

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021



Number 021 ****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Saturday 27-07-2002



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS SMITBARGE 5



DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

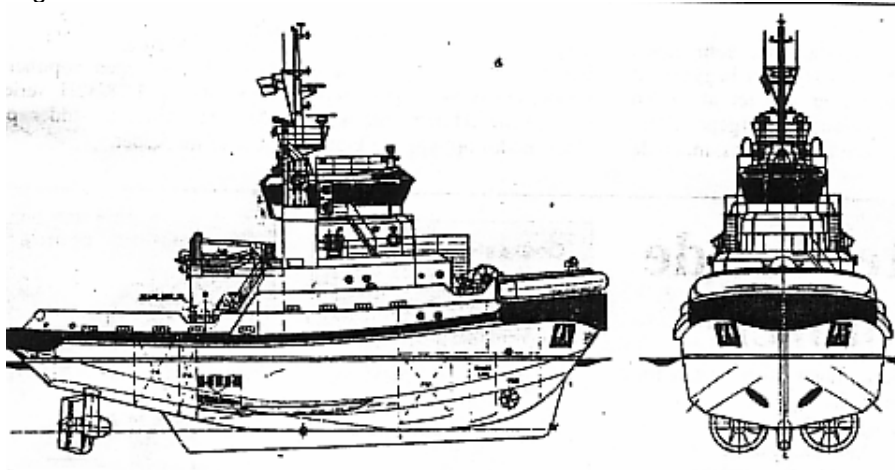
Last weekend the Module PE-K5-PK onboard the SMITBARGE 5 was shifted from Gorinchem to MERCON in Schiedam by some tugs , including the TAKTOW 1 and the EERLAND 26 ,below the transport passes the Spijkernissebrug .

Photo s : HANS DE JONG MARITIME PICTURES



NEWBUILDING TUGS

The Danish tug and supply boat company STEVNS owned by Niels Hojlund have ordered 2 newbuilding tugs in Canada.



The 2 tugs will be ASD tugs which are similar looking (in general) at the FRIGGA type of Svitser, the length will be 33.5 mtr , beam 11.6 mtr , with a maximum draft of 5.4 mtr , the propulsion units are made by Aquamaster which are driven by 2 MAK engines of 1825 kW each , the ships will develop a bollard pull of 60 tons and a

maximum speed of 13.5 knots.

The ships are under construction at Ocean Industries in Quebec (Canada) and the first will be delivered during October 2002 and the second is due during April 2003



Top : The **STEVNS POWER** at anchor off Augusta (Sicily) – photo : **Piet Sinke** ©

The company started during 1975 with the **TOFFA STEVNS** with a length of 7 mtr and was followed by the **THOR STEVNS** with 300 hp and at present owns the **STEVNS POWER** the former Maersk Beater.

Rescue ship stuck in ice



DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

BUENOS AIRES - An Argentine icebreaker trying to lead a German research vessel out of the Antarctic to open sea is now stuck in ice, the navy said in a statement Wednesday.

The **Almirante Irizar** reached the German vessel, Magdalena Oldendorff, last Friday.

The ship had been trapped in ice for 40 days.

The Argentine navy said ice closed both ships, preventing the icebreaker from opening a path wide enough for the German ship to sail through.

The Oldendorff has been trapped behind solid ice 200 miles from the South African Antarctic base on Queen Maude Land since mid-June.

Freezing temperatures, short days and blinding snowstorms, typical of the southern hemisphere winter, had limited the ships' sailing speed to about 2.3 miles per hour.

On July 1 all but 17 of the Oldendorff's passengers and crew were rescued by helicopters from the Agulhas, a South African rescue ship.

Drukke dag reddingstation Ouddorp

Door de harde wind had de bemanning van het KNRM-station Ouddorp op woensdag 23 juli een drukke dag. Het begon omstreeks 15.30 uur toen de kustwacht post Ouddorp de bemanning van de reddingboot Griend oppiepte voor een zinkende zeilboot. De vier bemanningsleden van deze huurboot had ter hoogte van de Kabbelaarsbank zoveel water binnen gekregen dat deze op punt stond om te zinken. Door een passerende boot werden de onfortuinlijke zeilers aan boord genomen. De Griend heeft vervolgens een sleepverbinding met de zeilboot gemaakt en deze naar de Ossenhoek gesleept.

