

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Wednesday 13-03-2002



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Sleep los.

De Poolse sleepboot **Kronos** verloor vorige week dinsdag op een stormachtige Noordzee zo'n 40 kilometer boven Vlieland de sleep, een casco van een vissersschip. De sleepboot zelf was onbestuurbaar geworden omdat deze de gebroken sleeptros in de schroef kreeg. De **Waker** nam de Kronos op sleeptouw en bracht de boot naar Den Helder.

De sleep werd opgepikt door de **Noordgat** van het gelijknamige Terschellinger sleep- en bergingsbedrijf. Het motorloze casco, dat in Polen was gebouwd en op weg was naar Stellendam om daar te worden afgebouwd, is onder moeilijke omstandigheden (er stond windkracht 10) naar de Eemshaven in Groningen gesleept

Een bijna vergeten ramp

Zaterdag 09 maart 2002 - Een korte plechtigheid aan het strand, een halfvol kerkje in Zeebrugge. Vijftien jaar nadat de ramp met de Herald of Free Enterprise de wereld schokte, lijken de gebeurtenissen van 6 maart 1987 alweer bijna vergeten. "Het vervaagt. Er wordt weinig meer over gesproken. Alleen nu komt het weer even naar boven", zegt Piet Oppeneer, kapitein van sleepboot de Fighter.

De Herald zonk in het zicht van de haven. Amper vertrokken op weg naar Engeland, kapseisde het schip met zeshonderd mensen aan boord. De boegdeur stond open toen het nog maar zeven jaar oude schip de haven verliet. Het schepte water, kantelde en kwam op een zandbank terecht. Wrang geluk, want daardoor bleef toch nog een deel boven water steken, hetgeen toch nog de redding betekende van de meeste passagiers. Desondanks kwamen er 193 mensen om.

Het gebeurde om half acht 's avonds. Oppeneer en zijn bemanning lagen 'op station' bij Vlissingen, maar hoorden via de radio wat er aan de hand was. Terwijl vanuit Cadzand reddingsboot De Tuimelaar op Zeebrugge afstuurde en vanuit Breskens de Javazee opstoomde, was De Fighter al een aardig

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

eindje op weg, om er als een van de eersten te arriveren. Ze konden zo'n negentig drenkelingen redden van een in het ijskoude water gewisse dood. Van vierendertig anderen werd het stoffelijk overschot geborgen.

Sirenes

Terwijl aan wal de sirenes loeiden en de hulpdiensten af en aan reden, voer in de haven alles door elkaar. Vissersschepen, reddings- en sleepboten in een puinhoop van tragiek. Voor een ramp van deze omvang was immers geen plan te bedenken geweest. "Een verschrikkelijke ervaring", zou Harry de Lobel, schipper van de Javazee later zeggen. "Je bent immers getraind om mensen te redden, maar wij hebben alleen maar lijken geborgen."

Oppeneer woont nog steeds in Terneuzen, zij het een flink stuk van het Java vandaan, de oude volksbuurt waar hij is geboren. Hij is nu 56, vaart daarvan 33 jaar en is om beurten kapitein van de Fighter en de Boxer, markante slepers van de Unie van Redding- en Sleepdiensten (URS) oftewel de Union. "Niet meer op station, maar op volle zee", vertelt hij. Van het recente bericht dat beide schepen worden verkocht, wordt hij niet warm of koud. "In feite waren ze al een tijd te koop. Als ze weggaan, laten ze weer een paar andere boten bouwen."

Toch zal zijn naam verbonden blijven aan die van de Fighter. Niet alleen door de reddingsacties op de rampavond zelf, maar ook door de berging in de weken die volgden. Het leverde hem en zijn bemanning een Belgische koninklijke onderscheiding op, uitgereikt door wijlen koning Boudewijn. Een van de bemanningsleden, Maarten van der Eijk, herinnert zich trouwens nog iets anders. "De dag na de ramp, terug in Vlissingen, was Piet even een paar uurtjes gaan slapen. Hij was immers bekaf. Een douanier



begon moeilijk te doen, omdat hij niet had ingeklaard. Maar wat was het geval? Piet had 's nachts spontaan zijn jas aan een verkleumde drenkeling gegeven, met zijn portemonnee en al zijn papieren er nog in. Daardoor kón hij niet eens inklaaren." Je zult Oppeneer er niet over horen. Als doorgewinterd zeeman laat hij niet direct het achterste van zijn tong zien. "Naar die herdenkingen die ze later elk jaar hebben gehouden, ben ik nooit geweest. Ja, toch een keer. Toen het tien jaar geleden was. Toen was er een televisieploeg uit Engeland. Er waren ook nabestaanden van de slachtoffers bij." De ontmoeting ging hem niet in de koude kleren zitten. "Ik kwam een man tegen die bij de ramp een vriend had verloren. Hijzelf, zijn vriendin en de vriendin van de verdronken man overleefden de ramp. Voor ons gaat het leven verder, maar deze man had het er erg moeilijk mee. En dan komt er bij jezelf toch ook weer emotie boven", vertelde hij bij die gelegenheid aan een verslaggever van De Stem.

