

# ATLANTIC LEADER

IMO No: 8314627 GENERAL CARGO 1985 / 15893 GT

**COMPANY:**

SC Atlantic Ship Management,  
Ukraine

**YARD INFORMATION:**

VEB Warnowwerft  
Warnemunde (East Germany) 125  
Design: LORO 18 / Astrakhan-class

**DEMOLITION:**

Alang 24/10/2011



Singapore Straits 27/06/2011 © S. Wiedner

Arrived Alang for demolition 24/10/2011



Named BUDAPESHT © P. Inpijn (S. Wiedner collection)

**BASIC DATA:**

General Cargo Ship with Ro-Ro facility  
 GT: 15893  
 DWT: 17850  
 TEU: 533  
 Reefer: 30  
 Cars: 232; Trailers: 22  
 LOA: 173.51  
 Bmd: 23.05  
 Draught: 10.02  
 Engine: 1x oil MAN K5SZ70/125B  
 Power: 7600 kW  
 Speed: 15.5 kn  
 1x Quarter stern door/ramp (s)  
 Cranes: 4x12.5 t  
 Derricks: 1x12.5 t, 2x25 t  
 Decks: 2

**OWNER & FLAG HISTORY:**

ATLANTIC LEADER 19-04-2004 LRF  
 BUDAPESHT 30-06-2003 LRF  
 WIND ADMIRAL 20-09-2000 LRF  
 RACHEL 12-05-2000 LRF  
 Flag Date of record Source  
 Malta 19-04-2004 LRF  
 Panama 30-06-2003 LRF  
 Malta 20-09-2000 LRF  
 Bahamas 12-05-2000 LRF  
 Registered owner Date of record Source  
 FRONTENAC INTERNATIONAL 30-06-2003 LRF  
 MAINSTAY MARINE 20-09-2000 LRF  
 BANYAN INVESTMENT GROUP 20-09-1995 LRF  
 Ship manager Date of record Source  
 ATLANTIC SHIP MANAGEMENT since 02/10/2009  
 LUMAR SHIPMANAGEMENT RIGA since 28/02/2008  
 LUMAR SA since 01/01/2000  
 COLONIAL MARINE INDUSTRIES 20-09-1995 LRF

**EX-NAMES:**

BUDAPESHT	1985-95	Baltic Shipping Co., Russia
RACHEL	1995-98	Banyan Investment Group Ltd., Bahamas
SEABOARD TEXAS	1998-98	Banyan Investment Group Ltd., Bahamas
RACHEL	1998-00	Banyan Investment Group Ltd., Bahamas
WIND ADMIRAL	2000-03	Mainstay Marine, Malta
BUDAPESHT	2003-04	Frontenac International S.A., Panama
ATLANTIC LEADER	2004-11	Frontenac International S.A., Malta

**GENERAL VESSEL INFORMATION:**

Der Typ Lo/Ro 18, auch Serie Astrakhan ist eine Baureihe von 27 Lo/Ro-Containermotorschiffen der Warnow-Werft, die zwischen 1983 und 1993 in Betrieb genommen wurde. Der Schiffstyp war bei seiner Vorstellung die erste Baureihe des seit Ende der 1970er Jahre existierenden Lo/Ro-Typs von einer DDR-Werft. Diese ladungstechnisch flexiblere, aber auch bauaufwändigere Weiterentwicklung des schon seit den 1960er Jahren existierenden ConRo-Schiffs zeichnet sich durch eine Erreichbarkeit aller Laderäume durch Luken und Rampen, sowie einer Ausrüstung mit eigenem Ladegeschirr aus. Der Lo/Ro-Typ ist daher insbesondere für Dienste mit gemischten Ladungsaufkommen von Containern, Stück- Lang- und Schüttgütern und schwerer rollender sowie sperriger Ladung in Regionen, die den Einsatz gleich großer Containerschiffe oder RoRo-Schiffe nicht erlauben, sowie für militärische Versorgungseinsätze geeignet.

Die Laderäume der Serie Lo/Ro 18 haben zwei Decks. Das obere Deck mit 2370 m<sup>3</sup> Raum bietet Stellfläche für 232 PKW oder 81 LKW, bzw. Trailerfläche für umgerechnet 89 TEU, die über eine dreiteilige Winkel-Heckrampe mit 5,8 Metern Fahrbahnbreite und 45 Tonnen Tragfähigkeit erreicht werden kann. Für den herkömmlichen Umschlag verfügen die Schiffe der Baureihe Lo/Ro 18 über je zwei 2x12,5-Tonnen-Doppelwippkräne, zwei 25-Tonnen-Schwingladebäume und einen 125-Tonnen Schwergutbaum. Es können weiterhin auch Schüttgüter im Zwischendeck, als auch in den Laderäumen 2 bis 4 geladen werden.

([https://de.wikipedia.org/wiki/Lo/Ro\\_18](https://de.wikipedia.org/wiki/Lo/Ro_18))

## **ALPHALINER**

The 'Astrakhan' type was a versatile multipurpose roro cargo vessel able to load a mix of general cargo, containers, projects and rolling stock. It featured a length of 173.50 m and a beam of 23.05 m. The ships were equipped with cranes and derricks with lifting capacities going up to 125 tons (on some of them). The roro capabilities were the Astrakhan's hallmark, distinguishing them from the other popular series of multipurpose cargo vessels built in the 1970s and 1980s (Meridian, Monsun, Neptun etc.) which could handle cargoes in lolo mode only. As the vessel design gradually improved over the years, the 'Astrakhans' were declined in three versions, 'Mark I', 'Mark II' and 'Mark III', with cranes gradually replacing derricks and teu capacities growing from 562 to 728 teu. Their roro capabilities remained an attractive feature especially with the military.

(Source: Alphaliner Weekly Newsletter 37/2017)

The 27 'Astrakhans' were all built by the Warnemünde (Germany)-based Warnow Werft shipyard for only two shipping companies, the USSR's Baltic Shipping Co (BSC) and Black Sea Shipping Co (BLASCO). After the break-up of the USSR, the fleet of 'Astrakhans' operated by BSC and BLASCO was gradually dispersed and sold to various owners around the globe. 'Astrakhans' could still be frequently found on regular liner services in the 1990's but this became rarer in the following decade. Most vessels were then operated on the tramp market catering for breakbulk cargoes and projects. The 'Astrakhans' will remain as one of the leading multipurpose cargo series of the 1980s-1990s.

### **2011:**

By Frontenac International S.A. (Subsidiary Company "Lumar"), Malta to Harikrishna Steel Corp., India and arrived Alang for demolition 24/10/2011

(Marine News 12/2011)

Last update: 01/10/2017