

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 1
dd. 6 januari 2001

Correctie

De in de vorige Nieuwsbrief gemelde nieuwe naam van de Bugsier 6 is niet juist. Deze moet zijn *Gard I* i.p.v. *Gardi*. Zodra zij met sleep aan de overkant is, wordt de naam *Midgard I*.

Smit Havensleepdiensten

De *Varnebank* en *Smit Marne* zijn teruggekeerd uit Hamburg. De *Varnebank* ligt op, maar wordt binnenkort weer operationeel in de Europoort, terwijl de *Smit Marne* en de *Smit Missouri* naar Panama vertrekken.

Vervolgens gaat de *Smit Humber* naar Hamburg. De *Smit China* wordt opgelegd.

Per 1 januari 2001 gaan Smit Havensleepdiensten en Fairplay Towage B.V. Rotterdam samenwerken in een technisch samenwerkingsverband voor een periode van 5 jaar. De *Fairplay 21* en *Fairplay 24* worden door Fairplay vercharterd aan Smit Havensleepdiensten en gaan onder Nederlandse vlag met een Smit bemanning varen vanuit de Scheurhaven. De overige Fairplay-sleepboten worden vanuit de Smit sleepvaartcentrale ingedeeld. Zij blijven gebruik maken van de huidige ligplaatsen in de Yangstehaven en Merwehaven. Voorlopig blijven de Fairplaynamen en kleuren gehandhaafd.

Nog meer (ex) Smit

Voorzover dit nog niet bekend was heeft Seacor Smit (Aquitaine) Ltd. de *Smit-Lloyd 114* verkocht aan SRL Lanka Shipping Co. Ltd. uit Sri Lanka onder de naam *Mahanuwana*. Naar verluidt is zij niet meer actief als sleepboot of bevaarrader.

Coaster Lagik

Deze Duitse coaster (1.720 brt.) die de rivier Nene bij Sutton Bridge (U.K.) blokkeert, wordt door Smit Tak geborgen (ter plekke gesloopt). De eigenaar, L. & L. Shipping uit het Duitse Wischhafen, heeft de handen teruggetrokken van het schip, uit angst voor vervolging door de Engelse justitie. Tijdens een draaimanoeuvre in het smalle kanaal is de coaster vastgelopen en zwaar beschadigd. De eigenaar geeft de havenautoriteiten de schuld van het ongeval omdat deze gevraagde sleepbootassistentie niet heeft verleend. De eigenaar heeft vervolgens geen klacht ingediend en dat wordt door de Engelse autoriteiten beschouwd als een 'criminal offence'.

De werkzaamheden zullen naar verwachten zes weken duren en Smit Tak zal de *Deurloo* en een bok voor de werkzaamheden inzetten. Het wrak zal, na lossing, in vier stukken worden gesneden en via pontons worden afgevoerd en daarna aan wal verder worden gesloopt.

Te koop

De Russische *Gepard*, eigendom van Satco Salvage & Towage Company uit Odessa, die al geruime tijd in Vlissingen ligt wordt, op 31 januari 2001 door de Rechtbank te Middelburg, openbaar verkocht.

Bestelling

Stirling Shipping heeft een anchorhandler, met optie op een tweede, besteld bij BAE Systems op de Clyde. Dit wordt een zelfde schip (verbeterde versie *Stirling Iona*) wat onlangs bij Ferguson Shipbuilders is besteld. Afm. 74.75 x 16.00 x 6.5. 2.700 ton dwt. Paaltrek 175 ton.

Berging

Bergers van Smit Internationale zijn op 27 december naar Portugal vertrokken om een milieuramp te voorkomen. Bij de havenplaats Viana do Castelo is het Chinese schip *Coral Bulker* vergaan. Smit heeft opdracht gekregen om de 600 à 700 ton zware- en dieselolie te bergen.

Seaforth Maritime Ltd.

Heeft de *Havila Trader* voor een periode van twee jaar gecharterd, tot januari 2003, met optie op nog een jaar. Met dit charter zou een bedrag van 66 milj. NOK gemoeid zijn en brengt de bezettingsgraad van de Havila vloot op 62 %.

Flying Phantom

In de nacht van 28 op 29 december om 02.00 uur heeft de Wijsmuller Marine Ltd. sleepboot *Flying Phantom* op de Clyde een aanvaring gehad met het vrachtschip *Abu Egila*. De sleepboot heeft daarbij water gemaakt en is aan de grond gezet. De vier bemanningsleden zijn door een Coastguard Rescue Team vanuit Helensburgh en Greenock ongedeerd van boord gehaald.

Klyne Tugs

Het nieuwe vlaggenschip voor Klyne Tugs, een type UT719-T, die op de Yantai Raffles Shipyard in China in aanbouw is, krijgt de naam *Anglian Princess*. De paaltrek wordt 180 ton.

Mutaties Howard Smith

De onlangs aan Iskes verkochte *Flying Kestrel* is in Southampton vervangen door de *Lady Madeleine* uit Sheerness, die op haar beurt vervangen is door de *Lady Maria*, ex *Yarra*.

Murray Tugs

Dit bedrijf wat korte tijd actief was op de Medway met de *Nore Commander*, ex *Bugsier 1*, en *Nore Chieftain*, ex *Bugsier 5*, heeft als gevolg van een gebrek aan klanten de activiteiten op de Medway onlangs gestaakt. Beide sleepboten zijn teruggegeven aan de eigenaar, Larington uit Gibraltar. De *Nore Commander* is herdoopt in *Merchantman* en in december verkocht aan het Havenbestuur van Stockholm. Opgeleverd 28 december. De nieuwe naam wordt vermoedelijk *Tug*.

Roda Bolaget

Dit dochterbedrijf van Svitzer zou niet meer actief zijn in de haven van Stockholm. Volgens onbevestigde berichten is de *Karl* verkocht.

Nieuwe namen

De Franse sleepboten *Provençal 8* en *Provençal 10* zijn verhuisd van Marseille naar St. Nazaire en vernoemd resp. *Belle-Ile* en *Pornichet*.

Charlotte W

Deze Stemat sleepboot waarvan onlangs is gemeld dat deze naar het buitenland was verkocht, is eind december in Duinkerken gesignaleerd, samen met de *Tessa W*, met nog steeds de Stemat tekst op de stuurhut. Echter de melding dat de *Charlotte W* naar het buitenland was verkocht is afkomstig van Stemat zelf. Vermoedelijk heeft overdracht plaatsgevonden naar een buitenlandse dochterbedrijf.

IHC Caland

Heeft bekend gemaakt dat tot een bedrag van \$ 141.9 m orders geboekt zijn. Hieronder zijn begrepen o.a. een offshore support schip voor een Britse opdrachtgever en een sleepboot voor een Nederlandse opdrachtgever. Daarnaast heeft IHC Caland opdrachten binnen gehaald voor het ontwerp van een drijvende productie- en opslag unit voor een grote, niet nader genoemde, oliemaatschappij.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 2
dd. 22 januari 2001

Rectificatie

Zoals gebruikelijk moet er eerst weer wat recht gezet worden; in de vorige Nieuwsbrief werd melding gemaakt van de nieuwe naam van de voormalige *Smit-Lloyd 114, Mahanuwara* en het feit dat zij niet meer in de sleepvaart / offshore werkzaam was. De realiteit is echter anders: eind december verleden jaar heeft zij het containerschip *Compass Ray* ter hoogte van Mangalore aan de tros genomen en naar Colombo gesleept. M.a.w. de voormalige *Smit-Lloyd 114* slaapt en bergt dus nog steeds!

Dutch Pioneer

De nieuwe aanwinst van Huybrechtse uit Scharendijke is, in tegenstelling wat in de boekjes *Scheepvaart 2001* en *Sleep en duwbotten 2001* wordt gesuggereerd, nog steeds niet opgeleverd door werf De Plaete in Ooltgensplaat. De *Dutch Pioneer* is verleden jaar in januari al op stapel gezet.

Nog meer nieuws uit Zeeland

Polderman uit Hansweert gaat de bedrijfsactiviteiten staken. De vloot wordt te koop aangeboden en het personee; zou al ontslag aangezegd zijn. Leen Polderman is 80 jaar en de zonen hebben geen zin om het bedrijf voort te zetten.

De *Balder* van Heerema is, lag sinds 25 november 1999 in Vlissingen, is op 28 december 2000 bij Verolme aangekomen om verbouwd te worden voor werkzaamheden voor BP in de Golf van Mexico.

Greenpeace

De *Ecofighter* is maandag 15 januari verhaald van Scheveningen naar de werf HVO in Vlaardingen. De *Sirius*, eveneens van Greenpeace, voer als escorte mee.

Nieuwbouw Iskes

Iskes heeft een sleepboot besteld bij IHC Deltashipyard en moet op 1 januari 2002 gereed zijn. In de wandelgangen wordt de naam *Thetis* genoemd voor deze nieuwbouw. De boort krijgt een lengte van 28 meter.

"Grieks Glorie"

"Hollands Glorie" lijkt het onderspit te moeten delven tegen "Grieks Glorie", want Tsavlis heeft wederom een record gebroken wat betreft LOF bergingen. De Griekse berger heeft in 2000 in totaal 50 LOF bergingen (1999: 38) verricht op een totaal van de 114 LOF bergingen die door leden van de ISU zijn aangemeld. Smit heeft in 2000 11 LOF bergingen verricht en was daarmee een goede tweede. In totaal zijn in 2000 133 LOF bergingen aangemeld bij Lloyds.

Tsavlis bewijst hiermee dat het permanent op station leggen van grote sleepboten zijn vruchten afwerpt.

In de eerste week van 2001 was Tsavlis bezig met de berging van de bulkcarrier *Alinda*, die op de Parana rivier in Argentinië aan de grond is gelopen.

Verkopen

Telco Rescue Ltd. heeft de *Telco Sunda* verkocht naar Gibraltar. Is op 12 december 2000 bij Scheepswerf De Schroef in Sluiskil aangekomen voor een verbouwing.

De *Giessenstroom* van Van Wijngaarden zou verkocht zijn aan een scheepshandelaar.

De UT 705 *Active Duke* (1985) is verkocht aan Shetland Base Service Logistics Ltd. voor een bedrag van NOK 80 m. Oplevering januari 2001.

I.O.S. Australia (eigendom 50% Farstad en 50% P. & O.) heeft drie bevoorraders overgenomen van Woodside Petroleum Ltd. Australia. Het betreft de *Shelf Challenger* (AHTS, ME 505, 8.850 bhp, gebouwd 1993), *Shelf Supporter* (PSV, ME 202, 2.500 dwt, gebouwd 1993) en *Shelf Ranger* (AHTS, HF270, 8.600 bhp, gebouwd 1987). Twee schepen waren eigendom van Woodside, de derde was in bare-boatcharter. Met de overname is een bedrag gemoeid van \$ 25 m. en de oplevering vindt plaats in februari. In de overeenkomst is voorts opgenomen dat de *Shelf Supporter* voor 7 jaar (+ optie 2x3 jaar) wordt gecharterd door Woodside; de UT 755 die IOS heeft besteld bij Brevik (oplevering maart 2002) wordt voor een zelfde periode gecharterd door Woodside. De *Lady Valisia* dient als 'frontrunner' in dit contract.

De *Smit-Lloyd 55* en *Smit-Lloyd 57* zijn van eigenaar veranderd; nl. van Seacor Smit Offshore I naar Seacor Offshore Europa. Ook de *Smit-Lloyd Fame* en *Smit-Lloyd Fortune* zijn overgegaan naar een andere eigenaar; van Seacor Smit Offshore II eveneens naar Seacor Offshore Europa. De scheepsnamen blijven onveranderd en het management blijft bij Smit Fleet Services.

Bestellingen offshore schepen

Kennelijk gaat het goed in de oliebusiness, want in december zijn de volgende schepen besteld:

Østensjø heeft een PSV/VS498 besteld bij Flekkefjord Slip; oplevering mei 2002. Stirling heeft een AHTS/VS475 besteld voor oplevering in februari 2002 (zie vorige Nieuwsbrief). SURF bestelde een PSV/UT 755 bij Ørskov Christensen, oplevering februari 2002. Hagenæs & Co. (onbekende nieuwkomer ?) bestelde een PSV/UT 755 bij Brevik Constr. voor oplevering in juli 2002. Swire Pacific bestelde vijf AHTS/UT 710 bij Brevik Constr. Oplevering resp. mei 2002, oktober 2002, december 2002 en 2 stuks in 2003. Vervolgens bestelde Swire Pacific in Ulsan twee AHTS/UT 738 voor oplevering in april en juli 2002. DOF bestelde twee PSV/MT 6000 voor oplevering in 2002; één bij Fitjar Mek. Verksted en één bij Myklebust Mek. Verksted.

A.P. Möller (Maersk) is in onderhandeling in Canada voor de bouw van twee AHTS/ME 909 voor een totaal bedrag van \$ 80 m.

Maersk heeft twee zusterschepen van de onlangs opgeleverde Maersk Assister en Maersk Attender besteld bij de Volkswerft Stralsund; oplevering eerste helft 2003. Tevens zijn bij Langsten in Noorwegen twee UT 722L besteld die in de eerste helft van volgend jaar opgeleverd moeten worden.

Polar Holding heeft de optie gelicht voor de bouw van nog een 'multipurpose, subsea icebreaking survey vessel' bij Havyard. Oplevering maart 2003. Kosten NOK 230 m.

Ulstein gaat met nog onbekende partners op eigen werven een PSV en een AHTS bouwen voor een totaal bedrag van NOK 700 m. Aan deze schepen zijn de projectnamen Ulstein P101 en Ulstein A101 gegeven, waarvoor onder de namen Explorer KS I, waar Farstad een aandeel van 51 % in neemt en Explorer KS II, waar een aandeel van 25% in wordt genomen, aparte rechtspersonen zijn opgericht.

Tidewater maakte begin dit jaar bekend dat voor een totaal bedrag van \$ 305 m. 12 schepen zijn besteld. Drie PSV's met een dwt van 4.000 ton worden gebouwd bij Singapore Technologies Marine. Oplevering eind 2002. Yantai Raffles in Yantai, China bouwt vijf anchorhandlers met elk een vermogen van meer dan 20.000 bhp. De eigen werf van Tidewater, Quality Shipyard bouwt ook nog eens vier PSV's. De eerste van deze 12 schepen wordt eind dit jaar opgeleverd en de laatste in januari 2003.

In aanbouw zijnde offshore schepen, per ultimo januari 2001, oplevering t/m eind 2001:

| Oplevering | Naam | Type | Wat | Werf |
|----------------|--|----------|-------------|------------------|
| april 2001 | Solstad tbn | VS4125 | kabellegger | Ulstein (257) |
| mei 2001 | DOF tbn | MT6018 | kabellegger | Brattvaag 92) |
| | Atlantic Towing tbn | UT 722 | AHTS | Halifax (6088) |
| | <i>Havila Crown</i> | UT 722-L | AHTS | Langstein (185) |
| | (Island Offshore) | | | |
| | Farstad tbn | UT 745-L | PSV | Simek (98) |
| | <i>Bennett Tide</i> | UT 755 | PSV | Søvikness |
| | (oorspronkelijk besteld door DNSD) | | | |
| | <i>Rigdon Tide</i> | UT 755 | PSV | Braevik (18) |
| | (oorspronkelijk besteld door Ugelstad) | | | |
| juni 2001 | Sealion tbn | AS516 | PSV | Appledore (186) |
| | DOF/Fugro tbn | MT6002 | PSV | Aukra (102) |
| | Swire Pacific tbn | UT 738 | AHTS | Ulsan |
| juli 2001 | Remoy tbn | | stand-by | Myklebust (29) |
| | Farstad tbn | UT 755 | PSV | Brattvaag (78) |
| | Gulf Offshore tbn | UT 755-L | PSV | Søvikness (133) |
| | <i>Boa Giant</i> | VS480 | AHTS | Dahlia (AH48-1) |
| augustus 2001 | COONC tbn | | AHTS | Jinling (601) |
| | COONC tbn | | AHTS | Wuchang (52L) |
| | Swire Pacific tbn | UT 738 | AHTS | Ulsan INP (1122) |
| september 2001 | Atlantic Towing tbn | UT 722 | AHTS | Halifax (6089) |
| | Farstad tbn | UT 722 | AHTS | Langstein |
| | <i>Asso Ventiquattro</i> | UT 728 | AHTS | Ørskov (219) |
| | DNSD tbn | UT 755 | PSV | Brattvaag |
| | Consensus Fjord (NFDS) | UT 755 | PSV | Brattvaag (77) |
| oktober 2001 | TFDS Offshore tbn | UT 755-L | PSV | Braevik (19) |
| | COONC tbn | | AHTS | Jinling (602) |
| | COONC tbn | | AHTS | Wuchang (53L) |
| | Otto Candies tbn | | ROV | De Hoop (?) |
| | IOS/Farstad tbn | UT 719 | AHTS | Ulsan INP (1120) |
| | Swire Pacific tbn | UT 719-L | AHTS | Ulsan INP |
| | Swire Pacific tbn | UT 738 | AHTS | Ulsan INP (1123) |
| | Farstad tbn | UT 745-L | PSV | Simek (99) |

| | | | | |
|---------------|-----------------------------|----------|-------------|-----------------|
| november 2001 | Solstad tbn | VS4125 | kabellegger | Ulstein (258) |
| | <i>Boa Hercules</i> | VS480 | AHTS | Dahlia (AH48-2) |
| | Klyne Tugs tbn | UT 719-2 | AHTS | Yantai Raffles |
| | Solstad/island Offshore tbn | UT 745 | PSV | Søvikness (131) |
| december 2001 | Ugelstad/Tidewater tbn | UT 755 | PSV | Braevik |
| | Olympic Shipping tbn | A101 | AHTS | Ulstein (260) |
| | Swire Pacific tbn | UT 738 | AHTS | Ulsan |
| | Sonasurf tbn | UT 755 | PSV | Ørskov (190) |
| | Sonasurf tbn | UT 755 | PSV | Ørskov (221) |
| | Louis Dreyfus tbn | VS4137 | kabellegger | Hyundai |

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 3
dd. 2 februari 2001

Nieuwe namen.

Vanuit betrouwbare bron binnen Smit Int. is vernomen dat de *Piku* een nieuwe naam krijgt, *Smit Jamaica*. De onlangs door Shetland Base Services aangekochte *Active Duke* heet nu *SBS Cirrus*. De vier nieuwbouw stand-by boten die voor BUE in aanbouw zijn krijgen de volgende namen: *BUE Orkney*, *BUE Gairsay*, *BUE Stronsay* en *BUE Westray*. De onlangs verkochte *Abeille Supporter*, nieuwe naam *Aquitaine Explorer*, is eigendom van Commissionnaires Transitaires, Courtiers et Auxiliaires de Transport Maritime.

Nieuwbouw.

Toisa Ltd. heeft bij van der Giessen de Noord een multi purpose vessel besteld. Zie www.gn.nl Horizon Shipbuilding uit Bayou, Alabama, heeft op 12 januari jl. een nieuwe Z-drive sleepboot opgeleverd aan Dixie Towing uit Jacksonville, Florida. 2x Cummins KTA 19M, totaal 2.000 bhp. Naam *M/V Belle Watling*. Dinsdag 23 januari is de *Performance*, een zusterschip van de enkele jaren geleden gebouwde *Rudolf Douala Manga Bell*, in de Europoort gesignaleerd tijdens paaltrekproeven. Deze sleepboot is bestemd voor Douala (Kameroen). De havenautoriteiten van Gdansk hebben een sleepboot besteld bij Stocznia Pólocna (Northern) Shipyard in Gdansk. Oplevering april 2002; 2x Caterpillar 351 B, paaltrek 42 ton. De naam wordt *Taurus*. De bestelling houdt o.a. verband met de bouw van een nieuwe containerterminal in Gdansk. De haven van Gdansk beschikt al over de *Tytan*. Maersk Contractors heeft de optie geligt voor de bouw van een tweede jack-up booreiland bij Hyundai Heavy Industries in Korea. Oplevering eind 2002. Dezelfde werf heeft voor Maersk Contractors al een jack-up rig in aanbouw wat in de zomer van 2002 opgeleverd zal worden.

ex Schouwenbank.

In juli 2000 is de Belgische marinesleepboot *Ekster*, (ex *Schouwenbank*), samen met de V.S. sleepbootjes *Bij* en *Krekel*, openbaar verkocht aan Het Anker te Markenese, eigendom van Frans J. Poepjes & Zn. De *Ekster* is naar Urk gesleept en bij Metz drooggezet, waarbij een inspectie het onderwaterschip in goede staat bleek. Daarna is het schip naar Zwartsluis gesleept, waar het nu nog ligt, ingebouwd tussen een kotter en een binnenschip. De laatste jaren in Belgische dienst werden onderdelen van de *Ekster* gebruikt om het zusterschip *Valcke* in de vaart te houden. Zodoende mist de *Ekster* nu alle navigatiemiddelen, van de elektriek is het nodige verwijderd, alsmede de koppeling. Eén hoofdmotor is nog dicht en compleet, de andere motor ligt open met de krukas er naast. Wat van de *Ekster* over is, is te koop voor een bedrag van f 145.000.-

Nautiek en Bootnet.

Natiek.nl en Bootnet.nl, twee van de grootste internetsites op het gebied van watersport hebben jun krachten gebundeld. zie www.nautiek.nl of www.bootnet.nl

Fairplay.

De *Hillsider* is maandag 28 januari bij Niehuis in dok gegaan voor knippen en scheren. Vrijdag 26 januari is de *Fairplay-26* in de Merwehaven in Rotterdam aangekomen. Voorlopig blijft zij in Rotterdam. De *Fairplay 21* is 31 januari jl. aan Smit overgedragen. Op 2 februari volgde de *Fairplay 24*. In Maassluis zijn van beiden twee brandstoftanks schoongemaakt, waarna deze, ter vergroting van de stabiliteit, met een vaste stof zijn gevuld. Omdat beiden alleen havenwerk gaan doen is de zeedraad verwijderd. De overige sleepboten van Fairplay blijven voor de centrale van Fairplay, in samenwerking met de centrale van Smit, varen.

URAG.

Uit Duitsland komen berichten dat VTG-Lehnkering de verkoop van haar dochterbedrijf URAG aan het Duitse bedrijf Lintec bijna heeft afgerond. Dit bedrijf is gevestigd in Buxtehude (bij Hamburg) en is gespecialiseerd in de aanleg van wegen. Vooralsnog geeft Lintec geen commentaar.

West Coast Towing.

Dit bedrijf heeft haar sleepboten uit Newport overgebracht naar Swansea, waarmee zij zich hebben teruggetrokken uit de sleepvaart in dat gedeelte van Zuid Wales. Als reden wordt genoemd het mindere aanbod in sleepwerk. Acht bemanningsleden is de wacht aangezegd.

In Swansea en Port Talbot heeft West Coast Towing nog steeds een contract voor het sleepwerk bij Corus Steel.

Global Towing Alliance.

De *De Hong* is 20 januari teruggekeerd in Rotterdam en uit de pool van de Global Towing Alliance gehaald.

Aberdeen

Als u wilt weten wat er dagelijks in de haven van Aberdeen binnenkomt en vertrekt, neem dan eens een kijkje op www.aberdeen-harbour.co.uk/shipping

Interessant voor degenen die regelmatig naar Aberdeen gaan om suppliers te fotograferen.

Big Brother is watching you!

Zonder dat je het weet, wordt er stiekem bijgehouden wat je allemaal op je computer uitspookt. Als je een leuk programmaatje installeert, wordt vaak een extra programmaatje mee geïnstalleerd, waarmee men kan zien wat je allemaal op je computer doet.

Die stiekeme programmaatjes kan je verwijderen zonder dat je software daar zelf onder te lijden heeft. Ga naar <http://download.cnet.com> en zoek daar naar Optout. Download dit gratis programmaatje, het is maar 31 kB groot. Run het en je zult onaangenaam verrast worden door het grote aantal stiekeme spionage programmaatjes dat wordt aangetroffen. Laat ze verwijderen en activeer daarna ook Cleaning Registry, dit programma is te downloaden van de site www.seniorweb.nl Computer en Internet/Software. Zonder verdere problemen is nu je computer ontdaan van dit soort onwettige stiekemigheden.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 4
dd. 16 februari 2001

Bestelling.

Edison Chouest heeft de grootste AHTS ter wereld besteld. Lengte 106 meter, deadweight van 6.500 ton, 600 ton's winch, 30.000 bhp, paaltrek 360 ton. Oplevering februari 2002, werf onbekend. Zie www.chouest.com

District Offshore gaat twee RMT6000 bestellen voor een meerjarig contract bij Shell.

Van der Giessen-de Noord gaat een verlengde versie (20 meter langer) van de *Toisa Perseus* bouwen voor Toisa Limited. Oplevering mei 2002.

Rovde Shipping heeft een multi purpose offshore schip besteld bij de Kleven Verft. Oplevering onbekend.

Nieuwbouw.

In Ooltgensplaat is op zaterdag 3 februari de *Dutch Pioneer* van Huybrechtse met twee kranen te water gezet. De operatie liep forse vertraging op omdat de tunnelbuizen achter in drempel in de bouwhal bleven steken. 141 brt. 1.779 apk. Deutz M.W.M.

De *Lady Laura* voor Howard Smith is maandag 5 februari van de werf in Gorkum gekomen voor het houden van de proefvaart in de Europoort en op zee. Op zaterdag 17 februari vertrekt zij naar Londen om gedoopt te worden.

Lamnalco heeft twee sleepboten met een vermogen van 4.000 bhp. in gebruik genomen. De *Lamnalco Harrier* zal in Nigeria aan de slag gaan, terwijl de *Lamnalco Houbara* in Qatar werk heeft.

Dockwise heeft vergevordere plannen voor de bouw van een nieuw halfafzinkbaar zwaarlading schip., dat veruit het grootste in haar soort ter wereld zal worden. Het schip moet een draagvermogen krijgen van 75.000 tot 80.000 ton krijgen, bijna twee maal zo groot als die van de *Mighty Servant 1*, die op dit moment de grootste in de Dockwise vloot is. Onlangs vervoerde deze een recordlading van 41.000 ton. De dekoppervlakte wordt 215 bij 62 meter (= 1½ hectare) De lengte wordt zo'n 275 meter.

Er zijn offertes gevraagd; men vindt de huidige scheepsbouwprijzen nog te hoog om nu al tot bestelling over te gaan. Hoeveel het allemaal moet gaan kosten wilde men niet zeggen. Men wil het schip over een jaar of twee / drie in de vaart hebben.

Aankoop / verkoop

Wijsmullerdochter CW Marine heeft voor haar dochterbedrijf Cuig Marine Pte. Ltd. de Italiaanse sleepboot *San Ferdinando* (ex Citta 'della Spezia [1]) aangekocht voor een langdurig charter in Thailand. De nieuwe naam wordt *Avonwise*. Ligt op dit moment nog in Malta.

Rederij T. Muller B.V. uit Dordrecht heeft de Stantug IV *BKS 286* (1981, ex Lamnalco Petrel '82, Lamnalco 24 '93) van Boskalis Westminster Middle East Ltd. aangekocht. De nieuwe naam zal *En Avant 7* worden. Nog niet bekend is wanneer het schip in de vaart zal komen. Het casco werd gebouwd bij Staal B.V. in Den Haag. Scheepswerf Damen in Gorinchem bouwde het schip onder bouwnummer 2703 af. 104 brt. Afm. 22.15 (19.51) x 6.89 x 3.41. 2x General Motors 12V-71.

De *Giessenstroom* (1971) is door Van Wijngaarden Marine Services B.V. na brandschade verkocht aan L Polderman, Hansweert. Als nieuwe naam wordt *Haai* genoemd.

Dit bericht staat haaks op de eerder berichten dat Polderman de bedrijfsactiviteiten had gestaakt en dat alle personeel was ontslagen. Mogelijk betreft het een handelsobject.

De *Midgard I*, Nederlandse vlag, thuishaven Rotterdam, die in Noord Duitsland o.a. als loodsboot actief was, is weer onder Duitse vlag gebracht.

Seacor Smit gaat Gilbert Cheramie Boats overnemen voor een bedrag van £ 62 m.

De Red Funnel Group, waarvan Red Funnel Tugs deel uitmaakt, is door Associated British Ports voor een bedrag van £ 71 m. verkocht aan J.P. Morgan International Capitol Corp.

Gepard.

De openbare verkoping van de *Gepard*, die al geruime tijd in Vlissingen ligt, is niet doorgedaan. De eigenaren hebben f 400.000.- optafel gelegd en daarmee waren de schuldeisers weer een poosje tevreden.

Smit Havensleepdiensten.

Smit heeft de *Smit China* en de *Balau* uit de vaart genomen. De *China* ligt sinds 4 januari in Schiedam en de *Balau* is op 30 januari bij Scheepswerf De Haas in Maassluis op de helling gezet. Naar verluidt gaat de laatste naar Smit Duitsland om casco's van Polen naar Duitsland te slepen. Waarschijnlijk gaat de *Balau* eerst een reis doen met een bak van Noorwegen naar Griekenland en met een casco terug van Roemenie naar Duitsland, probleem is dat er niet genoeg accommodatie aan boord is; er moet met 7 man gevaren worden. In Singapore ligt de *Smit Sitra* (ex *Eerland 24*) te koop. De certificaten zijn verlopen en de vernieuwing daarvan schijnt te veel geld te moeten kosten.

Behalve de *Smit Rhône* hebben de andere sleepboten uit de serie nu 'Rotterdam' als thuishaven op de kont staan.

De *Smit Missouri* is op 10 februari naar Panama vertrokken.

Nog meer Smit

De *Giant 3*, die achter de *De Yue* van Rotterdam onderweg is naar Singapore, is op 28 januari in Kaapstad binnengelopen om te bunkeren. Tijdens een inspectie bleek dat één van de poten van de *Seafox 3* door zijn borgen was gezakt en op het dek van de *Giant 3* was terecht gekomen. Vanwege het slechte weer, is er schade aan het dek van de ponton ontstaan. Het transport zal 14 dagen in Kaapstad blijven voor reparatie.

Plan Dockwise voor bouw halfafzinkbaar megaschip

De Nederlandse zware-ladingrederij Dockwise heeft vergevorderde plannen voor de bouw van een nieuw halfafzinkbaar schip, dat veruit het grootste in haar soort ter wereld zal worden. De rederij heeft al offertes bij een aantal werven aangevraagd, maar vindt de huidige scheepsbouwrijzen te hoog om nu al tot een bestelling over te gaan. De nieuwe semi-submersible moet een draagvermogen van 75.000 tot 80.000 ton krijgen, bijna twee maal zo veel als het grootste schip in de huidige Dockwise-vloot, de *Mighty Servant 1*, die recentelijk een recordlading van ruim 41.000 ton (kraanschip voor Petrobras van Brazilië naar Singapore) heeft vervoerd. Het vaartuig krijgt een dekoppervlakte van 215 bij 62 meter, ofwel bijna anderhalve hectare. De lengte wordt zo'n 275 meter. De verwachting is dat het schip over twee tot drie jaar in de vaart kan komen. Het bedrijf wil niet kwijt hoe groot de investering is.

De *Mighty Servant 2* is op 14 november te Alang (India) gearriveerd om te worden gesloopt.

Grote brand aan boord van Russisch schip

Aan boord van het Russische kraanschip *Stanislav Yudin*, dat afgemeerd ligt in de Vlissingse Westhofhaven, heeft vrijdagavond 9 februari een grote brand gewoed. Niemand van de zestig aanwezige bemanningsleden = raakte gewond. Over oorzaak en schadebedrag kon officier van dienst L. van der Maas van de brandweer Borsele nog geen mededelingen doen.

De brand is vermoedelijk ontstaan in de sauna, die zich op het accommodatiedek bevindt. De bemanning heeft nog geprobeerd het vuur te doven, maar kreeg dat niet voor elkaar. De melding van de brand kwam rond half elf binnen. De brandweer Borsele rukte uit met wagens uit Borssele en Nieuwdorp, geassisteerd door de bedrijfsbrandweer van Pechiney. „Er was sprake van zeer zware rookontwikkeling”, aldus Van der Maas. Bijkomend probleem was een communicatiestoornis aan boord van het schip. De bemanning bestaat uit diverse nationaliteiten. Het vuur werd van twee kanten bestreden door in totaal veertig brandweerlieden. Rond half twee `s nachts smeulde de brand nog na.

De stadsgewestelijke brandweer Vlissingen/Middelburg verleende assistentie in de vorm van een haakarmwagen voor de beademingsapparatuur en een verbindingswagen. Rond de klok van één uur werden nog blusploegen van de stadsgewestelijke brandweer opgeroepen, onder meer uit Oost-Souburg, om de brandweer van Borsele af te lossen. „Zo`n schip is toch tricky”, lichte officier van dienst K. Hamelink van de stadsgewestelijke brandweer de grote inzet van personeel en materieel toe. „Je hebt te maken met allerlei leidingen en kokers. Brand aan boord van een schip is voor ons geen dagelijks werk.” Het kraanschip wordt gebruikt in de offshore-industrie. Tijdens werkzaamheden op zee bevinden zich rond de honderdvijftig mensen aan boord. De *Stanislav Yudin*, met als thuishaven Kaliningrad, dient dan ook als hotelschip. Aan boord bevindt zich om die reden ook een groot aantal hutten. De uitgebrande sauna bevond zich temidden van de hutten. Het kraanschip zou maandag of dinsdag vertrekken.
(uit de Provinciale Zeeuwse Courant)

Greenpeace

De bij V.O.S. in Vlaardingen liggende *Eco Fighter* (1984, ex *Vikhr 4*) wordt voor Greenpeace verbouwd om als actieschip dienst te gaan doen in het Zuidelijk Pool gebied, wat Groot-Brittanië en Japan wil gaan gebruiken als opslaggebied van nucleair afval. Het schip moet in juli a.s. klaar zijn
De nieuwe naam wordt *Esperanza*.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 5
dd. 3 maart 2001

Fairplay

Vanuit Fairplay-kringen is vernomen dat men de *Fairplay IX* en *XIV* wil vervangen door nieuwbouwsleepboten met een trekkracht van ca. 100 ton.

Nomis Shipping

In Aberdeen ligt al enige tijd de *Chain Supplier*, een AHTS die in Nederland werd gebouwd, deze is door Nomis overgenomen en zal als *Dea Chancellor* in de vaart worden gebracht.

Over de herkomst van dit schip bestaat nog enige onduidelijkheid omdat de bronnen elkaar tegenspreken. Een verzoek richting Aberdeen naar de lokale correspondent heeft nog niet tot een oplossing geleid.

Wijsmuller

De Østensjø sleepboten *Tenax* en *Velox* hebben bij Jemen de berging van de carcarrier *Grand Pace* voltooid. Beide sleepboten waren onderweg naar Iran voor een vijf-jarig contract voor Wijsmuller en bij toeval 'liepen zij tegen deze job aan'. Naar verluidt zijn de sleepboten voor een periode van een jaar in bare-boat charter genomen en worden zij daarna door Wijsmuller aangekocht.

Smit Internationale

In opdracht van Smit Salvor B.V. wordt voor Octo Marine een 'maintenance support vessel' gebouwd bij Yantai Raffles Shipyard in China. Lengte wordt 48 meter; klasse BVI 3/3 E + TUG, DEEPSEA + MACH, Fire Fighting. Snelheid 12.5 knoop, diepgang 4.8 meter. Vermogen 5.400 bhp, paaltrek 50 ton. Het schip gaat ingezet worden voor terminaloperations in Novorossiysk (Russische Federatie)

Kijk hiervoor op www.yantai.raffles.com

De *Bever* is met de *Taklift 7* naar Denemarken vertrokken, waar 100 mijl uit de kust een bak is omgeslagen. Er zou een module op de bak hebben gestaan, die los van de bak zou zijn gekomen.

Smit Duitsland heeft de *Hans* in charter genomen en vaart met secties tussen Polen en Duitsland. Als de *Balau* terug is gaat zij deze reisjes doen.

Stranding

Op 22 februari is in het Nauw van Bath de carcarrier *Tricolor* vastgelopen. Sleepboten van Multraship en Smit/Union hebben het schip weer vlotgetrokken.

Te koop:

TFS International, een Zeeuwse scheepsmakelaar, heeft via zijn website de volgende sleep/duwboten te koop aangeboden:

- Breezand (van den Akker)
- Schotland (W. Muller)
- Salvor 15 en 16 (URS)
- Coastal Power (Red. Waterweg)
- Qua Vadis (van Laar ?)
- Mirfak (ex Smit-Lloyd 9)
- Neptune 5 (werkboot)
- Fonda
- Eems
- Aqua Twin

Tidewater

Tidewater heeft bij Yantai Raffles Shipyard in China 5 grote AHTS'en van het type VS 486 besteld. Met de opdracht is een bedrag gemoeid van \$ 175 m.

Tidewater heeft de *Torm Osprey* en *Torm Eagle* gekocht van Torm. Prijs \$ 24 m. per stuk.

Nieuwe namen

De *Skandi Hawk* is vernoemd en heet nu *North Vanguard*. De nieuwbouw voor dezelfde club krijgt de namen *Skandi Neptune* en *Skandi Carla*. De kabelleggers voor Solstad krijgen de namen *Normand Clipper* en *Normand Cutter*.

Verkoop

VTG-Lehnkering heeft haar dochterbedrijven URAG en L.& R. verkocht aan het in Bremen gevestigde bedrijf Linhoff Schiffahrt, een dochterbedrijf van de Lintec Group uit Buxtehude. De Lintec Group is hoofdzakelijk actief in de bouwwereld aan de vaste wal. URAG-baas Michael Schroiff blijft op zijn plaats zitten en wordt mede-aandeelhouder van Linhoff Schiffahrt. Ook de general manager Klaus Esau blijft zitten. Het bedrag wat met de overname is gemoeid, is niet bekend gemaakt. Smit Internationale en een in Engeland gevestigd consortium, waar ook de familie Borchard (Fairplay) deel van uit maakt, hadden ook een bod gedaan. In de overname zijn 17 sleepboten betrokken, inclusief de recent opgeleverde *Jade* en *Weser*. Het bedrijf heeft ook een nieuw type kabellegger op de tekentafel staan.

North Star Shipping heeft de *Grampian Warrior* voor een bedrag van £ 60.000.- verkocht aan onbekende kopers.

Farstad Shipping ASA

Farstad heeft een 2 jarig contract getekend met ASCo UK voor de PSV UT 755 die op dit moment bij Brattvaag in aanbouw is. Oplevering juli 2002.

Nieuwbouw Stirling Shipping

Informatie over de nieuwe AHTS die Stirling Shipping onlangs heeft besteld is te vinden op www.stirling-shipping.com

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 6
dd. 10 maart 2001

Aan- en verkoop

Op 6 maart jl. hebben Seacor Smit en Stirling Shipping Ltd. bekend gemaakt dat beide bedrijven een intentieverklaring hebben ondertekend waarbij Seacor Smit de aandelen Stirling Shipping Ltd. voor een bedrag van £ 58 m. De overname moet eind april 2001 afgerond zijn. Er zijn volgens de melding in Lloyds 9 PSV's en 3 AHTS'en (*Stirling Sirius, Stirling Spica* en *Stirling Iona*) in de overname betrokken, plus twee AHTS'en in aanbouw. Als ik de lijst van Stirling naloop kom ik echter tot 12 PSV's (*Stirling Dee, Stirling Esk, Stirling Aquarius, Stirling Vega, Stirling Altair, Stirling Capella, Stirling Fyne, Stirling Pegasus, Stirling Spey, Stirling Tay, Stirling Clyde* en *Stirling Forth*). Misschien zijn er inmiddels enkelen verkocht, waar wij nog geen weet van hebben.

Howard Smith heeft de *Formidable* verkocht aan Svendborg Bugser. De nieuwe naam is *Eurosund*.

Rederij Waterweg heeft de *Noordewind* (340 pk, 2x DAF) van Rederij Noordewind aangekocht en herdoopt *Coastal Digger*.

In Vlissingen liggen de *Scheldepoot 2, 3* en *4* te koop. Wie doet een redelijk bod??

Nieuwe naam

Hvide Marine wil de slechte jaren afsluiten en wijzigt de naam van de het bedrijf in 'Seabulk International'. In het vierde kwartaal 2000 werd een verlies geleden van § 9.6 m. (1999 § 197 m.). Het verlies over geheel 2000 bedroeg § 29 m. bij een omzet van § 320.5. (1999 § 249.9 m. bij een omzet van § 342.2 m.). Stijgende charterprijzen en dalende kosten t.g.v. herstructureringen moeten het bedrijf er weer bovenop helpen.

Seabulk International is operator voor 59 anchorhandlers an PSV's en 30 crewschepen.

Bonn en Mees

De tweede 'bokken-exploitant' in de Rotterdamse haven gaat een nieuwe drijvende bok bouwen met een hefvermogen van 1.400 ton. Het casco wordt in Roemenië gebouwd.

De samenwerking tussen Bonn en Mees en Takmarine is per 1 januari 2001 beëindigd.

Chain Supplier

Hans van der Ster, is voor een paar weken door Smit in Aberdeen te werk gesteld, meldt dat de *Chain Supplier* als *Edda Salvator* in Nederland is gebouwd. Hij heeft de informatie rechtstreeks van de eigenaar van Nomis Shipping, de nieuwe eigenaar van de *Chain Supplier*. Momenteel wordt deze in Aberdeen verbouwd tot supplier stand-by safety vessel onder de naam *Dea Chancellor*.

Smit bergingen

Smit had opdracht gekregen van de Spaanse autoriteiten om de brandstof te bergen uit het achterste gedeelte van de chemicaliëntanker *Kristal* die noordwest van Spanje was gebroken. Het boegdeel was eerder deze week opgeblazen door de Spanjaarden. De restanten zijn op 7 maart gezonken. 7 bemanningsleden van de *Kristal* worden nog vermist.

Het Japanse vissersschip *Ehime Maru*, dat onlangs zonk na een aanvaring met een Amerikaanse onderzeeër, wordt geborgen met een methode die door Smit is aangereikt. Dat houdt in dat vier of vijf stalen platen rond het schip worden geplaatst, met perslucht zal een ruimte worden gecreëerd tussen de bodem van de oceaan en het schip. Daarna wordt een poging gedaan om het schip met kabels naar boven te brengen. De bergers maken daarbij gebruik van een ROV-robot.

Nieuwe namen Farstad-schepen

De volgende schepen 'in aanbouw' krijgen de namen:

- * UT 722 L *Far Scout*
- * UT 728 *Far Saltire*
- * UT 745 L *Far Saga*
- * UT 745 L *Far Swan*
- * UT 755 *Far Scotia*

Aanvaring Noordzee

Op de Noordzee is donderdagavond het vrachtschip Suderfeld in aanvaring gekomen met het productieplatform P12C. Het schip was vanuit IJmuiden op weg naar de Portugese havenstad Setuba; en is geladen met rollen staal.

Er waren zeven opvarenden aan boord. Op het platform was onbenemand. Niemand raakte gewond. Door de aanvaring beschadigde de Sudefeld één van de poten van het platform. Hoe ernstig de schad is, is volgens de Kustwacht nog niet bekend. De Suderfeld raakte beschadigd aan het voorschip, maar de toestand aan boord was stabiel.

Het productieplatform bevindt zich 45 km. ten westne van Zandvoort. De oorzaak van de aanvaring, die even voor half negen gebeurde, is nog onbekend. Vermoedelijk zal die worden gezocht in de mist. Het platform is eigendom van het bedrijf Clyde.

Smit International Scotland

Van Hans van der Ster heb ik een lijst gehad met de namen van de schepen waar Smit Internationale Scotland het management over heeft.

Vessels under management of Smit International Scotland

Aberdeen:

Account manager Bill Ross

Owner Ministry of Defense. (MOD).

This management covers the operations of the vessels only.

The Ministry of Defense will do tender preparations & refits.

Floating repairs. Parts purchasing from the Aberdeen office.

15 mtrs. RSC (Range Safety Crafts) vessels

Dover Base

1. RSC8126

2. RSC8488

3. RSC7713 Proposal is made by the Authority to slip this craft end of March

4. RSC7822

Portland Base

5. RSC7820

6. RSC8129

7. RSC8487

Pembroke Base

8. RSC8489 – Sir Evan Gibb

9. RSC7821

10. RSC8125 – Sir Paul Trevers.

11. RSC8128 – Sir Reginald Kerr

24 mtrs. RSC (Range Safety Crafts) vessels

1. Falconet Proposal is made by the Authority to slip this craft very soon

2. Petard Proposal is made by the Authority to slip this craft very soon

Pembroke Base

3. Lancaster

Negotiations are hold for the contract of another 8 vessels.

Vessels under management and owned by Smit International Scotland.

Aberdeen:

Account manager Mike Burkett

Owner Smit International Scotland

Total management for all vessels.

Vessels based at Edinburgh terminal

Vessels:

A). Terminal tugboats

Smit Baker

Smit Fowler

Smit Arool

B). Crewbaot/passenger

Smit Young

Vessels under management of Smit International Scotland.

Aberdeen:

Account manager Mike Burkett

Owner Talisman

Vessels under the control of SISL. Operational from the Flota base.

