

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Sunday 03-03-2002



Operation Enduring Freedom



Aircrew are lifted from the flight deck of **USS John F. Kennedy (CV 67)** during Special Purpose Insertion/Extraction (SPIE) exercise. *Kennedy* and her embarked Carrier Air Wing are expected to relieve *USS Theodore Roosevelt (CVN 71)* supporting *Operation Enduring Freedom*.

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

DSND-Halliburton: update on merger

DSND Subsea and Halliburton Subsea say they have finalised all outstanding legal and technical issues between the two companies, and are proceeding with implementation of the new 50/50 owned company.

As a consequence of the fact that such milestone has been reached, the management teams of all regional units in the new company have been appointed.

The formal closing of the transaction is expected by the end of March

Brutus shut in for repairs



Shell Exploration & Production Company (SEPCo) has confirmed that it shut in its Brutus tension leg platform (TLP) on February 12th. The TLP, located in Green Canyon Block 158 in the Gulf of Mexico, was shut in due to valve failures in the production processing system. All systems were de-pressurized and there is no safety or environmental risk to the platform or personnel.

It is expected that production will remain shut in while an investigation is conducted and repairs are made. While a definitive cause is under investigation, there are some initial indications

suggesting that stimulation fluids from a well may have entered the gas processing system causing equipment damage. Other potential causes are being investigated.

At the time, Brutus was producing 60,000 barrels of oil per day and 90 million cubic feet of natural gas per day from four wells, with a fifth well shut in. Ongoing drilling operations on the sixth well are unaffected.



Norskald sold

DSND Subsea has sold the vessel **Norskald** for \$1.1 million. The sale will result in a minor book loss for accounting purposes. Norskald was built in 1958 and has been in lay-up since 1998.

Opknappen vuurtoren meer dan kwast erover

Hellevoetsluis - Twee jaar geleden meldde de Hellevoetse bibliotheek per abuis dat tijdens het museumweekeinde in dat jaar de vuurtoren zou worden overgedragen aan de gemeente. Dat was wat prematuur. Er werden weliswaar gesprekken gevoerd, want de gemeente had begrepen dat Rijkswaterstaat van enkele vuurtorens af wilde.

Inmiddels is het vuurbaken een rijksmonument waarvoor Rijkswaterstaat verantwoordelijk blijft. Medewerkers van de dienst bereiden nu een grote opknapbeurt voor, want dat er iets aan de in slechte staat verkerende toren moet worden gedaan is al geruime tijd duidelijk.

J. M. Stouten van de dienstkring Haringvliet van Rijkswaterstaat geeft aan dat vooral de buitenkant zal worden hersteld, maar dat ook naar de binnenkant wordt gekeken. Zo is in elk geval de trap aan vernieuwing toe. Met de gemeente wordt nog overleg gevoerd over de mate waarin de vuurtoren in een nieuw jasje wordt gestoken. „Het gemeentebestuur ziet graag een vuurtoren die er spic en span bij staat. Wij denken aan een wat soberder aanpak. We zullen dus ergens in het midden uitkomen,” meent Stouten.

Bestek- en contractvoorbereider J. F. van Engen van Rijkswaterstaat is betrokken bij de voorbereidingen op de opknapbeurt. Hij geeft aan dat het wachten is op de uitkomsten van enkele aanvullende onderzoeken, waar zelfs TNO voor wordt ingeschakeld. Over de duur van het project is hij optimistisch. „Voor het eind van het jaar moeten we toch een eind op weg kunnen zijn,” aldus Van Engen.

Anti-graffitilaag

Volgens hem is de renovatie van de toren geen kwestie van een blik verf opentrekken. „Bij TNO wordt - in overleg met de Rijksdienst voor Monumentenzorg - bekeken welk materiaal het beste kan worden gebruikt. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande stuc laag.” Bovendien wordt gedacht om onderaan de toren een anti-graffitilaag aan te brengen, want nu is de toren een gewild schilderobject voor de jeugd.

De vuurtoren op het westelijk havenhoofd dateert uit 1822 en was een ontwerp van architect J. Valk van de marine, eeuwenlang de belangrijkste gebruiker van de Hellevoetse haven. Klaas van Golverdingen was de aannemer die het project, waarvoor 5800 gulden beschikbaar was, uitvoerde. De ronde toren werd gebouwd in baksteen en is later wit gepleisterd. Bovenop werd een ijzeren lichthuis geplaatst met een koperen koepel. nadat op 1 september 1822 het licht was ontstoken, was Andries Bernardus Kemper als lichtwachter verantwoordelijk voor de toren.