Anno 2002 staat hij er nog net zo betrokken, maar tegelijkertijd tamelijk nuchter tegenover. Over de herdenkingen zegt hij: "Wat mij betreft is het de laatste keer. Voor ons heeft het lang genoeg geduurd. Het heeft misschien wel zin voor de nabestaanden. Maar als je het afgelopen zondag zag, was de belangstelling niet zo groot meer. Het is immers al zo lang geleden."

De ramp met de Herald veroorzaakte golven van medeleven, maar ook van kritiek. Vijf dagen na de ramp kondigde de Zeeuwse gedeputeerde J. de Voogd een veiligheidsonderzoek aan op de Zeeuwse veerboten. "We zijn er van overtuigd dat ze volkomen veilig zijn", liet hij op voorhand weten. Maar een week later werden de rijstroken op de nieuwe dubbeldekker Prinses Juliana in grote haast teruggebracht van zes smalle naar vijf brede.

De Herald werd op 7 april gelicht en een jaar later naar Vlissingen gesleept, om uiteindelijk op de sloop

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

te belanden. Oppeneer denkt dat dit klopt. "Hij zou naar Turkije worden gesleept. Daar heb je inderdaad werven waar veel zeeschepen worden gesloopt. Wij hebben er ook verscheidene naar toe gebracht." Toch hoorde je later vaak geruchten van vakantiegangers die dachten dat ze het schip ergens in een exotisch land hadden gezien, met een andere kleur en een andere naam.

Rechter

De kapitein en enkele directieleden van Townsend Thoresen moesten drie jaar na de ramp voor de rechter in Londen verschijnen. Die vond het niet bewezen dat nalatigheid de oorzaak was van de ramp en sprak hen vrij. De veerboten van Townsend hadden intussen een andere kleur gekregen. Het blauw van P & O, zoals de maatschappij na de ramp ging heten.

Voorals in Engeland zat het publiek met een kater. De veerboten waren kennelijk niet zo veilig als ze altijd hadden gedacht. Over de tunnel onder het kanaal werd wel al lang gesproken, maar het begin was nog niet in zicht, laat staan het eind. De veiligheidseisen op de veerboten werden aangescherpt. En nog eens opnieuw na de ramp met de Estonia in de Oostzee in 1994. Desondanks citeerde de Britse krant Sunday Express een jaar later uit een officieel onderzoeksrapport, dat stelde dat de meeste veren onveilig waren. De ferry maatschappijen spraken dat tegen, het Britse ministerie van Verkeer betwistte de uitkomsten van het onderzoek. De naam van de Herald is echter een angstig begrip gebleven, bij iedere veerboot die vertrekt



Left :

The **Herald of Free Enterprise** enroute for the breakers her pictured as the FLUSHING RANGE in Cape Town.

(Photo : Collection Piet Sinke)

Jaczon mag afgebrand schip niet vervangen

Den Haag – De Scheveningse rederij Jaczon mag de hektrawler Friesland, die de afgelopen dagen in een droogdok in Vlaardingen afbrandde, waarschijnlijk niet vervangen.

Directeur Jan Bakker zegt 'behoorlijk wanhopig' te zijn. Hij heeft het ministerie van landbouw gevraagd om hulp.

Volgens bepalingen van de Europese Unie is de Nederlandse visserijvloot te groot en betekent de verwoesting van de Friesland alleen een wat onverwachte sanering. Met het verdwijnen van de Friesland is de Nederlandse vloot volgens Brussel nog steeds te groot, zodat er geen nieuw schip aan toegevoegd mag worden. Sinds 1 januari van dit jaar geldt er bovendien een verbod op de ingebruikname van nieuwe grote hektrawlers.

Volgens directeur Bakker is er sprake is van overmacht. Hij wil dan ook dat er voor Jaczon een

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

uitzondering wordt gemaakt op de geldende regels. Het ministerie van landbouw laat weten dat het verzoek serieus wordt bekeken, maar dat ook rekening gehouden moet worden met de mogelijke precedentwerking van een uitzondering.