Vessels are based at Flota – Orkneys

Vessels:

Transportation vessel/crewboat

- 1) Herston Lass
- 2) Hoxa Lass

Work/Tug/Line handling vessel

- 3) Houton Lass
- 4) Graemsay Lass
- 5) Switha Lass
- 6) Fara Lass

Vessels under management of Smit International Scotland

Aberdeen:

Account manager Bill Ross

Owner CEFAS

Vessels management

Vessels are based at Lowestoft – Suffolk

Vessels:

- 1) RV Corystes
- 2) RV Cirolana This vessel will be taken out of operations at 2003

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 7
dd. 23 maart 2001

Howard Smith verkocht

Adsteam Marine Limited heeft de sleepvaartactiviteiten in Australië en Engeland van Howard Smith overgenomen voor een bedrag van \$ 500 m. De overname moet nog wel goedgekeurd worden door het 'Australische concurrentie comitee'.

Aanvulling verkoop Stirling Shipping

Bij de verkoop van Stirling Shipping aan Seacor Smit zijn de volgende drie schepen buiten de deal gebleven; de *Stirling Forth* en *Stirling Clyde* zouden door Stirling zelf gemanaged blijven worden, terwijl de *Stirling Fyne* aan een ander bedrijf verkocht zou worden .

Aan- en verkoop

Fairplay heeft de *Fairplay XII* (1968, 1.275 bhp) verkocht aan Jadran Tuna, Biograd (Croatië). De overdracht heeft op 8 maart jl. plaatsgevonden. De nieuwe naam is *Cezar*.

De *Svendborgsund* (ex *Hans*, *Jason*, etc) is verkocht aan Scandic Marine Shipping A/S, Tomrefjord en is hernoemd *Scandic Mammut*.

West Coast Towing heeft de *Conor* verkocht aan Portland Towage en zal de naam *Maiden Castle* krijgen. De overdracht heeft op 16 maart plaatsgevonden.

De *Sir Michael* passeerde op 18 maart de Dardanellen en is onderweg naar Swansea. Wat er met haar gaat gebeuren is nog niet bekend.

Concurrentie

De Koninklijke Roeiersvereniging De Eendracht in Rotterdam krijgt concurrentie van een nieuwkomer. DMS (Dutch Mooring Services) is in afwachting van de benodigde toestemmingen om a.s. zomer in Rotterdam van start te gaan met 'roeierswerkzaamheden'.

Er zouden op een Nederlandse werf twee schepen besteld zijn.

Nog een keer de Chain Supplier

Omdat er toch nog steeds verwarring bestond over de vraag welke boot dit oorspronkelijk is geweest, is Hans van der Ster nog een keer op kantoor bij Nomis in Aberdeen geweest. Volgens de heer Rory Deans, eigenaar van Nomis Shipping is er inderdaad sprake van een verwisseling. Er bestaat nu 100% zekerheid dat het de *Stella Salvator* is geweest.

Het schip is uit het Verre Oosten naar Noorwegen gevaren zonder dat er maar enige accommodatie aanwezig was. Volgens de heer Deans zou dat voor de Filipijnse bemanning niet zo'n groot probleem zijn geweest.

Op de brug was er wel een ouderwetse stuurbediening, maar voor de rest was het schip leeg (!).

In Noorwegen heeft de Noorse eigenaar het staalwerk op het achterdek geheel vernieuwd, waarbij o.a. een nieuwe hekrol is aangebracht. Het schip is 40 cm. langer geworden. Nadat de Noor er geen brood meer in zag, heeft Nomis het ding gekocht. De bedoeling is om het schip om te bouwen tot AHTS en dan bij Smit Singapore in management te geven. (je kan je overigens afvragen welke opdrachtgever er nog op zo'n oud ding zit te wachten)

Ongevallen met sleepboten

De sleepboot *Miguelito* (1945, 148 brt.) is op 10 maart bij het assisteren van de tanker *Seajoy* in de haven van La Romana (Santo Domingo), omgetrokken en gezonken.

In het Houston Ship Canal zijn in de avond van 9 maart twee duwcombinaties met elkaar in aanvaring gekomen waarbij een hoeveelheid nafta in het water is terecht gekomen. De duwboot *Robert P. Frazier* (1974, 141 brt) met bak en de duwboot *Melinda Brent* (1980, 80 brt.) eveneens met bak, kwamen in de buurt van Port Bolivar, Texas, met elkaar in aanraking. Het kanaal is tot de andere ochtend afgesloten geweest. Proeven wezen uit dat de nafta kennelijk vervlogen was, want er werd geen vervuiling geconstateerd

Lading verloren

De veerboot *Discovery* heeft donderdag 16 maart een vrachtwagencombinatie, geladen met bevroren vis, en twee busjes verloren. Naar later bleek stond de vrachtwagen niet op de handrem en toen de *Discovery* de snelheid verhoogde is de vrachtwagen aan de haal gegaan en heeft de twee busjes meegenomen. Het hele spul is via (en met) de bakboordachterdeur in de Noordzee terecht gekomen. Het ongeluk deed zich voor kort na vertrek uit Hoek van Holland, op zo'n twee mijl uit de kust. De *Discovery* is teruggekeerd naar Hoek van Holland en de reizigers konden dezelfde avond met de 'echte' ferry alsnog de overtocht naar Harwich maken. Takmarine heeft deze week de klep, de vrachtwagen en de busjes geborgen.

Berging Koersk

De berging van de Russische onderzeeër *Koersk* is in verband met geldgebrek voorlopig uitgesteld tot dit najaar. Het bergingscontract is zelfs nog niet getekend; de Russische regering moet eerst fondsen zien te werven om een gedeelte van de geschatte kosten (\$ 70 m.) te kunnen betalen. Ook de internationale Kursk Foundation neemt een gedeelte van de kosten voor haar rekening.

Dockwise doet bod op aandelen OHT

Dockwise is in onderhandeling met het bedrijf Offshore Heavy Transport ASA (operator van twee heavylift schepen) om een meerderheidsbelang te verkrijgen. De aandelen zijn nu in handen van Wilh. Wilhelmsen en Dyvi.

Groot onderhoud Crowley-vloot

Crowley Liner Services heeft een groot onderhouds programma voor 25 sleepboten bekend gemaakt, waarmee hun levensduur met minstens 15 jaar wordt verlengd. De motoren van de sleepboten van de 'Invader'-klasse worden vernieuwd; de accommodatie wordt vernieuwd, alsmede het interieur van het stuurhuis. Daarnaast worden nog tal van andere kleine zaken onder handen genomen.

P- 36

London, Mar 16 — A press report, dated today, states: A crippled oil platform (*P-36*) slipped deeper into the south Atlantic today, as Petrobras weighed the risks of trying to go on board to prevent a spill of the 400,000 gallons of oil on board. "We want to be sure it won't sink suddenly, and that if experts go on board there is no risk," said Irani Varela, the company's director of security. The platform was listing at a 30-degree angle and had sunk between 20 and 40 inches since yesterday, Varela said. But it had not tilted any further and Petrobras said there was a chance to save it. "We are working to recover it," Varela said. "We are trying to remove part of the water, from flotation tanks, so it will return to a horizontal position." Thirteen vessels with floating anti-oil barriers were stationed around the platform, he said. Some 400,000 gallons of crude oil and diesel fuel were still on board and could spill into the sea if the platform sinks. Petrobras Chief Executive Henri Philippe Reichstul said yesterday there was no spill from the accident and that all the undersea oil and gas wells had been sealed. Meanwhile, Petrobras workers hung a huge black banner from the company's headquarters in downtown Rio today in mourning for the victims and to protest against what some said were lax safety standards. Refinery workers also stopped work briefly. (See issue of Mar 17.)

London, Mar 17 — International salvage experts are joining efforts to prevent oil platform *P-36* from sinking off the coast of Brazil. The platform's owners, the Brazilian state oil company Petrobras, said the giant platform was now sinking more slowly, raising hopes that an environmental disaster can be averted. Petrobras officials said they are attempting to stabilise the platform by pumping compressed air and nitrogen into a sinking support column. The company president, Philippe Reichstul, said there was no chance that nine men missing since the explosions Thursday (Mar 15) were alive. He said a team had boarded the platform to search for the missing men, but the entire column where they are believed to be is submerged. One body has been recovered from the platform, which is now listing at a 30-deg angle 120 km off the Brazilian coast. More information has emerged about the cause of the fire, which appears to have started in one of the huge floating columns at each corner of the platform. The missing men are all firefighters who are believed to have been battling the fire. The 40-storey platform has 1.5 million litres of petrol and oil on board, much of which could spill into the sea if the structure collapses. Petrobras says no oil has leaked from the damaged structure. "The platform sank only 50 cm in the past 12 hours and there is growing optimism," said Carlos Aurelio Miranda, a Petrobras press officer. A team of 30 specialists entered the partly submerged platform today and sealed the vents that allowed in water. "We are looking for possible leaks and trying to prevent more water from entering the platform until we get suction equipment in place," said Petrobras technician Carlos Tadeu. US experts are taking part and special pumping equipment has been brought from the Netherlands. Petrobras said the platform had been surrounded by floating devices to prevent an oil slick from spreading. In addition, eight vessels capable of collecting oil were on hand to soak up any possible spillage.

Rio de Janeiro, Mar 18 — Brazilian oil giant Petrobras has ruled out the possibility that oil would spring from deep sea wells if its rig sank following an explosion two days ago. "The wellheads are completely closed and there is no chance they will be damaged or open if the platform sinks because they are not under the platform," Petrobras official Carlos Tadeu Fraga said. "Our submarines checked them two times and they are securely closed. An oil spill from the bottom is ruled out." The wellheads are nearly 1 mile below the surface. Fraga said the maximum spill would be 395,000 gallons of crude and diesel in pipelines and onboard tanks. "And we have means to contain it and even more," said Fraga, a Petrobras director of exploration and production. Petrobras has sent 19 vessels to the area, some to place floating absorption barriers around the rig, located in Brazil's Campos Basin 80 miles off the coast in Rio de Janeiro state. A team of 30 people, including engineers, divers and two consultants from the United States, is trying to right the platform by injecting compressed air and nitrogen into the submerged column and sucking out the ocean water. Fraga said 11 Dutch water specialists and 50 tons of suction and hose equipment from Europe were in transit to Macae, the coastal city that serves the Campos Basin. — Reuters.

World's Largest Oil Platform Plunges Into Ocean With Fuel Load

Rio de Janeiro, March 20 (Bloomberg) -- Petroleo Brasileiro SA, Brazil's state-controlled oil company, said the world's largest oil platform sank into the Atlantic Ocean after blasts tore through the structure last week.

The P-36 platform, a 40-story high structure carrying 1.5 million liters (396,000 gallons) fuel, plunged into the ocean and was headed for the sea-floor more than a kilometer down, the company said.

"It just sank," a company spokeswoman said. "It's all over."

Petrobras said there were no indications yet that the P-36 was leaking its load of crude oil and diesel fuel into waters about 120 kilometers (75 miles) off the Rio de Janeiro coast, although environmental groups warned the sinking platform could spill oil.

Petrobras most traded preferred shares fell 1.4 percent to 50.4 reais in early trading on the Sao Paulo Stock Exchange.

The sinking culminates a five-day effort to salvage the platform, which accounts for 6 percent of Brazil's oil production. Three explosions killed ten workers aboard P-36 early Thursday. Bodies of nine workers believed to remain aboard P-36 weren't recovered.

Petrobras said the sinking came after P-36 lurched violently in rough seas around 2:30 A.M., forcing rescue

crews to back off. The company called a news conference for 11:30 A.M. (9:30 A.M. New York time) to explain the details of the sinking.



P-36

Rio de Janeiro, Mar 21 — The spill caused when the world's biggest oil rig sank off Brazil's coast has been contained and environmental damage "is relatively small," the offshore platform's owners said yesterday. Only one body has been recovered and the platform, which lies almost a mile below the surface, is now a grave for nine workers, to the anger of their relatives. Petrobras said it had cleaned up most of the spill but there was no hope of recovering the bodies. Brazil's oil workers' unions

called a nationwide 24-hour strike at Petrobras facilities today to demand more safety and adequate training for all workers. The strike, however, would not affect production, they said. The head of Petrobras' safety and environment department, Irani Varela, said cleanup crews had dispersed with chemicals or collected all but 2,900 gallons of 92,500 gallons of diesel and crude that had been detected on the surface. Officials said more oil could have leaked but it evaporated or was dispersed before it was detected. The platform had 316,000 gallons of diesel aboard and 79,000 gallons of oil in pipelines. "There may be more oil coming up, but smaller amounts. We have all means to contain the spill ... and the environmental damage is relatively small," Varela told Reuters, adding that Brazil's picturesque beaches would not be affected. The Rio de Janeiro state's FEEMA environmental body said in the morning the oil had covered an area of about 23 square miles, or roughly the size of a large city district, but that chemicals could eliminate the oil slick as Petrobras said. "Dispersing agents do their business fast, leaving no traces on the surface, but it is still difficult to assess the damage to the deep-water ecosystem from the broken up oil remnants," said Axel Graef, FEEMA president. In a bizarre twist, a judge yesterday ruled Petrobras should recover the body of Charles Roberto Oscar for his wife Vanusia within 24 hours or pay a fine of 1,000 times the minimum wage for every day that it failed to do so. — Reuters. (See issue of Mar 22.)

Olieplatform verdwijnt toch in de golven

Rio de Janeiro _ Bergers van Smit Tak hebben 's werelds grootste olieplatform P-36 niet kunnen redden door een weersverslechtering voor de kust van Brazilië. Het platform maakte gisteren volgens de Braljaanse oliemaatschappij Petrobras 'plotseling een heftig beweging', waarna het snel zonk. Door een enorme golfslag liepen delen van de accommodatie van het platform vol water. Ook via ontluichtingspijpen stroomde het water binnen. De twintig reddings- en bergingsvaartuigen moesten zich snel wegspoeden.

Het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Tak had haar negen werknemers gisteren wegens het slechte weer al van het platform gehaald. „De weersomstandigheden waren zo slecht dat we het niet verantwoord vonden onze mensen op het wankel platform te laten,” zegt Smit Tak.

Het is nog onduidelijk welke rol Smit Tak verder gaat spelen bij de berging van het gevaarte. Voorlopig blijven de werknemers en de apparatuur in Rio de Janeiro. „Zo kan het bedrijf direct inspringen wanneer het nodig is,” klinkt het op het hoofdkantoor in Rotterdam. Smit Tak verwacht geen milieuramp. „Maar we weten nu even niet wat er verder gaat gebeuren.”

Over de financiële gevolgen voor het bedrijf, nu de reddingsoperatie niet is gelukt, wil Smit Tak geen uitspraken doen. In de branche is het gebruikelijk dat een bedrijf geen geld krijgt uitgekeerd indien een operatie mislukt.

De P-36 was vorige week donderdag na drie explosies in één van de poten in problemen geraakt. Onder leiding van de Rotterdamse bergingsinspecteur Cees van Essen was de P-36 zondag gestabiliseerd door compartimenten in de beschadigde poot, vijftig meter onder de waterspiegel, vol te pompen met lucht en stikstof.

Het platform P-36 lag ter hoogte van Macaé, zo'n tweehonderd kilometer ten noordoosten van Rio de Janeiro. Het platform leverde elke dag 83.000 vaten olie en 1,3 miljoen kubieke meter aardgas. Petrobras had plannen om de winning tot 180.000 vaten op te voeren. De maatschappij leidt met de ondergang van het platform een verlies van zeker 450 miljoen dollar.

Critici zeggen dat Petrobras, waarin de Braziliaanse overheid een controlerend belang heeft, te drastisch bezuinigt, wat ten koste zou gaan van de veiligheid. Vorig jaar heeft het bedrijf na een reorganisatie een recordwinst van vijf miljard dollar geboekt.

Volgens Petrobras bestaat er, nu het platform is omgevalen, geen gevaar voor vervuiling door olie. De P-36 heeft zo'n 1,5 miljoen liter olie en dieselbrandstof aan boord. De twintig olieputten op de zeebodem, die met flexibele slangen met het platform verbonden waren, zijn de afgelopen dagen al afgesloten. Bovendien zegt Petrobras voldoende schepen te hebben om olie op te vangen.

P-36

London, Mar 21 — A press report, dated today, states: The world's biggest offshore oil platform, P-36, where at least 10 workers died in blasts a week ago, sank yesterday in rough seas 120



miles north-east of Rio de Janeiro. Now it is leaking up to 1.5 million litres of crude oil and diesel fuel into the ocean. Henri Philippe Reichstul, president of Petrobras, the state agency that owns the structure, said an oil spill was "inevitable" because the tanks could not withstand the pressure on the seabed 1,360 metres down. The first signs of oil have surfaced but bad weather is hampering attempts by 26 rescue boats to contain the slick with floating booms. Brazil's Environment Ministry sent disaster specialists yesterday. The team, including a naval engineer and biologist, were making flights over the site. A ministry spokesman said: "The slick will be

monitored by radar. [But] the chances of it reaching Rio's beaches is very remote. The wind would have to change direction completely to carry it there. At present, it's blowing out to sea." Yesterday morning, P-36 capsized and took 10 minutes to sink to the bottom of the Campos Basin, off the coast of Macaé. Relatives of the missing wept. One broke down and had to be driven from Petrobras's base in Macaé by ambulance. The nine crewmen are presumed dead, believed trapped in the platform's submerged chambers. A surviving worker is in hospital, with second and third-degree burns on 98 per cent of his body. A Petrobras spokesman, said navy divers, Dutch consultants and engineers tried to refloat the sinking platform by injecting 4,000 tons of nitrogen into the damaged support pillar. But it continued to list because it was flooded with seawater and further efforts to salvage the 40-storey platform stopped early yesterday. (See issue of Mar 21.)

Nog meer verkocht

Sembcorp. Logistics (SembLog) is overgenomen door PSA Corporation (Port of Singapore Authorities) voor een bedrag van \$ 207.5 m.

SembLog levert havensleepdiensten, zeesleepdiensten en bergingswerk, transport over water en heavy lift diensten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door de havensleepdienst van SembLog en de Semco groep.

Vopak verkoopt deel belang in Dockwise

Vopak heeft een belang van tien procent in de Heavy Transport Group (Dockwise) verkocht aan Heerema, die al ongeveer eenderde van de aandelen in handen had. Vopak wil de overige twintig procent in HTG, die het concern nu nog bezit, ook van de hand doen.

Het Rotterdamse concern maakt op de verkoop een boekwinst van zo'n twintig miljoen Euro, die aan de winst van dit jaar zal worden toegevoegd. De participatie in de zware-lading rederij stond al jaren in de etalage,

maar recentelijk maakte Vopak bekend dat het belang binnenkort wordt verkocht. Het belang van de participanten (verder onder meer de ondernemer Willem Cordia) verwatert overigens als gevolg van de overname door Dockwise van de Noorse branchegenoot OHT, die grotendeels met een aandelenruil wordt gefinancierd. Met die overname krijgt Dockwise de beschikking over twee grote vrijwel nieuwe halfafzinkbare schepen, die ontworpen zijn naar het voorbeeld van de 'Mighty Servants' van Dockwise.

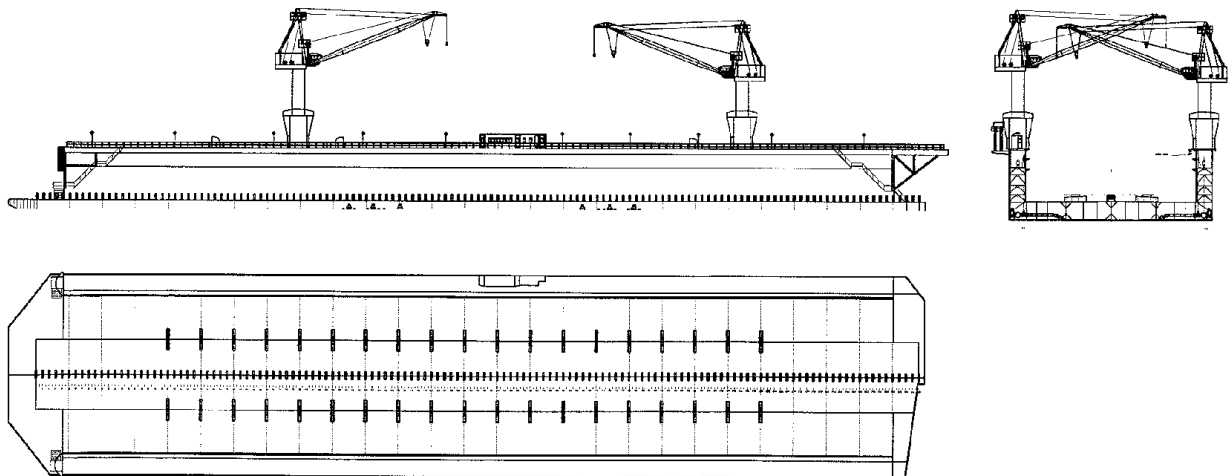
IHC Caland koopt Amerikaanse platformproducent

IHC Caland, de Schiedamse bouwer van schepen en offshore-installaties, neemt het Amerikaanse Atlantia Offshore over. Beide ondernemingen hebben dat maandag bekendgemaakt. Atlantia is een vooraanstaand leverancier van offshoreproductieplatforms voor de olie- en gasindustrie. IHC Caland ziet de activiteiten van het in Houston gevestigde bedrijf als een belangrijke aanvulling op de eigen activiteiten. Atlantia heeft een eigen technologie van drijvende systemen ontwikkeld, die goed past bij de schepen en platforms die IHC Caland levert. De Nederlandse beursgenoteerde onderneming krijgt bovendien een entree tot de markt rond de Golf van Mexico, waar Atlantia een belangrijke rol speelt. IHC Caland hoopt de overname begin mei af te ronden, als het boekenonderzoek geen verrassingen oplevert.

Nieuw dok HVO

Op 2 maart jl. is bij Vlaardingen Oost Scheepsreparatiewerf een nieuw drijvend dok gearriveerd. Onderstaand de technische specificaties van dit dok:

| | | |
|-------------------------------|---|-------------|
| Lengte over alles | : | 160,80 m. |
| Breedte binnenzijde dokmuren | : | 31,20 m. |
| Breedte tussen fenders | : | 30,00 m. |
| Hoogte kielblokken | : | 1,20 m. |
| Max. hoogte boven kielblokken | : | 7,50 m. |
| Lift capaciteit | : | 10.000 ton. |
| Lift capaciteit kranen | : | 12 ton. |



(met dank aan o.a. Hans van der Ster en Piet Sinke)

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 8
dd. 7 april 2001

Aan- en verkoop / nieuwe namen

Multraship heett van Wijsmuller Havensleepdiensten de *Henriette S.M. Goedkoop* en *Willemina Goedkoop* overgenomen en resp. als *Multratug 12* en *Multratug 13* in de vaart gebracht. Beide sleepboten zijn op 7 maart in Terneuzen aangekomen.

Tevens heeft Multraship van Bos Kalis het communicatievaartuig *Jacky* overgenomen.

De *Cobi M* van Multraship werd door de familie Muller in privé overgenomen. Het scheepje wordt teruggetrokken uit de sleepvaart.

De *Finland* en *Schotland* worden overgedragen aan van den Akker.

De *Torm Eagle* en *Torm Osprey*, die onlangs door Tidewater zijn aangekocht, krijgen resp. de nieuwe naam *Amadeon Tide* en *McNee Tide*.

Koersk

Volgens een mededeling in het Algemeen Dagblad van 23 maart zou toch in augustus a.s. begonnen worden met het bergen van de kernonderzeeër *Koersk*. Eerder werd nog door de Russische autoriteiten gemeld dat de berging i.v.m. financiële problemen was uitgesteld. De kosten worden geraamd op f 190 miljoen.

Smit Tak refloats grounded gas carrier

During February, Smit Tak, in association with Klyne Tugs, successfully refloated the *Kilgas Centurion*, the gas carrier that ran hard aground on the UK east coast, near Great Yarmouth. The salvage was performed under a Lloyd's Open Form contract.

The 1,872 dwt *Kilgas Centurion* was en route from Teesport to the Thames when she grounded in dense fog on December 15. The 1983-built vessel was carrying 1,026 tonnes of propane, 155 tonnes of bunkers and 45 tonnes of gasoil when the incident occurred. Although she suffered no significant damage during the grounding, she took on a list to port.

Klyne Tugs immediately sent the tugs *Lady Hammond* and *Anglian Duke* to assist. Meanwhile, Smit Tak mobilised a salvage team from Rotterdam. The tugs connected to the vessel's bow and pulled the *Kilgas Centurion* free.

Smit salvage teams have also been active in the Far East. In January, Smit Singapore provided emergency pollution prevention services after the bulk carrier *Amorgos* grounded on rocks off the coast of southern Taiwan.

The 35,238 gt vessel was travelling from Singapore to Nantong, in China, when she suffered engine failure during a Force 8 gale. The 1984-built vessel, carrying 62,800 tonnes of iron ore, 1,500 tonnes of bunkers and 55 tonnes of diesel oil, drifted and ran aground in a wildlife preservation area. She then broke into two sections with only the accommodation deck visible.

Smit Singapore, working under a LOF contract, immediately mobilised the 100 tonnes bollard pull salvage tug *Smit Lumut* and a salvage team from Singapore. Initial inspection revealed extensive damage. The vessel had broken her back at No. 6 hold, suffered damage to the port side and breached the cargo area.

During the cargo recovery operation, the weather failed to abate. The strong winds and currents made the pollution defence task extremely difficult. Over 230 tonnes of pollutants, however, were recovered from the *Amorgos* and transferred to storage tanks on board the *Smit Lumut*.

Ievoli Sun

Smit Tak gaat samen met het Noorse bedrijf Mohn het Italiaanse vrachtschip *Ievoli Sun* bergen. De chemicaliëntanker verging op 31 oktober 2000 in een zware storm voor de Franse kust, met 6.000 ton styreen aan boord. Een woordvoerder van Smit Tak denkt de klus in twee maanden te kunnen uitvoeren.

I.v.m. hiermee is de *Smit Pionier* op 25 maart in Rotterdam aangekomen. Zij wordt gereed gemaakt om de bunkerolie uit de *Ievoli Sun* te bergen.

Offshore charters

Farstad Supply AS, a wholly owned subsidiary of Farstad Shipping ASA, has clinched charters for four platform supply vessels valued at approx. NOK 300 exclusive of options. The new charters raise Farstad's contract coverage to approx. 80% for the rest of the year and approx. 60% for 2002.

The charter awards are:

Far Superior, a platform supply vessel design UT 705 built in 1990, has been awarded a two year contract with two yearly options for Amerada Hess on the British sector from December this year. The vessel will be operated through Team Marine.

Far Scotsman, a platform supply vessel design ME 202 built in 1982, has been awarded a 6 month contract

with up to 6 monthly options for the same company. Start-up for this contract is April this year. *Far Supplier*, a platform supply vessel design VS 483 built in 1999, has been awarded an extension of the charter contract with ASCo/BP Norway for another three years from November this year. *Far Spirit*, a platform supply vessel design UT 706 built in 1983, has been awarded an extension of the charter contract with ASCo/BP Norway for another three years from November this year. Tycom Marine SA has awarded Havila a 12-month contract, with two 6-month options, commencing mid-July 2001 for the *Havila Reel*. The contract value is approximately USD 10.2 million including options. The UT 705 design lengthened supply vessel is currently working for CNS. Built in 1976, *Havila Reel* has been upgraded and converted several times. The last upgrade was in early Spring last year when she was converted for cable laying.

Jaarcijfers 2000 Smit Internationale

Op 30 maart heeft Smit de resultaten over 2000 bekend gemaakt. In het jaar 2000 is het bedrijfsresultaat uitgekomen op EUR 24m. Dat is EUR 5 m. minder dan in het jaar 1999. Het resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering na belasting is gedaald van EUR 23 m. naar EUR 14 m. Deze daling is grotendeels het gevolg van de - verwachte - daling in het bedrijfsresultaat van de Marktgroep Salvage & Towage (1999: EUR 18.5 m., 2000: EUR 7.1 m.) en door een daling in het resultaat van de Marktgroep Contracting (1999: EUR 2 m., 2000: EUR - 2.5 m.)

Port & Coastal

Het bedrijfsresultaat steeg van EUR 8.4 m. naar EUR 15.3 m. Dit bedrijfsresultaat exclusief overige bedrijfsopbrengsten (ad EUR 8.3 m.) daalde echter - in tegenstelling tot eerdere verwachtingen - met EUR 0.5 m. van EUR 7.5 m. in 1999 naar EUR 7.0 m. in 2000. Hamburg baart zorgen i.v.m. verliezen.

Salvage & Towage

Conform de verwachting heeft de Marktgroep Salvage & Towage in 2000 het uitzonderlijke resultaat uit 1999 niet gehaald. Er is een bevredigend resultaat gehaald van EUR 7.1 m. ten opzichte van EUR 18.5 m. in 1999.

Contracting

De resultaten van de Marktgroep Contracting zijn in 2000 gedaald van EUR 2.0 m. tot een verlies van EUR 2.5 m. in 2000. In dit bedrag is begrepen een boekwinst van EUR 7.5 m. op de verkoop van de beide Semi's. De uitvoering van een aantal gestuurde boorprojecten in Engeland, Schotland en Thailand veroorzaakte aanzienlijke verliezen. De daling was verder een gevolg van de zwakke markt voor zware ladingstransporten en het uitblijven van het verwachte herstel in de offshore olie- en gasindustrie. Het management van Smit Land & Marine Engineering is vervangen en is het takenpakket teruggebracht tot horizontaal gestuurd boren, landfalls/outfalls en marine terminals. Smit Land & Marine Engineering is uit de krimpende markt van pijplijnbundels gestapt. Het personeelsbestand is teruggebracht van 140 naar minder dan 80.

Niet-geconsolideerde deelnemingen

- SmitWijs haalde een licht positief resultaat. De *SmitWijs New York* werd verkocht
- Keppel Smit Towage (deelname 49%), heeft haar positie in de havensleepvaart in het Verre Oosten versterkt.
- Het belang in de URS werd uitgebreid tot 49.9 %. Aan de URS zijn de havensleepdiensten op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, incl. drie havensleepboten, alsmede het dochterbedrijf van den Akker overgedragen. Het resultaat was, ondanks hevige concurrentie, positief.
- Het resultaat van Smit Oceaneering Cable Systems (SOCS) zal in het eerste jaar neutraal zijn. Dit valt af te leiden uit het aantal ontvangen opdrachten en aanvragen. Het eerste boekjaar eindigt op 1 april 2001.
- Het samenwerkingsverband van Seacor Smit Inc. (Aquitaine) bezit nog twee suppliers, waarvan er één door Smit en één door Seacor Smit wordt geëxploiteerd. Door de lagere prijzen zijn de resultaten minder dan vorig jaar, maar nog wel positief.

Uiteindelijk daalde het resultaat van de niet-geconsolideerde deelnemingen van EUR 6.5 m. naar EUR 4.8 m. Dit werd vooral veroorzaakt door een lager resultaat van SmitWijs en Seacor Smit (Aquitaine).

Maatregelen

De Directie heeft een herziening van de strategie ingezet (door de landelijke pers breed uitgemeten als een reorganisatie). Er wordt scherper gekeken naar de werkterreinen waarin Smit toekomst ziet en de organisatie zal daarop worden aangepast. Dit betekent dat het aantal Business Units in de regio's zal worden verkleind; de verkoopkantoren in Oslo en Hamburg zullen worden gesloten. De huidige operationele situatie in Duitsland geeft aanleiding tot het nemen van maatregelen. Doelstelling is om binnen drie maanden de verlieslijdende situatie te hebben beëindigd. Het totaal van de maatregelen zal naar verwachting een bezuiniging opleveren van tenminste EUR 4 m.

Vooruitzichten 2001

Voor het jaar 2001 verwacht de Directie thans tenminste eenzelfde resultaat uit gewone bedrijfsuitvoering als over 2000. Deze verwachting is gebaseerd op een verbetering van het resultaat in de Marktgroep Port & Coastal als gevolg van het effect van de overname van Rivtow Marine Inc., medio 2000. Gezien de onvoorspelbaarheid van de resultaten van de Marktgroep Salvage & Towage is de verwachting gebaseerd op in het verleden behaalde gemiddelde resultaten. Het resultaat van de Marktgroep Contracting zal naar verwachting verbeteren door een hogere bezettingsgraad van de zelfvarende zware ladingschepen, het effect van de reorganisatie van Smit Land & Marine Engineering en als gevolg van meer werk door aantrekken van de offshore markt.

GTA contracted for world's largest FPSO

The SmitWijs-operated pool Global Towage Alliance (GTA) has won a contract to tow the 343,000 dwt Girassol, the world's largest FPSO, from Korea to offshore Angola.

Three tugs are required for this assignment. The *John Ross*, *SmitWijs Singapore* and *Wolraad Woltemade* will commence the three-month voyage in late March. The tug *SmitWijs Rotterdam* will replace the *John Ross* further into the operation. Two bunker stops, in Singapore and South Africa, are planned. On arrival in Angola the FPSO will be stationed in the Girassol Field, operated by Elf and its partners.

French consortium Mar Profundo Girassol - a joint venture between Bouygues Offshore SA and Stolt Offshore - won the contract to build and install the FPSO. The Girassol will produce 200,000 bpd and has the capacity to store up to two million barrels of crude oil. It will be connected to subsea wells at a depth of 1,350m.

Meanwhile, the *SmitWijs London* recently delivered a drydock from Shanghai to the United States (Bath, Maine). The tug and tow arrived on February 17. The *SmitWijs London* subsequently commenced a fresh assignment towing the semi-submersible rig *Borgny Dolphin* from Louisiana to the North Sea. The voyage spans 55 days and arrival is scheduled for late April.

In late March, *De Yue* is scheduled to arrive at Singapore with Smit Transport and Heavy Lift's barge *Giant 3*. In addition, *De Hong* began the tow of an Italian barge from Rotterdam to Singapore. The voyage commenced at the end of February and will span 75 days.

In the Far East, anchorhandler *SmitWijs Typhoon* has commenced a long-term charter supporting a pipelay barge operating in Malaysian waters. The contract began in late February (on behalf of EPMI Malaysia) and will be completed in October. On March 19, anchorhandler *SmitWijs Tempest* commenced a 45-day charter with Heerema Marine Contractors, to support the SSCV Thialf in the NE Atlantic.

The GTA fleet expanded during 2000 with the addition of China's Guangzhou tug *De Yue*. The fleet now comprises six large tugs, ranging from 175 tonnes to 200 tonnes bollard pull.

Australiërs door overname nieuwe grote speler in havensleepdiensten

Door de overname van Howard Smith Towage door Adsteam Marine is in de havensleepvaart een derde grote speler ontstaan, die met een vloot van 156 sleepboten ten koste van Wijsmuller en Smit claimt wereldmarktleider te zijn.

Adsteam Marine en Howard Smith Towage zijn van oorsprong Australische bedrijven. Eind jaren tachtig kreeg Howard Smith ook in West Europa voet aan de grond.

Zo verwerf het bedrijf in 1987 een meerderheidsbelang in de North British Maritime Group, die onder meer eigenaar was van de bekende Britse sleepdiensten United Towing en Humber Tugs. Twee jaar later werd het Australische bedrijf volledig eigenaar van deze sleepdiensten. Begin jaren negentig werden ook de Britse sleepvaartbedrijven Medway Towage en Alexandra Towing Company ingelijfd. Al deze rederijen werden onder de vlag van Howard Smith Towage (UK) gebracht. Eigenlijk bleven toen in Engeland maar twee grote partijen over: Howard Smith Towage en Cory Towage.

Begin vorig jaar nam Wijsmuller Cory Towage over, waardoor de Wijsmuller vloot groeide van zestig naar 130 havensleepers. Samen met Smit Internationale, die eveneens wereldwijd havensleepdiensten uitvoert, bezette dit tweetal lange tijd het topsegment van de markt. Nu Adsteam Marine zich ook in de kopgroep heeft genesteld, heeft het bedrijf laten weten vanuit Engeland verder in de Europese havensleepvaart te willen penetreren.

Antwoord Wijsmuller

Daar staat tegenover dat Adsteam en Howard Smith op de Australische thuismarkt, waar zij tot nu toe dominant zijn, de hete adem van Wijsmuller in de nek voelen nu de laatste kortgeleden, samen met een lokale partner, in de Australische haven Bunburry een sleepdienst is begonnen. Onder de vlag van het samenwerkingsverband Riverwijs is men daar actief met de sleepboten *Riverwijs Grace* en *Riverwijs Isabelle*, die elk een trekkracht van 43 ton hebben. Verder probeert Riverwijs een plaats te veroveren in Dampier. In tegenstelling tot Smit en Wijsmuller, die hun havensleepdiensten wereldwijd goed hebben gespreid, opereren Adsteam en Howard Smith voornamelijk in Australië en Engeland. Met belangstelling wordt dan ook uitgekeken naar wat de Australiërs nog meer zullen ondernemen om de West Europese havensleepvaart verder binnen te dringen. Met de overname van Howard Smith Towage door Adsteam was 634 miljoen gulden gemoeid.

ISU sees 30% rise in casualties

Monday April 02 2001

Numbers of casualties handled by salvor members of the International Salvage Union rose by a third last year according to its latest survey. Members of the ISU responded to 310 casualties last year, compared with 232 the previous year. The aggregate figure of cargoes and bunkers salvaged also rose, by just over 36%, from 434,100 tonnes to 591,202 tonnes. The figures were contained in the ISU's latest annual pollution prevention survey. According to the union's president Jean Labescat: "The increase on 1999 is significant but the total of pollutants recovered is only half that of 1998, when a total recovery of 1.18m tonnes was recorded."

Mr Labescat attributed the lower recovery partly to the absence of laden VLCC salvage operations.

There has also been a drop in the amount of chemicals involved in salvage operations, Mr Labescat said. He noted a growing focus on the removal of marine fuels "as the first step in casualty salvage. This is reflected in an increase of nearly 28% in the volume of bunkers recovered last year."

Crude oil amounted to 71% of recoveries last year, with 14% for bunkers, 13% for other pollutants like slops, dirty ballast and non-hydrocarbons and 2% for chemicals. There was a major reduction in the tonnage of chemicals involved in casualties, although slops and dirty ballast recoveries rose sharply last year and bunker recoveries were also substantially up on 1999 levels.

The ISU has been pressing hard to see responder immunity for salvors included in the Bunker Convention agreed at the International Maritime Organisation last week. However, the move failed, although the IMO did pass a resolution recommending that countries introduce some kind of responder immunity in their own legislation.

During 2000, 15 salvage services concerned tankers, compared to 20 in 1999, and there was a substantial fall in the number of casualties requiring ship-to-ship transfer. These totalled six, compared to 20 the previous year. Nearly one third of services covered by the survey were rendered under Lloyd's Open Form.

Wijsmuller clinches Normandie

Wijsmuller has clinched the contract to salvage the CMA CGM containership that ran aground in the Singapore Strait last Tuesday night.

A spokeswoman for Wijsmuller confirmed it has been appointed to refloat the 4,688 teu CGA CGM *Normandie*, run aground on Helen Mar Reef in the Indonesian part of the Singapore Strait.

Wijsmuller beat off competition from a number of other major salvors which were understood to include Smit International, Semco and Kasel Salvage.

The Dutch company deployed a team of 40 salvors on Friday at the ship.

According to Wijsmuller five of the ship's holds are damaged. It is understood that divers are working under the ship to patch up damage to the hull. Oil spill response equipment, such as booms, is also on standby in the event of a bunker spill. The spokeswoman said some oil had leaked out but it was "a very small amount". Barges with cranes will be deployed to lighten the ship's cargo. The French owners said on Thursday that 1,200 full boxes, of the 1,950 onboard, would have to be taken off.

Once the ship has been lightened she will be refloated and sent to nearby Singapore for repairs. The whole operation is expected to take about a week.

The *Normandie* had been en route from Port Klang in Malaysia to Jakarta, Indonesia.

KURSK

Amsterdam, Mar 30 — Dutch shipping group Smit Internationale NV said today it expected to win a multi-million dollar order with consortium partners soon to salvage nuclear submarine *Kursk* from the Arctic seabed. "If the *Kursk* will be lifted, I am convinced that we will get the contract with (consortium partners) Halliburton and Heerema," Smit's chief executive Nico Buis told a news conference. The *Kursk* plunged to the bottom of the Barents Sea in August last year, killing all 118 sailors on board, after explosions ripped her hull. The 150-metre vessel has remained at the bottom of the sea, 100 metres below the surface, ever since. "The latest news is that a contract is upcoming and that there is money available, but we haven't signed anything yet," Buis said. A *Kursk* contract would be worth about \$70-\$90 million, he added. In January, the consortium of Smit, U.S. group Halliburton and unlisted Dutch firm Heerema presented plans to recover the *Kursk* and tow it into port under a giant barge to prevent a potential environmental disaster. — Reuters.

GulfMark Offshore finalises vessel purchase.

GulfMark Offshore Inc has completed the acquisition of the *Stirling Fyne* - a 1982 built, large platform supply vessel - from Stirling Shipping Co Ltd for GBP 4.5 million (approximately USD 6.9 million).

The vessel, which has been renamed *Highland Patriot*, will begin its firm one-year contract in the next few days. The contract also comes with two one-year options.

GulfMark Offshore Inc provides marine transportation services to the energy industry with a fleet of 47 offshore support vessels, primarily in the North Sea, offshore Southeast Asia, Brazil and West Africa.

Trico Marine expects first quarter hit

Trico Marine Inc has warned slower than expected activity for its anchor handling, towing and supply vessels (AHTS) in the North Sea during most of the first quarter will impact earnings in the first quarter of 2001.

"While the business environment is strong, the seasonal slowdown in North Sea activity was more pronounced than anticipated during January, February and early March," said President and CEO Tom Fairley.

"This was evident in the 70% utilisation rate for three of our large anchor-handling vessels during the first quarter. However, we have already seen improvement in demand and day rates for both anchor-handling vessels and platform supply vessels, not only in the North Sea, but also other international areas."

The Gulf of Mexico has continued to show strength through the quarter. In the first quarter, supply boat day rates averaged approximately USD 6,700 per day with utilisation at 72%. Current term bids for Gulf supply boats are at approximately USD 7,500 a day. In the North Sea, the fleet averaged approximately USD 10,100 a day in the first quarter with utilisation at 88%.

In parallel, the company announced eight new contracts, totalling USD 32 million in anticipated revenues, for its North Sea vessels, bringing contract coverage for Trico's North Sea fleet to approx. 85% of possible days for the balance of 2001.

Trico's *Northern Admiral* AHTS, built in 1999, was awarded a contract by Unocal Campos Ltda to commence in early April. The *Northern Admiral* was deployed to Brazil in mid-March. Two additional AHTS vessels, the *Northern Chaser* and the *Northern Comrade*, will depart for Brazil in May and June of 2001 under contracts awarded to Trico by Esso Brasileira de Petroleo. In the North Sea, the *Northern Corona* AHTS begins a new contract April 1.

Two of the company's PSVs have been awarded long-term contracts. The *Northern Supporter* will begin a three-year contract in the North Sea April 1, and the *Northern Viking* was awarded a two-year contract. In addition, the *Northern Seeker*, which had been idle since late 1999, has been reactivated and begins a new six-month contract April 1, while the *Northern Sea* also begins a new six-month contract on April 1.

All contracts are at higher day rates, reflecting the improved market conditions. Day rates for these contracts exceed USD 20,000 for the AHTS vessels and USD 10,000 for the PSVs, including mobilisation days.

Trico Marine provides marine support services to the oil and gas industry, primarily in the Gulf of Mexico, the North Sea and Latin America.

Ten slotte

- Het 3^e element voor de Calandtunnel is op 4 april versleept van Verolme Botlek naar de 7^e Petroleumhaven.
- De *Kigoria* is korte tijd in IJmuiden geweest. Is op 4 april weer vertrokken
- De voormalige *Chain Supplier*, heet nu *Dea Chancellor* en ligt in Amsterdam.
- Kijk eens op seahorse-rockdumping.freehomepage.com
- Naar verluid wordt op dit moment het bergingsvaartuig *Salvage Chief* van de U.R.S. op een werf in Polen verlengd.
- De *Noordhoek Singapore* is zaterdag 31 maart in Hansweert aangekomen voor een verbouwing.
- De truck, de drie busjes en de klep die op 16 maart van de veerboot *Discovery* in de Noordzee terechtkwamen zijn door Takmarine geborgen. Donderdag 22 maart werd het laatste busje aan land gebracht.
- Petrobras heeft medegedeeld dat het gezonken platform *P-36* binnen 30 dagen wordt vervangen door een nieuw booreiland wat op dit moment in Singapore in aanbouw is.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 09
dd. 21 april 2001

Aan- en verkoop

Zakher Marine Oilfield Services uit Abu Dhabi heeft de *Asso Dodici* (o.a. ex *Anne Viking*) overgenomen van Asso Offshore uit Italië.

Polderman heeft de *Scheldepoort 3* overgenomen van Van den Akker.

Vanuit Engeland komt het bericht dat Howard Smith (met instemming van Adsteam) bezig is met de overname van Felixarc uit Felixstowe.