In 1901 is de toren ingrijpend verbouwd en kreeg het de huidige vorm. Als begin jaren vijftig een restauratie van het lichthuis nodig is, blijkt dat herstelwerkzaamheden aardig in de papieren zouden lopen. De prijs liep zo hoog op dat werd besloten het lichthuis te slopen. Onder druk van de protesterende bevolking ging dat niet door. In 1965 onderging het bouwwerk opnieuw een grote opknapbeurt.

De Hellevoetse vuurtoren heeft nog altijd een functie voor de scheepvaart op het Haringvliet. Voornamelijk voor de recreatievaart, want beroepsvaart is er wel, maar slechts mondjesmaat. E. van der Wijde van de Vaarweg en Markeringsdienst staat er op de toren een sectorlicht. „Dat is een vast licht met drie segmenten. Er is een witte, een groene en een rode lichtbundel. Wil je goed de haven van Hellevoetsluis binnenvaren, dan moet je zorgen tussen het witte en rode licht te blijven, dan vaar je vanzelf in de juiste richting.”

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

CASUALTY REPORTING

Referring to the message which appeared in yesterdays SHIPPING NEWSLETTER :



WINTERSET (Marshall Islands)

London, Feb
28 —

Following
received from
Coast Guard
San Juan,
timed 1440,
UTC: General
cargo

Winterset is
still adrift with
crew
attempting to
restart engine.

A tug from Puerto Rico is proceeding, ETA unknown at present. – (Photo : Crew Smitwijs
London)



The **SMITWIJS LONDON**
departed from the Island of
Curacao Thursday 16:10 hrs local
time and arrived at the location of
the WINTERSET Friday afternoon
and took the disabled vessel
under tow and is at present
enroute to Ponce at the
southcoast of Puerto Rico , ETA
March 2nd 16:00 hrs.

(Photo :Jan vd Klooster)

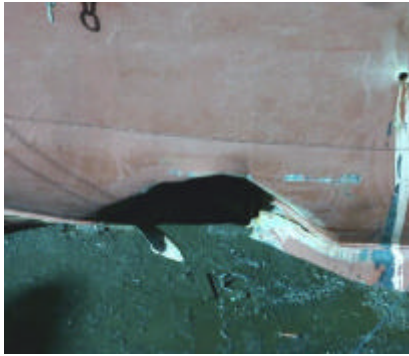
The contract for the tow is with SMIT Salvage Rotterdam.

BRABANT – AUTORUNNER

Last Tuesday the **WIJSMULLER-SVITSER** tug
BRABANT came in collision with the car transport vessel
AUTORUNNER, during the assistance the car carrier's
engine suddenly went full ahead and the **Autorunner** hit
the **Brabant** full in the SB midships with his bulbous bow
which plunged into the **Brabant** just above the bottom
plate and the **Brabant** was pushed about 90 degrees over
portside, none of the crew was wounded during the
collision.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER



The Salvage department off Wijsmuller came direct in action and was able to keep the tug afloat and was transported to SHIPDOCK in Amsterdam for repairs, outside the damage to the hull of the vessel also damage occurred on one of the Azimuth thrusters.

Also the [Autorunner](#) went into the drydock for repairs on her bulbous bow. ([Photo s/tekst – Hans van der Ster – Amsterdam correspondent](#))



SHIPYARD NEWS

Spanish Frigate launched

The Spanish shipbuilder, Izar, on behalf of the Spanish Navy, has launched the second of four frigates that are part of its F-100 program. All four frigates will be equipped with the Lockheed Martin Aegis



Combat System. The ship, [Almirante Juan de Borbon \(F-102\)](#), was launched in ceremonies at the Izar shipyard in Ferrol, Spain. The keel was laid for F-103 this week. Lockheed Martin Naval Electronics & Surveillance Systems (NE&SS) is the combat system engineering agent on the F-100 program.

The first ship in the class, [Alvaro de Bazan \(F-101\)](#), ([left](#)) is scheduled to be commissioned in October. The Spanish Navy selected the Aegis Combat System for its F-100 frigate program in 1996. "This is an exciting time for all of us involved in this program," said Fred Moosally, president of Lockheed Martin NE&SS. "We have

an extraordinary, fully integrated team of Spanish and US experts from the shipbuilding and electronics industries to produce Europe's most advanced and capable frigates."