Bakker is voor de 32 opvarenden van de Friesland op zoek naar ander werk binnen Jaczon. Omdat het schip in het dok ligt, zitten de mensen thuis met een WW-uitkering. Het schip heeft een boekwaarde van ongeveer 15 miljoen euro en levert jaarlijks zo'n zelfde bedrag aan omzet op.

Jaczon-directeur Bakker is er van overtuigd dat de 110 meter lange Friesland als verloren moet worden beschouwd. Brandweerlieden inspecteerden gistermiddag voor het eerst een paar ruimen van het schip, terwijl andere delen nog steeds brandden.

Volgens Bakker komt de schade voor rekening van zijn verzekeraar. Het schip was all-risk verzekerd. "Alleen als er onomstotelijk vastgesteld kan worden dat de bedrijfsleiding heeft aangezet tot gevaarlijk werken, is er iets te claimen. Maar de Vlaardingse werf is een gerenommeerd bedrijf en onze eigen inspecteurs hebben er de hele tijd rondgelopen".

De brandvoorschriften waren op de werf al na twee andere brandjes op de Friesland aangescherpt. Het vuur ontstond woensdagmiddag bij las- of slijpwerkzaamheden in een van de ruimen. Piepschuim isolatiemateriaal waarmee de hele huid van het schip bekleed is, vatte vlam. Dat materiaal is vlamdovend, maar brandt wel bij temperaturen boven de 300 graden celcius.

Dat de brand zo verwoestend was, komt volgens Bakker doordat het schip in het dok lag. "In een dok tocht het altijd tussen de wanden en het schip. Daarbij zaten er overal gaten in de romp om nieuw equipment naar binnen te brengen. De trek was dus door het hele schip enorm".

Niet hetzelfde

Niet alleen de bureaucratie rond het verlies van de Friesland, maar ook andere Europese regels maken Bakker volgens eigen zeggen soms wanhopig. "Stel dat ik dit schip wel mag vervangen, dan nog heb ik een strijd te voeren over het tonnage. Het schip dat we nu nieuw zouden bouwen, is natuurlijk niet precies hetzelfde schip als dat we vervangen. Nu bouwen we geen vierpersoonshutten meer en vinden we een douche voor twaalf mensen ook wat primitief".

Daarbij varen de Nederlandse trawlers tegenwoordig een deel van het jaar in Afrikaanse wateren. Ze moeten voor die verre reizen extra proviand en verpakkingsmateriaal meenemen. "De schepen worden daardoor dus wel groter, maar die extra grootte betekent niet dat er veel meer vis mee gevangen kan worden. In Brussel is dat niet uit te leggen", zegt Bakker. Een andere volgens hem 'idiote' beperking is het gelimiteerde aantal dagen dat een schip op zee mag zijn om te vissen. Volgens Bakker is dat een papieren regeling die in de praktijk zelfs tot gevaarlijke situaties kan leiden. "Als er storm op zee is, blijft een schipper liever buitengaats, dan dat hij gevaarlijk naar binnen moet manoeuvreren. Maar omdat volgens Brussel een stormdag op de vangstdagenteller ook een visdag is, neemt men soms wel het risico".

CASUALTY REPORTING

ADAMAS (Cayman Islands)

Hull, Mar 8 — General cargo *Adamas*, in tow of tug **Solano**, sailed Hull Mar 7 bound for Greece. — Lloyd's Agents.

ANICHKA

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

London, Mar 11 — Sligo Harbour Commissioners have put vessel *Anichka*, said to be 2470 gt, built 1958, up for sale by sealed tender "as and where" she lies at Sligo harbour following an extensive fire at Sligo harbour.

BEATRIZ (Honduras)

Bogota, Mar 11 — General cargo *Beatriz* is still at Cartagena, situation unchanged. — Lloyd's Agents. (Note — *Beatriz* was towed into Cartagena May 6, 1998.)

CAMADAN (Turkey)

Valletta, Mar 11 — Following received from Malta Radio: Following intercepted on VHF Channel 16 at 0651, local time, today: Mayday from general cargo *Camadan* (1855 gt, built 1982), with 12 persons on board. Vessel is sinking and requests immediate assistance in lat 35 38.2N, long 14 16.8E. — Lloyd's Agents.



COLOR FESTIVAL (Norway)

London, Mar 11 — Passenger ro/ro *Color Festival* sailed from Hamburg on Mar 9 bound for Oslo.

ERIDAN (Ukraine)

Istanbul, Mar 11 — C.c. *Eridan*, (5365 gt, built 1972) Seville for Poti, grounded at Kepez Light, Canakkale, at 0235, local time, Mar 9. — Lloyd's Agents.