De *En Avant 34* ligt te koop voor een bedrag van f 67.500.-

Nieuwe namen

Tidewater is begonnen met het vernoemen van de schepen die onlangs van Sanko zijn overgenomen. In verband met de grote drukte op de offshoremarkt worden de schepen voorlopig nog niet omgeschilderd. De *Torm Eagle* krijgt de naam *McNee Tide* en de *Torm Osprey* wordt de *Amadon Tide*. Deze namen zijn de enige juiste namen; indien u eerder informatie heeft gehad die anders luidde, dan berust die op verkeerde informatie van Tidewater zelf. Beiden zijn de afgelopen week in Aberdeen vernoemd.

De *Rigdon Tide* is op 9 april voor de eerste keer in Peterhead gearriveerd.

De *Stirling Fyne* is door Stirling verkocht aan Gulfmark en heet nu *Highland Patriot*.

Alle 'Veesea' standby boten varen nu voor Putford, echter zonder het voorvoegsel 'Veesea'.

De *Antwerpen* wordt naar Terneuzen gedirigeerd als de twee nieuwbouwboten van de URS zijn opgeleverd. De *Antwerpen* krijgt dan de naam *Zeeland*.

Balder

De verbouwing van de Balder door Verolme Botlek gaat zo'n slordige f 400 mlj. kosten. Het is voor de werf het grootste verbouwingsproject uit de geschiedenis. De uitvoering vergt 9 miljoen manuren! De Balder krijgt een geavanceerde pijpenlegtoeren, die wordt gebouwd bij Huisman Itrec in Schiedam. Deze 120 mtr. hoge installatie komt aan de bakboordszijde van de Balder te hangen en is bedoeld om pijpen in diep water te leggen. Van de 400 mlj. die Heerema in de verbouwing steekt, is ca 150 tot 200 mlj. bestemd voor het werk dat onder verantwoordelijkheid van Verolme Botlek wordt uitgevoerd. Heerema gaat zich in de toekomst meer richten op de diepwater offshoremarkt. Het bedrijf sluit niet uit dat nog één van haar kraanschepen wordt omgebouwd tot MDCV (multipurpose deepwater construction vessel).

De werkzaamheden moeten 1 november 2001 gereed zijn.

Fremantle towage licence to Adsteam jv

Stirling Harbour Services (SHS), an Adsteam joint venture company with Howard Smith, has been awarded a two and a half year non-exclusive licence by the Fremantle Port Authority (FPA). The licence, the first to be awarded as a result of the FPA's Request for Expressions of Interest, becomes effective on 1 June 2001.

A revised schedule of charges will be introduced by SHS under the new arrangement and will result in an average reduction of around 15% in towage charges in both the Inner Harbour at Fremantle and the Outer Harbour at Kwinana/Cockburn Sound .

Adsteam said SHS has been able to reduce its charges due to cost savings from implementing three man crews, agreement with the three maritime unions to reduce the total number of crews, and paring down current crew allowance payments.

In addition to personnel savings, further cost reductions will be achieved by providing tugs that meet the level of service required under the FPA Licence.

CASUALTY REPORTING

IEVOLI SUN (Italy)

London, Apr 6 — Attempts to salvage the fuel oil and part of the cargo on board sunken chemical tanker *Ievoli Sun* are to get under way off the French coast at the start of next week. M barge carrier *Smit Pioneer*, the vessel from which the operation is to be run, is



due in the port of Cherbourg Apr 8 and is expected to begin underwater reconnaissance of the wreck on Apr 10 using a remotely operated vehicle. Marine surveyors Brookes Bell Jarrett Kirman, who are advising the Standard P&I Club on the operation, said it hoped the recovery of potential pollutants 4,000 tonnes of styrene and 180 tonnes of bunker oil

by pumping could be completed within 40 days. The controlled release into the sea of biodegradable products — 2,000 tonnes of isopropanol and methyl ethyl ketone and 60 tonnes of diesel oil — is still under discussion with the French authorities, however, and is expected to take place after the removal of the styrene and bunker oil. It is estimated that this second phase of operations could last 10 days, although Brookes Bell point out that estimates of the likely duration of operations are subject to weather conditions in the Channel. The operation is to be carried out by Smit Tak and Norwegian pump specialist, Frank Mohn, using a system developed by the company which is fully automated and makes no use of divers. It will use a remote offloading system piloted by a remotely operated vehicle to drill holes in the hull of the *Ievoli Sun*, fit valves and pump the contents of the vessel's tanks up to the collecting vessel on the surface. Alex Sinclair of Brookes Bell said the method chosen for recovery the styrene and bunker oil from the *Ievoli Sun* had been used elsewhere and was considered to be quick and efficient. (See issue of Mar 27.)

OCEAN QUEEN



The 1987 build Korean bulker *Ocean Queen* owned by Pan Ocean Shipping line lost her engine power whilst approaching the Europoort / Beerkanaal Sunday afternoon around 14:00 hrs. It, the 294 meter long vessel with a deadweight of 187.864 tons had a draft of nearly 18 mtrs when the incident happened. It was enroute the Ertskade for offloading, 5 tugs assisted the vessel during the berthing operation afterwards.

Autofreighter gives Anglian Monarch a swift introduction to Dover Strait

THE emergency towing vessel *Anglian Monarch*, now based in the Dover Strait, was on station for just 24 hours when she was asked to tow the car carrier *Autofreighter* to safety.

The 1977-built vessel, carrying 329 vehicles, was disabled by an engine room fire on April 5 while on passage from Southampton to Zeebrugge.

Although the fire was quickly controlled by the crew, using an onboard CO2 system, French maritime officials invoked powers of intervention, forcing the ship to take a tow from the *Anglian Monarch* after a commercial tug failed to make a connection in bad weather.

Anglian Monarch has replaced the *Far Turbot* and operates under joint British and French operational control. The 152 tonnes bollard pull emergency towing vessel succeeded in making towing connection and delivered the ship to Zeebrugge in winds gusting Force 8. Tug owners Klyne Tugs (Lowestoft) carried out the operation under a Lloyd's Open Form agreement under a special arrangement with the British Maritime & Coastguard Agency.

The new Dover Strait towing vessel will operate under contract to the MCA with increased emphasis on French-British co-operation, until October when new all-year-round contracts come into force.

Tomorrow, *Anglian Monarch* will visit Boulogne on a courtesy visit to demonstrate at first hand the facilities offered by the more powerful emergency towing vessel.

The Norwegian flagged 5,927 gt *Autofreighter* (ex *Fredenhagen*) is operated by United European Car Carriers (Norway), classed by Lloyd's Register and entered with Gard P&I Club.

Smit begint met leeghalen Ievoli Sun

10 Apr 2001

ROTTERDAM (ANP) - Het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Tak begint eind deze week met de berging van de lading van de *Ievoli Sun*. Het schip zonk vorig jaar voor de kust van Frankrijk. Smit

heeft voorsnog alleen opdracht voor het bergen van de lading chemicaliën, waaronder de plasticgrondstof styreen, en de nog in het schip aanwezige bunkerolie. Smit voert de berging uit met de *Smit Pioneer*. Op het dek van de *Pioneer* is een tankduwschip met verschillende tanks gezet. Het lossen van de lading en olie van de *levoli Sun* gebeurt helemaal vanaf de *Pioneer* met behulp van onbemande onderzeebootjes en leidingen. De *levoli Sun* ligt op 70 meter diepte. Op die diepte is het erg moeilijk met duikers te werken. Wegens de grote diepte waarop het schip ligt, zal het waarschijnlijk ook niet worden gelicht. Het ligt namelijk niemand in de weg, maar officieel is er nog geen beslissing over genomen. Dat zou de berging ook veel duurder maken. Hoeveel die nu kost, kan de woordvoerder van Smit niet zeggen. Smit Tak werkt bij de berging van de lading samen met het Noorse bedrijf Mohn. Aan boord van de *levoli Sun* is ongeveer 4.000 ton styreen dat giftig is bij inademing. De Italiaanse tanker lekte vlak nadat hij zonk. Hoeveel styreen er nog aan boord is, is niet precies bekend.

Wijsmuller appoints Tom Docherty chief

Wijsmuller Marine has appointed Tom Docherty as managing director of its towage operations in the UK and Canada. Mr Docherty joins Wijsmuller from Associated British Ports (ABP) where his last position was as port manager of Ipswich. Prior to that he was general manager of Red Funnel Group's ferry and towage operations based in Southampton. This company was also owned by ABP until recently. He takes over from Graham Philip who will be spending more of his time in the development of the wider Wijsmuller group. Before joining ABP, Mr Docherty spent 21 years with Esso Petroleum. He finished up as the marine terminal manager at Esso's Fawley Refinery after serving roles in fleet repair and in operations management. Tom Docherty takes over towage operations

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 10
dd. 4 mei 2001

Rusttijden havensleepdiensten

Werkgevers en werknemers zijn er niet in geslaagd om tot een gezamenlijk voorstel te komen over arbeids- en rusttijden in de havensleepdiensten. Werkgevers willen dat werknemers per werkweek drie en vier maal acht uur aaneengesloten rust krijgen. De werkgever beslist op welk tijdstip die rust mag ingaan. Verder vinden de werkgevers dat het personeel nog twee of drie uur rust kan hebben, versnipperd over de dag.

Volgens FNV Bondgenoten is de visie van de werkgevers niet van deze tijd.

Wijsmuller trekt containerschip vlot

Bergers van Wijsmuller zijn er op 22 april in geslaagd het containerschip *CMA CGM Normadie* vlot te trekken. Het schip lag vast op het Hellen Mar rif in Straat Singapore. Het 275 meter lange schip (4.700 TEU) strandde op 27 maart met een snelheid van 22 knopen. Op de plaats van de stranding zijn 800 containers gelost en 4.000 vaten ruwe olie verwijderd om het schip lichter te maken.

In totaal zijn zes sleepboten bij deze berging betrokken geweest. In het persbericht van Wijsmuller worden geen namen van de betrokken sleepboten genoemd. Bij Wijsmuller is navraag gedaan naar de namen van de sleepboten.

Jaarcijfers 2000 Wijsmuller

De Wijsmuller Groep heeft voor het vierde achtereenvolgende jaar een recordwinst behaald. De netto winst, voor afschrijving van goodwill, steeg met 33.5% tot f 22.3 m. De toepassing van de International Accounting Standards vereist dat goodwill ten gevolge van de overname van Cory Towage wordt afgeschreven in 20 jaar. De netto winst van f 19.6 m. na afschrijving van goodwill als gevolg van de overname van Cory Towage betekent een groei van de winst van 17.4% vergeleken met 1999 (f 16.7 m.)

De geconsolideerde omzet, inclusief de proportioneel geconsolideerde joint ventures, bedroeg in 2000 f 261.9 m, een stijging van 93.4% vergeleken met 1999.

De Wijsmuller Groep is operationeel in 21 landen met vier divisies. De divisie Havensleepdiensten levert de grootste bijdrage aan de totale winst en is actief in 20 havens in 7 landen met een vloot van 65 havensleepboten. De divisie Offshore & Terminal Sleepdiensten heeft in 2000 drie nieuwe contracten gewonnen, in Jemen, Iran en Puerto Rico. Het resultaat van de divisie Berging & Zeesleepvaart was lager als gevolg van negatieve marktontwikkelingen voor de zeesleepvaart en een gemiddeld bergingsjaar. Het resultaat van de divisie Maritieme Dienstverlening keerde terug naar het normale niveau na een uitzonderlijk goed resultaat in 1999.

Volgens president Victor R. Muller zijn de verwachtingen voor de Groep in 2001 zeer goed. Betere marktcondities, nieuwe overnames en contracten worden verwacht. Er wordt een stijging van de winst van minstens 25% in 2001 voorspeld vergeleken met 2000. De Groep zal verder gaan met het onderzoek naar een mogelijke beursnotering om de uiterst succesvolle groeistrategie te financieren.

Scheepswerf Hitzler

De Duitse werf J.G. Hitzler in Lauenburg, die eind verleden jaar failliet werd verklaard, is overgenomen door Arminius Werke uit Bodenwerder. Het personeelsbestand is teruggebracht van 160 tot 60. Een woordvoerder van de werf heeft bekend gemaakt dat er weer een nieuwbouw project opgestart wordt.

Rolls-Royce design domineert

Verleden jaar is voor meer dan 50 offshore schepen gekozen voor een UT-Design pakket en uitrusting. Dat is ca. 70% van alle bestellingen wereldwijd.

Op werven in Brazilië, China, Denemarken, Japan, Korea, Noorwegen en Singapore zijn anchorhandlers en PSV's in aanbouw. 16 zijn anchorhandlers van het type UT 722 en 19 PSV's van het type UT 755. Het type UT 745 wordt nu ook geleverd in een diesel-electrische uitvoering. Er zijn ook nieuwe contracten geworven van de nieuwe types UT 710, UT 728 en UT 738.

De vraag naar kabelleggers is groot. TyCom heeft zes kabelleggers van het type UT 757 besteld die in Singapore gebouwd gaan worden.

Scheepswerf Damen domineert de sleepbotenbouw. Verleden jaar werd gemiddeld één sleepboot of werkboot per week opgeleverd. De succesvolle ASD sleepboten van de types 2509, 3310 en 3311 voeren op dit moment de boventoon.

Crowley Marine Services

Crowley heeft de rechten gekocht van het type *Boxer* van het Noorse Bukser og Bergings

Robert Allan Ltd.

Diverse sleepboten ontworpen door Robert Allan Ltd. zijn wereldwijd in aanbouw.

Washburn and Doughty (Maine) bouwt een ASD 25/55 sleepboot voor Wilmington Tug Inc. Lengte 54.37 meter, breedte 9.75 meter. Twee Detroit Diesels leveren een vermogen van 4.200 bhp en een paaltrek van 52 ton. Snelheid 12.5 kn. Oplevering januari 2002.

Sanmar Towing uit Istanbul heeft vier sleepboten van de Dogancay-klasse in aanbouw. Deze worden in mei 2001 opgeleverd.

Voor Uzmar Towing and Pilotage zijn twee ASD-sleepboten in aanbouw.

Yardimci Shipping Group bouwt op de eigen werf een ASD 34/80 sleepboot.

Voor de Panama Canal Authorities zijn twee ASD30/60 sleepboten in aanbouw op de East Isle Shipyard in Canada.

Brusco Tug and Barge in Washington heeft een ASD 23/50 gebouwd voor de haven van Hueneme in Californië.

Robert Allan Ltd. is op dit moment bezig met de ontwikkeling van grote ASD- en Voith Schneider escort sleepboten met een paaltrek van 125 tot 150 ton.

levoli Sun salvage operation will take five weeks, say French

REMOVAL of chemicals and fuel oil from the wreck of the sunken chemicals tanker *levoli Sun* is expected to take about five weeks according to the Cherbourg maritime prefecture, which is overseeing the operation for the French government.

Reconnaissance of the wreck, which got under way on April 14 by salvor Smit Tak from its vessel *Smit Pioneer*, is still being carried out by remotely operated vehicles equipped with cameras.

The hull of the vessel poses no problem, says the prefecture, which adds that she has not changed position and shows no sign of leaking. Present efforts are concentrated on locating the vessel's different tanks and identifying areas where holes can be drilled for the purposes of pumping.

The wreck contains 4,000 tonnes of styrene, 2,000 tonnes of isopropanol and methyl ethyl ketone, 180 tonnes of bunker oil and 60 tonnes of diesel oil. The automated drilling system to be used by the salvor, Smit Tak, and its partner, Frank Mohn, requires two holes to be drilled in each tank concerned in the pumping operation, one at the base and the other at the top. Ten tanks containing styrene, as well as the vessel's fuel tanks, have to be emptied and their contents pumped up to vessels waiting at the surface. Methyl ethyl ketone and isopropanol, which are contained in eight other tanks, as well as diesel oil are not concerned in the pumping operation. They are to be released slowly into the sea by means of specially fitted valves. The maritime prefecture said yesterday evening that no holes had yet been drilled in the vessel's hull. Survey work is at present limited to three two-hour periods daily due to the problems posed by currents in the area around the wreck.

The *levoli Sun* went down in 60 to 70 m of water 20 km off Alderney in the Channel Islands and 35 km from the French coast, on October 31 last year after having been flooded in heavy weather.

Liberiaans fruitcontainerschip terug rechtgetrokken

Een containerschip dat bananen vervoert en onder Liberiaanse vlag vaart, kwam maandagochtend in de problemen vlak voor de kust van Zeebrugge. Het schip maakte 17 mijl voor de kust 18 graden slagzij maar is ondertussen terug rechtgetrokken.

Maandag om 12.30 uur werd er zware brandstof in de brandstoftank van het schip gepompt om het terug recht te trekken. Als het schip, dat naar Zeebrugge voer, terug horizontaal ligt, zal de Nautische Commissie omstreeks 15.00 uur beslissen of het schip naar de haven van Zeebrugge mag doorvaren. Meer dan waarschijnlijk wordt het maandag in de vooravond nog de Zeebrugse haven binnengetrokken. Het fruitcontainerschip is geladen met bananen en komt uit de Dominicaanse Republiek. Het heeft 21 bemanningsleden aan boord.

Vissersboot vast op strand

De vissersboot Wieringen 109 is gistermorgen vastgelopen op het strand bij Wijk aan Zee. Pogingen om op eigen kracht weer los te komen, zijn gisteren tot tweemaal toe mislukt. Vanmorgen met hoog water heeft het schip zich op eigen kracht van het strand weten los te maken. De tweekoppige bemanning is al die tijd aan boord van het schip gebleven.

Hoewel er wel vaker boten van dit type aan de Noord-Hollandse kust vastlopen, was het voor Wijk aan Zee toch zeker geen alledaags verschijnsel. De vastzittende boot trok dan ook veel bekijks, van de vele wandelaars die gisteren vanwege het mooie weer toch al het strand hadden opgezocht.

De boot viel ter plaatse wel op, maar niet bij de autoriteiten. 's Avonds om acht uur wisten politie en kustwacht nog van niets. Heel vreemd is dat niet volgens een woordvoerder van de Kustwacht, „want wij komen alleen in actie als er schade is of mensen in gevaar zijn. De *Wieringen* is zelf vastgelopen en zelf losgekomen, dan hoeven zij niet in actie te komen.

Volgens een ooggetuige is de poging om gisteravond los te komen mislukt doordat een kabel brak. Daarom moest het schip wachten op het hoog water van vanochtend 10 uur. Vanuit duinpaviljoen Schoos werden de verrichtingen van het schip nauwlettend gevolgd. „Hij is op eigen kracht weggekomen. Heel knap hoor, want gisteravond lukte dat niet. J. van der Wel is secretaris/penningmeester van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in Wijk aan Zee en kan daar wel een verklaring voor geven. Hij volgde de poging van gisteravond vanaf de reddingsboot De Donateur: „De boot is toen niet losgekomen, maar is wel in een betere positie komen te liggen. Zijn neus is wat gedraaid. Gisteravond had hij net niet genoeg water om er op eigen kracht vandoor te kunnen gaan. Over de oorzaak van de stranding is niets bekend, maar gespeculeerd werd er in Wijk aan Zee volop. Bij Schoos hebben ze gehoord dat de schroef van de boot verstrikt is geraakt in zijn eigen net en daardoor onbestuurbaar aan wal is geraakt. Van der Wel denkt aan een andere oorzaak: „Deze schepen vissen vaak vlak onder de kust en soms komen ze dan net even in een ondiep stuk te zitten, waar ze niet meer uitkomen. In de meeste gevallen lukt het ze dan wel om op eigen kracht weer volle zee te bereiken.

Adsteam

Het Australische Adsteam is met de overname van Howard Smith voor een bedrag van 500 miljoen Australische dollars (= 260 miljoen USdollar) de grootste havensleepboot operator ter wereld geworden met een vlot van 156 schepen.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 11
dd. 18 mei 2001

Nieuws van Smit

Twee sleepboten van Keppel Smit zijn voor 12 jaar vercharterd aan Smit Octo Kaspische Zee voor terminal werk. Het gaat om de *KST 41* en *KST 42* die zijn herdoopt in resp. *Soll Taman* en *Soll Temyruk*.

Bij Esprit Engineering in Batam wordt een nieuw submersible ponton voor Smit International Singapore gebouwd. De naam wordt *Smit Anambas*. Verwachte oplevering september 2001.

De *Smit Sulawesi* is voor 7 jaar op bare-boat basis vercharterd in Litouwen. Onderweg daarheen zal zij Rotterdam aandoen. Opletten dus !!!!!

De *Smit Sitra* is op 24 maart 2001 verkocht aan ASME Marine Pte. Ltd. Nieuwe naam nog niet bekend.

West Coast Towing

Wijsmuller neemt West Coast Towing Co. (UK) Ltd. uit Swansea over met de huidige havensleepactiviteiten van het bedrijf die voornamelijk gericht zijn op het assisteren van schepen bij de Corus terminal in Port Talbot. In de overname zijn de *Faris*, *Ryan*, *Hurricane H* en *Shireen S* begrepen. De namen zullen gewijzigd worden in een naam eindigend op 'garth'

Met Corus is een contract van vijf jaar afgesloten en de activiteiten behouden een zelfstandige status binnen de Wijsmuller Groep onder de naam Wijsmuller PT Ltd. en wordt ondersteund door het Wijsmuller team in Bristol onder leiding van John Newington.

Wat er met de voormalige Russische sleepboten van West Coast Towing gaat gebeuren is nog niet bekend.

Aankoop / Verkoop / Nieuwbouw

De *Pacific Bison* is door Swire verkocht aan Tidewater en heet nu *Bison Tide*.

De stand-by schepen *Veesea Hurricane* en *Veesea Tornado* zijn door Seacor/Putford verkocht aan onbekende Griekse eigenaren.

De door TFDS bestelde UT 755 (*Consensus Fjord*) krijgt de naam *Carline Tide*. Een andere door TFDS bestelde supplier (*Consensus Trader*) heeft de naam *Bennett Tide* gekregen.

De eerste aan Gulf op te leveren supplier (UT 755 L) krijgt waarschijnlijk de naam *Highland Fortress*.

De *Subsea Mayo*, werkend onder beheer van Workships, heet nu *DSND Mayo* en is in beheer bij DSND Shipping A/S uit Oslo.

De *Laurel* (ex *Smit-Lloyd 42*) is in 2000 verkocht aan Minvest S.A. Panama

De *Scheldepoot 3* is overgedragen aan L. Polderman. Dit bedrijf zou zich teruggetrokken hebben uit de sleepvaart. Onlangs werd er ook een sleepboot van van Wijngaarden aangekocht. Niet duidelijk is wat er aan de hand is, of men gaat weer sleepwerk doen of de sleepboten worden als handelsobject aangekocht.

De *Finland* is overgedragen aan van den Akker.

De *Antwerpen* vaart nu onder Nederlandse vlag vanuit Terneuzen onder de naam *Zeeland*.

Nomis uit Aberdeen heeft de Canadese UT 704 *Triumph Sea* (ex *Normand Hunter*, ex *Kongsholm*, ex *Offshore Hunter*, ex *Offshore Atlantic*, ex *Acadian Mistral*) overgenomen van Secunda Marine. De nieuwe naam wordt *Dea Hunter*.

Kursk

Volgens een bericht in de pers zou rond 20 juni begonnen worden met de berging van de onderzeeër *Kursk*. De regering van Rusland stelde zich garant voor de betaling van het internationaal consortium. Smit Tak en Heerema reageerden echter sceptisch op de toezegging uit Moskou. Er was op die datum nog steeds geen contract getekend.

In het AD van donderdag 17 mei verscheen echter het bericht dat het consortium met Smit Tak en Heerema de operatie voor dit jaar te riskant vindt en afgehaakt heeft. De Russen onderhandelen nu met een consortium onder leiding van Mammoet.

Op 18 mei werd bekend gemaakt dat Mammoet het contract heeft gekregen, waarmee zij de eerste scheepsberging uit hun geschiedenis gaan verrichten.

Gekapseisd

De Amerikaanse sleepboot *Bay Titan* is tijdens assistentie van de tankbarge *Domingo Sugar*, geladen met vloeibare suiker, op 11 mei in het Chesapeake/Delaware Kanaal gekapseisd. Hierbij is één opvarende om het leven gekomen. De sleepboot blokkeert het kanaal en moet zo snel mogelijk geborgen worden. Op 17 mei was de sleepboot nog niet geborgen.

Brand

In de vroege ochtend van vrijdag 18 mei is er brand geweest in de machinekamer van de *Hansa Parijs* (1.264 brt.). Het schip bevond zich ca. drie mijl noord van de Maas Centre. De reddingboot *Kapiteins Hazewinkel* heeft brandbluspersoneel van de *Havendienst 17* overgenomen en aan boord van de *Hansa Parijs* gezet. Omstreeks 07.30 heeft de *Smit Rhône* vastgemaakt en de coaster naar binnen gesleept.

Wereldwijde protesten koopvaardij tegen plan voor toelating buitenlandse kapitein

ROTTERDAM, 16-5-2001 - Het hoofdkantoor van de vakbond voor zeevarenden, de FWZ in Rotterdam, wordt gebombardeerd met telefoontjes en e mails vanuit de hele wereld. De opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot nemen massaal stelling tegen minister Netelenbos, die buitenlanders wil toelaten als kapitein op Nederlandse schepen.

Ook het FWZ bestuur is kwaad op de minister, nu zij de nationaliteiseis voor kapiteins wil schrappen uit de Zeevaartbemanningwet. Voorzitter Ed Sarton heeft 11 juni een gesprek met de minister en zal haar vragen dit voorstel terug te trekken.

Sarton: 'Onze leden mailen de FWZ: als jullie met dit voorstel akkoord gaan, wat betekent een vakbond dan nog voor ons? De reacties zijn zeer emotioneel. Veel leden zeggen: onze koopvaardij gaat nu echt naar de knoppen. En ook: als je buitenlandse kapiteins toelaat, is dat het begin van het einde. Ze hebben gelijk. Maar de FWZ gaat helemaal niet akkoord! Wij hebben ons standpunt duidelijk naar voren gebracht in het evaluatiegesprek met het ministerie over de dispensatie voor het handjevol buitenlandse kapiteins tot nu toe. Er is helemaal geen tekort aan kapiteins en er zijn voldoende officieren beschikbaar om de kapiteins op te volgen die straks met pensioen gaan. Dat er een tekort aan officieren is, is een probleem voor de langere termijn, waarvan ik zeg: dóe er wat aan.'

Kapitein G. Gerritse van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij: 'Ook bij ons komen veel vragen binnen van verontruste zeevarenden. Wij zijn erg bang voor een sneeuwbaaleffect. De maritieme kennis zal wegvloeien uit Nederland.'

Zowel de FWZ als de kapiteinsvereniging waren betrokken bij de evaluatie van de dispensatieregeling voor buitenlandse kapiteins tot nu toe. Gerritse vindt het zeer vreemd dat op het ministerie is geconstateerd dat de geraadpleegde partijen (ook de redersverenigingen) totaal verschillende standpunten hadden over hoe het verder moet met de regeling en dat de minister plotseling antwoordt met het voorstel de nationaliteiseis voor kapiteins simpelweg te schrappen. Sarton: 'Ik meen te hebben begrepen dat ze de registratie van de dispensatie teveel rompslomp vinden. Maar als je naar het staatje kijkt, wordt helemaal niet zo vaak dispensatie verleend.' (LR)

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 12
dd. 30 mei 2001

Aan- en verkoop

Smit Tak heeft de *Ram* verkocht aan dezelfde Spaanse eigenaar die verleden jaar de *Evertsen* van Van den Akker heeft gekocht.

Van de *Evertsen* ging het gerucht dat deze onderweg naar Spanje in de problemen was geraakt en zou zijn gezonken. Niets is minder waar; de heer Tom Juijn, die bemiddelde bij de verkoop, heeft tegenover Sjaak van der Meer verklaart dat de uitbrengreis destijds prima is verlopen en dat de sleepboot op dit moment zelfs reizen naar Marokko onderneemt.

Nieuwe namen

De naam van de UT 755-L die bij Brevik in aanbouw is voor TFDS-Offshore wordt *Troms Falken*. Oplevering september 2001.

Op dezelfde werf zijn vier anchorhandlers van het type UT 710 in aanbouw voor Swire. De namen worden *Pacific Warrior*, *Pacific Worker*, *Pacific Warden* en *Pacific Warlock*. Oplevering resp. mei, augustus, november 2002 en maart 2003.

Mammoet roept hulp Smit Tak in

Berging *Kursk* kost Russen 70 miljoen dollar

Mammoet Transport heeft het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Tak gevraagd mee te helpen bij het bergen van de gezonken kernonderzeeër *Kursk*. Smit Tak wil eerst uitgebreid het contract bestuderen dat Mammoet gisteren met de Russische overheid heeft ondertekend, aldus een woordvoerder van Smit Tak.

Rotterdam _ Deelname van de Rotterdamse berger zou pikant zijn omdat onderhandelingen over de berging met het consortium waarin Smit Tak deelnam, juist donderdag stuk liepen. Samen met Heerema en het Amerikaanse Halliburton zou de berger de klus klaren. Maar de combinatie kreeg niet de gewenste financiële garanties en achtte de tijd te kort om veilig te kunnen werken in de woelige Barentsz-zee.

De ervaring heeft Smit Tak geleerd dat de omstandigheden in die zee na oktober te gevaarlijk zijn. „Dan moet je weg zijn,” aldus de woordvoerder. Het bergingsbedrijf weet niet wat Mammoet daarover heeft toegezegd.

De Russische vice-premier Klebanov wilde verder geen details prijs geven over de overeenkomst. „Het is een commercieel geheim,” aldus de minister. De ondertekening, gisteren, van het contract liep uren vertraging op omdat partijen het moeilijk eens konden worden over de details van de overeenkomst. Van Seumeren toonde zich verheugd over het binnenhalen van de grootste opdracht uit de geschiedenis van zijn bedrijf. „Dit is een stunt,” aldus de bestuursvoorzitter.

Lange tijd gold een internationaal consortium onder leiding van de Nederlandse bedrijven Heerema en Smit Internationale als gedoodverfde kandidaat om de vorig jaar augustus gezonken *Kursk* boven water te halen. Pas deze week kwam Mammoet in beeld. Volgens Van Seumeren is de methode die Mammoet wil gebruiken geschikter om de atoomonderzeeër boven water te halen.

De operatie zal waarschijnlijk rond de 70 miljoen dollar gaan kosten. De Russische overheid zal het bedrag in termijnen betalen, aldus een bron binnen het Nederlandse bedrijf. Het is niet duidelijk hoe de Russen de financiering rond krijgen. „Rusland moet ons betalen,” aldus Van Seumeren. „Hoe ze het geld bij elkaar krijgen, is niet onze zaak.”

Van Seumeren Groep is een familiebedrijf dat in 1966 werd opgericht. Vorig jaar nam de onderneming, waarin drie broers de leiding hebben, Mammoet over van Nedlloyd. Het bedrijf heeft een grote vestiging op het terrein van de vroegere scheepswerf Wilton-Fijenoord.

'*Kursk* voor eerste stormen geborgen'

Mammoet wil atoomonderzeeër onder water in tweeën zagen

De gezonken Russische atoomonderzeeër *Kursk* zal in september - nog voor de eerste stormen in de Barentszee - boven water zijn getild. Volgens de Russische vice-premier Ilja Klebanov begint Mammoet in juni al aan het karwei dat overigens niet van gevaar ontbloomt is.

Moskou _ Mammoet is deze week in Nederland al begonnen met de voorbereidingen van de klus. In Schiedam wordt momenteel gewerkt aan de aanpassing van een drijfbak die de onderzeeër met vierentwintig kabels omhoog moet trekken.

Volgens Mammoet is de keuze van Moskou op het bedrijf gevallen omdat het materieel en de methoden van Mammoet betrouwbaar zijn. „Wij zijn beter in staat de lading onder controle te houden dan wie ook,” verklaarde Mammoet-directeur J. van Seumeren gisteren op een persconferentie in Moskou na de ondertekeningen van de contracten.

Lang niet alle deskundigen zijn enthousiast over het voornemen de *Kursk* boven water te halen. Tegenstanders hebben gewezen op de hoge kosten van de bergingsoperatie en op het mogelijke risico dat er straling vrijkomt uit de twee kernreactoren die zich aan boord van het schip bevinden. 'Avonturisme', bestempelde voormalig kapitein van de reddingsbrigade van de Baltische vloot, Milodinski, het voornemen.

Mammoet is van plan het zwaarst beschadigde voorste deel van de *Kursk* eraf te zagen, en in de rest van de romp twintig gaten te boren. Door die gaten gaan kabels, en met hydraulische hefapparatuur zal het zware stalen gevaarte dan omhoog worden gehaald. Vervolgens wordt het naar een haven gesleept.

Volgens de Russische vice-president Klebanov moet de gezonken kernonderzeeër worden geborgen om de stoffelijke resten van de bemanning uit het schip te halen en om beter zicht te krijgen op de oorzaak van de ramp. Tijdens een ontmoeting met nabestaanden van de opvarenden heeft president Vladimir Poetin kort na de ramp beloofd dat de lichamen geborgen zouden worden. Later hebben verscheidene nabestaanden gezegd dat ze eigenlijk liever zouden willen dat hun dierbaren een zeemansgraf krijgen.

Over de kosten van de operatie is niets bekendgemaakt. Eerdere schattingen bedroegen ongeveer 190 miljoen gulden.

De atoomonderzeeër *Kursk* verging op 12 augustus vorig jaar na een ontploffing in de Barentsz-zee. Alle 118 bemanningsleden kwamen bij de ramp - op 108 meter diepte - om het leven.

'Kogel of standbeeld' voor bergers

Moskou _ De koeriers leggen bijna een marathon af tussen de twee vergaderruimtes in het kolossale overheidsgebouw in het hartje van Moskou. In de ene kamer zit de Russische delegatie met als kopstukken vice-premier Ilja Klebanov, admiraal Michail Barskov en Igor Spasski, het hoofd van het ingenieursbureau Roebin. In de andere ruimte zitten de Utrechtse broers Van Seumeren met hun advocaten en financiële specialisten.

„Je wilt niet weten hoe dat hier allemaal gaat,” verzucht Frans van Seumeren van Mammoet Transport als weer een stapel wijzigingen naar zijn kamer wordt gebracht.

Van Seumeren weet dat hij op het punt staat de grootste opdracht uit de geschiedenis van zijn bedrijf binnen te halen: de berging van de atoomonderzeeboot *Kursk*. De laatste details van de overeenkomst met de Russische Federatie vergen echter veel meer tijd dan gedacht. „Steeds komen ze weer met iets nieuws,” zegt Van Seumeren. De persconferentie is al tot drie keer toe uitgesteld. In een ruimte elders in het gebouw wachten tientallen cameraploegen en journalisten al uren op het definitieve nieuws dat Mammoet verrassend de prestigieuze opdracht heeft weggekaapt voor de neus van het internationale consortium, de gedoodverfde kandidaat voor de opdracht. De gerenommeerde bedrijven Smit International, Heerema en Halliburton hadden zich daarin verenigd. „Het is een stunt,” verheugt Van Seumeren zich al op de ondertekening van het contract.

De op mysterieuze wijze gezonken atoomonderzeeboot *Kursk* is vanaf het begin omgeven door geheimen, maar op deze vrijdag gaat er weer iets mis in de Russische regie. Het blijkt mogelijk zo de onderhandelingsruimte binnen te lopen zonder dat iemand het merkt. Het eindeloze geschuif met papieren tussen de Russische en Nederlandse kamer is op de voet te volgen. Een medewerker van huisbankier ABN AMRO („Dit doe je niet iedere dag”) zit over de contracten gebogen, Van Seumeren neemt de laatste wijziging door met zijn assistent („Luister!”) en een Nederlandse diplomaat zit zich voortdurend te verbazen. „Ik vind dit prachtig. Wat een lef hebben die jongens.”

Jan van Seumeren bemoeit zich maar matig met het gesteggel over het definitieve contract. „Ik houd me niet bezig met de financiën. Daar is Frans voor.” De reputatie van het bedrijf Mammoet ligt echter voor een groot deel in handen van Jan. Hij heeft het technische plan bedacht om de *Kursk* uit de Barentsz-zee te halen. „Heel de wereld kijkt mee,” weet Van Seumeren. En als iets mis gaat, zal de kritiek immens zijn. Lachend: „De Russen hebben me al verteld: 'Of je krijgt een kogel of een standbeeld.'” Hij weet dat de tijd dringt, want eind september moet de *Kursk* uit het water zijn. „We zullen dag en nacht moeten werken, maar dat ding komt naar boven.”

Smit works on world's longest suspension bridge

Smit Maritime Contractors have installed the first pier head for the world's longest cable-stayed bridge on May 12th. Kinopraxia Gefyra, the French and Greek consortium building and operating the Rion-Antirion Bridge, awarded Smit the management contract for the towout and installation of the four pier



heads last year.

The bridge - 2.250 metres in length and with a five-span suspended deck - will connect the south west and north west of Greece when it opens in 2004. It will relieve the region's busy ferry services and reduce transit time from 45 minutes to five minutes. Over 10,000 cars are expected to use the new bridge daily.

The bridge is designed to withstand collision damage from a large vessel, wind speeds of up to 250 km per hour and an earthquake registering

Richter Scale 7. The construction process is challenging as the water depth at location is 65 metres and the seabed conditions are difficult. Furthermore, the area is renowned for seismic activity/tectonic movement.

The bridge's four pylons each consist of four concrete legs embedded into a pier head. The pier heads each measure 90 metres in diameter, with a height of 9 metres. Believed to be the largest base foundations constructed for a bridge, they are being fabricated in a drydock at Antirion, Greece.

The drydock, purpose-built for this task, is 200m long, 100m wide and 14m high. The drydock has two levels and its design enables two piers to be constructed simultaneously.

The majority of the drydock work is performed on the upper level. The unit is then transferred to the lower level for completion of the remaining works before being floated out to the wetdock. Each 70,000 tonnes pier base will be towed one mile to the wetdock for the final construction phase. In the wetdock, some 30,000 tonnes of concrete will be added to each pier unit.

Four anchorhandlers – *Havila Champion*, *Esvagt Gamma*, *Golfo de Bengala* and *Toisa Gryphon* – will tow the pier bases from the wetdock to the nearby installation site. On arrival at the installation area, the vessels will connect up to pre-laid moorings (for increased stability) and lower each pier head into position by means of winches.

The first pier head (M3) was towed to the wetdock during September of last year. The installation of M3 commenced on May 12 and was completed within 24 hours. On May 14, following the installation of M3, the second base (M4) was towed from the drydock to the wetdock. The M4 will be installed during November. The other two pier heads – M1 and M2 - will be positioned at the bridge site during May and November 2002.”

Mammoet had Smit niet nodig voor berging

Rotterdam - Het uitblijven van financiële garanties is het consortium, dat bijna een jaar lang met de Russische autoriteiten heeft onderhandeld over de berging van de onderzeeër *Kursk*, funest geworden. Directeur F. van Seumeren van Mammoet had het zó voor elkaar. Hij heeft zelfs de hulp van de internationale Kursk-stichting niet nodig. Begin september takelt Van Seumeren de atoomonderzeeër van de bodem van de Barentsz-Zee.

Mammoet uit De Meern doet dat wel samen met het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Tak. Van Seumeren begrijpt dat enigszins vreemd klinkt, want de Rotterdammers waren, samen met hun consortiumpartners Heerema en Halliburton, toch dé aangewezen partij om de *Kursk* te bergen. Dat de Russen begin vorige week het consortium bedankte voor alle moeite en drie dagen later hun handtekening zetten onder een contract met Mammoet is nog tot daar aan toe. Maar, dat Mammoet vervolgens met Smit Tak in zee gaat, is best een beetje merkwaardig geeft Van Seumeren toe. Hij was ook helemaal niet van plan om met Smit zaken te doen. Van Seumeren had, en heeft, contacten met een andere 'natte' specialist. Hij is specialist op het gebied van takelen en, sinds de overname vorig jaar van Mammoet, ook op het gebied van zwaar-transport, maar heeft nog nooit een schip geborgen. Een maritieme partner voor het bergen van de *Kursk* was een voorwaarde om de klus te klaren. Mammoet en Smit kennen elkaar. Enkele jaren geleden nog hebben ze nauw samengewerkt bij de bouw van de Størebelt-brug in Denemarken.

Bij Smit in Rotterdam waren ze begin vorige week niet erg vrolijk toen vanuit Moskou werd gemeld dat het contract aan een andere partij was gegund. Maar toen snel duidelijk werd dat Mammoet de nieuwe partner van de Russen was, werd de teleurstelling overboord gezet.

Van Seumeren was niet moeilijk te overtuigen dat de Rotterdammers moesten meedoen, wist Smit's directievoorzitter N. W. G. Buis gisteren te melden. „Wij hadden gewoon een strontgoed verhaal. Ze

konden niet om ons heen." Beide bedrijven hebben voor deze klus een joint-venture opgericht, Mammoet-Smit, waarin beide een even groot belang hebben. Bij Smit is de afgelopen dagen onder hoogspanning gewerkt om de plannen van Mammoet te bestuderen en te vergelijken met de in de afgelopen maanden opgedane ervaring. 'Eigenlijk een heel mooi plan', luidde bij Smit de conclusie. Eenvoudiger vooral, in vergelijking met de eigen plannen, en beter te controleren. Mammoet gaat om de *Kursk* te lichten twintig tot vierentwintig speciale vijzels installeren op de ponton *Giant* van Smit Tak. Nadat de zwaar beschadigde voorzijde van de *Kursk* is afgezaagd worden in het resterende deel van de romp gaten geboord waarin pluggen voor het vastmaken van de hijskabels worden bevestigd. De vijzels worden met één computer bestuurd en maken het mogelijk om, ongeacht de zeegang, het wrak van de onderzeeër spanningsloos op te hijsen.

Groot voordeel van deze methode is dat alle benodigde materieel klaar ligt. Voor de aanpak door het 'oude' consortium moest 's werelds grootste kraanschip *Thialf* worden aangepast. Ook moest er een speciaal hijsframe worden gebouwd.

De Mammoet-methode is beproefd. Voor de zekerheid wordt deze zomer nog in een laboratorium in St. Petersburg het lichten van de *Kursk* gesimuleerd. Mammoet-directeur Van Seumeren heeft met de Russische autoriteiten een vooruitbetaling van zestien miljoen dollar, ongeveer veertig miljoen gulden, afgesproken. De hele operatie is in fases opgedeeld. Elke fase moet vooruit worden betaald. Over het totaalbedrag wil Van Seumeren geen mededeling doen. Eerdere schattingen van de bergingsoperatie bedroegen een kleine tweehonderd miljoen gulden.

De gezamenlijke voorbereidingen zijn al aan de gang. Binnenkort wordt in de Russische marinehaven Moermansk een kantoortje geopend. In Schiedam wordt de komende weken de werkponon *Giant* gereed gemaakt. Eind augustus, begin september wordt op de Barentsz-Zee met de daadwerkelijke operatie begonnen. Het is de bedoeling dat de *Kursk* in de laatste helft van september wordt gelicht.

Smit Tak unloads levoli Sun

SALVAGE company Smit Tak has finished removing the 4,000 tonnes of styrene from *levoli Sun*, the chemical tanker which sank in the English Channel last October 31. The other chemicals and diesel oil aboard the vessel have already been released into the sea in controlled conditions. The company is now preparing to complete its contract with the Standard P&I Club by removing the 180 tonnes of bunker oil remaining aboard the wreck. The company completed removal of the styrene on Tuesday. Its multipurpose offshore installation vessel, *Smit Pioneer*, was en route yesterday for Lyme Bay, where she was due to tranship the chemical on to the shuttle tanker *Angela* for transportation to Rotterdam. The *Smit Pioneer* was due to return to the *levoli Sun* immediately afterwards to begin removing the bunker oil, which is contained in six separate tanks.

A total 3,012 cu m of styrene was recovered out of a total 4,492 cu m originally aboard the vessel before she sank. Part of her cargo was known to have been lost in the course of the shipwreck, although the French Ministry of Transport said yesterday that it was possible that some styrene remained trapped at the top of her tanks or in her double hull. Smit Tak carried out the styrene recovery operation using its diverless pollutant recovery system, Polrec, for only the second time in operational conditions. The operation required two hot-tap penetrations of each of the 10 tanks containing the styrene — one at the top and one at the bottom. The lower base plate, fitted to the bottom hole, allowed water into the tank while the styrene was being pumped out through the top hole. The styrene was pumped to the surface into the tanks of a reception barge positioned on the deck of the *Smit Pioneer*.

Smit Tak commercial manager, Kees van Essen, said "strong tides and currents" made the operation extremely difficult because the use of the ROVs was restricted to very tight windows. The *levoli Sun* is lying in 95 m of water, according to Smit Tak, 20 km off Alderney in the Channel Islands and 35 km off the French coast. She went down while under tow after getting into difficulty in stormy conditions while en route from Falmouth in England to Berre in southern France.