Op de terugweg zag de bemanning van de Griend dat er op de Hompelvoet een catamaran lag. Bij die boot waren geen personen aanwezig. Op verzoek heeft de kustwacht post Ouddorp vervolgens contact gezocht met de op die zandplaat aanwezige vogelwachter. Die deelde mede dat de twee opvarenden van de catamaran net bij hem waren komen aanlopen. Deze twee personen konden niet meer tegen de harde wind in naar de Kabbelaarsbank terug varen. Ook deze catamaran werd middels een sleepverbinding teruggebracht.

Amper een half uur na terugkeer op het station werd er weer een beroep gedaan op de bemanning van de Griend. Nu bleek dat er drie surfers op de Stampersplaat door de harde wind in de problemen waren gekomen. Deze surfers zijn vervolgens aan boord genomen en naar de haven van Bommenede gebracht.

Op de terugweg zag de bemanning dat er aan een steiger op de Veermansplaat een motorjacht lag. Het was opvallend hoe die boot erbij lag n.l. dwars op de wind en de golven. De schipper van die boot deelde mede dat hij motorproblemen had en dat hij het, samen met zijn vrouw, niet aandurfde om naar de vaste wal te varen. Ook die boot werd op sleep naar de haven van Bommenede gebracht.

Wederom na nog geen half uurtje op het station te zijn geweest werd de bemanning weer opgepiept. Nu bleek het te gaan om een motorboot met motorstoring ter hoogte van de Kabbelaarsbank. Deze boot, met aan boord vier opvarenden, werd door de Griend naar de haven van Scharendijke gesleept. Terug op het station was het inmiddels 01.30 uur.

Fusie van maritieme musea

Het Maritiem Buitenmuseum en het Binnenvaartmuseum gaan binnenkort samen. De stichtingen achter deze musea - Buitenmuseum Leuvehaven en Openlucht Binnenvaart - zijn al ver gevorderd met de onderhandelingen. De fusie moet voor 6 september rond zijn. In het weekeinde van de Wereldhavendagen zal de nieuwe Stichting Haven- en Scheepvaartmuseum de naam van het nieuwe, grote havenmuseum bekendmaken.

Rotterdam - Volgens directeur E. de Groot van de Stichting Buitenmuseum Leuvehaven is de samenwerking noodzakelijk om het voortbestaan van de huidige musea te garanderen. „Het Binnenvaartmuseum is klein en kwetsbaar. Als een van hun personeelsleden ziek is, zitten ze al in de problemen. Wij zijn de laatste jaren zo hard gegroeid dat we aan onze top zitten. We trokken vorig jaar honderdduizend bezoekers. Verdere groei is niet mogelijk, we dreigen aan ons eigen succes ten onder te gaan. Door het samengaan ontstaat een professioneel goed gerunde organisatie, een solide partner om bijvoorbeeld te onderhandelen met de gemeente.”

Ook de schaalgrootte is van belang, volgens De Groot. „Wij zitten nu aan de Leuvehaven en hebben een deel van de Wijnhaven. Straks hebben we daarnaast ook de Oude Haven, het Haringvliet, de Koningspoort en zelfs een gedeelte van de Delfshaven tot onze beschikking.”

Doelstelling blijft het behoud en de bescherming van het maritieme erfgoed. De Groot: „Wij blijven natuurlijk het maatschappelijk belang van de collectie onderstrepen. Maar mede door de enorme schaalgrootte kunnen we extra activiteiten ontwikkelen die ook goed bij de belevingswereld van het publiek passen.”