EURO TRES (Philippines)

Manila, Mar 11 — Understand that general cargo *Euro Tres*, with cement, struck a sunken vessel and subsequently sunk at the entrance of the Dumaguit Channel on Mar 8. — Lloyd's Agents.

EXPRESS SAMINA (Greece)

London, Mar 11 — A press report, dated Mar 10, states: Two senior shipping company officials were served with criminal charges late today over the passenger ro/ro *Express Samina* disaster in 2000 that killed 80 people, state-run media said. The former chairman and legal adviser of the company that operated the *Express Samina* were charged with exposing people to danger through failure to provide the vessel with adequate life-saving equipment. Constantine Klironomos and Nikolaos Vikatos were also charged with several other lesser offenses. The two men are due to appear Tuesday (Mar 12) before a public prosecutor heading the disaster investigation. The *Express Samina* sank with more than 500 people on board in September 2000 after striking rocks just off the Greek holiday island of Paros in the Aegean Sea. Survivors complained of severe shortages in safety equipment, including life-jackets filled with rotting pieces of wood. In the wake of the

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

disaster, the ferry's captain and first engineer were charged with homicide. The captain has since been released from prison on bail, pending trial.

GREYHOUND (Philippines)

Manila, Mar 11 — General cargo *Greyhound* refloated about 0942, local time, Mar 9, when she was reportedly buffeted by big waves. We understand she proceeded to Bislig to load. — Lloyd's Agents.

HELP

Valletta, Mar 10 — Following received from Malta Radio: At 1554, local time, chemical tank *Formol* in lat 35 10.7N, long 13 14.8E, about 75 nautical miles south of Malta informs that tug *Help* about 1.2 miles north from them has engine-room flooded. *Formol* is proceeding to the tug. At 1610, local time, *Formol* is very close to the casualty but cannot make contact. Weather not so good with wind force 3/4 and waves at 1.5 metres. Still trying to contact *Help* on VHF. At 1630, local time, *Formol* about one cable away, still no contact but can see three persons on the back of the tug seemingly preparing to abandon. *Formol* intends to tow the casualty to Malta. At 1740, local time, *Formol* made contact with *Help* whose crew state that they have no intention of abandoning. At present the tug is being towed by *Formol* towards Malta, where ETA early Mar 11. Master of *Formol* reckons that there are no more than four people on *Help*. — Lloyd's Agents.

JOHNNY (Malta)

London, Mar 11 — Following received from Piraeus MRCC, timed 1240, UTC: General cargo *Johnny* was taken in tow Mar 9 by tug *Leopard* and is now under tow for Cape Town.

MELBRIDGE BILBAO (Antigua & Barbuda)

London, Mar 11 — C.c. *Melbridge Bilbao*, which arrived Hamburg Dec 13 for drydocking to repair grounding damage, sailed Hamburg Mar 6 for Gothenburg.

MILLENNIUM EXPRESS II (Panama)

London, Mar 11 — Following received from Piraeus MRCC, timed 1240, UTC: Passenger ro/ro *Millennium Express II* is still in the same position due bad weather conditions. It is still not known where vessel will eventually be towed to.

NIKOLAY KANTEMIR (Russia)

Vigo, Mar 11 — General cargo *Nikolay Kantemir* (3988 gt, built 1992) put in to Vigo on Mar 6 with engine trouble. She departed at 1400, local time, on Mar 8. — Lloyd's Agents.

NORDHAV (NIS)

BREMER ROLAND (NIS)

London, Mar 11 — Information received from Sandnes, states: At 0845, local time, Mar 4, when arriving at Moss, ro/ro/c.c. *Nordhav* (2865 gt, built 1980) experienced engine blackout and made contact with ro/ro *Bremer Roland* (1610 gt, built 1985) and a pier. Small damages to *Bremer Roland* and damage to bulbous on *Nordhav*. After inspection, *Nordhav* sailed for Aarhus, four hours delayed. (Note — *Nordhav* subsequently arrived Aarhus Mar 5 and sailed same day. *Bremer Roland* subsequently arrived Lysekil Mar 6 and sailed Mar 7.)

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

NORDHORDLAND (Norway)

London, Mar 11 — Information received from Sandnes, dated today, states: Ro/ro *Nordhordland* (1220 gt, built 1976), when arriving Skipavik from Leirvag, had engine blackout and made contact with pier 1730, local time, Mar 10. No injuries to the 45 passengers or crew. The passengers were picked up by another vessel after three hours on board. The ferry will be out of service some days, and ro/ro *Haus* will replace the vessel.

