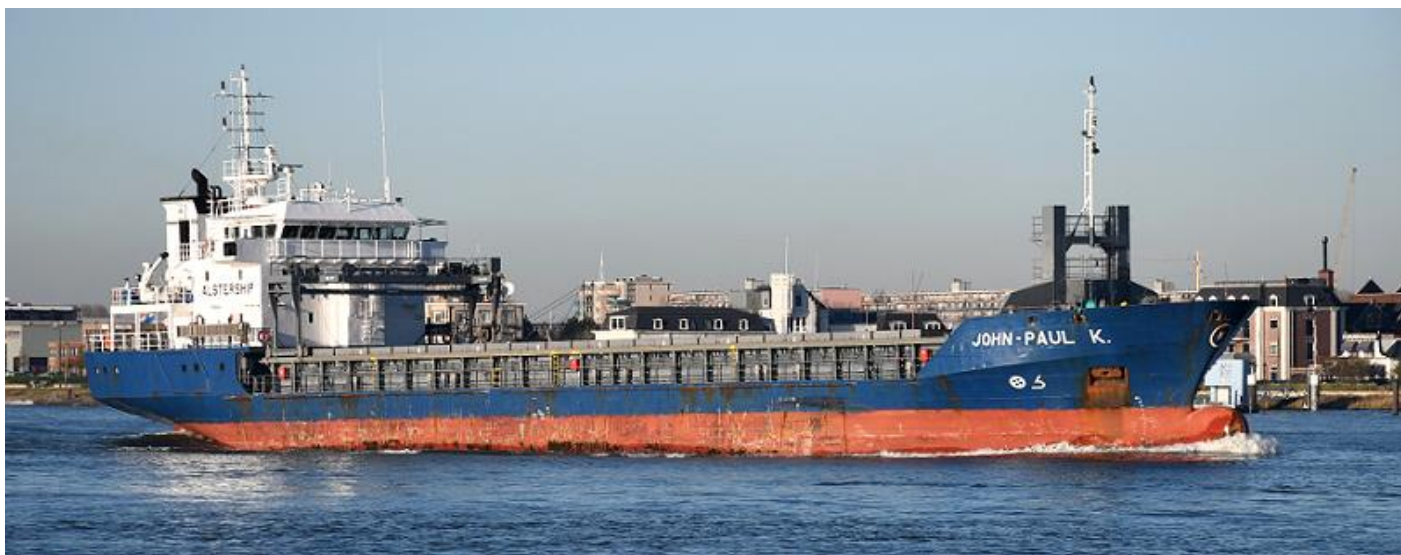
GAS PIONEER, IMO 8850918 (NB-163), 1989 opgeleverd ANNAGAS I, n.p. LPG tanker. 1992 nieuw achterschip aangebouwd, 31-7-1992 (BV) opgeleverd door Scheepsbouw Alblas B.V., Hendrik ido Ambacht (9132) als KILGAS PIONEER aan Seaglobal Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Seatrend Shipping N.V. Gastanker, Verbouwd tot gastanker (LPG) voor een charter van vijf jaar bij Kilgas Shipping (Knud I. Larsen), Kopenhagen. 1.500 GT, 1.508 DWT. 1.500 EPK, 1.103 kW, A.B.C. 6MDZC ingebouwd NE-91. 1997 herdoopt GAS PIONEER. 10-2002 (e) verkocht aan Gas Pioneer Ltd., Isle of Man. 26-4-2006 (e) verkocht aan Gas Pioneer B.V., Isle of Man, in beheer bij Unifleet B.V., Krimpen aan den IJssel. 7-2-2007 (e) in beheer bij Unifleet B.V. 24-9-2009 opgelegd te 's-Gravendeel. 15-2-2010 verkocht aan Uni-Fleet Sdn. Bhd., Port Klang-Maleisië (9MLF9), 6-2-2010 als TRADEWIND vertrokken van 's-Gravendeel naar zee met bestemming Lhok Suemave, Maleisië. 8-8-2025 verkocht voor sloop aan Alang breakers, India. 17-9-2025 ETA te Alang.



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218 - 3071LM Rotterdam

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



JOHN-PAUL K., IMO 9198642 (NB-93), 22-7-2002 te water gelaten bij Rousse Shipyard Ltd., Rousse (1005), vlag: Antigua & Barbuda, 30-9-2002 opgeleverd als JOHN-PAUL K. aan Rederij K&T Holland III C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl (PBHY), in beheer bij Flagship Management Co. B.V. voor Bereederungs-ges. Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 3.037 GT, 1.503 NT, 4.250 DWT. G 5,567 M3. 325 TEU. 13 kn. 2.367 kW, 8 cyl, 4 tew, 255 x 400, MaK 8M25, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 11-2017 verkocht aan K&T Holland CV XII, Delfzijl (PBHY), in beheer bij Flagship Management Co. B.V. 8-2025 verkocht aan Trimarine A Ltd., Varna, vlag: Bahamas (C6IQ7), in beheer bij Trimpex Union Ltd., Varna, 3-8-2025 op het Calandkanaal herdoopt ALEXANDRA S. (Foto: Riemer van Bolhuis, 16-12-2021, passage Maassluis).

KALKVIK, IMO 9341172 (NB-327), 2-2-2007 te water gelaten bij Ferus Smit Leer G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 374, zelflossend vrachtschip, 5.325 BRT, 3.840 kW, Wärtsilä 8L32, 5-3-2007 vertrokken van de werf naar Delfzijl, vlag: Nederland, roepsein PHJT, 6-3-2007 technische proefvaart, 7-3-2007 proefvaart op de Eems, 8-3-2007 opgeleverd aan Erik Thun AB, Lidköping, Zweden, thuishaven en vlag: Oslo-Noorwegen, (NIS) roepsein LACU7, in beheer bij Thunbolaget AS en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 12-3-2007 vertrokken van Delfzijl op de eerste reis. 2011 vlag: Faroe Islands. 17-1-2025 verkocht aan Bulkcargo Inc., Liberia (5LUW5), in beheer bij Anna Shipmanagement Inc., Piraeus, herdoopt IRIS I. 26-8-2025 van Eikefet naar Wilhelmshaven. 28-8-2025 bij het aanlopen van Wilhelmshaven tegen een bunker aan het buitenhoofd van de zeesluis gevaren, de boeg van het schip raakte goed beschadigd. Er ontstond slechts lichte schade aan de sluis, de zeesluis kon blijven werken. Politieonderzoek wees uit dat een bedieningsfout van de 48-jarige kapitein een motorstoring veroorzaakte, waardoor de aanvaring niet kon worden voorkomen, ondanks de assistentie van een havenloods. De waterpolitie van Wilhelmshaven startte een onderzoek.

LADY CARINA, IMO 9201827 (NB-168), 9-12-2000 gedoopt CARINA door mevr. M.G. Cerve-Pleijzier (echtgenote van één der commissarissen van de rederij) en te water gelaten, 25-1-2001 verhaald van de werf naar de kade, 29-1-2001 proefvaart en in dok, 5-2-2001 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (907) aan Carina B.V., Delfzijl (PFBV), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 4.235 GT, 2100 NT, 5.360 DWT. 348 TEU. 108,50 (102,40) x 15,92 x 7,75 x 5,870 meter. 14 kn. 2.880 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 480, M.A.K. 6M32, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 5-2-2001 vertrokken naar zee op de 1e reis. 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij C-Schepen II B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 8-9-2010 herdoopt LADY CARINA. 25-7-2025 verkocht aan Mia Holding OU, Parnu, Estland, vlag: Antigua and Barbuda (V2RH8), in beheer bij Kihnu Waterways Ltd., Ta'Xbiex, Malta, 7-2025 herdoopt MIA.

LISA ESSBERGER, IMO 9295438 (NB-231), 27-8-2004 kiel gelegd, 23-12-2004 te water gelaten, 27-4-2005 (GL) opgeleverd door INP Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1134) als CAPE ENGLE aan Cape Engle Shipping Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 18-6-2008 (e) verkocht aan UCT Engle Maritime Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement Deutschland G.m.b.H., 19-6-2008 (GL) herdoopt UCT ENGLE. 22-6-2011 (e) verkocht aan "Lisa Essberger" Tankrederij G.m.b.H. & Co. K.G., Marshall Islands, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H., Hamburg en Columbia Shipmanagement Deutschland G.m.b.H., 23-6-2011 (GL) herdoopt LISA ESSBERGER. 19-10-2012 in beheer bij John T. Essberger B.V., Dordrecht en Essberger Tankers B.V., Dordrecht, 19-10-2012 (m) thuishaven: Dordrecht, roepsein PCQE. 1-11-2016 te Antwerpen overgedragen aan Lisa Essberger Tankrederij G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.),

Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2712).



LONGROSE, IMO 9521368 (NB-185), 29-10-2011 geplande tewaterlating uitgesteld, 24-11-2011 te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0200, 1-2-2012 einde proefvaart, aanvankelijk thuishaven Rotterdam, roepsein PBUB, 8-2-2012 opgeleverd als FLINTER ROSE aan Flinter Rose N.V., Antigua & Barbuda, roepsein V2FX7, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 3.603 GT, 1.910 NT, 5.500 DWT, 101,15 (96,14) x 14,40 x 8,50 x 6,150 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-11, 11,5 kn. 20-2-2012 aanvang 1e reis. 18-4-2012 (m) vlag: Nederland, 24-4-2012 te St. Nazaire onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PBUB. 19-12-2016 de Deense reder Thorco Shipping heeft negen schepen van Flinter gekocht voor 42,78 miljoen euro, ze zijn geveild op het advocatenkantoor van Loyens & Loeff in Amsterdam. De boekwaarde van de schepen bedraagt zo'n 70 miljoen euro. De opbrengst van de veiling gaat naar de schuldeiser ING. 18-1-2017 verkocht aan Rose Shipping B.V., Rotterdam (PBUB), in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten, te IJsselmonde herdoopt ROSE. 2022 verkocht aan Longrose B.V., Groningen, 13-5-2022 in beheer bij Longship B.V., Groningen, te Ereğli, Turkije herdoopt LONGROSE. 12-7-2024 in beheer bij Longship Management B.V., Groningen. 3-8-2025 vanaf Fort de France, Martinique te Lissabon. 6-8-2025 verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 9-8-2025 vlag: Madeira (CQ2715), 9-8-2025 herdoopt CELTIC VENTURE. (Foto: Marcel Coster, 26-4-2013, IJmuiden).

LONGSTONE, IMO 9848479 (NB-321), Ro-Ro Cargo Ship, 32.936 GT, 9.880 NT, 11.900 DWT, besteld door Onorato Armatori S.r.l., later overgenomen door Siem Shipping Inc. voor dienst bij Tirreniadi Navigazione S.p.A. / Compagnia Italiana di Navigazione, 7-5-2018 kiel gelegd, 2-8-2018 te water, 14-3-2019 opgeleverd door Flensburger Schiffbau-Gesellschaft m.b.H. Co. K.G., Flensburg (776) als MARIA GRAZIA ONORATO aan SY RoRo 2 Pte. Ltd., Singapore, vlag: Malta (9HA4943), in beheer bij Compagnia Italiana di Navigazione en Tirrenia di Navigazione S.p.A. 209,79 (197,74) x 26,00 x 17,00 x 6,800 meter. 31-7-2024 in beheer bij Compagnia Italiana di Navigazione en Siem Shipping UK Ltd., Sutton, United Kingdom, in charter bij P&O Ferries voor de dienst tussen Tilbury en Zeebrugge, 7-2024 herdoopt LONGSTONE. 2-1-2025 in beheer bij P&O Ferries Holdings Ltd., Dover. 6-2025 vlag: Nederland (PDRG).

LAMMY, IMO 9467184 (NB-290), 20-6-2009 te water gelaten bij Wenling Hexing Shipbuilding, China onder bouwnummer HXC06-002, 2010 opgeleverd als LAMMY aan V.o.F. Scheepvaartbedrijf de Weerd, Harlingen, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. Roepsein PBRE, 2.856 GT. 2-4-2010 vertrokken van Zuid-Korea, 22-5-2010 gearriveerd te Skagen, 30-5-2010 eerste aankomst te Harlingen. 6-2-2022 gearriveerd te Amsterdam. 8-2-2022 verkocht aan Tomden Ship 162 G.m.b.H. & Co. K.G., 10-2-2022 (vt) thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (Madeira), roepsein CQOM, in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Wörden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, in charter bij Humber Runner Shipping Co., 10-2-2022 herdoopt HUMBER RUNNER. 2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2RH5).

MAPLE TULIP, IMO 9536997 (NB-304), vrachtschip, 28-4-2010 kiel gelegd, 12-1-2011 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K. (523) als MATSUSHIMA BAY aan Sekihyo Line Panama S.A., Panama (HPCY), in beheer bij Sekihyo Line Ltd. 21.483 GT, 10.828 NT, 33.158 DWT. 177,00 (170,00) x 28,64 x 14,35 x 10,034 meter. 5 ruimen, Grain 42.630 m³, 4 kranen van 30 ton SWL. 15,7 kn. 6.550 kW, 114 rpm., Mitsubishi 6UEC45LSE. 10-2015 vlag: Marshall Islands (V7QJ2), 28-10-2015 in beheer bij Empire Bulkers Ltd., 10-2015 herdoopt GALENE M. 15-12-2017 verkocht aan Banc of America Leasing, Marshall Islands, in beheer bij Empire Bulkers Ltd. 18-1-2023 verkocht aan Water Shipping B.V., Gorinchem (PFVO), in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, herdoopt MAPLE TULIP. 24-7-2025 verkocht aan HK Line Co. Ltd., Panama (3E8962),

7-2025 herdoopt HAPPY FOUNDER.

MARINE BLUE, IMO 1032969, Chemical/Oil Products Tanker, 4.903 GT, 2.465 NT, 7.990 DWT, 22-7-2025 opgeleverd door Zhejiang Shenzhou Sunshine Heavy Industry Co. Ltd. (SZ23086) als MARINE BLUE aan Blue Tankers Pte. Ltd., Singapore (9VAB7), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore (VITOL). 11 kn. 3.260 EPK, 2.400 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 mm x 320 mm, 900 rpm., vertraagd naar 297 rpm., Yanmar 6EY22AW, Yanmar Power Technology Co. Ltd., Amagasak.

MARINE HERO, IMO 1090648, Chemical/Oil Products Tanker, 4.903 GT, 7.990 DWT, 16-1-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ZHEJIANG SHENZHOU SUNSHINE SZ23087, 20-5-2026 geplande oplevering als MARINE HERO aan V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore (VITOL).



MARJAN, IMO 7636987 (NB-288), 19-10-1977 opgeleverd door Van Goor's Scheepswerf & Machinefabriek B.V., Monnickendam (663) als MARJAN aan H. Buitenwerf, Haren, in bevrachting bij Wagenborg Scheepvaart B.V., Delfzijl. Roepsein PFWW. 999 BRT. 1983 thuishaven: Groningen. 15-1-1986 (MHD) verkocht aan Scheepvaartmaatschappij Daan B.V., Rotterdam. 17-1-1986 (MHD) verkocht aan Alecto Chartering & Trading B.V., Rotterdam, roepsein PCKL, 1986 herdoopt ALECTO. 1-6-1988 (MHD) verkocht aan Leandros Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein P3XG2, in beheer bij Capelle Chartering en Trading B.V., Capelle aan den IJssel. 29-9-1989 verkocht aan Pieter Ketting, Groningen, roepsein PFTR, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, 1989 herdoopt MARGRIET. 1993 verkocht aan Rederij Margriet, Groningen, Groningen, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 1996 verkocht aan Bio Produkt AS, Florø-Noorwegen, roepsein LIMC. 1997 verkocht aan Stabben Junior A/S, Kristiansund-Noorwegen, in beheer bij Martin Stabben, herdoopt STABBEN JUNIOR. 1999 vlag: Barbados. 15-7-2004 verkocht aan Moen og Stein Shipping A/S, Steinsdalen, vlag: Noorwegen, herdoopt TRINE CHARLOTTE. 2010 verkocht aan Seaworks A/S, Trondheim-Noorwegen, roepsein LMRY, in beheer bij Geir Hokland AS. 6-2017 verkocht aan Trine Charlotte AS, Trondheim-Noorwegen, roepsein LMRY, in beheer bij Geir Hokland AS. 1.114 GT, 1.570 DWT. 29-11-2018 verkocht aan Petrocon Overseas Inc., Moldavië, roepsein ER2727, in beheer bij Charlesfort Oceanways S.A., 11-2018 herdoopt NIKOLAOS SKOUFAS. 2-2019 in beheer bij Kinesis Maritime Co., Athene. 19-9-2019 in beheer bij Lion LLC, Novorossiysk en 6-11-2020 in beheer bij Golden Bay Shipping Co. S.A. 3-2021 in beheer bij Lion LLC, Novorossiysk. 4-12-2021 in beheer bij Bahacan International Ltd., Nassau. 6-12-2021 (F) vlag: Guyana, roepsein 8RCZ1 (VALS). 3-2022 herdoopt DORO. 5-2022 vlag: Tanzania. 5-2024 herdoopt AMJA JT. (Foto: Tomas, 20-4-2008, Brevik).

MERWEDELTA, IMO 9195901 (NB-229), casco gebouwd bij Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati onder bouwnummer 963, 5-1-2001 gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot VALIANT NADER, 6-1-2001 van Delfzijl naar Damen Shipyards B.V., Hoogezand voor afbouw onder bouwnummer 756, 29-3-2001 van Damen Shipyards B.V. naar doklocatie te Delfzijl, 2-4-2001 uitdokken en proefvaart, 3-4-2001 proefvaart, 7-4-2001 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd als MERWEDELTA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Merwedelta", Rotterdam, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. voor Rederij C. Kornet &

Zonen B.V. 2.999 GT, 5.050 DWT. 2007 verkocht aan Retting Group OY AB, Mariehamn-Finland, 10-2007 herdoopt SWEGARD. 10-2014 verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. 'Lindloh', vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GP8, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 18-10-2014 vanaf Rochefort gearriveerd bij van Brink Rotterdam (Damen Shiprepair Rotterdam B.V.) in de Eemhaven te Pernis, 20-10-2014 in dok 2, 21-10-2014 herdoopt ELENA. 21-10-2014 uit dok en naar steiger 7. 25-10-2014 naar de Parkkade te Rotterdam. 30-10-2014 vertrokken naar Algeciras, Spanje, 5-11-2014 ETA te Algeciras. 10-2016 vlag: Cyprus (5PBL4). 18-10-2016 te Delfzijl herdoopt ELENA L. 19-10-2016 van Delfzijl naar Duinkerken, 21-10-2016 ETA te Duinkerken. 22-10-2016 van Duinkerken naar Kotka. 7-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2IE8).

MILO (NB-329), Aluminium loodstender, 1-2023 besteld, gebouwd door Next Generation Shipyards (NGS 41) voor het Nederlandse Loodswezen (PBHZ), 14-5-2025 te water gelaten, 5-2025 proefvaarten vanuit Lauwersoog, 4-7-2025 opgeleverd als MILO aan het Loodswezen Materieel B.V., Rotterdam (PBHZ). 73 GT, 21 NT, 22,80 x 5,80 x 2,30 x 1,170 meter, 28 kn. 2.396 EPK, 1.764 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 128 x 157, 2.100 rpm., M.A.N., MAN Truck & Bus A.G., Nürnberg NE-5-1-2024, 2 Waterjet propulsor Solid LB (water-open), 1.149 rpm.

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-328), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Alle zware brandstof werd uit de binnentanks naar het dek verplaatst

Op 16 juli hebben de bemanningen van T&T Salvage alle zware stookolie uit de 'MSC BALTIC III' verwijderd en naar het dek van het schip gebracht. De bergers hebben dagelijks brandstof weggepompt en in totaal ongeveer 1300 kubieke meter zware olie verwijderd. De resterende brandstof moest drie dagen lang worden verhit tot 60 tot 70 graden Celsius voordat deze kon worden weggepompt. Hoewel het verwijderen van de zware stookolie een belangrijke stap voorwaarts betekende, waarschuwen functionarissen dat er nog veel werk aan de winkel is. De zware stookolie vertegenwoordigde ongeveer 70% van alle brandstof aan boord. 70 ton hydraulische olie, smeerolie en brandstof in de ketelruimte moesten nog worden verwijderd. Van de 472 containers op het schip zijn er 255 verwijderd, waardoor er nog 217 aan boord zijn. De berging ondervond problemen met enkele containers, waaronder een lading linzen, die met water waren gevuld en nu te zwaar waren voor de kraan. De complexe operatie wordt door verschillende instanties gemonitord. De focus ligt nu op het verwijderen van de resterende olie en het aanpak. (Timsen, 18-7-2025).

333 containers en de meeste brandstof verwijderd

De Canadese kustwacht heeft een mijlpaal bereikt in de bergingsoperatie van de 'MSC BALTIC III'. Het grootste deel van de olie is uit de interne tanks verwijderd en bijna driekwart van de containers is gelost. Brandstof was en bleef de grootste zorg voor het schip. Het weer en de gronding veroorzaakten scheuren in de romp en het schip lekte kleine hoeveelheden olie, met enkele teerballen langs de kustlijn. Er was 1.600 ton zware stookolie en gasolie aan boord als brandstof en ongeveer 475 containers, waarvan meer dan de helft leeg was. In totaal waren er 333 containers gelost tot en met augustus 2019, terwijl er nog 142 containers op het schip aanwezig waren. Nu de brandstoftanks grotendeels leeg waren, lag de focus nu op de ongeveer 10% resterende olie aan boord. De kustwacht beschouwde de resterende stookolie als even belangrijk, omdat deze, mocht deze lekken, nog steeds aanzienlijke milieuschade zou kunnen veroorzaken. Er zijn geen plannen aangekondigd voor het wrak. (Timsen, 20-8-2025).

NOVA ZEELANDIA, IMO 8514784 (NB-296), 1986 opgeleverd door Kitanihon, Hachinohe (208) als MASHU MARU aan Hokushin Senpaku Kaisha K. Ltd., Japan. 4.440 BRT, 5.508 DWT. 1988 verkocht aan Vale Venus Co. S.A., Panama, in beheer bij Hokushin Senpaku Kaisha K. Ltd., Tokyo, 1988 herdoopt MASHU REEFER. 6-1992 verkocht aan Zeereiderij Holland Limburg B.V., Rotterdam, vlag: Bahamas (C6LA7), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, herdoopt NOVA ZEELANDIA. 1997 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Groningen (PCCZ). 5-6-2002 onder de vlag van de Nederlandse Antillen gebracht, thuishaven: Willemstad-N.A. (PJHA). 10-10-2010 vlag: Curaçao. 22-12-2018 gearriveerd te Klaipeda.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

<https://www.maritiemdenhelder.eu/>



29-1-2019 (v) verkocht aan Nova Shipping LCC, Kaliningrad-Rusland (UBSR2), in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V., Groningen. 15-7-2022 verkocht aan Nova Shipping Co. N.V., Curaçao, vlag: Bahamas (C6FT4), in beheer bij Greensea N.V., Curaçao en Seatrade Groningen B.V., Groningen. 16-4-2025 verkocht aan Dahmon Marine Co. Ltd., Majuro, vlag: St. Kitts and Nevis (V4TS6), herdoopt ALMAJD. (Foto: Nico Kemps, 3-4-2006).

OLIVIJN, IMO 1110101, General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 3.800 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, het casco is onderweg vanaf China naar Werkendam voor de afbouw, 1-2026 geplande oplevering door Holland Shipyards B.V. als OLIVIJN aan De Bock Maritiem B.V., Alkmaar.

OOSTERSINGEL, IMO 9195743 (NB-255), 24-6-1998 kiel gelegd, casco gebouwd door Daewoo-Mangalia H.I. S.A., Mangalia (1033), 5-11-2000 te water, 16-5-2001 opgeleverd door B.V. Scheepswerf Damen Bergum, Bergum (9344) als OOSTERSINGEL aan C.V. Scheepvaartonderneming "Oostersingel", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V., Haren. Brandmerk 6847 Z G 2001, roepsein PBCE. 2.545 GT, 1.460 NT, 3.850 DWT. G 5.250 m³. 193 TEU. 13 kn. 2.067 EPK, 1.520 kW, MAK 8M20, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 1-2003 vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJBQ. 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij Oostersingel, Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten en Hermann Buss G.m.b.H. & Cie., Leer. 22-3-2005 verkocht aan Hermann Lohmann Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Helas", Haren/Ems, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, in beheer bij Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, herdoopt HELAS. 19-2-2019 verkocht aan Karl Meyer Shipping International G.m.b.H. & Co. K.G., thuishaven en vlag: Stade-Duitsland, roepsein DCEA2, in beheer bij Karl Meyer Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Wischhafen, Duitsland, 25-2-2019 herdoopt SVEALAND. 5-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2IE9).

P&O NEDLLOYD NELSON, IMO 9236212 (NB-289), 15-6-2001 kiel gelegd, 3-12-2001 te water gelaten, 6-2002 opgeleverd door Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd. als HANSA NORDBURG aan Schifffahrts-Gesellschaft "Hansa Nordburg" m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Leonhardt & Blumberg Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 10-6-2002 herdoopt P&O NEDLLOYD NELSON. 26-4-2004 te Singapore uit charter bij P&O Nedlloyd, 4-5-2004 herdoopt CAP AZUL. 5-2004 verkocht aan Schifffahrts-Gesellschaft "Baltrum" m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia, in beheer bij Leonhardt & Blumberg Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 9-2017 verkocht aan OKEE Ship Three G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia, in beheer bij OKEE Maritime G.m.b.H., Hamburg, 9-2017 herdoopt OKEE ALBA. 10-5-2021 verkocht aan Onda Shipping Pte. Ltd., Panama (3FPK6), in beheer bij Dalian Zhida Ship Management Co. Ltd., Dalian, Liaoning, China, 5-2021 herdoopt A MAKOTO. 2021 verkocht aan Minsheng Yanghong (Tianjin) Shipping Leasing Co. Ltd., Panama (3FPK6), in beheer bij Dalian Zhida Ship Management Co. Ltd., Dalian, Liaoning, China en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 17-12-2021 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., 12-2021 herdoopt MSC MAKOTO II.

Detentie te Vizhinjam

De juridische problemen voor de MSC bleven voortduren in India. Het Hooggerechtshof in Kerala bleef de kant van de eisers kiezen en legde beslag op MSC-schepen zoals de MSC PALERMO en de MSC MAKOTO II als onderpand voor het groeiende aantal claims na het zinken van de MSC ELSA 3. Tweemaal heeft de rechtbank

bevolen dat de schepen in de haven van Vizhinjam werden vastgehouden in afwachting van een borgstelling door MSC.

Op 14 augustus vond de laatste rechtszitting plaats, nadat zes afzonderlijke claims van de Admiraliteit waren ingediend. Volgens de processtukken beweerden de aanklachten dat visnetten, staalkabels en ander vismateriaal verstrikt waren geraakt in het afval van de 'MSC ELSA 3'. De rechtbank vaardigde een voorlopige voorziening uit om de 'MSC MAKOTO II' in de haven van Vizhinjam aan te houden in afwachting van een borgstelling. Vier Indiase vissers hadden tegelijkertijd claims ingediend bij het Hooggerechtshof voor schade aan hun vissersvaartuigen. Volgens de individuele claims die bij de rechtbank waren ingediend, verklaarden de vier personen dat hun vaartuigen schade hadden opgelopen door onder water drijvend afval na het zinken van de 'MSC ELSA 3'. Ze verklaarden ook dat er afval in hun visnetten was verstrikt, wat ernstige schade had veroorzaakt. Ze omvatten ook claims voor verloren metalen kettingen, touwen en ander visgerei. De claims waren getimed op de aankomst van de 'MSC PALERMO' in Vizhinjam. Ze eisten de arrestatie van het schip totdat hun claims door de rechtbank zouden worden behandeld. Het Hooggerechtshof stelde de eisers in het gelijk en beval op 12 augustus de aanhouding van het schip in de haven. De vertegenwoordigers van het bedrijf konden een borg stellen voor de claims. Het schip werd vrijgegeven en hervatte zijn reis op 13 augustus. De 'MSC MAKOTO II' verliet Vizhinjam op 16 augustus op weg naar Haldia met een verwachte aankomsttijd van 20 augustus.

Dit waren echter de vierde en vijfde keer dat de rechtbank een MSC-schip aanhield vanwege claims. In juni werd de 'MSC Polo II' kortstondig aangehouden vanwege een claim van de Cashew Board, en vier dagen later werd ook de 'MSC Manasa F' aangehouden. Beide keren kon het bedrijf borg stellen voor de vrijgave van de schepen.

De 'MSC AKITETA II' is in beslag genomen in verband met de claim van \$1 miljard die de staat heeft ingediend. MSC heeft geen borg gesteld voor de vrijgave van het schip, dat oorspronkelijk op 8 juli in beslag werd genomen. Het schip lag tot 16 augustus nog steeds in de haven van Vizhinjam, met weinig kans op vrijgave op korte termijn. (Timsen, 20-8-2025). 7-9-2025 vertrokken naar Haldia, India.



PETRA, IMO 9195729 (NB-327) casco gebouwd door Daewoo-Mangalia H.I. S.A., Mangalia (1014), 29-12-2000 (officieel) opgeleverd te Harlingen door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (368) aan Petra Schiffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A. en Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 17-1-2001 proefvaart vanaf Harlingen, 18-1-2001 proefvaart, 1-2-2001 proefvaart. 12-2006 tijdens een reis van Antwerpen naar Workington problemen met de besturing opgelopen, 12-12-2006 gearriveerd te Falmouth achter de sleepboot ANGLIAN EXPRESS voor inspectie en reparatie. 24-8-2010 verkocht aan Faversham Ships Ltd., U.K., 8-2010 herdoopt VEDETTE. 9-2019 verkocht aan NOR Baltic Bulk AS, thuishaven en vlag: Peel-Isle of Man, in beheer bij COG Offshore AS, Karmsund en T. Kolstad Eiendom AS, Bodø, Noorwegen, herdoopt BALTIC MOON. 18-9-2019 vertrokken van Kiel naar Nakskov geladen met limestone. 19-9-2019 aan de grond gelopen in Nakskov Fjord. 22-9-2019 na een deel van de lading te hebben gelost, met behulp van 2 sleepboten vlot gebracht en naar Nakskov gevaren. 18-4-2024 verkocht aan Baltsea Sapphire Shipping Ltd., 5-2024 vlag: Liberia (5LPG7), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, 5-2024 herdoopt RIX SAPPHIRE. 14-4-2025 bij het aanlopen te Port Sutton Bridge aan de grond gelopen in positie 52.50.57.32 NB en 000.12.47.53 OL. 15-4-2025 vlot gebracht en begonnen de lading bulkzand uit Esbjerg te lossen. 16-4-2025 aangehouden te Port Sutton Bridge met 16 gebreken, waarvan er twee werden aangemerkt als ernstig en grondgebonden (brandveiligheid en noodsystemen). 24-4-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Rostock, 27-4-2025 te Rostock. 7-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZI6). (Foto: Teun van der Zee, 30-7-2003).

POLARIS, IMO 6421581 (NB-246) 10-11-1964 opgeleverd door Jadewerft G.m.b.H., Wilhelmshaven (96) als ELLEN MAHLER aan Käthe & Heinrich Mahler, Hamburg-B.R.D. 12-1964 verkocht aan Käthe Mahler, Flensburg-B.D.R., in beheer bij Brink & Wölffel G.m.b.H., Flensburg. 1965 verkocht aan Reederei I.K. Blase,

Loga-B.R.D., 1965 herdoopt CONGER. 1973 verkocht aan A.K. Boerma, Groningen, in bevrachting bij N.V. E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiekantoor, herdoopt POLARIS. 1-6-1977 verkocht aan Farouk Rassem Wazzi Moukahal & Ahmad Hassan Zeido, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut, herdoopt RABUNION X. 1985 verkocht aan Rabunion Maritime Agency, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut. 1992 verkocht aan Farouk Moukahal, Beirut-Libanon, in beheer bij Union Commercial Co., Beirut. 1994 verkocht aan Saidoun M. Shipping Co. S.a.r.L., Beirut-Libanon, in beheer bij Rassem Trading Co. Ltd., Beirut, 1994 herdoopt BEYTOUTH II. 1994 verkocht aan Saidoun M. Shipping Co. SARL, Beirut-Libanon, in beheer bij Rassem Shipping Agency, herdoopt LADY K. 1998 herdoopt NATACHA J. 23-9-2002 in beheer bij Rabunion Maritime Co., Beirut. 6-9-2004 verkocht aan El Bessat, Beirut, vlag: Noord Korea, herdoopt ASALAH II. 9-5-2005 (e) verkocht aan K. Hijazi, Amman, vlag: Noord Korea. 24-3-2008 vlag: Sierra Leone. 2008 verkocht, 17-11-2008 vlag: Moldavië. 29-6-2009 (e) vlag: Noord Korea, in beheer bij Hassan Gas, Sharjah, 26-6-2009 (e) herdoopt BASSANT. 12-2010 verkocht aan Aljehani Shipping & Sons Est., Aqaba, vlag: Noord Korea, in beheer bij Coral Technical Services, Amman. 5-2-2015 in beheer bij Al Jerf Shipping LLC. 10-2016 vlag: onbekend. 5-2018 verkocht aan onbekende koper, 5-2018 vlag: Tanzania, 5-2018 herdoopt AL HASAN. 4-2025 verkocht aan Silk Road Shipping Lines Ltd., Majuro MH, Marshall Islands, vlag: Honduras, 4-2025 herdoopt MASTURAH.



RYNSTROOM, 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., Filippijnen (DUMO), herdoopt EAGA RAPID TRADER. 2004 herdoopt CAPE HOPE 888. 7-2023 nog geregistreerd als "In Service". 17-4-2024 verkocht aan Alliance Select Foods, Filippijnen. 4-6-2024 aanvang van de sloop. (Foto BRAHMAN EXPRESS: Airfoto Malacca/Teun van der Zee).

SEABREEZE, IMO 9115987 (NB-237), 15-4-1995 opgeleverd door Peters IJsselmeer B.V., Kampen (439) als SEABREEZE aan Rederij Seabreeze C.V., Delfzijl, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon, Delfzijl. Roepsein PHKK. 1.966 BRT. 9-3-1999 aan de grond gelopen in de Westbuitenhaven van Terneuzen, bij hoog water door sleepboten vlot gebracht. 2004 verkocht aan V.R. Leasing A.G. Eschborn, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij BWK Schiffinvest G.m.b.H. & C. K.G., Duisburg, 13-11-2004 gearriveerd bij Niestern Sander B.V., Delfzijl, in beheer bij Rhein, Maas und Seeschiffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort, te Delfzijl herdoopt RMS BEECK. Roepsein V2OX9. 7-12-2004 vertrokken van Delfzijl naar Hamburg. 2012 in beheer bij Rhenus

Maritime Services G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort. 24-7-2008 uitvarend op de Nieuwe Waterweg in aanvaring gekomen met de bulkcarrier MOUNT RAINIER, het voorschip liep daarbij enkele deuken op. 2009 (e) verkocht aan BWK Schiffinvest G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "RMS Beeck", Antigua & Barbuda, in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort. 2015 verkocht aan Ronja Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Juru Agentura Forsa UAB, Klaipeda, 10-2-2015 (GL) aan de Parkkade te Rotterdam herdoopt ANJA. 26-5-2017 (e) verkocht aan Irving Management Ltd., Klaipeda, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BSY4, in beheer bij Juru Agentura Forsa UAB, Klaipeda. 19-7-2025 verkocht aan Monika G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda (V2IF6), in beheer bij TAS Transatlantische Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, herdoopt MONIKA.

