

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139



Number 139****DAILY SHIPPING NEWSLETTER****Tuesday 26-08-2003



THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :

VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

wire ropes, chains, hooks, shackles, webbing slings,
lifting beams, crane blocks, turnbuckles etc.

Binnenbaan 36 3161VB RHOON The Netherlands

Telephone: (+31)105018000
(+31) 105015440 (a.o.h.)

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



The **ASIAN HERCULES II** and the **GIANT 4** loaded with the second part of the **TRICOLOR** enroute Zeebrugge - **Photo : SMIT Salvage ©**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



North Korean ferry **Mangyongbong-92** arrives in Niigata port in Niigata, northern Japan, Monday morning, Aug. 25, 2003 as reporters and cameramen cover its arrival. Flanked by Japanese coast guard cutters the North Korean ferry suspected of smuggling weapons parts and illicit funds for Pyongyang glided into the port Monday after a seven-month hiatus and was met by hundreds of police and angry protesters swarming the waterfront area

Deputy Minister to inspect site of grounded ship

Rejoice Mabudafhasi, the Deputy Minister of Environmental Affairs and Tourism, will pay an urgent visit to Sunset Beach in Cape Town, today to assess the environmental impact after the **Sealand Express** was grounded in shallow water off the beach. Zodumo Mbuli, a spokesperson for the Department of Environmental Affairs and Tourism, said: "Mabudafhasi's visit is aimed at expressing and emphasizing the commitment by the government and her department over safety, health and environmental concerns."

The 33 000 ton American registered container ship ran aground on a sandbar on Tuesday, August 19. "Of the numerous containers on board the ship, 33 of these contain dangerous cargoes ranging from slightly hazardous materials to very hazardous materials such as chromium trioxide anhydrous, as well as radioactive material and uranium oxide," said Mbuli.

Mabudafhasi was concerned about the threat of oil pollution. "If the oil was to be leaked in any major quantity into the surrounding environment, a significant environmental impact could be expected," said Mbuli.

The deputy minister is also worried about the threat to the sensitive dune ecosystems on Sunset Beach. "Since the grounding of the ship, hundreds of sightseers have visited Sunset Beach to see the ship. Unfortunately, this activity is seriously damaging the very sensitive dune ecosystem and the dunes themselves in the area."

The lessons of Sunset Beach

On the face of it, the **Sealand Express** salvage operation at Sunset Beach is going well. Just about half of the grounded ship's fuel oil, including nearly all the oil from the most vulnerable tanks, has been removed.

A heavy-lift helicopter is due to start removing the most hazardous cargo on Wednesday. And the Department of Environmental Affairs and Tourism has pronounced itself satisfied with the co-operation of the ship's owners and charterers regarding the disclosure of cargo information.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

This is all well and good, but the taint of the initial secrecy following the ship's grounding last Tuesday morning lingers, and the best way of dispelling that would be to extend the disclosure of the ship's full cargo manifest to the people of Cape Town.

It is we, after all - not the ship's owners - who have most to lose if the whole thing turns pear-shaped. We've had pollution disasters in Table Bay before, and we know we can handle them, but it would be nice to have some advance warning. As one of the correspondents on this page today suggests, it is our city and we don't appreciate being treated like nosy children.

Now that the sand has settled, it might also be a good time to consider the lessons of the Sealand Express saga, and one of those is suggested by another correspondent today - that of upgrading our harbour's pilot tugs so that they have a chance of making a difference in emergencies such as this.

A cost-benefit analysis may well show that this would not be worthwhile, but sometimes we have to allow common sense to have its say.

Swells delay ship oil transfer

Oil transfer from the stranded **Sealand Express** on Sunset Beach is unlikely to start again before tomorrow, as salvors wait for the heavy swell to abate. A salvage spokesman confirmed plans had been made to remove hazardous cargo if conditions required it, but this is not yet considered necessary. The wind, currently from the north-west, helps to whip up the swell brought along by the cold front.