OKTYABR (Russia)

Nicosia, Mar 10 — A press report, dated today, states: Fishing *Oktyabr* (741 gt, built 1991) which is registered at Sakhalin Island and which met with distress off Urup Island, Kurile Archipelago, is being towed by rescue vessel *Primerny* to the port of Malo-Kurilsk at Shikotan Island. The trawler crew could not repair the main engine on their own, which went out of order on Mar 9. Rescuers are towing *Oktyabr* to the port where the lame trawler is based. On Saturday when there was a danger that the fishing vessel would be dashed against cliffs of Urup Island, *Primerny* of the Vladivostok port hurried to her rescue. The trawler was taken in tow and was kept 20 miles off Urup in the Friz Strait. There was hope that the *Oktyabr* crew could repair the engine, but the hope failed to materialise. *Primerny* is now towing the trawler to Malo-Kurilsk at full speed. — Lloyd's List Correspondent.

PANDA (Lebanon)

London, Mar 11 — General cargo *Panda* sailed from Tripoli, Lebanon on Mar 7 bound for Mersin. (See issue of Feb 26.)

PLAYA DA CATIVA (Spain)

London, Mar 11 — Following received from Coastguard Dublin MRCC, timed 0630, UTC: Fishing *Playa da Cativa*, in tow of fishing *Beiramar Tres*, arrived safely in Killybegs at approximately 1400, UTC, yesterday. (See issue of Mar 11.)

SETUBAL EXPRESS (Italy)

Leghorn, Mar 10 — Ro/ro *Setubal Express* (16925 gt, built 1992), had fire break out in hold approximately one mile off Leghorn at approximately 1300, Mar 9. The fire was promptly extinguished by the fire brigade which attended on board the vessel by means of a fire brigade launch sent from Leghorn. As reported, the fire damage appears to be very limited. — Lloyd's Agents. (Note — *Setubal Express* operates between Leghorn and Valencia.)

STAR IKEBANA (Singapore)

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



London, Mar 11 — General cargo *Star Ikebana* sailed from Antwerp on Mar 10 bound for Port Kelang - **Photo : Bram Plokker / Ineke de Kok**

SUN DANCER (Antigua & Barbuda)

Bogota, Mar 11 — General cargo *Sun Dancer* is still at Barranquilla, fully abandoned and in a totally rusted condition. She is still under the authority of the legal system due to the narcotics problem. — Lloyd's Agents. (Note — *Sun Dancer* capsized alongside pier at Barranquilla in February 1993. She was subsequently righted but later arrested.)

VISSERSBANK (Netherlands)

London, Mar 10 — A report from Sandnes, dated today, states: General cargo *Visserbank* (1682 gt, built 1994) sailed Follafoss for Netherlands on Mar 9. Vessel ordered pilot Mar 10 on Fedje Pilot station and arrived Fonnesflaket anchorage 1730, local time, with engine problems.

London, Mar 11 — Information received from Sandnes, states: General cargo *Visserbank* completed repairs and sailed Fonnesflaket at 0010, local time, today.

WINDOC (Canada)



London, Mar 11 — A press report, dated today, states: Extremely high winds in southern Ontario are responsible for bulk *Windoc* drifting Saturday night (Mar 9) in Hamilton Harbour. Winds gusting over 50 mph caused the vessel to break free from her moorings at Pier 8, allowing her to drift freely in a blinding snow squall out into the harbour. Two tugs from McKeil Marine were sent to

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

retrieve the vessel but were diverted to keep another from coming off the dock. Local media reported that the vessel snapped her mooring lines shortly before 1900 hrs and floated across the harbour. *Windoc* was later found aground about 200 feet from shore along the Eastport Expressway. The hull grounded in about six feet of water with the bow thruster visible and the prop and rudder fully exposed. The hull may stay in this position for a couple of days until a survey of the hull can be made.

BARGES ADRIFT HEMPSTEAD HARBOUR AREA, UNITED STATES

London, Mar 11 — A press report, dated Mar 10, states: A fleet of about 30 barges broke loose from their moorings in Hempstead Harbor and drifted for two miles yesterday until they crashed into a jetty jutting out near Glen Cove. The runaway barges, some of which were loaded with sand and gravel, left the waters off Port Washington about 1315 hrs and travelled north-east in the wind until shortly after 1500 hrs, when they struck the middle of the jetty, a bed of rocks extending 1,500 feet into the harbour from Morgan Park. They did little apparent damage. The police boat could not prevent the barges from hitting the jetty. Buchanan Marine of New Haven owns the barges. After the barges struck the jetty, a local tugboat owner pinned them up against the rocks so they could not move. Officials said Buchanan Marine was sending several tugs of its own. By mid-afternoon, only one had come, and moved the barges a short distance away, back into the harbour.