SEATRADE CURACAO, IMO 1032438 (NB-328), Container Ship, 1.800 TEU, 18.761 GT, 23.900 DWT, 1800 TEU, 1-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY 238, 6-1-2025 kiel gelegd, 18-4-2025 te water gelaten, 31-8-2025 geplande oplevering Curaçao Shipping Co. N.V., Marshall Islands, 6-8-2025 gedoopt SEATRADE CURACAO, 10-8-2025 op proefvaart, 11-8-2025 t/m 14-8-2025 proefvaart, 5-9-2025 opgeleverd aan Curaçao Shipping Co. N.V., Liberia (5LXD4), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen. 6-9-2025 vertrokken van Shidao, China naar Taicang onder de naam CHIQUITA FARMER.

SEATRADE PANAMA, IMO 1032426 (NB-328), Container Ship, 1.800 TEU, 18.761 GT, 8.268 NT, 24.410 DWT, 1800 TEU, 1-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY 237, 11-12-2024 kiel gelegd, 20-4-2025 te water gelaten, 31-7-2024 geplande oplevering aan Panama Shipping Co. N.V., Marshall Islands, 6-8-2025 opgeleverd door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. als SEATRADE PANAMA aan Panama Shipping Co. N.V., vlag: Liberia (5LXD3), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen. 6-8-2025 herdoopt CHIQUITA HORIZON door Melissa Buitenwerf (dochter van dhr. Yntze Buitenwerf, CEO Seatrade). 18.7 kn. 16.033 EPK., 11.800 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 99 rpm., MAN B&W, Dalian Marine Diesel Co. Ltd., Dalian. 7-8-2025 van Shidao, China naar Puerto Quetzal, Guatemala, 1-9-2025 ETA te Puerto Quetzal.



SIEGEDIJK, IMO 9349447 (NB-273), 6-7-2006 contract, aanvankelijk WESERDIJK, vlag: Cyprus, 21-5-2008 kiel gelegd, 18-6-2009 te water gelaten bij Penglai Bohai Shipyard Co. Ltd., Penglai, Shandong Province onder bouwnummer PBZ04-38A, 6-9-2009 de naam gewijzigd in SIEGEDIJK, 21-7-2010 overgedragen als SIEGEDIJK aan Siegedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. Roepsein PCBC, 6.668 GT, 3.625 NT, 9.640,19 DWT. 132 TEU. 3.840 kW, Caterpillar 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-08. 6-7-2020 Scheepvaartonderneming m.s. "Siegedijk" B.V., failliet verklaard. 3-7-2020 is C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk handelend onder de naam C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk door de rechtbank in staat van faillissement verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F 20 121. C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk heeft als activiteit(-en) zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart, geen sleepvaart). Er waren geen werknemers werkzaam. 6-7-2020 het faillissement uitgesproken van Beheermaatschappij ms Siegedijk B.V. te Groningen. Het insolventienummer is F.18/20/122. 25-8-2020 (MT) gearriveerd op het ankergebied van Tuzla. 9-9-2020 (e) verkocht aan Catturi Shipping & Trading Inc., 11-9-2020 (M) vlag Panama, roepsein HOQI, in beheer bij Akaylar Deniz Nakliyat Sanayi ve Ticaret AS, Istanbul, 11-9-2020 (FM) herdoopt DENIZ AKAY. 7-2025 vlag: Barbados (8PZX2). (Foto: Jan van Oost, 20-1-2019).

SILA, IMO 8520991 (NB-236), 7-12-1985 (BV) opgeleverd door Hakata Zosen (0317) als JENFREE aan Continent Mar. S.A., Panama, agent: Kotoku Kaiun K.K., Hakata. 2.880 BRT, 1.508 NRT, 3.911 DWT. 254 TEU. 1988 herdoopt WASPADA. 1992 herdoopt SAIGON MERMAID. 1993 herdoopt MEKONG MERMAID.

1994 herdoopt TRICOLOR BAY. 1996 herdoopt MEKONG EXPLORER. 2002 herdoopt PROTESILAUS. 7-2007 verkocht aan Sila Maritime N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd Sti., Istanbul, 20-8-2007 (e) herdoopt SILA, roepsein PJXA, 2.880 GT, 1.508 NT, 3.911 DWT, 91,40 (84,00) x 15,20 x 7,01 x 5,750 meter, 2.450 EPK, 1.803 kW, MaK. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 15-1-2013 (e) verkocht aan Ali Shipping Ltd., Moldavië, roepsein ERTB, in beheer bij Info Market SRL, Constanta, Roemenië, te İskenderun, Turkije herdoopt ALI S. 15-2-2016 verkocht aan Five Flowers Trading FZCO, Togo (5VDY2), in beheer bij Intertek Maritime Middle East LLC, Dubai. 8-2025 vlag: Comoros (D6A4059).

SPIRIT OF RESOLUTION, IMO 9139127 (NB-316), 14-8-1996 kiel gelegd, 5-1-1997 te water gelaten, 2-1997 opgeleverd door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (199) als PASADENA. 1998 verkocht aan Harren & Partner Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Pasadena", Willemstad-N.A., roepsein PJQF, in beheer bij Pacifica Shipping (1985) Ltd., Lyttelton, 7-7-1998 in dienst en herdoopt SPIRIT OF RESOLUTION. 27-9-2004 thuishaven: Lyttelton, vlag: New Zealand. 3-2012 in beheer bij Reef Shipping Ltd., Auckland. 3-2012 vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2FX4. 2-11-2012 in beheer bij Reef Shipping Ltd., Auckland en Tranz Pacific Ship Management Ltd., Auckland, 2-11-2012 (GL) herdoopt REEF NAURU II. 4-3-2013 (GL) herdoopt MANA. 18-10-2017 (e) verkocht aan Matson Antigua Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Tranz Pacific Ship Management Ltd., Auckland. 5-4-2019 (e) verkocht aan Dalya H Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Oras Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, 17-6-2019 gearriveerd te Tuzla, 2019 te Tuzla herdoopt DALYA H. 10-3-2023 in beheer bij HDR Denizcilik Nakliyat. 20-3-2024 verkocht aan İHH İnsan Hak ve Hürriyetleri İnsani Yardım Vakfı, Istanbul (IHH Humanitarian Relief Foundation, Fatih / İstanbul), vlag: Guinea-Bissau (J5AO2), in beheer bij Gri Denizcilik Sanayi ve Ticaret AS, Istanbul, herdoopt ANADOLU. 17-7-2025 verkocht aan Navi Shipping & Trading Co., Istanbul, vlag: St. Kitts and Nevis (V4YL6), 7-2025 herdoopt YUSUF BEY.



TANJA, IMO 8603547 (NB-207), 31-8-1984 kiel gelegd, 17-11-1986 te water gelaten als KÄTE, 20-12-1986 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (977) aan Partenreederei m.s. "Containerships II", Hamburg (Helmut Funck). 22-12-1986 herdoopt CONTAINERSHIPS II. 20-4-1990 herdoopt in KAETE. 1996 verkocht aan Tomcat Shipping Co. Ltd., Limassol (Navcon Shipmanagement Co. Ltd.), 16-9-1996 herdoopt KATE. 1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Tanja", Heerenveen, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda B.V., 16-12-1996 herdoopt TANJA. 3.801 GT, 2.050 NT, 4.065 DWT, 103,51 (96,60) x 16,24 x 8,01 x 5,639 meter, 341 TEU, 2.220 EPK, 1.633 kW, 8 cyl, 4 tew, Wärtsilä 8R32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa, 14 kn. 2-2006 verkocht aan Rederi AB Lillgaard, Rotterdam, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda B.V. 15-7-2014 verkocht aan Sea Explorer Maritime S.A., Panama, roepsein 3EFD2, in beheer bij White Star Shipmanagement Inc., Constanta, 15-7-2014 (GL) herdoopt SEA EXPLORER. 3-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4TE6). (Foto: Marcel Coster, 19-06-2013 Klaipeda).

THEODORA (3), IMO 9005338 (NB-248), aanvankelijk in aanbouw als STELLA WEGA, 9-3-1991 gedoopt THEODORA door mevr. L. v.d. Poel-Splunter en te water gelaten, 12-4-1991 opgeleverd (BV) door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (658) aan Scheepvaartmaatschappij Castor B.V., Rotterdam (PHYG), in beheer bij Rederij Theodora B.V. 4.098 BRT, 1.460 NRT, 6.616 DWT. 110,60 (104,29) x (17,00) x 9,36 x 7,050 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 9 ladingtanks, 5.138 m3, 3 ladingpompen, totaal 930 ton/uur, 380 ton bunkers, verbruik 13,2 ton/dag, 14,5 mijl. 3.569 EPK, 2.625 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 2001 verkocht aan Bulgersteyn B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 6-4-2004 op weg naar

het Kieler Kanaal bij de monding van de Elbe in aanvaring gekomen met de Duitse BJORN M. (bouwjaar 1955, 328 BRT), na een korte reparatie de reis voortgezet, 7-4-2004 vertrokken van Brunsbüttel naar Malmö, 7-4-2004 de BJORN M. arriveerde te Hamburg met schade aan o.a. de brug. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Dordrecht en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht. 11-4-2018 (mt) te Rönning (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 8-2018 verkocht aan Asphalt Shipping Lines Inc., Chandigarh, India, vlag: Panama (3FZQ3), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 8-2018 herdoopt GLOBAL ASPHALT. 23-8-2018 van Rönning, Zweden naar Sharjah, 15-9-2018 ETA te Sharjah. 26-8-2018 passage Dover, 10.9 kn. 27-2-2024 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 8-2025 vlag: Aruba (P4Z72), herdoopt AVENGER BOB.

UAL TRANSPORTER, IMO 9429352, Landing Craft, 4.562 GT, 7.520 DWT, 15-9-2007 opgeleverd als DANUM 68 aan Shin Yang Shipping Sdn. Bhd., Malaysië. 15-3-2008 in beheer bij Shinline Sdn. Bhd. 28-10-2020 in beheer bij Sea Swift Pty. Ltd. en Shinline Sdn. Bhd. 10-2020 verkocht aan Sea Swift International Services Pte Ltd, Singapore, 10-2020 herdoopt KARRATHA BAY. 26-6-2021 in beheer bij Sea Swift Pty. Ltd. 28-6-2022 verkocht aan P.T. Temas Tbk., 6-2022 vlag: Indonesië. 7-2022 herdoopt DAYAK MAS. 5-5-2025 verkocht aan Hawk Shipping B.V., Capelle a/d IJssel, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2674), in beheer bij Universal Africa Lines N.V., Capelle a/d IJssel en Nescos Shipping B.V., Hoogeveen, 5-2025 herdoopt UAL TRANSPORTER.



VEENDAM, IMO 9102992 (NB-297), 20-9-1994 kiel gelegd, 23-6-1995 te water, 23-4-1996 opgeleverd door Fincantieri-Cant. Nav. Italiani S.p.A. (Breda), Venetië (5954) aan Wind Surf Ltd., Nassau-Bahamas, roepsein C6NL6, in beheer bij Holland America Line Westours Inc. 55.451 GT, 26.945 NT, 6.604 DWT, 219,21 (185,00) x 30,83 x 19,13 x 7,716 meter, 1.629 passagiers. 20 kn. 23.492 EPK, 17.280 kW, 2 x V12 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 12ZAV40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triëst en 23.492 EPK, 17.280 kW, 3 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAV40S, Fincantieri-Cant. Nav. Italiana S.p.A. (Grandi Motori), Triëst, totaal 46.983 PK, 34.560 kW, dieselelektrisch, gekoppeld aan 2 elektromotoren, totaal 32.628 APK, 24.000 kW. 25-5-1996 op de eerste reis. 10-1-2006 verkocht aan HAL Nederland N.V., Rotterdam. 10-1-2006 op de Bahamas van vlag verwisseld, van Bahamas naar de Nederlandse vlag, roepsein PHEO, thuishaven: Rotterdam. 2012 in beheer bij Holland America Line N.V. 14-4-2020 en 21-4-2020 te Port Everglades. 21-4-2020 van Port Everglades naar Gibraltar, 5-5-2020 ETA te Gibraltar op weg naar het Verre Oosten, 21-5-2020 ETA te Cape Town. 27-5-2020 ten anker Cape Town. 12-6-2020 van Kochi, India. 30-6-2020 op Singapore Anchorage. 7-2020 en-block met MAASDAM verkocht voor overdacht in augustus 2020. 3-7-2020 passage Singapore Strait naar Cyprus, 17-7-2020 ETA te Suez. 7-2020 op Limassol Anchorage. 28-7-2020 op Moni Anchorage, Cyprus. 7-8-2020 te Piraeus en stil gelegd. 12-8-2020 (e) verkocht aan Mediterranean Dream Inc., Bermuda (ZCEZ7), in beheer bij Optimum Shipmanagement Services S.A., Piraeus, herdoopt AEGEAN MAJESTY. 12-11-2020 (e) in de vaart. 27-12-2021 verhaald te Aigio, Griekenland en stil gelegd. 5-2024 in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol. 8-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2B2008). (Foto: Marcel Coster, 30-7-2014, IJmuiden).

VERA, IMO 8815293 (NB-304), 22-12-1986 kiel gelegd, 17-10-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (967) als ANGELA JÜRGENS aan K.G. Schifffahrtsges.

Klaus Jürgens m.s. "Angela Jürgens" m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 9-1-1997 (GL) herdoopt INISHOWEN. 1998 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gera", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., roepsein PHBN, 2-11-1998 herdoopt GERA. 9-1-2002 herdoopt ARFELL. 24-2-2003 herdoopt GERA. 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera H", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 18-12-2003 herdoopt VERA. 2006 verkocht aan Tetra Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, in beheer bij Atlas Gemi Isletmeciligi Ltd., Istanbul, 24-3-2006 (GL) herdoopt MARTI PRIDE. 26-3-2006 vertrokken van de Eemhaven naar Antwerpen. 8-8-2008 (e) verkocht aan Ahmad King Inc., Georgië, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous, 26-8-2008 (e) herdoopt PRINCESS SIRA. 6-2011 herdoopt MONTASER M., vlag: Georgië, roepsein 4LFS2. 2011 verkocht aan Lulu Shipping Co. S.A., Tripoli. 17-2-2012 (e) verkocht aan Nour Shipping Co. S.A., Majuro, 21-2-2012 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM390, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous. 2014 herdoopt TAKNIS. 6-2014 (e) verkocht aan Taknis Shipping Co. Ltd., Zanzibar-Tanzania, in beheer bij Arados Bureau for Sea Services, Alexandria, Egypte. 12-2014 verkocht aan Amazigh Shipping Co. Ltd., 12-2014 vlag: Palau, roepsein T8A2074, in beheer bij Pilin Ship Management Ltd., Alexandria, Egypte, 12-2014 herdoopt AMAZICH S1. 11-2018 verkocht aan NS Pride Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama, roepsein 3EXP6, in beheer bij Transadria S.A., herdoopt NS PRIDE. 23-3-2019 van Ancona naar Agios Nikolaos te Viotia, Griekenland, 25-3-2019 op 3 mijl west van Rio-Antirion bridge (Charilaos Trikoupisbrug over de Golf van Korinthe), problemen met de machine, door de sleepboot PROTEAS (IMO 8811273) naar Patras, Griekenland gebracht, 25-3-2019 te Patras. 3-10-2019 in beheer bij Aldis Shipmanagement S.A., Thessaloniki en NS Pride Shipholding Ltd., Tirana, Albanië. 2-2023 vlag: Belize (V3NY).

NS PRIDE aan de grond ten westen van Antirrio

Op de ochtend van 21 november 2024 werden de havenautoriteiten van Patras en Rio geïnformeerd over de stranding van de 'NS Pride', met tien bemanningsleden aan boord, allen Albanese staatsburgers, 0,8 zeemijl ten westen van de haven van Antirrio in de Golf van Patras. Onmiddellijk werd het lokale noodplan in werking gesteld en werd de sleepboot 'Amazon' ingezet, evenals een patrouillevoertuig, dat ter plaatse bleef voor eventuele assistentie totdat de weersomstandigheden verbeterden. Het schip was geladen onderweg van de haven van Thisvi in de Golf van Korinthe naar Valletta. Er werden geen gewonden, geen wateroverlast en geen vervuiling gemeld. De 1e Havenafdeling van Rio van de Centrale Havenautoriteit van Patras, die het vooronderzoek uitvoerde, verbood het schip uit te varen en de overlegging van een certificaat van klassebehoud door het toezichthoudende classificatiebureau. Op 22 november lag het schip nog steeds stil in positie 38.20 NB en 021.45 OL. (Timsen, 22-11-2024).

NS PRIDE naar Patras na aan de grond te zijn gelopen

Op 23 november voer de 'NS Pride' veilig naar de ankerplaats van de haven van Patras, vergezeld door de sleepboot 'Amazon'. Er werd geen vervuiling van de zee waargenomen. De Centrale Havenautoriteit van Patras, die het vooronderzoek uitvoert, verbood het schip te varen totdat het classificatiebureau een klassecertificaat had overgelegd. (Timsen, 25-11-2024).

Schip liep lichte schade op voor de kust van Chornomorsk

De NS Pride liep lichte schade op toen het op 31 augustus 2025 een onbekend explosief raakte nabij de haven van Chornomorsk. Er was geen lading aan boord ten tijde van de explosie. De bemanning van het schip bleef ongedeerd en het schip zette zijn weg voort naar de haven van Sulina. Er werden meerdere explosies gemeld als gevolg van de botsing, die waarschijnlijk werden veroorzaakt door een niet-ontploft onbemand luchtvaartuig (UAV) dat tijdens de eerdere aanval op de haven door Oekraïense elektronische oorlogsvoering was neergehaald. Buiten de haven dreven meerdere neergehaalde UAV's op het wateroppervlak, die mogelijk zeemijnen in het gebied hebben laten vallen tijdens de eerdere aanval. Chornomorsk was 's nachts het doelwit geweest van een zware aanval door Russische drones, en een deel van de regio zat zonder elektriciteit vanwege aanvallen op energiefaciliteiten. (Timsen, 1-9-2025).

WILHELMINE ESSBERGER, IMO 9295440 (NB-321), 24-12-2004 kiel gelegd, 8-4-2005 te water gelaten, 28-7-2005 (GL) opgeleverd door INP Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (H1135) als CAPE ELLIS aan Cape Ellis Shipping Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 4-7-2008 (e) verkocht aan UCT Ellis Maritime Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., 8-7-2008 herdoopt UCT ELLIS. 2011 verkocht aan "Wilhelmine Essberger" Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Majuro-Marshall Islands, roepsein V7IP5, in beheer bij John T. Essberger B.V., Dordrecht en Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H., Hamburg, 16-5-2011 herdoopt WILHELMINE ESSBERGER. 20-7-2012 gearriveerd te Rotterdam, 24-7-2012 onder de Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCAS, in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht. 9-11-2016 te Antwerpen overgedragen aan Wilhelmine Essberger Tankreederei G.m.b.H. & Co. K.G., Dordrecht, in beheer bij Essberger Tankers (John T. Essberger B.V.), Dordrecht. 31-12-2016 het kantoor te Dordrecht gesloten, in beheer bij John T. Essberger G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2713).

ZEUS, IMO 9190212 (NB-308), 5-2-2000 te water gelaten, 1-4-2000 verhaald van Westerbroek naar Delfzijl, 3-4-2000 werfproefvaart, 4-4-2000 technische proefvaart, 6-4-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit

B.V., Westerbroek (323) als ZEUS aan Rederij Gebr. Waker/m.s. Zeus, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Gebr. Hilco en Jan Cornelis Waker, Delfzijl. 6-4-2000 vertrokken naar Vlissingen. 7-4-2000 gearriveerd te Vlissingen om kolen te laden voor Luleå, Zweden. 10-3-2006 vertrokken van Kotka naar Vlissingen. 12-3-2006 in het Nord-Ostsee-Kanal bij Neuwittenbek aan de grond gelopen, na ruim 1 uur op eigen kracht vlot gebracht, te Brunsbüttel geïnspecteerd. 1-9-2007 in beheer bij Flinter Shipping B.V., Rotterdam. 4-2008 verkocht aan BBS Bulk VI KS, Delfzijl, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Rotterdam. 9-2015 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen en Carisbrooke Shipping B.V., Zwijndrecht. 1-2017 Nederlandse vlag, thuishaven Schoonhoven, roepsein PCIK, in beheer bij Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven, 19-1-2017 (v) herdoopt LONGNES. 24-1-2017 (mt) laden te Aughinish, Ierland. 19-2-2018 (vt) te Sibenik herdoopt MANISA KRISTIN. 2023 verkocht aan TTS Denizcilik A.S., 29-7-2023 (F) vlag: Palau, roepsein T8A4424, in beheer bij Aga Teknik Denizcilik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Turkije, 29-7-2023 (F) op de rede van Tanger herdoopt KRISTIN. 20-9-2023 verkocht aan Russian Container Company JSC, St. Petersburg-Rusland, roepsein UBJZ8, 20-9-2023 herdoopt RCC STARGAZER. 24-6-2025 in beheer bij Arctic Shipping LLC, Moskou, 6-2025 herdoopt STARGAZER.



Lichtschip No. 12 NOORD-HINDER, foto: Jan Plug, 11-8-2025, aankomst te IJmuiden met de sleepboot ALBATROS voor deelname aan Sail2025 te Amsterdam.

Vuurschepen / Lichtschepen

Als kustverlichting werd niet alleen gebruik gemaakt van vuurtorens, maar ook van schepen. Zo'n schip wordt een lichtschip genoemd. Een lichtschip werd vroeger op zee gebruikt op plaatsen waar de bouw van een vuurtoren niet mogelijk was, maar waar het wel gevaarlijk was voor de scheepvaart, omdat er ondieptes zijn. Een paar bekende namen zijn lichtschip Texel en het lichtschip Noord-Hinder. In Nederland is geen lichtschip meer in werking, op de plaats waar het lichtschip Goeree heeft gelegen, ter hoogte van Ouddorp in zee, staat nu een lichtplatform waarop een helikopter kan landen. Het lichtschip is in Engeland ontstaan. In Engeland werd het eerste lichtschip ooit uitgelegd in de monding van Thames uitgelegd in 1731. In 1814 werd het eerste lichtschip uitgelegd in Nederland. Dit was bij het Vlie en de naam van het schip was Schuytezend. Dit schip heeft waarschijnlijk dienst gedaan tot 1824. Het eerste lichtschip, dat speciaal als lichtschip gebouwd was, werd op 16 november 1858 uitgelegd bij de Noordhinderbank met de naam Noord-Hinder. In 1881 werden de lichtschepen Terschellingerbank en Schouwenbank uitgelegd. In 1890 en 1891 werden de schepen Haaks en Maas uitgelegd. In 1930 werd lichtschip Maas weer binnengehaald en in 1934 werd ook Schouwenbank binnengehaald. In 1940 toen de oorlog begon werden de drie schepen die nog wel op zee lagen ook binnengehaald. Bij het binnengaan van Terschellingerbank waren de bemanningsleden verdwenen, ze waren aan boord gestapt van andere schepen. De meeste bemanningsleden van de Terschellingerbank gingen naar Nederland, maar ook een aantal ging naar Engeland. Na de oorlog werden de lichtschepen weer uitgelegd. De eerste die werd uitgelegd was lichtschip Goeree in februari 1946, daarna lichtschip Texel in maart 1947 op de plaats van lichtschip Haaks, daarna Terschellingerbank in december 1948 en tot slot in januari 1954 lichtschip Noord-Hinder. Na de oorlog zijn nog drie nieuwe lichtschepen gebouwd. De schepen nummer 10, 11 en 12. Lichtschip no.10 werd in 1952 uitgelegd, no.11 was daar in 1953 klaar voor, deze zijn beiden gebouwd op Rijkswerf Willemsoord in Den Helder. Schip no.12 was in 1963 klaar om uitgelegd te worden, deze is gebouwd op scheepswerf de Waal te Zaltbommel. Het eerste lichtschip dat werd binnengehaald was Goeree op 14 september 1971, omdat lichtplatform Goeree in gebruik genomen werd. In 1975 is ook lichtschip Terschellingerbank binnengehaald. De schepen no.10, no.11 en no.12 werden in de periode 1976 tot 1983 geautomatiseerd, waarna deze schepen zonder bemanning, afwisselend op de positie Noord-Hinder en Texel lagen. Tijdens een zware storm op 1 oktober 1991 sloeg het schip Texel no.11 dat op positie Texel lag, los. Na mislukte pogingen om bemanning op het schip te krijgen, strandde het schip vroeg in de morgen op 2 oktober op de Hondsbossche Zeewering bij Petten. Bergers zagen het niet zitten het schip los te krijgen en besloten het

ter plekke te slopen. De stichting Nautische Monumenten uit Den Helder zag kans om de toren op het schip te redden. De toren staat nu op Rijkswerf Willemsoord in Den Helder. Het gestrande schip werd nog voor korte tijd vervangen door het lichtschip Texel no.10. In februari 1992 werd het schip binnengehaald en vervangen door een grote boei. Het schip Texel no.10 licht nu in de haven van Rijkswerf Willemsoord in Den Helder. Het aantal lichtschepen was terug gebracht tot twee. Lichtschip Noord-Hinder no.12 en lichtschip Texel no.10 als reserve. Op 21 maart 1994 werd het laatste lichtschip no.12 binnengehaald en vervangen door een grote boei, lichtschip Noord-Hinder no.12 ligt nu in de haven van Hellevoetsluis. (Bron: nederlandsevuurtorens.nl).

De laatste vijf lichtschepen:

m.s. LICHTSCHIP No 8.

Gebouwd 1923, J. & A. van der Schuyt, Papendrecht

1923 opgeleverd als LICHTSCHIP No 8 aan het Nederlandse Loodswezen.

8-1923 tot 4-9-1939 in dienst als Lichtschip MAAS.

195- de machines verwijderd. 19-- tot 19-5-1953 als Lichtschip GOEREE. 19-5-

1953 vervangen door LICHTSCHIP No 11.

1971 station Goeree vervangen door een lichteiland, geplaatst door de CHALLENGER I van Heerema.

n.p. LICHTSCHIP No 9.

Gebouwd 1933, Rijkswerf Willemsoord, Den Helder, 1933 opgeleverd als LICHTSCHIP 9 A 823 aan Kon. Marine, in beheer bij Het Loodswezen. In dienst als lichtschip TERSCHELLINGERBANK - A 823. 26-6-1979 verkocht aan H. Doedee, Walsoorden. (Foto: L. Meylof, 2-5-1981, Walsoorden).



n.p. LICHTSCHIP No 10.

Gebouwd 1953, Rijkswerf Willemsoord, Den Helder. 500 ton waterverplaatsing. 45,50 x 7,92 x . x 2,920 meter. Bemanning: 11 man. 11-8-1951 te water gelaten, 30-9-1952 opgeleverd als LICHTSCHIP No 10 aan het Nederlandse Loodswezen. 30-9-1952 t/m 1971 op station Texel. 1971 tot 1976 naar station ten noorden van het eiland Terschelling als lichtschip "TERSCHELLINGERBANK". 1976 tot 1977 geautomatiseerd bij Sleephelling Maatschappij, Scheveningen. 1977 op station "TEXEL". 1992 uit dienst, verbouwd museum-schip. Ligplaats: Museumhaven Willemsoord, Den Helder. 19-12-2008 in eigendom overgedragen door Rijkswaterstaat en de gemeente Den Helder aan de Stichting Historie der Kustverlichting. (Foto: Teun van der Zee, 9-5-2018, Den Helder).

n.p. LICHTSCHIP No 11

Gebouwd 1953, Rijkswerf Willemsoord, Den Helder

11-8-1951 te water gelaten, 1953 opgeleverd als LICHTSCHIP No 11 A 834 aan het Nederlandse Loodswezen.

1953 in dienst als Lichtschip "Terschellingerbank" 19-5-1953 verving LICHTSCHIP No 8 tot 14-9-1971 op station Goeree als Lichtschip "Goeree".



15-9-1971 op station Texel. 9-1979 tot 11-1983 op station Noord Hinder als Lichtschip "NOORD HINDER". 1981-1982 uit de vaart en geautomatiseerd. 7-1988 ter hoogte van Vlieland op station met het opschrift "VI.center". 16-11-1988 op station Texel als lichtschip "TEXEL". 1-10-1991 tijdens een storm brak de ankerketting en raakte op drift, gestand bij Petten op de Hondsbossche Zeewering, alle bruikbare materialen van boord gehaald en ter plaatste gesloopt door Van Eijk sloopwerken B.V., Den Haag. De stalen toren is geplaatst achter de "Medemblikker Loodsen", tussen "Gebouw 66" en het "Reddingsmuseum" te Den Helder. (Foto: Teun van der Zee, 7-10-1991, Petten).



Na Sail2024 de "Noordhinder" met de sleepboten JAÏRA G en MORRA (achter) bij aankomst t.h.v. Hoek van Holland, foto: Jan Plug, 25-8-2025.



n.p. LICHTSCHIP No 12

Gebouwd 1963, N.V. Scheepswerf De Waal, Zaltbommel. 23-5-1963 gedoopt LICHTSCHIP 12, 29-5-1963 van Zaltbommel naar Hellevoetsluis gesleept, daar de 25 meter hoge masten geplaatst, 26-6-1963 van Hellevoetsluis naar Vlissingen gesleept, 24-7-1963 opgeleverd aan het Loodswezen Nederland.

In de periode van 1963 tot 1981 had het LICHTSCHIP 12 een bemanning aan boord. Deze bestond uit een gezagvoerder, een stuurman, een scheepswerktuigkundige, een kok en een 8-tal bemanningsleden die dienst deden als matroos, motordrijver en lichtwachter. 1981 bij Scheepswerf Hoogenraad & Kuyt te Scheveningen verbouwd, nieuwe motoren geplaatst en geautomatiseerd. 1981 tot 9-1983 onbemand station Noord Hinder 9-1983 t/m 8-1987 op station Texel. 8-1987 t/m 1-1992 op station Noord Hinder. 1-1992 t/m 5-1992 op station Texel. 5-1992 t/m 20-3-1994 onbemand op station Noord Hinder. 21-3-1994 als laatste Nederlandse lichtschip van station en opgelegd te Hellevoetsluis. (Foto: Teun van der Zee, 17-8-2024, Hellevoetsluis).



De 'FURIE' kwam in aanvaring met het Peruaanse zeilopleidingsschip 'BAP UNIÓN I' (MMMSI: 760105000) op weg naar de SAIL Amsterdam. Op 20 augustus 2025 lag de 'FURIE' in de sluis van IJmuiden. De 'FURIE',

bekend van de televisieserie “Hollands Glorie” in de jaren 70, ontsnapte met lichte schade. De sleepboot lag afgemeerd naast een Fins zeilschip. Toen de sluisdeuren opengingen, gooide een Fins schip los en de boeg van de sleepboot werd in de verkeerde richting gedraaid, tegen de stuurboordboeg van de STS, die gesleept werd. De schade bleef beperkt en de beschadigde plank is vervangen, zodat het schip tijdens de SAIL mee kon varen naar Amsterdam. (Timsen. Foto's: Jan Plug, resp. 19-8-2025 en 20-8-2025, Sail2025).



A.R.A. LIBERTAD, MMSI 701000001, foto: Jan Plug, 14-8-2025, IJmuiden na vertrek van Amsterdam. Het Argentijnse schoolschip meerde op 10 augustus af aan Passagiersterminal te Amsterdam. Vier dagen lang was het schip gratis toegankelijk voor het publiek. Een voorproefje op SAIL2025 dat plaats vond van 20 tot 24 augustus. De A.R.A. LIBERTAD (Spaans voor “vrijheid”) is het vlaggenschip van de Argentijnse marine en fungeert sinds 1963 als opleidingsfregat voor toekomstige marineofficieren. Jaarlijks varen tientallen cadetten, de zogeheten guardiamarinas, de wereld over om hun kennis in praktijk te brengen. Navigatie, leiderschap, samenwerking: aan boord worden theorie en karakter getest op volle zee.

13-11-1953 besteld, 11-12-1953 kiel gelegd bij Río Santiago Shipyard, Buenos Aires Province, 30-5-1956 te water gelaten, 28-5-1963 In dienst gesteld als LIBERTAD bij de marine van Argentinië (LOLD). 3.765 ton. 103,70 (91,70) x 14,31 x . x 6,600 meter. 960 kW, 2 x MAN B&W diesels.



Aankomst van de CHRISTIAN RADICH te IJmuiden, foto: Jan Plug, 19-8-2025



De sleepboten NOORDPOOL en HENDRIK SR. assisteren bij Sail out te Amsterdam het opleidingsschip BAP UNIÓN van de Peruaanse Marine, foto; Jan Plug, 24-8-2025. Een viermaster met een stalen romp, gebouwd tussen 2012 en 2015 door Shipyard Marine Industrial Services of Peru. De B.A.P. Unión is het grootste zeilschip van Latijns-Amerika. Naast zijn primaire rol als trainingsschip voor officieren en cadetten, fungeert de bark UNIÓN ook als een zeilende ambassadeur, die de rijke cultuur en het erfgoed van Peru over de hele wereld promoot.

Sfeerplaat van de sleepboot ELBE en het zusterschip SEAWOLF (ex CLYDE), foto; Jan Plug, 19-8-2025.





WEC Lines

WEC Lines heeft beide diensten vernieuwd om kortere transittijden en vaste dag- en tijdige vertrekken te garanderen. De strategisch ontworpen diensten omvatten belangrijke havens; de NWC Portugal (NWC PT) dienst omvat Rotterdam, Moerdijk, Antwerpen, Vigo, Leixões, Setúbal en Montoir, terwijl de NWC Canarische Eilanden (NWC CAI) dienst Hamburg, Thamesport, Moerdijk, Bilbao, Vigo, Leixões, Las Palmas, Santa Cruz en Sines omvat.

De verbeterde NWC Canarische Eilanden-dienst zal worden geëxploiteerd met drie schepen van 868 TEU in een rotatie van 21 dagen, die op donderdag aankomt in Las Palmas, Gran Canaria en op vrijdag in Santa Cruz de Tenerife met regelmatige overslag naar Puerto de Rosario en Arrecife. In de vaste roulatie is een nieuwe aanloop naar Hamburg opgenomen, waardoor een transittijd van 5 dagen ex Leixões of een transittijd van 8 tot 9 dagen ex Canarische Eilanden mogelijk is, en ex Hamburg naar Bilbao, Leixões en Canarische Eilanden in respectievelijk 6, 9 en 12-13 dagen.'

Een nieuwe wekelijkse dienst, tussen Ierland, België en Frankrijk, zal worden uitgevoerd door een schip van 868 TEU in een vaste rotatie van 7 dagen, dat op donderdag uit Zeebrugge vertrekt en op zondag in Dublin aankomt, waardoor klanten een verhoogd niveau van flexibiliteit en efficiëntie krijgen, zoals snelle levering aan het einde van de mijl.

Dublin zal nu drie keer per week worden aangedaan, omdat het ook een aanloophaven is in de bestaande Spaanse en Portugese diensten. Over het algemeen zal de toewijding van WEC Lines aan het Ierse Zee-netwerk zorgen voor een eersteklas service aan haar klanten.