Clusters

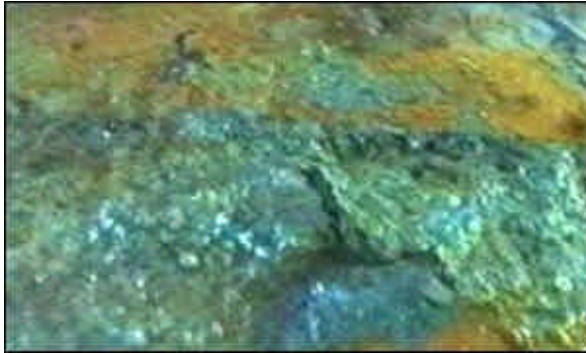
De collectie van het nieuwe museum zal straks in clusters op veertien verschillende locaties ten toon worden gesteld. Elke cluster valt apart te bezoeken, maar een rondgang langs alle bezienswaardigheden is ook mogelijk. De Groot: „We zullen proberen 'kruimeltjes' te spreiden tussen de verschillende onderdelen, in de hoop dat het publiek zo geïnteresseerd raakt dat het ook een andere cluster bezoekt. Natuurlijk zou het leuk zijn als het publiek onze hele collectie bekijkt, maar daar ga ik niet direct van uit. Wij zijn educatief en soms belerend, een museum met verhalen. Maar niet iedereen heeft behoefte aan de verhalen. Daarom moet het museum ook vooral laagdrempelig en leuk zijn.”

Het publiek kan straks in en om de wateren van de Rotterdamse haven kennis opdoen over overslag - onderverdeeld in graan-, bulk-, container-, zand- en stukgoedoverslag -, dienstvaartuigen van de havendienst en brandweer, binnenvaart en berging.

Het nieuwe museum blijft gratis toegankelijk voor publiek.

Oil operation at sunken battleship

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021



Oil is seeping from the sunken battleship

Work has begun in Orkney to remove the majority of oil from the sunken battleship **Royal Oak**.

Divers are to breach the hull of the wreck and pump out the oil from some of the warship's tanks.

It is hoped the operation, which will last eight weeks, will finally remove the threat of a major pollution incident in Scapa Flow.

The Royal Oak was torpedoed by a German U-boat at Scapa Flow on 14 October 1939 with the loss of 833 lives.

It was one of the darkest chapters in the history of the Royal Navy and ever since then oil has been seeping from the wreck.

Over the past five years the Ministry of Defence (MoD) has tried several attempts to contain the flow, including attaching steel patches to the hull and fixing a canopy to catch the oil.

So far, those attempts have failed to yield success.

Safety risks

However, last year divers pierced the fuel tanks within the ship and pumped out about 150 tonnes oil through valves attached to the hull.

MoD official Paul Brokensha said he hoped the operation would complete the work started last year.

"This year we will tackle the oil in the tanks and expect to get out about 300 tonnes," he said.

"Divers will go down and put valves on the wreck which will allow us to attach a hose and pump oil out of the wreck."

There was a strategy to avoid the munitions surrounding the vessel to minimise any safety risks in the operation, he added.

Hugh Halcrow-Johnstone, of Orkney Islands Council, said he was pleased to see the "final phase of a somewhat protracted project".

The ship is an official maritime war grave protected by the council.

"Some of us can still remember the war years in Orkney and the Royal Oak is very important to us.

"We are acutely aware of the sensitivities and hopefully with the removal of the oil leak, the war grave and the ship can rest in peace."



More than 800 crew lost their lives

Asbestschip verkocht aan slopers India

AMSTERDAM - Het ministerie van Vrom zit, na de asbestschepen Sandrien en Otopan, met een nieuw probleemvaartuig in de maag. Gerd, de Noorse chemicaliëntanker die sinds drie maanden voor de Sumatrakade in Amsterdam aan de ketting ligt, is vorige week verkocht aan slopers.

Greenpeace wil dat demissionair milieuminister Jan Pronk de eigenaar sommeert, voorafgaand aan de sloop, de giftige stoffen te verwijderen. Het schip zit naar verwachting vol asbesthoudende bekleding. Pronk zelf zit in het buitenland, maar de inspectie van zijn ministerie onderzoekt de kwestie. Omdat de nieuwe regering begin volgende week aantreedt, is het volgens een woordvoerder niet waarschijnlijk dat Pronk als laatste daad voorkomt dat de Gerd weer uitvaart.

Pronk liet de Sandrien, een ander sloopschip met asbest, vorig jaar aan de ketting leggen om te voorkomen dat het op een Aziatisch strand onder slechte arbeidsomstandigheden uit elkaar zou worden gehaald, waarbij gif en asbest zeker zouden vrijkomen. De bemanning van de Sandrien vloog vorige week pas terug naar India nadat het ministerie zich garant had gesteld voor het achterstallige loon en de vliegtickets.