Smit completes Bleo Holm FPSO lifts

Asian Hercules II, one of the world's largest floating sheerlegs cranes, arrived in the Tyne on April 22 to perform heavy lifts at McNulty Offshore's South Shields yard. Under conversion at McNulty's yard is the Floating, Production, Storage and Offloading (FPSO) vessel *Bleo Holm*. In the first half of 1998, Smit Maritime Contractors installed this Bluewater Engineering FPSO newbuilding in the Ross/Parry Fields (Talisman Energy), some 60 miles off Aberdeen. The FPSO is now undergoing conversion works prior to deployment at a new location, in the Blake Field. Smit Transport & Heavy Lift won the contract to lift three new modules at South Shields, in preparation for the second phase of the *Bleo Holm*'s operational life. *Asian Hercules II*'s scope of work consisted of the hoisting, transport and installation of the 621 tonnes Water Injection Module, the 192 tonnes Gas Compression Module and

the 173 tonnes Produced Water Module. These modules were delivered on the quay, within the sheerlegs' outreach. The big sheerlegs, upon arrival on Sunday April 22, moored at Commissioner's Quay. Preparations were finalised for lifting operations in the A-frame, utilising a lifting frame with a capacity of 1,800 tonnes and dimensions of 18.9 m x 9.7 m.

During the next day, *Asian Hercules II* moved to the McNulty quayside, lifted the Water Injection Module and positioned this unit on the FPSO. Hook load was increased in stages of 50 tonnes. The second and third lifts involved the installation of the Produced Water Module and the Gas Compression Module. The last lift was a complex operation - the Gas Compression Module consists of two pallets and required an eight-point lift provided by the special frame. Great precision was required throughout the series of lifts, with free space down to as little as 18 cm during the operations. *Asian Hercules II* completed the programme on April 25 and prepared for the return to her home port of Rotterdam.

FPSO lifts are a major market for Smit's sheerlegs fleet. Smit is no stranger to McNulty's yard. During 1998, for example, the sheerlegs *Taklift 7* called at the South Shields yard on three occasions to install modules and other units for the Banff FPSO, the FPU *Janice A* and the Pierce Field FPSO.

Immediately prior to the visit to the *Bleo Holm* at South Shields, *Asian Hercules II* performed a major lift at the Huisman Yard in Rotterdam. This involved the installation of a pipelay ramp - weighing in at 1,100 tonnes - on the deepsea pipelayer *CSO Deep Blue*. The ramp was lifted from its supports on the quayside, rotated 90 deg. and installed on the pipelayer. The lift was carried out on April 18.

Forward projects for Smit Transport & Heavy Lift include the installation, in June, of a new pedestrian bridge in Nantes. The bridge, built by construction group Joseph Paris, spans the Loire river. The bridge - which will move with the tide - has been fabricated in three sections. They will be lifted over trees with a height of up to 18 m. Two sections have a length of 49 m and a weight of 135 tonnes each. The 56 m long centre section has a weight of 155 tonnes. Rigged with a 20 m flyjib, the sheerlegs *Taklift 3* (400 tonnes lift capacity) has been earmarked for this assignment.

CASUALTY REPORTING

SAFMARINE NARMADA (Cyprus)

London, May 24 — Following received from Tsavlis Salvage, dated today: M container vessel *Safmarine Narmada* is currently drifting off Mogadiscio. M anchor handling tug *Mahamuwara* (ex *Smit-Lloyd 114*) is proceeding from Colombo, ETA May 28. (See issue of May 22.)

SMIT BERMUDA (St.Vincent&Grenadines)

London, May 24 — Following received from the operators of m tanker *Shinoussa* (27,703 gt, built 1990), dated Piraeus today: During unberthing manoeuvres at Freeport, Bahamas, *Shinoussa* was contacted by m tug *Smit Bermuda* (354 gt, built 1986) at 1406, yesterday. As a result *Shinoussa* sustained two fractures in way of her bunker tank. One fracture is 120 cms above the waterline and one metre below the level of the fuel oil and as a result there was a loss of approximately 50 cubic metres of bunkers. Vessel remains in port under investigation.

Voor de liefhebbers:

De *SmitWijs London* komt 31 mei in Invergordon aan en komt daarna naar Rotterdam, mogelijke ETA 1 juni.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 13
dd. 22 juni 2001

Koop- en verkoop, nieuwbouw, etc.

De *Smit Sitra* is op 24 maart jl. verkocht aan ASME Marine Pte. Ltd.

Het bergingsvaartuig *Salvage Chief* van de URS is onlangs verbouwd en heet nu *Union Beaver*.

De *Finland* en *Schotland* zijn door URS Nederland overgedragen aan Smit Union Salvage B.V. (van den Akker)

Bij Esprit Engineering, Batam is een ponton in aanbouw voor Smit Internationale Singapore. De ponton wordt in september 2001 opgeleverd en krijgt de naam *Smit Anambas*.

De voormalige *Smit Malacca* is in India gesloopt.

De vloot van Falmouth Towage heeft wijziging ondergaan Uit de Sloveense havenstad Koper zijn twee sleepboten aangekocht ter vervanging van ouder materiaal. De *Komet* en *Kiklop* (voorheen van Hapag-Lloyd) zijn op 23 mei in Falmouth aangekomen en worden vernoemd resp. *Ancava* en *Percuil*. Nordane Shipping heeft de *Stevns Bugser* (ex Maria Isabel I) en *Stevns* verkocht aan Svitzer. De nieuwe namen zijn resp. *Egil* en *Mimer*.

Bugsier heeft de *Bugsier 9* op 17 mei verkocht naar Pacal S in Pasages, Spanje.

Nieuwbouw voor Wijsmuller voor werkzaamheden in IJmuiden/Amsterdam is nog niet bevestigd.

De *ADC Prince* (ex Boa Prince) en *ADC Carrier* (ex Boa Carrier) zijn na onenigheid met de charteraar in Angola aldaar vertrokken naar de Noordzee. De *Boa Carrier* is onderdak bij Norsk Hydro voor een paar weken en de *Boa Prince* was enkele weken terug in de Offshore Put in de 8^e Petroleumhaven. Van de laatste is het nog steeds onzeker of deze ooit de naam *ADC Prince* heeft gehad.

De nieuwbouw *Toisa Conqueror* (zusje van de *Toisa Crest*) is voor twee jaar gecharterd door Global Marine Cable & Wireless voor kabellegwerkzaamheden 'wereldwijd'.

De Australische AHTS *Lady Elaine* van IOS is naar de Noordzee gedirigeerd. Operator is Farstad.

Naar verluidt wordt de *Lady Elaine* ingezet voor het kustwachtcontract in de plaats van de naar China verkochte *Far Minara*.

Seatruck Holdings AS is voor een bedrag van § 61.8 m. overgenomen door Gulf Offshore. Medio juni waren er nog geen wijzigingen aangebracht aan de schepen (o.a. *Safe Truck*, *Stream Truck* en *Stout Truck*)

De Dailan Shipyard in China heeft de *Boa Queen* en *Boa King* (beiden 17.500 bhp.) in mei opgeleverd.

Keppel Smit Towage heeft twee tractorsleepboten besteld met een paaltrek van 47 ton voor oplevering eind 2001. Werf Keppel Singmarine Dockyard. Er is een optie op nog twee sleepboten.

Een joint-venture tussen Eidesvik en Mokster Shipping heeft een contract van 5 jaar bij Statoil verworven waarvoor twee PSV's van het type VS404 worden gebouwd met een deadweight van 4.000 ton en een dekoppervlakte van 1.000 m². (!)

Atlantic Towing heeft twee AHTS type UT722 besteld bij Halifax Shipyard. Het eerste schip moet in december 2002 opgeleverd worden.

Onbekende investeerders hebben de *Champion* (ex Gargano), *Navigator* (ex Dea Supplier), *Searcher* (ex Smit-Lloyd 119) en *Achiever* (ex Smit-Lloyd 115) aangekocht. De schepen komen in management bij Specialist Marine Services. De nieuwe namen worden resp. *Masterman*, *Marksman*, *Motorman* en *Merchantman*.

Het diving support schip *Bergen Viking* is door de bank verkocht aan Caldive en heet nu *Mystik Viking*. Augusta Offshore heeft de *Asso Sette* (ex *TS-41 Rough*) verkocht aan Vigiena en de *Asso Dodici* (ex *Anne Viking*) aan Zakher Marine.

Een aantal opgelegde stand-by schepen zijn verkocht; in Leith liggen de *Veesea Hawk*, *Veesea Merlin*, *Veesea Eagle* en *St. Kitts*, zijn door Boston Putford Seacor aangekocht. De eerste drie zullen worden gesloopt, terwijl de laatste wordt verbouwd voor andere werkzaamheden dan de olie-industrie. De in Lowestoft opgelegde schepen (*Britannia Chieftain*, *Britannia Venturer*, *Veesea Zircon* en *Tempest*) worden binnenkort ook verkocht. Gelet op de staat van onderhoud is sloop niet onwaarschijnlijk.

Bohlen & Doyen Submarine & Pipe GmbH. heeft een kabellegger besteld bij de werf Viktor Lenac in Rijeka. Oplevering eind 2001. Type VS4101 CLV. Het schip is ontworpen om in ondiep water te werken.

Op dit moment zijn op diverse scheepswerven 32 PSV's en 43 AHTS in aanbouw. (excl. de US Golf markt)

Bij Itrec Huisman in de Wiltonhaven in Schiedam wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de afbouw van de *CSO Deep Blue*. De *CSO Deep Blue* is een pijpenlegger en is de grootste investering voor Coflex Stena Offshore. Deze pijpenlegger kan olie- en gasleidingen op de zeebodem leggen op drie manieren:

1. rigid pijpleiding wordt in havens op de bovendekse reëls opgespoeld om daarna via de toren naar de zeebodem afgerold te worden.
2. flexibele pijpleiding wordt vanuit twee grote onderdekse carroussels gelegd.
3. grotere pijpdiameters (> 16 inch) worden in secties van 48 meter aan elkaar gelast en door middel van de J-lay loader neergelaten op de zeebodem.

De *CSO Deep Blue* kan pijpleidingen leggen tot op een diepte van 2.500 meter met een maximale snelheid van 33 meter per minuut. Huisman-Itrec heeft de complete pijpleginstallatie inclusief de besturing en aandrijving in eigen beheer ontworpen en gemaakt in een tijdsbestek van minder dan 20 maanden.

Overname Wijsmuller Groep door AP Møller/ A/S Em. Z. Svitzer

Wijsmuller Groep Holding B.V. uit IJmuiden, één van de wereldleiders op het gebied van haven- en terminalsleepdiensten en berging, kondigt aan dat overeenstemming is bereikt over de verkoop van 100% van de aandelen van de Wijsmuller Groep aan A/S Em. Z. Svitzer, een dochtermaatschappij van de AP Møller Groep (Maersk) die gevestigd is in Kopenhagen, Denemarken.

De overname is onder voorbehoud van een beperkte due diligence, inspectie van de vloot en goedkeuring door de relevante autoriteiten. Er wordt naar gestreefd de overname begin juli 2001 te voltooien.

De Wijsmuller Groep heeft een vloot van 150 sleepboten in 21 landen en meer dan 1000 werknemers. In 2000 rapporteerde Wijsmuller een omzet van NLG 261,9 Mio met een netto winst van NLG 22,3 Mio voor afschrijving van goodwill.

De Directie van Wijsmuller is van mening dat de combinatie van de wereldwijde activiteiten van Wijsmuller en de kracht van de Svitzer/AP Møller Groep een uniek platform creëert voor wereldwijde groei in de maritieme sector. Beide bedrijven zijn uitstekend gepositioneerd om de cliënten wereldwijd maritieme diensten aan te bieden, terwijl deze overname voor de werknemers van Wijsmuller veel kansen zal bieden.

Svitzer heeft een vloot van 72 schepen, 620 werknemers in dienst en is actief op de volgende gebieden: sleepvaart en berging in Denemarken en Zweden, zeegaand bulk transport in Noord-Europa; safety-standby en seismic survey schepen op de Noordzee.

Binnen de Svitzer/AP Møller Groep zal Wijsmuller het centrum blijven voor verdere ontwikkeling van internationale sleep- en bergingsactiviteiten.

De overname zal geen negatieve gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij Wijsmuller. De ondernemingsraden voor de Nederlandse werkmaatschappijen hebben positief geadviseerd.

Credit Suisse First Boston was de adviseur van de Wijsmuller Groep B.V. in deze transactie.

Tug firms cautious on deregulation

ITALIAN towage operators welcome deregulation but warn that it must not result in over-capacity in the sector. The comments came from Italian tug owners' association spokesman Gianni Andrea de Domenico of Rimorchiatori Napoletani in response to EC moves to open up the sector across Europe. "We certainly favour a public service, performed by private operators and open to free competition, but with the guarantee that top safety conditions are fully applied. However we are wary of duplication of services," De Domenico said. "The principle is not applicable in the whole of Europe," he continued. "The Italian market is peculiar in that the towage service is legally defined as strategic, and therefore not governed by market conditions alone. Tug services are in some cases mandatory to safeguard the public interest." The association said that without an assurance of no 'wild' competition, Italian operators could not provide their service at the present tariffs.

Laatste olie uit levoli Sun oehaald

Het wrak van de laatste resten



ag ontdaan van edeeld.

Nadat het Nederlandse bergingsbedrijf Smit Tak ruim een week geleden de lading styreen had geborgen, restte alleen nog 180 ton stookolie. De berging daarvan is nu afgerond. Dat was een moeilijke klus wegens de sterke stroming en de beschadigingen aan de romp van het schip. *Smit Pioneer* heeft een allerlaatste onderwaterinspectie van de romp uitgevoerd om er zeker van te zijn dat er niets meer uit het schip lekt, deelden de Franse scheepvaartautoriteiten mee. De wrakstukken van de *levoli Sun* blijven op de zeebodem liggen, zo'n zeventig meter diep. De Franse autoriteiten zullen het wrak in de gaten blijven houden. In totaal haalde Smit Tak 3000 ton styreen uit de tanker. Dat zou betekenen dat er ruim 1000 ton van de lading in zee is terechtgekomen. Styreen is een grondstof voor plastic. De lading was van Shell. Smit Tak werkte bij de berging samen met het Noorse bedrijf Mohn. Het bergingsbedrijf uit Rotterdam wil niet kwijt hoeveel geld er met de opdracht is gemoeid

SMIT OCTO MARINE WINS LONG-TERM TERMINAL CONTRACT IN LITHUANIA

Smit International company Smit Octo Marine has been awarded a five-year marine maintenance and operations contract for a Single Point Mooring (SPM) located at Butinge, some 20 km off Klaipeda, Lithuania. The contract, awarded by SPM owner Mazeikiu Nafta, commences this month. This is Smit's second contract involving Butinge - one of the main export terminals for Russian crude in the Baltic Sea. During 1998, sister company Smit Maritime Contractors installed a pipeline end manifold, followed by the SPM itself.

Phil Johnson has been appointed Smit Octo Marine Offshore Maintenance Manager and will oversee the contract. He will head a 20-strong team of Smit and local personnel. Two vessels – the dual purpose maintenance support vessel (MSV)/tug *Smit Sulawesi* and the line runner *Tak 3* - will service the contract.



The 70 tonnes bollard pull MSV has a full equipment spread including a crane with three tonnes lift capacity at 16 m outreach, towing and maintenance equipment and work boats. As the contract involves underwater inspection and emergency response, a full dive spread and offshore firefighting equipment will also be carried. *Smit Sulawesi* will be based offshore and the line runner - provided through a joint venture with local company Towage and Marine Assistance - will be based at Klaipeda.

In 1998, the Lithuanian government selected US pipeline group Williams as a strategic investment

partner. Williams has a 33 per cent stake in Mazeikiu Nafta and manages assets including the Mazeikiu Nafta refinery, the Naftiotikis pipeline and the Butinge SPM.

The Butinge SPM began operations in 1999. This year, over seven million tonnes of crude will be refined and six million tonnes exported through Butinge terminal.

Smit Octo Marine's Mike Young says: "This is a breakthrough contract for Smit Octo. It is our first terminal contract in the Baltic and will strengthen Smit International's profile in the offshore terminal sector – a rapidly developing market."

He adds: "Demand is increasing for turnkey, highly developed offshore loading solutions. Smit has developed a dedicated marine package for offshore terminals combining the resources of Smit Octo Marine, the offshore installation and contracting group Smit Maritime Contracting and Smit Land & Marine Engineering. This enables us to offer complex turnkey solutions extending beyond towout, anchor spread and maintenance services. Contracts increasingly require specialist disciplines spanning the construction and operation of installations such as SPMs, FSOs and FPSOs."

Repair dock sinks off Helgoland

A 77 m long floating dock being towed by the Danish tug *Sveasund* from Denmark to the UK, sank on June 1 about nine n-miles off the island of Helgoland. The dock reportedly took on water at one end before sinking. German Bight traffic control told Fairplay yesterday that it was now lying in 30 m of water with about five m still above the waterline. The German emergency towing vessel *Oceanic* and pollution fighting vessel *Neuwerk* were in position guarding the casualty. The dock is to be salvaged on behalf of its owners.

Russen betalen berging van Kursk deels vooruit

Mammoet - onderdeel van de Van Seumeren Group - heeft van Rusland de eerste vooruitbetaling ontvangen voor de berging van de gezonken atoomonderzeeër *Kursk*.

In juni wordt in Rotterdam begonnen met het gereed maken van het ponton Giant voor het hijswerk. Gelijktijdig starten de noodzakelijke voorbereidende werkzaamheden onder water aan de *Kursk*. Het beschadigde voorschip wordt losgezaagd en in de romp van het te lichten deel van de onderzeeër worden bevestigingspunten aangebracht.

Onder de voorbereidingen is ook een laboratoriumsimulatie waarbij stap voor stap de juistheid van de berekeningen in de praktijk wordt getest.

Mammoet heeft met Smit Internationale een joint-venture opgericht waarin de uitgebreide ervaring van Mammoet in complexe hijs- en transportprojecten is gecombineerd met de maritieme expertise van Smit.

(Voor de berging wordt de ponton *Giant 4* verbouwd. Hans van der Ster gaat de werkzaamheden begeleiden. Hans; de hele wereld kijkt naar je! Ook Piet Sinke wordt namens Smit betrokken bij de bergingswerkzaamheden)

Salvors refloat grounded bulker

The grounded bulker *Lowlands Beilun*, stuck off Johor Shoal in Singapore was finally floated at the fifth attempt yesterday by salvors Smit International and Semco Salvage. Singapore's Maritime and Port Authority (MPA) said today that the salvors deployed six tugs and two anti-pollution craft with oil booms. The 170,000 DWT vessel ran aground on May 25 and had refused to budge. The fifth attempt was made after discharging 10,000 tonnes of its cargo of iron ore to lighten the ship. The Singapore-flagged ship is "safely anchored" at Changi special purposes anchorage. It is in stable condition and there is no report of any oil spill, MPA said. However, the MPA's patrol craft will continue to monitor the vessel, which has two breached tanks, for sightings of oil and the authority is investigating the mishap. Vessel traffic within Singapore port is unaffected, MPA said.

Trico koopt twee bevoorraders

Trico Marine Services heeft twee bevoorraders, type UT 745, gekocht voor een bedrag van ca. \$ 42 m. De schepen zijn in aanbouw en worden in april en augustus 2002 opgeleverd. Nog niet bekend is wie de schepen oorspronkelijk besteld heeft. (Gelet op de opleverdata zou het heel goed Island Offshore kunnen zijn).

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 14
dd. 6 juli 2001

Bedroefd en met verslagenheid hebben wij kennis genomen van het onverwacht overlijden van onze maritieme vriend en bestuurslid

JAAP HEIJLIGER

We zullen Jaap in onze herinnering houden als een markant persoon van grote kennis en kunde, die altijd bereid was om zich in te zetten voor maritieme zaken.

Zijn enthousiasme en inspiratie zal ons altijd bijblijven.

We wensen Riek, Michiel, Femke en verdere familie veel sterkte toe.

Vlissingen, 5 juli 2001

Stichting Stoom-zeesleepboot "Ebro"
Vereniging van belangstellenden voor de Sleepvaart "Lekko"
World Ship Society-Zeeland Branch

Sleepboot 'Zeeland' gedoopt

De Unie van Redding en Sleepdienst (URS) in Nederland heeft 21 juni in Terneuzen een nieuwe sleepboot gedoopt, met de naam *Zeeland*. De boot die gebouwd is in 1983 is overgenomen van de URS in België en had als thuisbasis Antwerpen. Het is de zevende sleepboot van het bedrijf die onder Nederlandse vlag gaat varen. Het is niet de eerste sleepboot die de naam *Zeeland* krijgt. Directeur-generaal W. de Schepper van URS: "In het verleden zijn al drie boten geweest die de naam *Zeeland* hadden. Deze sleepboot is echter een stuk krachtiger. De trekkracht is groter dan zijn vorige twee naamgenoten. Bovendien heeft deze boot een brandblusapparaat aan boord met een zeer grote capaciteit."

De *Union Diamond* is 24 juni aangekomen in Antwerpen en heeft een weeklater deelgenomen aan de Havendagen in Terneuzen.

Sleepboot / jacht te water gezet

Bij Shipyard K. Damen BV te Hardinxveld-Giessendam is op woensdag 20 juni jl. een sleepboot/jacht met succes te water gezet. De tewaterlating is uitgevoerd door middel van de drijvende bok *Taklift 1*. Het sleepbootjacht heeft een lengte van 33,50 meter, een breedte van 9,60 meter, een holte van 5,60 meter en een diepgang van 3,60 meter. Het gewicht van de sleepboot, bij de tewaterlating, bedraagt 430 ton.

Hoewel bij Shipyard K. Damen in de afgelopen jaren reeds tientallen sleepboten zijn gebouwd is deze sleepboot uniek in haar soort. Het schip heeft een luxe interieur en zal dan ook niet gaan functioneren als werkschip maar meer als jacht. De betimmering, de inrichting en het schilderwerk zijn dan ook van een hoge kwaliteit.

Teakhouten dek

Het schip is voorzien van twee stuks Caterpillar hoofdmotoren van elk 750 kW, twee vaste schroeven met een diameter van 1800 mm, een boegschroef en een Blohm & Voss stabilisatiesysteem. Dit laatste systeem, bestaande uit twee intrekbare vinnen, zorgt voor het meest optimale zeegangsgedrag.

De sleepboot is voorzien van twee stuks zeer luxe betimmerde en ingerichte verblijven. De grote salon is erop gebaseerd dat er een groot aantal daggasten aan boord kunnen verblijven. Uiteraard is er een teakhouten dek aangebracht. Verder zijn er uitgebreide navigatie middelen aanwezig voor het

mogelijk maken van reizen van onbeperkte omvang. Op het boot dek zijn twee waterjet speedboten geplaatst die elk met een eigen davit overboord gezet kunnen worden.

Verder zijn de nodige accommodatie ruimten voor de bemanning aangebracht waaronder eigen sanitaire voorzieningen, een eigen messroom en een eigen kombuis.

Vanwege de robuuste uitstraling van een sleepboot alsmede de veiligheidsaspecten van toepassing op een sleepboot, heeft de eigenaar gekozen voor deze unieke combinatie. Dit type schip heeft zich reeds bewezen doordat Shipyard K. Damen een eigen, bestaand ontwerp heeft gebruikt van een sleepboot die enkele jaren geleden is gebouwd en nog steeds aan de gestelde verwachting voldoet. Het is de bedoeling dat de sleepboot eind juli zal vertrekken naar haar thuishaven in het Midden Oosten.

Orderportefeuille

De orderportefeuille van Shipyard K. Damen BV is goed gevuld. In september zal een sleepboot bestemd voor Bangladesh worden opgeleverd. Medio 2002 zal een zestal sleepboten worden overgedragen aan een klant in Afrika. Bovendien is onlangs de opdracht verkregen voor twee sleepboten voor een klant in het Midden-Oosten.

De herstructurering van de scheepswerf, welke samenvalt met de dijkverzwaring werkzaamheden, is nagenoeg afgerond en eind september zal er een open dag worden georganiseerd waarbij een ieder kennis kan nemen van de veranderingen op en om de scheepswerf

Websites

www.maritimetoday.com is een aardige voor liefhebbers van nieuws uit de USA en voor geïnteresseerden in offshore is www.marexmarine.co.uk zeer de moeite waard. www.platou.com geeft informatie over de Noordzee spotmarkt. Voor degenen die de berging van de *Koersk* willen volgen is www.kursksalvage.com misschien interessant.

Nieuwbouw Smit

Voor Smit Octo Marine hebben bij Scheepswerf Damen maandag jl. drie bootjes proefgevaren; nl. de *Dunga 1*, een Stan Tug 1405, de *Taman 1* en *Temryuk1*, beiden Pushy Cat 1204. Bij De Damenwerf in China wordt nog een Stan Tug 1605 gebouwd.

Verkoop

Vanuit Engeland komt het gerucht dat de *Stirling Iona* naar District Offshore verkocht zou zijn. Is nog niet bevestigd.

De standby schepen die al geruime tijd in Lowestoft lagen, o.a. de *Britannia Chieftain*, *Britannia Venturer*, *Zircon* en *Tempest* zijn voor een verkoopdocking naar Hull vertrokken. De *Tempest* is verkocht naar kopers te Cyprus.

Nomis heeft de *Terra Nova Sea* gekocht van Secunda Marine en herdoopt in *Dea Trader*. Ex *Normand Trader '79*, *Offshore Trader '84*, *Acadian Tempest '86*, *Terra Nova Sea '87*, *Emerald Sand '89*, *Terra Nova Sea '91*.

Atlantic Hawk

Deze Canadese UT 722 anchorhandler is zondag 24 juni op de Noordzee verschenen. Arriveerde in Peterhead om het booreiland *Galaxy I* op te halen. Twee Kooren Rotor-sleepboten zouden assistentie hebben verleend. Naar verluid blijft de *Atlantic Hawk* op de Noordzee actief voor Shell UK.

Nieuwbouw bestelling

Sealion Shipping/Toisa heeft bij Appledore Shipbuilding een offshoreschip besteld met een lengte van 83 meter. Geen naam bekend, alleen een project: Global 1000.

Trico Marine heeft twee bevoorraders UT 745 gekocht die in aanbouw zijn. Oplevering april en augustus 2002. De schepen worden gebouwd bij Havyard Leirvik AS. Totale kosten \$ 42 m.

George Craig Group (North Star Shipping) heeft een multifunctionele ROV support schip besteld bij Astilleros Balenciaga S.A in Spanje. Total kosten £ 13 m. Oplevering staat gepland in 2003, maar dat kan ook wel wat later worden, met die Spanjaarden weet je maar nooit (zie Kotug, zie Fairplay, zie URS, zie Østensjø!)

Iugo eindelijk helemaal boven water

Bijna een jaar later dan gepland is woensdag uiteindelijk het maart vorig jaar gezonken vrachtschip *Iugo* geborgen. Rond drie uur kwam het laatste deel van de in drie stukken gezaagde vrachtvaarder boven water.

De *Iugo* zank op 4 maart 2000, ongeveer 33 mijl ten westen van Katwijk. Smit Tak kreeg opdracht het schip te bergen omdat het op een drukke vaarroute naar de Engelse oostkust lag. De bedoeling was dat het schip voor 1 september 2000 geborgen zou zijn. Maar door de aanhoudende noordwestenwind lukte het Smit niet de *Iugo* vorige zomer helemaal naar boven te halen. Wel werd de brandstof en de lading millscale, een product dat afkomstig is van het walsproces bij staal, uit de *Iugo* gehaald. Daarna werd het schip op de bodem van de Noordzee in drie delen gezaagd. Voor- en middenschip werden omhoog gehaald. Het zwaarste achtergedeelte bleef liggen. Om het scheepvaartverkeer te waarschuwen werd de plaats met boeien gemarkeerd.

Dinsdag zou dat laatste deel naar boven komen. Maar door de hoeveelheid water in het wrak lukte dat net niet helemaal. Met een extra ketting kreeg Smit Tak hem woensdag wel uit het water. Op een ponton gaat het achterschip nu naar 's-Gravendeel om daar te worden gesloopt.

De klus heeft 10 miljoen gulden gekost. De kosten zullen door de Nederlandse staat worden verhaald op de eigenaar, gevestigd op St. Vincent en de Grenadines.

Trico Marine eyes Southeast Asia market

Under a joint venture agreement with Chuan Hup Holdings Ltd of Singapore, Trico Marine Services Inc is to jointly acquire, construct and operate platform supply and anchor handling vessels in Southeast Asia and other international markets.

Trico Marine will hold a 49% stake in the new joint venture company, CHH-Trico, with the remaining 51% owned by Chuan Hup. Through the joint venture, Trico will have access to Chuan Hup's client base, which is concentrated around the ASEAN/Southeast Asian region's resource sectors. Chuan Hup will have mutual access to Trico's existing international operations located in the West Coast of Africa, in the Caribbean, Central and South America, and the North Sea. Through CHH-Trico, Chuan Hup and Trico will also coordinate the marketing of each other's vessel fleet in each of their respective market areas.

Chuan Hup currently owns and operates a fleet of 145 vessels, including a number of bulk materials and anchor handling supply vessels, which support the ASEAN/Southeast Asia/Asia-Pacific oil and gas and mining sectors. Trico Marine provides marine support services to the oil and gas industry, primarily in the Gulf of Mexico, the North Sea and Latin America.

Vier Nederlandse duikers betrokken bij berging Koersk

Bij de berging van de Russische atoomonderzeeër *Koersk* zullen ook vier Nederlandse duikers betrokken zijn. Dat zei directeur Hans van Rooij van de bergingsfirma Smit International vrijdagmiddag (22 juni) na afloop van een persconferentie in Moskou. Hij lichtte daar samen met Mammoet-directeur Frans van Seumeren en de Russische vice-admiraal Michail Barsjkov de verschillende fasen toe van de bergingsoperatie in de komende maanden. Ze maakten daarbij onder meer bekend dat de duikers al tien dagen eerder aan hun werk zullen kunnen beginnen dan was gepland, namelijk rond 9 juli. Het



daadwerkelijke optakelen van de *Koersk* zal, als de weersomstandigheden meezitten rond 15 september plaatshebben. **Werkwijze** : Met video-animaties legde Van Seumeren uit hoe de berging in zijn werk zal gaan. Het voorwerk zal vooral door de duikers worden gedaan. Zij moeten eerst de zwaar beschadigde boeg van de kernonderzeeër scheiden van de rest met behulp van een kettingzaag. Vervolgens zullen ze gaten boren in het overgebleven deel van de *Koersk*. Daarin moeten pluggen verschijnen die de onderzeeër via

hefkabels zullen gaan verbinden met een ponton dat boven de *Koersk* moeten komen te drijven. Vanaf dit ponton, genaamd de *Giant 4*, dat momenteel in Amsterdam wordt gebouwd, zal de *Koersk* uiteindelijk omhoog worden gehesen tot net onder de waterspiegel. Vervolgens zal de onderzeeboot naar Moermansk worden gevaren en daar in een droogdok worden afgeleverd. **Aandeel Russen** : Op dat moment zit het werk voor Mammoet en Smit Tak erop. De romp, het gedeelte van de *Koersk*

waarin zich vorig jaar augustus tijdens de ramp de noodlottige explosies hebben voorgedaan, zal dus door de Russen zelf worden geborgen. Ook met de stoffelijke overschotten zullen de Nederlanders niets van doen hebben. Zowel Van Seumeren als Van Rooij toonden zich opmerkelijk optimistisch over de goede afloop van de bergingsactie, ondanks de beperkte tijd die daar feitelijk voor is.

Russian Ships Enroute to Raise Kursk Submarine

Russian ships have left the Arctic port of Severomorsk on their way to begin the effort to raise the nuclear submarine Kursk from the bottom of the Barents Sea.

A rescue vessel, the *Rudnitsky* and an anti-submarine destroyer should reach the salvage site later Thursday. Russian and Norwegian divers are also heading to the area from the Scottish port of Aberdeen.

The operation to salvage the *Kursk* is set to begin next week and conclude in late September. The submarine sank last August after two onboard explosions, killing all 118 men on board.

Bedrijf Zierikzee helpt bij berging Koersk

SeaTec Under watersystems BV uit Zierikzee gaat meewerken aan de berging van de Russische atoomonderzeeër *Koersk*.

De dochtermaatschappij van Noordhoek Diving, een aannemer van onderwaterwerken, zal voor de verankering zorgen die nodig is om de kop van de onderzeeër te kunnen afzagen.

De regie van de berging is gegund aan de Nederlandse takelspecialist Mammoet. Op zijn beurt heeft dit bedrijf de hulp ingeroepen van bergingsbedrijf Smit Tak en nu SeaTec Underwatersystems.

Het Zierikzeese bedrijf, dat onderdeel uitmaakt van de Noordhoek Groep, beschikt immers als enige over een pompsysteem om heipalen in de zeebodem aan te brengen. Dat systeem biedt tal van voordelen boven het gebruikelijke, conventionele heiwerk.

Directeur M. Hardon legt uit dat de apparatuur van SeaTec wordt gebruikt voor de verankering van de kop van de *Koersk*, die Mammoet wil bergen door hem er eerst af te zagen. Hardon is een beetje trots dat zijn bedrijf mee gaat werken aan de veelbesproken bergingsoperatie. Volgende week vertrekt het materiaal naar de Barentsz Zee, waarna twee medewerkers van SeaTec zullen volgen om het systeem te bedienen.

Kijk voor het laatste nieuws op <http://www.kursksalvage.com>

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 15
dd. 21 juli 2001

Nieuwe naam

Volgens Lloyds Index van 26 juni is de *Smit-Lloyd 26* vernoemd en heet nu *Mako*

Veto

Singapore's Maritime and Port Authority (MPA) heeft haar veto uitgesproken over de overname van Juring Marine Services door PSA van SembCorp. Dit ter bescherming van de lokale sleepbootindustrie.

Hiermee wordt voorkomen dat PSA een (bijna) monopolie-positie krijgt in de haven van Singapore.

Aan- en verkoop

Het offshorebedrijf Seaworx uit Den Helder heeft van Western Geco uit de USA drie seismische surveyschepen gekocht. Het zijn de *Western Orient*, *Western Polaris* en *Western Aleutian*. Seaworx wil twee schepen ombouwen. Eén voor werk in de kabellegsector en één tot utility vessel ten behoeve van de offshoresector.

Seamar Shipping uit Den Helder heeft van DSND Søndenfjeldske ASA uit Oslo het multipurpose offshore service vaartuig *Inspector* gekocht.

Onderzoek staatssteun

De Europese Commissie wil een onderzoek instellen naar de steun die Nederland gegeven zou hebben aan Nederlandse sleepers. Dit meldt Lloyd's List. De Commissie komt in actie na klachten van het Duitse bedrijf Bugsier. Zeesleepers zouden ten onrechte mee profiteren van het overheidsbeleid om schepen terug onder de Nederlandse vlag te brengen.

Vliegdekschip vaart rondjes op Zwarte Zee

Al meer dan een jaar vaart het onafgebouwde Oekraïense vliegdekschip *Varyag* rondjes op de Zwarte Zee, gesleept door de *Sandy Cape* van ITC. Macau in China is de bestemming, maar de Turkse autoriteiten weigeren sleepboot en vliegdekschip doorgang te verlenen door de Bosporus richting Middellandse Zee.

"Het zou gaan om nautisch-technische redenen", zegt ITC directeur Joop Timmermans, al weet hij niet wat de autoriteiten daar in dit geval mee bedoelen. "Het vliegdekschip (55.000 ton) zou een gevaar opleveren. De Bosporus is niet het gemakkelijkste vaarwater, maar een volbeladen olietanker van 150.000 ton levert een groter gevaar op en die mag er wel door. Aanleggen zit er niet in. Volgens Timmermans hebben de Chinese opdrachtgevers, die van het schip een drijvende amusementshal willen maken, al verschillende keren toestemming gekregen om de *Varyag* af te meren, maar zijn de Turken daar steeds op teruggekomen. Hij zegt vrij te zijn om het vliegdekschip voor anker te leggen en de *Sandy Cape* terug te halen naar Nederland, omdat de Chinese opdrachtgever de betaling van ruim 22.000 gulden per dag heeft stopgezet. Timmermans zegt al miljoenen gulden schade te hebben geleden.

Toch durft hij de *Varyag* niet aan zijn lot over te laten. "Dat zullen de Turken ons niet in dank afnemen". Hij is bang dat zijn sleepboot in dat geval ook zonder het vliegdekschip in zijn kielzog de Bosporus niet door mag. Op de *Sandy Cape* zitten vijftien bemanningsleden. Zij worden regelmatig afgelost.

Dive ship arrives to help raise Russian submarine

A Norwegian dive support ship arrived at the site of the sinking of the *Kursk* nuclear submarine today, and divers prepared to start an operation to raise the wrecked vessel, news reports said. The *Kursk* sank after an explosion blew its bow apart during a training exercise off northwestern Russia last August, killing all 118 crewmen. Russia plans to raise the submarine in a salvage operation starting this month and lasting through mid-September. The submarine,

which has nuclear reactors and unexploded torpedoes aboard, lies on the sea floor under 356 feet of water.

Divers will examine the hull in the first phase of the operation, the Interfax news agency reported. Afterward, the divers will start clearing away silt beneath the hulking craft.

The Norwegian ship, the *DSND Mayo*, was met at the sea border between Russia and Norway by a Russian navy missile ship, the *Aisberg*, and escorted to the Barents Sea wreck site, the ITAR-Tass news agency said.

The salvage operation will include drilling holes in the submarine's hull, attaching lifting wires and cutting away the vessel's damaged bow so it can be raised separately.

Salvagers then plan to lift the 14,000-ton wreck with cables from a giant barge on the surface and then tow the *Kursk* to the Arctic port of Murmansk.

Russian officials say the submarine's two nuclear reactors are safe and won't jeopardize the salvage operation.

They hope raising the *Kursk* will enable them to learn more about the cause of the explosions and recover the remains of more of the crewmen. Only 12 were recovered during a salvage operation last fall.

Officials said the disaster was triggered by a practice torpedo, but that they remain unsure whether it had been caused by a malfunction -- the theory favored by most outside experts -- or a collision.

Noren bezorgd over berging van Koersk

ROTTERDAM, 14 JULI. In Noorwegen bestaan grote zorgen over de manier waarop het Nederlandse consortium Mammoet-Smit de berging van de gezonken Russische onderzeeboot *Koersk* gaat doen. Diverse Noorse organisaties dringen aan op openheid over de risico's rond het optakelen van de onderzeeboot, die is uitgerust met twee kernreactors en torpedo's.

De Noorse Radiation Protection Authority (NRPA) vreest dat het project nu al met zoveel geld en prestige omgeven is dat de bergers in verleiding zullen komen onverantwoorde risico's te nemen. „Terwijl er geen reden is voor haast omdat de reactors niet beschadigd lijken”, zegt P. Strand. „Het risico bestaat dat de bergers tijdens het hijsen de onderzeeboot weer kwijtraken.” Strand hoopt op „meer begrip van Russische en Nederlandse zijde” voor de zorgen in Noorwegen, dat grenst aan de Barentszee waar de *Koersk* is vergaan.

De Noorse milieuorganisatie Bellona heeft deze week een vragenlijst gestuurd naar het Russische ingenieursbureau Roebin, dat de formele opdrachtgever is van de berging. Roebin heeft in een gisteren verzonden brief de zorgen maar zeer gedeeltelijk weggenomen.

Mammoet-Smit, dat niet wil ingaan op vragen over de risico's van de berging, wil de *Koersk* half september lichten. Daarvoor zullen duikers eerst de kop van de onderzeeboot afsnijden, omdat zich daarin nog voor naar schatting 7 ton TNT aan torpedo's bevindt die kunnen ontploffen.

De NPRA heeft ook zorgen over de metingen van eventuele vrijkomende radio-activiteit. De Russen hebben besloten die metingen in eigen hand te houden, terwijl aan de Noren aanvankelijk beloofd was dit internationaal te gaan doen.

Werk aan de Giant 4

Zondag 15 juli is de *Giant 4* verhaald van steiger 4 naar dok 4 van de scheepswerf Shipdock in Amsterdam. Dok 4 is het grootste dok van de werf waar de *Giant 4* maar net in past voor de verdere ombouw. Voor de werf is dit een unieke dokking. Normaal staan schepen die in dok gaan op een dokbed van zo'n 1.5 meter hoogte. De *Giant 4* echter wordt op een dokbed geplaatst dat naar een hoogte van 4.5 meter is gebracht. Deze hoogte heeft men nodig om de zgn. 'zadels' onder de *Giant 4* aan te brengen. De zadels hebben de vorm van de *Koersk*, welke op haar beurt tegen de zadels wordt aangetrokken, bij het omhoog komen van het zeebed in de Barendts Zee. De zgn. 'leading pipes', welke vanaf het dek naar de bodem van de *Giant 4* lopen, zijn zover klaar dat tijdens de dokking de geleide trompetten, voor de geleiding van de draden en de hijspluggen, worden aangebracht. Tenslotte worden drie secties van 10 x 7 meter uit de bodem van de *Giant 4* gesneden en op de dokvloer gelaten. In deze opengevallen ruimte zal de commandotoren van de *Koersk* passen. De ombouw van de *Giant 4* ligt op schema en men hoopt dat zij 17 augustus weer uit dok kan met alle voorzieningen, waarna zij zal worden verslept naar het Hoge Noorden.

Duikteam aangekomen bij gezonken onderzeeër Koersk

MOSKOU - Het internationale duikteam dat



(AFP PHOTO)

plek

het
lter-



gaat helpen bij de berging van de Koersk, is zondag aangekomen op de plek waar de Russische atoomonderzeeër is gezonken. Dat meldt het Russische persbureau Tass.

Het transportschip Mayo met Russische, Nederlandse en Noorse duikers aan boord vertrok op 6 juli vanuit het Schotse Aberdeen. Bij aankomst op de rampplek werden de duikers begroet door de Russische vice-

admiraal Motsak.

De Nederlandse bedrijven Mammoet en Smit-Tak gaan het 18.000 ton zware wrak van de in augustus 2000 gezonken Koersk lichten. Dat moet volgens planning in september gebeuren. De duikers verrichten het voorwerk.

Kettingzaag

Zij scheiden de zwaar beschadigde boeg van de kernonderzeeër met behulp van een kettingzaag van de rest van het vaartuig. Vervolgens boren ze gaten in het overgebleven deel. Daarin komen pluggen die de onderzeeër via hefkabels verbinden met een ponton dat boven de Koersk komt te drijven.

Vanaf dit ponton wordt de Koersk uiteindelijk omhoog gehesen. Vervolgens zal de onderzeeboot naar Moermansk worden gevaren. Op dat moment zit het werk voor Mammoet en SmitTak er op en nemen de Russen de overige werkzaamheden voor hun rekening. Ook met de stoffelijke overschotten krijgen de Nederlanders niets van doen. Bij de ramp met de onderzeeër kwamen alle 118 bemanningsleden om het leven. Het wrak ligt op een diepte van ruim 100 meter.

Snelste pijpenlegger ter wereld klaar voor Atlantische Oceaan

Schiedam -De twee enorme katrollen op het schip hebben een doorsnede van ruim dertig meter. Erom gedraaid zitten stalen buizen met een wanddikte van drie centimeter, netjes opgerold als klosjes garen. In totaal kan de splinternieuwe *CSO Deep Blue* zo vijftig kilometer aan buis per reis meenemen en tot een diepte van 2.500 meter op de zeebodem neerleggen voor de olie- en gaswinning. 12 juli is het schip uit de Schiedamse haven vertrokken.

Het casco komt uit Zuid-Korea, maar voor de rest van het tweehonderd meter lange vaartuig is takelspecialist Huisman-Itrec in Schiedam verantwoordelijk. Het gaat om de modernste en snelste pijpenleginstallatie ter wereld ter waarde van ruim driehonderd miljoen gulden.

"De offshore is gedwongen steeds dieper water op te zoeken omdat de Noordzee min of meer is leeggehaald," zegt projectmanager A. de Groot van Huisman-Itrec. "Het grote verschil is dat voor onze kust olie en gas op dieptes van een paar honderd meter wordt gevonden, terwijl dat in de Golf van Mexico of voor de West-Afrikaanse kust op een tot drie kilometer diepte gebeurt. Vandaar de vraag naar nieuwe schepen en nieuwe apparatuur."

Grootste tekortkoming van dit type vaartuig is dat het wereldwijd slechts op drie locaties met stalen buizen kan worden beladen. Dat gebeurt met secties met een lengte van een kilometer staal die aan elkaar worden gelast en dan op de katrollen worden gedraaid. Nadat vijftig kilometer buis op de zeebodem is gelegd, moet de *CSO Deep Blue* het karwei dus weer verlaten om te herladen. Belangrijkste voordeel is dat het schip per uur anderhalve kilometer aan buis kan 'dumpen'. En mocht er onverhoopt iets mis gaan op de bodem van de oceaan dan heeft de pijpenlegger twee hypermoderne robot-duikboten aan boord. De grijparm kunnen camera gestuurd reparaties uitvoeren op dieptes waar duikers onmogelijk overleven. Aan boord worden de laatste voorbereidingen getroffen door de 120-koppige bemanning.