Zoals Roger Megann, Managing Director WEC Lines UK, opmerkte: "WEC Lines is al meer dan 30 jaar actief op de Ierse markt vanuit Portugal. In 2024 lanceerden we een speciale Bilbao-oproep om Dublin te verbinden en verdere verbindingen van en naar het binnenland van Spanje en de Canarische Eilanden te vergemakkelijken.

Megann voegt eraan toe: "In 2025 zal deze nieuwe dienst die Dublin met Zeebrugge verbindt, van start gaan en zal ook ons bereik uitbreiden naar het omliggende Europese achterland, wat de toewijding van WEC Lines aan Ierland verder aantoont naarmate we het bredere netwerk uitbreiden dat ons bereik uiteindelijk zal uitbreiden naar de Baltische staten en daarbuiten, terwijl we onze markten van Portugal blijven ontwikkelen, Spanje, Marokko en Oost-Afrika. (Bron: WEC Lines, 8-2025. Foto: Teun van der Zee, 2-7-2011).

9150080 WEC BOUMEESTER	5.941 GT	Container Ship 1997	Portugal (MAR) (PMD)
9326940 WEC CORNEILLE	9.962 GT	Container Ship 2005	Portugal (MAR) (PMD)
9315018 WEC DE HOOGH	11.662 GT	Container Ship 2005	Cyprus (CYP)
9326964 WEC FRANS HALS	9.990 GT	Container Ship 2005	Portugal (MAR) (PMD)
9354416 WEC JAN STEEN	9.962 GT	Container Ship 2007	Portugal (MAR) (PMD)
9134153 WEC MAJORELLE	6.362 GT	Container Ship 1996	Cyprus (CYP)
9354363 WEC MONDRIAAN	9.981 GT	Container Ship 2006	Portugal (MAR) (PMD)
9365984 WEC VAN EYCK	7.702 GT	Container Ship 2009	Cyprus (CYP)
9246566 WEC VAN GOGH	9.991 GT	Container Ship 2004	Cyprus (CYP)
9315006 WEC VAN RIJN	11.662 GT	Container Ship 2005	Cyprus (CYP)
9287792 WEC VAN RUYSDAEL	7.852 GT	Container Ship 2004	Portugal (MAR) (PMD)
9237371 WEC VERMEER	9.981 GT	Container Ship 2001	Cyprus (CYP)



Bunkermarkt transparanter en efficiënter met de komst van de mass flow meter

Vanaf 1 januari 2026 gelden er nieuwe regels voor het leveren van brandstoffen aan schepen in de havens van Rotterdam en Antwerpen-Brugge. Alle bunkerschepen die residuale destillaten en biobrandstoffen leveren, zijn vanaf die datum verplicht om gebruik te maken van een mass flow meter (MFM). Dit geavanceerde meetsysteem zorgt voor een nauwkeurige registratie van de geleverde hoeveelheid brandstof en draagt bij aan een transparanter, efficiënter en betrouwbaarder bunkerproces.



Bunkeren van MSC schip. Vanaf 2026 worden mass flow meters verplicht voor bunkerschepen.

“Met de invoering van het MFM-systeem zetten we samen met Port of Antwerp-Bruges een gezamenlijke stap richting een toekomstbestendige bunkerindustrie en een verdere professionalisering”, zegt René de Vries, de (Rijks)havenmeester van Rotterdam. “We roepen alle betrokken partijen dan ook op om zich, als zij dit nog niet gedaan hebben, tijdig kennis te nemen van de voordelen die een mass flow meter biedt, zoals een nauwkeurige meting en grote tijdswinst bij het bunkeren.”

De aankondiging is overigens niet nieuw: al eind 2023 stond de datum van 1 januari 2026 vast voor de nieuwe regels voor bunkerschepen. De havenautoriteiten waren zich ervan bewust dat deze maatregel een grote impact heeft op de bunkermarkt. Door te kiezen voor 1 januari 2026 kregen de verschillende bedrijven in de bunkerketen voldoende tijd om zich aan te passen aan de maatregel.

Handhaving, certificering en rol bunkersurveyor

Voor het leveren van residuale destillaten en biobrandstoffen blijft een geldige bunkervergunning verplicht. De havenautoriteiten voeren regelmatig controles uit om te controleren of de regels worden nageleefd. Deze inspecties kunnen zowel gepland als onaangekondigd plaatsvinden.

Daarnaast is het belangrijk dat het MFM-systeem vóór 1 januari 2026 gecertificeerd is en wordt aangemeld bij de Havenmeester. Het niet naleven van deze verplichting kan leiden tot sancties, zoals boetes of zelfs intrekking van de bunkervergunning. Voor bedrijven die met een bunkerlichter werken, is het van belang om alle documentatie tijdig op orde te hebben.

Ook met de introductie van het MFM-systeem blijft de rol van een deskundige en erkende bunkersurveyor essentieel. De havenautoriteiten adviseren dan ook om samen te werken met surveyors die ervaring hebben met het gebruik van een Mass flow meter, om zo de kwaliteit en betrouwbaarheid van het bunkerproces te waarborgen. Lees hier meer over bunkeren in de haven van Rotterdam. (Bron en foto Bunkeren van MSC schip: Port of Rotterdam, 7 augustus 2025. Foto DA-VINCI: Teun van der Zee, 8-6-2014).



De installatie van de circa 20 kilometer lange offshore-pijpleiding van CO₂-transport en -opslagproject Porthos is afgerond. De leiding zal afgevangen CO₂ transporteren van de Rotterdamse havenindustrie naar opslagreservoirs onder de Noordzee.

Dit voorjaar werd het begin van de offshore leiding onder de zeevering doorgetrokken naar land. Dit was de start van het leggen van de offshore leiding richting het platform. Het is een 20 kilometer lang traject over de bodem van de Noordzee, van het compressorstation op de Maasvlakte naar platform P18-a boven de uitgeputte gasvelden. Hierin wordt de CO₂ permanent en veilig opgeslagen, ruim drie kilometer onder de zeebodem. Op een schip werden de pijpen aan elkaar gelast en op de zeebodem neergelaten.

(Bron en afbeelding: Port of Rotterdam, 14 augustus 2025).

Onderzoek naar ruimtetekort in de Rotterdamse haven

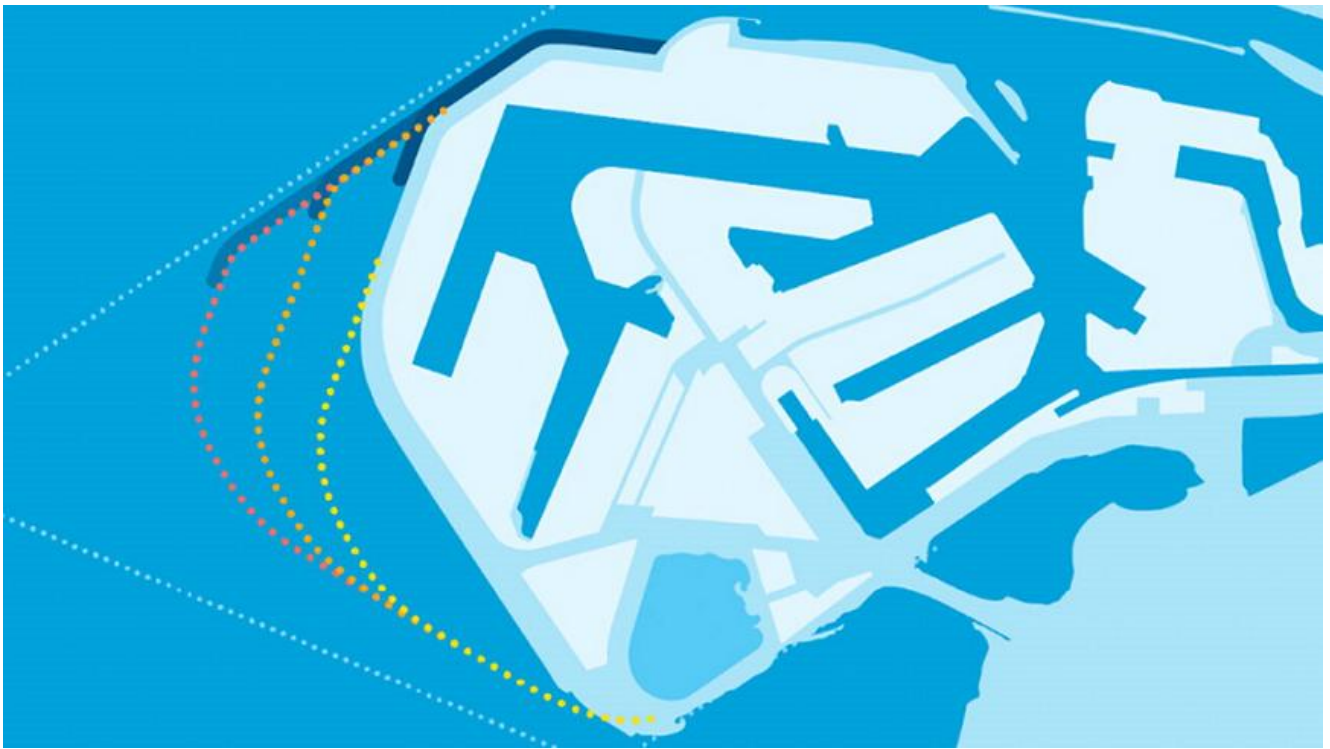
Ruimte is erg schaars in Nederland, en dat geldt zeker ook voor de Rotterdamse haven. Er zijn maar weinig locaties die direct aan zee liggen, waar je met grote zeeschepen kunt afmeren en die geschikt zijn voor allerlei soorten industrie. Op dit moment wordt gestudeerd op de vraag of er een ruimtetekort ontstaat in de haven, hoe groot dit dan is en wat daarvoor de oplossingen zijn. Het ruimtetekort lijkt vooral te ontstaan door de energie- en grondstoffentransitie. Een van de oplossingen kan uitbreiding van de haven zijn. Tegelijkertijd wordt ook een impuls voor de leefomgeving onderzocht.

Het onderzoek naar het ruimtetekort en oplossingen daarvoor is onderdeel van 'NOVEX Rotterdamse Haven'. Dat is een programma waarin ministeries, provincie, gemeenten, DCMR en Havenbedrijf Rotterdam samenwerken om de ruimtelijke vraagstukken in de regio aan te pakken.

Op dit moment is niet zeker dat er in de toekomst een ruimtetekort zal zijn, maar wel dat de kans daarop reëel is. Er kan de komende jaren op verschillende redenen sprake zijn van een structureel en/of tijdelijk ruimtetekort:

- * voor de energie- en grondstoffentransitie is veel extra ruimte nodig;
- * de vraag naar ruimte en het aanbod ervan sluiten in de tijd mogelijk niet op elkaar aan;
- * de ruimte die beschikbaar is sluit niet altijd aan op de ruimte die nodig is (grootte van kavels, ligging, aansluiting op infrastructuur etc.).

Rijk, regio en Havenbedrijf kijken naar drie oplossingsrichtingen voor het ruimtevraagstuk. De eerste is de intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik in het bestaande havengebied. De tweede is het benutten van bedrijventerreinen in de regio. De derde is het onderzoeken van een mogelijke zeewaartse uitbreiding van de haven.



Het zogenoemde Bestuurlijk Overleg NOVEX heeft besloten om toe te werken naar een zogenoemde startbeslissing door het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van november 2025. Dit is dan de start van een verkenning van de oplossingsrichtingen in een formele procedure, waarbij nut, noodzaak en impact op de omgeving worden onderzocht. Daarbij is op voorhand al nadrukkelijk afgesproken dat een versterking van de leefomgeving deel uitmaakt van de verkenning.

Dat onderzoek gaat ongeveer twee jaar duren en gaat conform de formele procedures die daarvoor zijn. Daarmee zijn degelijk onderzoek, transparantie, de rol van belanghebbenden en zorgvuldige besluitvorming geborgd.

Om een beeld te krijgen hoe zo'n uitbreiding van de haven eruit zou kunnen zien en waar je bij de aanleg tegenaan loopt, is de afgelopen tijd al wel een eerste technische verkenning gedaan. Er zijn drie varianten bedacht waarbij de Maasvlakte aan de westkant wordt uitgebreid met 380 tot bijna 1000 ha. Deze mogelijke zeewaartse uitbreiding is daarmee aanzienlijk kleiner dan de eerder in zee aangelegde Maasvlaktes. (Bron en afbeelding: Port of Rotterdam, 22 augustus 2025).



<https://maasmondmaritime.com/nl/home/>



Wereldhavendagen en Stena Line

De Wereldhavendagen verwelkomt Stena Line als eerste nieuwe partner voor de 48ste editie van het

evenement. Stena Line grijpt deze gelegenheid aan om zich tijdens de Wereldhavendagen te presenteren als aantrekkelijke werkgever en leider op het gebied van duurzame scheepvaart. Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in de recente vernieuwing van de Stena Britannica en Stena Hollandica, waarmee de ferrymaatschappij via innovatie en modernisatie inspeelt op veranderende behoeften van reizigers.

Deze samenwerking introduceert een nieuwe vorm van partnerschap, die bedrijven meer mogelijkheid biedt om zich zichtbaar te profileren tijdens de Wereldhavendagen. Naast de hoofdsponsors en -partners Port of Rotterdam, Gemeente Rotterdam en de Koninklijke Marine, kunnen bedrijven als Stena Line daarmee een prominentere rol spelen tijdens het evenement.

Sabine Bruijninx, directeur van de Wereldhavendagen, is enthousiast: “Stena Line’s participatie werkt hopelijk als een katalysator om de synergie tussen het evenement en het maritieme bedrijfsleven nog verder te versterken. Dit partnerschap biedt bedrijven naast extra publieke aandacht ook een mogelijkheid om zich in hun zakelijk netwerk meer te profileren. We zijn verheugd dat we Stena Line als eerste nieuwe partner mogen verwelkomen.”

Erik Thulin, Trade Director van Stena Line: “Deze samenwerking biedt een uitgelezen kans om ons bedrijf trots en uitgebreid te presenteren. “Stena Line is een van de grootste ferrymaatschappijen ter wereld. Samen met een groot team van medewerkers, onze ‘Stena Line-familie’, werken we continue aan innovatie en ontwikkeling in de wereld van ferry transport en reizen. De Wereldhavendagen is een mooie gelegenheid om dat te laten zien”. Een belangrijk onderdeel van Stena Line’s deelname is de aanwezigheid bij het MATCH Career Event op vrijdag 5 september, waar het bedrijf hoopt nieuw talent aan te trekken. De verdere invulling van de deelname van Stena Line aan de Wereldhavendagen wordt verderop in het jaar bekend gemaakt. (Bron: wereldhavendagen.nl, 8-2025. Foto’s: Teun van der Zee, 20-7-2024 en 2-7-2022).



Het grootste hotel van Nederland... op zee

Joyce de Bruin werkt al bijna vijf jaar voor Stena Line. Toch vindt ze het nog elke ochtend bijzonder als ze aankomt op de terminal in Hoek van Holland: ‘Dan ligt daar een van onze machtige ferry’s te schitteren in het ochtendlicht – dat verveelt nooit.’

Joyce is regionaal onboard commercial manager bij Stena Line. In die rol zorgt ze dat het de passagiers aan boord aan niets ontbreekt: van kraakhelder beddengoed tot smakelijk eten en een onberispelijke service. ‘Onze passagiers-ferry’s Stena Hollandica en de Stena Britannica bieden samen onderdak aan bijna 2200 -passagiers. Het grootste hotel van Nederland, maar dan varend’, zegt Joyce trots.



Haar werk doet ze deels vanuit het kantoor op de terminal. 'Met prachtig uitzicht op de schepen en soms ook zeehondjes.' Maar vrijwel dagelijks stapt Joyce ook even aan boord. En dat blijft bijzonder. 'Zo'n schip is een wereld op zichzelf. Alleen al vanwege de lengte: 241 meter van boeg tot achtersteven. Met allemaal kruip-door-sluip-door-gangetjes. De zeevarende collega's maken flink wat kilometers op een dag.'



Al maken de schepen het werk bijzonder, het zijn de collega's die zorgen voor de sfeer, zegt Joyce. 'Aan boord werken mensen uit allerlei landen: Nederlanders, Engelsen, Duitsers, Polen, Filipino's. Toch is de samen-horigheid groot – collega's kijken naar elkaar om. Stena Line is een familiebedrijf en zo voelt het nog steeds, ondanks de omvang.'

Vaart Joyce zelf wel eens mee? 'Ik moet bekennen: ik ben geen held op zee, niet zo vaak dus.' Laat haar dus maar genieten vanaf de wal. Zoals aan de start van elke werkdag. 'Dan ligt daar een van onze machtige ferry's te schitteren in het ochtendlicht, dat verveelt nooit.' (Bron: Havenkrant 67/Port of Rotterdam. Foto: Andreas Terlaak/Havenkrant 67).



Stena Line staat vooral bekend om de grote passagiersferry's, maar het bedrijf beschikt ook over schepen voor vrachtvervoer: de STENA TRANSPORTER en de STENA TRANSIT. Deze 240 meter lange vaartuigen, elk met ruimte voor vijf kilometer aan wegdek voor vrachtwagens, kon je op de Wereld-havendagen in actie zien tijdens shows op resp. zaterdag- en zondagmiddag. De Stena Line stond met een eigen stand op de Holland Amerikakade (Wilhelminakade).



STENA TRANSPORTER voor de Wilhelminakade



De nieuwste aanwinst van de Koninklijke Marine kwam voor de Wereldhavendagen binnen onder donkere omstandigheden. De DEN HELDER (A834) is nog niet in dienst gesteld en daarom op Marinetrafic als Cargo Vessel geregistreerd. (Info en foto: Henk van der Heijden, 3-9-2025, passage Maassluis).



De Koninklijke Marine stuurde weer een goede vertegenwoordiging naar de Wereldhavendagen, aan de Parkkade lagen de Z.m. M.s. EVERTSEN F805, Z.m. M.s. SNELIUS A802 en Z.m. M.s. ZEELEEUW S803, de nog niet in dienst gestelde DEN HELDER A834 meerde af aan de Wilhelminakade. De Z.m. M.s. CERBERUS A851 en Z.m. M.s. VAN KINSBERGEN A902 kregen een ligplaats in de Parkhaven.





Loodsboot POLLUX op de Wereldhavendagen 2025, de 48e editie van het grootste jaarlijkse maritieme evenement van Nederland trok ruim 400.000 bezoekers. Het weer werkte goed mee en was het erg druk op de kades en de Erasmusbrug. Ook op een tropisch warme zondag wisten bezoekers de weg naar de Wereldhavendagen goed te vinden. Zij genoten van vaartochten, bezochten schepen, lieten zich informeren en genoten. (Foto's: Teun van der Zee).



<http://scheepvaartboekhandel.nl/>



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

WERFNIEUWS

Superjachtenbouwer Oceanco overgenomen

Superjachtenbouwer Oceanco in Alblasterdam heeft een nieuwe eigenaar. Het is de steenrijke Amerikaan Gabe Newell, die bekend staat als een groot liefhebber van luxe jachten.

Newell (62) neemt de aandelen over van Mohammed al Barwani uit Oman. Volgens Oceanco zal de nieuwe eigenaar het bedrijf niet ingrijpend veranderen. "Hij wil dat Oceanco doorgaat met waar het goed in is: mensen op de eerste plaats zetten."

Gabe Newell behoort tot de rijkste mensen van de Verenigde Staten. Hij vergaarde zijn fortuin als spelontwikkelaar en als CEO van softwarebedrijf Valve Corporation.



Oceanco behoort met Feadship (Makkum), Heesen (Oss) en Damen Yachting (Vlissingen) tot de grootste jachtenbouwers van Nederland.

Het bedrijf heeft een omzet van zo'n 233 miljoen euro per jaar. Een van miljardairs, die bij Oceanco een schip liet bouwen, is Amazon-oprichting Jeff Bezos. Om zijn megajacht in 2023 naar de Nieuwe Waterweg te krijgen, wilde Bezos dat de Hef in Rotterdam tijdelijk zou worden ontmanteld. Na woedende reacties en een petitie werd daarvan afgezien. (Info: RTV Rijnmond/MK, 2-8-2025. Foto: Teun van der Zee, 12-8-2023).



BALTIC SAIL, IMO 1046104, foto: Riemer van Bolhuis, 3-9-2025 te water gelaten bij SaS Waterhuizen onder bouwnummer GS YARD 247, General Cargo Ship, 2,593 GT, 3.700 DWT, 12-2013 besteld als LONGSAIL, 8-2025 de naam gewijzigd in BALTIC SAIL, 10-2025 geplande oplevering aan Longsail Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss en Longship B.V., Groningen.

KOLLAND, IMO 1049223, General Cargo Ship, 2.911 GT, 5.100 DWT. 5-9-2025 om 11:00 uur te water gelaten te Westerbroek onder bouwnummer FERUS SMIT 486, assistentie van de WATERLELIE en GRUNO II, 24-10-2025 geplande oplevering als KOLLAND aan Erik Thun AB, Lidköping, vlag: Nederland.



Tug e Zine
all about tugs

Subscribe for free on tugezine.com

Free membership entitles you to copies of the Tug e Zine, Tug e Newsletter & exclusive content on tugezine.com.



Tug e Zine
all about tugs

OFFSHORENIEUWS

Offshorebedrijf OOS International uit Serooskerke (W) heeft een prestigieuze opdracht in de wacht gesleept van het Braziliaanse staatsoliebedrijf Petrobras. Het gaat om een megacontract van zo'n 200 miljoen euro (ongeveer 1,2 miljard Braziliaanse real). Het is voor de levering en inzet van twee zogeheten liftboats.

Liftboats zijn varende platforms die zich met uitschuifbare poten kunnen opheffen boven de zeespiegel.

Het zijn zelfvoorzienende werkeilanden uitgerust met kranen, slaapverblijven voor honderden werknemers en alle faciliteiten voor wekenlange offshore-operaties.

Oude olieplatforms

De schepen worden door Petrobras ingezet voor het onderhoud en de ontmanteling van oude olieplatforms op zee, ten noordoosten van Brazilië. Naar alle waarschijnlijkheid wordt het contract volgende week definitief ondertekend. (Info: Omroep Zeeland/OOS/MK).



500.000 manuren

Al meer dan een halve eeuw vindt op de Noordzee grootschalige gas- en oliewinning plaats. Een aantal velden is inmiddels uitgeput en meerdere platforms zijn op gevorderde leeftijd. Ze zijn niet langer in bedrijf en dienen ontmanteld te worden. Zo ook de Galahad installatie van Perenco, een onafhankelijke en wereldwijd opererende Anglo-Franse olie- en gas producent. Het platform staat in een waterdiepte van 19 meter, op 76 kilometer uit de kust, ter hoogte van Hull. Het veld kwam in 1995 in bedrijf en produceerde in het topjaar 11 miljoen m³ gas.

Petrodec uit Hoofddorp, specialist in het ontmantelen van offshore installaties, verwierf de opdracht. Hiervoor werd een self lifting heavy lift jack-up geconstrueerd, bestaande uit twee voormalige hefplatforms met 170 meter hoge poten, waar een kraandek van 32 meter tussen werd gezet. Het dek werd gefabriceerd in Dubai. Liebherr leverde de 2000 tons kraan. Damen Shipyards Botlek had er 500.000 manuren voor nodig en klaarde de klus zonder tijdsverlies door incidenten. Het destijds door Cornelis Verolme aangelegde dok 7 kwam hierbij goed van pas. Dit grootste dok van West Europa meet 405 bij 90 meter, ruim voldoende voor de OBANA van 206 bij 76 meter.

Onder de vlag van St. Vincent & the Grenadines en achter de SKANDI LIFTER, met de VB KRACHT en VB MARS vóór en de MULTRATUG 3 en VB BRENT áchter, ging het zeewaarts. De klus moet in 2027 geklaard zijn. De sloopmaterialen worden zoveel mogelijk gerecycled. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch <https://www.wssrotterdam.nl/>).

OBANA, IMO 8764119, n.p. Jack Up Drilling Rig, 1999 opgeleverd als GALAXY III. 9-4-2003 herdoopt GSF GALAXY III. 2023 verkocht aan Obana B.V., Hoofddorp, vlag: St. Vincent & The Grenadines (J8B6076), in beheer bij Perenco B.V., Hoofddorp en Petrodec. 2023 (mogelijk eerder) herdoopt GABRUS. 2023-2025 bij Damen Shipyards Verolme verbouwd, tussenstuk met kraan (2.000 ton, Liebherr) en aan booreiland BRAGE gekoppeld, 5-2025 gedoopt OBANA door François Perrodo (directievoorzitter van de Frans-Engelse oliemaatschappij Perenco). 1-8-2025 vertrokken naar een locatie dwars van Grimsby, op zee maakte ook de SIEM CHALLENGER vast. 3-8-2025 gearriveerd op locatie.

Obana B.V. is actief in de branche Dienstverlening voor de winning van aardolie en aardgas. De onderneming is gevestigd te Hoofddorp. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer

76316459. Inschrijfdatum 07 november 2019. Obana B.V. is gevestigd in Hoofddorp Beukenhorst Oost in gemeente Haarlemmermeer. 8-7-2022 bestuurder (33277773) N.V. Turkse Perenco in functie getreden.

BRAGE, IMO 8764107, n.p. Jack Up Drilling Rig, 14.471 GT, 1998 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als GALAXY II. 2002 aan Transocean, Houston Texas, vlag: "Vanuatu, 2002 herdoopt GSF GALAXY II. 20—herdoopt BRAGE. 2023-2025 bij Damen Shipyards Verolme aan het booreiland GABRUS gebouwd, herdoopt OBANA.

Seacontractors neemt SKANDI TENDER en SKANDI TRADER over

Seacontractors kondigt met genoegen de overname aan van de schepen SKANDI TENDER en SKANDI TRADER van DOF Group ASA. De schepen worden omgedoopt tot SEA BANCKERT en SEA EVERTSEN en varen onder Nederlandse vlag. De oplevering vindt naar verwachting plaats in september 2025. Deze overname markeert een nieuwe belangrijke stap in de groeistrategie van Seacontractors en weerspiegelt de aangescherpte focus van het bedrijf op schepen met een grotere tonnage, variërend van 70 tot 200 ton BP.



Na de succesvolle toevoeging van de SEA SERAYA en SEA SENTOSA, beide met een bollard pull van 120 ton, versterkt deze investering de vloot verder. Met een bollard pull-capaciteit tot 175 ton zullen de SEA BANCKERT en SEA EVERTSEN de capaciteiten van het bedrijf op het gebied van diepzee-ankerbehandeling, terminalsleepdiensten, diepzee-/kustsleepdiensten en EPCI-projectassistentie versterken.

"We zijn er trots op de SEA BANCKERT en SEA EVERTSEN in onze vloot te mogen verwelkomen", aldus Xander Schanssema, eigenaar van Seacontractors. "Deze schepen vormen een strategische aanvulling die past bij onze ambitie om grotere en complexere projecten aan te pakken met de flexibiliteit en betrouwbaarheid waar Seacontractors om bekend staat."

Met ervaring in meer dan 95 landen en een groeiende vloot van schepen met hoge capaciteit blijft Seacontractors een van 's werelds toonaangevende maritieme dienstverleners. De uitbreiding ondersteunt de langetermijnmissie van het bedrijf om veilige en efficiënte sleep- en offshore-activiteiten wereldwijd te ondersteunen. (Persbericht Seacontractors, Vlissingen, 13 Augustus 2025: Foto: Henk v.d. Heijden, 8-2018).

SKANDI TENDER, IMO 9388651, Offshore Tug/Supply, 27-5-2008 kiel gelegd, 3-7-2009 opgeleverd door Vard Brattvaag (126) als MÆRSK TENDER aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken(DIS) (OYGS2). 4.678 GT, 1.404 NT, 3.522 DWT. 73,20 (64,20) x 20,00 x 9,10 x . meter. 10.200 kW. 2024 verkocht aan DOF Denmark A/S, Denemarken (DIS) (OYGS2), 11-2024 herdoopt SKANDI TENDER. 8-2025 verkocht aan Sea Banckert B.V., Vlissingen (Inschrijfdatum 29 juli 2025), in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen, 9-9-2025 onder de Nederlandse vlag gebracht (PEER), 9-9-2025 te Marseille herdoopt SEA BANCKERT.

SKANDI TRADER, IMO 9388596, Offshore Tug/Supply, 10-12-2008 opgeleverd door Vard Brattvaag (120) als MÆRSK TRADER aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OXRO2). 4.678 GT, 1.404 NT, 3.522 DWT 10.200 kW. 2024 verkocht aan DOF Denmark A/S, Ebeltoft-Denemarken (DIS) (OXRO2), 11-2024 herdoopt SKANDI TENDER. 8-2025 verkocht aan Sea Evertsen B.V., Vlissingen (Inschrijfdatum 29 juli 2025), in beheer bij Seacontractors B.V., Vlissingen. T.b.n. SEA EVERTSEN.

Seacontractors en Jifmar Group akkoord over overname

Seacontractors is verheugd de overdracht aan te kondigen van onze werkbootvloot, tot en met de trekklasse van 50 ton, aan de Jifmar Group. De deal heeft betrekking op 15 schepen, voornamelijk actief in het Midden-Oosten, en op 183 personeelsleden. Het onshore kantoorteam van Seacontractors in het Midden-Oosten, samen met de zeevarenden die aan de schepen zijn toegewezen, zal overgaan naar Jifmar Group.

Voor Seacontractors is deze transactie een belangrijke mijlpaal in zijn groeistrategie, waardoor het bedrijf zich kan concentreren op Anchor Handling Tug Supply (AHTS)-schepen in het bereik van 70 tot 200 ton bollard pull.

Deze stap zal de expertise van Seacontractors op het gebied van diepzeeankerbehandeling, terminalsleep, kust- en diepzeesleepdiensten verder versterken, evenals EPCI-projectondersteuning.

We zijn onze toegewijde teams en partners dankbaar voor hun inzet en kijken ernaar uit om onze reis van groei, innovatie en uitstekende service in de offshore-industrie voort te zetten.

Wij feliciteren Jifmar Group met deze overname en kijken ernaar uit om een vlotte integratie van de overgedragen schepen en personeel te ondersteunen. (Persbericht Seacontractors, 1-9-2025).



De overname betreft ook de sleepboten SEA BARRACUDA, ex SMIT BARRACUDA, SEA BELUGA, ex SMIT BELUGA, SEA BISON, ex SMIT BISON, SEA BRONCO, ex SMIT BRONCO, SEA BUFFALO, ex SMIT BUFFALO, SEA BULLDOG, ex SMIT BULLDOG, SEA GOLF, SEA HOTEL, SEA INDIA, SEA JULIET, ex DMS PELICAN, SEA EIDUM (IMO 9969314, van Neptune Equipment B.V.), SEA PHANAGORIA (IMO 9868522, Neptune Equipment B.V.), AMS RETRIEVER, IMO 9928982, Multicat 2309, ex HST HAZEL, van Alpha Ship1 Ltd., United Kingdom (MKKH9), in beheer bij Purus Wind Fleet Management Ltd Building A7, Kings Dock, Port of Swansea en SEA OLOUS, IMO 9997488 (NB-313), Utility Vessel, 22-11-2023 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 612, 12-1-2024 opgeleverd als SEA OLOUS aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (NP 612), roepsein PGOQ, in beheer bij Sea Contractors B.V., Vlissingen. 246 GT, 73 NT, 186 DWT. 25,90 (22,90) x 11,04 x 3,20 x 2,610 meter. Trekkracht 34 ton, 10 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 163 mm, 2100 rpm., Caterpillar, C32 ACERT, Caterpillar Inc. 18-1-2024 vertrokken naar Le Havre. 8-2024 verkocht aan Sea Olous B.V., Vlissingen (Seacontractors B.V.). (Foto: Willem Koper, 4-6-2006).



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

Boskalis boekt sterk resultaat in 1^e halfjaar 2025

Ontwikkelingen Divisies: In de divisie Dredging & Inland Infra was de omzet vrijwel stabiel, terwijl de EBITDA hoger was dan in dezelfde periode vorig jaar. De bezetting van de hoppervloot was vergelijkbaar met vorig jaar en de snijkopzuigers hadden nog steeds een goede bezetting, hoewel deze iets lager was dan vorig jaar toen zij volledig bezet waren.

Buiten Nederland was Boskalis actief op omvangrijke baggerprojecten in de Filipijnen, Taiwan, Singapore, Australië, Saoedi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten en Oman. Een aantal van deze meerjarenprojecten zijn het afgelopen halfjaar ook afgerond.

In Nederland werkte Boskalis aan een groot aantal projecten, zoals de meerjarige projecten Markermeerdijken ten noorden van Amsterdam, Meanderende Maas in Noord-Brabant en het Zuidasdok OVT-project in Amsterdam. Daarnaast heeft Boskalis in het eerste halfjaar zijn werkzaamheden voor het offshore CO2-opslagproject Porthos succesvol afgerond. Tot slot was Boskalis volop bezig in België met de ontwikkeling van de Europa Terminal en de Antwerpse ringweg.

Bij de Offshore Energy-divisie nam de omzet in het eerste halfjaar toe, met een aanzienlijk hogere EBITDA. Binnen het Services-cluster was de bezetting van de vloot van zware-ladingschepen uitzonderlijk hoog en Marine Services droeg eveneens goed bij aan het hogere resultaat. Spraakmakende transporten werden onder meer uitgevoerd met de recent verbrede BOKA VANGUARD (foto: BOKA), die twee grote droogdokken vervoerde vanuit China naar Turkije en van Turkije naar de westkust van de Verenigde Staten.



De rest van de transportvloot was, net als de vloot van Marine Services, bezet met transporten voor zowel offshore windprojecten als olie- en gasklanten in de regio's Azië, Zuid-Amerika, West-Afrika en de Verenigde Staten. Bij Subsea Services en Survey lag het resultaat op een vergelijkbaar niveau als vorig jaar, met vooral veel werkzaamheden op de Noordzee en in het Midden-Oosten.



Bij Contracting (Offshore Heavy Lifting en SubseaCables) was er eveneens sprake van een goed eerste halfjaar. Een omvangrijk offshore windproject voor de oostkust van de Verenigde Staten is nagenoeg afgerond en SubseaCables was hoofdzakelijk actief in Europa, met een uitstap naar Taiwan voor de installatie van twee exportkabels. Over de gehele linie speelde de Offshore Energy-divisie opnieuw succesvol in op zowel de offshore windmarkt als de traditionele olie- en gasmarkt, en was de uitvoering van projecten over de gehele linie goed.

Towage& Salvage:

De omvang van Boskalis' Towage-activiteiten is toegenomen door de overname van het resterende belang in Smit Lamnalco, eind vorig jaar. Sindsdien worden deze activiteiten volledig geconsolideerd. Deze activiteiten worden gekenmerkt door langlopende contracten voor klanten in hoofdzakelijk het Midden-Oosten, West-Afrika en Australië. Eind juni heeft Boskalis een overeenkomst getekend voor de verkoop van de Smit Lamnalco-activiteiten in Australië en Papua Nieuw-Guinea, onder voorbehoud van goedkeuring door autoriteiten en toezichthouders.