Once the wind dies down, it takes a while for the swell to follow suit, salvors say. By midday Saturday, about 1 500 tons of the 3 700 tons of oil aboard the stranded 33 000-ton vessel - considered the biggest pollution threat at this stage - had been removed in a "ship-to-ship" pumping operation, before the work was suspended in anticipation of bad weather and heavy swells.

But all the oil from the ship's double-bottom tanks, which were considered most at risk, has been removed, as has 65% of oil from the port-side tanks, on the seaward side, being constantly battered by the waves. The 35% still left in the port tanks is above the wave line. A heavy-lift helicopter due in the city from Pretoria late tomorrow is expected to start removing the 33 containers of hazardous material aboard the ship on Wednesday. But the 50 tons of uranium ore concentrate will stay on board for now, as salvors believe it is safer there.

In other developments, the owners of the US-flagged **Sealand Express** confirmed that the captain, Frederick Allen, had been removed from the ship at the weekend and was likely to head home to America this week. And Chippy Olver, director-general of the Department of Environmental Affairs and Tourism, who last week threatened to arrest the vessel unless a detailed manifest of its cargo was provided, declared himself satisfied.

Olver said over the weekend that the department had "full co-operation" from the owners, US Ship Management, and the charterers of the **Sealand Express**, Maersk Sealand, on the disclosure of cargo information.

The cargo includes 33 20-ton containers with hazardous substances, including uranium oxide, propyl acetate, flammable gas and fireworks. "Three of the containers hold uranium oxide that is not enriched and therefore has low-level radioactivity," Olver said. His department was getting the various manufacturers of hazardous cargo to provide information about potential safety, health and environmental impacts that could arise if these substances were spilt in the sea. "We have requested

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

that the department is presented with a hazardous cargo removal plan with immediate effect." A Russian-built Mi8 MTV helicopter - a more powerful version of the machines used in summer fire-fighting operations in the Peninsula - is expected to arrive from Pretoria tomorrow.

It has a payload of 4.5 tons which can be pushed to five tons if necessary. The helicopter will be able to move about 1.5 tons of cargo on each trip. A crane will be assembled aboard the vessel to assist with the lifting.

Salvors Smit Marine SA and the owners said that under their current plan, the first of the hazardous cargo to be removed would be that considered to pose the least risk. This would be done in small, specially packaged air loads, with the helicopter flying an approved path to a specially prepared facility in Cape Town Harbour. "All parties are in agreement that the hazardous cargo deemed to pose a more serious threat is least at risk while still on board."

CASUALTY REPORTING

MICHEL PETERSEN (URUGUAY)



Tug **Michel Petersen**: The operation to raise the vessel commenced Apr 13 and was successfully completed Apr 20. The tug was declared a total loss as the engines and electronic equipment were severely damaged, while the hull and superstructure were very old.

SHIPYARD NEWS

Peene-Werft in job cut trade off

GERMAN yard Peene-Werft at Wolgast will cut the holiday and Christmas bonuses of its 750 employees after an agreement by trade union IG Metall, the workers' council and the management board.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

"In return for the cuts we guarantee employment and salary until the end of 2005," said Manfred Hoppach, representative of the workers' council. The majority of the staff supported this agreement, he added. "In a region with a high rate of unemployment it was our main aim to secure jobs," Mr Hoppach said.

The cuts will help the yard to reach a balanced operating result in the next two years. "The order book is full until mid-2005 but Peene-Werft has taken in loss-making orders for merchant vessels in order to be able to compete against yards in South Korea and China.

Earlier this year the eastern German shipyard won an order for two 1,200 teu vessels plus two options against competition from China. The vessels for Simatech Shipping & Forwarding will be delivered in March and May next year. The yard, which belongs to the Hegemann Group, is not able to recover the losses with naval business. "The stake of naval shipbuilding at Peene-Werft has decreased from about 25% to only 10% in the past five years," Mr Hoppach told Lloyd's List.