SHIPYARD NEWS

STX gets Contract

STX Shipbuilding successfully concluded a newbuilding deal for 3 units of 45,800DWT Product Oil / Chemical Tankers with Target Marine S.A., Greece on February 22, 2002. The deal includes option ships of maximum 4 additional series ships to be declared by the buyer in due course. The ships - length 183m, breadth 32.2m and depth 19.1m, equipped with engines of MAN B&W 6S50MC, 14.5 knots - are scheduled to be delivered in 2004 respectively.

ROUTE, PORTS & SERVICES

SHIP SALES

ANOTHER week of positive activity in the dry bulk sector has seen further sales concluded, reflecting the recent improvement in this area.

The 94 Built Cape, World Action, is reported sold to clients of Alpha Tankers at US\$21.5 million. In October of last year the Universal Spirit (also 1994 built) was sold at US\$19.4 million, however this included a two-year timecharter at US\$12,500 daily. The older Cape Cosmos (144,000/86) is reported sold region US\$8.5 million to clients of Swiss Marine. A 1994 built Panamax, the Ocean Cherry, is also sold at around US\$12 million to Greek buyers.

Vessels sold for further trading

BULK CARRIERS:

? Amstel: 68,600 tdw blt 88 Sasebo reported sold region US\$7.85 million to clients of Golden Union.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

- ? Ashiya Star: 45,228 tdw blt 94 Shin Kurushima crs 4/25 ts reported sold region US\$11.2 million to far eastern buyers.
- ? Sea Trident: 45,107 tdw blt 83 Sanoyasu crs 4/25 ts reported sold region US\$4.3 million to Greek buyers.
- ? P C Explorer: 28,450 tdw blt 92 Imabari crs 4/30 ts reported sold region US\$7.65 million to Greek buyers.
- ? Sleek Ocean: 26,600 tdw blt 93 Hakodate crs 4/30 ts reported sold region US\$7.7 million to clients of Evalend.
- ? Mun Kim: 26,583 tdw blt 87 Hakodate crs 4/30 ts reported sold region US\$5.6 million to undisclosed buyers.

DEMOLITION:

(all prices per tonne lightweight)

- ? ULCC Kapetan Panagiotis: 445,300 dwt, blt 1977 Jpn 62,257 lwt reported sold region US\$130.50 with delivery Pakistan.
- ? ULCC Berge Ingerid: 357,330 dwt, blt 1977 Sweden, 42,365 lwt reported sold region US\$129 with delivery 'as is' Fujairah.
- ? Mt Pink Star: 32,756 dwt, blt 1975 Japan, 10,848 lwt reported sold region US\$146.25 with delivery India.
- ? BC Pantanal: 75,200 dwt, blt 1978 Belgium, 13,385 lwt reported sold region US\$138 with delivery India.
- ? BC Mahanaim: 54,441 dwt, blt 1974 Germany, 10,929 lwt reported sold region US\$122.50 with delivery PROC.

Radio Holland Will Equip Cruise Vessel

The cruise vessel, **Costa Mediterranea**, under construction for Costa Crociere S.p.A. by Kvaerner Masa-Yards Inc., will be equipped with AV products by Radio Holland Marine (Rotterdam). The large order includes CCTV, stabilized satellite TV dishes, head-end equipment and a complete TV distribution system. Radio Holland has an AV department in Rotterdam that specializes in AV systems, engineering, installing and commissioning these entertainment systems on board of ships.

US Flag twin screw tug sold

Marcon International reported the sale of the 7,200BHP US flag twin screw tug "**Gulf Commander**" from TT Boat Corporation of New Orleans to Hawaiian Inter-Island Towing, Inc of Honolulu.

The 150' x 40' x 22' deep tug was originally built in 1976 by Equitable Shipyards of Madisonville, LA as an offshore anchor handling tug for Gulf Mississippi Marine and later taken over by Tidewater in 1992 with their acquisition of Zapata Gulf Marine. The tug is powered by twin EMD 20-645E5 diesels driving 144" x 144" fixed pitch props in kort nozzles and has a bollard pull of abt. 123 tons. Tow winch is an Intercon double drum with 5,000' / 3,000' of 2.5" wire capacity.