De Gerd werd voor het Java-eiland aan de ketting gelegd toen de Noorse eigenaar KS Venus niet aan de verplichtingen voldeed. Het schip werd vervolgens op 27 juni op een veiling in Rotterdam voor 750.000 dollar gekocht door het bedrijf Advanced Distribution Company Limited uit Liberia. Daarna volgde doorverkoop aan het bedrijf Flarom, eveneens uit Liberia, dat de tanker voor 770.000 dollar overdeed aan unknown breakers. Dit blijkt uit een publicatie in het blad Lloyd's Register Fairplay Shipping International Weekly van 12 juli.

De Gerd duikt in het blad op in de slooprubriek Scrapped en figureert tussen een tiental schepen die zijn verkocht aan Indian,

Bangladeshi breakers.

Greenpeace verzoekt in zijn brief het ministerie van Vrom snel een inventarisatie te maken van de giftige stoffen aan boord. De Gerd is uit 1975 - in schepen is tot 1983 asbest verwerkt.

Greenpeace schrijft aan Pronk: 'Mocht uw inspectie aantonen dat het schip daadwerkelijk giftige stoffen als asbest en zware metalen bevat, dan gaan wij ervan uit dat u de huidige eigenaar van het schip sommeert deze te verwijderen, voorafgaand aan de definitieve sloop.'

Frank Petersen van Greenpeace probeerde onlangs tevergeefs aan boord te komen van de tanker. Op de valreep werd hij tegengehouden door een van beide Russische bemanningsleden.

De Rus vertelde Petersen te worden betaald door een Zwitsers bedrijf dat namens diverse eigenaren schepen beheert. De Zwitsers willen niet zeggen wie de huidige eigenaar van de Gerd is. "Mogelijk heeft die zich nog niet eens gemeld. Alles is mogelijk in het scheepvaartwereldje," zegt Petersen.

Greenpeace schrijft aan Pronk: 'Wederom is onze ervaring hierbij dat eigendom in de internationale scheepvaartsector niet bepaald eenvoudig te definiëren of te achterhalen is. Dat maakt het zo goed als onmogelijk om vervuilers ook daadwerkelijk verantwoording te laten afleggen voor de schade die zij aan het milieu toebrengen.'

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

Roelant Klaassen, advocaat van eigenaar Upperton van de Sandrien, zei dat de reder de handen van de Sandrien aftrok nadat de Raad van State had beslist dat Pronk het schip terecht aan de ketting had gelegd. Het schip is afval en voor export daarvan is een vergunning nodig. Volgens Klaassen moet de staat nu opdraaien voor sloop of afvoer van de Sandrien.

Klaassen daagde Vrom uit op Mauritius de eigenaar te zoeken. "Denk niet dat je via de papieren de eigenaar kunt achterhalen. Upperton is niet meer dan een document," aldus Klaassen, die zijn rekeningen indient bij een tussenpersoon. Klaassen schat dat de schrootwaarde van de Sandrien op een sloopstrand van India achthonderdduizend dollar bedraagt. Slopen in Nederland kost 'drie miljoen, misschien nog meer'. Volgens Klaassen durft Vrom het vanwege deze kosten niet aan ook de Gerd aan de ketting te leggen.

De Gerd is overigens tot mei volgend jaar 'in klasse' en kan, als een bemanning is gevonden, meteen wegvaren. Vrom moet dus opschieten, aldus Greenpeace

CASUALTY REPORTING

Ship breaking up off E London

East London - Pounding spring tide waves whipped up by a westerly wind have broken the back of the **TMP Sagittarius** stranded off Leaches Bay in East London, the Smit Marine salvage company said on Wednesday.

Spokesperson Dave Main said for the present there was no danger of pollution to the coastline.

"Her back broke on Tuesday because she has taken too much strain," said Main.

The ship's gas oil is stored in the engine room behind the break and was secure at present.

National Port Authority spokesperson Terry Taylor confirmed the break, saying: "The deck plating has cracked right across the sides of the hull (bottom) on both the port (left) and starboard (right) sides."

The ship has constantly been pounded by huge waves since it ran aground on a rocky outcrop last Thursday night.