Donderdagmiddag 12 juli moet de *CSO Deep Blue* (in Franse handen) vertrekken voor een eerste proefvaart op de Noordzee, daarna volgen waarschijnlijk de Noorse fjorden. De eerste

echte klus wacht dit najaar in de Golf van Mexico waar op 1200 meter diepte ongeveer 170 kilometer pijpleiding in het water verdwijnt.

Matson Navigation sells 2 harbor tugs

Matson Navigation Co. said today it has sold two harbor tugs on the neighbor islands to Hawaiian Tug & Barge. The price was not disclosed. The transfer of the tugs, scheduled to take place Wednesday, will not affect Matson's cargo handling in the islands, said a company spokesman in San Francisco, Jeff Hull. The tugs, the *Joe Sevier* in Kahului and the *Maoi* in Hilo Harbor, were put into service at Kahului and Hilo in 1969 to provide general commercial towing assistance in those harbors, Matson said. They have mostly been used to assist cruise vessels. HTB, which hauls Young Brothers Ltd. barges among the islands and also provides general harbor and long-distance ocean towing services, said the acquisition fits with its business.

"Hawaiian Tug and Barge is dedicated to providing ship-assist capabilities throughout the State of Hawaii," said Glenn Hong, president of HTB. He said his company plans to station a new tug at Nawiliwili Harbor, Kauai, by the end of this year. Having the former Matson tugs will allow HTB to station tugs at all the major islands, Hong said. The sale consists of the assets of a Matson subsidiary, Matson Services Co. Bal Dreyfus, Matson Navigation's area manager, Hawaii and Guam, said Matson Services was set up more than 30 years ago to provide improved harbor-assistance services for the neighbor islands. "Today, the tug business is no longer a strategic fit for Matson," Dreyfus said. The tug business, Matson Services, has no employees of its own and uses crews provided under contract by other companies. They will be offered positions at HTB, Hull said. Matson is a subsidiary of Honolulu-headquartered Alexander & Baldwin Inc. HTB and Young Bros. are owned by Seattle-based Saltchuk Resources Inc., which bought the companies from Hawaiian Electric Industries Inc. in 1999.

Smit Internationale

Smit Internationale is gestopt met zijn verliesgevende havensleepactiviteiten in Hamburg. Dat meldt het Algemeen Dagblad. De concurrentie in Hamburg is moordend. Die begon toen aartsrivaal Kotug (Kooren) uit Rotterdam in 1995 zijn werkterrein vergrootte naar het in het geheel door Duitse sleepers gecontroleerde Hamburg en Bremen.

Voor Smit Octo Marine zijn enkele sleepbootjes gebouwd bij Scheepswerf Damen. De namen verneemt u in de volgende nieuwsbrief. Zij worden ingezet in het zelfde contract waar ook de Smit Sulawesi werkzaam is. Hiervoor zijn ook inmiddels de *Quo Vadis* van Van Laar en de *Delta* van Polderman aangekocht. Zij hebben de resp. namen *Magna 1* en *Magna 2* gekregen.

Duikers donderdag voor het eerst naar Koersk

MOSKOU/OSLO (ANP/AFP) - Duikers gaan donderdag voor het eerst naar het wrak van de



Russische onderzeeer *Koersk*. Dit heeft een woordvoerder van de Russische marine dinsdag meegedeeld. Hij zei ervan uit te gaan dat dan de verkenning van het wrak en de zeebodem eromheen met onderwatercamera's is afgerond. De woordvoerder maakte eveneens bekend dat er rond de onderzeeer niet meer straling dan normaal is vastgesteld, zo meldde The Moskou Times dinsdag. Duikers kunnen veilig naar het wrak afdalen dat op een diepte van meer dan honderd meter ligt. De duikboot verging in augustus. Alle 118 opvarenden kwamen daarbij om het leven.

De berging van de *Koersk* begint met de verwijdering van het voorste compartiment, waar zich de torpedo's bevonden en waar de fatale explosie heeft plaatsgevonden. Als dit deel van de onderzeeer is verwijderd, kan het wrak drijvend worden gemaakt.

Mocht er iets mis gaan bij de berging en radioactieve stoffen komen in zee terecht, vormt dat volgens de Noorse overheid geen bedreiging voor de volksgezondheid. Volgens het nationale Noorse nucleaire onderzoeksbureau zullen zowel mensen als vissen geen schadelijke effecten ondervinden van de straling.

Mocht er radioactieve straling in het water van de Barentszee terecht komen zullen vissen

blootgesteld worden aan niet meer dan tussen de 50 en 100 becquerel, zo meldde het Noorse persbureau NTB op gezag van het onderzoeksbureau. De in Noorwegen geldende maximale waarde aan straling waarmee men in aanraking mag komen ligt op 600 becquerel.

The *Havila Charmer* with in tow the AMT Carrier equipped with the bow-cutting gear to cut of the bow section of the *Kursk* departed from Rotterdam 19-07-2001 during the evening bound for Kirkenes.

German towage welcomes EC action

GERMAN tug companies have welcomed the EC decision to demand the end of Dutch government aid to Dutch companies operating in Bremerhaven and Hamburg. "This will create similar competitive conditions," a Bugsier-Reederei spokesman told Fairplay. "We first asked the German government to grant us the same tax advantages enjoyed by our Dutch competitors, but when this failed we took our complaint to Brussels." Bugsier MD Jan-Wilhelm Schuchmann told the EC Commission in April that Dutch firms operating tugs in Germany could profit from tax advantages originally granted to support internationally-operating Dutch shipping. A final decision will not be made until a formal investigation is completed, and Bugsier said that as long-term contracts had been signed with shipping companies, the situation for German tug operators would only change when new contracts were negotiated.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 16
dd. 5 augustus 2001

Overname van Wijsmuller door A/S Em. Z. Svitzer voltooid.

De feitelijke overname van Wijsmuller Groep Holding aan A/S Em. Z. Svitzer is vandaag voltooid. De verkoop van de aandelen van het bedrijf was reeds aangekondigd op 31 mei j.l. na het tekenen van de overeenkomst in Amsterdam.

A/S Em. Z. Svitzer is een dochtermaatschappij van de Deense A.P. Møller Groep.

The combinatie van de activiteiten van Svitzer en Wijsmuller creëert een organisatie met brede maritieme dienstverlening en is actief in 23 landen, met een vloot van 230 schepen en meer dan 1600 werknemers.

De nieuwe organisatie is uitstekend gepositioneerd om de huidige dienstverlening en het klantenbestand te vergroten terwijl de sleepactiviteiten en maritieme dienstverlening aan de huidige klanten kan worden gecontinueerd.

De directie bestaat nu uit de heren John P.M. Verschelden (afkomstig van Maersk Benelux in Rotterdam) en de bij Wijsmuller reeds bekende Michiel A. Wijsmuller en Chris B. van der Zwan.

Berging Kursk wordt een show

Gehele wereld kijkt mee over schouders Smit en Mammoet

Brussel - De berging van de gezonken Russische onderzeeboot *Kursk*, later deze zomer, wordt een grote show. De operatie, uitgevoerd door de Nederlandse bedrijven Mammoet en Smit Internationale, moet de wereld tonen dat internationale samenwerking rampen als het vergaan van een kernonderzeeboot het hoofd kan bieden.

Nu de Russische overheid zich garant heeft gesteld voor de betaling van 65 miljoen dollar, ruim honderdzestig miljoen gulden, aan de bergers, is één van de bestaansredenen van de *Kursk*-stichting komen te vervallen. Van Eekelen, en zijn medevoorzitter de Russische oud-minister dr. A. Bessmertnitsj (Buitenlandse Zaken), hebben zich nu een meer ideëel doel gesteld: zij hopen dat alle internationale samenwerking bij de *Kursk*-berging navolging krijgt. In het kader van 'de grote openheid' waren er satellietverbindingen met Moskou en St. Petersburg, waar respectievelijk admiraal M. Barskov, tweede man van de Russische marine, en dr. I. Spassky, hoofd van het marine-ontwerpbureau, nog een toelichting gaven op alle plannen. Als 'toetjes' was er zelfs Russisch filmmateriaal van de bouw van de *Kursk*, de feestelijke tewaterlating en de demonstratie van haar inzet.

Veilig

De Nederlandse onderzeebootontwerper en nucleair-expert dr. C. Prins is ook tot de conclusie gekomen dat de berging van de *Kursk* veilig kan gebeuren. De twee kernreactoren vormen volgens hem geen probleem en kunnen, ook als er wat gebeurt tijdens het ophijzen van het wrak, tegen een stootje. „Het grootste probleem is als er niets gebeurt en de *Kursk* op de zeebodem blijft liggen”, aldus Prins.

Admiraal Barskov en ontwerper Spassky, die ook het ontwerp en bouwteam van de *Kursk* heeft geleid, hebben inmiddels hun goedkeuring gegeven aan de bergingsoperatie, zoals die door Mammoet en Smit Internationale is bedacht.

Aan Russische kant wordt, zo heeft admiraal Barskov verklaard, door 'een paar duizend' militairen en burgers 24 uur per dag op alle aspecten van de operatie gestudeerd en zijn zo'n beetje alle beschikbare onderzoeksinstituten ingeschakeld. Dat kost de Russische overheid, volgens Barskov, nog eens 65 miljoen dollar.

Nucleaire experts die door de bergers in de arm zijn genomen, hebben tot dusver geen onoverkomenlijke problemen gevonden. De twee kernreactoren in compartiment 6 van de *Kursk* zijn direct na de ramp, inmiddels precies een jaar geleden, stilgelegd. Recente onderzoeken hebben aangetoond dat er in de directe omgeving van het wrak geen verhoogde radio-actieve straling is en, voor zover bekend, hebben de twee explosies aan boord van de *Kursk* de reactorruimte niet aangetast. Aan boord bevinden zich nog wel 22 kruisraketten met conventionele koppen.

Op dit moment is een ponton met daarop de zaagapparatuur, nodig om het zwaar beschadigde voorste compartiment van de *Kursk* te zagen, onderweg naar de Noorse haven Kirkenes. Daar zal een laatste test van de installatie plaatsvinden, voordat wordt begonnen met de klus op 115 meter diepte in de Barentszee. Daarna worden in de romp van de *Kursk* 26 gaten geboord door buiten- en binnenwand om evenzoveel pluggen aan te brengen. Aan die pluggen komen later de hijskabels waarmee het schip vanaf Smits ponton *Giant 4*, dat nu nog in Amsterdam wordt aangepast, omhoog wordt getakeld. Dat moet gaan gebeuren vanaf 15 september.

Eenmaal los van de zeebodem wordt het wrak met een snelheid van tien meter per uur tot stijf onder de *Giant 4* getakeld, waar speciale zadels een veilige reis naar Moermansk moeten garanderen. Mammoets directeur F. van Seumeren en Smit-directievoorzitter N.W.G. Buis hebben gisteren verklaard dat slecht weer in deze operatie hun grootste vijand is. September is wat dat betreft de allerlaatste mogelijkheid om nog dit jaar de *Kursk* te bergen, zoals president Poetin de nabestaanden van de 118 omgekomen opvarenden stellig heeft beloofd.

Greenpeace haalt windmolen uit zee

AMSTERDAM (ANP) - Greenpeace haalt in de nacht van maandag op dinsdag de windmolen die de organisatie vorige week in de Noordzee plaatste uit zee. Dat is zo'n twaalf uur later dan de president van de rechtbank in Amsterdam vrijdag bepaalde, maar sneller is niet mogelijk, zegt Greenpeace.

De milieuorganisatie plaatste vorige week woensdag een windmolen in de Noordzee op 23 mijl uit de kust voor Zandvoort. Voor dezelfde plek had Clyde Petroleum een vergunning om een boorplatform te plaatsen. De Haagse oliemaatschappij spande een kort geding aan tegen Greenpeace. De president van de rechtbank in Amsterdam bepaalde vrijdag dat de windmolen maandag voor 15.00 uur verwijderd moet zijn op straffe van een dwangsom van 350.000 gulden per etmaal.

Met het plaatsen van de windmolen protesteerde Greenpeace tegen het overheidsbeleid. De milieuorganisatie vindt dat de regering voorrang moet geven aan milieuvriendelijke windmolens in plaats van olie- en gaswinning uit de Noordzee. Bergingsbedrijf Smit zal met de *Taklift 3* de windmolen en de fundatiepaal zorgvuldig verwijderen, zodat Greenpeace deze nog eens kan gebruiken.

Vliegveld weigert noodvlucht Smit (27 juli 2001)

Rotterdam - Rotterdam Airport heeft een noodvlucht van Smit Tak naar de Liberiaanse hoofdstad Monrovia geweigerd. Het Rotterdamse bergingsbedrijf wilde vanmorgen daar in allerijl twintig ton reddingsmaterieel heenbrengen om verdere olielekages uit een gekapseisd schip te voorkomen.

Voor de vlucht heeft Smit Tak het oog laten vallen op de Ilyushin 76, maar dit van oorsprong Russische vrachtvliegtuig staat bekend om zijn enorme lawaai. „Met bloedend hart hebben we nee gezegd tegen Smit. We hadden ze graag van dienst willen zijn, maar wij weten dat het klachten regent zodra de Ilyushin hier zou landen en vertrekken. De weigering past in de geest van de overeenkomst die wij hebben met de gemeente Rotterdam,” zegt G.D. Mulder, hoofd operationele diensten van Rotterdam Airport.

Ze vliegen nu van Frankfurt, het gaat om een containerboot in de haven met slagzij van 50 graden.

Bergers van Smit hopen op coulantie van vliegveld

Rotterdam _ Maritiem dienstverlener Smit Internationale hoopt voor de toekomst op een meer coulante opstelling van Rotterdam Airport en de gemeente Rotterdam. Die hebben eind vorige week toestemming geweigerd voor een extra vlucht vrijdag met bergingsmaterieel naar de Liberiaanse hoofdstad Monrovia. Bergingsbedrijf Smit Tak had daarvoor een Ilyushin 76- vrachtvliegtuig gehuurd, maar dit soort verouderde toestellen zijn in Rotterdam niet welkom. De bergers hadden het materieel - in totaal twintig ton - nodig om het hoofd te bieden aan een dreigende olieramp in de haven van Monrovia, waar een containerschip brandstof lekte. Achteraf, zo zegt een woordvoerder van Smit Tak, viel het met die lekkage allemaal wel mee. Het bergingsmaterieel is vanuit het pakhuis in Maassluis via de luchthaven Hahn bij Frankfurt naar Liberia gevlogen. Volgens Smit Tak heeft dat een vertraging van een halve dag opgeleverd.

Het was vorige week al de tweede keer dit jaar dat het Rotterdamse bergingsbedrijf problemen ondervond bij het 'uitvliegen' van materieel vanaf Rotterdam Airport. Eerder dit jaar

bleek het niet mogelijk om met een inderhaast gehuurd toestel bergingsmaterieel naar Brazilië te vliegen toen daar voor de kust 's werelds grootste olieproductieplatform *P 36* van oliemaatschappij Petrobras in grote moeilijkheden verkeerde. Het platform is niet veel later gekapseisd, maar dat hadden de bergers niet kunnen voorkomen.

Bij Smit wordt toegegeven dat men de ontwikkeling bij het Rotterdamse vliegveld niet goed heeft gevolgd. Het bedrijf behoort ook niet tot degenen die bezwaar hebben gemaakt tegen de strenge regels voor nachtvluchten, zoals die begin dit jaar formeel door minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) in de concept-aanwijzing voor het vliegveld zijn gepresenteerd. Naar verwachting worden, na verwerking van alle bezwaren, die regels eind dit jaar van kracht. Vooruitlopend daarop is al ruim een jaar geleden de zogeheten hoofdstuk-2-vliegtuigen in de ban gedaan.

Het door Smit Tak gehuurde toestel stond op het vliegveld Hahn bij Frankfurt. Daar heeft Smit Tak uiteindelijk haar bergingsmaterieel naar toe gebracht. Ook is nog overwogen het vrachtvliegtuig naar Oostende te laten vliegen. Met een vertraging van dertien uur is het, samen met acht bergers van Smit en Wijsmuller, in Monrovia aangekomen.

Smit heeft aangekondigd met de autoriteiten in Rotterdam gesprekken te zullen aangaan om in een volgend geval problemen te voorkomen.

Eco Fighter

De *Eco Fighter* van Greenpeace is woensdag jl. verhaald door een Eerland en Broedertrouw sleepboot van de Wilhelminahaven in Schiedam naar de scheepswerf in Hansweert

Website

Kijk eens op <http://henksmit.nl.nu/>

Smit wins major heavy lift contract

Italian contractor Saipem contracted Smit Transport & Heavy Lift for inshore heavy lift services during the construction of two parallel pipelines across the Black Sea. The pipelines, each 380 km in length, will export gas from Russia to the Samsun Terminal, Turkey. They will be laid at a depth of over 2,000 m. The Blue Stream Pipeline Company - a joint venture between Italian energy group Eni and leading gas producer Gazprom - owns the pipelines. Saipem is the engineering and contracting arm of Eni.

Smit will commence the six-month contract during August and will mobilise its floating sheerlegs *Taklift 4* (with 1,600 tonnes lift capacity). The scope of work will involve lifting quadruple-joint containers, containing the pipelengths, from the quay at Samsun onto supply vessels. *Taklift 4* will use a special hydraulic lifting clamp, rigged permanently to its hooks, to lift the laden containers. When loading is completed, the supply vessels will then head for the installation area.

Taklift 4 arrived in Samsun in the second half of July, following a two-week voyage from Tarragona, Spain. Working at the quayside, the sheerlegs will lift and place containers onto the supply vessels responsible for feeding the pipelaying vessel *Saipem 7000*. Initially, there will be three vessels – each carrying one container per voyage to the installation area. On arrival at the area, the Saipem pipelayer will use its cranes to lift the container off the supply vessel.

The pipelaying operation will begin off the Russian coast – a 36-hour voyage from Samsun. As the *Saipem 7000* moves across the Black Sea and towards the Turkish coast, this voyage time will decrease.

Rutger Kouwenhoven, Smit Transport & Heavy Lift's Marketing & Sales Manager, says: "The success of this project relies on a regular supply of pipes to Saipem's pipelayer *S7000*. Due to the fast laying rate of *S7000*, the lifting operation's minimum target sequence is one container lift every 12 hours. Initially, three supply vessels will be used to shuttle between the onshore base and the offshore location. When the voyage-time from Samsun to the *S7000* decreases, one of these pipe carriers will be demobilised."

When completed, the pipelines will carry 16 billion cu m of gas each year. The first pipeline is scheduled for completion at the end of this year. Rutger adds: "The Blue Stream project will be one of the most significant pipelines projects that Smit Transport & Heavy Lift has been involved with. Offshore pipelaying is an important market and we hope to expand in this sector."

Tug sinks near port, 2 rescued from water

A 36-foot tugboat sank last night outside the Port of Richmond but the two crew members were able to escape to safety, the Coast Guard reported. The *Lowren M* was headed back to the port for refueling just before 10 p.m. when it suddenly began to sink, according to Petty Officer Matt Wirth. The two people on board jumped into the water and were rescued by the crew of another tugboat nearby, Wirth said. The Coast Guard was investigating last night and had not determined why the boat sank, he said. "It all happened right outside the harbor there," Wirth said. "It's good that someone was nearby to help."

Koop, verkoop, etc.

District Offshore heeft in verband met een contract voor Shell in Lowestoft een nieuwbouw supplier UT 755 overgenomen van Olympic Offshore. Een tweede UT 755 werd in bareboat charter genomen van Ugelstad. Ook deze is nog in aanbouw.

De nieuwbouw *Far Scout* (UT 722) is voor 20 maanden + 5 x 1 jaar onder dak bij Nprsk Hydro.

Het stand-by schip *Viking Valiant* (1973) is verkocht aan Tananger Offshore.

Eidesvik en Mokster Shipping gaan elke een supplier bouwen met een LNG-electrische voortstuwing. De schepen moeten in 2003 in de vaart komen in charter bij Statoil. Naar verwachting wordt de NOx uitstoot verminderd met 85% (420 ton per jaar).

ITC en de aircraftcarrier

De Turken willen de aircraftcarrier in mootjes hakken of men wil dat er een motor en roer in het schip geplaatst wordt voordat het door de Dardanellen versleept mag worden.

Disused ship sinks off S. Africa, leaves oil slick

CAPE TOWN: A passenger ship being towed from the United States to a breaker's yard in India has sunk off southeast South Africa, leaving an oil slick on the surface, authorities said on Thursday. Salvors Smit Pentow Marine said the ship, the *Sun*, was under tow by the Chinese tug *Hua An* some 200 km off Cape Saint Francis when it sank in 4,700 metres of water late on Wednesday. The South African Maritime Safety Authority had earlier ordered the *Hua An*, which was towing the *Sun* around the South African coast, to sail away from the coast in a southerly direction as the *Sun* was taking on water and listing severely.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 17
dd. 18 augustus 201

Verbouwing Giant 4

Volgens Hans van der Ster verloopt de verbouwing van de *Giant 4* volgens plan. Op 3 augustus was 50% van de pijpen voor het hijsen van de *Koersk* inmiddels gemonteerd. Het recess voor de toren was, op wat laswerkzaamheden na, zo goed als gereed. Van de 4 stuks zadels zijn er inmiddels 2 sets volledig geplaatst en afgelast. De 3^e set werd in het weekend van 5 augustus onder de *Giant 4* gebracht. De laatste set werd maandag/dinsdag 6/7 augustus in dok gelaten. De accommodatie containers zijn in het cargohold geplaatst en worden in week 32 aangesloten op elektriciteit, water en toilet voorzieningen. Twee generatorsets staan op het forecastledeck voor de levering van de nodige krachtstroom en verlichting. De 4 stuks dubbeldrums anchorwinches voor het 8-punts meersysteem, boven Opde *Koersk*, staan aan dek en zullen in week 32 worden voorzien van de ankerdraden. Ook Mammoet is druk bezig aan boord van de *Giant 4*. Zo zijn de dekgrillages geplaatst. Op deze balken liggen inmiddels de dwarsbalken waar de Heaving compensation cylinders hun hijskracht over gaan brengen naar het dek van de *Giant*. Er wordt volop gelast om het geheel in elkaar te zetten. Op de werf zijn de eerste heaving winches gereed en kunnen op de hijspijpen worden geplaatst. Alles verloop vlot en de werf hoopt de 10^e augustus de *Giant 4* in dok op te drijven, waarna zij naar de afbouwkades kan worden versleept om daar de laatste hand aan de verbouwing te leggen.

Wilt u meer over de berging weten, kijk dan op www.Kursk141.org

Op de *Mayo* is verleden week een herdenkingsdienst voor de slachtoffers gehouden.

Ook van Leeuwen Buizen uit Zwijndrecht pikt een graantje mee uit de *Koersk*-ruif. Dit bedrijf heeft ruim 600 ton buizen en leidingen geleverd die op de *Giant 4* zullen worden aangebracht.

Smit Internationale begint berging Ehime Maru

In week 32 zijn bergers van Smit begonnen met de berging van het Japanse vissersschip *Ehime Maru*. Het schip werd in februari geramd door een Amerikaanse onderzeeër en zonk voor de kust van Hawaii. Negen Japanners kwamen daarbij om het leven.

Een woordvoerder van Smit zei woensdag 1 augustus dat de berging onder Nederlandse leiding staat. Eerst wordt er onder het schip door geboord, waarna metalen platen aan kabels onderdoor worden getrokken. 'We vormen als het ware een soort mandje waar in het schip omhoog wordt gehesen', verklaarde de zegsman. Daarna wordt de *Ehime Maru* in zijn geheel naar boven gehesen.

Omdat de boot op een diepte van ongeveer 600 meter ligt, wordt het werk onder water door robots gedaan. 'Er kunnen geen duikers bij, dan zouden de procedures veel te ingewikkeld worden. Die mensen zouden maar kort bij het schip kunnen blijven en zouden daarna de decompressietank in moeten.' Uiterlijk begin oktober moet het Japanse schip boven water zijn. Inmiddels is Smit enkele maanden bezig met de voorbereidingen van de berging. Materiaal en schepen worden gemobiliseerd. Bijna alles ligt in Honolulu, klaar om verscheept te worden'. De masten en antennes zijn met explosieven van het 499 ton metende vissersschip verwijderd. 'Dat is praktischer, zo kunnen we overal bij'. legde de Smit-woordvoerder uit. Volgens hem wil de Amerikaanse marine van de onderdelen een monument maken. Op 9 februari ramde de Amerikaanse onderzeeboot *Greenville* de *Ehime Maru* tijdens een oefening. De onderzeeër kwam op hoge snelheid aan het wateroppervlak, een manoeuvre die in geval van nood levensreddend kan zijn voor de opvarenden ervan. De *Ehime Maru* had 35 opvarenden, waarvan er negen nooit zijn teruggevonden. Smit heeft de *Rockwater 2* voor de berging ingezet.

Ook de *Ocean Hercules* met aan boord de ROV *Phoenix III* is bij de berging aanwezig. Inmiddels zijn er duikers bij het wrak geweest.

Melbourne tugs back to work

Shipping operations at the port of Melbourne have returned to normal today (0808) after an eight-and-a-half hour stoppage by tug masters on August 7. The stoppage, which delayed the 12,961 DWT *Hual Trapper*, was caused by a pay dispute between the tug masters and their employer Adsteam Marine. The Australian Industrial Relations Commission last night ordered a return to work and the parties have reportedly agreed to take part in mediation to end the dispute. The masters, members of the Australian Maritime Officers Union, had been holding out for a 17.5 per cent pay rise. Adsteam's negotiating stance differs from its predecessor, Howard Smith Towage, which Adsteam purchased for A\$500M earlier this year.

MAHANUWARA (EX . SMIT LLOYD 114)



Nieuwbouw / bestellingen

Van der Giessen-de Noord heeft begin augustus de *CS Atlantic Guardian* te water gelaten. Oplevering aan de eigenaren Global Marine Systems Limited zal in november a.s. plaatsvinden. Afm. 103.49 x 18.00 x 8.30 mtr. Snelheid 15 kn. Het schip wordt ingezet voor onderhoud aan kabelnetwerken op de zeebodem.

De door Damen 'op speculatie' gebouwde sleepboot met bouwnummer YN 511702 is verkocht aan Coastal Refinery Company op Aruba en is in de eerste week van augustus naar Aruba vertrokken onder de naam *Nanki*.

Voor het tweede 'op speculatie' gebouwde zusterschip zijn potentiële kopers wezen kijken.

Swire Pacific Offshore heeft op 8 augustus bekend gemaakt dat weer 6 schepen zijn besteld. Zes anchorhandlers van het type UT 710 (10.800 bhp.) zijn besteld bij INP Heavy Industries in Korea. Oplevering in december 2002, februari, mei en juli 2003. Twee anchorhandlers van het type UT 738 (7.200 bhp.) worden gebouwd bij Pan United Shipyards in Singapore. Oplevering in december 2002 en februari 2003. Het totaal aantal schepen wat voor Swire op dit moment in aanbouw zijn, bedraagt 14 stuks!

Bollinger Shipyards in Lockport heeft de bevoorrader *Wes Bordelon* opgeleverd aan Bordelon Marine. Twee zusterschepen zijn op dezelfde werf voor Bordelon in aanbouw.

Tidewater heeft bij C & G Boat Works in Mobile vier crew supply boats besteld. De aluminium schepen krijgen een lengte van 53 meter en worden eind 2003 opgeleverd.

Keppel Hitachi Zosen werf in Singapore heeft de kabellegger *Tycom Reliance* opgeleverd aan Tycom. Een tweede schip van hetzelfde type wordt in de loop van dit jaar opgeleverd.

Pan United Shipyard in Singapore heeft deze week de *Lewek Ivory*, een AHTS met een lengte van 55 meter, opgeleverd aan Lewek Shipping. Met dit schip werd de vloot van Lewek verdubbeld. Het is de bedoeling dat er binnenkort nog vier anchorhandlers aan de vloot worden toegevoegd.

Smit

Smit Maritime heeft een contract gewonnen voor de installatie van de *Espoir* FPSO. Deze wordt op dit moment in Singapore gebouwd.

Damen heeft in juni twee Pushy Cats 1204 onder de naam *Temryuk 1* en *Taman 1* opgeleverd aan Smit Octo voor een contract in de Zwarte Zee. Voor hetzelfde contract werd een Stan Tug 1405, onder de naam *Dunga 1* gebouwd. Omdat de casco's voor deze schepen 'in voorraad' waren, konden de schepen binnen drie weken na bestelling opgeleverd worden.

Tsavliris

Voor het eerst hebben de *Fotiy Krylov* en *Nikolay Chiker* gezamenlijk een sleepreis uitgevoerd.

Het nieuwe semi-submersible booreiland *Eirik Raude* werd van Pascagoula, Mississippi naar Halifax gesleept.

Voorlopig gaan beide sleepboten terug naar hun respectievelijke bergingsstations de Azoren en de Caribbean, maar Tsavliris hoopt beiden in de toekomst vaker in de offshoresector in te kunnen zetten.

Het 'optreden' in de U.S. is ook het eerste van de twee Tsavliris giganten aan die kant van de wereldbol.

Smit Transport & Heavy Lift

Smit Transport & Heavy Lift's three self-propelled E-Class vessels are booked for a wide variety of assignments in the second half of this year, from delivery of a newly-built Russian air cushion vessel to the relocation of dredging equipment. The forward order book for Smit's non-self-propelled fleet also looks promising. In April 2002, for example, a Smit Giant barge will transport two passenger vessels from Rostock, Germany, to Sulina, Romania, on behalf of Seetours.

Dammis van Dijk, Smit Transport & Heavy Lift's Business Unit Manager, says: "Smit has proved an attractive transport option for those companies operating in the river passenger market. Last year, Alsace Croisieres - a group providing passenger services on the River Rhone - contracted Smit to transport two river passenger vessels (one of which was a newbuilding) to Fos sur Mer. We have also provided heavy transport services for Viking River Cruises a Scandinavian and Dutch consortium."

Looking at this year's schedule, the E-Class vessel *Smit Enterprise* will load the air cushion vessel at St. Petersburg for delivery in Piraeus during August. This voyage will take 17 days, with another two days set aside for loading. It is the second contract for this Russian client. In January, *Smit Express* transported an air cushion vessel from St Petersburg to Piraeus, Greece.

Prior to the Russian assignment, *Smit Enterprise* proceeded to El Ferrol, Spain, for drydocking. The vessel arrived in Spain on July 13 from the UK where, five days earlier, she delivered four rubber tyred gantry cranes to Felixstowe. In the South American region, *Smit Express* is booked to deliver a dredger from Buenos Aires to Belize. The vessel was scheduled to arrive at the end of July. After two days of preparations, the dredger *Kaerius*, owned by the Belgian dredging company Jan de Nul, will be loaded onto *Smit Express*, ready for the 25-day voyage.

During June, *Smit Express* delivered two 900 tonnes powerbarges from Pascagoula to Lagos, Nigeria. The vessel then loaded seven heavy transformers in Lagos for the return voyage to Houston, Texas. *Smit Express* departed for Argentina on June 29.

The third E-Class vessel, *Smit Explorer*, has been mobilised on behalf of HAM, the Dutch dredging and marine contractors. The vessel will load the cutter suction dredger *HAM 219* in Mangalore, India, ready for a voyage to Batam. Prior to this voyage, *Smit Explorer* was on charter to Esprit Engineering of Singapore and performed two consecutive voyages, delivering boiler modules from South Korea to Abu Dhabi.

Meanwhile, in the non-self-propelled sector, the semi-submersible barge *Giant 2* is engaged in a contract to carry 27 loaded reels to Soyo, Angola, for the Girassol - the world's largest FPSO. On July 27, the barge will load reels in Kalundberg, Denmark, before departing for Rosyth, Scotland, to load the remaining reels destined for Angola. At the end of June, *Giant 3* commenced a 150-day charter for Esprit Engineering of Singapore. This charter requires the barge to make two voyages, transporting container cranes. The first voyage is between Lampung, Indonesia, and Mumbai, India, and the second is from Ulsan, South Korea, to Jeddah, Saudi Arabia.

Websites

Kijk eens op www.ship-search.com en www.lloydslist.com

Greenpeace

De *Eco Fighter* (ex *Vikhr 4*) ligt nu bij Scheepswerf Reimerswaal in Hansweert, waar een forse verbouwing zal worden uitgevoerd. Er wordt een geheel nieuwe elektrische installatie aangelegd; het gehele binnenwerk wordt vernieuwd; er komt een milieu-vriendelijke voortstuwing en er wordt een helidek geïnstalleerd. Het werk moet in december a.s. klaar zijn, waarna het schip de naam *Esperanza* zal krijgen. Het schip is 72 meter lang en 14 meter breed. Voor het werk moet de werf haar personeelsbestand verdubbelen en met de opdracht wordt ook de jaaromzet verdubbeld.

Smit in Duitsland (of liever gezegd "uit Duitsland")

Zoals onlangs al was gemeld is Smit in Duitsland gestopt met de havensleepactiviteiten in Hamburg. Dit feit werd in de Duitse pers met luid gejubel vermeld. De *Smit Marne* is op 18 juli met een bemanning van Redwijs uit Hamburg vertrokken naar Venezuela. De *Thamesbank* wordt vercharterd aan Kotug.

De overige sleepboten van Smit in Hamburg worden ondergebracht in een ander bedrijf waarbij de naam van Harms weer wordt genoemd. De *Smit Hamburg* en *Janus* blijven met casco's slepen voor de Sitas Verft, terwijl ook de *Balau* die kant heen zou gaan. De nog aanwezige bok *Taklift 5* is vooralsnog niet in deze transactie betrokken omdat de vraagprijs van Smit te hoog zou zijn.

ITC en de aircraftcarrier

De Turkse autoriteiten zouden toegezegd hebben dat het vliegdekschip *Varyag* de Zwarte Zee via de Bosporus zou mogen verlaten als er gegarandeerd kan worden dat het transport geen schade aanbrengt aan het milieu en de overige scheepvaart.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 18
dd. 1 september 2001

Website

Kijk eens op <http://home.soneraplaza.nl/mw/prive/hvdaar>
Een leuke website gemaakt door een oud-opvarende van een Smit-zeesleepboot

Wijsmuller nieuwbouw

Uit welingelichte, maar nog niet bevestigde, bronnen is vernomen dat de namen van de vier sleepboten die op dit moment in aanbouw zijn in India voor OceanWijs de volgende namen zullen krijgen: bouwnummer: *Anjanvel*; bouwnummer 169: *Burondi*; bouwnummer 171: *Chiplun* en bouwnummer 172: *Dabhol*.

De schepen worden vernoemd naar plaatsen en dorpen in de omgeving van de LNG terminal. Voor wat betreft nieuwbouw voor het Noordzeekanaal; er staan diverse offertes uit, maar er zijn nog geen prijsopgaven ontvangen.

Retriever

Volgens welingelichte bronnen uit Zeeland, worden er momenteel op de Heerema locatie in Vlissingen verbouwingswerkzaamheden uitgevoerd aan de *Retriever*. Wat de aard en omvang van de werkzaamheden is, is nog niet bekend

Koersk

SEVERODVINSK (DPA) - De eerste van de twee pontons die bij de berging van de gezonken atoomonderzeeër *Koersk* worden gebruikt, is klaar. Het ponton liep donderdag 23 augustus van stapel in de haven van Severodvinsk. De bouw werd op een marinewerf uitgevoerd in opdracht van het Nederlandse bergingsbedrijf Mammoet, die de *Koersk* volgende maand samen met Smit Internationale omhoog moet halen. De haven ligt aan de Witte Zee, die overgaat in de Barentsz Zee. De twee pontons *Mar* en *Gon* zijn 100 meter lang en 15 meter breed. Ze moeten de *Koersk* eerst omhoog takelen tot onder de pontons. Die zullen vervolgens door een boot naar een dok worden gesleept.

In verband met de weersomstandigheden bestaan er twijfels of de hele operatie kans van slagen heeft. Maar de directie van Mammoet zei donderdag ervan overtuigd te zijn dat alles goed zal gaan.

De *Giant 4* is dinsdag 28 augustus door de *Atrek* in Amsterdam opgehaald worden richting Noord Rusland. De *Giant 4* werd door de *Arion*, *Argus* en *Pollux* van Iskes van Amsterdam naar IJmuiden gesleept, waar de *Atrek* tussen de pieren vastmaakte Halverwege zal de *SmitWijs Singapore* de sleep overnemen.

Duikers hebben laatste gaten in de romp van de *Koersk* aangebracht.

De ponton *AMT Carrier* is uit Kirkenes vertrokken met aan boord de apparatuur voor het afzagen van de neus.

Ondanks berichten in de media over opgelopen vertraging, verloopt de hele operatie nog volgens schema.

Smit Internationale kiest voor kernactiviteiten *(integraal persbericht voor geïnteresseerden!)*

Strategie voor toekomst geformuleerd;

Focus op sleepdiensten, berging, zwaar hijswerk en transport;

Contracting wordt verlaten;

Financiële resultaat conform verwachting.

De Directie van Smit Internationale maakt de cijfers over de eerste helft van 2001 bekend. De financiële resultaten in de marktgroep Contracting noodzaken tot beëindiging van de activiteiten van deze marktgroep. Tevens presenteert de Directie de nieuwe strategie die op basis van de eerder aangekondigde strategische heroriëntatie is geformuleerd. Teneinde in staat te zijn het personeel en andere belanghebbenden zo snel

mogelijk op de hoogte te stellen van de ingrijpende maatregelen, is de financiële rapportage versneld en daarmee de bekendmaking van de halfjaarcijfers twee weken vervoegd.

Het bedrijfsresultaat van Smit Internationale daalt van EUR 13,9 miljoen in de eerste helft van 2000 naar EUR 9,5 miljoen in de eerste helft van 2001. In het bedrijfsresultaat 2001 zijn begrepen overige bedrijfsopbrengsten (boekwinsten op verkoop van activa) van EUR 0,2 miljoen. (1e halfjaar 2000 EUR 9,9 miljoen.). De netto winst daalt van EUR 7,1 miljoen naar EUR 6,8 miljoen. Deze daling wordt behalve door een lager bedrijfsresultaat veroorzaakt door per saldo hogere rentelasten.

De netto winst per aandeel, gecorrigeerd voor ingekochte aandelen, bedraagt EUR 0,95 ten opzichte van EUR 0,97 over dezelfde periode van 2000. Per 30 juni 2001 is een reorganisatievoorziening gevormd ten behoeve van de kosten van de beëindiging van de Contracting activiteiten.

De directie verwacht dat voor het jaar 2001 eenzelfde resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening na belastingen wordt gerealiseerd als het vorige boekjaar.

Toelichting op het resultaat over de eerste helft van 2001

Het bedrijfsresultaat van de Groep is ten opzichte van het eerste halfjaar 2000 gedaald van EUR 13,9 miljoen naar EUR 9,5 miljoen. De daling van het bedrijfsresultaat is per saldo veroorzaakt door een aanmerkelijk lager resultaat van de marktgroep Contracting. Dit is slechts gedeeltelijk gecompenseerd door een hoger resultaat van de Marktgroepen Port & Coastal en Salvage & Towage. Het bedrijfsresultaat werd verder beïnvloed door overige bedrijfsopbrengsten (boekwinsten op verkoop van activa, EUR 0,2 miljoen in het lopende boekjaar en ten opzichte van het vorige boekjaar EUR 9,9 miljoen), lagere afschrijvingen en door de hogere loonkosten en bunkerprijzen. Het resultaat van de niet-geconsolideerde deelnemingen bedroeg EUR 3,3 miljoen ten opzichte van EUR 1,8 miljoen vorig jaar. Door de hiervoor genoemde factoren en de hogere rentelasten daalde de netto winst van EUR 7,1 miljoen naar EUR 6,8 miljoen. De winst per aandeel kwam daardoor uit op EUR 0,95 ten opzichte van EUR 0,97 in 2000.

In het eerste halfjaar van 2001 zijn significante bedragen verantwoord onder de buitengewone baten en lasten. Per saldo leidt dit tot een buitengewone bate van EUR 1,4 miljoen. De buitengewone lasten van in totaal EUR 19,4 miljoen worden veroorzaakt door een getroffen reorganisatievoorziening voor de beëindiging van de Contracting activiteiten, de beëindiging van alle activiteiten in Duitsland en de sluiting van het kantoor in Oslo. Onder de buitengewone baten van in totaal EUR 20,8 miljoen zijn verantwoord het fiscaal compensabel verlies vanwege de liquidatie van Smit Duitsland alsmede de vrijval van de surveyvoorziening.

In aansluiting op recente internationale regelgeving is een stelselwijziging doorgevoerd ten aanzien van de verwerking van surveykosten in de jaarrekening. Ten gevolge hiervan is de ultimo 2000 bestaande surveyvoorziening ten gunste van het (buitengewone) resultaat in 2001 verantwoord.

Ontwikkelingen per Marktgroep

Marktgroep Port & Coastal

(Havensleepvaart, terminal assistenties, kust- en riviersleepvaart, duwvaart, pontonverhuur, bokkenverhuur, inshore civiele en bergingswerkzaamheden en duikwerkzaamheden)

In deze marktgroep is in het eerste halfjaar 2001 een positief bedrijfsresultaat gerealiseerd van EUR 8,8 miljoen. Ten opzichte van vorig jaar is er sprake van een aanzienlijke kwaliteitsverbetering in de resultaten van de marktgroep, aangezien vorig jaar de resultaten in belangrijke mate werden beïnvloed door de boekwinsten uit hoofde van de verkoop van schepen (omvang: EUR 5,5 miljoen.). Opgemerkt dient te worden dat in het eerste halfjaar 2001 geen dotatie aan de surveyvoorziening heeft plaats gevonden vanwege de, eerder genoemde, doorgevoerde stelselwijziging in de waarderingsgrondslagen. Mede als gevolg hiervan zijn de directe kosten fors lager dan begroot.

De positieve afwijking ten opzichte van het budget wordt voornamelijk veroorzaakt door uitstekende resultaten in de Regio Afrika. In de Regio Europa zijn de resultaten van de Port & Coastal vennootschappen teleurstellend. De havensleepactiviteiten in Rotterdam rapporteerden een licht operationeel verlies over het eerste halfjaar. Het in augustus 2000 verworven Rivtow, Canada droeg over het eerste halfjaar 2001 positief (conform de verwachtingen) bij aan het bedrijfsresultaat.

Marktgroep Salvage & Towage

(Maritieme berging en wrakopruijing, emergency response, consultancy en zeesleepvaart)

Ondanks het ontbreken van grote LOF contracten (no cure, no pay) in het eerste halfjaar ligt het bedrijfsresultaat van de marktgroep op niveau, door compensatie van andersoortige projecten op het gebied van de wrakopruijningen zoals de *levoli Sun* en *lugo*

Het bedrijfsresultaat van de marktgroep Salvage & Towage over het eerste halfjaar 2001 bedraagt EUR 3,9 miljoen. Dit resultaat ligt in lijn met het voorgaand jaar. In het eerste halfjaar 2001 is echter een aanzienlijk hoger bedrag aan meeropbrengsten verantwoord dan gebudgetteerd. Anderzijds zijn er hogere directe kosten veroorzaakt door hogere personeelskosten (inhuur personeel) en hogere bunkerkosten.

Per 30 juni 2001 zijn onder andere de berging van de *Kursk* en de *Ehime Maru* onderhanden. De verwachting is dat beide projecten substantieel zullen bijdragen aan het bedrijfsresultaat in het tweede halfjaar van 2001. Naar verwachting zullen beide projecten ultimo september 2001 worden afgerond.

Marktgroep Contracting

(Maritieme aannemerij activiteiten voor de civiele en de offshore industrie, fabricage van pijpleidingen en pijpleidingbundels, horizontal directional drilling, zwaar transport en zware installatie activiteiten)

De gang van zaken in het eerste halfjaar 2001 in de Marktgroep Contracting is wederom uiterst teleurstellend geweest. Er is een negatief bedrijfsresultaat gerealiseerd van Euro 4,0 mln., hetgeen ver achter blijft bij het budget. De grootste resultaatafwijkingen ten opzichte van het budget zijn opgetreden bij Smit Land & Marine Engineering en SMC. Beide vennootschappen hebben te kampen met een slecht gevulde orderportefeuille, waardoor aanzienlijke bezettingsverliezen in het eerste halfjaar zijn opgetreden.

De *Smit Pioneer* realiseerde een verlies vanwege de slechte bezetting in het eerste kwartaal. In het tweede kwartaal is de *Smit Pioneer* succesvol ingezet op een door Smit Tak uitgevoerd project.