Salvage beleefde een goed en druk eerste halfjaar met twee Lloyds Open Form bergingscontracten. In het Midden-Oosten werd de hulp ingeroepen voor het bestrijden van een brand aan boord van een containerschip en in Vietnam was een bergingsteam betrokken bij een vrachtschip dat een aanvaring had gehad. Verder was Salvage betrokken bij de berging van de eveneens aangevaren STENA IMMACULATE (foto: Havariekommando) op de Noordzee en actief bij een grote verscheidenheid aan kleinere projecten over de gehele wereld.

Orderportefeuille: De orderportefeuille is ten opzichte van eind 2024 afgenomen. Eind vorig jaar stond de portefeuille nog op een niveau van EUR 7 miljard, en per 30 juni 2025 bedroeg deze EUR 6,2 miljard. Circa een kwart van de afname wordt verklaard door valuta-effecten. Aan het begin van het tweede halfjaar van 2025 heeft Boskalis twee omvangrijke opdrachten verworven met een totale waarde van circa EUR 0,9 miljard. In Taiwan gaat Boskalis in een consortium baggerwerkzaamheden verrichten voor de installatie van een 232 kilometer lange aardgaspijpleiding (YT2). Verder heeft Smit Lamnalco een omvangrijk meerjarig terminalcontract verworven in Guyana, waarvoor bovendien geïnvesteerd zal worden in vier nieuwe, state-of-the-art schepen.

Financiële Positie:

De financiële positie van Boskalis is zeer robuust. De netto financiële positie is verder toegenomen tot EUR 565 miljoen, mede als gevolg van het sterke operationele resultaat. De solide solvabiliteit bedraagt 52,8% en Boskalis voldoet ruimschoots aan zijn financiële convenanten.

Ondanks de vigerende macro-economische en geopolitieke onzekerheden, bieden de werken in de portefeuille een goede basis voor het tweede halfjaar van 2025 en 2026.

Omzet in het 1^e halfjaar van 2025: 2.345 (vorig jaar 2.065), EBITDA 748 (553), Bedrijfsresultaat 521 (363), Nettowinst 426 (298). (Bron: Persbericht Boskalis/LK. Foto BOKA FALCON: Kor Heidinga, 28-6-2025, Waalhaven Rotterdam).

Delta Coastal Service B.V.

Zes vaartuigen van het in 2021 failliet verklaarde Delta Coastal Services (DCS) worden op maandag 22 september online geveild. Op 10-11-2021 is DCS Delta Coastal Services B.V. te Vlissingen (Zeeland) door de rechtbank in Zeeland-West-Brabant failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr J.A. de Waard. Het insolventienummer van deze zaak is F.02/21/134. De (hoofd)activiteit van Dcs Delta Coastal Services B.V. is gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw.

Online veiling van scheepsportefeuille Delta Coastal Services op 22 september

Op maandag 22 september worden zes maritieme vaartuigen van het failliete Delta Coastal Services (DCS)

online geveild. In opdracht van de hypotheekverstrekker organiseert Vastgoedveiling.nl een executieveiling van deze gespecialiseerde vloot, die onder meer werd ingezet voor offshore dienstverlening, transport en veiligheid op zee.

De executieveiling vindt plaats in opdracht van Beequip B.V., gespecialiseerd in de financiering van zwaar materieel, waaronder binnenvaartschepen en werkschepen. Nu de kredietnemer niet aan zijn betalingsverplichtingen voldoet, maakt Beequip gebruik van haar recht tot parate executie. De online veiling wordt uitgevoerd en begeleid door Van der Stap Notarissen te Rotterdam. Dit notariskantoor is gespecialiseerd in executieveilingen en heeft in de afgelopen drie jaar meer dan honderd executieveilingen verzorgd.



In totaal had het failliete DCS zes schepen in de vaart, welke aan prominente projecten hebben gewerkt zoals kustversterkingsprojecten bij Ameland en Vlieland, offshore windprojecten nabij Borssele en de aanleg van de Fehmarnbelt-tunnel tussen Denemarken en Duitsland. Momenteel liggen de schepen op 4 verschillende locaties in Nederland. (Foto DCS EXPLORER: Willem Koper, 15-10-2018).

De DCS EXPLORER is een stalen multicat met een trekkracht van 19 ton en twee 80-tons kranen. Met een geringe diepgang van 1,85 meter is dit schip breed inzetbaar voor offshore-werkzaamheden zoals anchor handling, sleep- en duwoperaties. De DCS EXPLORER ligt afgemeerd bij Dockside aan de Oostdijk 25 in Rotterdam.

DCS EXPLORER, IMO 9150781 (NB-250), 16-2-1997 opgeleverd (BV-39G819) door Hepworth Shipyard Ltd., Paull U.K. (148) als AFON GOCH aan Holyhead Towing Company Ltd., Beaumaris-U.K. (MWIP7). 123 GT, 33 NT, 147 DWT. 23,90 (22,56) x 7,50 x 3,29 x 2,600 meter. 10 kn. 1.460 EPK, 1.074 kW, 2 x V12 cyl, 4 tew, 137 x 152, 1.800 rpm., vertraagd naar 295 rpm., Caterpillar 3412TA, Caterpillar Inc., Mossville NE-96. 2018 verkocht aan Delta Coastal Services NJORDV., Vlissingen, herdoopt DCS EXPLORER. 13-2-2023 (e) verkocht aan onbekende koper.

Het 41 meter lange stalen werkschip Q ADVENTURER, voorheen DCS ADVENTURER, kan dienst doen als tender en ondersteuning bood bij bagger- en surveywerkzaamheden. Momenteel ligt het schip bij Norden Shipyard in Sas van Gent, waar ook de DCS MERLIN is gelegen. (Foto onder: Koos Goudriaan, 11-10-2022 Dockside IJsselmonde).

Q-ADVENTURER, IMO 9158692 (NB-302), Utility Vessel, werk- en constructievaartuig, 25-10-1996 opgeleverd door Scheepswerf A. Baars Azn. B.V., Sliedrecht (764) als KALITZ aan Stemat B.V., Rotterdam. 497 GT, 2.610 EPK, 2 x General Motors, snelheid 9 kn. 12-2003 verkocht aan Maritime Craft Services (Clyde) Ltd., Largs-U.K., 2003 herdoopt MCS AILSA. 2008 nieuwe motoren: 2.128 EPK, 1.566 kW, 2 x Caterpillar Inc. NE-08. 2010 vlag: Cyprus. 8-2018 thuishaven Vlissingen (PCXL), 31-8-2018 in beheer bij DCS Maritime B.V., Vlissingen, 8-2018 herdoopt DCS ADVENTURER. 2019 verkocht aan DCS Maritime B.V., Vlissingen, 4-2019 vlag: Cyprus (5BDK3). 2022 (e) verkocht aan Quip Offshore B.V., Vlissingen, vlag: Tuvalu (T2XE5), in beheer bij Decoil Universal Shipmanagement India Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 10-2022 herdoopt Q-ADVENTURER.



De DCS DISCOVERY is een catamaran-type crew transfer vessel uit 2018, ontworpen voor veilig en efficiënt transport van personeel naar offshore windparken. Dit snelle en stabiele schip ligt aan de Oosterhavenweg 18 in Vlissingen.

DCS DISCOVERY, MMSI: 244150030, GRP/C-Flex/Kevlar crewtransfer vessel, catamaran, Brandmerk 37841 B 2018. 1992 opgeleverd door Roach Boatbuilders & TT Boat Designs, Cowes (). 13,00 x 5,49 x . x 0,800 meter. 10 passagiers, 22 kn. 2 x 320 kW, Cummins, type 480. 2018 verkocht aan DCS marine B.V., Vlissingen (PB6849), herdoopt DCS DISCOVERY. 22-9-2025 om 14:00 uur gerechtelijke verkoping te Rotterdam door BOG Auctions.

De DCS VERIFIER is een aluminium werkschip, oorspronkelijk gebouwd door Damen Shipyards voor defensiedoeleinden. Later werd het ingezet voor inspecties, surveys en ondersteunende taken in de offshore olie- en gassector. Het schip ligt aan de Eemhaven 8 in Rotterdam.

DCS VERIFIER, IMO 8957716, MMSI 244190095, Brandmerk 37970 B 2018, High speed craft, Patrol vessel, 1990 opgeleverd door Cynus Marine & Halmatic Ltd., Verenigd Koninkrijk / Steelships, Truro als VERIFIER, vlag: United kingdom (MLWN4). 84,41 GT, 26,31 NT, 21,04 (18,60) x 5,80 x 2,37 x 1,800 meter. 24,1 knots. 2001 verbouwd. 2019 verkocht aan DCS marine B.V., Vlissingen (PIVT), herdoopt DCS VERIFIER. 22-9-2025 om 14:30 uur gerechtelijke verkoping te Rotterdam door BOG Auctions.

De DCS WARRIOR is een bemanningsvaartuig met een topsnelheid van 28 knopen. Dit schip werd ingezet voor snelle transfers en ondersteuning op zee, en beschikt over twee krachtige MAN-motoren. De DCS Warrior ligt bij Kostra Haven Services aan de Eemhavenstraat 8 in Rotterdam.

DCS WARRIOR, MMSI: 244060365, Research vessel, Port tender, 1986 opgeleverd door West Products A/S, Deknepollen Maløy, Noorwegen (92) als MDP15 (MMSI 232017278). 51,05 GT, 44 DWT. 21,80 x 5,40 x . x 1,000 meter. 12 passagiers, 28 kn. 2011 gemoderniseerd. 2 x 780 kW, M.A.N. 2842 (BB: D2842LZE, SB: D2842LE410), (afgesteld op 650 kW) NE-2011. 20-- verkocht aan DCS - Delta Coastal Services, Vlissingen (PDEC), herdoopt DCS WARRIOR. 22-9-2025 om 15:00 uur gerechtelijke verkoping te Rotterdam door BOG Auctions.

De DCS MERLIN, een reddingsboot voorzien van sproei-installatie, werd gebruikt voor brandbestrijding en noodhulp bij offshore werkzaamheden. Het vaartuig is geplaatst op de Q ADVENTURER bij Norden Shipyard in Sas van Gent.

DCS MERLIN, brandmerk 38937 B 2020, werkschip, 2003 opgeleverd door Raidco Marine International S.A., Lorient, Frankrijk, Waterverplaatsing: 12 ton. 15,50 m3. 11,90 x 3,40 x 0,80 x 0,500 meter. 22 (max 26) kn. 706 kW, 2 x Cummins 6B. 27-8-2025 bij inspectie door het veilinghuis waren de motoren verwijderd. 22-9-2025 om 15:30 uur gerechtelijke verkoping te Rotterdam door BOG Auctions.

Achtergrond faillissement

DCS Delta Coastal Services B.V., actief in offshore dienstverlening, werd op 9 november 2021 failliet verklaard door de rechtbank Zeeland-West-Brabant. De vaartuigen zijn onderdeel van de boedel en worden nu in opdracht van de hypotheekverstrekker verkocht. Het betreft professioneel onderhouden schepen met restwaarde, interessant voor partijen in de maritieme sector.

'Deze scheepsportefeuille is uniek in omvang en diversiteit', aldus Richard Dieteren, directeur bij Vastgoed Veiling. 'Met name voor bedrijven in de offshore, windenergie en maritieme dienstverlening biedt deze veiling een interessante kans.'

Of bezichtigen van de schepen tot de mogelijkheid behoort is niet duidelijk, aldus Dieteren: 'De mogelijkheid tot bezichtiging van de schepen wordt momenteel onderzocht. Zodra hierover meer bekend is wordt dit gecommuniceerd via de veilingpagina.' (Info: vastgoed.journaal.nl, vastgoed.veiling, archief TZ).

Vier schepen besteld door Smit Lamnalco voor nieuw contract

In een belangrijke ontwikkeling voor de snelgroeende offshore-energiesector van Guyana heeft Smit Lamnalco een omvangrijk meerjarig contract gekregen van ExxonMobil Guyana Limited voor het leveren van uitgebreide offshore terminalondersteuningsdiensten in het Stabroek-veld. De overeenkomst omvat de inzet van vier

nieuw gebouwde terminalondersteuningsschepen, speciaal ontworpen voor operaties in de uitdagende diepwateromgeving van Guyana.

De vaartuigen zullen terminalondersteunende activiteiten uitvoeren, waaronder operationele, onderhouds- en logistieke ondersteuning, evenals statische sleepdiensten tijdens tankerhefoperaties naar de diepwater-FPSO's die zich op ongeveer 110 zeemijl uit de kust van Guyana bevinden.

Smit Lamnalco heeft scheepsbouwcontracten getekend met Uzmar in Turkije voor een investering in vier ultramoderne schepen die in Guyana zullen worden ingezet. Elk schip, een Rampage 6000-DE-ontwerp van scheepsarchitect



Robert Allan Ltd., is 60 meter lang, heeft een bollard pull van meer dan 130 ton (bollard pull achteraan van 120 ton) en is uitgerust met dynamische positioneringssystemen van de DP2-klasse. Daarnaast beschikken de schepen over FIFI-1 brandbestrijdingscapaciteiten en -apparatuur voor noodsituaties. Het eerste schip zal naar verwachting begin 2028 worden opgeleverd, met daaropvolgende kwartaalleveringen. (Info en afbeelding: Workboats/Uzmar/Robert Allan/MK).



BRUTUS, IMO 9434876 (NB-328), sleepboot, 28-9-2008 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KDJ-117) als DANGA WEST 9 aan Hung Leong Shipping, Miri, Maleisië, 259 GT, 77 NT, 30,00 (27,73) x 8,60 x 4,12 x . meter, 2.432 EPK, 1.790 kW, 2 x Cummins, 10kn. 11-2008 verkocht aan West Management B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., Rotterdam, roepsein PJRI, herdoopt WEST. 26-11-2014 opgelegd te Slikkerveer /Ridderkerk. 16-9-2024 openbare verkoping te Rotterdam. 10-2024 verkocht aan Kapal Trading Ltd., Majuro, vlag: Belize, 10-2024 herdoopt BRUTUS. 28-7-2025 verkocht aan Promarine Ship Services SMPC, Chania, vlag: Griekenland. 29-8-2025 met de sleepboot CHRISTOS XXIV verhaald naar de Waalhaven. 6-9-2025 ETD vertrokken met de sleepboot CHRISTOS XXIV naar Piraeus, 27-9-2025 ETA te Piraeus.

BUIZERD, 2716529, IVR 2310705 (NB-303), 1960 door Scheepswerf De Onderneming, Landsmeer (T.A. de Groot), 20,729 ton, 22,45 x 6,00 x 2,47 x 1,640 meter, 360 EPK, Stork BR 218 #6019. 8-6-1960 te water, 22-7-1960 meetdatum, meetnummer: A18638N, District: Amsterdam. 12-8-1960 gebrand 10705 B ROTT 1960, 12-8-1960 in de vaart als BUIZERD aan N.V. Stoomsleepdienst "Maas", B. van 't Hoen, Rotterdam. 1972 in de vaart voor De Wit's Berging en Transportonderneming B.V., Rotterdam. 23-12-1976 verkocht aan Scheepvaartbedrijf B. van 't Hoen B.V., Rotterdam. 23-3-1979 verkocht aan Harbour Trading Company B.V., Rotterdam. 1979 motor, 360 EPK, 265 kW, 8 cyl, 4 tew, Stork Ricardo BR 218 # NE-60. 13-11-1979 verkocht aan Sleepdienst Jan Kooren B.V., Rotterdam. 1981 verbouwd, 25-9-1981 doorhaling teboekstelling, brandmerk 16529 Z ROTT 1981. 28-2-1984 tijdens assistentie aan m.s. OVE SKOU op de Nieuwe Maas bij de Wilhelminakade gekapeisd, gelicht en gerepareerd bij Scheepswerf De Haas te Maassluis. 1984 nieuwe motor, 1.124 PK, 865 kW, 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., Deutz BAM 816 NE-84. 9-11-1987 verkocht aan Sleepboot "Buizerd" B.V., Rotterdam. 24-8-1993 verkocht aan C. de Jong, Rozenburg. 2-2023 verkocht aan Conquest Dredging B.V., Kamerik.

2025 te koop aangeboden door GTS Schepen voor € 575.000,-. Algemene gegevens: Folionummer3639, Type Duw/Sleepboot, Afmetingen 23,69 m x 6,12 m, Diepgang 2,20 m. Tonnenmaat 20 ton. Bouwjaar 1960. Bouwwerf De Onderneming van Th. A. de Groot & Zn te Landsmeer. Certificaat van Onderzoek



ILT(SI) Geldig t/m 26-02-2028. Aanvullend certificaat ADN, Geschikt voor Rijnvaart, Duwcertificaat, Kruiplijnhoogte zonder ballast 6,00 m. Gelast / geklonken Gelast/geklonken. Leverancierscondities n.o.t.k, Eventueel te koop met vast werk! Toelichting De BUIZERD is geschikt voor het duwen van een belading tot 4035 ton. Combinaties 1 en 3: 134 x 22,90 mtr., combinatie 4: 194 x 11,45 mtr. De boot is voorzien van een ADN certificaat en kan assistentie uitvoeren bij tankers of andere ADN plichtige vaartuigen. Er is een lopend 'ijsbreker-contract' t/m 2028. De boot wordt doorlopend technisch goed onderhouden. Ook het verfwerk is up-to-date! Maximale diepgang: 2,47 meter. Bolder trekkraft: 12 ton. Schroefas: Vetsmering; buitenbus vernieuwd. (Foto: Teun van der Zee).

DAMEN YN 571799, IMO 9892004 (NB-326), Tug, Shoalbuster 2308, 132 GT, 22-5-2019 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571799, 29-1-2025 proefvaart onder Nederlandse vlag (PCYR), 24 7-2025 bij Damen Shipyards te Gorinchem gedoopt HAVDONN, 5-8-2025 overgedragen aan Alpha Ship Leasing 6 B.V., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6759), in beheer bij Damen Marine Services B.V. (Damen Trading & Chartering), Gorinchem.

DAMEN YN 571833, IMO 9971068 (NB-326), Utility Vessel, MultiCat 3313, 361 GT, 22-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571833, vlag: Nederland (PCYR), 13-2-2025 proefvaart als 571833 en terug naar Gorinchem, 30-6-2025 opgeleverd als MARIAM aan Mariam Co., St. Kitts and Nevis (V4WB6), in beheer bij G E M H Y Services LLC, Dubai, United Arab Emirates.

DAMEN YN 571884, gebouwd door Kozle Shipyard Kožle onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571884, 16-8-2025 gearriveerd in de Botlek met de sleepboot IKAR, assistentie van de PIETER VAN DER WEES.



EN AVANT 27, IMO 5062314, sleepboot, 105 GT, 1960 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Bodewes, Martenshoek (451) als CAPITAINE ALBERT RUAAULT aan Société L. Thomas, Rouen-Frankrijk (TVVS). 103 BRT, 25,68 x 6,76 x 3,20 x 2,500 meter. 500 EPK, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, Deutz, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 1978 verkocht aan Cie Normande Remorquage, Rouen-Frankrijk, herdoopt LA PREVOYANT. 2-4-1982 verkocht aan Beheersmaatschappij Muller B.V., Dordrecht (PDVX), in beheer bij Rederij. T. Muller, 1982 herdoopt EN AVANT 27. 1982 nieuwe machine geplaatst 1.150 EPK, 846 kW, 16 cyl, 4 tew, Caterpillar D399TA NE-1982. 105 BRT, 31 NRT. 1-8-2025 verkocht aan C.A. van der Zee, Westzaan, herdoopt HERCULES. (Foto: Jan Plug, 2-9-2025, Westzaan).



FAIRPLAY-21, IMO 9148752 (NB-277), 30-10-1996 kiel gelegd, 20-3-1997 te water gelaten, 1-2-1998 opgeleverd door Construcciones Navales Santodomingo S.A., Vigo (612) als FAIRPLAY-21 aan Fairplay-Schleppdampfsch. Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda (V2CF). 496 GT, 148 NT, 260 DWT. 34,75 (32,17) x 10,80 x 5,70 x 4,600 meter. 4.331 EPK, 3.292 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, Deutz SBV8M628, Deutz MWM Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim, NE-96, trekkracht 53,7 ton, 12,5 kn. 24-2-1998 Safe Manning Certificate te Hamburg. 31-1-2001 in de Scheurhaven, 1-2-2001 in charter bij Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam (aanvankelijk voor 5 jaar, later omgezet voor een charter voor 20 jaar). 2-2-2001 thuishaven: Rotterdam, vlag: Nederland (PFBY). 2-2-2001 in dienst bij Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam, 5-2-2001 operationeel ingezet. 26-10-2002 tijdens slecht weer voor Hoek van Holland raakte de brandstof op van de ro-ro ferry BARAKAT (IMO 7104441, ex TRAVEM  NDE), door de FAIRPLAY-21 vastgemaakt en naar de Wiltonhaven gesleept. 7-4-2016 in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 8-12-2020 met behulp van de duwboot WALVIS naar de werf van Wilton. Het contract met Smit Haven, Kotug-Smit en Boluda was afgelopen en is terug gegeven aan de eigenaar. 21-12-2020 van Schiedam naar de Merwehaven te Rotterdam. 12-2020 verkocht aan Fairplay B.V., Rotterdam, in beheer bij Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H. (Fairplay Towage Hamburg), Hamburg. 1-2021 vlag: Antigua and Barbuda (V2HJ5). 12-8-2025 gearriveerd bij J.A. Balck B.V. in de Waalhaven. 8-2025 voor één jaar in bare-boat charter (met een optie/verplichting tot koop) Veneziana di Navigazione e Rimorchio S.r.l., 22-8-2025 vlag: Malta (9HA6377), in beheer bij Ship Service Management S.r.l., Venetië, 22-8-2025 bij J.A. Balck B.V. herdoopt FORTIZZA. 1-9-2025 paaltrekken op de Maasvlakte. 5-9-2025 vertrokken van Rotterdam naar Vordingborg, Denemarken. (Foto FORTIZZA: Henk van der Heijden, 5-9-2025, Maassluis).

FAIRPLAY-86, IMO 1050260, Tug, 263 GT, 18-4-2025) te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 513648, 20-8-2025 opgeleverd als FAIRPLAY-86 aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6770), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH.

FAIRPLAY-87, IMO 1050258, Tug, 263 GT, 28-3-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 513647, 20-8-2025 opgeleverd als FAIRPLAY-87 aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6771), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor

Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH.

FAIRPLAY-98, IMO 1082366, Tug, 353 GT, 27-6-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 515046, 10-9-2025 geplande oplevering als FAIRPLAY-98 aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6777), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem, Gorinchem voor Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH.



LAMNALCO FLICKER, IMO 9199995 (NB-316), Tug, 13-10-1998 opgeleverd als BRITOIL 33 aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 443 GT, 133 NT, 350 DWT. 37,00 (34,68) x 10,60 x 4,95 x 4,000 meter. 12 kn. 4.000 EPK, 2.944 kW, Yanmar Engineering Co. Ltd., Amagasaki. 2001 verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus, in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd., 3-2001 herdoopt LAMNALCO FLICKER. 6-2008 in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. 8-2013 herdoopt SL FLICKER. 7-2018 verkocht aan River Shipping & Trading, Moldavië, in beheer bij GSN Lojistik, 7-2018 herdoopt BREATH. 22-10-2018 te Las Palmas, begeleid door de patrouilleboot RAYO (P-42) van de Spaanse marine, die de sleepboot op 970 mijl van de Canarische Eilanden had onderschept met 1.400 kilo cocaïne aan boord. De tien bemanningsleden, waaronder zeven Turken, een Georgiër, een Oekraïner en een Bulgaar, werden gearresteerd. De sleepboot was onderweg naar Europa en naderde de Zuid-Amerikaanse kust in de buurt van Guyana, Venezuela en Trinidad, begin oktober vanuit Europa vertrokken en keerde twee dagen later terug. Hoogstwaarschijnlijk is de cocaïne aan boord genomen van smokkelaars op zee. (Timsen, 23-10-2018). 26-7-2021 verkocht aan Apollo MS Ltd., 7-2021 vlag: Panama (HO6828), in beheer bij Bushypark West Corrib, 2021 herdoopt APOLLO SUN. 20-9-2022 te Schiedam. 29-10-2022 vertrokken van Schiedam, 30-10-2022 gearriveerd te Gent. 2024 na enige jaren, deels onbeheerd, te Le Havre te hebben gelegen verkocht aan Hakvoort Sea Transport B.V., Urk, vlag: United Kingdom (MOKK5). 11-4-2024 van Le Havre naar Harlingen met de sleepboot MARIA (IMO 8108171), 14-4-2024 te Harlingen. 26-4-2024 gearriveerd te Urk met de sleepboot VLIETER en duwboot EDITH. Te Urk begonnen aan een grondige renovatie. 28-4-2024 verkocht aan Naviun Offshore B.V., vlag: United Kingdom (MOKK5), 6-2024 herdoopt ATLAS 2. 2024/2025 vlag: Panama (HO6828). 2025 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts en Nevis, 2025 herdoopt CHELLY-N. (Info & Foto: K. Heidinga, 6-8-2025).

LAMNALCO PELICAN, IMO 9171979, Tug, 210 GT, 1998 opgeleverd als LAMNALCO PELICAN aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus. 7-2013 in beheer bij Land & Marine Nat Contracting. 3-2016 verkocht aan Afrikdelta Shipping Services Pte. Ltd., Singapore, 3-2016 herdoopt AFRIK PELICAN. 6-2016 vlag: Nigeria. 9-2016 in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd. 9-6-2017 opgelegd. 10-2018 vlag: onbekend. 12-3-2019 verkocht aan Togskip HF, Siglufirði, IJsland, vlag x, 3-2019 herdoopt KOLBEINN GRON. 29-1-2025 verkocht aan Ice Tugs SP/F, Torshavn, vlg: Faeroe Islands, in beheer bij Shipping.fo Sp/f JC, Torshavn, Faeroe Islands, 1-2025 herdoopt HERKULES. 6-2025 vlag: Belize (V3SM). 19-8-2025 gearriveerd te Rotterdam. 22-8-2025 met de ponton HEBO P-100 (assistentie WALVIS) vertrokken, beneden Maassluis opgedraaid en terug met bestemming Greenport Rotterdam B.V. aan de Eemhaven. 24-8-2025 verhaald naar de Parkkade. 24-8-2025 de HEBO P-100 vertrokken met de sleepboot SVEND (IMO 8406157) naar Brunsbüttel. 4-9-2025 de HERKULES vertrokken naar Great Yarmouth.

MEN CREN, IMO 1060057 (NB-327), Offshore Tug/Supply Ship (AHTS), 938 GT, 1.000 DWT, 23-8-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2023-0225, 3-8-2025 geplande oplevering als MEN CREN aan Dermor Inc., Hoofddorp, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6590), in beheer bij

Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. 2-4-2025 vanaf Changi gearriveerd in de Prinses Beatrixhaven, Rotterdam a/b Heavy Load Carrier DONGBANG GIANT NO. 7 (IMO 9786580). 3-4-2025 met de sleepboot MERWESTROOM en duwboot L'AVENIR (ENI 02339113) naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden, 2-9-2025 proefvaart, 5-9-2025 proefvaart, 10-9-2025 naar Middelharnis, 11-9-2025 proefvaart.



MNO-E, ENI 02340576, duwboot, KOTUG E-Pusher (M-type), 22-7-2025 verhaald van Stellendam naar de Wilhelminahaven te Schiedam, 28-7-2025 opgeleverd door Padmos Stellendam B.V. aan ROS Zand en Grindhandel B.V., Schiedam. (Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025, afgemeerd naast de THOMAS aan de Westerkade).

E-Pusher in de vaart

We zijn verheugd om de levering van een KOTUG E-Pusher (M-type) aan te kondigen aan ROS Zand en Grindhandel, een belangrijke speler op het gebied van zand, grind, transport en wegenbouw in Zuid-Holland, en onderdeel van de MNO Vervat Group.

De E-Pusher is gebouwd bij Kotug's partner Padmos en deze week in Stellendam afgeleverd aan ROS. Volledig elektrisch en geleverd in het kenmerkende oranje van ROS, is het schip een belangrijke schakel in de volledig emissievrije logistieke keten van ROS - het verbinden van hun elektrische scheepskraan, elektrische vrachtwagens en binnenkort operationele elektrische binnenvaartschepen.

Kotug is trots dat het haar derde E-pusher heeft afgeleverd en dat er vanaf vandaag een prachtige nieuwe E-pusher in Rotterdam en omstreken zal varen. De Kotug e-Pusher is modulair, volledig elektrisch en gebouwd voor de logistiek van morgen, het stimuleren van innovatie op het water en het herdefiniëren van schone binnenvaart. (Persbericht: Kotug, 28-7-2025).

NEPTUN POWER, IMO 1071393 (NB-330), Offshore Tug/Supply Ship, EuroTug-3413, 499 GT, 149 NT, 23-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 573, 7-7-2025 (e) te water gelaten met de WEESLIFT 1 te Hardinxveld-Giessendam, naar Aalst om afgebouwd te worden, 1-9-2025 van de werf naar Rotterdam, 2-9-2029 proefvaart en trekproeven op MV2, 3-9-2029 te Hardinxveld-Giessendam, 9-9-2025 gedoopt NEPTUN POWER, 9-2025 opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PIBL). 34,20 x 13,40 x . x . 3,200 meter. 3.810 kW, 3 x 1.800 rpm., Caterpillar C-32 SCAC EPA T4.

OFFSHORE PROVIDER,

MMSI 660008710, Aluminium Wind Farm Service Vessel, 2006 opgeleverd door South Boats IOW als OFFSHORE PROVIDER aan Offshore Wind Power Marine Services Ltd., Beaumaris-U.K. 2016 verkocht aan Acta Marine B.V. 14,90 x 4,20 meter. 23 kn. 2 x Scania DI12 motoren. 2021 verkocht naar Reunion, Frankrijk (FAH6945). 202-herdoopt ELONA. 3-8-2025 te Antwerpen a/b HEERENGRACHT. 4-8-2025 te Breskens.



Zusterschepen:

OFFSHORE PROVIDER en OFFSHORE RESPONSE 1. (Foto: Henk de Winde, 6-8-2025, Breskens).



SC ROOS, MMSI: 244112000, Port Tender, 1998 opgeleverd, ex ROOS van Tenderservice IJmuiden (PCXP). 39,75 GT, 17,00 x 5,06 x . x 1,700 meter. 39,75 GT. 2025 naar Sima Charters, herdoopt SC ROOS. (Foto: Teun van der Zee 7-9-2025).

SD WAALO, IMO 1047328 (NB-330), TwoRAstar 3200 Tug, 498 GT, 329 DWT, gebouwd door Uzmar Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. als UZMAR 178 voor Uzmar Gemi Insa Sanayi, Basiskele, Turkije, 22-4-2025 te water gelaten, 22-8-2025 proefvaart, 5-9-2025 opgeleverd als UZMAR 178 aan Uzmar Gemi Insa Sanayi, als SD WAALO overgedragen aan Kotug Senegal, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6768).

UZMAR levert vijfde sleepboot aan KOTUG International voor offshore LNG-ondersteuning

Ard-Jan Kooren, President & CEO van KOTUG, zei: "Deze mijlpaal weerspiegelt meer dan de oplevering van vijf schepen; het weerspiegelt de toekomst van maritieme uitmuntendheid. Samen met UZMAR hebben we niet alleen geavanceerde sleepboten gebouwd, maar ook de basis gelegd voor toekomstige groei in West-Afrika. Ahmet Noyan ALTUG & CEO van UZMAR, voegde hieraan toe: "Wat 25 jaar geleden begon als wederzijds respect tussen twee bedrijven, is uitgegroeid tot een vertrouwd partnerschap. Met de levering van deze vijf schepen vieren we niet alleen technische uitmuntendheid, maar ook loyaliteit, gedeelde waarden en een vriendschap die de tand des tijds heeft doorstaan." (Bron: Kotug, 4-9-2025).



SEA1 SPEARFISH, IMO 9676280, Offshore Subsea Construction Vessel (OSCV), type OSCV 03. 30-3-2013 kiel gelegd bij Vard Tulcea S.A. (820), afgebouwd bij Vard Brattvaag (820), 27-5-2014 opgeleverd als SIEM SPEARFISH aan Sea1 Offshore Rederi AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Thome Offshore Management. 8.878 GT, 2.664 NT, 5.251 DWT. 120,80 x 23,00 x 9,00 x 6,600 meter. 11.040 kW, 4 x 720 rpm., Wärtsilä. 2017 vlag: vlag: Bahamas (C6DA7). 11-2024 herdoopt SEA1 SPEARFISH. 16-5-2025 verkocht aan Boskalis Offshore Transport Services N.V., vlag: Bahamas (C6DA7), in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V. (Foto SPEARFISH: Boskalis).



SUBSEA VIKING, IMO 9182899, Offshore Support Vessel, 7.401 GT, 6.350 DWT, 27-5-1999 opgeleverd als SUBSEA VIKING aan Eidesvik Shipping AS, Bømlo, vlag: Noorwegen (NIS) (LJL3). (Foto: Koos Goudriaan, 9-8-2025 vanaf Sunderland binnen voor Moerdijk met het Van Oord logo op de opbouw).

TOG MOR, IMO 8759152 (NB-325), pijpenlegger, 7-2-1976 te water, 1976 opgeleverd door N.D.S.M. V.o.F., Amsterdam (920) als DINO II aan Larsen & Hagen, Stavanger. Ponton. 1976 herdoopt PEIGI OF KISHORN. 1980 verkocht aan Howard Doris Ltd., Glasgow, herdoopt TOG MOR. 1980 verbouwd bij Blohm & Voss tot kraanponton. 1988 verkocht aan Sembawang Mar. Ltd., Glasgow. 1997 verkocht aan Allseas. 2001/2002 verbouwd tot pijpenlegger. 15-5-2021 vanaf Esbjerg op de Waalhaven. 21-8-2023 verhaald van de Waalhaven naar de Heyshaven. 27-8-2023 met de sleepboot FAIRPLAY-62 (ex BUGSIER 2) vertrokken naar Amsterdam. 1-2024 samen met de ISLE OF JURA aan boord van de MIGHTY SERVANT 1 vertrokken van de 2e Maasvlakte naar Mexico. 7-9-2024 aan de grond op het strand van Villa Allende, in de haven van Coatzacoalcas, ten zuiden van de staat Veracruz, als gevolg van het slechte weer veroorzaakt door de passage van tropische golf 21 en koufront nummer 1 in de Golf van Mexico. 25-9-2024 na 19 dagen gestrand te zijn geweest vlot gebracht door bergingsbedrijf Smit Salvage. 11-2024 verkocht aan HEBO Maritiemservice, t.b.n. HEBO-CB 1. 30-12-2024 van Kingston, Jamaica a/b SEAWAY ALBATROS, 16-1-2025 gearriveerd op het Calandkanaal. 19-1-2025 verhaald van de SEAWAY ALBATROS naar de Werkhaven, Rotterdam. 29-7-2025 herdoopt HEBO-CB1. 9-2025 gepresenteerd op de Wereldhavendagen 2025 te Rotterdam.



TSM BERGEN, IMO 1092581 (NB-325), DP2 vessel, Offshore Tug/Supply Ship, 499 GT, 27-6-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 619, 7-2025 uit de nieuwbouwloods gereden, 30-7-2025 te water, 25-10-2025

geplande oplevering Neptune Marine B.V., Aalst als TSM BERGEN aan Thomas Services Maritimes, Frankrijk (FNZU). (Foto: Neptune Marine).