Main said he could not say if the ship would break further but that it is taking in water from the swell.

He said the salvage team would not be able to burn any of the ship's fuel - marine gas oil - until weather conditions improved.

"The oil is not heavy and about 50 tons need to be burnt," he said, adding "this can be done at a couple of tons an hour."

To burn the gas oil, it has to be pumped up to a tank on deck with the water drained from it. The gas oil is then fed into the boiler and burnt.

Main also said there should be no air pollution as the wind will disperse the smoke.

NINO



A South African ORYX helicopter hovers over the **NINO** after this tanker went aground near East London

Panamanian Ship Runs Aground

TOKYO (AP) — A Panamanian-registered freighter caught in a tropical storm ran aground off southwestern Japan, and four crew members drowned while trying to reach shore, Japan's coast guard said Friday.

The 19 sailors aboard the 35,000-ton **Co-op Venture** escaped in a life boat Thursday night. But high seas flung them into the water and four drowned, the coast guard said.

Fifteen swam safely to shore. Three of the bodies were later found washed up on the coast and another corpse was found at sea. Three of the dead were Filipinos and one was Indian.

The ship, which was carrying corn from New Orleans, had sought shelter from Tropical Storm Fengshen in Shibushi Bay on Japan's southernmost main island of Kyushu, the spokesman said. The bay is 620 miles southwest of Tokyo.

The storm, which had sustained surface winds of about 67 mph, swirled over the island late Thursday and early Friday, bringing heavy rains and strong winds.

Japan's coast guard said in a release that the hull of the ship split in half. It sat about 1 mile from the shore in waters 10 feet deep, the coast guard said.

Fuel was leaking from the vessel, but workers were waiting for the weather to improve before beginning cleanup efforts, the coast guard said.

Also Friday, Taiwan ordered a Panamanian-registered oil tanker that has been disabled by mechanical problems to stay away from its territorial waters.

The **Orpheus Asia**, loaded with 250,000 tons of crude oil, is drifting about 25 miles south of Orchid Island, just east of Taiwan's southern tip in the Pacific Ocean.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

The oil tanker was sailing from Saudi Arabia to Japan when it lost power, said Teng Ke-hsiung, a Taiwanese coast guard official.

The ship's Japanese owner has agreed to send a trawler to pull the tanker to ``safer waters" where its oil will be transferred to another ship, Teng said.

ROUTE, PORTS & SERVICES

STELMAR SHIPPING MAKES PROFIT

Stelmar Shipping Ltd. on Jul 24, said it earned \$11.45 million, or 73 cents per diluted share, in the second quarter of 2002, compared with \$7.68 million, or 64 cents per diluted share, for the second quarter of 2001.

Operating income increased to \$16.04 million from \$10.77 million a year ago. Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (EBITDA) for the quarter was \$24.88 million against \$15.38 million for the year-ago quarter.

On a time charter basis, revenues for the quarter were \$36.72 million, an increase of 63.3 percent over the \$22.5 million in the second quarter of 2001, mainly due to the expansion of the fleet, the company said.

Time charter earned revenues for the second quarter of 2002 were \$33.9 million, approximately 92.3 percent of revenues, on a time charter basis, as opposed to \$15.41 million or 68.5 percent of revenues, on a time charter basis, a year ago.

In a statement, Chief Executive Peter Goodfellow said, "The second quarter marks Stelmar's 30th consecutive quarter of profitability. Our solid performance in this challenging market environment has further underscored the benefits and value of our time charter strategy for operating profitably in diverse tanker markets."

"We have continued to sign long-term time charters at profitable rates while still being able to secure shorter-term contracts at rates higher than those currently offered in the spot market. This has enabled us to achieve high utilization rates in a challenging market and to position ourselves for significant earnings visibility out to 2004," he added.

Over 140 aboard cruise ship fall ill

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

VANCOUVER -- Dozens of passengers aboard a Holland America cruise ship from Alaska have come down with a mysterious illness.

The cruise ship **Ryndam** arrived in Vancouver Thursday morning, carrying 135 people and nine crew members who have come down with flu-like symptoms. That represents almost 10 per cent of everyone on board.