While the yard converted five naval vessels in 1998 it does only repair work now. The company wanted to talk about further naval orders with German defence minister Peter Struck, who visited the yard last week.

IHC Caland sluit werf en splitst zich op

ROTTERDAM (ANP) - Het maritieme bedrijf **IHC Caland** sluit zijn scheepswerf **Van der Giessen-de Noord**. Daardoor verliezen ongeveer vierhonderd mensen hun baan. Verder splitst IHC Caland het bedrijf in twee beursgenoteerde ondernemingen. De ene tak gaat zich bezighouden met bagger- en scheepsbouwactiviteiten en de andere met offshoreactiviteiten in olie en gas.

De werf Van der Giessen-de Noord in Krimpen aan den IJssel had al een hele tijd geen orders meer binnengehaald. Er werken ongeveer 470 mensen, van wie er circa tachtig mee kunnen naar de nieuwe onderneming. Voor het overige personeel wordt ontslag aangevraagd. De medewerkers van de werf hebben maandag vrijaf gekregen. IHC Caland reserveert een bedrag van 45 miljoen dollar (ongeveer 40 miljoen euro) dat naar verwachting met de sluiting samenhangt. Dat gaat ten koste van de winst over 2003. Van der Giessen-de Noord was een van de laatste bolwerken van de Nederlandse zeescheepsbouw. Deze bedrijfstak kreeg vooral in de jaren zeventig harde klappen, toen de concurrentie uit de lagelonenlanden in Oost-Azië onverwacht sterk opkwam.

De werf leek gered toen IHC Caland er in 1997 eigenaar van werd. De offshoreonderneming wilde haar assortiment uitbreiden met baggervaartuigen. De opleving zorgde ervoor dat Van der Giessen-de Noord nog kon groeien door de overname in september 1999 van Yssel Vliet Combinatie (YVC) IJsselwerf. IHC Caland verwacht dat het laatste schip in het eerste kwartaal van 2004 van stapel loopt. Als reden geeft de onderneming aan dat de marktomstandigheden uitermate zwak zijn. Er valt niet te concurreren met de huidige prijsniveaus. Verder is de markt voor baggerschepen, de reden voor IHC Caland om de werf te kopen, voor de nabije toekomst 'dood'. De vakbonden CNV Bedrijvenbond en FNV Bondgenoten spreken van „een grote klap" nu de werf Van der Giessen-de Noord sluit. E. van der Meen van de CNV Bedrijvenbond voorziet ook een golf van ontslagen bij toeleveranciers van de scheepswerf. „Het zou me niet verbazen als daar ook honderden banen verdwijnen." IHC Caland maakte de sluiting bekend bij de presentatie van de resultaten over het eerste halfjaar. Het bedrijf boekte een nettowinst van 34,2 miljoen dollar (31,5 miljoen euro). Een jaar eerder boekte het een winst van 42,4 miljoen dollar. Omgerekend in euro's is de winstval nog veel groter gezien de veranderingen in de koersen van de dollar en de euro. De omzet van de onderneming steeg van 833 miljoen dollar naar 1,1 miljard dollar. In het vierde kwartaal van 2003 worden de aandeelhouders bijeengeroepen. Zij moeten toestemming geven voor de splitsing. Volgens IHC Caland is het nodig het bedrijf te verdelen, zodat beide onderdelen hun strategische doelstellingen kunnen halen. De twee activiteiten vertonen op dit moment weinig synergie. De afsplitsing moet aan het einde van dit jaar een feit zijn. De huidige bestuursvoorzitter van IHC Caland, J. van Dooremalen, gaat de

nieuwe onderneming leiden, waarin de activiteiten van IHC Holland en Merwede Shipyard worden gevoegd. D. Keller volgt van Dooremalen op als bestuurder van IHC Caland. Keller is nu directeur van de buitengaatse olie- en gasactiviteiten.