Niet-geconsolideerde deelnemingen

Het resultaat van de niet-geconsolideerde deelnemingen is vergeleken bij het voorgaande jaar gestegen van EUR 1,8 miljoen tot EUR 3,3 miljoen. Keppel Smit Towage (KST) behaalde een hoger resultaat dan in de vergelijkbare periode van 2000, hetgeen het gevolg is van het verkrijgen van een aantal nieuwe contracten. Het resultaat van Smit Seacor Aquitaine was belangrijk hoger, dit als gevolg van de verkoop van een schip. Het resultaat van Unie van Redding- en Sleepdienst (URS), waarin de Groep thans een belang heeft van 49,9%, was licht positief. *De halfjaarcijfers zijn niet door accountants gecontroleerd.*

Strategie

De Directie heeft, zoals eerder aangekondigd, in de afgelopen maanden gewerkt aan een herziening van de strategie van Smit Internationale. Dit proces is inmiddels afgerond. De herziene strategie is gericht op drie belangrijke doelstellingen, te weten: *Verbeteren winstgevendheid, Versterken klantgerichtheid en Verhogen transparantie*

Winstgevendheid

Om de winstgevendheid te verhogen zal Smit Internationale haar activiteiten in cyclische markten op korte termijn drastisch verminderen. Smit Internationale zal zich in toenemende mate richten op activiteiten die zijn gebaseerd op lange termijn contracten, waaronder contracten voor on- en offshore terminals. Tevens is besloten om afstand te doen van slecht presterende activiteiten waarvan het toekomstperspectief voor Smit Internationale onvoldoende is.

Smit Internationale zal zich richten op activiteiten waar zij haar bestaande marktaandeel verder kan vergroten op basis van huidige marktpositie en expertise. Dit betekent dat Smit zich in de toekomst vooral zal concentreren op (haven en terminal) sleepdiensten, berging, transport en zwaar hijswerk.

Klantgerichtheid

De klantgerichtheid zal worden verbeterd. Hiertoe is een aantal maatregelen gepland. Smit Internationale richt zich tevens op het verder ontwikkelen van gecombineerde activiteiten (integrated packages) in plaats van enkelvoudige diensten (single services).

Daarmee kan Smit een hogere toegevoegde waarde aan haar klanten bieden.

Tevens stelt het aanbieden van integrated packages Smit Internationale in staat om de relatie met de klant te versterken en daarmee beter in te spelen op zijn wensen en behoeften.

Transparantie

De Directie werkt aan het inzichtelijker maken van Smit Internationale voor klanten, aandeelhouders en personeel. De transparantie van de onderneming wordt ondermeer verhoogd door het creëren van consistente en grotere business units.

Smit Internationale richt zich op samenhangende activiteiten in markten met een gelijksoortig risicoprofiel. Deze markten met de daarbij behorende activiteiten zijn:

Ports; *havensleepdiensten en additionele services*

Terminals; *terminal en onderwater services*

Salvage; *emergency response, milieubescherming/- zorg en wrakopruijing*

Transport, *maritiem transport en heavy lift*

De transparantie zal tevens worden verhoogd door de invoering van één naam en logo voor alle activiteiten. **De corporate naam 'Smit' – die in spreektaal al veelvuldig wordt gebruikt - zal worden ingevoerd.**

Maatregelen

Naast de kostenbesparende maatregelen en het beëindigen van slecht presterende activiteiten waarvan het toekomstperspectief onvoldoende is, zal ook de strategie gevolgen hebben voor de organisatie. Dit alles zal resulteren in de volgende concrete, deels reeds getroffen, maatregelen:

Smit Land & Marine Engineering zal omstreeks het einde van het jaar geen deel meer uitmaken van de Smit groep. Dit betekent dat wereldwijd wordt gestopt met het horizontaal gestuurd boren, landfalls, outfalls en crossings. Eerder is reeds gemeld dat de fabricage van pijpleidingen en pijplijnbundels wordt beëindigd.

De drie afzinkbare E-schepen (*Smit Express, Smit Explorer en Smit Enterprise*) zullen worden verkocht. Het offshore installatie schip '*Pioneer*' zal worden verkocht, dan wel langdurig worden vercharterd. Dit betekent dat de activiteiten van Smit Maritime Contractors zullen worden beëindigd.

De activiteiten van Smit Fuel worden beëindigd.

Het aantal business units in met name de Regio Europa wordt teruggebracht. Dit gebeurt ondermeer door clustering van gelijksoortige activiteiten. Hierdoor zullen grotere werkmaatschappijen ontstaan met een duidelijke

focus op één marktsegment. Dit betekent voor de werkmaatschappijen Eerland en Takmarine, opererend in de regio Rotterdam, dat deze zullen worden geïntegreerd in grotere business units. Daarnaast zal het Bergings en Transportbedrijf Scheffer (BTS), actief op en rond het IJsselmeer, worden afgestoten. Naast het reeds bekendgemaakte sluiten van de verkoopkantoren in Oslo en Hamburg, wordt op korte termijn tevens een einde gemaakt aan alle operationele activiteiten in Duitsland, zoals havensleepdiensten, transport en heavy lift.

Personele gevolgen

Bovenstaande maatregelen hebben een wereldwijde personeelsreductie van ongeveer 275 personen tot gevolg. De Directie heeft hiervoor een sociaal plan opgezet dat in overleg met de bonden zal worden uitgewerkt. De financiële gevolgen hiervan zijn verwerkt in de halfjaarcijfers over 2001. Naar verwachting zal de reorganisatie medio 2002 zijn afgerond.

Vooruitzicht

De vooruitzichten voor het boekjaar 2001 wijken niet af van de eerder gedane uitspraken.

Door genoemde maatregelen wordt Smit weliswaar kleiner maar ook winstgevender terwijl de klanten beter kunnen worden bediend en de buitenwacht het risicoprofiel van de onderneming beter kan inschatten.

Uit welingelichte bronnen is vernomen dat Smit BTS uit Lelystad-Haven in de aanbidding heeft gedaan.

Adsteam profits take a dip after Howard Smith merger

ADSTEAM Marine, which this year bought Howard Smith Towage to become the world's largest single harbour towage company, has reported slightly lower net operating profits for the 12 months which ended on June 30. Net operating profits were A\$16.2m (US\$8.2m), down from \$17.9m last year. Revenue was steady at A\$108.4m against A\$105.4m in the same period a year earlier. The company says it is now targeting costs and prices. Costs include some of the duplication which remains from the merger with Howard Smith. The company is in line to achieve the A\$3m to A\$5m in annual savings forecast at the time of the merger.

Bouw megabok begonnen

Het Rotterdamse bedrijf Bonn & Mees Drijvende Bokken is begonnen met de bouw van één van de grootste drijvende bokken ter wereld. De bok heeft een hijscapaciteit van 1.400 ton, krijgt de naam Matador 3, kost enkele tientallen miljoenen guldens en moet over ongeveer een jaar klaar zijn. Bonn & Mees voegt het gevaarte toe aan de drie bokken die het al in bedrijf heeft en verhuurt. De megabok kan vijfhonderd ton meer hijsen dan deze bokken bij elkaar.

De ponton met daarop de accommodatie en schoorstenen wordt in Roemenië gebouwd, waarna de afbouw in Nederland zal plaatsvinden.

Besteld / vernoemd / nieuwbouw

Taubatkompaniet heeft bij de Jinling Shipyard in China twee 'multifunction offshore support vessels' besteld voor oplevering in 2003.

De *Smit-Lloyd 31* heet nu *Moray*. Eigenaar is Seacor Smit Offshore, manager: Seacor-FISH.

De twee nieuwe aanwinsten voor de URS in Antwerpen, *Union Diamond* en *Union Sapphire*, worden op 7 september a.s. in Antwerpen gedoopt.

Seaworx heeft van Western Sea Service Inc. de volgende drie schepen overgenomen: *Westen Aleutian*, *Western Orient* en *Western Polaris*. Allen zijn seismic onderzoekschepen, gebouwd in de jaren 1981 en 1982.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 19
dd. 15 september 2001

Aankoop / verkoop / vernoemingen

Het Duitse TS (voorheen Hapag Lloyd) heeft de *Sirius* verkocht. Zij heet nu *Sirius 1* onder Panamese vlag.

De *Vege sack* (voorheen URAG) is verkocht een Wessels in Emden en heet nu *Radbod*.

De *Eduard* is door Kooren verkocht naar Londen en krijgt de naam *Challenger 2*.

De *Thamesbank* is per 1 september in bare-boat charter gekomen bij Kotug in Duitsland. Tot einde 2001 blijft er een Smit-bemanning op, daarna wordt de boot bemand door Kotug. Ook heeft Kotug de lopende contracten in Hamburg van Smit overgenomen.

De kabelleggers die in Korea voor Dockwise in aanbouw zijn, krijgen de namen *Knight* en *Baron*. Het eerste schip is onlangs gedoopt, terwijl het tweede in 2002 opgeleverd moet worden.

De nieuwbouw *Boa King* en *Boa Queen* (VS468) zijn in Noorwegen aangekomen. Aan beide schepen worden nog aanpassingen aangebracht, waarna ze op de spotmarkt ingezet zullen worden.

Swire Offshore heeft naast de onlangs bestelde schepen bij INP Industries in Korea nog twee UT 739 anchorhandlers besteld bij Pan United in Singapore. Oplevering eind 2002 en begin 2003.

George Craig (North Star Shipping) heeft een tweede ROV support (UT 755L) schip besteld. Oplevering begin 2003.

Wellships Aberdeen (een mij onbekend bedrijf) heeft bij van der Giessen de Noord een 'well intervention vessel' besteld voor een bedrag van 100 miljoen dollar.

Taubatkompaniet heeft de *Boa Carrier* verkocht naar Secunda Marine in Canada.

Het standby schip *Sapphire* is verkocht aan Hydradive West Africa.

P/F Esvagt-Thor een joint venture tussen het op de Faroer Eilanden gevestigde P/T Thor en het Deense Esvagt heeft een bare-boat charter overeenkomst afgesloten voor het multipurpose / standby schip *Esvagt Connector*. Het schip werd op 1 juli in Aberdeen in gebruik genomen onder de vlag van de Faroer Eilanden. De nieuwe naam is *Faroe Connector*.

De nieuwe anchorhandler voor Chouest, die meteen vermogen van 30.000 bhp 's werelds grootste in haar soort moet worden, krijgt de naam *Laney Chouest*.

De *Retriever* van Heerema wordt omgebouwd tot 'deep-sea vessel'. Wat daarmee precies bedoeld wordt, is nog niet duidelijk.

Bij de tewaterlating van de *Anglian Princess* in China is een ongeluk gebeurd waarbij dodelijke slachtoffers zijn gevallen. De oplevering van het nieuwe vlaggenschip voor Klyne is hierdoor vertraagd. Er zijn echter geen officiële mededelingen over gedaan.

Contract Britse kustwacht

Klyne Tugs Ltd. heeft het Kustwacht-contract voor vier schepen 'rondom' Groot-Britannië in de wacht gesleept. Dit contract kent een looptijd van acht (!) jaar, met een optie van nog eens twee jaar.

Klyne had al twee schepen op station liggen voor het Maritime and Coastguard Agency in Schotse wateren. Sinds deze zomer lag er ook een Klyne-sleepboot op station in de Straat van Dover in samenwerking met de Franse autoriteiten.

Websites

Op www.towingsolutions.com staan foto's van het vertrek van de *Giant 4* uit Amsterdam. Andere websites zijn onder meer: www.brattvaag.no, www.bendership.com, www.kvaerner.com, www.marexmarine.co.uk, www.ostensjo.no, www.rimorchiatori.it, www.swire.com.sg, www.ulsteinverft.com, www.vik-sandvik.com, www.wartsila-nsd.com.

Sleep gezonken

Een manoeuvre van een Braziliaans marineschip is waarschijnlijk de oorzaak geweest van de ondergang van de Hamburgse havensleepboot *Karl Heinz* met haar sleep. De twee-koppige bemanning kon worden gered.

De *Karl Heinz* voer op vrijdag 24 augustus ter hoogte van de Uberseebrücke en had een lichter met 463 ton erts langs zij. Op dat moment was het Braziliaanse schoolschip aan het draaien en door de golfslag sloeg de lichter vol en zonk. De bemanning probeerde nog de verbinding te kappen, maar kon niet voorkomen dat de sleepboot werd meegetrokken. De Wasserschutzpolizei onderzoekt of alleen de golven oorzaak waren of dat de lichter te zwaar was beladen. De Elbe was na het ongeluk ruim twee uur gestremd. De *Taklift 5* heeft de *Karl Heinz* en lichter intussen geborgen.

Standby schepen

BP heeft een contract afgesloten met Bristow Helicopters voor Operatie Jigsaw. Hiervoor wil Bristow een Super Puma AS 322L2 helicopter inzetten voor standbywerk. Als de proef, die pas eind 2002 uitgevoerd worden, mocht slagen, dan is de kans groot dat op termijn standby schepen door helicopters vervangen gaan worden.

Neus van Koersk valt in weekeinde van de romp (7 september 2001)

De zaagoperatie bij de gezonken kernonderzeeër *Koersk* wordt dit weekeinde afgerond. Hijs- en transportbedrijf Mammoet in De Meern heeft dat vrijdag gezegd. Inmiddels zijn de zagers tot op driekwart van de neus gevorderd. De zaagoperatie werd in de nacht van donderdag op vrijdag korte tijd stopgezet, omdat de zaagkabel was versleten. In de loop van de vrijdagochtend is die kabel vervangen en is het zagen opnieuw gestart.

De neus van de *Koersk* moet worden gezaagd omdat die te zwaar beschadigd is om er hijspunten aan te bevestigen. Mammoet verwacht zaterdag of zondag de champagne te kunnen ontkurken, als de neus van de *Koersk* valt. Delen van die neus worden naar de oppervlakte gebracht om te onderzoeken of er aanwijzingen zijn over de toedracht van de ramp.

De Russische overheid heeft inmiddels besloten geen nieuw onderzoek te starten naar de laatste uren van de mensen in compartiment 9. Daar bleven 23 mannen nog urenlang in leven, zo bleek uit gevonden brieven. Door een explosie in het compartiment, waarschijnlijk een menselijke fout, kwamen zij alsnog om het leven. Het bergingsponton *Giant 4*, dat de hijsklus moet klaren, wordt op 12 september boven de *Koersk* in de Barentsz Zee verwacht. De weersverwachting is echter ongunstig, zodat wellicht een aantal dagen op kalme zee gewacht moet worden. Zit het weer toch mee, dan begint op 15 of 16 september het hijsen. Voor die tijd worden in de gaten die in de romp zijn geboord, pluggen aangebracht. Daaraan komen de kabels van de 26 kranen aan boord van de *Giant 4*.

Donderdag 13 september zijn de bergers erin geslaagd om de zaagoperatie af te ronden.

Berging Ehime Maru gepland voor eind september (6 september 2001)

Het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Internationale verwacht tussen 25 en 30 september te kunnen beginnen met het lichten van het Japanse vissersschip *Ehime Maru* bij Hawaii. Volgens woordvoerder L.

Walder hebben de voorbereidingen wat meer tijd gekost. „Maar we hebben goede hoop dat de *Ehime Maru* eind deze maand kan zijn geborgen." De Amerikaanse atoomonderzeeër *USS Greenville* ramde het vissersschip 9 februari tijdens een oefening. Negen van de 35 opvarenden van de *Ehime Maru* kwamen daardoor om het leven. De aanvaring gebeurde toen de *Greenville*

met hoge snelheid naar de oppervlakte kwam, waarbij een levensreddende operatie voor de duikbootbemanning werd nagebootst.

Duikbootcommandant S. Waddle ontving na de actie wegens onprofessioneel gedrag een berisping van zijn admiraal in Honolulu. In oktober gaat Waddle overigens met eervol ontslag. Smit Internationale bergt de *Ehime Maru* in opdracht van de Amerikaanse marine.

De Japanse vissersboot ligt op 600 meter diepte. Daarom gebruikt Smit Internationale robots in plaats van duikers. Die brengen hijsstroppen aan rond de beschadigde romp. „De robots worden vanaf het dek van ons bergingsschip met een soort joysticks bediend, waarbij de bewegingen te volgen zijn op een beeldscherm”, zegt Walder desgevraagd.

De bergingsploeg is bezig de stropen rond de romp van de vissersboot te schuiven om deze naar de oppervlakte te takelen. „Daarvoor moet de kont van het schip omhoog en de takels er omheen

worden getrokken. Die stropen schuiven soms wat moeizaam door de beschadigingen aan de onderkant van het schip”, zegt Walder. Op verzoek van de Amerikaanse marine heeft het bergingsbedrijf eerst geprobeerd de vissersboot in een soort mand te manoeuvreren, door onder de boot gaten in de zeebodem te boren en daar kabels doorheen te voeren. „Deze methode hebben we moeten verlaten. Het schip lag wat dieper in de bodem en die bleek wat harder dan verwacht”, verklaart de zegsman de veranderde werkwijze. De voorbereidingen van de eigenlijke berging verlopen niettemin voorspoedig. „Het weer kan bij Hawaii onstuimig zijn, maar dat ziet er nu goed uit. Zoals het er nu naar uitziet, kan de berging verlopen zoals gepland.”

SMIT BERGING

Salvors are planning the removal of the fuel oils from the stranded general cargo vessel *Ikan Tanda* at Scarborough, and have not given up the possibility of pulling her free. The first priority was to get the fuel oils off the vessel to prevent pollution, said Smit Pentow Marine spokesperson David Main. On Thursday, a smattering of diesel came ashore at a small inlet in the rocks near the vessel, but the leak appeared small.

Diesel is not considered a serious polluting agent. So far, there is no sign of heavy fuel oil. Main confirmed that soundings by salvage crew aboard the vessel had revealed there was sea water in some of the tanks along the ship's hull.

The *Ikan Tanda* ran aground during Wednesday's fierce storm after losing engine power while battling against the gale-force north-wester lashing the coast. According to members of the ship's crew who were airlifted from the ship in a dramatic operation shortly after it struck land, there was a small fire in the engine room. The 16 000 ton vessel was on her way from Chile to the Far East with a cargo of potassium nitrate which is used as a fertiliser. She had just completed a great circle passage from South America and would have exchanged crews in Cape Town while taking on bunker oils.

'Obviously, a lot depends on the weather'. The fact that the *Ikan Tanda* needed bunkering was in the favour of the salvage and anti-pollution operation. Instead of having full tanks, she was running nearer to empty and now has only just over 200 tons of heavy oil and just over 100 tons of diesel aboard. Main said the salvage team had a boat on standby to take fuel off the ship to seaward, but swells were still very big. Pumping landwards was another option and preparations were being made for both options, he said.

Emssperrwerk

De *Taklift 5* van Smit Transport & Heavy Lift heeft is juli begonnen met de installatie van onderdelen van de omstreden Emssperrwerk in de rivier de Ems. Smit vervoert en installeert zes modules die door Hollandia zijn vervaardigd. De komende maanden zijn de *Taklift 5* en *Taklift 7* bezig met de installatie van de zes peilers die het Emssperrwerk moeten gaan vormen.

Tug firms link up for German deal

By Birgit Strietzel in Cologne-Tuesday September 11 2001 Lloyds List

FOUR German towage companies have jointly presented a bid to the government's port authority Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, for the two salvage tugs on half-year contracts for standby service in the Baltic ports of Rostock-Warnemünde and Kiel.

The tender follows the decision by Berlin transport minister Kurt Bodewig in June to strengthen emergency towage capacities in the North Sea and the Baltic by permanently chartering strong deepsea tugs. So far, the government only charters the tug *Oceanic* for the North Sea on short-term contracts. The members of the consortium are Hamburg-based operators Bugsier and Fairplay, Bremerhaven operator T&S Transport & Service and Unterweser Reederei URAG in

Bremen. They formed Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz, the 'working group coastal protection'. "Co-operation is the only way for us to provide the standards requested by the government," said spokesman Carsten Wibel. "Single operators hardly have sufficient capacities nowadays." Over the last three years, German towage companies have been involved in a bitter price war with Dutch operators Kotug and Smit, which came into German ports. The Germans claimed that their Dutch rivals received unfair subsidies

Gevolgen storm vorig weekend

De Noorse *Windfjord* die afgelopen weekend tijdens de storm op de Noordzee in de problemen kwam is gedeeltelijk gezonken. Het achterdeel is vertikaal weggezonden en rust op de zeebodem. De bemanning was al van boord gehaald. Het schip ligt op ca. 220 mijl NW van Den Helder.

De ponton die werd verloren door de *Towing Diamond* en op Terschelling was gestrand, is donderdagmiddag vlot gebracht door de *Fighter*.

De *Noordgat* en *Fairplay-22* zijn bezig met de berging van de Noorse *Birgit* die zuid-westelijk van Terschelling aan de grond is gelopen.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 20
dd. 28 september 2001

Aankoop / verkoop / vernoemingen

Polderman heeft de onlangs aangekochte *Giessenstroom* de naam *Delta* gegeven. Van eerdere berichten dat het bedrijf de deuren zou sluiten blijkt nog niet veel.

De *Boa Carrier* die door Taubatkompaniet naar het Canadese Secunda Marine is verkocht heet nu *Sable Sea*.

De voormalige Veesea schepen *Saphire* en *Topaz* die al geruime tijd in Lowestoft te koop liggen, zijn verkocht. De *Saphire* heet nu *HD Challenger*. Van de *Topaz* is nog geen nieuwe naam bekend, evenals de nieuwe eigenaar van beide schepen. De *HD Challenger* heeft in de schoorsteen de naam Hydrodive staan.

Het Britse Ministerie van Defensie heeft de *Collie* verkocht aan Thames & Medway Towage (Ron Livett). De nieuwe naam is *Te-Awhina*. De *Collie* is de enige 'Dog-class' sleepboot met Kort straalbuizen. De paaltrek bedraagt 21.1 ton. De *Mastiff* is aan onbekende kopers verkocht.

Bennett heeft de *Bever* gekocht; zij heet nu *Steven B.* Bennett is in onderhandeling over de aankoop van de *Eduard* die de naam *Sea Challenge II* moet krijgen en niet *Challenger 2* zoals eerder is gemeld. Er is nog geen koopcontract getekend. De oude *Sea Challenge* is te koop.

Falmouth Towage heeft de *St. Mawes* verkocht aan Andrew Andersen in Londen. De heer Andersen is ook eigenaar van de *Sheen* en de *Rana*. Het is de bedoeling dat de *St. Mawes* haar oude naam *Ionia* terug krijgt.

Het Schotse Maritime Craft Services (Clyde) Limited heeft in Dubai de door Bodewes gebouwde sleepboten *Inad* (ex PR 1 '82), *Timrar* (ex PR 2 '82) en *Asad* gekocht. De eerste twee zijn doorverkocht naar Zuid Amerika en de *Asad* is onderweg naar Europa.

De *Jerome Letzer* heeft 'ergens' in Engeland op de rotsen gezeten en heeft daarbij onherstelbare schade opgelopen. In Terneuzen is de sleepboot ontmanteld en is vervolgens voor de sloop naar Gent verkocht.

Multraship heeft een tweede snelle crewboot aangekocht. Net als de eerder aangekochte *Patrol* is dit een Damen Alucat 1350 die in 1993 bij Damen is gebouwd. De nieuwe naam is *Multrajet*.

Wijsmuller en Terschellingse bergers brengen BIRGIT vlot

Wijsmuller Salvage B.V. uit IJmuiden en Rederij Noordgat van West Terschelling hebben op 18 september om 08.20 LT de gestrande coaster *Birgit* vlot gebracht. Het 78 meter lange schip, vol geladen in haar ruimen en aan dek met een lading van 1.800 ton hout, kwam in ernstige problemen in de stormachtige periode in het weekeinde van 8 en 9 september. Het schip maakte plotseling slagzij naar bakboord en ondanks de acties van de bemanning om de situatie te corrigeren verslechterde die alleen maar. Daarop besloot de bemanning het schip te verlaten, waarna zij werd gered o.a. door de helikopter van de kustwacht. Het schip strandde tenslotte in het slechte weer op de Gronden van Stortemelk tussen de eilanden Terschelling en Vlieland.

Onmiddellijk schoot de sleepboot *Noordgat* vanuit West Terschelling te hulp en, ondanks het slechte weer, werd verscheidene malen vastgemaakt. Evenzoveel keer brak de sleepverbinding echter weer. Nog diezelfde dag kwamen bergingsexperts van Wijsmuller op Terschelling aan en werd een korte inspectie aan boord gehouden. De bergers moesten vanwege het slechte weer door de reddingsboot van boord gehaald worden.

Op maandag de 10e bleef het weer dusdanig slecht dat geen inspectie aan boord gedaan kon worden, laat staan dat er aan boord gewerkt kon worden. Het schip werd intussen steeds verder over de zandbanken geslagen.

Dinsdag 11 september werd het weer beter en konden er nieuwe en uitgebreider inspecties aan boord gedaan worden. Daarbij bleek er water in het ruim en in de machinekamer te staan. In de loop van de avond werden er in Bremen door Wijsmuller contract onderhandelingen gevoerd met de eigenaar en verzekeraars van het schip die uiteindelijk rond middernacht resulteerden in de bergingsopdracht. Onmiddellijk werd er bergingsmateriaal van de Wijsmuller magazijnen overgebracht naar Terschelling, waar het in de loop van de woensdag ochtend aan kwam. Diezelfde middag werd het aan boord gebracht en kon het eigenlijke werk beginnen.

Intussen waren scheepsbouwkundig ingenieurs van Wijsmuller ingeschakeld om de benodigde berekeningen uit te voeren om te kunnen bepalen wat er in eerste instantie fout was gegaan en wat er dus gedaan moest worden om dat te corrigeren. Daarbij werd de situatie aan boord gevoegd zoals die zich had ontwikkeld en tezamen met de benodigde informatie over de omgeving zoals de waterdieptes kon een 'plan van aanpak' worden ontwikkeld om het schip vlot te brengen. Dit hield o.a. in dat pompen werden geïnstalleerd in het ruim en de machinekamer en dat lekke tanks voorbereid werden om op luchtdruk gezet te worden. Het ballastsysteem van het schip werd gereactiveerd om, voor zover nodig, de onbeschadigde tanks te kunnen leeg pompen. Ook werd er een gat in de romp van het schip gedicht en werd er een gedeelte van de deklading hout overboord gezet, voor zover dit niet van boord geslagen werd door de golven die over het schip spoelden.

Tijdens de daarop volgende dagen werden de nodige zaken op elkaar afgestemd en werden gedurende hoog water op gezette tijden vlotbreng pogingen gedaan, waarbij het schip steeds verder richting diep water werd getrokken. Uiteindelijk vanochtend om 08.20 werd de *Birgit* vlot gebracht door de sleepboten *Noordgat*, *Fairplay 23* en het snelle bergingsschip *Typhoon*, waarna het ten anker werd gebracht op de rede van Terschelling. Hoezeer de scheepsbouwkundig ingenieurs van Wijsmuller en de bergingsexperts het bij het rechte eind hadden kon bepaald worden aan de hand van het feit dat de weer vrij drijvende *Birgit* hoegenaamd geen slagzij of trim had, en dus ook de initiële oorzaak van dit ongeluk was opgelost.

Grootste vijand van Kursk-bergers is voorlopig beste bondgenoot

Is het puur geluk, of gaat de invloed van 'Moskou' inderdaad veel verder dan iedereen denkt? Feit is dat de weersomstandigheden in en bij Moermansk veel beter dan goed zijn. Het weer, in potentie de grootste vijand van de bergers van Smit Internationale en Mammoet, gedraagt zich tot nu toe als de meest trouwe bondgenoot.

De straten van Moermansk zijn normaal gesproken al bedekt met een dun laagje sneeuw om te worden vertrapt tot een modderige troep. Een gure, bijbehorende wind die over de Barentszee is komen aanwaaien, maakt Moermansk dan tot een onaangename verblijfplaats. En als er geen sneeuwbuien worden aangevoerd dan toch minimaal een flinke mistbank. Het contrast is nu groot. Een simpele trui is voldoende bescherming tegen een slap windje. De zon doet uitbundig zijn best en maakt het zelfs op een terras nog aangenaam toeven. De mensen in de straten van Moermansk weten niet wat ze overkomt. Net als overal ter wereld zitten de weervoorspellers er hier ook wel eens naast, maar zo goed fout wordt zelden vertoond.

Tijdens de presentatie van de bergingsplannen, eind mei in het Rotterdamse Westin-hotel, waren topman Frans van Seumeren van Mammoet en zijn collega Nico Buis van Smit Internationale het roerend met elkaar eens: technisch gezien hadden zij de operatie 'in de vingers'. De enige ongewisse factor was het weer in Moermansk. „Onze grootste vijand,” luidde de gezamenlijke vaststelling.

In Rusland heeft menigeen de wenkbrauwen gefronst bij het vernemen van het plan de *Kursk* medio september van de bodem van de Barentszee te tillen. Dat zou net kunnen, maar verstandig werd het niet gevonden. Er is geen gewezen admiraal of hij heeft wel verkondigd dat een bergingsoperatie op de Barentszee in september gekkenwerk is. De maand juli is door deskundigen als meest ideaal aangegeven. „September is vanuit meteorologisch oogpunt niet echt goed,” zegt V. Kotov, het hoofd van het hydrometeorologisch centrum van de Russische marine. Maar, zo geeft hij aan, de weersomstandigheden verschillen van jaar tot jaar.

Kotov is een gelukkig man, want nog niet zo heel erg lang geleden heeft hij de beschikking gekregen over nieuwe apparatuur. Dat moet een uitzondering zijn, want na het uiteenvallen van de Sovjet- Unie is het niet zo heel erg veel geld meer in militaire zaken geïnvesteerd. „We liepen technische een eind achter in vergelijking tot de 'gewone' meteorologische dienst,” vertelt Kotov, „maar we hadden gelukkig wel goed gekwalificeerde mensen. Vandaag de dag is er geen legeronderdeel dat over zulke goede spullen beschikt als wij.”

Voor de laatste fase van de bergingsoperatie van de *Kursk*, het daadwerkelijk van de zeebodem hijsen van de onderzeeër, is goed weer de kritische factor. Vanaf de ponton *Giant 4* van Smit worden, als de omstandigheden dat toelaten, zesentwintig hijskabels vastgemaakt aan de *Kursk*. Op het dek van de *Giant 4* zijn de hijsinstallaties geplaatst bovenop vijf meter hoge hydraulische cilinders. Die cilinders maken het mogelijk golven tot plus of min tweeneenhalve meter te compenseren. De bergers verwachten drie tot vijf dagen nodig te hebben voor het bevestigen van de kabels en het ophijzen van de *Kursk*.

Smit en Mammoet hebben het Nederlandse weerbureau Meteo Consult uit Wageningen in de arm genomen. Meteorologische diensten in Rusland en Noorwegen gelden als 'back-up'. Het weerbureau van de Russische marine in Moermansk beperkt zich volgens Kotov voornamelijk tot berichtgeving om de drie uur. Windsnelheid en -richting, golfhoogte, atmosferische omstandigheden, wolken, zicht en lucht- en watertemperatuur gelden daarvoor als ingrediënten. Als straks de *Giant* aan de *Kursk* gaat worden gekoppeld zullen de berichten om het uur, of nog vaker, worden ververs. Kotov: „De weersverwachtingen voor de bergingslocatie worden via de regionale marinecommandant doorgegeven aan de opdrachtgever van de operatie, het marine-ontwerpbureau Rubin. Die geeft de berichten door aan de bergers.”

Kotov verklaart dat zijn dienst een week vooruit kan kijken, al kan technisch gesproken een verwachting voor een langere termijn worden gegeven. „Maar daar hebben wij de apparatuur niet voor.” Ruslands 'civiele' meteorologische dienst is in staat om twee maanden vooruit te kijken. Kotov en zijn hydrometeorologische dienst kan een lange-termijnverwachting alleen maken op basis van analyse van historische gegevens. Dat is voor het bergingsgebied gedaan. Het is bekend wat de meest voorkomende windrichting en -snelheid is en hoe vaak het weer in deze tijd van het jaar verslechtert. „Eind september wordt het moeilijk om een langere periode van goed weer te voorspellen,” zegt Kotov.

Hij geeft aan dat meer dan alleen klimatologische gegevens moeten worden gebruikt voor het opstellen van de weersverwachting voor de bergingsoperatie. „Op basis van alleen die klimatologische gegevens zou blijken dat het naar de oppervlakte brengen van de *Kursk* niet kan.” De weervoorspellers denken dat verwachtingen aan de hand van het actuele weerbeeld veel betrouwbaarder zullen zijn.

Wijsmuller brengt containerschip vlot

Wijsmuller heeft met één van haar sleepboten het schip *Banjaard* vlot gebracht bij Ierland. Het 127 meter lange containerschip, gebouwd in 1993, was op 26 september vast gelopen op de Codling Bank, 15 mijl zuidoost van Dublin. Het schip heeft een capaciteit van 550 TEU (= 20 ft containers) en was ten tijde van de stranding vol geladen met containers.

Onmiddellijk na de melding werd door Wijsmuller Salvage in IJmuiden een bergingscontract gesloten met de eigenaren van het schip. Een sleepboot van Wijsmuller Marine Ltd., de 4.000 as-PK en 50 ton trekkracht sterke *Oakgarth*, werd onmiddellijk vanuit Liverpool naar de strandingslocatie gedirigeerd terwijl er een bergingsteam van Wijsmuller uit Nederland, anticiperend op mogelijk benodigde extra diensten, naar Dublin werd uitgezonden.

Donderdag 27 september vroeg werd door de *Oakgarth* vastgemaakt in een operatie waarbij veel manoeuvreerkunst nodig was gezien de stroming en de omliggende banken en ondieptes. De banken bestaan niet uit zand, maar uit kiezelstenen met een grootte van 10 tot 20 centimeter doorsnede. Tijdens de eerste poging werd de *Banjaard* uiteindelijk tijdens hoog water vlot gebracht. De *Banjaard* is voor inspectie doorgevaren naar Dublin.

De Codling Bank is een oude bekende van Wijsmuller. De *Banjaard* zat namelijk op dezelfde locatie vast als de *Asian Parade*, een schip dat auto's vervoerde en anderhalf jaar eerder door Wijsmuller succesvol is vlot gebracht. Voor deze operatie werd toen o.a. ook de *Oakgarth* gebruikt, aangevuld met twee 'super-sleepboten' van Wijsmuller die in totaal ruim 400 ton trekkracht hadden.

Tug firms link up for German deal

Four German towage companies have jointly presented a bid to the government's port authority Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, for the two salvage tugs on half-year contracts for standby service in the Baltic ports of Rostock-Warnemünde and Kiel.

The tender follows the decision by Berlin transport minister Kurt Bodewig in June to strengthen emergency towage capacities in the North Sea and the Baltic by permanently chartering strong deepsea tugs. So far, the government only charters the tug Oceanic for the North Sea on short-term contracts. The members of the consortium are Hamburg-based operators Bugsier and Fairplay, Bremerhaven operator T&S Transport & Service and Unterweser Reederei URAG in Bremen. They formed Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz, the 'working group coastal protection'.

"Co-operation is the only way for us to provide the standards requested by the government," said spokesman Carsten Wibel. "Single operators hardly have sufficient capacities nowadays." Over the last three years, German towage companies have been involved in a bitter price war with Dutch operators Kotug and Smit, which came into German ports. The Germans claimed that their Dutch rivals received unfair subsidies

(met dank aan Leo Kramer, Piet Sinke, Lawrence Amboldt, Gilles Bronke, Hans v.d.Ster, e.a.)

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 21
dd. 6 oktober 2001

Aankoop, verkoop, nieuwbouw, vernoemingen

De *Bever* is door Damen Trading & Chartering verkocht aan Foster Yeoman in London. Dit bedrijf heeft inmiddels ook de *Eduard* van Kooren overgenomen. De nieuwe naam wordt *Sea Challenger II*.

Het bedrijf Foster Yeoman heeft eerder dit jaar het bedrijf A.C. Bennett uit London, inclusief alle sleepboten, overgenomen.

De *Smit China*, *Scheldepoort 3* en *Roompot* (beide laatsten van Polderman) zijn aan dezelfde eigenaar verkocht die verleden jaar de *Evertsen* heeft gekocht. Het is het Spaanse visbedrijf Seanostromon SL.

De *Redder* van BTS is verkocht aan degene die onlangs de *Ram* van Takmarine heeft gekocht.

De *Balau*, *Janus* en *Smit Hamburg* zijn per 1 oktober ondergebracht bij Harms Bergung. De *Balau* is in 'het Rotterdamse' gesignaleerd met een geheel zwarte boeg. De geel/blauwe strepen op de boeg waren verwijderd.

In New York werd op 26 juni de *Janet M. McAllister* opgeleverd. Dit is een Schottel Z-drive propellor sleepboot met een afmeting van 98 x 34 x 12.5 voet. Motoren 2x EMD 12-645 E7B; vermogen 5.000 hp.

Tidewater heeft de nieuwste aanwinst, *Carline Tide* (PSV UT 755), in september van de werf overgenomen.

De nieuwe *Troms Falken* (PSV UT 755L), is eveneens in september in dienst gesteld en werkt vanuit Aberdeen.

De onlangs door Secunda Marine aangekochte *Sable Sea* (ex *Boa Carrier*) blijft voorlopig werkzaam op de Noordzee.

SBS (Shetland Base Services) heeft tijdens de Offshore Europe Exhibition in Aberdeen bekend gemaakt een VS470 MKII supplier besteld te hebben. Oplevering april 2003, werf: Kopervik

De voormalige *Smit-LLoyd 46*, die als *Sea Guardian* door het leven ging, is verkocht aan Togo Oil Marine.

De Spaanse *Catalunya* is verkocht naar het Midden Oosten.

De *Sharif 1* (o.a. ex *Sachsantor*) is eveneens naar het Midden Oosten verkocht.

De *Abu Samra* is door Qatar National Navigation & Transport Co. verkocht naar Koeweit.

Mr. John Evelegh uit Southampton heeft de *Storebror* (ex *Kranfjord*, ex *Cement*, ex *TID 180*) ingeruild tegen de *Kingston* (ex *Sun XXIV*).

De *Costaud* is door Les Abeilles aan onbekende kopers verkocht. Volgens onbevestigde berichten zou de *Abeille No. 10* naar West Afrika zijn verkocht.

Svendborg Skibsvæft A/S de *Helmer* (ex *Goliath V*) verkocht aan onbekende kopers.

Slecht weer hindert berging Koersk

De berging van de gezonken kernonderzeeër *Koersk* is dinsdag 2 oktober ondanks relatief slecht weer doorgezet. De operatie verloopt echter langzamer dan verwacht, zo stellen de Nederlandse bergers.

De zware storm van het afgelopen weekeinde zorgt voor 'na-deining' zoals de bergers het noemen. Dinsdagmiddag is de derde van de 26 hijspluggen in de *Koersk* bevestigd. Aan die pluggen komen straks de grijpers waarmee de *Koersk* naar boven wordt getrokken.

Het weer voor de rest van de week ziet er gunstig uit, met uitzondering van woensdag. Ook dan is de Barentszee geen plek voor landrotten met golven van een meter of 2, 3. Dat is precies het maximum dat de bergers aankunnen.

Tot maandagochtend leek het er op dat de berging voorlopig uitgesteld moest worden. Een zware storm teisterde de Barentszee, waarbij de golven tot 6 meter hoogte kwamen.

Smit Internationale uit Rotterdam en hijs- en transportbedrijf Mammoet uit De Meern durven niet te zeggen wanneer de *Koersk* uiteindelijk in het droogdok ligt. Met veel geluk kan dat deze week al zijn, zit het tegen,

dan komt daar nog een week bij.

De *Koersk* verging een jaar geleden met alle 118 bemanningsleden. De oorzaak van het ongeluk is nog steeds niet bekend.

Directe nieuwsbrief vanaf de Giant 4 - Barentssee

Dinsdag 02-10-2001 20:00 LT

Doordat er volgens info ontvangen aan boord negatieve berichten in de Nederlandse kranten en andere pers zijn verschenen over ons werk wilden wij hierbij direct van de werkplek laten weten dat alles met ons goed gaat .

We hadden tot en met gisteren 8 grippers van de 26 geïnstalleerd, we hadden prachtig weer wat plotseling veranderde gisteren avond toen plotseling snel de wind rond draaide van het Zuiden naar het Noord Oosten en snel in kracht toe nam van bijna windstil naar windkracht 8 tot 9 Bft, dit heeft tot vanmorgen doorgestaan waardoor de golven opliepen tot 4-5 meter maar dit is toen weer af gaan nemen en vanmiddag om 15:30 uur was het weer zover afgenomen dat we weer konden gaan beginnen, dus we zijn wederom begonnen met de volgende grippers aan te brengen, deze wind werd veroorzaakt door dat we in het centrum van een lage druk gebied lagen wat plotseling begon te bewegen in de richting van Nova Zembla waardoor we de wind welke op de randen lagen over ons heen kregen, nu komt er een hoge druk gebied aan van 1017 Hpa welke ons zoals het er nu uitziet enkele dagen gaat voorzien van een rustig weer waarschijnlijk wel met lage temperaturen van 2-4 graden en winterse buien met veel sneeuw en regen, dus we gaan gewoon gestaag door.

Wat betreft het werk er word hard gewerkt door iedereen, en we hebben nog steeds een goede moed, als alles goed gaat vanaf nu en het weer mee blijft werken verwachten we eind van het weekend zover te zijn dat we een poging kunnen wagen met hijsen van de *Koersk*. We houden jullie op de hoogte als er iets gebeurt wat afwijkt van het plan.

Met vriendelijke groeten

Capt. Piet Sinke
Gezagvoerder Giant 4

Turkish cabinet keeps China waiting for Varyag permission

05-10-2001

TURKISH shipping officials are at odds with other government agencies over the setting of a date for a Soviet era aircraft carrier to be towed through the Turkish Straits from the Black Sea, the first leg of its voyage to China. The rift became apparent on Wednesday after China requested that the 306 m *Varyag* be allowed to pass through the Bosphorus and Dardanelles straits before October 15. The request came through a Turkish minister who had visited China late last month.

While Turkey had previously refused permission for the carrier to enter the straits, saying it posed too great a risk due to its size, this policy was reversed after the Turkish General Staff dropped its opposition in mid- August.

Beijing had also promised to comply with a list of safety requirements put forward by Ankara. These included that the *Varyag* must be towed through the straits in daylight, with near still wind conditions and clear visibility throughout the estimated 12-hour passage.

With the onset of autumn, Turkish shipping experts are of the opinion these conditions cannot be met after late this month.

Other conditions laid down include modifications to the *Varyag* and insurance guarantees. State maritime officials have estimated that there is a 30% chance of an accident while the *Varyag* is being towed through the Turkish straits.

According to the maritime undersecretariat, the technical requirements sought by Ankara to maximise security during the passage have not yet been met.

Furthermore, the undersecretariat is opposed to the Chinese government's offer of a \$1bn state guarantee against any legal costs that might arise from the passage, including possible litigation from owners of vessels banned from entering the straits.

The officials want to see the bond guaranteed by international insurers, and they cite earlier instances where payment due under state guarantees has not been made.

A spokesman for the minister responsible for maritime affairs, Ramazan Mirzaoglu, had previously denied that either the ministry or the undersecretariat were trying to obstruct the passage of the carrier. Instead, he said, their efforts were solely directed to ensuring the highest levels of safety.

Government spokesman state minister Tunca Toskay said the cabinet would decide on permission but declined to say when it would meet to do so.

Directe nieuwsbrief vanaf de Giant 4 - Barentssee

Vrijdag 05-10-2001 - 19:00 hrs LT

Hierbij wederom een levensteken vanaf de Barentssee, hadden vandaag een prachtige dag wat weer betreft, haast geen wind, wel met wat bewolking, als het niet zo koud was geweest dan dachten we op het IJsselmeer te zitten, zo vlak was het water.

Deze prachtige dag heeft erin geresulteerd dat we er nu (19:00 hrs) in totaal 15 grippers in hebben zitten van de 26 en de dag is nog niet voorbij, we denken voor middernacht het aantal op 17 te kunnen hebben als alles meezit en dus we komen waarschijnlijk morgen een heel eind.

De weerberichten zijn voor morgen nog steeds goed, misschien niet meer windstil zoals we vandaag hadden maar in ieder geval geen zware depressie op komst en dat is ook positief.

De buiten temperatuur is nu 4,8 graden Celsius bij een barometer stand van 1011 Hpa dus we zitten lekker in het hoge druk gebied wat zich over de Barents Zee heeft uitgespreid.

Verder niet veel nieuws te melden, iedereen de groeten vanaf de *Giant 4*

Met vriendelijke groeten

Capt. Piet Sinke
Gezagvoerder Giant 4

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 22
dd. 19 oktober 2001

Aankoop, verkoop, vernoemingen

Boskalis heeft haar personeelsvaartuig *Jacky* (bj. 1993) verkocht aan Multtraship die haar de naam *Multrajet* gaf. Dit is een zusterschip van de vorig jaar aangekochte *Patrol*.

Zeelen Marine Services B.V. is in juli 2001 overgenomen door Rederij Waterweg. I.v.m. een contract in Afrika is de *Seerijp II* tijdelijk omgedoopt in *Coastal Worker*. De overige schepen van Zeelen zijn de *Seerijp I, II* en *IV*. Het bedrijf blijft onder de eigen naam als dochterbedrijf van Waterweg opereren.

Telco heeft de *Telco Biscay* onder Nederlandse vlag gebracht. Was St. Vincent.

Seacor Smit heeft de volgende vaartuigen van de werf overgenomen: *Jason G McCall* en *Keith G McCall*; dit zijn twee crewboten en de bevoorrader *Seacor Navigator*.

URS Nederland heeft de *Finland* overgedragen aan van den Akker.

De *Balau*, die aan Harms is overgedragen, krijgt de naam *Salus*.