Health officials are now checking them for something called the Norwalk virus, a flu-type epidemic that causes nausea, vomiting, diarrhea and stomach pains.

Officials say a similar virus afflicted several passengers aboard a VIA Rail train earlier this week.



Holland America ship Ryndam docked in Vancouver with 135 passengers and nine crew suffering flu-like symptoms.

Nieuwe draagvleugelboot 'spectaculair'



De nieuwe draagvleugelboot van Connexxion in actie op het Noordzeekanaal. Foto: United Photos De Boer/Cynthia van Dijke

VELSEN-ZUID - Kapitein Mark van Rijzen is duidelijk in zijn nopjes met de nieuwe draagvleugelboot van Fast Flying Ferries. Met zijn collega Theo Bakker vaart hij het traject over het Noordzeekanaal van IJmuiden naar Amsterdam. Wekenlang moesten de passagiers en de kapiteins van de snelle bootverbinding over het kanaal erop wachten. Maar gistermiddag werd, met drie weken vertraging, de nieuwe draagvleugelboot van de Connexxiondochter in gebruik genomen.

Van Rijzen verhaalt honderduit over de nieuwe aanwinst. Zo heeft de boot een sterkere Mercedes motor, is het interieur geheel in Connexxion-stijl en is de boot voorzien van allerlei elektronische snuffjes. Het mooiste vindt Van Rijzen echter de snelheid waarmee de draagvleugelboot los komt uit het water. „Bij de andere boten duurt het bijna tweeënhalve minuut voordat hij los komt van het water. Bij deze duurt dat zeven seconden." En dat is te merken ook. Als het schip de kade bij het Pontplein verlaat, vaart hij binnen luttele seconden op een snelheid van vijftig kilometer per uur.

De kapiteins Van Rijzen en Bakker varen op deze boot, omdat zij ook de proefvaarten hebben uitgevoerd. Ze zijn bekend met het schip dat gebouwd is in de Oekraïne. „Met de bouwers van de boot hebben we de proefvaarten gemaakt. Daarbij gebruikten we vaten water met een totaal gewicht van tweeduizend kilo om de passagiers na te bootsen. Zo kun je zien wat de boot doet op het water", zegt de kapitein.

Jord de Hollander uit Amsterdam komt ook even in de stuurhut kijken. Hij reist altijd met de draagvleugelboot als hij naar het IJmuidense strand gaat. Nu is hij op weg naar Amsterdam om

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

Engelse vrienden op te pikken en is vol lof over de groengele boot. „Ik vind de boot spectaculair. In Nederland is het dé oplossing vervoer over water. Dat daar niet vaker gebruik van wordt gemaakt", klinkt het wat verbaasd uit zijn mond.

Ineens is het uitkijken geblazen. Een plezierbootje gooit zonder op of om te kijken het roer om en belandt zo op de vaarweg van Van Rijzen. De kapitein toetert lang, maar de schipper lijkt niet onder de indruk. Stoicijns vervolgt hij zijn weg. Behendig remt Van Rijzen af en binnen no-time ligt de boot bijna stil. „Zolang de pleziervaart nog voorrang heeft, kun je er niets tegen doen", verzucht hij en trekt weer snel op. Volgens hem is een wijziging in de wet op komst, die het vrachtverkeer voorrang geeft. Hij is er een groot voorstander van.

Binnen het halfuur komt het schip aan bij de kade achter het centraal station van Amsterdam en stappen alle passagiers tevreden van boord. Zo ook P. Pesgens uit het Limburgse Echt. Samen met zijn twee dochters is hij een dagje uit en daar hoort volgens hem ook de draagvleugelboot bij. „Ik wil de kinderen eens laten ervaren hoe zo'n boot vaart."

Hij vindt de boot, in tegenstelling tot andere passagiers, niet echt rustiger dan de oudere types. Maar toch blijft hij positief: „Het is echt een belevenis, maar je moet wel wat gewend zijn", zegt hij terwijl kapitein Bakker hem helpt zijn kinderwagen op de kade te zetten.