Ongeloof en verdriet bij personeel scheepswerf

KRIMPEN AAN DEN IJSSEL (ANP) - Het personeel van de scheepswerf **Van der Giessen-de Noord** had wel in de gaten dat het slecht ging met het bedrijf. Toch kwam maandag de mededeling van directeur Jan Houweling over de sluiting aan als een keiharde klap.

„Het is doodzonde dat deze werf kapot gaat", zegt een medewerkster die anoniem wil blijven. Net als vierhonderd andere collega's is ze haar baan kwijt. Na negen jaar trouwe dienst. Directeur Houweling hield een toespraak van vijf minuten en dat was het dan. Lassers, tekenaars, bankwerkers, timmerlieden en logistiek medewerkers staan op straat. „Om negen uur werden we in de kantine geroepen. Ik kwam voor een kop koffie en wist van niks. De boodschap was dat er geen opdrachten meer zijn en de werf geen bestaansrecht meer heeft. Het kwam hard aan, sommige mensen werken hier al hun hele leven. Dat het niet zo goed ging, hadden we wel in de gaten. Maar de directie ontkende laatst een krantenbericht dat de Rabobank had geadviseerd om tot faillissement over te gaan."

De enorme loodsen op het industrieterrein Stormpolder in Krimpen aan den IJssel liggen er maandag verlaten bij. Het personeel is naar huis om het nieuws te verwerken. De laatste maanden hadden ze al niet veel meer te doen. In het grootste dok ligt alleen een baggerboot die de komende maanden wordt afgebouwd. De opdrachten voor het bouwen van veerboten en baggerschepen werden minder en minder. Spaanse bedrijven zouden onlangs met overheidssteun twee opdrachten voor het bouwen van ferries voor de neus van moederbedrijf IHC Caland hebben weggekaapt. Een order voor een andere veerboot ging ook niet door. De boot wordt in de Oekraïne gebouwd en afgemaakt bij De Schelde.

„Dan houdt het op een gegeven moment op", erkent de medewerkster. Ander werk vinden zal heel moeilijk worden. Bij concurrerende werven als De Merwede in Hardinxveld-Giessendam en IHC Holland in Kinderdijk gaat het ook slecht. „Echte scheepsbouw is er in Nederland niet meer. Het is te duur, te arbeidsintensief en de Nederlandse regering heeft geen interesse", zegt E. van de Mheen van CNV Bedrijvenbond. A. Romeijn heeft na 41 dienstjaren de hoop opgegeven dat hij nog een andere baan vindt. „Je kan je spullen ophalen en naar huis. Bij De Merwede zou nog werk zijn, maar daar geloof ik niet in."

Romeijn maakte meubels, bars en hutten voor het interieur van schepen. De afdeling werd in januari opgeheven. „Dan rest thuiszitten in de WW. Heel vreemd allemaal." „Er heerst veel ongeloof en verdriet", zegt R. van den Bergh van FNV Bondgenoten. „De mensen zeggen: zo'n mooie werf met zo'n geschiedenis, hoe kan die nou op de fles gaan?"

RFA deal ensures months of work at A&P Falmouth

SHIPREPAIRER A&P Falmouth, part of Britain's largest group of its kind, has secured what it says will be its most lucrative deal in a decade, writes Hugh O Mahony.

The company has signed a deal to repair and refit contract the 28,000-tonne Royal Fleet Auxiliary vessel **Argus**, in the process securing 300 jobs for the course of the 110-day project and meaning that the workforce should have up to nine months of solid work ahead of them.

RFA Argus is due to enter dry dock at Falmouth on September 1 for hull and general painting, work on the flight deck lifts, replacement of the main switchboard and refits to the main engines, generators, sewage plants, accommodation and lifeboats.

Peter Child, the new managing director of A&P Falmouth, said: "It is excellent news. It takes us up to Christmas when we start the ferry repair season, which should mean continuous work for the yard for maybe nine months."