Hawaiian Inter-Island plans to sail the tug to the West Coast where she will be refurbished prior to going into service in the Hawaiian Islands. Marcon acted as sole broker in the sale.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

NAVY NEWS

Planned port visits of Dutch warships and Foreign warships in Dutch Ports

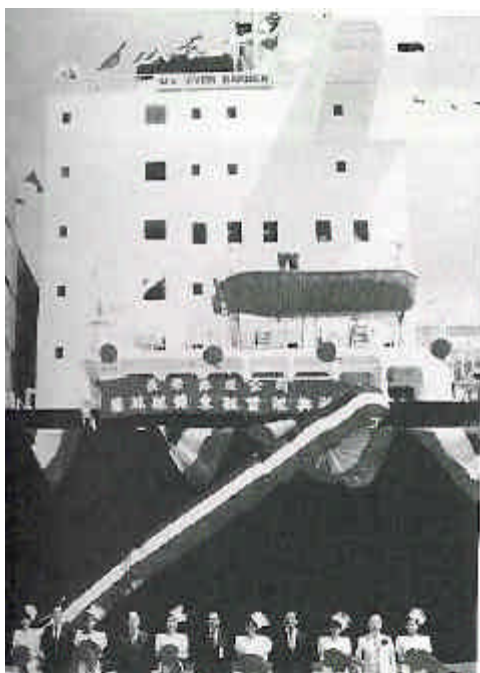
Colour code : Submarines NATO Squadrons Fleet Reviews

15 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
15 Mar 02	HNLMS Maassluis	M 856	Leith
17 Mar 02	USS Oscar Austin	DDG 79	Rotterdam
17 Mar 02	USS Briscoe	DD 977	Rotterdam

EVERGREEN-SPECIAL

Tekst / Foto's : Michael van der Meer

Einde Rond-de-Wereld dienst Evergreen



Met de aanloop van de 4211 TEU grote 'Ever Divine' (zie foto) afgelopen zondag in Rotterdam is er een einde gekomen aan de zogenaamde RWW-service (Round-the-World Westbound) van Evergreen. De Rond de wereld diensten werden door Evergreen in 1984 gestart vanuit Keelung (Taiwan) met de 2728 TEU grote 'Ever Garden', welke op de Eastbound ging varen en met de 2728 TEU grote 'Ever Genius' welke de eerste reis van de westbound op zich nam. Er zijn totaal 977 westbound reizen en 899 eastbound reizen gemaakt. De 4229 TEU grote 'Ever Refine' zal begin volgende week de laatste RWE reis afmaken in Europa. Rotterdam werd sinds 21-juni-2000 niet meer aangelopen met de RWE schepen.

Foto: Met de 'Ever Garden' begon op 22 juli 1984 de RWE dienst in Keelung, Taiwan

Evergreen besloot de Rond de wereld diensten in de tweede helft van 2001 te stoppen en nieuwe zogenaamde Pendulum diensten te gaan starten. De eerste pendulum krijgt de naam NUE. Dit staat voor North Asia – US East coast – Europe service. Op deze dienst worden alle 10 de 4229 TEU R-type

schepen ingezet en 1 4211 TEU D-type schip. De schepen die gebruikt worden zijn de 'Ever Royal', welke de eerste NUE reis op zich zal nemen en op 24 maart in Rotterdam verwacht wordt. De 'Ever Royal' startte de NUE dienst op 7 februari j.l. in Kaohsiung, Taiwan. Verder worden de 'Ever Right', 'Ever Round', 'Ever Reward', 'Ever Renown', 'Ever Racer', 'Ever Reach', 'Ever Refine', 'Ever Result', 'Ever Repute' en de jongere 'Ever Divine' ingezet. Deze dienst is wekelijks. De volgende havens worden aangelopen:

Kaohsiung – Pusan – Osaka – Nagoya – Tokyo – Shimizu – Los Angeles – Colon (Panama) – Charleston – Norfolk – New York – Antwerpen – Bremerhaven – Thamesport – Rotterdam – Le Havre – New York – Norfolk – Charleston – Colon (Panama) – Los Angeles – Oakland – Tokyo – Osaka – Kaohsiung. Hong Kong is niet terug te vinden in de Aziatische rotatie, omdat Hong Kong bediend wordt via de diverse Trans Pacific diensten van Evergreen.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



Foto: De 'Ever Divine' sloot met reis 0977RW-019 de RWW-dienst af.

Foto onder : De 'Ever Royal', hier in 1997 nog op de RWW dienst, startte de eerste reis op de NUE

De tweede pedulum dienst zal de naam **WAE** krijgen. Dit staat voor US West coast – Asia – Europe service. Op deze WAE dienst zullen er 7 5364/5652 TEU U-type schepen en 5 4211 TEU D-type schepen worden ingezet. De 'Ever Diadem' is op 19 februari j.l. in Tokyo de eerste reis gestart en zal op 20 maart in Rotterdam verwacht worden.