De kabelbak *Meda* van van der Stoel is onder Duitse vlag gebracht en heeft de naam *Weser* gekregen. Zij wordt in Hamburg, samen met de *Coastal Power*, *Zeus*, en *Pioneer* op de *Teal* van Dockwise geladen en voor een project naar Mozambique overgevaren.

De *Breezand* is verkocht aan Polderman, waarschijnlijk als handelsobject.

De schepen uit de vloot van Wijsmuller zullen voorzien worden van het 'Maltezer' kruis (logo van Svitzer) in de schoorsteen. De *Fiery Cross* op de *Tees* is al de nieuwste outfit gestoken. De naam 'Wijsmuller' is weer van de zijkant van het schip verwijderd.

De eerder genoemde verkoop van de *Abeille 10* zou op een misverstand berusten. De sleepboot blijft in Le Havre, in afwachting van nieuwbouw in 2002. De *Pornic* is naar Afrika (Abidjan?) vertrokken en heet nu *Marcory III*

De Ierse O'Hanlon uit Waterford heeft de *Tralee Bay* gekocht van Barcazas Dominicana. De sleepboot is overigens nooit weggeweest uit Ierland. De *Mastiff* van de Royal Navy is verkocht aan D. Miller uit Newhaven.

Nieuwsbrief vanaf de Giant 4 - Barentssee

Zaterdag avond 20:00 hrs LT

Hierbij wederom een levensteken vanaf de Barentssee, hadden vandaag wederom een prachtige dag wat weer betreft, een Noordoostelijk windje wat af en toe oppikte tot windkracht 3, veel bewolking en af en toe een sneeuwbus de barometer is gestegen naar 1019 Hpa bij een buitentemperatuur van 3,5 graad celsius.

Deze dag heeft erin geresulteerd dat we er tot nu (20:00 hrs) in totaal 19 grippers in hebben zitten van de 26 en we hopen er voor middernacht 20 in te hebben en de rest staat gepland voor morgen en hopen de laatste 6 erin te hebben voor 12 uur morgenmiddag.

De weerberichten zijn voor morgen nog steeds goed , hetzelfde als vandaag, er is alleen een lage druk gebied aan het ontwikkelen bij de Noordkaap wat waarschijnlijk onze kant op komt en onze locatie kan bereiken maandag avond.

Verder niet veel nieuws te melden , iedereen de groeten vanaf de *Giant*

Nieuwsbrief vanaf de Giant 4 - Barentssee

Zondag avond 20:00 hrs LT

Hierbij nog een mailtje vanaf de Barentssee, we hebben zoals gemeld vanmorgen de *Kursk* geheel vastgemaakt en alle grippers opgevoerd, we trekken er momenteel 4100 ton aan, de *Kursk* ligt nog steeds op de bodem, en we zijn bezig met aanbrengen met duikers van de deep-sea probes (stralings meetinstrumenten) en enkele ander meet instrumenten welke de hoofthoek en slagzij meten, we denken hiermee ergens later vanavond klaar te zijn, we hebben reeds 2 van de anker draden los gemaakt en thuis gedraaid, de *Smitwijs Singapore* en de *Atrek* liggen beide met een volgende anker boei aan dek gereed om deze draden ook los te gooien, maar we liggen te wachten op de meetinstrumenten.

Het weer is momenteel nog goed, een Noordwestelijk windje van 2-3 Bft komt dus recht over de kop van de *Giant* naar binnen, deze wind zal koude wind aanvoeren vanacht, er word een gevoels temperatuur verwacht volgens Meteo consult van -8 tot -10 graden celsius, zo het word koud vannacht, morgen ochtend verwachten we dat de wind naar het Zuidwesten gaat draaien en toenemen in kracht naar maximaal 5-6 Bft net na de middag waarna het weer af gaat zakken naar een 2-3 BFT in de avond, maar dan hopen we zeker onderweg te zijn naar de Kola Bay, de aanlopen naar Murmansk, vandaag zijn aardig wat andere Russische Marine schepen op de locatie aangekomen, deze zullen allemaal wel met ons mee gaan varen naar Murmansk, het zal wel een heel escorte worden, ze willen ons eigenlijk afschermen van de pers welke natuurlijk bootjes heeft gehuurd om plaatjes te gaan schieten als we dichterbij de kust komen, maar we zien wel wat er van komt.

Zodra de *Kursk* van de bodem gehesen is krijgen jullie een volgende update, of als er ondertussen andere bijzonderheden voordoen.

Ontvang de groeten vanaf de *Giant 4*

Beste Allemaal

Hierbij wilden wij jullie laten weten dat om 03.45 uur Locale tijd maandag morgen de *Kursk* van de zeebodem is gehesen, het gewicht was 9.000 ton toen hij los kwam, we zijn nog wel even bezig om hem op te halen totdat hij onder de *Giant 4* hangt.

Beste Allemaal

Hier nogmaals een berichtje vanaf de *Giant 4*, sorry voor het virus gebeuren van gisteren, maar het bleek loos alarm te zijn, maar ja beter voorkomen dan genezen zullen we maar zeggen.

Heb de worm succesvol verwijderd aan boord, hier alles verder goed, liggen vlak voor het loodsstation momenteel en krijgen zo dadelijk de loods aan boord en daarna lopen we de Kola bay aan, de aanlopen naar Murmansk, we moeten een dikke 30 km de baai in voordat we bij het dok zijn, dus dat word wel rond de middag.

De *Kursk* hangt nog steeds keurig onder de *Giant 4*, hebben prachtig weer gehad gisteren, het leek wel of we op het IJsselmeer voeren, de *Giant 4* bewoog helemaal niet.

Jullie krijgen weer een berichtje als we veilig op de boeien gemeerd zijn vanmiddag

Groeten

Piet Sinke
Giant 4

Nog meer nieuws van de Koersk

Hierbij nog een berichtje vanaf de *Giant 4* welke nog op de boeien ligt nabij Murmansk.

Afgelopen week een bezoek gehad van Admiraal Motzak welke de bemanning bedankte voor de inzet in zijn toespraak, verder heeft de admiraal de *Giant 4* bekeken, was een zeer vriendelijke man, en sprak behoorlijk Engels, tevens waren de pontons *Mar* (Stuurboord) en *Gon* (Bakboord) aangekomen en langs zij gebracht van de *Giant 4*, en zijn beide gelijk ge-preballast, we waren gisteren morgen begonnen met de *Gon* af te zinken toen er plotseling iets niet goed ging en één kant van de *Gon* onder water verdween en naar de bodem zonk (rond 12.00), de generator en hydraulisch power units verdwenen ook onder water, hebben direct een bergingsplan gemaakt en kregen hulp van de Noordelijke vloot bergingsvaartuig *Antay* welke lucht kon leveren, we gingen pompen om 20.00 uur en zij dreef weer langs zij om 01.30 uur vanmorgen, hebben vandaag enkele extra tanks gevonden aan de wal om de stabiliteit te vergroten en die zijn zojuist aangevoerd en zullen er morgen ochtend erop

worden gehesen en vast gebakken zodat we morgen middag waarschijnlijk de *GON* af kunnen gaan zinken voor de tweede keer .

Dus we hebben enkele dagen vertraging opgelopen door deze manoeuvre, maar we hopen nog steeds in de loop van volgende week de *Koersk* in het dok af te kunnen leveren.

Verder niet veel nieuws, het begint wat kouder te worden, afgelopen week hadden we wat ijs aan dek dus oppassen geblazen voor iedereen .

We houden jullie op de hoogte
Groeten van iedereen aan boord

Piet Sinke
Kapitein Giant 4

Hierbij nog een update vanuit Murmansk, gisteren waren de eerste 2 cyllinders welke het extra drijf vermogen moeten gaan leveren (vanaf de Marine werf) aangekomen op onze locatie en afgemeerd langs zij de *GON*, vanmorgen kwam tevens de Russische drijvende Navy kraan *Paltus* en zijn de eerste 2 cilinders op de *Gon* gehesen en zijn we begonnen met het lassen van de cilinders, vanmiddag kwamen er nog 2 aan welke op de *MAR* zijn gehesen, één van deze cilinders was zo rot dat we daar nog wel laswerk aan hebben om hem waterdicht te krijgen, morgen komen er nog 4 grote "dobbers " welke elke nog een zootje opwaartse kracht geven in geval het niet goed zou gaan zodat de *GON* in ieder geval niet zinkt mocht het weer niet goed gaan, dan staan we echt voor paal hier in Murmansk. De planning is aangepast ondertussen en ziet er nu als volgt uit :

Dinsdag 16-10 afmaken extra drijftanks op *GON* en *MAR*
Woensdag 17-10 *GON* afzinken en er onder en extra drijftanks op de *MAR* afmaken
Donderdag 18-10 *MAR* afzinken en er onder
Vrijdag 19-10 *MAR* en *GON* leegpompen en *Giant 4* omhoog brengen.
Zaterdag of zondag indokken.
2-3 dagen in het dok en dan weer uitdokken

Groeten
Piet
Giant 4

(161001)

Hierbij nog enkele letters vanaf de *Giant 4* in Murmansk, hebben de laatste dagen gewerkt aan het verbeteren van de stabiliteit van de *GON*, hiervoor hebben we enkele extra grote tanks aan dek geplaatst welke we gehuurd hebben van de Russische Marine, we zijn momenteel bezig met het afzinken van de *GON* en hopen deze vannacht onder de *Giant* te kunnen plaatsen, als alles goed zit dan maken de duikers die 2 grote tanks van 200 ton drijfvermogen los van de *GON* en worden deze geplaatst op de *MAR* waarna deze ook afgezonken kan worden, we werken er nog steeds op om aanstaande zaterdag het PD-50 dok in te varen en de *Koersk* aldaar af te leveren, wat betreft het weer het is rond het vriespunt, vandaag was het grauw en grijs en we zijn eigenlijk aan het wachten op de eerste sneeuwvlokken welke vandaag of morgen zullen gaan vallen, hoorde van collega in Kirkenes dat daar de eerste vlokken al waren gaan vallen, verder gaat alles goed, iedereen kijkt uit naar het einde van de klus, het is jammer dat het juist nu tegen het einde alles een beetje tegenzit, maar ja nog een 10 dagen en dan moet het toch wel geklaard zijn.

We houden jullie verder op de hoogte

Groeten
Piet Sinke
Giant 4

(181001)

Hierbij nog een update vanuit Murmansk, waren vanmorgen rond 01.30 uur klaar met de *GON* eronder brengen, en zijn daarna gelijk verder gegaan met de *MAR*, deze zit er nu (21.30) bijna onder, en hierna gaan we beginnen met het leegpompen van beide pontons wat een uur of 10-14 gaat duren dus daarmee zijn we als alles goed gaat morgen rond de middag mee klaar.

Hierna moet de *Giant 4* met *Koersk* eronder een 70 cm uit het water gelift zijn, dan gaan we de laatste duikinspecties doen waarbij de uiteindelijke positie van de *Koersk* wordt bepaald ten opzichte van de *Giant*, dit ivm de positie in het dok boven de blokken en dan worden de laatste lijnen met verf aangebracht op de *Giant* als referentie lijnen welke te zien zijn vanaf de dok muren en kan het invaren van het dok beginnen.

Dit invaren staat gepland voor zaterdag morgen, de planning is dat om 06.00 uur de 8 sleepboten aanwezig (2 x 3.500 PK zeeslepers *MB 38* en de *MB 523* + 6 x haven boten) welke gebruikt gaan worden bij het indokken, om 09.00 los van de boeien en dan om 11.00 uur in het dok varen. We krijgen die dag een Commando aan boord van 8 officieren voor het indokken + 40 man extra om aan de staaldraden te trekken dus het zal mij benieuwen hoe hectisch en gek het gaat worden, ik heb het bij aankomst gezien, 1 loods, 1 Marine officier (Kapitein eerste Rang) en een tolk, wat uitliep op een ramp ze stonden constant naar elkaar te schelden en de een gaf de ander de schuld etc. en de tolk stond maar met zijn hoofd te schudden, na 2 uur schelden, draaien en capriolen uitvoeren kregen ze *Giant* nog niet tussen de boeien waarop we moesten meren op de rivier en heb ik het zelf maar overgenomen en hun gevraagd koffie te gaan drinken en er zich niet meer mee te bemoeien en heb via de tolk de boten instructies gegeven en de *Giant* af gemeerd op de boeien, want we wilden toch wel voor het donker klaar zijn, dus het zal mij benieuwen hoe het van het weekend gaat met zoveel van die mannen aanboord, het zal wel een geschreeuw worden.

We houden jullie op de hoogte

Groeten
Capt Piet Sinke
Master *Giant 40*
Murmansk

(met dank aan Piet Sinke voor zijn verslagen vanaf locatie)

Mammoet kantoor

Donderdag 11 oktober is het negen verdieping tellende kantoor gebouw van Mammoet aan boord van de *Smitbarge 1* geladen en vanuit Zwijndrecht naar Schiedam getransporteerd. De reis verliep via de Oude Maas, Botlekbrug passage en over de Nieuwe Maas naar Schiedam. Het bij Grootint gebouwde gebouw heeft de unieke vorm van een "Bolder". Zij zal als hoofdkantoor gaan fungeren voor van Seumeren (Mammoet) in Schiedam. De vestingen van van Seumeren in de Meern en van Mammoet in Breda worden gesloten. Al het materiaal komt dan op de locatie in Schiedam.

Nieuws van de Wijsmullervloot

De sleepboten van Tiong Woon Marine Pte. Ltd. te Singapore zijn verkocht aan Wijsmuller's PT Aquaria te Indonesië.

De vloot bestaat uit de *Tiong Woon Ocean 6, 8, 9, 10* en *11*.

Tsjechisch sleepbootcasco voor Antwerpen

Op vrijdag 5 oktober 2001 is op de werf van CESKE LODENICE a.s. te Valtirov in de Tsjechische Republiek het eerste casco van een serie van 3 sleepboten bestemd voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen te water gelaten.

De casco's worden gebouwd in opdracht van S.K.B. n.v. te Antwerpen, het contract voor de bouw van deze casco's werd in januari van dit jaar door S.K.B. gegund aan NAVIA b.v. / Ceske Lodenice a.s. Levering van de volgende 2 casco's is voorzien in december 2001 en maart 2002. S.K.B. zal de casco's verder in- en afbouwen in haar dokken te Antwerpen en de sleepboten bedrijfsklaar opleveren aan het Havenbedrijf. De eerste sleepboot zal in maart 2002 in dienst worden gesteld.

De sleepboten worden, zoals gebruikelijk voor het Havenbedrijf, uitgerust met een Voith-Schneider voortstuwingssysteem. Deze nieuwe sleepboten zijn een vervolg op de eerder door S.K.B. geleverde sleepboten, de zogenaamde "10" serie. De nieuwe sleepboten zullen als "20" serie worden aangemerkt en

als havensleepboot nr. 20, 21 en 22 in bedrijf worden genomen.

Smit Tak rondt succesvolle bergingsoperatie Ehime Maru af

Smit Tak – onderdeel van de Smit Internationale groep - heeft 15 oktober na het omhoog brengen en transporteren van de *Ehime Maru* bij Hawaï een grote bergingsoperatie afgerond.

De *Ehime Maru*, een Japans vissersopleidingsvaartuig, zonk op 9 februari jl. na een aanvaring met de onderzeeër *USS Greenville* van de Amerikaanse Marine. De *USS Greenville* kwam met grote snelheid omhoog tijdens het nabootsen van een levensreddende operatie. Negen mensen zijn hierbij om het leven gekomen, de overige 26 konden worden gered.

Smit Tak ontving afgelopen maart het verzoek een haalbaarheidsstudie te verrichten met als doel de *Ehime Maru* vanaf 600 meter diepte omhoog te hijsen en te transporteren naar ondiep water. Het contract werd in april afgesloten.

De *Ehime Maru* was, na de aanvaring, naar een diepte van 600 meter gezonken. Deze diepte en de zwaarte van het schip, zo'n 700 ton, maakten het tot een zeer moeilijke klus. Door de extreme diepte kon het materiaal dat op het wrak moest worden aangebracht om het omhoog te krijgen niet door duikers worden gedaan. Er werd gebruik gemaakt van ROV's. Dit zijn een soort robots uitgerust met camera's, lampen, voortstuwing en robotarmen. De ROV's konden de operators aan boord van het vaartuig *Rockwater 2* de benodigde informatie doorgeven. Het offshore constructie vaartuig *Rockwater 2* heeft het wrak uiteindelijk omhoog gehesen. Het vaartuig onderging hiervoor enige aanpassingen in de Filippijnen voordat het in augustus in Hawaï aankwam.

De operatie begon met voorbereidend werk door met behulp van de kabellegger *Ocean Hercules* en het inzetten van ROV's de netten en trossen te verwijderen. Vervolgens heeft de *Ocean Hercules* beide masten van het schip verwijderd. Omdat de gekozen methode van horizontaal drilling (methode om hijsplaten onder het schip door te halen) niet lukte vanwege de veel grotere schade aan de bodem van het schip dan voorzien was, werd een alternatief plan opgesteld. Deze methode behelsde het aanbrengen van tijdelijke liftstroppen door de ankerkluisgaten van het (voor)schip. Vervolgens werd het achterschip gelicht om een hijsplaat op de juiste plaats onder het schip te leggen. Op deze wijze kon een tijdelijke lift worden uitgevoerd waarmee de *Ehime Maru* op de voorste hijsplaat kon worden gezet en de verdere operatie kon worden vervolgd zoals gepland.

Afgelopen vrijdag werd de *Ehime Maru*, na een laatste inspectie van de ROV's, voorzichtig van de zeebodem losgetrokken. Deze verrichtingen werden continu door de ROV's in de gaten gehouden. Vervolgens werd het schip door de *Rockwater 2* met een snelheid van een halve knoop (900 meter) per uur naar de kustwateren van het Hawaïaanse eiland Oahu gesleept. Tijdens deze sleepreis werd doorgedaan met het hijsen. Afgelopen zondagochtend (rond 04.00 uur) werd het wrak op een diepte van 30 meter geparkeerd in een "shallow water recovery site". De *Rockwater 2* werd vervolgens losgemaakt en is zojuist in de haven van Honolulu aangekomen.

De Amerikaanse Marine zal duikers inzetten die op zoek gaan naar de stoffelijke resten van de omgekomen opvarenden. Vervolgens zal de *Ehime Maru* naar een door de Amerikaanse Marine bepaalde locatie in de oceaan worden gesleept, waar zij op een diepte van tweeduizend meter haar laatste rustplaats krijgt.

€Effe heel wat anders ... €

Heeft een ieder van u het euro-teken (€) al ontdekt op de computer?

Heeft een u versie Windows 98 of jonger, dan zou de toetscombinatie CTRL-ALT-5 tot het gewenste resultaat moeten leiden.

Als de printer er problemen mee heeft, dan zou een bezoekje aan www.hp.nl wellicht een oplossing kunnen bieden.

Succes ermee!

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 23
dd. 4 november 2001

Aankoop, verkoop, nieuwe namen, etc.

Svendborg Bugser heeft de *Dolphin* onder dezelfde naam verkocht naar Istak, Reijkjavik.

De *Solowen* werd als *Vorwärts* verkocht naar Schramm in Brunsbüttel.

De *Swkansund*, die verleden jaar augustus in Kopenhagen was gekapseisd, is gelicht en in januari 2001 weer in de vaart gekomen.

De ponton *Ra* werd door Svendborg Bugser verkocht naar Noorwegen en in Polen is een nieuwe ponton (4 jaar oud) gekocht dat de naam *SB-5018* krijgt.

De twee anchorhandlers (VS 475) die in Schotland bij resp. Ferguson (bnr. 711) en BAE (Kovan) (bnr. 322) in aanbouw zijn krijgen de namen *Stirling Jura* en *Stirling Islay*. Oplevering voor beiden februari 2002.

De anchorhandler die voor Solstad Shipping bij Flekkefjord (bnr. 170) in aanbouw is krijgt de naam *Normand Ivan* en moet in december 2001 klaar zijn.

Eveneens voor Solstad Shipping is op de Sovikness werf onder nummer 131 een UT 745 PSV in aanbouw. Deze krijgt de naam *Normand Rover* en wordt deze maand opgeleverd.

De anchorhandler (UT 722) voor het Canadese Atlantic krijgt de naam *Atlantic Osprey*. Deze wordt in Halifax gebouwd en moet in november 2002 gereed zijn. Een nog naamloos zusterschip wordt pas in juni 2003 opgeleverd.

Van het nieuwe type anchorhandler A101 zijn bij Ulstein drie schepen in aanbouw. Bouwnummer 260 wordt de *Olympic Hercules*. Deze moet in december van de werf komen. Bouwnummer 262 wordt de *Normand Mariner* voor Solstad en staat gepland voor oplevering in september 2002. Een tweede schip voor Olympic Shipping is bouwnummer 263. Hiervan is nog geen naam bekend; oplevering december 2002.

Van het eveneens nieuwe type platform supplier P103 wordt bij Ulstein (bnr. 261) voor Solstad Shipping de *Normand Mermaid* gebouwd. Oplevering april 2002.

De twee platform suppliers (MT6000) die voor District Offshore bij reps. Myklebust (bnr. 31) en Fitjar (bnr. 17) in aanbouw zijn krijgen de naam *Skandi Rona* en *Skandi Foula*. Oplevering resp. april en augustus 2002.

De MT6016 die voor Olympic Shipping bij Brattvaag (bnr. 89) wordt gebouwd krijgt de naam *Olympic Orion*. Deze moet in juli 2002 klaar zijn.

Halter Marine heeft voor eigen gebruik een 6.000 hp ASD sleepboot gebouwd onder de naam *Lynn Marie*.

Vlootuitbreiding voor Smit

Smit heeft de Italiaanse *Ievoli Red* van Teroli in bareboat charter genomen. Zij zal onder de naam *Tinatini* voor twee jaar in Poti in de Zwarte Zee worden ingezet. Momenteel ligt zij nog in Italië in de Smit kleuren en onder de vlag van Georgië.

Nieuws over de Koersk

Hierbij nog een mailtje vanuit een koud en guur Moermansk, de *MAR* en *GON* zitten er inmiddels onder, hebben gisteren (vrijdag 191001) de gehele dag gepompt om op de juiste diepgang te komen maar dat lukt niet helemaal daar het zwaartepunt van de *Giant 4* veel verder naar achter ligt dan was gedacht cq. berekend, hierdoor hadden we voor nog genoeg ballastwater in terwijl we achter leeg waren, wat resulteerde in dat als we van voren nog meer zouden ontballasten de achtersteven weer naar beneden zou gaan, dus we moesten achterop gewicht kwijt, hierdoor is het indokken vanmorgen niet door gegaan, we staken nog te diep, we moeten minder dan 14.00 mtr steken en vanmorgen was het 14.20 achter en 14.80 voor, dus alle sleepboten lagen al langs zij maar we moesten de operatie afgelasten wat door een

hoop mensen niet in dank werd afgenomen, maar ja we moeten verder en hebben vandaag een 220 ton lading (diverse items) los gebrand en los gemaakt en van boord gehesen met twee drijvende

kranen, hierna zijn we weer gaan ontballasten en corrigeren van de trim en zijn we binnen de toleranties gekomen, maar de Russen willen dit nu weer niet accepteren, met daarbij dat het momenteel harder gaat waaien wat het resultaat geeft dat we morgen waarschijnlijk nu door het weer het dok niet in zullen gaan, maar we wachten af. Het is vandaag goed koud, alles is bevroren aan dek en het voelt aan als - 8 ik hoop dat ons drinkwater niet gaat bevriezen !!!

Verder niet veel nieuws meer vanaf het noordelijke front

NB. De *Atrek* brengt de ankers van de *Giant 4* naar *Nederland*, terwijl de *Smitwijs Singapore* de *Giant 4* weer naar *Nederland* terug zal brengen.

Zondag morgen 21 oktober, 06:00 uur LT - alle partijen zijn overeengekomen dat het indokken veilig kan gebeuren en we zijn de procedure van het indokken van de *Koersk* begonnen.

Groeten
Piet Sinke
Giant 4

Hierbij wilden wij jullie laten weten dat we vandaag met de *Koersk* het PD-50 dok in Murmansk zijn binnengevaren, hebben vanmorgen eerst liggen wachten totdat de wind wat ging liggen (was een 4-5 Bft) en hebben om 10.00 uur de sleepboten vast gemaakt, er was een hele vloot van sleepboten (12 stuks in totaal) gemobiliseerd voor deze operatie, en los gegaan van de meerboeien, verder een massa marine officieren aanboord en verder een 50 man aan dek om de draden te behandelen. Het heeft de hele dag goed gesneeuwd maar gelukkig was het niet koud en de sneeuw dooide snel weg van dek. Even over 12.00 uur gingen we het dok binnen en om 16.30 uur was de laatste sleper los van de *Giant*, hierna zijn ze begonnen met het positioneren van de *Giant 4* waar ze nog mee bezig zijn, we verwachten zon rond middernacht te beginnen met het laten zakken van de *Koersk* op de dokblokken, het einde gaat nu inzicht komen, en we beginnen met het aftellen .

De *Smitwijs Singapore* gaat maandag morgen vertrekken uit Kirkenes en zal dinsdag hier aankomen , dus als we dinsdag weer uit dok kunnen en de beide pontons eronder vandaan kunnen gaan we langzaam aan Kirkenes denken en daarvandaan zullen de meeste mensen naar huis vliegen. Ondanks alle eerdere berichten in de media waarin werd gesuggereerd dat de *Koersk* geborgen was kunnen we nu zeggen dat het nu bijna ECHT gebeurd is en het tijd voor een echt feestje word.

We houden jullie op de hoogte

Groeten
Piet Sinke uit een winters Murmansk

Hierbij nog een meeltje uit Murmansk, dat de laatste loodjes het zwaarst wegen komen we nu achter , het losmaken van de hijspunten (grippers) is voorspoedig verlopen en hadden ze alle 26 los binnen 8 uur

maar toen kwam er wederom een aardigheidje om de hoek kijken, (het venijn zit in de staart) de achterste zadels waar we de *Koersk* tegen aan hadden getrokken tijdens het transport blijken te dicht bij elkaar staan

en daar kan de toren van de *Koersk* niet tussen door, dit was zo ontworpen dat we in eerste instantie VOORUIT het dok in zouden gaan en dan achteruit er weer uit, maar dit is gedraaid gedurende de voorbereidingen en er is eigenlijk nooit meer bij stil gestaan, dus gisteren kwamen we er achter dat we er dus niet bij konden, een hoop gezeur met de Russen natuurlijk, op het einde hebben we besloten water

in de *Giant 4* te pompen, in eerste instantie dachten we dat een 400 ton genoeg zou zijn om onze kont 1,1mtr op te tillen, dus een brandblusboot erbij en wij pompen, maar dat ging zo langzaam dat er na 2 uur nog geen 200 ton inzat en inmiddels was er een fax binnengekomen waaruit bleek dat na berekeningen er zeker 1.200 ton in moest dus dat ging eeuwen duren, in overleg besloten met diverse Russen dat ze de achterste zadels er zo snel af zouden branden, eerst 1 kant maar naderhand besloten om van alle 2 de kanten een stuk af te halen en zoveel dat we er overheen zouden kunnen, hier waren ze vanmorgen om 06.00 uur mee klaar en nu wachten we op de sleepboten, hebben inmiddels de bloemen aanboord gekregen en deze zullen we vanaf het achterdek op de toren van de *Koersk* welke boven water uitsteekt proberen te leggen , ter nagedachtenis aan onze gevallen zeevarende collega's, hierna houden we 1 minuut stilte en zullen het dok verlaten en op de boeien

gaan alwaar we de *MAR* en *GON* eronder vandaan gaan halen, de *Smitwijs Singapore* had ik vanmorgen ook al aan de VHF die zou om 09.00 uur de loods krijgen en die is dan ook rond 11.00 uur op onze locatie, dus het einde gaat inzicht komen, hopen met een 2 dagen het witte en koude Murmansk te verlaten, gisteren viel er in 1 uur tijd meer dan 10 cm sneeuw aan dek, mooi om te zien maar waardeloos om in te werken en het is kooouuuuuuddd

We houden jullie op de hoogte van ons doen en laten.

Groeten
Piet Sinke
Giant 4

**Mission Completed, SSN Kursk delivered to the PD-50 drydock as per this morning (2203)
11:30 hrs LT**

Best Regards

**Piet Sinke
Master Giant 4**

Hierbij nog een update (2610) vanaf de *Giant 4* in Murmansk, alles gaat goed hier hebben alle spullen welke we tijdelijk gelost hebben wederom aan boord geladen en die zijn we aan het zeevasten, gistermiddag aan de wal de meeste papierwinkel afgerond met de klant en hebben de eerste ponton eronder vandaan en die ligt nu langszij van de *Giant* en we zijn nu bezig met nummer 2, hebben de info gekregen dat de bakken hier weg worden gehaald morgenmiddag rond 14.00 uur en zullen daarna zo snel mogelijk gaan vertrekken naar Kirkenes, dat is een 138 mijl varen dus als het goed gaat kunnen we misschien zondag avond nog halen anders word het maandag morgen vroeg, hebben voor de meeste mensen de vlucht geboekt op Maandagmiddag (2910) 13.00 uur vliegen vanaf Kirkenes via Oslo naar Amsterdam, daar zullen we dan rond 18.00 uur aankomen. De *Koersk* ligt inmiddels hoog op de blokken en het dok is droog, hebben gisteren vernomen dat de eerste 5 lichamen gevonden zijn en dat de eerste 3 lichamen zijn geborgen.

Groeten
Piet Sinke
Giant 4

Hierbij een korte mededeling vanaf de *Giant 4*, sorry dat ik iedereen blij heb gemaakt met een dode mus gisteren, hebben gisterenavond en vannacht aardig wat problemen ondervonden met het losmaken van de laatste ponton waardoor we vandaag NIET kunnen vertrekken vanuit Murmansk, het vertrek is voorlopig uitgesteld met 24 uur.

Geef jullie vanavond een update wat betref onze situatie en verwachte ETD vanuit Murmansk
Nogmaals sorry voor het ongemak

Hierbij nog even een update (2710) vanuit Murmansk, hebben het probleem gelokaliseerd, hebben vanmiddag de *Mar* naar de bodem laten zakken en een duik inspectie gedaan wat als uitkomst had dat het voorste padeye afgescheurd was van de huid en daar zat een gat in waar je hele hand in kon, dus we hebben de hele nacht water rond staan te pompen. Zijn momenteel bezig met het maken van een patch welke er nu binnen enkele uren opgaat en dan gaan we met lucht de *Mar* weer naar boven blazen, hebben ons vertrek (alweer) uitgesteld naar MAANDAG MORGEN 09.00 hrs LT vanuit Murmansk wat ons dan een aankomst geeft van dinsdag morgen vroeg in Kirkenes. Het weer is gelukkig niet meer zo koud, de sneeuw en ijs is van het dek afgedooid en momenteel regent het en het is zacht weer.

Groeten
Piet

Zoals eerder geschreven zijn we nu (2910) onderweg naar Kirkenes, vanmorgen eerst de *Mar* en de *Gon* veilig afgemeerd langs de kade en daarna zijn we los gegaan van de boeien en heeft de *SmitWijs Singapore* vastgemaakt, even daarna stapte de Commander-in-Chief Northern Fleet Admiraal Popov

aan boord om ons te bedanken, hij had weinig aanhouders omdat de meeste mensen na deze drukke dagen in bed lagen en omdat enkele mensen ziek zijn door een griepvirus wat aan boord heerst wat een hoop mensen geveld heeft, maar we hadden toch wel wat mensen bij elkaar gesprokkeld om hem aan te horen, kreeg nog een lijst aangeboden met een oorkonde erin welke ik zal laten kopiëren bij thuiskomst zodat iedereen die aan dit project heeft meegewerkt een kopie daarvan heeft, na hem uitgezwaaid te hebben zijn we vertrokken en waren we op zee rond 13.30 uur, we lopen momenteel 6.5 tot 7 knopen en hopen om 08.00 uur morgenochtend bij het loodsstation van Kirkenes te zijn en we hopen nog de vlucht van 13.00 uur te halen naar Oslo en door naar Amsterdam, maar het zal allemaal krapjes gaan, maar we blijven duimen.

Groeten
Piet Sinke
Giant 4

NB

Volgens teletext van 4 november heeft de *SmitWijs Singapore* een ETA van 10 november in Rotterdam

EU onderzoekt staatssteun Nederlandse sleepboot

BRUSSEL (ANP) - De Europese Commissie onderzoekt of Nederland ongeoorloofde steun geeft aan sleepbootbedrijven. Zeesleepboten kunnen profiteren van lagere loonbelasting, op voorwaarde dat ze onder de Nederlandse vlag varen.

De regeling uit 1995 was bedoeld om het uitvlaggen van zeeschepen naar lagelonenlanden te voorkomen. Sleepbedrijven uit Duitse havens klagen echter dat de Nederlanders onder het mom van zeesleper feitelijk havendiensten verrichten. Ze vallen ook onder de belastingregeling. Een diplomatieke bron vindt het onderzoek van de Europese Commissie onredelijk, omdat Nederland destijds goedkeuring heeft gevraagd en gekregen voor de fiscale maatregel. Nederland stapt dan ook naar het Europees Hof in Luxemburg. Het zou niet eerlijk zijn dat de commissie een reeds gefiatteerde regeling nogmaals onder de loep neemt. Volgens de bron is er dan ook weinig te vrezen. „Die Duitse bedrijven zagen plotseling hun monopolie bedreigd door de Nederlanders. Maar de ware concurrentie komt niet van de belastingmaatregel, maar van het grote verschil in salarissen tussen Duitse en Nederlandse bemanning.

Nederland krijgt nog een maand de tijd om aan te tonen dat de belastingvrijstelling in orde is. In het uiterste geval kan de commissie eisen dat de steun wordt teruggestort.

Prosecutor: Crew Not To Blame for Kursk's Sinking

Russia's top prosecutor said yesterday that the sailors aboard the *Kursk* could not have been at fault for the explosions that destroyed the nuclear submarine last year, as rescuers pulled more bodies out of the mangled vessel.

Prosecutor General Vladimir Ustinov, in an interview on state-run RTR television, said ballistics experts were examining the *Kursk* to see whether it could have come into contact with an outside object.

"There's a certain rubbed-off portion" on the body of the *Kursk*, Ustinov said, apparently referring to the theory that the *Kursk* was hit by a foreign submarine or underwater mine.

Most foreign experts believe a malfunction in one of the *Kursk's* torpedoes caused the explosions. Ustinov reiterated that Russian military experts insist the *Kursk's* torpedoes were flawless. But he indicated that if there was a problem with a torpedo, it must have been technical and not a human error.

"The human factor is absent," he said, because the crew had no contact with torpedoes except when executing an automatic command to fire them.

Experts pulled out six more bodies yesterday from the submarine's fifth compartment, bringing the total retrieved since the *Kursk* was raised to 40, the Interfax news agency cited naval officials as saying.

Lined up in identical coffins, seven of the bodies were honored at a memorial service Saturday night in Severomorsk, the *Kursk's* home port, before being flown out yesterday.

Ustinov said some of the bodies showed signs of burns and were wearing gas masks because of the fire the explosions ignited.

In documentary footage taken by investigators and shown on Russian television over the weekend, the inside of the *Kursk* is visible as a mass of charred and rusting cavities littered with pieces of twisted metal.

Bergingen

Bij de Engelse kust is een Stena stenenponton omgeslagen. De *Jacomina* en de *Asian Hercules II* hebben de bak weer recht gezet.

In het Noorse Bergen is een kabellegger gezonken. Smit heeft opdracht gekregen het schip te bergen.

Vliegdekschip

Het onafgebouwde Oekraïense vliegdekschip *Varyag* is vrijdag 2 november eindelijk begonnen met de doorvaart door de Bosporus. Het schip wordt daarbij geëscorteerd door de *Solano* van ITC. De *Varyag* heeft aan de tros van een sleepboot meer dan 15 maanden rondjes op de Zwarte Zee gevaren, wachtend op het groene licht van de Turken.

De 55.000 ton metende *Varyag* is op weg naar Macau in China waar het als drijvende amusementshal moet gaan dienen.

De *Sandy Cape* is door ITC vervangen door de *Solano* die het vliegdekschip nu naar China sleept.

De toestemming kwam nadat de Turken een deal sloten met de Chinezen. Over de inhoud daarvan is niets bekendgemaakt.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 24
dd. 10 november 2001

Aankoop, verkoop, nieuwbouw, etc.

Polar Ship Management heeft de *Polarbjørn*, een vergrootte en verbeterde versie van de *Ernest Shackleton* (ex *Polar Queen*) overgenomen van de Havyard in Leirvik. Dit is een Antarctic support / ROV subsea support schip voor de offshore- en kabelindustrie.

Het Braziliaanse Delba Offshore heeft bij Keppel FELS Ltd. drie anchorhandlers besteld. De schepen worden bij de Keppel dochter in Brazilië (FELS Setal S.A.) gebouwd. Met de order is een bedrag van \$ 90 miljoen gemoeid.

Ulstein heeft de *Normand Clipper* (VS 4125) opgeleverd aan Solstad Cable Ships AS. De *Normand Clipper* is gecharterd door Tycom. Een zusterschip, de *Normand Cutter*, werd al eerder opgeleverd.

Seacor Marine heeft de *Seacor Eagle* overgenomen van Bollinger Shipyard. Over enkele weken wordt de *Seacor Hawk* eveneens door Bollinger afgeleverd. Beide schepen worden aangeduid als 'supply-utility vessel'. (Afm. 145.5 x 36 x 9.10 ft). Twee Cummins KTA-38MO geven een totaal vermogen van 3.000 bhp.

De PSV *Stirling Altair* heeft brand aan boord gehad en is zeker voor enkele maanden uit de vaart. Haar contract bij Shell wordt door de nieuwbouw *Carlina Tide* (UT 755) waargenomen

De *Normand Rover* die op 17 november door de werf wordt opgeleverd, is voor twee jaar gecharterd door PEMEX.

Maersk Supply Service heeft de *Maersk Chancellor* 'binnenshuis' verkocht aan Maersk Canada en is vercharterd aan Marathon Canada. Met de overname is een bedrag gemoeid van \$ 14 milj.

Augusta Offshore SpA. heeft een AHTS met een paaltrek van 120 ton besteld bij de Cantiere Tommasi werf in Ancona. Oplevering december 2002.

SURF heeft de *Argos* (bj. 1978, ex *Ted Martin* '81) verkocht naar het Midden Oosten.

Jaya Offshore heeft de *Java Gulf* (bj. 1977, ex *Gulf Fleet No. 18*, ex *Sun I* '90) verkocht naar Indonesië

De *Subsea Viking* wordt omgebouwd tot kabellegger.

Cal Dive heeft het 'DP marine construction vessel' *Eclipse* (bj. 1980, ex *Stena Seapread*, ex *Seaspread*) gekocht.

Vanuit Zeeland is vernomen dat de URS (al dan niet in samenwerking met Heerema) een anchorhandler besteld zou hebben bij Brattvaag.

Eerder deed het verhaal de ronde dat de URS twee suppliers besteld zou hebben. Hier is echter nimmer meer iets over vernomen.

In hetzelfde geruchtencircuit gaat het verhaal rond dat de URS de *President Hubert*, *Alphonse Letzer*, *Boxer* en *Fighter* zou afstoten en zou vervangen door een AHTS met een paaltrek van 200 ton en drie kleinere anchorhandlers met een paaltrek van 80 ton. De anchorhandler met een paaltrek van 200 ton, zou samen met Heerema besteld worden. Deze geruchten hebben mij inmiddels van diverse kanten bereikt, maar zijn nog door niemand bevestigd. Maar waar rook is, is vuur!

De voormalige *Shearwater Topaz*, die sinds 1985 als resp. *Nand Ewant* en 1994 als *Peerless Stena III* in India voer, is in 2001 verkocht aan South East Asia Marine Engineering & Construction en vernoemd *Seamec III*.

Op 5 oktober is op de werf van Ceske Lodenice in Tsjechië de eerste van drie sleepboten voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen te water gelaten. Afbouw zal plaatsvinden in Antwerpen; oplevering maart 2002.

De sleepboot zal nr. 20 als naam krijgen. De tweede en derde krijgen logischerwijs de nummers 21 en 22 als naam.

Samenwerking

Halliburton Subsea en DSND Subsea ASA hebben aangekondigd vanaf 1 januari 2002 hun subsea activiteiten t.b.v. de olie- en gasindustrie samen te voegen. Het hoofdkantoor wordt gevestigd in Aberdeen. Nevenvestigingen komen in Singapore, Noorwegen, Brazilië en USA. Het samenwerkingsverband krijgt de beschikking over 23 moderne kabelleggers, pijpenleggers, deepsea construction vessels en diving support schepen.

De aandelenverhouding wordt 50/50. Het samenwerkingsverband geeft werk aan 5.000 personeelsleden.

Svitzer / Wijsmuller

Op de eerste foto's die te zien zijn geweest van de sleepboten van Svitzer / Wijsmuller, waarvan het Wijsmuller logo is vervangen door het logo van Svitzer, was de naam Wijsmuller verwijderd. Uit zeer betrouwbare bron is echter vernomen dat de naam Wijsmuller niet van de boten zou verdwijnen.

M.a.w. de fotografen worden wel bezig gehouden!

Balder

De verbouwing van het kraanschip *Balder* van Heerema in een 'diepwater offshore crane vessel' nadert haar voltooiing, waarmee een einde komt aan de grootste 'offshore-verbouwing' ooit, uitgevoerd door Verolme. De *Balder* moet deze maand klaar zijn en verhaalt naar de Europoort voor proeven. De *Balder*, wiens operationele leven met deze verbouwing met 15 jaar is verlengd, is vanaf het eerste kwartaal 2002 operationeel.

De 'continuïng story' van ITC en het vliegdekschip

Vliegdekschip nog niet geheel onder controle

HEEMSTEDDE - Sleepboten van het bedrijf ITC uit Heemstede hebben het onafgebouwde vliegdekschip *Varyag* nog niet helemaal onder controle. Het vaartuig dreef zondag stuurloos rond in de Egeïsche Zee nadat in zware storm de kabels met de sleepers waren gebroken. Een sleepboot heeft inmiddels kunnen vastmaken. Volgens ITC-directeur J. Timmermans wordt de *Varyag* verder uit de buurt van land getrokken. Het wachten is op beter weer om de huidige noodsleepverbinding te vervangen door een normale. Ook moet nog een tweede sleepboot vastmaken. „Het weer verbetert slechts heel langzaam". Een helikopter van de Griekse marine haalde zondag de zevenkoppige bemanning van de *Varyag* van boord.

Het vaartuig bevond zich maandagmorgen ten noordoosten van het eiland Evia. Timmermans meent dat het gevaar nog steeds niet is geweken.

Inmiddels is de *Solano* er op 6 november in geslaagd weer een nieuwe verbinding te maken. Ook de *Sandy Cape* heeft zich bij het transport gevoegd.

Naar eerst nu bekend is geworden, heeft bij het vastmaken een opvarende van de Havila Champion een val gemaakt van 9 meter en is daarbij om het leven gekomen.

Inmiddels heeft ITC een volledig nieuw contract afgesloten met de Chinezen voor het transport van de *Varyag*. De *Solano* en *Sandy Cape* zijn nu onderweg met het vliegdekschip naar China. Halverweg zal één van de twee vervangen worden door de *Suhaili* of *Simoon*. De reis naar Macao zal gaan via Kaap de Goede Hoop en niet via het Suez Kanaal. Reden hiervan is de verhoogde verzekeringspremie die geheven wordt indien de reis via Suez Kanaal en Rode Zee wordt gemaakt. Men wil geen enkele risico lopen. Ook zijn alle financiële problemen tussen de Chinezen en ITC opgelost.

Berging raketten uit wrak Koersk gestopt

MOSKOU (DPA) - De berging van de laatste kruisraketten in het wrak van de kernonderzeeër *Koersk* is zondag 4 november gestaakt. Bij zeven kruisraketten is de schacht beschadigd. De commandant van de Russische vloot, admiraal Vladimir Koerjedov, meldde eveneens dat sinds de berging van het wrak 56 lijken van de 118 opvarenden uit de *Koersk* werden gehaald. Het totaal aantal geborgen lichamen komt daarmee op 68. De admiraal maakte bekend dat de definitieve berging van de raketten „in een later stadium zal plaatsvinden”. Procureur-generaal Ustinov sloot zondag uit dat de ramp van 12 augustus 2000 door een botsing met een buitenlandse onderzeeër werd veroorzaakt. Dat werd meerdere malen door de Russische marine gesuggereerd. „We hebben geen enkel bewijs voor die lezing”, aldus de procureur-generaal. Ustinov gaat ervan uit dat een explosie de *Koersk* tot zinken heeft gebracht. Er zijn zeker twee explosies geweest, „en we gaan ervan uit dat in ieder geval de eerste ontploffing door een torpedo werd veroorzaakt”.

De berging van een stalen lijkst

De buitenwereld was sceptisch over het lichten van de *Koersk*. De mannen van Mammoet kenden geen twijfels. 'We hebben vaker dingen gedaan die nooit eerder waren gedaan.'