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

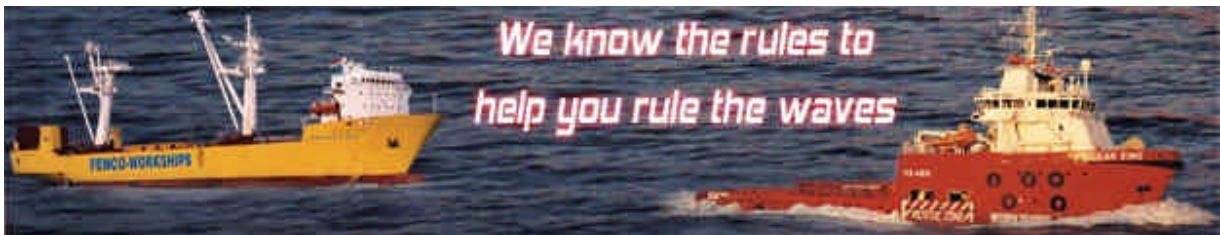
"This is a major contract for the A&P Group as a whole. 'For Falmouth it means regular work for the foreseeable future, both for our regular contractors and for our core of casual workers. "

The ship was launched in 1981 as the containership **Contender Bezant** , and the defence ministry spent £50m (\$81m) converting it before it entered service in 1988. Argus can carry six helicopters and 12 Sea Harriers and accommodate up to 750 troops in an emergency.

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

Workships Contractors bv



K.P. van der Mandelelaan 34 - 3062 MB Rotterdam - The Netherlands

Telephone : (31) 10 - 453 03 77

Fax : (31) 10 - 453 05 24

E-mail : post@workships.nl

Telex : 24390 wosh nl

Yang Ming orders two more ships at CSBC

YANG Ming Marine Transport Corp now has eight ships on order following subsidiary All Ocean Transportation Inc's order at fellow Taiwanese outfit China Shipbuilding Corporation for two 1,500 teu class ships.

The ships due for delivery in August and November 2005 will be deployed on intra-Asia routes. Both CSBC and Yang Ming have a strong business relationship, largely thanks to the government holding significant shares in both companies. Winsor Huang from Yang Ming's President's Office confirmed that the Taiwanese line, on course for a record year, is scouring the region for a yard to build four 8,000 teu megaboxships.

"We are contact with many shipbuilders in both Korea and Japan to see who has the best spec and price," said Mr Huang. He said that one of the conditions for the order was a fourth quarter 2006 delivery date for all the ships.

Scrap prices prompt Fredriksen to cash in on \$17m Sea Giant

The world's second largest tanker, the elderly **Sea Giant** , is understood to have been sold for scrap, writes Tony Gray.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139



Shipbrokers report that the John Fredriksen-controlled **Sea Giant**, 555,051 dwt built in 1979, has been purchased by Chinese breakers for almost \$17m.

Tighter tanker regulations and high scrapping prices — the vessel is said to have secured \$233 per light displacement ton — appear to have sealed the Sea Giant's fate. Mr Fredriksen acquired Sea Giant, then named **Hellas Fos** (pictured), from the Greek shipowner Latsis in 1997. The tanker was part of a six-vessel ultra large crude carrier deal concluded for around \$130m.

Keeping elderly single-hull tonnage in operation has been expensive, given the requirement for special surveys, hydrostatic balanced loading or protective location requirements. And in view of the further prejudice against elderly single-hull tankers provoked by the recent Prestige pollution disaster, the sale of the Sea Giant would not be surprising.

Another of the dwindling band of ULCCs, the 1976-built **Stavros GL**, was reported sold to Chinese breakers for \$230-\$235 per ldt. The 1979-built **Jahre Viking** is the world's largest tanker at 564,763 dwt.

'Discussie over veiligere Westerschelde'

Door Romain van Damme



De gemeenteraad van Reimerswaal wil snel een discussie over de veiligheid op en langs de Westerschelde. Reimerswaal grenst aan het Nauw van Bath. Daar botsten onlangs drie keer op rij zeeschepen op elkaar.