Stena wil tarieven Hoek-Harwich ook op Europoort-dienst invoeren

Hoek van Holland - Stena Line, per 1 augustus de nieuwe eigenaar van de dienst van P&O North Sea Ferries (P&O NSF) tussen Rotterdam Europoort en het Britse Felixstowe, wil de vrachttarieven voor die dienst volgend jaar op één lijn brengen met de huidige Stena-tariefstructuur tussen thuishaven Hoek van Holland en Harwich. Stena Line gaat ook onderzoeken of het containervervoer op de P&O NSF-dienst rendabel is. Is dit niet zo, dan overweegt Stena dit containervervoer te beëindigen.

Dat zegt directeur P. de Lange van Stena Line in Hoek van Holland. Zijn rederij beklonk onlangs de overname van de drie schepen van P&O NSF die nu tussen Europoort en Felixstowe varen. Felixstowe blijft nog anderhalve maand de Britse aanloophaven; daarna, met ingang van 15 september, wordt dat Harwich. Intussen wordt in Harwich met man en macht gewerkt aan uitbreiding van het aantal opstelplaatsen bij de terminal.

Of aanpassing aan de tariefstructuur van de verbinding Hoek van Holland-Harwich tot een verhoging van de tarieven van de Europoort-dienst leidt, kan De Lange nog niet aangeven. „Daarvoor heb ik te weinig inzicht in de P&O NSF -tarieven." De huidige tariefovereenkomsten met klanten van de Europoort-dienst zal Stena Line dit jaar respecteren.

Van het containervervoer op de Europoort-Harwich-dienst wil Stena Line eventueel af. „Containers nemen we sinds enige tijd ook tussen Hoek van Holland en Harwich niet meer mee. Dat is ons werk niet; dat laten we liever aan feederredereien over. We zullen ons beraden wat er met het containervervoer vanaf de Europoort-terminal moet gebeuren."

Het vaarschema van de dienst van Europoort naar het VK blijft, ook na de overgang van Felixstowe naar Harwich, voorlopig goeddeels ongewijzigd. Vanaf 15 september moet bij alle aankomst- en vertrektijden in het huidige schema een kwartier worden opgeteld. De van P&O NSF voor twaalf miljoen Britse pond (ongeveer achttien miljoen euro) overgenomen 'European Tideway', 'European Freeway' en 'Pride of Flanders' worden voorlopig aangeduid als 'Adeway', 'Freeway' en 'Flanders'.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021

Later krijgen ze Stena-namen. De logo 's worden direct aangepast.

Aan de afhandeling van de Europoort-dienst verandert niets, stelt De Lange. Met P&O NSF is voor Rotterdam een port user agreement gesloten. Dat contract geldt in elk geval voor één jaar en is daarna opzegbaar. Daarin is vastgelegd dat de stuwage door stuwadoors gebeurt; wat De Lange betreft, blijft dat ook zo. Ook in Hoek van Holland gebeurt het vastzetten van de lading door stuwadoors, in dat geval door eigen mensen van Stena Line. In Engeland wordt de lading behandeld door de bemanning. „Voor die mix -hier stuwadoorsbehandeling, daar stuwage door bemanning - hebben we bewust gekozen, uit efficiëntie-overwegingen. Wil je aan beide kanten de stuwage door de bemanning laten doen, dan heb je zoveel meer bemanning nodig dat het per saldo meer zou kosten ", zegt De Lange. Zijn bedrijf sloot onlangs, met P&O NSF en Norfolk Line, een CAO met FNV Bondgenoten op grond waarvan sjourwerk in Nederland aan havenwerkers wordt overgelaten.

NAVY NEWS

Drie boardings op één dag door Hr.Ms. Van Galen



Hr.Ms. Van Galen heeft op 22 juli drie "boardings" op één dag uitgevoerd. Het marinefregat patrouilleert in de wateren rond het Arabisch Schiereiland in het kader van de strijd tegen het internationaal terrorisme. Hr.Ms. Van Galen doorzocht schepen uit Korea, Bolivia en de Verenigde Arabische Emiraten.