Ook deze dienst is wekelijks en de volgende havens zullen worden aangelopen: Tacoma – Vancouver – Tokyo – Osaka – Pusan – Hakata – Kaohsiung – Hong Kong – Singapore – Colombo – Rotterdam – Hamburg – Thamesport – Zeebrugge – Le Havre – Colombo – Singapore – Kaohsiung – Hong Kong – Osaka – Tokyo – Tacoma.

Opvallend is dat de Europese rotatie welke in de RWW dienst gehandhaafd werd niet gewijzigd is. De 4 D-types die Evergreen zal inzetten zijn de 'Ever Diadem', 'Ever Diamond', 'Ever Dainty', 'Ever Decent' en de 'Ever Delight'. De overige schepen zullen zijn 'LT Unica' (zal vervangen worden door de 'LT Urban'), 'LT Universo' (zal vervangen worden door de 'LT Ursula'), 'Ever Unison', 'Ever Ultra', 'Ever Union', 'Ever Uranus', 'Ever Unique'.

Verder blijft de reeds bestaande **CEM-dienst** (China-Europe-Mediterranean service) gewoon bestaan. Deze dienst bestaat sinds september 1999 en op deze dienst worden wegens politieke redenen (onrust tussen de Chinese en de Taiwanese regering) schepen ingezet welke de naam dragen van Evergreen's Italiaanse dochter Lloyd Triestino. Diverse oudere en nieuwbouw schepen zijn overgeheveld van Evergreen naar Lloyd Triestino. Echter de schepen met de Italiaanse vlag hebben Italiaanse bemanning, de overige schepen hebben Evergreen bemanning aanboord.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER



Foto: De in de nieuwe
huiskleuren van Lloyd Triestino
geschilderde boot "LT United"
is een van de 8 schepen die op
de CEM dienst varen.

RIJNMOND WEATHER

woensdag 13 maart

9 uur 's ochtends :
temperatuur: 7 graden
kans op neerslag: 50%
wind: matig (15 km/u) uit NO

5 uur 's middags:
temperatuur: 7 graden
kans op neerslag: 10%
wind: matig (24 km/u) uit NO

.... SHIP OF THE DAY

NORMAND PIONEER



The **Normand Pioneer** came to the attention of the world's media in August 2000 when it was used to transport diving equipment to the Barents Sea to assist attempts to reach the Russian submarine, the Kursk. The Normand Pioneer also represents a pioneering design, combining a wide range of capabilities in a 95m-long and 24m-wide vessel.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

The vessel was designed by Ulstein Ship Technology, who worked closely with owners Solstad Rederi in the vessel plans. Normand Pioneer was delivered in February 1999 and chartered to Coflexip Stena Offshore. During its five year charter it was due to carry out ploughing and pipe-laying work for Saga Petroleum and Statoil, among others. The vessel flies the Isle of Man flag and has Det Norske Veritas classification.



DESIGN

The new UT742 design used for the Normand Pioneer incorporated the owner's requirements for a multifunctional offshore vessel capable of trenching, flexible pipe-laying, towing and anchor handling. The design has given the vessel roughly 280t bollard pull. The working deck area is almost 1000m² and can carry about 3,500t with

its centre of gravity 1m above the deck out of a total of 5,300dwt. Due to this, up to 2,500t of top side equipment for trenching, pipelaying and other subsea or drilling work can be installed.

Twin monopools run through from the bottom to the main deck. The aft one measures some 7m² and is designed for pipe-laying, while the forward one is 4.5m² and can be used for the deployment of inspection class remote operated vehicles. The moonpools are fitted with baffles to prevent seaspray reaching the deck.

The vessel's winch can pull 500t and has a capacity for 1,500m of 109mm wire. Twin tow drums each hold 2,000m of 83mm wire.

In building the Normand Pioneer, the yard utilised its method of modularising work flow to improve work efficiency. On the vessel, four modules were located in the engine room and three aft. By prefabricating modules, as much activity as possible is shifted from the engine room to the workshops. This method of pre-outfitting does require greater attention to planning and timely delivery of components.



PROPULSION

Normand Pioneer is powered by one eight-cylinder and one six-cylinder Wärtsilä SW38 engine. This converts to a respectable 27,800bhp. The vessel has two tunnel thrusters and an Azimuthing thruster forward, and two tunnel thrusters aft.

HAVE A LOOK AT THE FOLLOWING *SITES* FOR SHIPPING INFO AND PICTURES OF SHIPS AROUND HOEK VAN HOLLAND AT :

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

&

<http://www.mcf-rotterdam.nl>