"Niemand van de gemeente heeft een idee wat er over het water voorbij komt", zegt gemeentewoordvoerder Johan van Velzen.

Alsof ze de oevers willen kussen, zo dicht varen de zeeschepen in het Nauw van Bath langs de brede dijk. (Foto Thom van Amsterdam)

Wanneer hebben wij een ladinglijst van schepen? Wat zijn nu precies de risico's?" Bij controles van de waterpolitie, blijkt de opgave van de lading bij tien procent van de 150 schepen die jaarlijks gecontroleerd worden, niet te kloppen. Over de

Westerschelde varen per jaar ruim 15.000 zeeschepen van en naar Antwerpen.

Toch zegt de Scheepvaartdienst Westerschelde dat er veel verbeterd is. "De ladinglijsten van de schepen die betrokken waren bij de ongelukken, klopten", zegt een woordvoerder van Scheepvaartdienst. De waterpolitie is wat minder stellig. "Je hebt altijd kapiteins die onachtzaam blijven en niets melden", zegt zegsman Slabbekoorn.

De Antwerpse havenwethouder Leo Delwaide is bang dat Nederland de ongelukken gebruikt om de door de Belgen gewenste uitdieping tegen te houden. Na uitdieping kunnen er nog grote schepen door de Westerschelde. Antwerpen wil uitdieping via de rechter afdwingen.

NAVY NEWS



Crew of the submarine **USS HAMPTON** whilst departing from Crete - **photo : US Navy**



USS Hampton (SSN 767) prepares to get underway August 19th, from Souda Bay, Crete.



The RFA tanker **Orangeleaf (A110)** arrived Monday in Amsterdam – photo : Joop Marechal ©

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP Towage & Salvage

Scheldekade 48

4531 EH Terneuzen

The Netherlands

Tel : + 31 – 115 645 000

Fax : + 31 – 115 645 001

Internet

commercial@multraship.nl

<http://www.multraship.nl>



The Polish **SZARE SZEREGI** at the Canal from Gent to Terneuzen – photo : Johnny vd Velde ©



The **SUN LONDON** departed from Rotterdam with the barge **UR-94** – photo : Piet Sinke ©

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van dinsdag t/m vrijdag:

KANS OP BUIEN NEEMT TOE!

Eerst droog met af en toe zon, vanaf donderdag een toenemende kans op buien. Over de hoeveelheid regen valt op dit moment nog niks zinnigs te zeggen.

© Ed Aldus 2003	DI-26	WO-27	DO-28	VR-29
Maximumtemperatuur:	22	20	20	19
Minimumtemperatuur:	13	13	13	12
Zonnekans in %:	40	30	20	20
Neerslagkans in %:	5	20	50	60
Windrichting kracht:	N-3-4	WNW-3-4	VAR-3-4	ZW-3-4

.... STORY OF THE DAY

SK 29 - HERMAN MARWEDE



In Germany the latest new lifeboat named **SK 29 HERMAN MARWEDE** was christened , the vessel with a length of 46 mtr has a width of 10.25 mtr , and is powered by 3 engines with a total output of **9250 hp**, for a maximum speed of 25 knots , the Middle engine is a MTU diesel type 16V 4000M90 of 2700 hp and the "side" engines are MTU Type 12V 4000M90 with a output of 2775 hp, also 2 bow thrusters are available with an output of 142 hp each.

The lifeboat has a range of 920 nm with a speed of 25 knots, and 2100 nm with 15 knots, and the vessel is using 1700 ltr/hr when running full speed.





SMITWIJS TOWAGE B.V.