VB BRANDY, IMO 1070935, Tug, ASD2813, 381 GT, 10-6-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513357, 10-2025 geplande oplevering als VB BRANDY aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag St. Vincent and Grenadines.

VB KUDU, IMO 1050222, Tug, 263 GT, 89 DWT, 2-7-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513644) als VB KUDU aan Ivoirienne de Remorquage et de Sauvetage, Abidjan, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6749), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 21-8-2025 op eigen kracht te Port Elizabeth. 30-8-2025 te Walvis Bay.



SD SEAL, IMO 9448188 (NB-326), type Robert Allen Rampart 3200, gebouwd als MEDYILMAZ 06 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 23-5-2008 (BV) opgeleverd als SD SEAL door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (6) aan Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. (9HIW9). 486 GT, 146 NT, 32,00 (30,46) x 11,60 x . x 5,360 meter, 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, trekkracht 65 ton, 12 kn. 2-6-2008 vertrokken van de werf naar Rotterdam, 3-6-2008 passage Bosphorus, 21-6-2008 gearriveerd in de Europoort, 17-1-2009 aan het steiger van de Spido te Rotterdam gedoopt SD SEAL. 7-4-2016 in beheer bij Kotug-Smit Towage B.V. 8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L. 11-2019 verkocht aan Kotug Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L. 16-2-2022 verkocht aan SD Seal B.V., Rotterdam, 14-2-2022 (F) vlag: Nederland (PDJM), in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 23-2-2025 op het Calandkanaal in aanvaring gekomen met een zeeschip (GULHOLMEN), daarop dreigde de sleepboot te zinken en is door de VB TIGER tegen de wal gezet om dat te voorkomen. Tijdens die actie kwam er CO2 vrij, vier bemanningsleden zijn naar het ziekenhuis overgebracht voor onderzoek. Het Havenbedrijf maakte samen met een bergingsbedrijf een plan van aanpak om het schip te bergen, 25-2-2025 door de VB TIGER van de 4e Petroleumhaven naar de Prinses Margriethaven MV2 gebracht. 28-2-2025 te Amsterdam om te repareren. (Foto: Teun van der Zee, 4-7-2009, Beerkanaal).

Uitspraak Tuchtcollege

Op zondagnacht, 23 februari 2025, voer de havensleepboot VB SEAL vanuit het Beerkanaal langs de “groene” kant richting de “Maas 5” boei. Het was mistig en de snelheid van de VB SEAL was ongeveer 5,5 knopen over de grond. Het plan was om bij de “Maas 5” boei te wachten. Nabij de “Maas 5” boei is een gebruikelijke plaats voor havenslepers om te wachten op binnenkomende schepen. De VB SEAL zou samen met een andere sleepboot (VB SCHELDE) het binnenkomende containerschip Maersk Iowa assisteren.

Voor de MAERSK IOWA uit voer de olietanker GULHOLMEN in ballast en bestemd voor de 7e Petroleumhaven. Nabij de “Maas 5” boei haalde de betrokkene de vaart van de VB Seal eraf. De vaart over de grond nam af tot ongeveer 1,5 knoop terwijl de VB SEAL wat bakboord uit kwam. Vervolgens kwam de VB SEAL achteruit de noord in met een toenemende snelheid tot 2,9 knopen over de grond. Om 01.49 uur lokale tijd werd de VB SEAL aan stuurboord voor geraakt door de GULHOLMEN. Al snel was duidelijk dat de VB SEAL water maakte. De betrokkene heeft haar toen aan de oostzijde van de Ertskade op het stenen talud

gezet, om zinken te voorkomen. Andere sleep- en havendienstboten schoten te hulp en brachten bergingspompen aan boord van de VB SEAL. Door de dieseldampen van de eigen pomp, die binnen stond te draaien, werden bemanningsleden onwel.

De VB SEAL (IMO nummer 9448188) is een Nederlandse havensleepboot. Het schip is deel van de vloot van rederij Boluda Towage Rotterdam BV te Rotterdam. Het schip is in het jaar 2008 gebouwd, is 32 meter lang en 11,60 meter breed. Ten tijde van de aanvaring werd het schip bemand door drie bemanningsleden.

Het eerste element van het bezwaar van de inspecteur acht het Tuchtcollege gegrond. Betrokkene had weliswaar de radar bij staan maar heeft niet met behulp van de radar bepaald of hij in positie bleef ten opzichte van de Maas 5 boei.

Het tweede element van het bezwaar van de inspecteur acht het Tuchtcollege eveneens gegrond. Zoals betrokkene zelf ook meent, had hij niet in de gaten dat de VB SEAL steeds meer de noord in verlijerde en de koerslijn van de binnenkomende GULHOLMEN kruiste.

Dit nalaten valt betrokkene ernstig aan te rekenen. Anders dan betrokkene in zijn verweer aanvoert, is het Tuchtcollege van oordeel dat betrokkene niet die voorzorgsmaatregelen heeft genomen die gegeven de omstandigheden geboden waren om schade te voorkomen. Levensgevaar voor de bemanningsleden van de VB SEAL was hierbij niet uitgesloten. Het al dan niet handelen of nalaten van andere personen en autoriteiten doet niets af aan de verantwoordelijkheid van betrokkene als kapitein. In de omstandigheid dat betrokkene niet eerder in aanraking is geweest met ILT of andere instanties en het feit dat betrokkene drie dagen na het incident met pensioen is gegaan, ziet het Tuchtcollege geen aanleiding de boete te verlagen. Dit neemt niet weg dat het Tuchtcollege betrokkene een ander einde van zijn carrière had gegund. De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein handelen of nalaten aan boord 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 en het scheepvaartverkeer.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een aanvaring als gevolg.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een geldboete van 600 euro op zijn plaats. Een waarschuwing acht het Tuchtcollege in dit geval niet passend, alleen al niet omdat betrokkene inmiddels met pensioen is. (Tuchtcollege voor de Scheepvaart, 22 augustus 2025).

SVITZER NOBBYS, IMO 1022639 (NB-328), ontwerp: Robert Allan Ltd., TRA-3200 Tug, 494 GT, 160 DWT, 26-4-2025 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Tic. A.S. (173) als SVITZER NOBBYS aan Svitzer Middle East Ltd., St. Vincent and Grenadines (J8B6705), in beheer bij Svitzer Australia Pty. Ltd., Sydney NSW. 16-8-2025 te Port of Newcastle.

WILLDISCOVER, IMO 1112525, Eurocarrier 2495, 157 NT, 13-8-2025 opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (NP656) als WILLDISCOVER aan Williams Shipping U.K. (MSJD6). 13-8-2025 van Rotterdam naar Southampton, 14-8-2025 te Southampton.

WINDCAT ROTTERDAM, IMO 9995337 (NB-330), Work/Repair Vessel, 6.711 GT, 2.036 DWT, 5-7-2023 kiel gelegd, 12-10-2024 te water gelaten onder bouwnummer HA LONG 552205, 11-7-2025 op proefvaart, 13-7-2025 na proefvaart te Ha Long Anch., Vietnam, 24-7-2025 opgeleverd door Ha Long Shipbuilding One Member of Responsibility Ltd. Co. (Damen Shipbuilding & Cooperation B.V.) als WINDCAT ROTTERDAM aan CMB Tech Belgium N.V., vlag: België (ORUP), in beheer bij Bocimar International N.V., Antwerpen, Anglo-Eastern (Antwerp) N.V. en Windcat Workboats B.V., IJmuiden. 89,39 (84,19) x 19,79 x 8,00 x 5,300 meter. 5,734 kW, 1 x ABC 12DZC (2.390 kW), 2 x ABC 8DZC (à 1.672 kW), Anglo-Belgian Corp. N.V. 4 x 1.800 kW azimuththrusters (2x achter, 2x voor, Schottel SRP 430).



ZWERVER III, IMO 9614878 (NB-180), Multi Purpose DP-1 support schip, casco gebouwd te Lovocise, Tsjechië, 17-6-2011 casco gearriveerd te Zwijndrecht achter de sleepboot TAUCHER O. WULF 3 om afgebouwd te worden, 21-10-2011 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. te Zwijndrecht onder bouwnummer 192, 16-11-2011 vertrokken van de werf voor proefvaart in de Europoort, 24-11-2011 lieren testen met een trekponton op de Heerema-lokatie in het Calandkanaal, 29-11-2011 trekproeven in het Calandkanaal, 30-11-2011 gearriveerd te Harlingen, 2-12-2011 gedoopt ZWERVER III door de 7 jarige Roos van Stee en opgeleverd aan Hans van der Stee Beheer B.V., Harlingen (PCLQ), in beheer bij HvS Dredging Support B.V. 499 GT, 840 DWT, 35,10 x 15,00 x 4,07 x 2,600/3,000 meter, 2.820 kW, 3 x Mitsubishi S12R-MPTK, trekkracht 50 ton, 11,5 kn. 29-11-2011 in beheer bij Van Stee Offshore Support B.V., Harlingen. 4-2020 verkocht aan VSO Zwerfer III B.V., Harlingen, in beheer bij Van Stee Offshore Support B.V., Harlingen. 29-7-2025 van Dakar naar België met op sleep een industriële constructie. 8-8-2025 te Arrecife, Lanzarote, Spanje met 49 verstekelingen a/b. 12-8-2025 vertrokken naar Antwerpen. 29-8-2025 te Hansweert nadat de voor Antwerpen bestemde sleep is overgegeven. 30-8-2025 te Harlingen. (Foto: Ruud Zegwaard, 20-3-2012).

49 Senegalese verstekelingen gevonden op weg naar Antwerpen

De 'Zwerfer 3', die met een industriële constructie onderweg was naar Antwerpen, moest op 9 augustus 2025 uitwijken naar de haven van Los Mármol (Arrecife). De bemanning van de sleepboot had ontdekt dat 49 verstekelingen zich in de constructie hadden verstopt. Het schip was tien dagen geleden uit Dakar vertrokken. In de ochtend van 8 augustus nam de bemanning contact op met de haven van Arrecife om toestemming te vragen om aan te meren. De havenautoriteiten verzochten het schip om een borg van een miljoen euro te storten, omdat de zeewet voorschrijft dat de reder verantwoordelijk is voor het onderhoud, de huisvesting en de terugreis van verstekelingen die clandestien reizen. Het schip moest enkele uren voor de kust wachten op toestemming van de maritieme autoriteiten om de haven binnen te varen. De haven van Los Mármol gaf de verstekelingen uiteindelijk toestemming om om humanitaire redenen aan te komen. De 'Zwerfer 3' verliet de haven opnieuw op 12 augustus met een verwachte aankomsttijd in de haven van bestemming op 30 augustus. (Timsen, 19-8-2025).

INTERNATIONAAL NIEUWS



De 7 panda's van Lidl

Onder de naam Tailwind Shipping Lines opereert Lidl sinds 2022 met een eigen containerrederij. Hiermee is de grootgrutter beduidend minder afhankelijk van derden en heeft men de overzeese transportlogistiek in eigen hand. De vloot omvat 10 eenheden, waarvan 7 met de naam PANDA, gevolgd door een nummer. Kennelijk heeft men met de naam Tailwind de wind in de rug, want een nieuwbouworder voor 5 Neo-Panamaxen van elk 8400 TEU werd overgenomen van de Hamburgse reder Peter Döhle.

Het zou gaan om een bedrag van \$600 miljoen, dus 120 miljoen per stuk. De schepen worden gebouwd op de Guangzhou Shipyard in het vroegere Kanton en zijn dual-fuel uitgerust om op LNG te kunnen varen. Met 6864 TEU is de PANDA 006 nu nog de grootste. Die vaart in de PEX (Panda Express Service) tussen China, Port Klang, Barcelona en de Sloveense haven Koper. Recent werd de TEX (Tiger Express Service) eraan toegevoegd, met een trafiek tussen Bangladesh, Maleisië, Vietnam en Sri Lanka.

Als derde dienst heeft men de DEX (Dolphin Express Service), een feederdienst tussen Barcelona en Moerdijk, die wordt onderhouden met deze PANDA 005 en zusterschip PANDA 004. De capaciteit bedraagt 1200 TEU

met 378 reeferaansluitingen. Ze lossen en laden bij de Combined Cargo Terminal, achterin de Centrale Insteekhaven. Beide schepen kwamen 2024 in de vaart en zijn gecharterd van de Elbdeich Reederei. De maten zijn 170 bij 27 meter en ze varen, geregistreerd op Madeira, onder Portugese vlag. (Tekst en fotografie: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch).

Vloot Tailwind Shipping Lines per 1 september 2025:

PANDA 001, IMO 9290787, Container Ship, 66.280 GT, 38.387 NT, 68.228 DWT, 5527 TEU, 7-7-2004 kiel gelegd, 25-2-2005 opgeleverd door China Shipbuilding Corp. (CSBC) (824) als CHOAPA aan Linda Shipinvest GmbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg.

11-2006 herdoopt MSC MALTA.

3-2010 herdoopt TALASSA.

10-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQDD).

22-4-2022 verkocht aan Tailwind Shipping Lines GmbH, Portugal (Madeira) (CQDD), in beheer bij Peter Döhle Schiffahrts-KG, Hamburg. 3-2023 herdoopt PANDA 001.

PANDA 002, IMO 9328053, 7.852 GT, Container Ship, 2007, vlag: Portugal (MAR) (PMD)

PANDA 003, IMO 9968891, 18.292 GT, Container Ship, 2024, vlag: Portugal (MAR) (PMD)

PANDA 004, IMO 9968906, 18.292 GT, Container Ship, 2024, vlag: Portugal (MAR) (PMD). 1200 TEU.



PANDA 005, IMO 9981063, 18.292 GT, Container Ship, 2024, vlag: Portugal (MAR) (PMD), 1200 TEU. (Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025, t.h.v. Maassluis op weg naar Moerdijk).

PANDA 006, IMO 9677026, 71.112 GT, Container Ship, 2013, vlag: Liberia (LBR), 6864 TEU

PANDA 007, IMO 9280598, 65.247 GT, Container Ship, 2004, vlag: Portugal (MAR) (PMD), 5782 TEU

PANDA 008, IMO 9248162, 65.918 GT, Container Ship, 2003, vlag: Portugal (MAR) (PMD), 6078 TEU

PANDA 009, IMO 9294812, 66.280 GT, Container Ship, 2006, vlag: Portugal (MAR) (PMD), 5527 TEU

In charter:

JADRANA, IMO 9619385, 48.338 GT, Container Ship, 2003, vlag: Portugal (MAR) (PMD), 4957 TEU.

NORDTIGER, IMO 9626247, 18.826 GT, Container Ship, 2014, vlag: Cyprus (CYP), 1756 TEU, charter van Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg.

ASL PEONY 9935870, 18.526 GT, Container Ship, 2003, vlag: Hong Kong, 1380 TEU, charter van ASL Shipping Ltd. en Hong Kong en Shanghai ASL Shipmanagement Co., Hong Kong.

DFDS neemt voor DKK 240 miljoen een belang in Naviera Armas

De veerbootmaatschappij DFDS heeft een overeenkomst gesloten om een deel van de activa van de veerbootactiviteit van Naviera Armas op de Straat van Gibraltar te verwerven voor een waarde van 240 miljoen DKK.

Naast een gecombineerde vracht- en passagiersveerboot (RoPax) en een hogesnelheidscatamaranveerboot (HSC), omvat de overname de verwerving van bestaande vergunningen voor lijndiensten en ongeveer 200 werknemers, schrijft DFDS in een aankondiging op maandagmiddag.

De transactie zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 worden afgerond en zal daarom naar verwachting geen invloed hebben op de jaarrekening van 2025. De capaciteitsuitbreiding zal naar verwachting in 2026 een omzet van ongeveer DKK 500 miljoen opleveren, waarbij ook een positieve bijdrage aan de winst wordt verwacht.

"De groei van de veerbootmarkt in de Straat van Gibraltar heeft onze verwachtingen overtroffen sinds we in 2024 op de markt kwamen. De twee veerboten die we kopen, varen al op dezelfde routes als wij, en we

verwachten vanaf de eerste dag een soepele overgang en serviceverbeteringen te bieden aan zowel passagiers als vrachtklanten", zegt Mathieu Girardin, hoofd van de veerbootdivisie van DFDS. (Info: Soefart, MarketWire, 25-8-2025).

Naviera Armas is een Spaans bedrijf, opgericht in de jaren 1940, dat een aantal veerdiensten in Spanje exploiteert. Het bedrijf is voornamelijk actief op de Canarische Eilanden, met aanvullende routes die de Canarische Eilanden en de Noord-Afrikaanse kust verbinden met het Spaanse vasteland.

Fast Ferry's: CIUDAD DE CEUTA, VOLCÁN DE TAGORO / VOLCAN DE TAIDÍA, VOLCÁN DE TENO, VOLCÁN DE TIRAJANA en VILLA DE AGAETE.

Ferries: ALMARIYA, FORTUNY, CIUDAD DE IBIZA, CIUDAD DE MALAGA, JUAN J SISTER, CIUDAD DE VALENCIA, AL ANDALUS, VOLCÁN DE TAMADABA, VOLCÁN DE TAMASITE, VOLCÁN DE TIMANFAYA, VOLCÁN DE TINAMAR en VOLCÁN DE TINDAYA, ro-ro vrachtschip: VILLA TAZACORTE. (Foto: Armas).



HATAY, IMO 7725362, Ro-Ro Cargo Ship, 5.801 GT, 3.545 DWT, 25-4-1979 te water, 7-1979 opgeleverd door Frederikshavn Vft., Frederikshavn (380) als MERCANDIAN CARRIER II aan K/S Merc-Scandia XXIV, Denemarken. 1.599 BRT, 3.62 DWT. 1983 herdoopt MERCANDIAN CARRIER II. 1984 herdoopt CARRIER. 1985 herdoopt CARRIER II. (Foto: Teun van der Zee, 10-4-1985). 1985 herdoopt MERCANDIAN CARRIER II. 1985 verkocht aan POETS Fleet Management Ltd., U.K., herdoopt BELARD. 1990 verkocht aan Northern Ireland Trailers (Scotland) Ltd., U.K. 1992 verkocht Pandoro Ltd., U.K. 1993 vlag: Isle of Man. 1994 verkocht aan Mannin Line Ltd, Isle of Man. 1994 verlengd: 5,801 GT. 1995 verkocht aan Isle of Man Steam Packet Co Ltd, Isle of Man. 1997 verkocht aan Aabenraa Rederi A/S, St. Vincent & Grenadines. 2002 verkocht aan Harrisons (2002) Ltd., U.K., herdoopt MUIRNEAG. 17-5-2006 in beheer bij ASP Ship Management Ltd. 3-4-2009 in beheer bij ASP Ship Management Ltd. en V Ships UK Ltd. 30-4-2009 in beheer bij Calmac Ferries Ltd. en V Ships UK Ltd. 30-9-2013 verkocht aan Rosewhite Shipping S.A., 9-2013 vlag: Panama, in beheer bij Akdeniz Roro Deniz Tasima. 8-3-2019 in beheer bij Awesta Shipping Corp. 23-1-2020 verkocht aan Hatay Shipping Corp., 2020 vlag: Comoros, in beheer bij IBC Guler Dis Ticaret Ltd. Sti. 8-2022 vlag: Kameroen (TJM0010). 13-5-2025 nog op Burriana-scheepswerf, nog steeds geregistreerd in Kameroen en zal naar verwachting deze zomer, na voltooiing van de renovatie, aan de Balearia-vloot worden toegevoegd. Mogelijk zal het schip op de Balearen varen, hoewel de eindbestemming de Straat van Gibraltar leek te zijn. 30-6-2025 verkocht aan Balearia Eurolineas Maritimas, Denia (Alicante), vlag: Spanje (FATD).



HAFNIA LIMITED: deal om 14,45% van de aandelen van TORM van Oaktree over te nemen

Hafnia Limited ("Hafnia", het "Bedrijf", OSE-tickercode: "HAFNI", NYSE-tickercode: "HAFN") kondigt aan dat Oaktree Capital Management, L.P. en haar gelieerde ondernemingen (samen "Oaktree"), de controlerende aandeelhouder van TORM plc ("TORM", CSE-tickercode: "TRMD A", NASDAQ-tickercode: "TRMD"), het bod van Hafnia hebben aanvaard om ongeveer 14,1 miljoen A-aandelen in TORM te verwerven, onder voorbehoud van het aangaan van een definitieve overeenkomst, wat neerkomt op ongeveer 14,45% van het geplaatste aandelenkapitaal van TORM (de "Aandelenaankoop"). De prijs van de A-aandelen bedraagt US\$ 22 per aandeel voor een totale aankoopprijs van US\$ 311.433.342.

De voltooiing van de Aandelenaankoop is afhankelijk van het aangaan van een definitieve overeenkomst door de partijen en het voldoen aan de gebruikelijke opschortende voorwaarden, waaronder onder meer het verkrijgen van de vereiste wettelijke goedkeuringen en goedkeuringen, het voldoen aan bepaalde convenanten en de benoeming van een nieuwe onafhankelijke bestuursvoorzitter van TORM.

Hafnia kijkt ernaar uit om deze omvangrijke investering in TORM te doen in de overtuiging dat TORM een goed geleid bedrijf is met een vloot van hoge kwaliteit. Met betrekking tot de langetermijnpositie van Hafnia als aandeelhouder van TORM, is Hafnia over het algemeen van mening dat consolidatie positief is voor de tankerindustrie, maar heeft in dit opzicht geen beslissingen genomen. Er kan geen garantie worden gegeven dat dit zal leiden tot een voorstel, overeenkomst of transactie, noch kan enige garantie worden gegeven met betrekking tot de voorwaarden, timing of waarschijnlijkheid van de voltooiing van een dergelijke transactie. Voor alle duidelijkheid, voor zover er een dergelijke transactie plaatsvindt, zal deze niet worden gestructureerd als een aanbod voor TORM onder de UK Takeover Code (de "Code") en, voor zover de Code van toepassing is op TORM, is dit een verklaring waarop Regel 2.8 van de Code van toepassing is.

Dienovereenkomstig, voor zover de Code van toepassing is, zullen Hafnia en alle personen die in overleg met de Code handelen, behalve met de toestemming van het Panel voor Overnames en Fusies (het "Panel"), gebonden zijn aan de beperkingen uiteengezet in Regel 2.8 van de Code. Voor de toepassing van Regel 2.8 van de Code behoudt Hafnia (en alle personen die in overleg met haar handelen) zich het recht voor om de beperkingen in Regel 2.8 van de Code opzij te zetten in een van de volgende omstandigheden: (i) met instemming van de raad van bestuur van TORM; (ii) na de aankondiging door of namens een derde van een vast voornemen om een bod op TORM uit te brengen; (iii) als TORM een voorstel voor ontheffing van Regel 9 aankondigt (zoals beschreven in Noot 1 van de Opmerkingen over Dispensaties van Regel 9 van de Code) of een omgekeerde overname (zoals gedefinieerd in de Code); of (iv) als er sprake is van een wezenlijke verandering van de omstandigheden (zoals bepaald door het Panel). (Info: Hafnia, 3-9-2025. Foto TORM INDIA: Teun van der Zee, 13-10-2025). Hafnia: open voor fusie met Torm A/S, Hellerup.

EAGLE S, IMO 9329760 (NB-326), Dubble Hull, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 22.444 NT, 74.034,86 DWT, 16-3-2006 opgeleverd als FR8 PRIDE. 12-2012 herdoopt LR MIMOSA. 4-2015 herdoopt NORSTAR INTREPID. 26-7-2023 verkocht aan Caravella LLC-FZ. 7-2023 thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands (E5U4845), 7-2023 herdoopt EAGLE S. 20-9-2023 geïnspecteerd te Tema, Ghana, 24 gebreken. 17-2-2024 in beheer bij Peninsular Maritime India Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 24-12-2024 van Ust-Luga, Rusland (±10 km, west van St. Petersburg) naar Port Said, 9-1-2025 ETA te Port Said. 25-12-2024 te zuiden van Helsinki aangehouden door de Finse kustwacht.

Officier van justitie eist 2,5 jaar celstraf

Op de ochtend van 25 augustus is het proces tegen kapitein Davit Vadatchkoria, een Georgische staatsburger, en twee officieren van de 'Eagle S' begonnen bij de districtsrechtbank van Helsinki. De drie werden beschuldigd van zware sabotage en zware telecommunicatieverstoring tot lichtere aanklachten van vandalisme en het in gevaar brengen van de openbare veiligheid. De aanklagers eisten gevangenisstraffen voor

de kapitein van de tanker, een andere Georgiër die de eerste officier was, en Santosh Kumar Chaurasia, een Indiër die de tweede officier aan boord was. Het Openbaar Ministerie eiste straffen van 2,5 jaar gevangenisstraf, wat bijna het minimum van twee jaar was volgens de wet. De maximumstraf voor zware sabotage (criminele vernieling) is 10 jaar gevangenisstraf, terwijl de zware aanklachten voor het verstoren van telecommunicatie tot vijf jaar kunnen oplopen. Volgens de aanklagers waren de aanklachten verzwaaard omdat hun acties opzettelijk en weloverwogen waren. De aanklagers beweerden dat de bemanning verplicht was het schip veilig te besturen.

De gedaagden beweerden dat de kabelbreuken een ongeluk waren. De kapitein van het schip, Davit Vadatchkoria, verklaarde dat ze niet hadden gemerkt dat de tanker langzamer was geworden doordat het anker over de bodem sleepte gedurende 55 mijl. Voor het eerst verklaarden ze in de rechtbank ook dat het schip leek te vertragen toen het over de kabels voer, en ze betoogden dat als de Finse autoriteiten niet hadden ingegrepen en de tanker in beslag hadden genomen, de schade tijdens de voortzetting van de reis groter zou zijn geweest.

De maximumstraf voor zware vernieling is tien jaar gevangenisstraf, terwijl zware verstoring van telecommunicatie een straf van maximaal vijf jaar met zich meebrengt. (Timsen, 25-8-2025).

Twijfels dat de gedaagden niet hebben gemerkt dat het anker over de zeebodem sleepte

In het proces tegen de kapitein van de 'Eagle S' betwijfelde kapitein Stig Sundberg, voorzitter van de Helsinki Shipmasters' Association, of de verdachten niet hadden opgemerkt dat het anker over de zeebodem sleepte. Hij is van mening dat een anker dat over de zeebodem sleept zoveel lawaai maakt dat het moeilijk is om het niet te registreren. Volgens Sundberg is het zeer vreemd dat geen van de bemanningsleden merkte dat het anker bijna honderd kilometer over de zeebodem sleepte. Volgens Sundberg zou het aan bakboordzijde vallende anker er ook voor hebben gezorgd dat het schip naar één kant trok. De kapitein van het schip, Davit Vadatchkoria, en twee van de stuurlieden riskeren tweeënhalf jaar gevangenisstraf op verdenking van het doorsnijden van vijf onderzeekabels in de Finse Golf. De kapitein ontkent alle aanklachten en zijn advocaat Tommi Heinonen is van mening dat natuurkrachten ervoor hebben gezorgd dat het anker in zee is gevallen.

De verdediging legde uit dat het anker mogelijk los was geraakt zonder dat iemand van de bemanning hierbij betrokken was, omdat de ankerlier versleten was.

De aanklagers zijn van mening dat de drie verdachten op de hoogte waren van de tekortkomingen en oordeelden dat de kapitein degene is die ervoor moet zorgen dat het anker in zeewaardige staat verkeert. Het is zeer ongebruikelijk dat een verantwoordelijke persoon de staat van het schip niet grondig onderzoekt voordat hij het water op gaat. De rechtszaak tegen de 'Eagle S' wordt op 27 augustus voortgezet. (Timsen, 26-8-2025).

VDR werkte niet tijdens kritieke periode van kabelschade

De reisdatarecorder (VDR) van de 'Eagle S' functioneerde niet tijdens de kritieke periode waarin het schip verschillende onderzeese kabels in de Finse Golf beschadigde. Volgens materiaal van het Nationaal Onderzoeksbureau (KRP), openbaar gemaakt als onderdeel van een lopend strafproces, kon de datarecorder het moment waarop het anker van het schip de Estlink 2-elektriciteitskabel op 25 december 2024 doorsneed, niet vastleggen. De onderzoekers stelden vast dat de VDR pas om 12:59 die dag was begonnen met het registreren van gegevens. Tegen die tijd was de tanker om 12:23 de exclusieve economische zone van Finland al binnengevaren en over de Estlink 2 gevaren, waar de kabel beschadigd raakte. KRP-functionarissen namen de VDR in beslag en voerden technische onderzoeken uit, waaronder pogingen om overschreven of verwijderde gegevens te herstellen. Er werden geen bruikbare opnames gevonden tussen 18 december en 12:59 op 25 december, een periode waarin het schip zich grotendeels in Russische territoriale wateren bevond. De onderzoekers hielden rekening met zowel apparatuurstoringen als opzettelijke verstoring. De KRP vond geen tekenen van manipulatie. Tijdens forensisch onderzoek kwam een technische verklaring naar voren: het VDR-systeem was gebaseerd op een GPS-tijdsignaal, dat tijdens de reis af en toe verloren was gegaan.

Volgens de bevindingen van de politie was de GPS-ontvanger aan boord teruggevallen naar een onjuiste tijd, soms zelfs het jaar 2005, toen er geen satelliet signaal werd ontvangen. Als gevolg hiervan verwijderde de recorder bestaande bestanden om schijfruimte te besparen. Onderzoekers beschreven de GPS-eenheid als verouderd en daterend uit het begin van de jaren 2000. Kapitein Davit Vadatchkoria vertelde de onderzoekers dat het schip ongeveer een uur na het binnenvaren van Russische wateren zijn GPS-signaal kwijt was. De signaalontvangst bleef onstabiel totdat deze om 12:59 uur op 25 augustus werd hervat. Op dat moment hervatte de VDR de normale opname, inclusief de communicatie op de brug.

Om 13:05 uur, slechts enkele minuten nadat het systeem was gereactiveerd, informeerde de tweede stuurman de kapitein over een laag motortoerental. De vijfde en laatste kabelbreuk vond later die avond plaats om 18:43 uur. De 'Eagle S' lag op 21 december voor het eerst voor anker in Sint-Petersburg en vertrok op 24 december met een lading brandstof uit Oest-Loega. (Timsen, 27-8-2025).

Containerschip bijgestaan door meerdere sleepboten

De MARIE MÆRSK op weg naar Tanjung Pelapas, bijgestaan door de sleepboten MED RIGEL (IMO: 1048530), CAPTAIN CAT (IMO: 1048528) en SL LOIRE (IMO: 9190494), en het offshore brandbestrijdingsschip TROMS HERA (IMO: 9732967). De status van 'beperkte manoeuvreerbaarheid' en een snelheid van 0,8 knopen in positie 04.08 NB en 010.35 WL, suggereerden dat het schip op drift was op 18 augustus, met een verwachte aankomsttijd op 6 september. Terwijl het schip de AE4-dienst onder de Gemini-samenwerking uitvoerde, werd er in de vroege ochtend van 13 augustus rook gedetecteerd uit containers die

op het dek waren opgeslagen. Volgens Maersk had de bemanning snel gereageerd en de brandblussystemen aan boord geactiveerd. Al het personeel werd in veiligheid gebracht. De CAPTAIN CAT en de MED RIGEL arriveerden laat op 13 augustus ter plaatse, in samenwerking met de Nederlandse bergingsfirma SMIT, die extra middelen heeft ingezet om te assisteren. Het plan was dat externe brandweerlieden op 18 augustus aan boord van de MARIE MÆRSK zouden gaan om assistentie te verlenen. Het is nog niet bekend of ze per vliegtuig of per schip aan boord worden gebracht. Ondertussen is de MARIE MÆRSK omgeleid om zo snel mogelijk ondersteuning vanaf de wal te ontvangen. De aanloophaven was nog niet bekend. Er was nog geen schatting van de omvang van de impact van de brand op de lading. (Timsen, 20-8-2025).



MARIE MÆRSK, IMO 9619933, Container Ship, 194.849 GT, 89.317 NT, 213.971 DWT, 19076 TEU. 23-7-2012 eerste staal gesneden, 25-3-2013 kiel gelegd, 18-5-2013 te water, 18-10-2013 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (4253) als MARIE MÆRSK aan Möller-Mærsk A/S, Dragør-Denemarken (DIS) (OWJF2). 2-2-2025 verkocht aan Mærsk A/S, Dragør-Denemarken (DIS) (OWJF2). Het schip opereert in het Gemini-netwerk op Azië-Europa, de AE4-dienst. 4-8-2025 van Rotterdam naar Tanjung Pelepas, 6-9-2025 ETA te Tanjung Pelepas. 13-8-2025 voor de kust van Afrika is brand uitgebroken in een container, de bemanning is ongedeerd. (Foto: Henk de Winde, 28-1-2024, Breskens).

MARIE MÆRSK onderweg richting Golf van Guinee

De MARIE MÆRSK is weer gaan varen en probeert extra hulp van de wal te krijgen bij het blussen van de brand. Eén container, die met water was overstroomd, vertoonde nog steeds een verhoogde temperatuur terwijl deze onder controle was. Op 22 augustus voer de MARIE MÆRSK oostwaarts de Golf van Guinee in met een snelheid van 10 knopen om een ander bevoorradingsschip te ontmoeten met extra brandblusapparatuur, die aan boord zal worden geladen. Een extern brandbestrijdingsteam was op 19 augustus aan boord van het schip gegaan. Samen met de bemanning van de MARIE MÆRSK hielden ze de brand onder controle, hoewel deze nog steeds niet volledig is geblust. Het deskundige Crisis Response Team van Maersk bleef voortdurend in contact met de bemanning van het schip, de bergingsmaatschappij, de vlaggenstaatautoriteit en het classificatiebureau om weloverwogen beslissingen te nemen over de volgende stappen. De bestemmingshaven werd overwogen, met als doel de beste oplossing te vinden voor de bemanning, de klanten van Maersk en hun lading. Vanwege de heersende omstandigheden in de getroffen laadruimen was de exacte impact van de brand op elke container onbekend. De verwachting was dat het schip naar een vluchthaven zou worden gebracht om de beschadigde containers te lossen en de volledige omvang van de schade vast te stellen. (Timsen, 23-8-2025).

Beschadigde containers worden gelost in Kaapstad

De MARIE MÆRSK ging onderweg naar Kaapstad, met een snelheid van 17 knopen en een verwachte aankomsttijd op 31 augustus. Aan boord waren nog steeds de brandspecialisten die de bemanning hielpen de brand onder controle te krijgen en die de containers in de gaten hielden om snel te kunnen ingrijpen als de brand weer oplaaide. De verwachting was dat de beschadigde containers in Kaapstad zouden worden gelost en dat de MARIE MÆRSK vervolgens haar reis zou voortzetten. De Maersk heeft nog niet besloten of de oorspronkelijke bestemming van de MARIE MÆRSK - Tanjung Pelepas - behouden blijft.

Het schip liet het anker zakken voor Kaapstad en hervatte dezelfde dag de reis. Op 3 september gaf de MARIE MÆRSK Tanjung Pelepas aan als bestemming met een verwachte aankomsttijd van 14 september. (Timsen, 3-9-2025).