SCHIEDAM, 3NOV. Pas toen Jan Kleyn vorige week over de nagenoeg drooggevalen onderzeeboot liep om de hijsklemmen los te maken, drong tot hem door wat de berging van de *Koersk* had betekend. „Tot dan toe was ik bezig geweest met het hijsen van een object en had ik eigenlijk nooit echt gedacht aan de verdronken opvarenden. Maar toen besepte ik dat ik liep over een grote stalen lijkst met meer dan honderd mensen”, vertelt Kleyn van het hijsbedrijf Mammoet.

In de Russische marinehaven Rosljkovo (bij Moermansk) worden dezer dagen onder grote belangstelling lichamen geborgen uit de *Koersk* en bestuderen onderzoekers het wrak op aanwijzingen voor de oorzaak van de ramp. De laatste medewerkers van het bergingsconsortium Mammoet-Smit, onder wie Jan Kleyn, zijn afgelopen week teruggekeerd naar Nederland. De terugkeer markeert het einde van de Nederlandse inbreng bij het *Koersk*-drama, die vooral gestalte heeft gekregen door de succesvolle berging door Mammoet-Smit.

Vooraf had de buitenwereld nogal wat twijfels. Nooit eerder was zo'n grote onderzeeboot van de zeebodem getild, en dan ook nog een onderzeeboot die is uitgerust met kernreactoren, kruisraketten en mogelijk onontpofte torpedo's. Bovendien is het weer in de Barentsz Zee vanaf september uiterst onvoorspelbaar. „Ik heb nooit echt in spanning gezeten over de vraag of het zou lukken”, zegt leidinggevende Kleyn, die als liftmanager alleen de projectmanager boven zich had. „Wij hebben vaker dingen gedaan die nooit eerder waren gedaan, zoals het rechtop zetten van het reuzenrad in het Milleniumpark bij Londen. We dachten: als het weer meezit, dan lukt het.”

Het weer zou inderdaad de grootste spelbreker blijken te zijn. Toen Jan Kleyn na maanden van intensieve voorbereidingen op 11 september in het Kirkenes aan boord ging van de *Giant 4* was al duidelijk dat de oorspronkelijke hijsdatum van 15 september niet zou worden gehaald. Er was slecht weer voorspeld in de Barentsz Zee, het water waarin de *Koersk* vorig jaar augustus met 118 opvarenden verging. „Soms zat je 's ochtend in de zon te werken en stak ineens aan het einde van de middag een storm van windkracht negen op.”

De 130 meter lange *Giant 4* was tijdens de operatie het moederschip. Voor de *Koersk*, die met 26 kabels onder tegen het ponton aan zou worden getrokken. En voor de 50-koppige bemanning (35 van het hijsbedrijf Mammoet en 15 van berger Smit), die zo'n zeven weken aan boord zou blijven. Onder de brug van het pontonschip zit een laadruim, dat met wooncontainers was volgestapeld. „Elke container heeft een gemeenschappelijke ruimte, wc's, douches en slaapcabines. Het is geen hotel, maar het is goed te doen”, vindt Kleyn. Aan boord waren ook twee Russische technici, die toezicht zouden houden. „Aardige en kundige lui.”

Door het slechte weer was de bemanning veroordeeld tot een patroon van werken en rusten, dat diep ingesleten zou raken gedurende de bergingsoperatie. „Overdag benutten we de wachttijd om de puntjes op de i te zetten. Zo hebben we de computersoftware, die precies regelt hoeveel kracht er op de verschillende hijskabels moet worden gezet, nog wat gefinetuned”, vertelt Kleyn. Eindelijk kon de *Giant* na een week of wat afvaren naar de plek des onheils op zo'n 80 mijl van Moermansk en boven het wrak voor anker gaan aan acht ankers. Wanneer dat was, weet Kleyn niet precies meer. Langzaam had de bemanning zijn oriëntatie in ruimte en tijd verloren. „Op zee weet je niet meer of het zondag of maandag is. Alle dagen zijn hetzelfde. Je werkt alsmaar door, omdat je gauw weer naar huis wilt”, zegt Kleyn, die het thuisfront af en toe een e-mail stuurde per satelliettelefoon.

Ook hier was het wachten. Eerst op een hijsgat dat nog moest worden gemaakt, toen op het moment dat ook de Russen ervan overtuigd waren dat de kop echt was afgezaagd, en uiteindelijk op beter weer. „Het voordeel van onze mensen is dat ze niet lui zijn, het nadeel is dat ze slecht zijn in nietsdoen.”

Begin oktober konden de hijsers en bergers de hijskabels in de gaten aanbrengen. Toen sloeg het weer opnieuw om en moest er opnieuw worden gewacht. „Russen zouden misschien zijn opgehouden, werd ons verteld, wij gooiden de kabels slap en wachtten gewoon”, zegt Kleyn. Het geduld werd beloond in het weekeinde van 6 en 7 oktober, waarin het weer de bergers eindelijk gunstig gezind was. In een mail aan zijn gezin schrijft Kleyn: „Afgelopen zaterdag hebben we een school met bruinvissen gezien, ook heb ik het noorderlicht weer gezien. Vrijdag was het andere koek, windkracht 9.” Een kleine proeflift op zondagmiddag toonde aan dat de gevreesde 'kleef' van de modder erg meeviel. Rond middernacht werden kabels op spanning gebracht, maandag om 4 uur 's ochtend was de *Koersk* los en aan het einde van de middag had de *Koersk* de 100 meter omhoog afgelegd.

In Moermansk werd de *Giant* met de *Koersk* in het drijvende dok getild met twee hulppontons, een staaltje dat nog eens een week vergde. Toen de *Giant 4* van de *Koersk* was losgemaakt, kon het pontonschip de haven verlaten. Het karwei zat erop voor Kleyn: „We hebben een krans in het water gegooid en een minuut stilte in acht genomen. Heel indrukwekkend.”

Aankomst SmitWijs Singapore met Giant 4

De ETA van het transport is zondag ca. 10.00 voor IJmuiden. Drie sleepboten van Iskes zullen de *Giant 4* naar Shipdock in Amsterdam brengen, terwijl de *SmitWijs Singapore* direct naar Rotterdam komt waar men een ETA heeft van 17.00. Bestemming Waalhaven.

ETV Sleepboten in de Oostzee

De Duitse regering heeft de *Fairplay-26* (67 ton) gecharterd en als ETV-sleepboot in Rostock-Warnemünde gestationeerd. Werkgebied wordt de Mecklenburger Bocht. Voor de regio Kiel is de *Bülk* (40 ton) gecharterd.

Aan de Noordzeekant van Duitsland zal de *Scharhorn* verder als ETV (emergency towing vessel) uitgerust worden.

Er wordt een nieuw schip gebouwd wat in de Oostzee dienst moet gaan doen als 'ongevallen-calamiteitenvaartuig.

Op langer termijn zal in Warnemünde een zeesleepboot met een paaltrek van 80 ton worden gestationeerd, alsmede nog twee kleinere sleepboten.

Naamswijziging in Engeland

Na de overname van Howard Smith door het Australische Adsteam, zijn de werkmaatschappijen in Engeland van naam gewijzigd.

Howard Smith Salvage Limited heet nu United Salvage Limited; Howard Smith (UK) Limited heet nu Adsteam (UK) Limited; Howard Smith Towage Limited heet nu Adsteam Towage Limited; Howard Smith (Humber) Limited heet Adsteam Humber Limited en tenslotte Howard Smith Medway heet nu Adstam Medway.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 25
dd. 24 november 2001

Martin van de Geer

Zondag 18 november jl. is, na een langdurige ziekte, op 74-jarige leeftijd Martin van de Geer overleden.

Een ieder heeft Martin wel gekend, zeker degenen die de Lekko-bijeenkomsten in het K.S.C.C. aan de Mauritsweg in Rotterdam in het verleden hebben bezocht. Zijn voorliefde voor de Rijnsleepvaart stak hij nimmer onder stoelen of banken en hij was altijd bijzonder trots wanneer hij gasten in zijn privé Rijnsleepvaartmuseum in zijn huis aan de Maaskade op het Noordereiland kon rondleiden. Met luide stem vertelde hij dan zijn verhalen over 'zijn Rijnsleepvaart'.

Martin heeft zijn verzameling enkele jaren geleden verkocht toen hij en zijn vrouw Toos verhuisden naar de Persoonshaven in Rotterdam.

Vrijdagmiddag is Martin in Rotterdam-Zuid gecremeerd.

Koop, verkoop, nieuwbouw, etc.

Op 18 oktober is bij Ferguson Shipbuilders de *Stirling Jura* te water gelaten, een dag later gevolgd door de *Stirling Islay*, die bij BAE Systems op de Clyde te water ging.

Foto's hiervan zijn te zien op de website www.clydesite.co.uk

Foss Maritime Co. neemt in december de *Marshall Foss* over van de werf. Deze ASD-sleepboot krijgt een vermogen van 6.250 hp. Lengte 98 ft.

Voor Western Towboat is in juni de *Gulf Titan* te water gelaten. Afm. 120 x 36 x 195.5 ft. Paaltrek 63.6 ton (of zoals de Amerikanen zeggen: 140.000 Lbs.). Motoren: 2x Caterpillar 3516B, 5.520 bhp. Voortstuwing: 2x Ulstein 2000HD ASD.

De voormalige *Veesea Topaz*, die al geruime tijd onder de naam *Topaz* in Lowestoft ligt, is verkocht aan Hydradive. Dit bedrijf heeft onlangs ook al de voormalige *Veesea Sapphire* gekocht.

De *Scheldepoort 2* en *Breezand* zijn op 17 november naar Antwerpen resp. Hansweert vertrokken; zij zijn- tesamen met de *Schelde III* van Polderman - naar Spanje/Portugal verkocht. Niet bekend is hoe zij naar het Iberisch schiereiland zullen vertrekken, omdat geen der scheepjes de reis op eigen kracht mag maken. De kopers hebben ook belangstelling voor de *Drado*.

De supplier die bij Aukra in aanbouw is en in eerste instantie de naam *Olympic Venture* zou krijgen, heet nu *Skandi Yare*.

Brevik heeft de *Active Boy* in aanbouw; inmiddels heeft deze supplier de naam *Skandi Waveney* gekregen.

Uit deze naamgeving (de Yare en Waveney zijn rivieren in East Anglia) mag afgeleid worden dat beide suppliers voor Shell vanuit Lowestoft gaan werken.

Vanuit Engeland is het onbevestigde bericht gekomen dat Klyne Tugs deze week een zusterschip van de, nog op te leveren, *Anglian Princess* heeft besteld. Nadere berichten ontbreken.

Brattvaag heeft een nieuwe *Gargano* (bnr. 82) opgeleverd; een supplier type UT 755-L. Eigenaar is Portoslavo Ltd. uit Aberdeen,

Twee suppliers (UT 745) voor Gulf Offshore krijgen de naam *North Mariner* en *Highland Navigator*.

In Brazilië is de *CBO Vitoria* (UT 755) in de vaart gekomen.

De nieuwe *Far Saga* (UT 745-L) van Farstad is op 31 oktober jl. opgeleverd en direct voor 5 jaar vercharterd aan Stolt Offshore Norway/Norske Hydro.

Het seismic-survey schip *Western Magellan* (1999) is verkocht aan Fugro UDI Houston. Hornbeck-Leevac Marine Services Inc. heeft de *BJ Blue Ray*, een zgn. 'deepwater offshore supply vessel in dienst genomen. Zij is voor 5 jaar vercharterd aan BJ Marine in de Golf van Mexico. Dit schip is de eerste uit een serie van vier, die allen in 2002 opgeleverd zullen worden.

URS newbuilding contract for Ørskov

Danish shipbuilder, Ørskov Christensens Staalskibsvaerft has been contracted to build an Anchor Handling Tug Supply Vessel, design UT 722 AHTS for shipowner, **Unie van Redding- en Sleepdienst of Belgium.**

Newbuilding 232 is contracted for delivery in January 2003 and is the most powerful anchor handling tug supply vessel to be built at the yard.

The design developed from newbuilding, *Asso Ventitre* with certain changes. The propulsion configuration includes two main engines with 20,000 BHP and main engines will operate on IFO 30 fuel oil. The propeller diameter has been increased. The vessel is designed with four side thrusters. The vessel is prepared for a 200 tonnes A-frame and a 50 tonnes ROV crane.

The vessel has a 500 tonnes anchor handling winch. The accommodation has been enlarged. The vessel has no cement, mud or brine capacity and is optimized to carry as much fuel oil as possible. The vessel class notation is DNV + 1A1 ,Tug, Supply Vessel, DYNPOS AUTR, SF, E0. The length is 75.50m with a beam of 18.00m and depth of 8.00m. Bollard pull is approximately 210 tonnes.

The vessel will be designed to perform towing and handling of anchors and mooring lines in deep water and the vessel will be equipped for dynamic positioning.

The vessel will be designed by Rolls Royce Marine, Ulsteinvik, Norway and Offshore Shipbrokers, London, England are brokers for the contract.

Vastgelopen schepen blokkeren Suez-kanaal

16 Nov 2001

PORT SAID (AFP) - Het scheepvaartverkeer in het Suez-kanaal is sinds vrijdag gestremd. Maar liefst drie vrachtschepen zijn nabij de havenstad Port Said aan de grond gelopen. Volgens de scheepvaartautoriteiten is de doorvaart onmogelijk. Het is niet bekend hoe lang de stremming gaat duren. Het Panameese vrachtschip *Mirellia* (27.000 ton) blokkeert het kanaal aan de kant van de Middellandse Zee. Het schip kwam vanaf de Rode Zee uit het zuiden. Twee andere schepen van hetzelfde konvooi, een Maleisisch en een Panamees vaartuig, liepen eveneens vast. Het is niet duidelijk waarom de drie schepen aan de grond zijn gelopen.

Suez Canal temporarily closed after shipping incident

By Bill Box - Seatrends Web

Shipping markets had some moments of intense excitement at rumours that the Suez Canal had been closed. In fact it had. But the incident between two bulk carriers and a chemical tanker has been sorted out pretty quickly and everything is getting back to normal already, we understand.

In tegenstelling tot berichten die op de Nederlandse teletekst stonden, zijn de schepen niet gezonken!

Statoil charter spurs District Offshore to take up options on two support ships

20-11-2001

Norwegian shipowner District Offshore is taking up options for two further offshore support vessels, one apiece from the Myklebust and Fitjar shipyards.

The 83.85 m long, 19.7 m wide MT6000 ships, designed by consultants Marinetechnik, are due for delivery by third quarter 2002. The projects, initiated by financial backers, have been pushed forward following the shipowner's success in winning a five-year charter deal covering a single vessel from Statoil for deployment in the North Sea.

District Offshore managing director Oddvar Stangeland expressed confidence that the second vessel would quickly find employment. The shipowner already has three boats on charter to Statoil, in the shape of two offshore support vessels and one anchor handling tug. The latest newbuilds will feature

the same diesel electric configuration as a single vessel already under construction at Myklebust for District Offshore, for charter to Shell UK from April next year, although they will feature a larger superstructure.

The Shell vessel will be the first diesel electric-powered unit to be constructed at Myklebust, witnessing the yard's return to the offshore sector after five years of building fishing boats.

Mr Stangeland said that District Offshore was increasingly addressing demand for newer tonnage from West Africa and South America. "Increasingly, we are seeing customers stipulating vessels under eight years of age," he said.

Over Wijsmuller, morrende aandeelhouders en de *Koersk*

Smit Internationale: sores van een trots lokaal fonds

ROTTERDAM - De een werkte ooit voor Greenpeace, de ander leidde de BVD. Nu vechten Hans van Rooij (directeur Europa) en zijn bestuursvoorzitter Nico Buis samen voor Smit Internationale. "Er is eigenlijk geen small cap meer die rustig op zijn stoel zit." Een gesprek over de sores van een befaamd Rotterdams zeesleep- en bergingsbedrijf.

Hans van Rooij (l) en Nico Buis (r) ...grommen naar aandeelhouders...

"Eerst moest de neus eraf en de gaten erin - dat was een hell of a job - en pas aan het eind ging'ie omhoog. Dat heeft onze partner Mammoet goed gedaan, hoor. Maar man, wat hebben we zitten stressen."

Nico Buis, topman van Smit Internationale vertelt zijn verhaal over de berging van de *Koersk*. Over de rubberlaag die de gezonken Russische onderzeeër zo stil maar o zo lastig door te zagen maakt en over het wantrouwen van de Russische pers. "Ze zeiden: 'jullie zijn geldduivels' en beschuldigden ons ervan dat wij helemaal niet aan het bergen waren. Het zou één groot complot van het Kremlin zijn!" Ze kunnen er achteraf om lachen, de Smit-toelieden, maar de hele *Koersk*-geschiedenis doet ergens ook pijn. Want het applaus voor de spectaculaire bergingsoperatie was grotendeels voor partner Mammoet; Smit bleef in de coulissen staan. Geen probleem, zeggen Buis en Van Rooij royaal. Tot het gesprek op topman Frans van Seumerens plan voor een eigen Mammoet-bergings- en zeesleepdivisie stoot. "Wij bergen al vijftig jaar. Dit is niet iets dat je van vandaag op morgen doet", sneert de directeur Europa. "Ach, het is vast de roes van het moment geweest", vult de bestuursvoorzitter aan.

Het zijn trotse mannen, de aanvoerders van Smit Internationale. Mannen ook, die het afgelopen jaar stevig hebben moeten incasseren. Want naast de *Koersk*-zaak - "onze andere bergingen zijn er publicitair door weggevallen" - rommelde het onder de aandeelhouders en ging Smits grote liefde met een ander aan de haal: de IJmuidense bruid Wijsmuller werd, de Rotterdamse begeerte ten spijt, onlangs door de Deense reus Maersk verschalkt.

"Altijd was er wel wat", verzucht de topman over de onbereikbare rivaal. "Ja", zegt Van Rooij, "de ene keer lag de familie Wijsmuller zelf overhoop, en toen die na jaren geruzie eindelijk eruit zouden stappen, wilden ze hun aandelen niet aan ons kwijt." Wijsmuller kwam daardoor in eerste instantie in 1991 in handen van een groep investeerders, onder wie 'zondagskind' Victor Muller en de Rotterdamse havenbaron Willem Cordia.

Deze laatste was geen onbekende van Buis. Na enige tijd volgden de eerste nieuwe contacten. Buis: "We hebben hele gesprekken gehad. We zouden aanvankelijk gaan samenwerken in de terminals maar gaandeweg ging het richting een overname." Smit werd echter ingehaald door Maersk, dat een grotere buidel trok. Maar waarom lieten de Denen eigenlijk de Rotterdammers links liggen? "Wij hebben geen gesprekken met Maersk", kijkt Buis verbaasd. "Maar of ze ons konden kopen? Dan moeten ze een heleboel geld hebben. Dat hebben ze ook, inderdaad, ha, ha. Maar nee, wij staan al sinds 1842 op eigen benen."

Zijn grootaandeelhouders zouden daar echter wel eens andere gedachten over kunnen hebben. Volgens Buis moedigden zij een hoger bod op Wijsmuller aan, maar de aandeelhouders zelf zeggen dat Smit door Maersk had mogen worden opgegeten. "Ze beschouwen zich veel meer als eigenaren dan vroeger, toen zaten de aandeelhouders op afstand", relativeert Buis. "Ik vind het prima. Het is hun geld."

Het beursfonds heeft een groep beleggers met onder meer Orange Fund en Delta Lloyd ook langs gehad. "Die kwamen praten over Smit. Ze vonden onze Contracting-divisie te risicovol", zegt Buis aanvankelijk. Maar dan: "Het is lastig. Soms willen ze dingen, waarvan ik zeg: ja sorry hoor, maar daar heb ik allang over nagedacht. Collega's zeggen tegen aandeelhouders: als het je niet bevalt, verkoop je maar. Maar ik bijt niet in de hand die me voedt."

Buis en Van Rooij grommen wel. "Kijk naar Ahrend met Samas of naar Ballast met HBG. Er is eigenlijk geen small cap meer die nog rustig op zijn stoel zit. Of ze willen dat je van de beurs gaat, of ze willen dat je fuseert. En als je niet oppast gaan ze achter je rug om zelf met hun pakketten langs de deur. Daar kun je boos om zijn, maar het is de realiteit. Daarom moet je met de raad van commissarissen verdomd goed kijken wat je doet."

Want de beurs verlaten wil Buis niet. "Niet in mijn tijd". En hij heeft zijn tactiek: de topman wil de beurskoers als wapen weer in eigen handen krijgen. "We zijn vijf jaar geleden volledig terug naar de beurs gegaan. '97 was een goed jaar, '98 was een goed jaar, '99 ook maar in 2000 was het minder. Toen hebben we een winstwaarschuwing afgegeven. Nou, dat wil ik niet nog een keer meemaken. Dan word je gestraft op de beurs. We waren een van de eersten. Wij waren ook ondoorzichtig, hoor, qua organisatie. Je kan wel winst maken, maar je moet zorgen dat de mensen je weer begrijpen. Daarom hebben we gereorganiseerd en vervolgens bij deze halfjaarcijfers gezegd: er is niks aan de hand, we evenaren ons resultaat van 2000 en we verbeteren de winstkwaliteit. Dat hebben we tot nu toe ook waargemaakt."

Smit mag zich daarmee deelgenoot van een slinkend gezelschap beursfondsen noemen, dat de winstwaarschuwing dit jaar heeft weerstaan. De beurskoers stijgt ook gestaag, al zal dat een van Buis' laatste wapenfeiten worden. "Ik heb getekend voor vijf jaar, komend voorjaar schei ik ermee uit. Dan moeten we klaar zijn voor de groot en klein slam. Dat is een bridgeterm. Wat het betekent? Ach, dat weet ik eigenlijk niet."

Groot en klein slam staat voor het winnen van alle, of op één na alle slagen in het spel. En dat het deze betekenis heeft, zal geen toeval zijn.

Harms Bergung

Na de terugtrekking van Smit uit Hamburg is het oude vertrouwde Harms Bergung teruggekeerd. Het bedrijf opereert geheel zelfstandig, maar zal een nauwe band met Smit blijven onderhouden. Werk en materiaal zijn door Harms overgenomen. De vloot, bestaande uit drie sleepboten en drie pontons, krijgt de oude Harms-kleur en logo. Ook de bok *Taklift 5* is uiteindelijk overgenomen. Harms zal zich ook gaan bezighouden in de zeesleepvaart en het vervoeren van scheepssecties uit Oost-Europa naar werven in West-Europa.

Bergingen

Smit Americas heeft bij Brazilië de tanker *Norma* vlotgetrokken. De met nafta geladen tanker was op 18 oktober bij Paranagua op de rotsen gelopen. De lading werd eerst overgebracht in een andere tanker, waarna twee sleepboten de tanker op 2 november weer vlot wisten te brengen.

Bij Beachy Head hebben de *Asian Hercules II*, *Jacomina* en *Anglian Duke* de steenponton *Armour Rock* geborgen. De ponton was gekapseisd tijdens het lossen van stenen. De operatie werd op 4 november voltooid; de ponton werd door de *Boxer* voor reparatie naar Göteborg gesleept.

Inmiddels is de berging van de *Ehime Maru* succesvol afgerond. De publiciteit rondom deze unieke operatie werd een beetje verdrongen door de berging van de *Koersk*. De berging, die enkele tientallen miljoenen dollars heeft gekost, was uniek omdat vrijwel zeker gesteld kan worden dat nog nooit eerder een schip van een diepte van 600 meter naar het oppervlak werd gehaald.

Een technisch defect is de oorzaak van het ongeluk met de Nederlandse binnenvaarttanker *Stolt Rotterdam*, die woensdag op de Rijn bij Krefeld voor hevige paniek zorgde.

Uit de *Stolt Rotterdam* ontsnapte woensdagmorgen in alle vroegte tijdens het lossen 120.000 liter salpeterzuur. Toen het zuur in aanraking kwam met water, volgde een chemische reactie. De bemanningsleden van de tanker hebben meteen alarm geslagen en mede door de windrichting werd een ramp voorkomen. In de directe omgeving van de losplaats ligt een woonwijk.

Vandaag zouden bokken van Smit en het Duitse bedrijf Bartel bij de *Stolt Rotterdam* aankomen. Men gaat er vanuit dat de berging dit weekeinde afgerond kan worden.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 26
dd. 9 december 2001

Nieuwbouw, aankoop, verkoop, vernoemingen, etc.

Vers van de pers (9december 13.30 uur) is het nieuws dat de *Breezand* als *Echo* voor Polderman gaat varen. Op het moment dat Gilles Bronke mij dat nieuwtje doorbelde, stond hij bij de sluis in Vlissingen en op de achtergrond waren de motoren van de *Echo*, die vertrok naar Hansweert, hoorbaar. Actueler kan het niet!

De *Barracuda* van Seaworx is vernoemd *Gulf Pride*. Binnenkort vertrekt zij voor een contract naar de Golf van Mexico.

De *Scheldepoot 2* is door Polderman verkocht aan 'iemand uit Limburg', die op zijn beurt de sleepboot weer doorverkocht heeft naar Noorwegen. De sleepboot wordt 'binnendoor' naar Rotterdam overgevaren, waarna de Noorse eigenaar de reis met de *Scheldepoot 2* als 'jacht' voortzet. Dit laatst heeft te maken met het omzeilen van diverse reglementen.

Nieuwe naam voor de *Olivierssen* is *Nevado De Colima*. Werkzaam locatie: Manzanillo Mexico

De Noorse *Big* (ex *Sun Essex*) is naar onbekende Deense eigenaren verkocht.

De *Abeille No. 10* is niet verkocht, mogelijk is er een verwisseling met de *Abeille No. 9* opgetreden.

P/R International Offshore Services ANS (IOS), een 50/50 joint venture tussen Farstad Shipping ASA en P&O Australië, heeft bij Simek twee anchorhandlers besteld van een nieuw type UT 712. Zij krijgen een vermogen van 12.240 bhp, DP en een winch van 370 ton. Oplevering in maart en juli 2003. IOS heeft tevens de *Far Scotsman* gecharterd voor een 'time-charter' van twee jaar bij Phillips in Australië.

Het Australische Adsteam Marine is in onderhandeling met Red Funnel Towage Limited uit Southampton over een bedrijfsovername. Hiermee is een bedrag gemoeid van 25 miljoen Australische dollars.

Adsteam heeft dit bedrag bijeengebracht door middel van uitgifte van nieuwe aandelen. Ca. 15.9 miljoen aandelen brachten een bedrag op van 35 miljoen Australische dollars.
(*Er is dus nog wat geld over voor nog meer overnames.*)

Veesea Garnet, *Veesea Zircon*, *Veesea Storm* zijn naar het Midden-Oosten verkocht.
Veesea Topaz is naar Hydradive verkocht.

Marco Shipyard gaat een derde 'Millenium' class sleepboot bouwen voor Harley Marine Services. Het schip wordt identiek aan de eerder opgeleverde *Millenium Falcon* en *Millenium Star* (opgel. feb en aug. 2000). Oplevering gepland in maart 2002. 2x Caterpillar 4.400 bhp. Drie Ulstein 1650H Z-drive roerpropellers.

Eastern Shipbuilding Group Inc. heeft de *Vicki M. McAllister* opgeleverd. 2x EMD 12-645-E7B motoren 5.000 bhp. Afm. 29.2 x 10.3 x 4.50. Schottel-aandrijving. paaltrek 60 ton.

Yantai to build second Klyne rescue tug

27-11-2001

BRITAIN'S largest independent towage and salvage company Klyne Tugs (Lowestoft) Ltd. has signed a contract with Yantai Raffles Shipyard in China to build a second powerful anchor handling tug/supply vessel. The new tug, to be named *Anglian Sovereign*, will be an identical sistership to the *Anglian Princess* which is due to be delivered by the shipyard in January next year.

Both vessels will become part of the fleet of emergency towing vessels operated by Klyne under a long-term contract to the British Maritime & Coast-guard Agency. This latest newbuilding will be delivered early in 2003.

Anglian Princess will be the first tug to enter service in full Coastguard livery with a white hull and red insignia.

On signing the contract Carl Beare, managing director of Klyne Tugs, said: "This order represents a statement of our confidence in the Yantai Raffles Shipyard. During the construction of *Anglian Princess* we have developed a good working relationship with the yard and I am satisfied that our demands for high standards and quality are being met. It is our intention to employ both new tugs as ETVs to support our new eight-year Coastguard contract, thus offering our clients, modern, 'state of the art' vessels."

Both new ships will be 67.40 m vessels built to a Rolls Royce Ulstein UT 719-T design, Lloyd's Class +100+LMC, UMS, FiFi 1, and are expected to achieve a bollard pull of 180 tonnes and a free running speed of 17 knots.

The Maritime and Coastguard Agency awarded the prestigious multimillion pound contract to Klyne Tugs (Lowestoft) Ltd for the long-term provision of Emergency Towing Vessels (ETV) to protect the British coastline.

Under the new contract, tugs from the Klyne fleet will eventually be stationed in a total of four locations, two in the north of Scotland, one in the Dover Strait and one in the western approaches. The new contract commenced on the October 1, marking the start of a full all-year-round service in all four locations. Under the eight-year contract, which includes the phased introduction of four vessels from the Klyne fleet.

Balau

De *Balau*, thans varend voor Harms Bergung, lag dinsdagmiddag 27 november aan de Parkkade is naar nieuwe kleuren. Zwarte schoorsteen, met daarin een wit vlak, met het bekende logo van Harms.

Safety fears halt tanker salvage

28 November 2001

SALVAGE of the 1,993 DWT chemical tanker *Stolt Rotterdam*, which suffered an onboard explosion alongside a Bayer chemical plant on the Rhine on November 21, has been delayed over safety fears. The German authorities considered the proposed operation too dangerous. Smit International proposed lifting the vessel this weekend with the aid of four sheerlegs, while simultaneously pumping out the remaining nitric acid cargo and the water in the vessel's damaged tank. German authorities feared the vessel would break up and release another large quantity of acid into the Rhine. The authorities decided instead to arrange a controlled pumping of the 1,500 tonnes remaining of the original 1,800-tonne cargo into the river. Checkpoints were established downstream so that cargo release could be halted if pollution passed safe limits. This operation was itself halted today because of increasing water levels on the Rhine. According to the tanker's owner, Stolt-Nielsen of Schiedam, the deck of the listing vessel is now submerged, making it impossible to release the cargo.

Bergers KOERSK als staatslieden onthaald

Donderdag 29 November 2001

Moskou - President Poetin heeft gisteren in het Moskouse Kremlin de Nederlandse bergers van de atoomonderzeeër *Koersk* persoonlijk bedankt voor hun 'fantastische werk'. In een bijeenkomst die gelijkenissen vertoonde met de ontvangst van staatslieden bekende Poetin dat hij de beslissing om de *Koersk* te bergen eigenhandig en onder grote druk had moeten nemen. „Het was bijna onrealistisch, maar jullie hebben een unieke operatie voltooid."

Voor de Nederlandse bergers van het consortium Mammoet/Smit betekende de bijeenkomst in het Kremlin de afronding van een zenuwslopende klus. In een kleine zaal van het Russische machtscentrum sprak Poetin meer dan uur met de Nederlanders Jan en Frans van Seumeren van Mammoet en Nico Buis van Smit Internationale. President Kok kreeg bijna een jaar geleden tijdens zijn bezoek aan Moskou nauwelijks meer tijd van Poetin. Kopstukken als de minister Klebanov, presidentieel adviseur Jasterzjembski, admiraal Popov van de Noordelijke Vloot en directeur Spasski van het ingenieursbureau Roebin waren gisteren eveneens aanwezig.

"Een hoogtepunt in mijn carrière," vertelt topman Frans van Seumeren. „Ik had nooit kunnen denken dat ik ooit door een Russische president in het Kremlin ontvangen zou worden." Een onderscheiding

voor de bergers bleef voorlopig uit, omdat de tragedie met de *Koersk*, waarbij de 118-koppige bemanning om het leven kwam, nog niet verwerkt is in Rusland.

„Poetin wilde er geen feest van maken, maar later zullen we in een meer besloten omgeving alsnog een onderscheiding krijgen,” zegt Van Seumeren.

In aanwezigheid van de pers herinnerde Poetin eraan dat er zware druk op hem was uitgeoefend om af te zien van de berging. De marine was uiterst sceptisch geweest over de operatie. „Tijdens de laatste

beslissende bijeenkomst was iedereen tegen, maar we hebben toch de goede beslissing genomen,” aldus Poetin. „Het was een morele plicht tegenover de overleden bemanning, hun familie en geliefden.” De ramp met de *Koersk* betekende voor Poetin de grootste politieke crisis uit zijn carrière. Na zware kritiek op zijn afstandelijke houding, gaf Poetin zijn woord aan de nabestaanden van de bemanningsleden dat de *Koersk* boven water zou komen.

„Toen we het contract tekenden realiseerden we ons niet deze operatie zo politiek beladen was,” vertelt Van Seumeren. „Ondanks die druk hebben we nooit getwijfeld aan de operatie.” Topman Buis van Smit International had zich soms verbaasd over de negatieve houding van enkele leden van de Russische marine. „Dat doe je normaal gesproken niet als de hoogste baas zegt dat er iets moet gebeuren.”

De berging is voor berger Mammoet ook een commercieel succes. Talloze nieuwe opdrachten zijn binnengekomen. „Eerst bestonden er twijfels over onze aanpak,” vertelt Van Seumeren, de technische topman van Mammoet. „Nu heeft iedereen gezien dat het werkt.” Mammoet haalde op het allerlaatste moment de order binnen voor de berging van de *Koersk*. De Russische autoriteiten waren maandenlang in onderhandeling geweest met een ander consortium. Toen die partij het niet aandurfde de klus nog dit jaar te klaren, kwam het Nederlandse bedrijf in beeld.

Een groter aantal bergers is al in eigen land onderscheiden met de Michiel de Ruyter-penning. Zes bergers, drie van elk bedrijf, hebben de zilveren penning ontvangen, voor 120 bergers was er de bronzen versie. De onderscheidingen zijn tijdens een feestavond uitgereikt door minister Netelenbos van verkeer en waterstaat

Bergers KOERSK lopen extraatje mis

DEN HAAG - Alle internationale lof voor de uitvoerders van de *operatie-Koersk* ten spijt, krijgen werknemers van het bergingsbedrijf Smit Internationale niet hun extra bergingstoelage voor het thuisbrengen van de Russische kernonderzeeër. Smit wil het extra 'hulp- en bergloon' niet betalen, omdat deze enorme klus slechts een 'wrakopruijing' zou betreffen. „Het is een behoorlijke domper voor deze werknemers, terwijl iedereen met trots spreekt over een sterk staaltje bergingswerk,” aldus E. Sarton, voorzitter van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart (FWZ). Het gaat om drie werknemers die begin oktober met een schip van Smit de hijsponon *Giant 4* de haven van Moermansk binnensleepten. Onder de *Giant 4* hing aan lange kabels de *Koersk*. Het gerezen conflict is vooral een definitiebepaling van de term 'berging'.

Tanker met salpeterzuur voor tweederde leeg

KREFELD (DPA) - De Nederlandse tanker met salpeterzuur die een week geleden in Duitsland lek raakte, is nu voor tweederde leeg. De brandweer besloot maandag het zuur geleidelijk in de Rijn te laten lopen nadat een berging was mislukt. Het karwei moet donderdag geklaard zijn. Het ongeluk met het Nederlandse schip voltrok zich bij de fabriek van Bayer bij Krefeld. De *Stolt Rotterdam* met 1800 ton salpeterzuur lag aan de kade toen een tank lek raakte, vermoedelijk door het zuur zelf. Het schip vloog in brand en zink gedeeltelijk. Een poging om het zuur over te pompen naar een ander vaartuig mislukte. Om een explosie en een gifwolk te voorkomen, werd besloten het resterende zuur gecontroleerd in het water te leiden. Als het schip helemaal leeg is, zal het alsnog worden geborgen.

Nieuwe sleepboten voor PLIPWIJS

PLIPWIJS Limited, the 50-50 joint venture between PLIPDECO and Wijsmuller Towage International, has ordered two more new tugs. The tugs will meet the projected increased demand for towage services when the new Atlantic LNG trains 2 and 3 come on stream in 2002.

In 1998, PLIPWIJS and Atlantic LNG signed a TTS189 million 10-year time charter contract through which PLIPWIJS provides towage services to Atlantic LNG customers at Point Fortin. The tugs are employed for berthing and unberthing LNG tankers at the loading area.

The service began with sub-chartered vessels, but in 1999 the company ordered two new top-of-the-line tugs from the Zamakona shipyard in Bilbao, Spain. The tugs named *Hercules* and *Neptune* arrived here in May and June 2000. They have since been placed in service.

The nature of the contract requires a third tug to be available at all times. This service is filled at present by the chartered vessel, *Maria Luisa*.

PLIPDECO President, Mr. Neil Rolingson, sees the new developments as justification of the initiative taken by the Corporation in creating the joint venture. PLIPWIJS, he says, is creating wealth for its partners and at the same time, has a positive effect on employment opportunities for nationals qualified in this field.

The order for the two new tugs has also been placed with the Zamakona shipyard in Bilbao, Spain. The projected delivery date for the first is July 2002, with the second expected at the end of that year. When the first new tug arrives, the *Maria Luisa* will be released.

The statistics for the new tugs will be the same as for the *Hercules* and *Neptune* with minor modifications: Length - 28.2 metres; Breadth - 9.5 metres; Depth (to upper deck) - 5.1 metres; Gross tonnage - 343; Engine - 4,000 HP; Bollard pull - 50 tonnes; Propulsion - Azimuthing Stem Drive.

The need for more tugs in the PLIPWIJS fleet is a direct result of the expansion at Atlantic LNG. At the formal christening of the *Hercules* and the *Neptune* in July 2000, Atlantic's President, Mr. Gerald Peereboom, said the two-train expansion was expected to more than triple current production capacity of three million metric tonnes a year. Storage capacity is being expanded by the addition of a new tank of 160,000 cubic metres.

"As a result", he said, "ship arrivals are expected to increase from one every five days to one every other day. Vessels calling at Point Fortin will range from 199 metres in length to 289 metres, while capacities will range from 35,000 cubic metres to 126,000 cubic metres.

Nieuwbouw URS

In de vorige nieuwsbrief werd melding gemaakt van de bestelling van een UT 722 anchorhandler voor de Unie van Redding en Sleepdienst bij Ørskov in Denemarken.

In de Scheepvaartkrant van verleden week werd gemeld dat het om twee schepen zou gaan.

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

2^e jaargang, nr. 27
dd. 21 december 2001

Aankoop, verkoop, nieuwbouw, vernoemingen

Brattvaag Skipsverft gaat een UT 755L bouwen voor Waveney Shipping. Oplevering in april 2003, het casco wordt in Roemenië gebouwd.

Ørskov gaat een zusterschip bouwen voor SURF van bouwnummer 221. (UT 755L in aanbouw, eveneens voor SURF, die in februari 2002 opgeleverd moet worden). Oplevering in november 2002. De nieuwbouw wordt omschreven als 'designed to fulfil the general demands of the offshore industry'. Afm. 72.00 x 16.00. De supplier moet gebruikt gaan worden voor het vervoer van pijpen, cement, vloeibare vracht. Het schip, wat bouwnummer 236 krijgt, wordt uitgerust als firefighter en krijgt DP. Het ontwerp wordt geleverd door Rolls Royce Marine, Ulsteinvik. De klasse wordt DNV +1A1, SF, EO, CP AUT, Fi Fi 1 - LFL.

Maandag 10 december zijn de *Balau*, *Smit Hamburg* en *Janus* officieel overgedragen aan Harms Bergung Transport & Heavylift GmbH & Co KG, Hamburg. Op hetzelfde moment zijn de *Balau* en *Smit Hamburg* omgedoopt in resp. *Salus* en *Argus*. De *Argus* en *Janus* kwamen onder Duitse vlag en de *Salus* werd onder de vlag van Antigua gebracht. Voorts werd de ponton *E 3002* vernoemd in *Mulus*.

De *Stirling Capella* en *Stirling Vega* zijn overgenomen door Putford. De eerste heet nu *Putford Protector*, van de tweede is nog geen nieuwe naam bekend.

De *Britannia Chieftain* is door de *Ada-D* vanuit Lowestoft naar onbekende nieuwe eigenaren in Spanje gesleept. Het zou gaan om een viskweker en zou me niet verbazen als dit dezelfde eigenaren zijn die onlangs uit de vloot van Smit en Van den Akker enkele sleepboten hebben aangekocht. Mogelijk gaat de *Britannia Venturer* ook die kant op.

De nieuwe eigenaar van de *Redder* die onlangs door BTS is verkocht naar Spanje is Granja Marina Sator S.L., Gandia.

De *Olympic Hercules*, de eerste nieuwe AHTS van het type A101, wordt op 12 januari 2002 gedoopt voor eigenaar Olympic Supply AS.

Uit betrouwbare bron is vernomen dat de URS een optie heeft op nog een UT 722 anchorhandler. Door de directie van de URS is bekend gemaakt dat Heerema betrokken is bij de bestelling van de eerste UT 722. Tevens is de URS op de tweedehands markt op zoek naar twee anchorhandlers met een paaltrek van ca. 100 ton, ter vervanging van de *Boxer* en de *Fighter*. Voor de Europese Commissie wordt een geschil uitgevochten over de aanleg van een nieuwe containerterminal in Antwerpen, waarvan de bouw al ruim 6 maanden stil ligt. Wordt de terminal afgebouwd en in gebruik genomen, dan laat de URS nog twee sleepboten van de klasse van de *Union Diamond* bouwen.

Naar Egypte

De *Tarka* van Jack van Dodewaard en de *IJsselstroom* van Van Wijngaarden zijn op maandag 17 december in de Eemhaven aan boord genomen van de *Smit Express* en naar Egypte vervoerd voor een langdurig contract aldaar. De zuiger *Razende Bol* gaat ook mee.

Lekkende tanker bij Krefeld geborgen (14 december)

Krefeld - De berging van de in de Rijn bij Krefeld gezonken binnenvaarttanker *Stolt Rotterdam* is vrijdagochtend voltooid. Het schip, dat was geladen met salpeterzuur, is leeggepompt en naar de haven van Duisburg gesleept, zo melden de havenautoriteiten. Justitie zal de komende dagen het schip onderzoeken om te kijken wat de oorzaak van het ongeval heeft veroorzaakt. De tanker, die

1.800 ton van het uiterst giftige salpeterzuur vervoerde, raakte drie weken geleden bij het lossen in brand en zonk. Er lekte 120.000 liter zuur, maar er ontstond door de gunstige windrichting geen gevaar voor de volksgezondheid. Het bergen verliep eerst moeizaam.

Exit voormalige Duitse sleepboten

(van Hans Hoffmann ontving in onderstaand emailbericht)

Kreeg deze week bericht uit de Carieb van de voormalige eigenaar dat de *Strattmann* (ex *Seatruck*, ex *W. Th. Stratmann*) in juni 2001 bij Bequia tot zinken is gebracht. Ze ligt in 70 voet (21 mtr) diep water en wordt gebruikt als duiktractie. De *Strattmann* lag al zo'n twee jaar ten anker bij Bequia met machineschade aan de diesel-elektrische installatie. De geregistreerde eigenaar was Clipper Cargoes, waarachter de Duitser Nicolas Kuhn schuilt. Hij heeft ook de voormalige Italiaanse *Dalmazia* in de vaart.

Een ander voormalige Duitse schoonheid is in dezelfde maand ontmanteld. De als *Fairplay IV* (1954) gebouwde *Kimton* was in 1996 tijdens Hurricane George op het strand geslagen bij Fajardo, San Juan. Ze heeft nog een aantal jaren als *Anneke* gevaren voor de heer K.H. Broekmeulen uit Vianen (werd in 1979 verkocht aan Jocer B.V. als *Anneke B*, K.H. Breukmeulen bleef het management behouden, *lvdm*)

en werd rond 1980 als *Zeus* naar de Carieb verkocht. Ik heb haar in 1988 als *Zeus III* gezien te Puerto Rico, San Juan. Ze was toen opgelegd en zag er niet best uit. Waarschijnlijk heeft iemand haar toch weer in de vaart gebracht, dit maal als *Kimton*, totdat "George" roet in het eten gooide. Het schip werd ondertussen een doorn in het oog voor de lokale Coast Guard, aangezien het als stortplaats voor illegaal afval werd gebruikt. Resolve Marine heeft het schip in juni ter plaatse gesloopt.

Websites

Kijk eens op de volgende sites:

www.hazegray.org/navhist/canada/fm/

www.website.lineon.net/~d.ord/Tugs%20and%20Ships.htm

www.ping.be/~puffin/tugboats/index.html

Op de site van Ørskov staat een tekening van de nieuwe anchorhandler die door de URS is besteld.

Op de site van Yantai Raffles staan foto's van de *Soll Tengis*, nieuwbouw voor Smit Salvor (Octo)

Ook staan hier gegevens over de *Anglian Sovereign*, nieuwbouw voor Klyne Tugs.

(ik heb zelf nog geen van deze sites bekeken, weet dus niet precies wat er op staat)