Westplein 5b
3016 BM Rotterdam
The Netherlands
Telephone: +31 10 412 6969
Telefax: +31 10 436 9587
E-mail: SmitWijs@SmitWijs.com



SCHEEPVAARTBERICHTEN

ACHTERGRACHT 25 te Douala,
ALBLAS 25 te Hull,
ALDEBARAN 25 te Antwerpen,
ALEXANDERGRACHT 24 pass Skagen nr Southampton,

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

AMELAND 25 15 w Skagen nr Blyth,
ARCHANGELGRACHT 25 250 w Tenerife,
ARKLOW RALLY 25 n Guernsey nr Rotterdam,
ARKLOW RANGER 25 t a Rede Liverpool,
ARKLOW SEA 24 20 o Blyth nr Ghent,
ARKLOW STAR 23 t a Liverpool,
ARTISGRACHT 26 verw te Ijmuiden,
BALTIC 26 verw te Antwerpen,
BANJAARD 25 te Tenerife,
BARENT ZANEN 24 180 z Eilat nr Suez,
BASTIAAN BROERE 25 te Tees,
BORNRIJF 25 100 n Terschelling,
BOTERDIEP 25 te Police,
CAPRICORN 23 vn Kristiansand nr Baltimore,
CEMILE 24 t a Belfast,
CHRISTINA 25 55 w Pori nr Antwerpen,
CLARISSA 25 te Rotterdam,
COMOROS STREAM 24 te Sheerness,
CORAL ISIS 25 pass Ilha De Sao Tome,
CORAL MILLEPORA 23 pass Kopenhagen nr Mongstad,
CORAL OBELIA 24 vn Tees nr Rafnes,
CORAL RIGIDA 23 vn Yosu nr Merak,
CORAL RUBRUM 24 te Kertih,
DELFBORG 24 vn La Coruna nr Ijmuiden,
DEO VOLENTE 25 100 o Sicilie nr Marseille,
DUTCH AQUAMARINE 25 te Grangemouth,
DUTCH EXPRESS 25 150 zo Messina nr Ashdod,
DUTCH FAITH 25 te Brunsbuttel,
DUTCH PROGRESS 25 te Bordeaux,
Daniella 25 t a Kuantan,
EDAMGRACHT 24 te Mantyluoto,
EMUNA 25 pas Cabo Vicente nr Antwerpen,
ESPRIT 25 15 z Dover,
FAIRLOAD 24 pas Suez Kanaal,
FLINTERSKY 25 te Thunder Bay,
FLINTERZEE 25 15 z Oland nr Terneuzen,
GLOBE LISSABON 22 pas Cabo Da Roca,
GOTLAND 25 60 w Oulu,
GRACHTBORG 25 te Brake,
HANSA LYON 25 te Szczecin,
HAPPY RANGER 25 300 zw Ilha De Sao Tome nr Luanda,
HAPPY RIVER 25 10 o Hualien nr Changzhou,
ICE STAR 26 verw te Ronnskar,
IJSEL TRADER 25 te Naha,
IKIENA 25 vn Bordeaux nr Pasajes,
IVER EXPERIENCE 24 vn Den Bosch nr St Croix,
IVER EXPERT 24 pass Aruba nr Cristobal,
JO ASK 26 te Freeport,
JO CLIPPER 24 55 z Colombo nr Suez Canal,
JO EIK 25 200 zw Bishop Rock nr Jacksonville,
JO LIND 22 vn Suez nr Kakinada,
JO SYPRESS 25 te Mobile Sjoerd,
JUMBO SPIRIT 24 te Lissabon,