WW1 onderzeeboot U16 gelicht

U16, 26-8-1909 besteld bij Germaniawerft, Kiel (157), 10-5-1910 kiel gelegd, 29-8-1911 te water, 28-12-1911 in dienst gesteld als U 16. Commandanten 1-8-1914 t/m 15-3-1915 Kptlt. Klaus Hansen. 16-3-1915 t/m 21-10-1915 Oblt. Leo Hillebrand (Royal House Order of Hohenzollern). 4 patroilles: 11 schepen tot zinken gebracht, 2 schepen beschadigd, één schip in beslag genomen. 8-2-1919 gezonken in positie 58.59 NB en 08.29 OL. 31-8-2025 gelicht door de drijvende bok MATADOR 3, tijdens het lichten gebroken, op de ponton HEBO P82 gezet en naar Cuxhaven gebracht, 3-9-2025 het tweede deel gelicht en afgevoerd.

In de nacht van 31 augustus 2025 heeft de bok "Matador 3" de resten van de Duitse onderzeeër 'U16' van de Keizerlijke Marine geborgen voor de kust van Scharhörn. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog

zou het schip naar Engeland worden vervoerd, maar het zonk op 8 februari 1919 tijdens de transportreis naar Engeland, ter hoogte van pos. 58.59 NB en 08.25 OL. Het schip werd nu teruggevonden tijdens een routinematige zoekactie. De hoop op behoud ervan is blijkbaar vervlogen. Op 27 augustus meerde de 'Matador 3' aan in Cuxhaven, komende vanuit Rotterdam, voor de voorbereidingen van de bergingswerkzaamheden.

Het wrak lag in een waterdiepte van 20 meter. Voordat het wrak werd geborgen, had een sleephopperzuiger de omgeving van het wrak schoongespoeld. De bergers trokken vervolgens stalen kabels onder de boot om het omhoog te halen. Op 31 augustus brachten de sleepboten 'Wulf 5' en 'Wulf 9' het ponton 'Hebo P82' naar de locatie. Het konvooi vertrok rond 16.30 uur en na ongeveer tweeënhalf uur werd het wrak bereikt. De 'Matador 3' voltooide de hijswerkzaamheden rond 23.00 uur. De onderzeeër was tijdens het hijsproces in drie stukken gebroken. Twee stukken van de onderzeeër werden op de ponton geladen en daar vastgezet. Kort na middernacht vertrok het konvooi terug naar Cuxhaven, waar het wrak op 1 september rond 01.30 uur in de veerhaven aankwam. Het resterende stuk moet nog worden geborgen.

Het Federaal Maritiem en Hydrografisch Agentschap (BSH) ontdekte de onderzeeër enkele weken geleden tijdens een routinematige inspectie op obstakels onder water. De romp leek nog intact. Na de berging zal het wrak naar verwachting worden gesloopt, hoewel het oorspronkelijk de bedoeling was om het naar een museum te brengen. De onderzeeër werd in 1911 in Kiel gebouwd. (Timsen, 1-9-2025. Foto: Bonn & Mees).

Berging U16 bekritiseerd

De berging van de onderzeeër 'U 16' uit de Eerste Wereldoorlog door de 'Matador 3' voor het eiland Scharhörn heeft kritiek uitgelokt. Archeologen beschouwden de operatie als een vergissing. Het tweede deel van het wrak zou op 3 september van een diepte van ongeveer 20 meter worden geborgen. De commandotoren van de onderzeeër bevindt zich ook op dit wrak. Het eerste wrakstuk werd per ponton naar Cuxhaven gebracht en het tweede wrakstuk zou daar ook worden gebracht. Door de onbeschermde ligging in de haven begon het materiaal te corroderen, oftewel te ontbinden, aldus onderwaterarcheoloog Florian Huber uit Kiel. Zijn collega Jens Auer deelde deze mening: "Alles wat ik naar boven breng, kan snel problematisch worden. Ik ben een beetje sprakeloos en kan niet echt begrijpen hoe ze het op deze manier hebben aangepakt. Technisch gezien was de operatie "een grote ramp". De woordvoerder van de Commissie voor Onderwater- en Wetland-archeologie van de Vereniging van Staatsarcheologen voegde eraan toe: "Er was geen documentatie, geen archeologische ondersteuning, geen deskundige ondersteuning, geen voorafgaand onderzoek, niets." Wat er met het wrak zal gebeuren na volledige berging, is nog niet duidelijk. "Er zijn momenteel vragen binnen gekomen van de Stichting Duits Marinemuseum in Wilhelmshaven en het Voertuig- en Techniekmuseum Benneckenstein", aldus Dominik Schröder, woordvoerder van het directoraat-generaal Waterwegen en Scheepvaart (WSA). Er werd ook gesproken over mogelijke sloop. (Timsen, 4-9-2025).

WAN HAI 503 wordt naar het Midden-Oosten gesleept

De 'Wan Hai 503' wordt naar het Midden-Oosten gesleept, terwijl de rederij nog steeds op zoek is naar een veilige haven. Het schip is al 78 dagen op zee sinds het begin van de brand op 9 juni. De verplaatsing naar het Midden-Oosten vond plaats nadat Sri Lanka een aanvraag voor een ligplaats voor het schip had afgewezen, terwijl India kort na het begin van de brand zijn havens had opgedragen het schip niet te accepteren. Momenteel voldoen de stabiliteit, structurele integriteit en diepgang van het schip, samen met de route die met behulp van weersafhankelijke software is beoordeeld, aan de eisen voor veilig slepen. Rederij Wan Hai zei dat het proces nauwlettend zal worden gevolgd om een veilige en soepele aankomst in de aangewezen veilige haven te garanderen.

Vorige week gaf Hapag-Lloyd, dat lading aan boord had, een update over de positie op ongeveer 177 zeemijl van Colombo, Sri Lanka, en dicht bij de grens van de Indiase exclusieve economische zone. De afgelopen weken gaven de bergingsrapporten aan dat er geen zichtbare vlammen of tekenen van brand waren, hoewel er in één ruim lichte tekenen van smeulende resten te zien waren. Ook de temperaturen aan boord van het schip zijn gedaald.



Bergers konden aan boord komen en begonnen met het leegpompen van de ruimen en de machinekamer. Het schip zal ongeveer 1800 zeemijl over de Arabische Zee worden gesleept. De VAE beschikt over grote, diepwaterhavens die als toevluchtsoord kunnen dienen. Het schip beschikt ook over de containerafhandelingscapaciteit om het puin van het schip te verwijderen. Nadat de brand was geblust, was bijna alles op de voorste tweederde van het schip, vóór het dekhuis en de brug, beschadigd. Een paar containers op de achtersteven leken door het dekhuis tegen de brand te zijn geblokkeerd. (Timsen, 26-8-2025. Foto: Indian Coast Guard).

Wrak onderweg naar Jebel Ali

De 'Wan Hai 503' werd naar Jebel Ali gesleept met een verwachte aankomsttijd van 10 september, mits het weer het toeliet. De besprekingen tussen de lokale autoriteiten en de scheepseigenaren over de goedkeuring van de aanlegplaats waren gaande. Aan de stabiliteits- en veiligheidseisen werd voldaan en de sleep werd nauwlettend gevolgd voor een veilige aankomst. Op 5 september bevond het schip zich op 177 zeemijl van Colombo, dicht bij de grens van de Indiase exclusieve economische zone. Er waren geen vlammen zichtbaar, maar er werd wel lichte smeulende resten waargenomen. (Timsen, 5-9-2025).



MSC LEILA, IMO 1016654, dual-fuel Container Ship, 106.463 GT, 139.647 DWT, 11500 TEU, 16-5-2024 kiel gelegd, 15-6-2025 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB2027) als MSC LEILA aan Chalune Oceanway Ltd., Liberia (5LVA3), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. (Foto: Zhoushan Changhong International Shipyard).

MSC INSA, IMO 1016666, dual-fuel Container Ship, 106.463 GT, 64.111 NT, 139.641 DWT, 11500 TEU, 16-5-2024 kiel gelegd, 16-7-2025 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB2028) als MSC INSA aan Niobe Oceanway Limited, Liberia (5LVK4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 335,00 (329,70) x 45,60 x 20,10 x 16,000 meter.

MSC EDNA, IMO 1016680, dual-fuel Container Ship, 107.533 GT, 139.394 DWT, 11500 TEU, 8-8-2024 kiel gelegd, 11-8-2025 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB2029) aan

Trelod Oceanway Ltd., Liberia (5LWX2), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 12-8-2025 gedoopt MSC EDNA.

MSC ADELE, IMO 1016692, dual-fuel Container Ship, 107.533 GT, 139.436 DWT, 11500 TEU, 8-8-2024 kiel gelegd, 12-8-2025 gedoopt MSC ADELE, 18-8-2025 opgeleverd door Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB2030) aan Arcalod Oceanway Ltd., Liberia (5LWX3), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol.



12-9-2025 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam vrijdag, 07:00 - 23:55 uur.
13-9-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
17-9-2025 EMERALD PRINCESS, IMO 9333151, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 22:00 uur.
18-9-2025 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
20-9-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 16:00 uur.
2-10-2025 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
4-10-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
10-10-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 22:00 uur.
11-10-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
13-10-2025 HANSEATIC NATURE, IMO 9817133, Cruise Terminal Rott, maandag, 07:00 - 17:00 uur.
15-10-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, woensdag, 07:00 - 15:30 uur.
16-10-2025 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
17-10-2025 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 19:30 uur.
21-10-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
28-10-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
30-10-2025 HAMBURG, IMO 9138329, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 19:00 uur.
2-11-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 21:00 uur.
4-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
10-11-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
10-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
14-11-2025 AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:30 - 17:00 uur.
16-11-2025 VENTURA, IMO 9333175, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 23:55 uur.
18-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
19-11-2025 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 17:00 uur.
24-11-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
25-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
27-11-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 15:00 - 23:55 uur.
29-11-2025 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 19:00 uur.
2-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
7-12-2025 BOLETTE, IMO 9188037, ex AMSTERDAM Cruise Terminal Rott., zondag, 08:00 - 18:00 uur.
8-12-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
9-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
16-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
17-12-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 23:55 uur.
22-12-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
23-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
26-12-2025 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 05:00 - 23:55 uur.
31-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 19:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



CRUISE REIZIGER.NL
PASSIE VOOR CRUISEN

CRUISENIEUWS



Kiel gelegd van CARNIVAL FESTIVALE bij Meyer Werft

Bij scheepswerf Meyer Werft in Papenburg is de kiel gelegd voor de Carnival Festivale, het nieuwste schip in de Excel-klasse van Carnival Cruise Line. De oplevering staat gepland voor het voorjaar van 2027, waarna het schip het hele jaar door vanuit Port Canaveral (Florida) zal varen.

De kiellegging werd bijgewoond door vertegenwoordigers van Carnival Cruise Line en Meyer Werft. In lijn met maritieme tradities werden herdenkingsmunten met muzieknoden onder een 598 ton wegend kielblok geplaatst als geluksbrenger voor het schip.

De Carnival Festivale wordt het vierde LNG-aangedreven schip in de vloot van Carnival en krijgt een uitgesproken muziekthema. Het ontwerp omvat verschillende zones die de creatieve processen en beleving van muziek centraal stellen, met interactieve technologie, dynamische verlichting en thematische horeca.

Een van de blikvangers wordt Sunsation Point (dekken 16-18), met onder meer Carnival WaterWorks Ultra, dat volgens de rederij het meest gezinsvriendelijke waterpark op zee zal worden. Het schip krijgt daarnaast 1.000 onderling verbonden hutten, grotere kinder- en jeugdfaciliteiten en nieuwe programma's voor jonge cruisereizigers. (Bron: Cruisereiziger, 15 augustus 2025).

CARNIVAL FESTIVALE, IMO 1060289, Passenger (Cruise) Ship, 182.000 GT, 9-4-2025 in aanbouw bij Meyer Werft, 14-8-2025 kiel gelegd, 12-2027 geplande oplevering als CARNIVAL FESTIVALE aan Carnival Corp., Doral, Florida, vlag: Bahamas.

Braziliaanse topchef Janaína Torres wordt doopmoeder van CELEBRITY XCEL

Celebrity Cruises heeft de Braziliaanse chef-kok Janaína Torres benoemd tot doopmoeder van het nieuwste schip in de Edge-klasse, de Celebrity Xcel. Torres, eigenaresse van het bekroonde restaurant A Casa do Porco in São Paulo, werd in 2024 door The World's 50 Best uitgeroepen tot 'Best Female Chef in the World'. Ze is daarmee de eerste Braziliaanse chef die door een grote cruiserederij deze rol vervult.

Celebrity Cruises benadrukt dat de samenwerking aansluit bij de gezamenlijke visie op culinaire beleving. Torres staat bekend om haar innovatieve en duurzame benadering van koken, waarbij ze traditionele Braziliaanse invloeden combineert met een no-waste filosofie. Het bedrijf profileert zich al langer met gastronomische vernieuwingen en was een van de eerste rederijen die een Forbes Travel Guide Star Award ontving voor zijn culinaire aanbod.

Tijdens de doopceremonie op 16 november 2025 in Fort Lauderdale zal Torres de Celebrity Xcel officieel haar naam geven. De Celebrity Xcel start aansluitend haar inaugurele seizoen vanuit Fort Lauderdale met 7-daagse cruises naar bestemmingen in de Bahama's, Mexico, de Kaaimaneilanden, Puerto Plata, St. Thomas en St. Maarten. In de zomer van 2026 volgt een eerste Europese



seizoen met afvaarten vanuit Barcelona en Athene, variërend van zeven tot elf nachten. Nieuw in het vaarschema zijn overnachtingen op Madeira.

Met Torres als doopmoeder wil Celebrity de nadruk leggen op de rol van gastronomie in de cruisebeleving. Het schip krijgt onder meer The Bazaar, een nieuw concept waar lokale gerechten, entertainment en culturele activiteiten centraal staan. (Bron en foto: Cruisereiziger, 27 augustus 2025).

CELEBRITY XCEL, IMO 9884136 (NB-323), passagiersschip, 2.900 passagiers, 129.500 GT, 15-4-2019 contract onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS N34 met 9-2024 geplande oplevering, 13-6-2024 kiel gelegd, 17-1-2025 te water, 11-2025 geplande oplevering aan Celebrity Cruises Inc., Miami FL, vlag: Frankrijk (RIF) (FNAX). 16-11-2025 doop te Fort Lauderdale door heeft de Braziliaanse chef-kok Janaina Torres.



Scenic Group kondigt vlootuitbreiding aan bij Emerald Yacht Cruises

Scenic Group zet met Emerald Yacht Cruises nieuwe stappen in de uitbreiding van haar luxe jachtvloot. In april 2026 vindt de eerste Middellandse Zee-afvaart plaats van de Emerald Kaia, gevolgd door de bouwstart van de Emerald Raiya, die in juni 2027 in de vaart komt.

Op 4 april 2026 vertrekt Emerald Kaia vanuit Limassol (Cyprus) voor haar inaugurele reis naar Athene. Tijdens deze tocht voor maximaal 128 passagiers worden de kusten van Griekenland en Turkije aangedaan. Een bijzonder hoogtepunt vormt een privéconcert in het oude Efeze, in de historische setting van het amfitheater.

Andere hoogtepunten van de reis zijn onder meer: een bezoek aan de Cave of the Apocalypse op Patmos; de resten van het Mausoleum van Halicarnassus in Bodrum, een van de zeven klassieke wereldwonderen; speciale DiscoverMORE-excursies zoals vulkaanwandelingen, kookworkshops en wijnproeverijen; een rondleiding op UNESCO-werelderfgoed Delos; een ontspanningsdag op zee om de faciliteiten van het nieuwe jacht te ontdekken.

De afvaart valt samen met zowel de rooms-katholieke als de Grieks-orthodoxe paasvieringen, waardoor passagiers lokale tradities en festiviteiten van dichtbij kunnen meemaken.

Aan boord introduceert Emerald Kaia nieuwe faciliteiten zoals een Observation Sun Deck met spa-pool en cabana's, grotere suites inclusief verbindingsmogelijkheden voor families, en een nieuw Night Market-dinerconcept. Verder beschikt het schip over uitgebreide wellnessvoorzieningen, waaronder een indoor/outdoor gym, een zouttherapielounge en een cold plunge.

EMERALD RAIYA: bouw gestart in Vietnam

Op 20 augustus 2025 is in Vietnam het eerste stuk staal gesneden van de Emerald Raiya. De bijbehorende plechtigheid werd bijgewoond door vertegenwoordigers van Scenic Group en partners van MKM Yachts.

Scenic Group-oprichter en -voorzitter Glen Moroney benadrukte tijdens de ceremonie dat de bouw van de Raiya de innovatieve koers van het bedrijf onderstreept: "Dit is een mijlpaal die laat zien hoe onze teams en scheepsbouwpartners samen de toekomst van luxe jachtcruises vormgeven."

Verdere vlootuitbreiding

Met de komst van Emerald Kaia in 2026 sluit het schip zich aan bij de bestaande Emerald Azzurra en Emerald Sakara. De daaropvolgende jaren groeit de vloot verder met de Emerald Raiya (2027) en Emerald Xara (2028). Scenic Group verstevigt hiermee haar positie in het snelgroeiende segment van luxe jachtcruises. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 31 augustus 2025).

EMERALD AZZURRA, IMO 9903504, Passenger (Cruise) Ship, 100 passagiers, 64 bemanningsleden, 5.315 GT. 7-2-2022 opgeleverd door Ha Long Shipbuilding Company aan EWO1 Ltd., Naxxar, Malta, vlag: Bahamas (C6FA5), in beheer bij Scenic Cruise Services d.o.o., Rijeka. 8-2-2022 van Ha Long, Vietnam vertrokken naar Aqaba. 2022 te Venetië gedoopt EMERALD AZZURRA door Sarah Wikevand.

EMERALD KAIA, 4-2026 oplevering aan GMK Consulting Ltd., Scenic Cruise Services d.o.o., Rijeka.

EMERALD RAIYA, 20-8-2025 eerste staal gesneden, 2027 oplevering aan GMK Consulting Ltd., Scenic Cruise Services d.o.o., Rijeka.

EMERALD SAKARA, IMO 9948827, Passenger(Cruise) Ship, 5.315 GT. 7-6-2023 opgeleverd door Ha Long, Vietnam als EMERALD SAKARA aan GMK Consulting Ltd., Naxxar, Malta, vlag: Bahamas (C6GJ3), in beheer bij Scenic Cruise Services d.o.o., Rijeka. 6-7-2023 de werf vertrokken naar Piraeus. 5-8-2023 van Piraeus op de eerste cruise. 4-12-2023 te San Juan, Puerto Rico gedoopt EMERALD SAKARA door Kelly Craighead (voorzitter van de Cruise Lines International Association).

EMERALD XARA, 2028 oplevering aan GMK Consulting Ltd., Scenic Cruise Services d.o.o., Rijeka.



GEMINI, IMO 9000687, Passenger (Cruise) Ship, 19.093 GT, 1.074 passagiers, 30-5-1991 te water, 20-7-1992 opgeleverd door Union Naval de Levante, Valencia (197) als CROWN JEWEL aan Crown Cruise Line Inc., Panama. 19.089 GT. 1995 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama, herdoopt SUPERSTAR GEMINI. 27-2-2003 in beheer bij Genting Cruise Lines. 5-2007 verkocht aan Jewel Owner Ltd., Panama. 1-2009 herdoopt VISION STAR. 16-3-2009 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. 3-2009 vlag: Malta, 3-2009 herdoopt GEMINI. 1-2010 vlag: Marshall Islands. 12-2013 vlag: Bahamas (C6AY8). 12-5-2015 in beheer bij Dania Ship Management Bulk A/S. 18-4-2016 in beheer bij Optimum Shipmanagement Service. 4-2016 herdoopt CELESTYAL NEFELI. 12-2017 in beheer bij Anglo-Eastern Cruise. 12-2017 herdoopt GEMINI. 15-7-2020 in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul. (Foto: Nektarios Papadakis, 9-8-2024, Piraeus).

2-2023 de GEMINI zal worden gebruikt als tijdelijk onderkomen voor vluchtelingen na de verwoestende aardbeving die Turkije op 6 februari 2023 trof. Het schip heeft een geschiedenis van hulpverlening en zal aanmeren in de haven van Iskenderun, waar het vluchtelingen huisvest, van wie velen gezinnen met kinderen zijn. De capaciteit zal enorm helpen bij de opvang van ontheemde gezinnen die hun huis verloren tijdens de aardbeving met een kracht van 7,8 op de schaal van Richter die Zuid-Centraal Turkije en Noord-Syrië trof. Miray Cruises heeft het schip aangeboden voor noodhulp om vluchtelingen te verwelkomen. De rederij zal niet alleen huisvesting aan boord van het schip verzorgen, maar ook alle maaltijden verzorgen en 24 uur per dag medische zorg bieden aan de opvarenden. Bovendien zal er een speciaal activiteitenprogramma voor de kinderen aan boord worden opgesteld om een gevoel van normaliteit te creëren en de angst bij de jongste gasten te verminderen. Het schip zal tot 15 maart vluchtelingen huisvesten, waarna een gepland seizoen van korte cruises naar de Griekse eilanden zal beginnen, met bezoeken aan Santorini, Mykonos, Athene, Rhodos en andere topbestemmingen. (Timsen).

10-2023 verkocht aan Mirayint Cruises Ltd., Bahamas, in beheer bij Miray Gemicilik Isletme ve Personel Ticaret Ltd. Sti., Besiktas, Istanbul.

1-8-2025 geïnspecteerd te Piraeus, zes gebreken vastgesteld, 3-8-2025 te Piraeus aangehouden, drie gebreken zijn als ernstig worden beschouwd en vormden de reden tot de aanhouding: 1) Arbeidsomstandigheden: Niet-betaling van loon. 2) Certificaat en document - Arbeidsovereenkomst voor zeevarenden: Verlopen. 3) ISM-certificaat: Niet zoals vereist. Het schip werd op 5 augustus weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Kusadasi.

5-9-2025 komend vanaf Padmos liep de GEMINI aanzienlijke schade op bij een aanvaring met een dok in de haven van Piraeus, terwijl het schip de ligplaats passeerde. De impact liet een groot gat boven de waterlijn

achter met een lange snee in de romp. Officieren van de havenautoriteiten en de onderhoudsploeg van het schip waren bezig de schade te beoordelen. Het schip is verhaald op 6 september naar Ampelakia. Het schip moet grondig worden onderzocht om de omvang van de benodigde reparaties te bepalen. De pier liep ook schade op. (Timsen, 8-9-2025).



SEVEN SEAS NAVIGATOR gaat na 28 jaar dienst met pensioen

Regent Seven Seas Cruises zal de 'SEVEN SEAS NAVIGATOR' in oktober 2026 afstoten. Het schip, dat sinds 1999 deel uitmaakt van de vloot, zal tussen augustus en oktober 2026 drie afscheidsreizen maken. De afscheidsreis omvat een twaalfdaagse reis van Le Havre naar Barcelona, gevolgd door een negendaagse reis door de westelijke Middellandse Zee. De laatste reis van het schip is een veertiendaagse reis van Istanbul naar Rome. De pensionering van de Seven Seas Navigator maakt deel uit van een moderniseringsstrategie voor de vloot. De rederij heeft haar vloot de afgelopen jaren uitgebreid met nieuwere, grotere schepen. Voor de laatste reizen van de 'Seven Seas Navigator' zijn verschillende evenementen aan boord gepland om het schip en haar trouwe bemanning te eren. De pensionering van de 'Seven Seas Navigator' markeert een strategische stap in de vlootontwikkeling van Regent Seven Seas Cruises. (Timsen, 22-8-2025. Foto SEVEN SEAS NAVIGATOR, IMO 9064126: Tomas & Son, 19-7-2019, Kristiansand).



LEGEND OF THE SEAS te water bij Meyer Turku

Bij de Meyer Turku scheepswerf in Finland is vrijdag tijdens een feestelijke ceremonie de Legend of the Seas, het derde schip in de Icon-klasse van Royal Caribbean International, officieel te water gelaten. Het is een nieuwe mijlpaal in de bouw van deze innovatieve cruiseklasse.

Na de tewaterlating gaat de Legend of the Seas de zogenoemde outfitting-fase in, waarin het interieur en de technische systemen worden voltooid. Tegelijkertijd bereidt de werf zich voor op de kiellegging van het vierde Icon klasse-schip, dat binnenkort in het droogdok wordt geplaatst.

“Legend of the Seas zet de lijn voort van de ultramoderne Icon klasse, waarmee de Finse maritieme industrie haar unieke expertise optimaal kan tonen,” aldus Casimir Lindholm, CEO van Meyer Turku. “In samenwerking met Royal Caribbean en een breed netwerk van partners ontwikkelen we de processen en concepten van schip tot schip verder. Samen met haar zusterschepen markeert de Legend of the Seas bovendien een belangrijke stap in duurzamer scheepsbouw.”

De oplevering van Legend staat gepland voor juli 2026. Na haar doop vaart het schip gedurende de zomer van 2026 achtdaagse cruises vanuit Barcelona in het westelijk Middellandse Zeegebied. In de winter zet ze koers naar de Caraïben, waar ze vanuit Port Everglades (Florida) cruises van zeven tot negen dagen zal aanbieden.

Aan boord van het LNG-aangedreven schip kunnen passagiers rekenen op diverse hoogtepunten uit de Icon-klasse, waaronder:

Crown's Edge: een spectaculaire combinatie van skywalk en touwenparcours;

Category 6: het grootste waterpark op zee;

Zeven zwembaden, waaronder het grootste zwembad op zee (Royal Bay), de swim-up bar Swim & Tonic, en The Hideaway – een infinity pool exclusief voor volwassenen;

Surfside: een gezinsvriendelijke buurt ontworpen voor jonge gezinnen, met voorzieningen voor alle leeftijden. (Bron: Cruisereiziger, 31 augustus 2025. Foto: Cruisereiziger en Meyer Werft).

LEGEND OF THE SEAS, IMO 9888560 (NB-313), 3e schip Icon klasse, LNG, 230.000 GT, 21.513 DWT, 2-7-2019 besteld, 29-9-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1402, 29-8-2025 te water gelaten, 12-2026 geplande oplevering aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Bahamas.



SEVEN SEAS NAVIGATOR, IMO 9064126, Passenger (Cruise) Ship, 28.803 GT, 1988 in aanbouw bij Admiralty Wharves, Leningrad (St. Petersburg) (02510), 12-4-1988 kiel gelegd als AKADEMIK NIKOLAY PILYUGIN, 23-8-1991 te water gelaten, 1991 de bouw stil gelegd, verkocht aan Radisson Seven Seas Cruises, 1999 afgebouwd, 25-8-1999 opgeleverd door Cant. T. Mariotti S.p.A., Genua (6125) als SEVEN SEAS NAVIGATOR, vlag: Bahamas. 504 passagiers. 21.000 kW, 4 x 8 cyl, 4 tew, 380 x 475, Wärtsilä 8L38. 2000 vlag: Bermuda. 2006 Radisson Seven Seas Cruises verder als Regent Seven Seas Cruises. 5-2009 in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 10-2011 vlag: Bahamas (C6ZI9). 3-2013 verkocht aan Navigator Vessel Co. LLC, Bahamas, in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 9- 2014 Regent Seven Seas Cruises overgenomen door Norwegian Cruise Line Holdings. 11-9-2015 in beheer bij NCL Bahamas Ltd. 2025 verkocht aan Crescent Seas LLC, Newport RI, U.S.A. (Foto SEVEN SEAS NAVIGATOR: Tomas & Son, 19-7-2019 Kristiansand).

Royal Caribbean kiest astronaut Kellie Gerardi als doopmoeder van STAR OF THE SEAS

Royal Caribbean International heeft onderzoek-astronaut Kellie Gerardi aangewezen als doopmoeder van de nieuwe Star of the Seas. Gerardi is de vervanger van zangeres Diana Ross, die onlangs zich wegens onvoorziene omstandigheden terugtrok van deze prestigieuze rol. Gerardi is de 90e vrouw in de geschiedenis die de ruimte in vloog, is payload-specialist, onderzoeker, kinderboekenauteur, influencer en moeder. Met haar veelzijdige achtergrond en publieke uitstraling bereikt zij dagelijks miljoenen mensen wereldwijd.

Op 20 augustus 2025 zal Gerardi in Port Canaveral, Florida – de thuishaven van het schip – de maritieme traditie van de inzegening uitvoeren tijdens de officiële naamgevingsceremonie. Hiermee krijgt de Star of the Seas, die het hele jaar vanuit Port Canaveral zal varen, officieel haar naam. (Bron: Cruisereiziger, 16 augustus 2025).

STAR OF THE SEAS VAN Royal Caribbean gedoopt in Florida

Royal Caribbean International heeft officieel haar nieuwste schip, Star of the Seas, aan haar vloot toegevoegd. De rederij organiseerde een doopceremonie in Port Canaveral, Florida, met bemanningsleden, leidinggevend en gasten in het AquaTheater. De doopmoeder van het schip, Kellie Gerardi, was aanwezig om het schip een behouden vaart te wensen.

“Een vakantie op de Star is de perfecte combinatie van twee van mijn grootste passies in het leven: de geest van ontdekking en kostbare tijd met familie. Ik kan niet wachten tot deze reis begint,” zegt Gerardi, onderzoeksastronaut en payload specialist. Het schip beschikt over acht themagebieden met een breed scala aan activiteiten en voorzieningen, van het Category 6-waterpark tot de Crown’s Edge-ervaring 47 meter boven de oceaan. Passagiers kunnen genieten van zeven zwembaden, meer dan veertig restaurants en bars, en entertainment zoals de musical “Back to the Future: The Musical.”

De Star of the Seas krijgt Port Canaveral als thuishaven en zal reizen van 8 dagen aanbieden in het oostelijke en westelijke Caribisch gebied, inclusief een bezoek aan het prive-eiland Perfect Day at CocoCay. (Bron: Cruisereiziger, 21 augustus 2025).

STAR OF THE SEAS, IMO 9829942 (NB-325), Passenger (Cruise) Ship, 250.800 GT, 21.513 DWT, 5.610 passagiers, 15-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1401, 27-9-2024 te water, 19-5-2025 op proefvaart, 27-5-2025 te Turku. 10-7-2025 opgeleverd aan Star Of The Seas LLC, vlag: Bahamas C6HS3, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL. 20-8-2025 te Port Canaveral gedoopt STAR OF THE SEAS door mevr. Kellie Gerardi (Amerikaanse socialmedia-influencer, defensieprofessional en commercieel astronaut).



STAR PRINCESS voltooit succesvolle zeeproeven

Het tweede Sphere-klasse cruiseschip van Princess Cruises, de Star Princess, die momenteel wordt gebouwd door Fincantieri, heeft een belangrijke mijlpaal bereikt met het succesvol afronden van haar zeeproeven. Het schip ligt op schema om op 4 oktober 2025 haar eerste passagiers te verwelkomen voor een maiden voyage door de Middellandse Zee vanuit Barcelona.

Tijdens deze laatste zeeproeven, van 9 tot en met 12 augustus, vertrok de Star Princess vanaf de Fincantieri-werf in Monfalcone, Italië, naar de Adriatische Zee. Daar onderging het schip een uitgebreide reeks testen, waaronder besturing, navigatiesystemen en voortstuwing. Als tweede schip in de Princess-vloot dat wordt aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG), betekent de Star Princess voor de rederij een belangrijke stap voorwaarts in het terugdringen van emissies.

Om zowel energie-efficiëntie als wendbaarheid te optimaliseren, is het schip uitgerust met twee Azipod-voortstuwingseenheden, die 360 graden stuwkracht bieden voor zowel voor- als achteruit varen, evenals vier grote boegschroeven met verstelbare bladen voor uiterst nauwkeurige zijwaartse manoeuvres.

Kapitein Gennaro Arma, een veteraan met 27 jaar ervaring bij Princess Cruises en leider van het Sphere-klasse nieuwbouwteam, had de leiding over de zeeproeven. Hij staat nu aan het hoofd van een team van 1.600 bemanningsleden terwijl het schip de laatste fase van de inrichting ingaat.

“Wij hebben de Star Princess vol vertrouwen door de zeeproeven geleid,” aldus kapitein Arma. “Als trotse kapitein van ons nieuwste schip ben ik bijzonder onder de indruk van de navigatiecapaciteiten en wendbaarheid. Met de eindfase in zicht, kunnen mijn geweldige team en ik niet wachten om dit najaar gasten aan boord te verwelkomen voor onvergetelijke avonturen.”

De Star Princess, momenteel in de laatste bouwphase bij Fincantieri, is 177.800 brutoton groot, biedt plaats aan 4.300 passagiers en is het zusterschip van de Sun Princess. Het schip zal beschikken over 30 eet- en drinkgelegenheden, entertainment- en activiteitenvoorzieningen en luxe accommodaties, waaronder de Sanctuary Collection-suites, mini-suites en balkonhutten.

Blikvangers aan boord zijn onder meer The Dome, een ontspannings- en entertainmentruimte; The Arena, het technologisch meest geavanceerde theater van Princess; The Piazza, het architectonische middelpunt van het schip met ramen van vloer tot plafond en weidse zeezichten; en Spellbound by Magic Castle, ontwikkeld in samenwerking met The Magic Castle in Hollywood. (Bron en foto: Cruisereiziger, 13 augustus 2025).

STAR PRINCESS, IMO 9863120 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 177.882 GT, 4.300 passagiers, 11-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6311, 26-9-2024 te water (uit bouw dok) en naar de afbouwkade, 4 t/m 7-6-2025 proefvaart, 9 t/m 12-8-2025 proefvaart, 26-9-2025 geplande oplevering aan Sun Princess II Ltd., vlag: Bermuda (ZCHE4), in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A. 4-10-2025 geplande eerste cruise.



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan	Steady	425 / LDT	445 / LDT	455 / LDT
2	India	Steady	415 / LDT	435 / LDT	445 / LDT
3	Bangladesh	Weak	405 / LDT	425 / LDT	435 / LDT
4	Turkey	Weak	250 / LDT	260 / LDT	270 / LDT

Sloopprijzen: GMS,1-9-2025,

ABDULLAH F, IMO 8921676, General Cargo Ship, 5.144 GT, 6.806 DWT, 12-3-1990 te water, 28-4-1990 opgeleverd door Hakata Zosen, Hakata (508) als THANKS TWENTY aan TTJV Naviera S.A., Panama. 1997 verkocht van Realty Carriers Inc., Panama. 2002 verkocht aan Vertex Maritime S.A., Hong Kong. 4-2009 herdoopt DONG HO. 6-2011 herdoopt WOOHYUN HAEMIL. 6-2014 herdoopt YA KARIM-K. 1-2015 herdoopt DIAMOND SKY. 11-3-2022 verkocht aan Fahel Brothers Shipping Ltd., Zuid Korea, 3-2022 herdoopt ABDULLAH F. 6-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4DK6). 8-2025 verkocht van Alang Breakers. 19-8-2025 op Alang Anchorage, 2-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AL KHAZNAH, IMO 9038440, LNG Tanker, 110.895 GT, 71.543 DWT, 7-1994 opgeleverd door Mitsui Eng & SB Co. Ltd., Chiba (1390) als AL KHAZNAH aan Al Khaznah Inc., Monrovia-Liberia (ELQQ7), in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC. 27-11-2006 in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC, National Gas Shipping Co. Ltd. en BP Shipping Ltd. 15-1-2019 in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC, National Gas Shipping Co. Ltd. 7-2025 verkocht voor sloop (620 USD/TO as is Singapore). 20-8-2025 verkocht aan Future Projects Inc., St. Kitts and Nevis (V4AL7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt KHAZA. 4-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 9-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANKA, IMO 9365415, General Cargo Ship, 3.043 GT, 5.104 DWT, 2005 opgeleverd als XIN LONG ZHOU 155, 2005 herdoopt VERA 777, 9-2008 herdoopt VICTORIA. 11-5-2015 op een reis van Marmara Ereglisi naar Nikolayev motorstoring in de Bosporus, door de sleepboot KURTARMA 3 gesleept tot voor de kust van Zeytinburnu, Istanbul. 2022 verkocht van Islington Estates AG, Kameroen aan Fab Petrol doo, Palau, in beheer bij JK Ltd., 3-2022 herdoopt ANKA. 1-2023 vlag: Mongolië. 11-6-2023 in beheer bij Sima Shipping Ltd., Istanbul. 2025 vlag: Tanzania (5IM919).