De eerste boarding vond plaats op het tanker m/s Riva uit Korea. Het tweede schip dat werd doorzocht was de Boliviaanse vrachtschip m/s Coast Star 1. Als derde en laatste werd het schip m/v Emirate 4 uit de Verenigde Arabische Emiraten geboard. Het boardingsteam van Hr.Ms. Van Galen verleende aan boord van dit schip medische hulp aan een bemanningslid met verwondingen aan hoofd en been. De boardings op de drie schepen leverden verder geen bijzonderheden op. Hr.Ms. Van Galen vertrok 20 mei uit de haven van Den Helder en is in principe een half jaar uitgezonden

Nagasaki asks U.S. Navy to stop port calls

NAGASAKI — Nagasaki Gov Genjiro Kaneko on Wednesday asked the U.S. Navy to stop port calls in the city following a docking in June by a U.S. cruise-missile destroyer despite protests by the Nagasaki prefectural government.

Kaneko made the request in talks with Capt Richard Hill, commander of the Navy's Sasebo base in the prefecture. Hill visited Kaneko to say farewell because he is soon leaving his post, prefectural officials said.

"I want you to understand there are complicated feelings (among locals) in Nagasaki, where survivors of the atomic bombing live," they quoted Kaneko as telling Hill.

Kaneko also told Hill it is meaningless for the Navy to make port calls in Nagasaki because they would damage friendly relations between Japan and the United States.

The governor then asked Hill to convey his request to the top brass in the U.S. military. Hill said he understood Kaneko's opinion and promised to convey the message, they said.

The U.S. destroyer **Curtis Wilbur** docked at Nagasaki on June 6 amid strong protests by local peace groups and demands by local governments that it not visit.

The 8,422-ton destroyer, which can carry Tomahawk cruise missiles as well as antiaircraft and antisubmarine missiles, participated in the U.S.-led military campaign in Afghanistan last year and was in charge of guarding the U.S. aircraft carrier Kitty Hawk

S Korean navy to buy U.S.-made Aegis combat system

SEOUL — South Korea's navy announced Wednesday it will buy a U.S. antiaircraft combat system to arm its three next-generation destroyers in a deal estimated to be worth about 1.11 trillion won (about \$950 million).

The Aegis system of U.S. aerospace giant Lockheed Martin Corp beat out the Active Phased Array Multinational Radar, or APAR, system made by Thales Nederland BV of the Netherlands in negotiations and tests conducted since last November.

Hospital Ship Comfort Arrives for MEDCEUR 02

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 021



The U.S. Navy's Military Sealift Command hospital ship, **USNS Comfort (T-AH 20)**, docked in the early morning hours July 23 at the Tallinn pier here to assist with exercise Medical Central Europe 2002, known as MEDCEUR 02.

The exercise focuses on medical response in times of disaster and humanitarian relief involving both civilian and military medical personnel. The three Baltic nations of Estonia, Lithuania and Latvia are participating with the U.S. in MEDCEUR 02, which officially began July 17 at Camp Paldiski, Estonia.

Homeported in Baltimore, Md., USNS Comfort serves as an afloat, mobile, acute-surgical medical facility, providing assistance in war and peace time situations worldwide.

The ship's 1,000 hospital bed capacity, X-ray, surgical, intensive care, CAT scan and blood unit makes it a valuable fleet asset. Navy medical personnel are diversely specialized and trained, and the ship's support personnel ensure patients and crewmembers are well fed and cared for.

Over 890 feet long with a total crew of 1,276 during full operating status, the ship has proven her value and flexibility in a variety of exercises and operations to include Desert Storm, Haitian migrant operations, Baltic Challenge 98 and now, MEDCEUR 02.

The ship and its medical personnel are training civilian and military personnel of all participating nations, while in Tallinn, finishing the exercise with a mass casualty drill assisted by Camp Paldiski medical personnel.

MOVEMENTS SEAWAY OSPREY



The **SEAWAY OSPREY** leaving the river Tees Sunday July 21st enroute Hartlepool.
photo : David Waller ©

SEAWAY FALCON



The **SEAWAY FALCON** made a brief stop in IJmuiden to load some materials.
Photo : Jan Plug ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

FARNBOROUGH AIRSHOW



Photo s : COLIN K.WORK ©
A F-18 Hornet takes of from the Runway.



An AIRBUS A340-600 of VIRGIN ATLANTIC
Photo s Paul Dobson ©



Yes the paint is still wet and yes that is where Claudia Schiffer signed the aircraft!!

Some bloke with a beard
and his new toy - Permission

has been granted for this shot.



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

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

&

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