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

KASTEELBORG 25 350 z Newfoundland nr Albany,
KEIZERSBORG 25 te Savannah,
KONINGSBORG 25 vn Hamburg nr Ronnskar,
LADON 25 te Tofte,
LELIEGRACHT 24 240 wnw Azoren nr Botwood,
LOMBOK STRAIT 25 te Pt Elizabeth,
LOOTSGRACHT 24 40 w Dirk Hartog Eil nr Penang,
LUZON STRAIT 27 verw te Durban,
MAASBORG 22 vn Everton nr Willemstad,
MAGNIFIC 25 200 z Dakar,
MAINEBORG 25 15 z Kristiansand nr Philadelphia,
MAKIRI GREEN 25 te Tartus,
MARGARETHA GREEN 23 te Matanzas,
MARINUS GREEN 25 215 no Natal nr Newport,
MARION GREEN 25 10 wzw Sapientza nr Pt Said,
MATHILDE 25 te Halla,
MAVERIC 25 400 nw San Franisco nr Dutch Harbour,
MERWEBORG 25 te Alicante,
MISSOURIBORG 23 te Pt Alfred,
MOEZELBORG 25 100 n Aberdeen nr Muuga,
MORRABORG 25 vn Klapeida nr Kotka,
NEDLL EUROPA 25 vn Gioia Tauro nr Hamburg,
NEDLL HONSHU 24 30 z Elba nr La Spezia,
NES 25 120 z Menorca nr Gaeta,
NORDLAND 26 verw te Emden,
NORMED BREMEN 25 vn Spanje nr Rouen,
NORMED IZMIR 25 te Bat Umi,
NORTHERN EXPLORER 25 te Shanghai,
OCEAAN KLIPPER 28 te Matadi,
P&O NEDLL KOWLOON 24 43 zo Shimizu nr Singapore,
PACIFIC 24 600 wzw Las Palmas,
PALMGRACHT 25 te Pt Lisas,
PANDA 25 80 ono Bornholm nr Rotterdam,
PARKGRACHT 25 300 n New Guinea nr Pt Alma,
PIJLGRACHT 25 45 n Casablanca nr Reijka,
POLAND 24 vn Bornholm nr Gdynia,
PRINS JOHAN WILLEM FRISO 24 te Pt Jerommeke,
PRINSENBORG 25 te Castellammare Di Stabia,
RADEPOORT 25 vn Puerto Plata nr Romana,
ROYAL KLIPPER 23 200 w Barranquilla nr Almirante,
RUBYN 25 50 nnw Milford nr Rotterdam,
SABORG 25 te Kokkola,
SCHELDEDIJK 25 te Bremerhaven,
SCHIPPERSGRACHT 25 te Baltimore,
SCHOUWENBANK 25 20 n Bornholm nr Norrkoping,
SCHUITENDIEP 25 70 w Cherbourg nr Hull,
SEA NORDICA 25 te Riga,
SEA RHINE 25 vn Erith nr Dundalk,
SIROCCO 25 te Valletta,
SMARAGD 25 te Rostock,
SOMERS ISL 25 te Hamilton,
SPIEGELGRACHT 24 Pentland Firth nr Baltimore,
SPRING PANDA 25 In Camden,

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 139

SPUIGRACHT 24 200 zo Long Island,
STELLA LYRA 24 vn Rotterdam nr Rouen,
STELLA POLARIS 23 340 wnw Tenerife,
STELLA POLLUX 23 t a Liverpool,
STELLANOVA 24 440 wzw Londonderry,
SWAN 24 165 nno Azores nr Huelva,
TANJA 25 te Hamburg,
TRINITAS 25 vn Vordingborg nr Cartagena,
UAL TEXAS 25 200 wnw Lobito nr Houston,
VAASABORG 25 te Pt Nador Marokko,
VANCOUVERBORG 26 verw te Kotka,
VARNEBANK 25 55 w Esbjerg nr Mantyluoto,
VECHTBORG 25 100 zo Cartagena nr Antwerpen,
VICTORIABORG 24 540 n De Azoren,
VIRGINIABORG 25 320 wnw Bordeaux nr Ravenna,
VISSERSBANK 25 60 z Plymouth nr Basse,
VLIEBORG 24 pass Oland nr Menominee,
VOORNEBORG 25 45 zo Sodra Kvarken te Haraholmen,
WAAL TRADER 26 verw te Shanghai,
WESTERSCHELDEBORG 25 te Le Trait,
WISAFORST 25 te Pietarsaari,
Z HERON 25 te Oldenburg,
ZEPHYR 25 te Faro,
ZEUS 25 300 w Finisterre nr La Coruna.