Oekraïne gaat Russische schaduwvloot verkopen die gestolen Oekraïens graan vervoerde van de bezette Krim. 29-7-2025 Het Nationaal Agentschap voor de Terugvordering en het Beheer van Vermogensbestanddelen

(ARMA) heeft de controle overgenomen van de 'ANKA', die in strijd met de Oekraïense wetgeving de haven van de tijdelijk bezette Krim binnenvoer. Het schip werd door een besluit van de onderzoeksrechter overgedragen aan de ARMA voor verdere verkoop op basis van een verzoekschrift ingediend door het SBU-hoofddirectoraat in de ARMA in het kader van een strafprocedure wegens illegale binnenkomst in het tijdelijk bezette gebied. Het schip behoorde tot de Russische schaduwvloot. Eind 2024 vervoerde het 5.000 ton tarwe vanuit de haven van Sebastopol, die was gestolen in het tijdelijk bezette gebied van Zuid-Oekraïne. De ANKA is eigendom van Fab Petrol Doo, een bedrijf geregistreerd in Montenegro. Het schip heeft een waarde van \$ 420.000. Specialisten van de zuidelijke MTU van ARMA voerden een technische inspectie van het schip uit, waaruit bleek dat het vaartuig in goede technische staat verkeerde en klaar was voor verder gebruik. Momenteel verzamelt de Interregionale Dienst alle benodigde informatie over het vaartuig om een hoogwaardig bod uit te brengen. (Timsen). 29-7-2025 verkocht voor sloop.

BEL AIR, IMO 9304071, Bulk Carrier, 40.424 GT, 77.053 DWT, 22-2-2006 opgeleverd als BELLATRIX aan Orion Bulkiers GmbH & Co. K.G. 9-11-2022 verkocht aan Bel Air Shipping Co., Liberia (A8IL6), in beheer bij Veritas Shipmanagement Ltd., herdoopt BEL AIR. 16-7-2025 te Oman. 8-2025 verkocht voor sloop (as is Oman, Including 880 Tons Fuel, M/E Damage To One). 22-8-2025 van Oman naar Khor al Fakkan, United Arab Emirates.

BEST8, IMO 9114050, General Cargo Ship, 6.275 GT, 8.691 DWT, 22-5-1995 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko, Kochi, Japan als ASIAN HERO. 11-2005 herdoopt JUTHA DHAMMARAKSA. 1-2018 herdoopt HONG SHENG 01. 2019 herdoopt VOYAGER ELITE. 2021 verkocht aan Xiangjie Shipping Co. Ltd., Belize, 3-2021 herdoopt XIANG JIE. 2-2022 herdoopt BEST8. 12-8-2024 verkocht aan Sky Eagle Shipping Co., St. Kitts and Nevis (V4GR6). 7-2025 verkocht aan Gadani Breakers, Pakistan. 8-8-2025 op Gadani Anchorage, 9-8-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

BONITA, IMO 9231286, Bulk Carrier, 39.727 GT, 76.623 DWT, 31-1-2001 kiel gelegd, 8-6-2001 te water, 24-7-2001 opgeleverd Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Headquarters (1338) als BONITA aan Grace Hawk Shipping S.A., Panama, in beheer bij Eiko Kisen Co. Ltd. 14-7-2009 verkocht aan Bonita Schiffahrts., Liberia (A8TM5), in beheer bij Rudolf A. Oetker A/S & Co. K.G. 17-6-2022 verkocht aan Pianara Shipping Inc., Liberia (A8TM5), in beheer bij Grehel Shipmanagement Co., Piraeus. 9-2025 verkocht voor sloop (468 USD/TO).

BONTRUP PEARL, IMO 8309397 (NB-330), Self-Discharging Bulk Carrier, 27.962 GT, 43.952 DWT, 1984 opgeleverd door Sanoyas-Hishino, Mizushima (1060) als HEINA aan A/S J.L. Mowinckels Rederi, Noorwegen. 27.962 BRT, 43.022 DWT. 1991 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas (C6KB2), herdoopt AUK ARROW. 2012 verkocht aan Point Lisas Pearl Shipping Co. Ltd., Bahamas SMT Shipping Poland Sp zoo), 22-6-2012 in beheer bij SMT Shipmanagement & Trans-Pol, 7-2012 herdoopt POINT LISAS PEARL. 2016 verkocht aan Bontrup Pearl Ltd., herdoopt BONTRUP PEARL. 7-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 16-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 19-7-2025 op Alang Anchorage, 22-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOW FAGUS, IMO 9047764, Chemical/Oil Products Tanker, 23.221 GT, 37.375 DWT, 12-1991 contract, 10-1-1995 kiel gelegd, 29-6-1995 te water, 1-11-1995 opgeleverd door Kværner Florø AS (259) als BOW FAGUS aan Odffell Chemical Tankers AS. 10-2008 in beheer bij Odffell Management AS. 2-2015 in beheer bij Odffell Asia II Pte Ltd., Singapore. 12-2021 vlag: Marshall Islands (V7A5040). 7-2025 verkocht aan Alang Breakers, India, 26-8-2025 op Bhavnagar Anchorage

BOWEN QUEEN, IMO 6600967, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles) (Ferry). 1.476 GT, 515 DWT, 12-1965 opgeleverd door Victoria Machinery Depot, Victoria (131) als BOWEN QUEEN aan British Columbia Ferry Authority, Canada (VGXR). 1.124 BRT. 1980 verlengd, 1.476 BRT, 515 DWT. 2025 verkocht voor sloop aan Marine Recycling Corporation (MRC), Surrey B.C.

BRITISH TRADER, IMO 9238038 (NB-91), 13-11-2002 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Georje (1380) als BRITISH TRADER aan Sea Breeze Leasing Ltd., Isle of Man, in beheer bij BP Shipping Ltd., Sunbury-on-Thames, roepsein ZIPR7, 93.498 GT, 75.109 DWT. 13-11-2017 verkocht aan Lloyds Industrial Leasing, Isle of Man (K Line Energy Shipping U.K. Ltd.), 2017 herdoopt TRADER. 19-10-2022 verkocht aan Odigitis Gas Carrier Corp., Liberia (5LIP8), in beheer bij Executive Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt TRADER II. 2025 vlag: Comoros (D6A4180), herdoopt RADE. 8-2025 verkocht aan Chittagong Breakers (as is Singapore 480 USD/TO).

BRØNNØYPEL, IMO 7120055, MMSI: 257224400, LAUM, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 261 GT, 65 DWT. 1971 opgeleverd door Tromsø Skipsverft, Tromsø (38). 28-6-2022 te Stokksund om gesloopt te worden.

CHANG AN HAI, IMO 8664711, General Cargo Ship, 4.560 GT, 6.955 DWT, 25-8-2004 opgeleverd door CSC Yichang Shipyard als CHANG AN HAI aan Changjiang Transportation Technology, China (BUKQ). 8-2025 gerechtelijk verkocht aan Chinese slopers.

CHANG TONG HAI, IMO 8664694, General Cargo Ship, 4.560 GT, 6.955 DWT, 15-6-2003 opgeleverd door Yichang Shipyard als CHANG TONG HAI aan Changjiang Transportation Technology, Wuhan-China (BUKC). 8-2025 gerechtelijk verkocht aan Chinese slopers.

CONGER, IMO 9198771, Chemical/Products Tanker, 44.067 GT, 2000 opgeleverd als GULF GRACE. 2008 herdoopt CONGER. 2015 herdoopt EAGLE RAY. 9-2-2016 verkocht aan UML Wembley Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Union Maritime Ltd., 2016 herdoopt WEMBLEY. 6-2020 verkocht aan Yu Hong De Co. Ltd., Palau, 6-2020 herdoopt LEONID. 17-10-2021 verkocht aan Leonid Marine Inc., Panama (3E3606), in beheer bij Vroom Marine Ventures FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 30-1-2025 in beheer

bij Mercure Marine Solutions FZE. 11-5-2025 in beheer bij Vroom Marine Ventures FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 28-7-2025 op Chittagong Anchorage, 31-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CONICO ATLAS, IMO 9288693 (NB-330), Crude Oil Tanker, 62.320 GT, 111.013 DWT, 2004 opgeleverd als DELTA PIONEER aan Pontoporos Special Maritime Enterprise (ENE), Griekenland, in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. 2006 in beheer bij Delta Tankers Ltd. 2023 verkocht aan Durbeen Navigation Ltd., Cook Islands, in beheer bij Alqutb Alshamali Marine Services en Radiating World Shipping Services, 1-2023 herdoopt ANDAMAN SKIES. 16-5-2025 verkocht aan Tachio Trading Ltd., Comoros (D6A4015), in beheer bij Aurelius Ship Management LLC, 5-2025 herdoopt CONICO ATLAS. 6-6-2025 verkocht voor sloop. 13-6-2025 op Bhavnagar Anchorage 16-6-2025 op Alang Anchorage, 11-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

De CONICO ATLAS, onderdeel van de Russische schaduwvloot, werd begin 2025 verkocht voor de sloop. Het schip werd in India aangehouden na een mislukte transactie en beweringen van de koper dat het schip sancties had ondergaan en verkeerde informatie had verstrekt toen het werd verkocht. De tanker kreeg een vaarverbod in Vadinar en werd vervolgens verkocht voor de sloop. Het arriveerde op 16 juni bij de scheepssloperij in Alang. Een petitie ingediend door Global Maritime heeft de sloop ervan stopgezet, omdat het bedrijf het contract wil ontbinden en de voorschotten wil ontvangen.

De geregistreerde eigenaar van de tanker, Tachio Trading, zou bij het ondertekenen van de overeenkomst niet hebben aangegeven dat het schip was gesanctioneerd. Er werd een aanbetaling van 10% gedaan en vervolgens tekende de koper een overeenkomst met recyclingbedrijf Shri Gautam Ship Breaking voor de sloop van het schip. De douanerechten, havenkosten en kredietbrief werden eveneens betaald vóór de stranding.

Toen Global Maritime de laatste betaling via de Mashreq Bank probeerde te doen, werd de transactie geblokkeerd en werden de bedrijven ervan op de hoogte gesteld dat het schip onder sancties stond, onder toezicht van autoriteiten in het Verenigd Koninkrijk, de EU, Australië, Canada, Zwitserland en Nieuw-Zeeland. Volgens gerechtelijke documenten weigerde de eigenaar van het schip de sancties te erkennen en probeerde hij de koper onder druk te zetten om de transactie te voltooien. Global Maritime probeerde nu alle overeenkomsten nietig te laten verklaren en eist een gelddecreet met rente. BRS Shipbrokers stelde dat het voor tankers moeilijk was om de grijze vloot te verlaten, tenzij ze aan een andere grijze vlootexploitant werden verkocht. De meeste contante kopers en recyclingbedrijven handelen in Amerikaanse dollars, waardoor ze worden uitgesloten van het Amerikaanse banksysteem als de Amerikaanse overheid in de toekomst dergelijke transacties tegengaat. Een paar recyclingbedrijven die te kampen hebben met een tekort aan tonnage, kunnen grijze tankers aannemen, meestal tegen gereduceerde prijzen. Tussen 2024 en 2025 werden 15 grijze tankers gesloopt, waarvan er acht in verband stonden met directe of indirecte sancties. Dit stelt eigenaren van grijze vloten in staat om problematische of laagwaardige schepen af te stoten. Als de sloop van andere soorten schepen zou toenemen, zouden slopers niet langer grote hoeveelheden grijze tonnage accepteren vanwege de risico's die dat met zich meebrengt. (Timsen, 7-8-2025).

DAE WON, IMO 9197143 (NB-330), Chemical/Products Tanker, 9.599 GT, 16.466 DWT, 1998 opgeleverd door Kurinoura Dockyard & Shipbuilding, Yawatahama als GOLDEN TIFFANY. 17-3-2010 verkocht aan New River Shipping S.A., Panama. 2011 in beheer bij Dorval Ship Management K.K. 2015 verkocht aan Jeil International Co. Ltd., Zuid-Korea, 12-2015 herdoopt DAE WON. 2018 in beheer bij C & C Maritime Pte. Ltd. 2-2022 in beheer bij Jeil International Co. Ltd., Busan. 9-5-2025 verkocht voor sloop. 15-7-2025 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., Comoros (D6A4151), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt AEWO. 30-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 31-7-2025 op Alang Anchorage. 6-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DEALA, IMO 7405091, Livestock Carrier, 2.613 GT, 1.890 DWT, 5-12-1975 te water, 2-1976 opgeleverd door Martin Jansen, Leer (134) als CAIRNCARRIER aan Shaw Savill & Albion Co. Ltd., U.K. 1.592 BRT, 3.150 DWT. 1982 verkocht aan Tequila Maritime S.A., Panama, herdoopt TEQUILA SUNSET. 1984 verkocht aan Sheil & Byrne Ltd., Ierland, herdoopt ARKLOW BRIDGE. 1990 verkocht aan Boterita Shipping S.A., Panama, herdoopt WAVE ROSE. 1993 verkocht aan Samer Maritime Ltd., Panama, herdoopt ARMOUR. 1997 verkocht aan Night Flare Navigation S.A., Panama, herdoopt EUROLINK. 6-2004 vlag: Mongolië. 7-2004 vlag: Belize. 3-2010 vlag: Tanzania, herdoopt MERYAM S. 5-2005 herdoopt NAJIB M. 1-2005 vlag: Comoros. 9-2004 herdoopt MIRAGE. 8-2004 herdoopt VARUN, 3-2010 vlag: Tanzania. 12-2016 vlag: Palau, herdoopt WATER CLUBS. 2017 verbouwd tot Livestock Carrier. 7-2019 herdoopt PITY. 5-2020 vlag: Comoros, 5-2020 herdoopt BARHOM III. 6-2021 nieuwe meting 2.613 GT. 1.890 DWT. 26-8-2021 verkocht aan Deala Shipping Co. Ltd., 8-2021 vlag: Guyana, 9-2021 herdoopt DEALA. 6-2022 vlag: Guyana (VALS). 10-2022 vlag: Tanzania (5IM388). 16-4-2024 uit de vaart. 7-2025 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije. 22-8-2025 op Aliğa Anchorage.

Schip geborgen en naar de branding gebracht met drijvend dok

De "Deala" vertrok op de avond van 28 juli vanuit de Raška-baai aan de drijvende steiger van Halkan en op 29 juli vanuit de territoriale wateren van de Republiek Kroatië. Hiermee werd een van de meest complexe en gevoelige procedures voor het verwijderen van wrakstukken uit de territoriale wateren van de Republiek Kroatië voltooid, zonder de zee en het mariene milieu te verontreinigen en zonder kosten voor de staatsbegroting. De laatste werkzaamheden voor het verwijderen van het schip begonnen medio juli. Het Ministerie van Zee, Transport en Infrastructuur en de verzekeraar hebben er gezamenlijk alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat de procedure veilig en in overeenstemming met de hoogste milieunormen werd uitgevoerd.

Nadat de eigenaar het schip kort na de stranding had verlaten, werd de verplichting tot verwijdering en verwijdering conform de Maritieme Code overgenomen door de verzekeraar, die in een openbare procedure en met steun van het ministerie een aannemer uit Turkije selecteerde.

De gekozen methode om het schip te verwijderen, bestond uit het met behulp van drijfmodules op een drijvend dok hijsen en het uiteindelijk naar de branding in Aliğa slepen, waar het op 22 augustus aankwam. Deze methode werd gekozen als de meest effectieve en betrouwbare optie in termen van navigatieveiligheid en voordelen voor het milieu en de gemeenschap. Totdat de aannemer was geselecteerd, had het ministerie een reeks maatregelen genomen om milieuvervuiling te voorkomen: oliehoudend water werd uit het schip gepompt en het schip werd verankerd met betonblokken om ongecontroleerde beweging door de gestrande positie te voorkomen. Daarnaast werden er meerdere keren drijvende giekken rond het schip geplaatst om de verspreiding van mogelijke resten oliehoudend water te voorkomen. Het laatste deel van de werkzaamheden, het slepen van de Deala, werd voltooid en het schip werd uit de Adriatische Zee verwijderd, waarbij alle kosten door de verzekeraar werden gedragen. (Timsen).

DEEPWATER CHAMPION, IMO 9471862, boorschip, 51.320 GT, 2010 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co., Ltd., Ulsan als DEEPWATER CHAMPION aan Global Santa Fe Int. Drilling, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Inc., Houston TX. 16-2-2011 verkocht aan Transocean Drilling Offshore, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 29-6-2012 verkocht aan Transocean Inc., Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 3-2013 verkocht aan Triton Nautilus Asset Leasing, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Inc. 4-2016 opgelegd. 5-2-25 vlag: Malta (9HA6193). 2-9-2025 verkocht voor sloop.

DISCOVERER AMERICAS, IMO 9400057, boorschip, 65.573 GT, 2009 opgeleverd als DISCOVERER AMERICAS aan Triton Nautilus Asset Leasing, Marshall Islands (V7MV8), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 19-6-2019 opgelegd. 2-9-2025 verkocht voor sloop

DISCOVERER CLEAR LEA, IMO 9386122, boorschip, Marshall Islands (V7MO2), 65.573 GT, 2009 opgeleverd als DISCOVERER CLEAR LEA aan Transocean Offshore Int., Marshall Islands (V7MO2), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 29-12-2016 verkocht aan Triton Nautilus Asset Leasing, Marshall Islands (V7MO2), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 21-2-2019 opgelegd. 2-9-2025 verkocht voor sloop.

DISCOVERER INDIA, IMO 9521215, boorschip, Marshall Islands (V7PV7), 65.790 GT, 23-8-2010 opgeleverd als DISCOVERER INDIA aan Transocean Voyager 1 Ltd., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 18-9-2011 verkocht aan Triton Asset Leasing G.m.b.H., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 20-4-2018 verkocht aan Transocean Voyager 1 Ltd., Marshall Islands (V7PV7), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 14-8-2020 te Astakos, Griekenland. 2-9-2025 verkocht voor sloop.

DK 03, IMO 9082908 (NB-330), Bulk Carrier, 27.548 GT, 46.637 DWT, 1-2-1994 te water, 5-1994 opgeleverd door Mitsui Eng. & SB Co., Tamano (1405) als WESTERN VIKING aan Melodia Maritime Pte. Ltd., Manila. 27.011 GT, 46.837 DWT. 2003 verkocht aan Sea Priority S.A., Panama, herdoopt BIANCO ZEALAND. 7-2018 verkocht aan Harpoon Marine Co., Cook Islands (New Zealand) (VRS Maritime Services DMCC), herdoopt HARPOON. 4-2019 verkocht aan Kyk Lines PT, Indonesia (YCMV2), 4-2019 herdoopt DK 03. 7-2025 verkocht voor sloop (390 USD/TO). 4-8-2025 op Chittagong Anchorage.

ENSCO 8503, 8770027 (NB-327), semi-submersible boorplatform, 19,377 GT, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8503 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX. Vlag: Liberia (A8QU6). 94 x 68 meter. 3-2025 verkocht voor sloop (as is Galveston). 3-8-2025 op Aliğa Anchorage, 8-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

FAIR ANGEL, IMO 7920699, Tank-Cleaning Vessel, 3.410 GT, 4.999 DWT, 1980 opgeleverd door Honda Zosen, Saiki (678) als FOREVER CRANE aan Hisafuku Kisen K.K. & Yamashin Kaiun K.K., Japan. 3.273 BRT, 5.717 DWT. 1987 verkocht aan Forever Shipping S.A., Panama. 1988 verkocht aan Hikari Tanker S.A., Panama, herdoopt MARE IONION. 1989 verkocht aan Source Marine S.A., Panama. 1996 verkocht aan Bering Shipping Inc., Panama, herdoopt MARY VI. 1996 verkocht aan Talland Navigation Ltd., Panama, herdoopt AMER YAMUNA. 2000 verkocht aan Pioneer Shipping & Trading Ltd., St. Vincent & The Grenadines, herdoopt FAIR ANGEL. 2000 verbouwd van tankschip tot Tank Cleaning Vessel. 10-7-2025 verkocht aan Prime Spot Ship Trading Inc., Comoros (D6A4144), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 7-2025 herdoopt ANGE. 29-7-2025 op Alang Anchorage, 8-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FIRSTEC, IMO 9151242 (NB-329), Wood Chips Carrier, 30.157 GT, 34.074 DWT, 1997 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Yard, Marugame als SOUTHERN ALPS. 12-2006 herdoopt STELLAR FOREST. 25-5-2010 verkocht aan Firstec Maritime Ltd., Hong Kong, China (VRGQ2), in beheer bij Shanghai Anrita Shipping Co. Ltd., Shanghai, 5-2010 herdoopt FIRSTEC. 11-4-2025 verkocht voor sloop (as is Hong Kong 425 USD/TO). 5-2025 herdoopt FIRST 1. 14-5-2025 op Chittagong Anchorage, 18-5-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GHASHA, IMO 9038452, LNG Tanker, 110.895 GT, 71.593 DWT, 8-1995 opgeleverd als GHASHA aan Ghasha Inc., Liberia (ELRM6). 6-9-2006 in beheer bij BP Shipping Ltd. 13-12-2007 in beheer bij National Gas Shipping Co. Ltd. 28-1-2019 in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC (ADNOC

Logistics & Services), Abu Dhabi, United Arab Emirates. 2025 verkocht voor sloop (615 USD/TO as is China). 23-8-2025 verkocht aan Sea Line Inc., St. Kitts and Nevis (V4AN7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 8-2025 herdoopt SHAAN. 8-9-2025 op Bhavnagar Anchorage.

GRACE FERRUM, IMO 9667928, Chemical/Oil Products Tanker, 29.940 GT, 49.997 DWT, 2013 opgeleverd door STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd., Jinhae als EVINOS. 2023 verkocht aan Jennet Maritime Inc., Griekenland aan Grace Ferrum Shipping Ltd., Liberia (5LOE7), herdoopt GRACE FERRUM. 2-2025 uit de vaart, 2-2025 voor de Libische kust getroffen door een explosie. Een bron die bekend is met de situatie merkte op dat het schip aanzienlijke schade had opgelopen, waardoor waarschijnlijk een bergingsoperatie nodig was. Woensdag gaven de trackinggegevens van het schip aan dat de Grace Ferrum was gecategoriseerd als "niet onder commando" in de buurt van Libische wateren. De exacte oorzaak van deze explosies is nog onbekend. Binnen de scheepvaartsector ontstaan zorgen over de veiligheid van commerciële activiteiten in de Middellandse Zee. 8-2025 verkocht voor sloop (as is Malta).

GREAT ROYAL, IMO 9083081, Bulk, 7-3-1994 te water, 6-1994 opgeleverd door Oshima SB Co. Ltd., Oshima (10178) als BRAVE SUCCESS aan Hanseatic Maritime S.A., Manilla. 23.263 GT, 42.174 DWT. 1996 verkocht aan Stellar Maritime S.A., Panama. 2003 verkocht aan Shinhan Capital Co. Ltd., Cheju-Zuid Korea, herdoopt C. EMERALD. 17-5-2013 verkocht aan BSA Shipping Ltd., Bangladesh (S2CC), in beheer bij Vanguard Maritime Ltd., Chattogram, Bangladesh, 5-2013 herdoopt GREAT ROYAL. 3-8-2025 op Chittagong Anchorage, 11-8-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GURAAB, IMO 8221961, Oil Products Tanker, 952 GT, 1.907 DWT. 1983 opgeleverd. 2004 verkocht aan State Trading Organization PLC, 2004 vlag: Maldives (8QCR), 2004 herdoopt GURAAB. 8-2025 verkocht voor sloop.

HAI HUANG XING, IMO 9300128, Bulk Carrier, Bulk Carrier, 39.962 GT, 73.581 DWT, 23-6-2005 opgeleverd als COS NEPTUNE aan Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd., China (BOTW) (Cosco Shipping Bulk Southeast). 2005 in beheer bij Cosco Shanghai Ship Management Co., 7-2005 herdoopt HAI HUANG XING. 9-2025 verkocht voor sloop (Chinese Breakers, 281 USD/TO).

HENRY GOODRICH, IMO 8751667, half-afzinkbaar booreiland, Vanuatu (YJQN7), 37.368 GT, 7-1984 kiel gelegd bij Mitsui Zosen K.K. (F-570), 1-7-1985 opgeleverd door Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano als MODU HENRY GOODRICH. 2-2020 te Cabua, Canada en opgelegd. 2-9-2025 als HENRY GOODRICH van Transocean Drilling U.K. Limited, Vanuatu (YJQN7) (Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc.) verkocht voor sloop.

HUN, IMO 9137961, Wood Chips Carrier, 36.801 GT, 43.866 DWT, 20-5-1997 opgeleverd als TERN SPIRIT. 7-2008 herdoopt STELLAR LILY. 9-2012 herdoopt DONALD DUCKLING. 9-2014 herdoopt TAI FU STAR. 2016 verkocht van Oriental Oceanic Shipping Ltd., Liberia aan Hao Hung Co. Ltd., Panama, 12-2016 herdoopt HAO HUNG 666. 24-6-2025 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp., St. Kitts and Nevis (V4XK6), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt HUN. 16-8-2025 te Gadani, Pakistan op het strand gezet om gesloopt te worden.

HYUNDAI COSMOPIA, IMO 9155157 (NB-330), LNG Tanker, 113.998 GT, 77.591 DWT, 4-1-2000 opgeleverd als HYUNDAI COSMOPIA aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., Panama. 1-2020 vlag Zuid-Korea. 8-2021 vlag Marshall Islands (V7A4880). 5-7-2025 te Batam. 11-7-2025 verkocht voor sloop (580 USD/TO as is Indonesia). 25-7-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4ZH6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt COSMO. 22-8-2025 te Alang, India op het strand gezet om gesloopt te worden.

INCHEON 703, IMO 9180827, Fire-Fighting Vessel, 111 GT, 24 DWT, 28-10-1997 opgeleverd als INCHEON 703 aan Incheon Metropolitan, Incheon, Zuid-Korea. 8-2025 gesloopt te Mokpo.

JARUCHA 6, IMO 8524686 (NB-328), General Cargo Ship, 1.997 GT, 3.060 DWT. 5-2006 opgeleverd als ZHE XING HANG 79. 3-2018 herdoopt KITTIN. 7-2018 verkocht aan Suntud & Son Co. Ltd., Thailand (HSB6678), 7-2018 herdoopt JARUCHA 6. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 10-4-2025 op Chittagong Anchorage, 11-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JOYO 6, IMO 9088419, General Cargo Ship, 6.635 GT, 1996 opgeleverd als OCEANIA QUEEN. 2008 verkocht aan Jutha Maritime PCL, Thailand, 2008 herdoopt JUTHA PATTHAMA. 2021 verkocht van Joyo Shipping Co. Ltd., Sierra Leone, herdoopt JOYO 6. 11-2023 vlag: Belize (V3OJ6). 4-9-2025 op Gadani Anchorage.

KAVITA, IMO 9074729, General Cargo Ship, 15.899 GT, 26.389 DWT, 21-7-1995 opgeleverd als STELLAR GLORY. 2002 herdoopt PACIFIC FRONTIER. 2006 herdoopt DUAL CONFIDENCE. 2008 herdoopt VENTA. 2016 herdoopt DIAMOND A. 2-2022 herdoopt verkocht van Sea Rose Shipping Inc., Palau aan Cassini Ship Owning Co., Palau (T8A2441), herdoopt KAVITA. 9-2025 verkocht voor sloop naar India.

KUROSHIO, IMO 8757324, pijpenlegger van Nippon Steel Engineering Co., 14.661 GT, 19.694 DWT, 12-9-1972 opgeleverd door Hakodate Dock, Hakodate als KUROSHIO, vlag: Panama (H8ZP). 8-2025 verkocht voor sloop (as is Batam).

KUROSHIO 2, IMO 8757336, pijpenlegger van Nippon Steel Engineering Co., 13.518 GT, 12.566 DWT, 2-1976 opgeleverd als KUROSHIO 2. 6-2018 vlag: Japan. 3-2019 vlag: Panama (3EOH7). 8-2025 verkocht voor sloop (as is Batam).

LIVIA, IMO 9222704, Products Tanker. 28.077 GT, 13-7-2000 opgeleverd als MIKOM BRAVE. 2008 herdoopt FANEROMENI A. 2020 verkocht van Faneromeni A Shipping Ltd., Malta aan Kavos Shipping Ltd., Comoros, herdoopt KATERINA II. 6-2024 herdoopt OLIVIA. 7-2025 herdoopt LIVIA. 2025 verkocht voor sloop naar India. 19-8-2025 op Bhavnagar Anchorage, 21-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAHARSHI PARASHURAM, IMO 9034547 (NB-330), Crude Oil Tanker, 51.785 GT, 93.322 DWT, 12-8-2022 opgeleverd als MAHARSHI PARASHURAM aan Shipping Corp of India Ltd., India (VVZU). De Shipping Corp of India (SCI) heeft de MAHARSHI PARASHURAM verkocht aan scheepsslopers te Alang. Het schip werd in Colombo verkocht in de staat waarin het zich bevindt voor \$ 395 per ldt, oftewel \$ 7,2 miljoen. SCI's beslissing om het schip te verkopen kwam slechts een week nadat de in Singapore gevestigde bulkvervoerder Berge Bulk ervoor had gekozen om een van zijn zeer grote ertsschepen in Bangladesh te recyclen. SCI rondde in juni 2025 een aanbestedingsprocedure af om de MAHARSHI PARASHURAM af te stoten. 20-6-2025 verkocht voor sloop. 4-8-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4168), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 8-2025 herdoopt MAHAR. 3-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 5-9-2025 op Alang Anchorage, 6-9-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MANASSA MOON M, IMO 8202939, General Cargo Ship, 5.962 GT, 9.578 DWT, 1984 opgeleverd als MORGUL. 1990 herdoopt ISTIKLAL M. 1993 herdoopt ENGIN KAPTANOGLU. 1995 herdoopt MURVET ANA. 2019 verkocht aan Sward Marine Co. S.A., Comoros, 6-2019 herdoopt EVER DARE. 2020 verkocht aan Manassa2 M Shipping Ltd., Togo, 11-2020 herdoopt MANASSA MOON M. 11-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4MY6). 15-11-2024 in beheer bij Garganey Maritime Inc. 4-9-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAYNE QUEEN, IMO 6522567, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles) (Ferry). 1.476 GT, 517 DWT, 12-1965 opgeleverd door Victoria Machinery Depot, Victoria (130) als MAYNE QUEEN aan British Columbia Ferry Authority, Canada (VGRR). 1.186 BRT. 1979 verlengd, 1.476 BRT, 517 DWT. 2025 verkocht voor sloop aan Marine Recycling Corporation (MRC), Surrey B.C.

British Columbia Ferries investeert lokaal in de recycling van de twee afgedankte ferry's, de BOWEN QUEEN en POWELL RIVER QUEEN om banen in British Columbia te ondersteunen en de maritieme recycling-capaciteit in British Columbia te vergroten. De werkzaamheden worden uitgevoerd door Marine Recycling Corporation (MRC) in Esquimalt Graving Dock, een federaal beheerde faciliteit, en vervolgens afgerond in een recyclingbedrijf in Surrey B.C. Tot 25 medewerkers van Point Hope Maritime in Victoria zullen aan het project werken op hun tweede locatie in Esquimalt Graving Dock. Naar verwachting zullen er de komende jaren nog meer schepen, waaronder de afgedankte MAYNE QUEEN en de QUADRA QUEEN', die bijna aan het einde van zijn levensduur is, ontmanteld moeten worden.

MOBY DREA, IMO 7361312 (NB-330), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 22.528 GT, 16-5-1975 opgeleverd door Flender Werft, Lubeck (607) als TOR BRITANNIA aan A/B Tor Line, Zweden, in beheer bij Salénrederierna AB. 15.657 BRT. 18-12-1975 in beheer bij Tor Line AB. 1981 verkocht aan Saleninvest AB & Salenia AB, Zweden. 22-10-1981 verkocht aan Scandinavian Seaways (Bahamas) Ltd., Bahamas, in beheer bij DFDS A/S, herdoopt SCANDINAVIAN STAR. 26-3-1982 verkocht aan DFDS A/S, vlag: Denemarken, herdoopt TOR BRITANNIA. 21-12-1990 herdoopt PRINCE OFSCANDINAVIA. 2003 verkocht aan MOBY S.p.A., Portugal (Madeira), 28-11-2003 herdoopt MOBY DREA. 5-2006 vlag: Italië (IBQI). 18-4-2025 verkocht voor sloop aan Aliğa Breakers, Turkije. 2025 verkocht aan Med Fuel S.R.L., Napels-Italië (IBQI), in beheer bij Mediterranean Ship Management Ltd. 18-7-2025 vertrokken van Genua met de sleepboot SEA DREAM (IMO 9560259) naar Split, 26-7-2025 ETA te Split.

Veerboot met asbestpanelen verlaat de haven

Een sleepboot uit Malta, die de 'MOBY DREA' zal trekken, is aangekomen in Split. De veerboot lag voor anker voor de scheepswerf van Brodosplit met 250 ton asbestplaten. Hij moet de haven tot 2 september verlaten. Wat er daarna mee zou gebeuren, is onbekend. De Italiaanse eigenaar heeft niet bekendgemaakt of het schip naar een scheepswerf gaat voor verdere reparaties. De scheepswerf was niet al te blij met de ontwikkeling van de hele situatie; het was immers een groot project waarop ze rekenden om eindelijk financieel weer op de been te komen, maar dat is nu mislukt. Brodosplits schuld aan het Ministerie van Zee voor onbetaalde concessiekosten bedroeg twee miljoen euro. Ze zijn de stad Split 1,8 miljoen euro schuldig voor nutsvoorzieningen en water. Het schip werd op 31 juli naar de haven van Brodosplit gesleept om de met asbestplaten gevulde scheidingswanden in de passagiershutten te verwijderen. Dit verontrustte de burgers, die ook door burgemeester Tomislav Šuta werden gesteund, en die meerdere keren protesteerden om te eisen dat het schip zo snel mogelijk de scheepswerf zou verlaten. Op 11 augustus nam het Ministerie van Zee, Transport en Infrastructuur een besluit over het vertrek van het schip uit de scheepswerf en de Kroatische territoriale wateren binnen zeven dagen. Vervolgens werd het verzoek van de eigenaar van het schip, Med Fuel Srl, gedeeltelijk gehonoreerd en werd de deadline voor het verwijderen van het schip met nog eens 15 dagen verlengd vanwege de complexe logistieke en technische voorbereidingen. Het ministerie verbood alle werkzaamheden om asbestpanelen van het schip te verwijderen en gaf de havenautoriteit van Split opdracht toezicht te houden op de uitvoering van het besluit. De eigenaar van het schip staakte onmiddellijk alle werkzaamheden, inclusief het verwijderen van asbesthoudende scheidingswanden, en benadrukte dat zij probeerden te voldoen aan de wet en veiligheidsnormen. (Timsen, 2-9-2025).

Veerboot naar Crotone gesleept

De 'Moby Drea' keerde terug naar Crotone, gesleept door de sleepboot 'Protug 75' (IMO: 9559781), geëxploiteerd door het Griekse bedrijf Promarine, met een verwachte aankomsttijd van 7 september. De toekomstplannen van het schip worden openbaar gemaakt zodra ze definitief zijn. De terugkeer naar Italië werd gecoördineerd en overeengekomen met het opperbevel van de havenautoriteit.

Daarmee is voldaan aan het verzoek van het Kroatische ministerie van Transport, dat is ingediend na

protesten van omwonenden, om het schip de haven van Split te laten verlaten zonder dat er werkzaamheden zijn uitgevoerd, met name wat betreft de verwijdering van asbestpanelen, op de scheepswerf van Brodosplit. De afgelopen dagen heeft de ngo Shipbreaking Platform zich met de kwestie bemoeid. Het burgerinitiatief 'Zdravi Split' leidde protesten en eiste dat het schip Kroatië zou verlaten, te midden van de vrees dat de verwijdering van 400 ton asbest lokaal op de scheepswerf van Brodosplit zou plaatsvinden, waardoor werknemers en bewoners aan risico's zouden worden blootgesteld. Om deze reden zijn er verzoeken tot verwijdering ingediend. In de open brieven aan de regering werd benadrukt dat asbestverwijdering een scheepsrecyclingoperatie is, die strikt wordt gereguleerd door het recht van de Europese Unie (Verordening 1257/2013) en het Verdrag van Basel. De scheepswerf van Brodosplit had geen vergunning voor sloopwerkzaamheden en daarom had het schip volgens de ngo nooit Kroatië mogen binnenvaren voor die werkzaamheden.

Twee officiële inventarissen van gevaarlijke materialen, gedateerd 10 september 2024 en 20 januari 2025, hebben het vertrouwen verder ondermijnd. De eerste inventarisatie vermeldde de aanwezigheid van 64,30 ton asbest aan boord, terwijl de tweede een schatting maakte van bijna 400 ton. Deze enorme discrepantie gaf aanleiding tot ernstige zorgen over toezicht en transparantie en versterkte het gevoel dat de 'Moby Drea'-zaak vanaf het begin verkeerd was aangepakt. Het platform waarschuwde dat Turkije, een waarschijnlijke bestemming voor sloop, niet als een verantwoorde optie kon worden beschouwd, aangezien Turkse scheepsrecyclingwerven herhaaldelijk zijn bekritiseerd vanwege onveilige praktijken, met name bij de behandeling en verwijdering van giftige stoffen zoals asbest. Het sturen van een schip met bijna 400 ton asbest naar dergelijke faciliteiten zou de gezondheid van de werknemers en de omliggende gemeenschappen in gevaar brengen. De scheepseigenaar en de Italiaanse autoriteiten, als vlaggenstaat, zijn nu verantwoordelijk om ervoor te zorgen dat het schip wordt gerecycled in een gecertificeerde Europese faciliteit die in staat is om de gevaarlijke materialen volledig in overeenstemming met de wet te beheren. (Timsen, 5-9-2025).

MURU, IMO 4542874, Offshore Supply Ship, 283 GT, 110 DWT, 1980 opgeleverd. 6-2013 in de vaart als Offshore Supply Ship. 6-2013 verkocht aan Sinbad Navigation Pte. Ltd., vlag: Djibouti, in beheer bij Sinbad Navigation Co. DMCC, Dubai, United Arab Emirates. 6-2024 vlag Mongolië (JVPQ8), herdoopt MURU. Vier zeevarenden hebben verklaringen ondertekend waarin ze verklaren dat ze door Global Marine slecht behandeld zijn. Ze kregen allemaal een arbeidsovereenkomst aangeboden in Dubai, sommigen op het vrachtschip CLIVIA (IMO: 8668509), gebouwd in 2009 en eigendom van FG Marine Services SDN BHD, anderen op het ondersteuningsschip MURU (IMO: 4542874), hoewel het contract het verkeerde IMO-nummer had. Geen van hen belandde op de CLIVIA. Bij aankomst in de VAE bevonden ze zich op veel oudere schepen. Drie van hen werden doorverwezen naar de MURU, een 40 jaar oud ondersteuningsschip in een erbarmelijke staat. Deze is verschuldigd door The Sinbad Navigation Company DMCC, niet door FG Marine. (ITF). 30-8-2025 de MURU te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NARVA, IMO 7612436, General Cargo Ship, 1.926 GT, 2,649 DWT, 1978 opgeleverd door Laivateollisuus, Abo (320) als BALTIYSKIY-101 aan U.S.S.R. 1.987 BRT, 2.554 DWT. 1991 over aan White Sea & Onega Shipping Co., Rusland. 2-2010 herdoopt NARVA. 30-8-2025 bij Mokpo Scrapyard om gesloopt te worden.

POWELL RIVER QUEEN, IMO 6515796, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles) (Ferry). 1.486 GT, 460 DWT, 12-1965 opgeleverd door Victoria Machinery Depot, Victoria (129) als POWELL RIVER QUEEN aan British Columbia Ferry Authority, Canada (VDPJ). 1.117 BRT. 1980 verlengd, 1.486 BRT, 460 DWT. 2025 verkocht voor sloop aan Marine Recycling Corporation (MRC), Surrey B.C.



PUMA S72, (gebouwd door Lürssen Shipbuilding, Bremen-Vegesack, in dienst 24-2-1983 t/m 14-12-2015), HERMELIN S73, (Kröger Shipbuilding, Rendsburg, in dienst 28-4-1983 t/m 16-11-2016), ZOBEL S75, (Kröger Shipbuilding, Rendsburg, in dienst 29-9-1983 t/m 16-11-2026), FRETTCHE S76, (gebouwd door Lürssen Shipbuilding, Bremen-Vegesack, in dienst 16-12-1983 t/m 16-11-2026), OZELOT S78, gebouwd door Lürssen Shipbuilding, Bremen-Vegesack, in dienst 23-5-1984 t/m 18-12-2014), WIESEL S79, gebouwd door Lürssen Shipbuilding, Bremen-Vegesack, in dienst 12-7-1984 t/m 14-12-2025) en HYÄNE S80, gebouwd door Lürssen Shipbuilding, Bremen-Vegesack, in dienst 13-11-1984 t/m 16-11-2016) van het 7. Speed Boat Squadron te Rostock zijn verkocht voor sloop te Aliğa, Turkije. De andere van de serie zijn: GEPARD S71, is overgedragen een museum, de NERZ S74 en DACHS S77 zijn verkocht naar Ghana. Type 143A Gepard class Fast Attack Missile Craft, 40 kn. 17.740 EPK, 13.235 kW, 4 x MTU 16V 956 TB91 dieselmotoren, 4 schroeven. 28-7-2025 m.s. HAPPY SKY (IMO 9457220) arriveerde vanaf de Waalhaven te Kiel om de schepen te laden, 30-7-2025 als eerste OZELOT S78 geladen, daarna de FRETTCHE, HERMELIN, HYÄNE, PUMA, WIESEL en ZOBEL. 4-8-2025 ETD, 14-8-2025 vertrokken naar Aliğa, 25-8-2025 ETA te Aliğa. (Foto P6126 S76 FGS FRETTCHE: Bundeswehr).

FRETTCHE laatste boot geladen in Kiel

De bemanning van het Nederlandse zwaartransportvrachtschip "Happy Sky" heeft de "Frettcchen" op 11 augustus als laatste schip op het dek geplaatst en daarmee het laden van zeven speedboten voltooid. Dit markeerde het einde van de twee weken durende operatie in Kiel. Nadat de boten waren vastgezet, verliet de "Happy Sky" op 14 augustus de haven op weg naar Aliğa om de oude speedboten op 25 augustus af te leveren bij een scheepssloperij.

Het laden van de zeven boten begon op 31 juli met de "Hyäne", die samen met haar zusterschip, de "Puma", in het ruim van het vrachtschip werd geplaatst. Ook onder water waren voorbereidingen nodig. Op de plek waar de kraan met hijsbanden moest worden geplaatst, verwijderden duikers de mosselaangroei op de romp om een veilige belading te garanderen. In Turkije moeten de houten speedboten onder toezicht van de Duitse strijdkrachten worden gedemonteerd, zodat ze niet meer als militair materieel kunnen worden gebruikt. De reserveonderdelen van de boten worden echter wel doorverkocht. Elke speedboot had vier MTU 16V956-dieselmotoren. Dankzij het goede onderhoud door de Duitse strijdkrachten kunnen deze motoren nog steeds worden gebruikt voor andere schepen, spoorwegen of energiecentrales. De handel in reserveonderdelen voor de boten is ook een lucratieve business voor de scheepssloperij.

De zeven boten "Ozelot", "Hyäne", "Zobel", "Puma", "Hermelin", "Wiesel" en "Frettcchen" behoorden tot de in totaal tien boten van de klasse 143A van het voormalige 7e Squadron. Het squadron werd in 2016 opgeheven. Slechts één van de boten is bewaard gebleven als museumboot in Wilhelmshaven. (Timsen, 24-8-2025).

De schnellboten afgeleverd om gesloopt te worden

Op 1 september voltooide de 'Happy Sky' met succes het lossen van zeven Duitse marine raket speedboten van de Type 143A Gepard-klasse van Kiel naar Aliğa. De boten hebben nu hun eindbestemming bereikt, waar ze zullen worden ontmanteld. De zeven boten, onderdeel van een serie van tien, zijn allemaal identiek en werden in dienst gesteld tussen 1983 en 1984. In 2015 en 2016 werden ze uit dienst genomen en een van hun zusterschepen, de voormalige S74 'Cheetah', werd in 2016 geconserveerd en is tentoongesteld in het Marinemuseum in Wilhelmshaven. De zeven nu getransporteerde schepen waren de voormalige S72 'Puma', de voormalige S73 'Hermelin', de voormalige S75 'Zobel', de voormalige S76 'Frettcchen', de voormalige S78 'Ozelot', de voormalige S79 'Wiesel' en de voormalige S80 'Hyäne'. Ze wegen elk ongeveer 330 ton en zijn 58 meter lang. De 'Happy Sky' had twee van de boten in haar ruim opgeslagen, terwijl de overige vijf aan dek vastgezet waren. Om drie boten naast elkaar te kunnen plaatsen, werd het buitendek van de 'Happy Sky' uitgebreid met behulp van de tussen dekluisen van de schepen. Voor de laadoperatie werd een breed scala aan apparatuur ingezet; A-frames werden gebruikt, evenals op maat gesneden stuw hout, hijsbalken, kettingen met het nieuwe snelspansysteem van BigLift en platforms voor zware lasten (HLP's). Omdat de technische informatie over de boten beperkt en verouderd was, en elk schip een iets ander zwaartepunt bleek te hebben vanwege hun leeftijd en onderhoudsgeschiedenis, werd de tuigage met voldoende zekerheid gekozen, wat resulteerde in een zwaardere dan gebruikelijke opstelling om ervoor te zorgen dat het hijsen veilig bleef. Op 1 september werden alle boten op hun definitieve ligplaats afgeleverd. De 'Happy Sky' was al op 28 augustus vertrokken, onderweg naar Piraeus. (Timsen, 3-9-2025).

R PISCES, IMO 9233569, Bulk Carrier, 73.427 GT, 105.716 DWT, 9-2-2001 kiel gelegd, 28-4-2001 te water, 2-8-2001 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Headquarters (1353) als SINCERE PISCES aan Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. 8-8-2024 verkocht aan Nova One Maritime LLC, Panama, in beheer bij Mitsubishi Ore Transport Co. 3-4-2025 vlag Liberia (5LWB5), in beheer bij Lila Global Ltd. en Kyra Global Marine Services, 4-2025 herdoopt R PISCES. 7-2025 verkocht voor sloop naar India. 4-8-2025 op Bhavnagar Anchorage, 7-8-2025 op Alang Anchorage, 8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RISING EAGLE, IMO 9073672, Bulk Carrier, 15.873 GT, 26.758 DWT. 1995 opgeleverd door Hakodate Dock Tokyo als FULL CITY. 2011 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B4538). 2011 herdoopt RISING EAGLE. 22-3-2012 in beheer bij Swedish Management Co. S.A. 8-2025 verkocht voor sloop (446 USD/TO).

RISING FALCON, IMO 9105396, Bulk Carrier, 16.446 GT, 27.308 DWT, 1995 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe als GENERAL PESCADORES. 1997 herdoopt PUNION BEAVER. 2009

herdoopt SCAN BULKER, 2013 herdoopt NAN LIAN 11. 2-2013 verkocht aan Snow Navigation Co., St. Vincent and Grenadines (J8B4808), in beheer bij Swedish Management Co. S.A., 2023 herdoopt RISING FALCON. 8-2025 verkocht voor sloop (446 USD/TO).

SALOME I, IMO 9135547, Chemical/Oil Products Tanker, 20.043 GT, 30.553 DWT, 28-3-1996 opgeleverd door Shin Kurushima Onishi Shipyard Co. Ltd., Imabari (2883) als CISNE BLANCO. 3-2010 herdoopt MARILINE. 19-3-2020 verkocht aan Fortune Lucky Shipping Co. Ltd., Panama, 3-2020 herdoopt GENIUS MASTER. 13-10-2022 in beheer bij Fortune Lucky Shipping Co. Ltd. en Outfit Shipping Co. 4-2024 vlag: Sao Tome and Principe (S9U24), 4-2024 herdoopt SALOME I. 14-10-2024 in beheer bij Uni-Glory Shipping Co. Ltd., Shanghai. 8-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 440 USD/TO).



SARI KANARYA, IMO 8421896, Dredger, 2.055 GT, 583 DWT, 29-6-1984 opgeleverd door Neptun Stahlbau GmbH, Rostock (107) als SIVASH aan U.S.S.R. 2.081 BRT, 583 DWT. 1992 over aan Chernomortekhfлот Dredging Work Administration (Odessa), Oekraïne. 1999 herdoopt VIKTOR LEKAREV. 2009 herdoopt VIKTOR LEKAREV. 4-2015 verkocht aan Ligos Eu Invest Ltd., Cambodja, 4-2015 herdoopt ROSTOCK. 2016 verkocht aan Dentar Denizcilik ve Dış Ticaret Anonim Şirketi, Turkije (TCA3648), 4-2016 herdoopt SARI KANARYA. 7-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Dentar).

SEA LATITUDE, IMO 9217981 (NB-291), Crude Oil Tanker (VLCC), 157.883 GT, 309.285 DWT. 10-12-2001 opgeleverd als OVERSEAS CHRIS. 8-2011 herdoopt DHT CHRIS. 2017 herdoopt SEA LATITUDE. 14-12-2021 verkocht voor sloop. 3-2022 vlag: Comoros (D6IO9), 3-2022 herdoopt LATITUDE. 19-3-2022 op Chittagong Anchorage, 23-3-2022 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. 28-8-2025 "Still sailing as of 2025".

SIMAS, IMO 9000314, General Cargo Ship, 11.878 GT, 17.012 DWT, 16-10-1990 te water, 8-1-1991 opgeleverd door Imabari Zosen, Imabari (485) als T.S. ADVENTURE aan T.S. Central Shipping Co. Ltd., Panama. 1993 verkocht aan A/S Taranger, Liberia, herdoopt STAR SIRANGER. 1995 verkocht aan Masterbulk Pte. Ltd., Singapore. 9-2013 herdoopt MEHMET AKIF ERSOY. 4-2017 herdoopt SIMA. 18-2-2022 verkocht aan ALR Denizcilik ve Dis Ticaret Limited Sirketi, 2-2022 vlag: Turkije (TCA6792), in beheer bij Sealife Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, 2-2022 herdoopt SIMAS. 8-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 22-8-2025 op Alang Anchorage.

SISTER 12, IMO 9010010 (NB-329), General Cargo Ship, 5.551 GT, 7.050 DWT, 3-1991 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko, Kochi (7010) als FORTUNE ACE aan Ace Hope S.A., Panama. 5.551 BRT, 7.050 DWT. 12-2013 herdoopt FORTUNE OCEAN. 10-2022 vlag: Comoros (D6A3055), 10-2022 herdoopt SISTER 12. 6-2025 verkocht aan Alang Breakers. 2025 doorverkocht naar Pakistan, 28-8-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

SOLONG, IMO 9322554 (NB-330), Container Ship, 7.852 GT, 9.322 DWT, 29-6-2004 kiel gelegd, 1-5-2005 te water, 27-10-2005 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A. (847) als HALLAND aan M.S. Sleipnir J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij J. Kahrs Bereederungs GmbH & Co. K.G. en J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G. 8-2007 herdoopt SLEIPNER. 5-2016 verkocht aan M.S. "Solong"

Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Cyprus, 4-2016 vlag: Portugal (MAR) (CQBI), in beheer bij Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. K.G., Hamburg en Köpping Reederei GmbH & Co. K.G., 4-2016 herdoopt SOLONG. 9-2024 voor 12 maanden in charter bij Samskip B.V., Rotterdam. 9-3-2025 vertrokken van Grangemouth naar Rotterdam. 10-3-2025 om 09:48 uur op ongeveer 9 mijl uit de kust van Lincolnshire in aanvaring gekomen met de ten anker liggende tanker STENA IMMACULATE (IMO 9693018), op beide schepen brak brand uit. 32 opvarende zijn aan wal gezet in Grimsby. Eén bemanningslid van de SOLONG raakte vermist waarop een zoektocht begon. De HM Coastguard coördineerde de noodhulp. Een helikopter steeg op vanaf Humberside en vloog naar de plaats van het ongeluk, samen met de reddingsboten van de RNLI uit Skegness, Bridlington, Maplethorpe en Cleethorpes, en een vliegtuig van de HM Coastguard, en nabijgelegen schepen met brandbestrijdingscapaciteit. Om hulp te bieden voeren uit o.a. de VB SUPERMAN, VB PULLMAN, VB TRUEMAN, VB KINGSMAN, SVITZER STAFFORD, SVITZER CASTLE, SVITZER JOSEPHINE, SVITZER HARTY, EEMS WRESTLER, PUTFORD JAGUAR en SEACOR JANGTZE. 11-3-2025 met de sleepboten MULTRATUG 35, MULTRATUG 36 en CAMPERDOWN naar een zuidelijke positie gebracht in de monding van de Humber, nog steeds brandende, VB KINGSMAN, EEMS WRESTLER stand-by. 11-3-2025 de Russische kapitein van de SOLONG, Vladimir Motin, gearresteerd op verdenking van ernstige nalatigheid met de dood tot gevolg. De berging van de SOLONG was in handen van het Amerikaanse T&T, ook de schepen van Multraship waren erbij betrokken. 28-3-2025 te Aberdeen met de sleepboten MULTRATUG 35 en MULTRATUG 36 en de schepen MULTRASALVOR 4 (Salvage Ship) en FORTH WARRIOR (Utility Vessel). 6-2025 verkocht voor sloop aan Van Galloo Gent. 9-8-2025 vertrokken van Aberdeen naar Gent met de sleepboot MULTRATUG 36, 12-8-2025 gearriveerd te Gent, assistentie over de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen van de sleepboot MULTRATUG 35 en stand-by de MULTRATUG 1.

SPAN ASIA 20, IMO 9088433 (NB-326), General Cargo Ship, 4.980 GT, 7.121 DWT, 20-4-1994 kiel gelegd als ARKTIS FORCE, 17-3-1995 opgeleverd door Aarhus Flydedok AS, Aarhus (212) als MELBRIDGE FORCE aan Gredana Shipping A/S, Denemarken (DIS) (OXWW), in beheer bij Elite Shipping A/S. 1996 herdoopt ARKTIS FORCE. 1996 herdoopt MELBRIDGE FORCE. 1997 herdoopt MELFI FORCE. 1998 herdoopt ARKTIS FORCE. 2-2000 herdoopt CEC FORCE. 4-2000 herdoopt ATL FORCE. 1-2005 herdoopt DELMAS INDIA. 2-2007 herdoopt C FORCE. 6-2014 verkocht van Fredheim Shipping Co. AS, Isle of Man aan Philippine Span Asia Carrier Corp. (PSACC), Filippijnen (DUA3295), herdoopt SPAN ASIA 20. 14-2-2025 (e) verkocht voor sloop (as is Manila). 17-3-2025 verkocht aan Classic Next Ltd., St. Kitts and Nevis (V4SR6), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates, herdoopt SIA 20. 14-5-2025 van Manilla. 9-8-2025 op Bhavnagar Anchorage. 12-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

STENA SPEY, IMO 8751681 (NB-330), semi-sub. booreiland, van Stena Drilling Ltd., vlag: United Kingdom (GCWP), 16.581 GT, 4,975 NT, 13.587 DWT, 15-6-1982 kiel gelegd, 7-1983 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Geoje (3007) als HIGH SEAS DRILLER. 1996 herdoopt STENA SPEY. 21-10-2023 nadat vier van de acht verankeringen waren gebroken tijdens de storm Babet, raakte het platform op drift op 123 mijl ten oosten van Aberdeen, 89 mensen werden in de ochtend per helikopter van de STENA SPEY in veiligheid gebracht. 22-10-2023 verbinding gemaakt door een sleepboot met het platform, 23-10-2023 twee ankerbehandelingsvaartuigen ter plaatse om de ankerbergingswerkzaamheden te starten. 27-12-2023 te Invergordon en opgelegd. 2025 verkocht aan Rig Partner Decom Ltd., U.K. (GCWP), Rota Shipping Inc., herdoopt SPE. 2025 verkocht voor sloop aan Rota Global Shipping, Izmir, Turkije. 21-7-2025 vertrokken van Invergordon met de sleepboot FRAM PRINCE (IMO 9709049) naar Aliğa, 26-8-2025 ETA te Aliğa, 28-8-2025 de STENA SPEY te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Ruud Zegwaard, 19-8-2013).



SUNNY CONAKRY, IMO 9226633 (NB-313), Bulk Carrier, 88.702 GT, 176.347 DWT. 2002 opgeleverd als UNIQUE BRILLIANCE aan Mercury Navigation, Hong Kong, in beheer bij Unique Shipping (H.K.) Ltd. 4-2016 verkocht aan Sunny River Shipping S.A, Panama (3FLA8), in beheer bij Qingdao Winning International Ships Management Co. Ltd., Shandong, China, herdoopt SUNNY CONAKRY. 1-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore). 15-1-2024 van Longkou, China naar Singapore, 19-1-2024 ETA te Singapore. 30-1-2024 verkocht aan Stark Maritime LLC, 1-2024 vlag: Liberia, in beheer bij Kyra Global Marine Services, 1-2024 herdoopt LILA DALIAN. 2-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4RP6), 2-2025 herdoopt DALIAN. 6-3-2025 in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Plot D-222/15, Navi Mumbai. 2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 13-8-2025 op Chittagong Anchorage, 23-8-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SUNNY OAK, IMO 9102849, Container Ship, 3.996 GT, 5.800 DWT, 5-10-1995 opgeleverd als SUNNY OAK aan Korea Marine Transport Co. Ltd. 2007 vlag: Republic of Korea (DSEX8). 7-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 2025 verkocht voor sloop aan (as is Busan 305 USD/TO).

TEVFIK KUYUMCU, IMO 8836986, Oil Products Tanker, 992 GT, 1.598 DWT. 1990 opgeleverd als DEMET AKBASOGLU aan KA Denizcilik Nakliyat ve Ticaret, Turkije. 881 BRT, 1.114 DWT. 1996 verkocht aan Alemdar Denizcilik ve Ticaret A.S. Turkije, herdoopt ALEMDAR 1. 12-2003 herdoopt AYTURK. 3-2005

herdoopt TEVFIK KUYUMCU. 15-8-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TORVANG, IMO 6902808, 9-1968 opgeleverd door Båtservice Verft A/S, Mandal (543) als TORPO aan Paal Wilson & Co. A/S, Hop/Bergen-Noorwegen (LANM). 299 BRT, 216 NRT, 900 DWT. 900 EPK, 6 cyl, 2 tew, Atlas-MaK GmbH, Kiel., 11 kn. 5-1983 verkocht aan A/S Aasland K/S (Hans Martin Torkelsen, Mosterhamn), Haugesund, herdoopt AASVÆR. 2-1985 verkocht aan K/S Tromsbulk A/S (Vestfrakting A/S, Mosterhamn), Bergen, herdoopt VESTBULK. 10-1991 verkocht aan A/S Aasen Bulk, Mosterhamn/Haugesund, herdoopt AASTIND. 10-1992 nieuwe meting 998 GT, 458 NT, 909 DWT. 2-2000 verkocht aan West-Trans Bulk AS, Karmsund/Haugesund. 2002 in beheer bij Storesund Marine Services ANS, Karmsund/Haugesund. 22-11-2004 over aan West Trans Shipping AS, Haugesund. 11-2009 verkocht aan West-Trans Bulk AS, Torvastad/Haugesund. 6-2010 over aan Karmøy Skipsconsult AS, Skudeneshavn/Haugesund. 12-2011 vlag St. Kitts and Nevis. 4-10-2012 verkocht aan Molde Sjøtransport AS, 10-2012 Noorwegen (LDYV), in beheer bij Torhus Shipping AS, herdoopt TORVANG. 23-5-2025 na het laden van grind aan een kade te Averøy, op de Kornstadfjorden, Noorwegen omgeslagen en gezonken, de vijf bemanningsleden aan boord konden het schip verlaten, 3 man konden aan wal springen, twee moesten in zee springen en naar de wal zwemmen. 17-7-2025 aanvang lichten door de HEBOLIFT 9, 22-7-2025 recht gezet, 28-7-2025 na uitpompen van water weer drijvend. 3-8-2025 naar Fosen in Trøndelag gesleept door de sleepboot WATERLORD van Taubåtsservice, in afwachting van sloop.

VALARIS DPS-5, IMO 8770522 (NB-327), booreiland, Callsign:A8QU8, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8505 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX. 2022 herdoopt VALARIS DPS-5. Vlag: Liberia A8QU8. 3-2025 verkocht voor sloop (as is New Orleans). 3-8-2025 op Aliğa Anchorage met de HULK II (Anchor Hoy, IMO 9276664), 3-8-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

VELA I, IMO 8104539, General Cargo Ship, 1.939 GT, 1982 opgeleverd door J.J. Seitas, Hamburg (873) als JULE aan Heino Winter K.G., West-Duitsland. 999 BRT, 2.890 DWT. 1988 herdoopt BALDER. 1993 herdoopt JULE. 1994 herdoopt KEITUM. 1994 verkocht aan P/R Rosal I Shipping V.G., Antigua & Barbuda. 1995 verkocht aan Vos Schiff K.G., Antigua & Barbuda. 1995 herdoopt BREITENBURG. 2004 herdoopt TRAMP. 2004 herdoopt HELM TRADER. 2005 herdoopt DIADEM. 2009 herdoopt VELA. 4-2014 als VELA van Vela Sky Shipping Co. Ltd., Moldavië herdoopt VELA I. 7-9-2015 in beheer bij Vital Shipping Co., Durres, Albanië. 9-2021 vlag: Kameroen. 9-4-2025 aanvang sloop.

VOC ORCHID, IMO 9113575 (NB-127), Bulk Carrier, 27.577 GT, 45.513 DWT. 6-6-1995 kiel gelegd, 3-3-1996 opgeleverd door Jiangnan Shipyard, Shanghai (2212) als GRAND ORCHID aan Trans-Pacific Shipping Co., Port Villa-Vanuatu, in beheer bij Lasco Shipping Co., Portland, Oregon. 27.610 GT, 15.244 NT, 45.513 DWT. 190,00 (180,00) x 31,00 x 16,50 x 11,649 meter. 5 ruimen, G 57.999 m³, B 56.320 m³, 4 kranen, 102,9 en 2.012,2 ton bunkers, verbruik 31,75 ton/dag, 14,5 kn. 11.583 EPK, 8.520 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 1800, Sulzer, 6RTA52, Shanghai Diesel Engine Works, Shanghai. 20-6-2000 vlag: Bahamas C6FH9. 22-1-2002 in beheer bij Clipper Bulk (Portland) Inc., Portland, Oregon, 28-6-2004 herdoopt VOC ORCHID. 5-2005 verkocht aan Dockendale Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas. 21-10-2005 als dood schip vanaf het Panama kanaal gearriveerd op de Westerschelde achter de Amerikaanse sleepboot SEA VENTURE (Crowley) met bestemming Antwerpen, over de Westerschelde geassisteerd door de sleepboten BRUGGE, DRADO en BARRACUDA. 22-10-2005 te Antwerpen. 2006 verkocht aan Seaward Ltd., vlag: Hong Kong, in beheer bij Pacific Basin Shipping (Hong Kong) Ltd., Hong Kong, 18-8-2006 gearriveerd in de Botlek, 25-8-2006 op boei 66 in de Botlek herdoopt ORPHEUS ISLAND, vlag: Hong Kong. 9-7-2007 verkocht aan Shanghai Time Shipping Co. Ltd., China (BPJV), in beheer bij Taihua Ship Management Ltd., Shanghai, herdoopt YIN BAO. 29-6-2009 in beheer bij China Shipping International Shipmanagement, Shanghai. 24-4-2009 in beheer bij Cosco Shipping Seafarer Management. 9-1-2010 in beheer bij Taihua Ship Management. 12-11-2014 in beheer bij Shanghai Time Shipping Co. Ltd., Shanghai en Wuhan Prosperous Ship Management, Wuhan. 2025 verkocht voor sloop. 7-8-2025 gearriveerd bij Civet Guandong Scrapyard om gesloopt te worden.

WINSOME, IMO 9192260 (NB-292), Crude Oil Tanker, 57.680 GT, 105.856 DWT. 29-10-1999 kiel gelegd, 8-1-2000 te water, 15-3-2000 opgeleverd als ARAFURA SEA aan Tanker Pacific Management (SGP) Ltd. 5-2014 herdoopt BLUE SUN. 5-2020 herdoopt JUBILANT. 10-2020 herdoopt BLUE PEARL. 3-2021 herdoopt UMM HABAYEB. 6-2021 verkocht aan Winsome Shipping Inc., Guyana (8RAEI), in beheer bij Lynx Marine LLC, Dubai, 7-2021 herdoopt WINSOME. 2022 verkocht aan Chittagong Breakers. 2-2022 vlag: St. Kitts and Nevis (V4QR4) en herdoopt GALA. 28-2-2022 als GALA op Chittagong Anchorage, 9-3-2022 onder arrest van Chittagong Port Authority of Bangladesh (CPA), 4-3-2022 verhaald op Chittagong Anchorage, 14-4-2022 nog onder arrest op Chittagong Anchorage. 31-3-2023 verkocht aan Stellar Wave Marine LLC, Dubai, vlag: Kameroen (TJM0154), 3-2023 herdoopt OTARIA. 17-6-2024 Het Amerikaanse ministerie van Financiën, het Office of Foreign Assets Control (OFAC), heeft op 17 juni 2024 een sanctie opgelegd aan de OTARIA, haar beheermaatschappij Stellar Wave Marine LLC en de kapitein van de tanker, vanwege het vervoeren van gesanctioneerde lading. De verkoop van deze gesanctioneerde lading, die met Iran in verband staat, draagt bij aan een fonds dat door de Houthi's wordt gebruikt voor de aankoop van wapens. Deze wapenaankopen stellen het Houthi-leger in staat aanvallen uit te voeren op koopvaardijschepen die in de Rode Zee varen. Het OFAC heeft sancties opgelegd nadat de tanker eind mei 2024 de gesanctioneerde lading had geladen, die gelinkt is aan Houthi's financier Sa'id al-Jamal. Het schip zal naar verwachting op 20 juni in Singapore aankomen om te lossen. (Timsen). 23-4-2025 van Pasir Gudang Anchorage naar Dubai, 10-8-2026 ETA op Dubai Anchorage. 22-7-2025 op Batu Ampar, Indonesië. 8-2025 verkocht voor sloop naar India. 19-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

WOND, IMO 8405725, Chemical/Oil Products Tanker, 3.810 GT, 6.750 DWT, 1985 opgeleverd door Hakata Zosen, Hakata (308) als TENSCHOO aan Pine Tree Shipping Corp., Panama. 3.802 BRT, 6.751 DWT. 1995 verkocht aan Han Il Leasing Co. Ltd., Zuid Korea, herdoopt HAN CHANG No.9. 2004 verkocht van Donglim Tanker Co. Ltd., Zuid Korea. 12-2013 verkocht aan Fusion Trade Co., Panama, 12-2013 herdoopt OCEAN CHAMP. 4-2018 herdoopt LEE FONT A2. 3-2023 herdoopt LONG WONDER NO. 10. 4-2025 herdoopt WOND. 2-5-2025 verkocht aan Jahaj Solutions FZE, St. Kitts and Nevis (V4UQ6), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore. 3-8-2025 op Chittagong Anchorage, 13-8-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

YA HUSSEIN, IMO 9114490, Bulk Carrier, 14.599 GT, 24.290 DWT, 9-4-1996 opgeleverd als SEA CHAMPION. 1998 herdoopt SEVEN SEAS. 2010 herdoopt HO LIAN. 2011 herdoopt HO MAO. 2-2025 verkocht van Her Mao Maritime Co. Ltd., Panama aan Reidleap Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Hubei Qintai Shipping Co. Ltd., herdoopt MORNING SWAN No. 1. 13-1-2023 verkocht aan Sama Marine Co., Palau (T8A4121), in beheer bij DXB Shipping & Ship Management Co., Mersin, 1-2023 herdoopt YA HUSSEIN. 7-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 15-8-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

YEOMAN BANK, IMO 7422881, Self-Discharging Bulk Carrier, 24.870 GT, 38.997 DWT. 25-5-1982 opgeleverd door Eleusis S.Y., Eleusis (10011) als SALMONPOOL aan Ropner Shipping Co. Ltd., U.K. 1990 verkocht aan K/S Fernbank-Bahamas, herdoopt YEOMAN BANK. 1991 vlag: Noorwegen. 1992 verkocht aan KS Glensanda, Liberia (ELOG5). 27-11-2017 verkocht aan Yeoman Benk Ltd., Liberia (ELOG5). 29-4-2018 in beheer bij SMT Shipping Poland sp zoo, Sopot, Polen. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 26-8-2025 op Aliğa Anchorage.

YIN PU, IMO 9161053, Bulk Carrier, 27011 GT, 46663 DWT, 29-9-1997 opgeleverd Mitsui E&S Shipbuilding, Tamano als OCEAN GALAXY. 7-2006 herdoopt ROCHE HARBOUR. 29-11-2006 verkocht aan Shanghai Time Shipping Co. Ltd., China (BPJR), 12-2006 herdoopt YIN PU. 21-8-2025 gearriveerd Xinhui Scrapyard om gesloopt te worden.

©Scheepsfotoruilberurs



<http://scheepvaartboekhandel.nl/>

De sleepboten HENDRIK 3 en HENDRIK 7 met de ponton SCHELDE 9 passeren de voor de wal liggende ESL AUSTRALIA. De voormalige AFRICABORG (IMO 9365661) arriveerde 4 september te Vlaardingen en vertrok 9 september 2025 naar Szczecin. (Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025).