The heart of the Lockheed Martin-developed Aegis Weapon System is an advanced, automatic detect and track, multi-function phased-array radar, called SPY-1. This high-powered radar is able to perform search, track and missile guidance functions simultaneously with a capacity to track hundreds of targets from the wave tops to the exoatmosphere.

Daewoo Heavy records a profit

Daewoo Heavy Industries and Machinery (DHIM) recorded a net profit of 84.2 billion won last year, in its first year as an independent company. Sales of 1.54 trillion won were posted and operating profits stood at 72.4 billion won.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

"Although sales fell short of our original target due to the aftermath of the Sept. 11 attacks and delayed recovery of the US economy, we were able to make huge profits thanks to our self-rescue efforts such as cost cuts and restructuring," a company official said.

The company, which emerged from a workout program last year, surpassed its sales target for 2002 by 15 percent to 1.766 trillion won and its operating profit target by 76 percent to 127.5 billion won.

DHIM repaid 99.3 billion won of loans last year, reducing its debt ratio to 253 percent at the end of last year compared to 332 percent at the start of the year.

The company expects to reduce its debt ratio to 200 percent this year through continuous restructuring, including the sale of nonessential assets and loan repayments.

Bollinger wins three more supply boats

Bollinger Shipyards has won a contract to build a trio of 145ft supply/utility vessels for Edison Chouest Offshore.

Werf schrappt bouw van hal in Harlingen

HARLINGEN/STROOBOS - Scheepswerf Barkmeijer ziet af van de bouw van een grote assemblagehal in de nieuwe industriehaven in Harlingen. De huidige malaise in de scheepsbouw maakt de investering van ruim €11 miljoen onverantwoord. Directeur Hans Hagedoorn wijt de „moeilijke beslissing" ook aan de jarenlange vertraging van de havenuitbreiding. De werf had in Harlingen zestig mensen werk kunnen bieden.

„De risico's van het hele project werden te groot", zegt Hagedoorn. Barkmeijer, waar 85 mensen werken, had medio dit jaar met de bouw in de haven moeten beginnen. „Dan waren we halverwege 2003 klaar geweest. Dat was een voorwaarde voor de subsidies. Maar mijn grote angst was dat we dan een hal hadden zonder water voor de deur."

De aanleg van de nieuwe industriehaven is inmiddels in volle gang. In 1997, toen Barkmeijer de plannen voor een afbouwhal in Harlingen presenteerde, voorspelden de provincie en de gemeente Harlingen dat de hal en de haven in 1999 gereed zouden zijn. Beide overheden hadden de Stroobosser werf overgehaald naar Harlingen te komen, nadat die aanvankelijk plannen had om in Lelystad een hal te bouwen.

„Als wij een schip een week te laat opleveren, zijn we daar ziek van. Maar ik heb de indruk dat overheden daar minder mee zitten", aldus Hagedoorn. Barkmeijer zegt de afgelopen jaren verschillende orders voor grote schepen te hebben moeten laten lopen.

In Harlingen wilde Barkmeijer grotere schepen bouwen dan aan het binnenwater in Stroobos mogelijk is. Inmiddels zijn de omstandigheden in de scheepsbouw ernstig verslechterd. Werven vechten om orders. Volgens Hagedoorn stevent de scheepsbouw af „op weer eens een nieuw dieptepunt".

Harlingen reageert vrij laconiek op het besluit van de werf. Voor de ontwikkeling van de haven heeft de stap „waarschijnlijk geen gevolgen", zegt woordvoerder Sjoerd Brandsma. „We waren eigenlijk al gestopt met de acquisitie, nu hebben we weer wat ruimte." De gemeente zegt binnenkort de namen te presenteren van een aantal bedrijven die zich in de haven vestigen.

NEW BELGIAN TUGS



Full digital pictures (300 KB)
available , just drop me an e-mail

Last Friday during a visit to Antwerp noticed two Voith - Schneider tugs under construction for the Port of Antwerp , the ships have the number **20** and **21** . See the two pictures of the tugs. (Photo s : Piet Sinke)



ROUTE, PORTS & SERVICES

Acquisition of Osiris finalized

Fugro NV (Fugro) has finalised the acquisition of Osiris BV (Osiris). Osiris BV has offices in Heemstede in the Netherlands and provides positioning services in addition to hydrographic survey services around the world. The acquisition will strengthen Fugro's Marine Survey Division's position in West Africa with synergies to its already well-established operations in that region and for new deepwater oilfield developments. Osiris employs 67 staff and has an annual turnover of approximately EUR 10 million.

DSND Subsea results

DSND Subsea operating revenues for the year 2001 amounted to NOK 2 547 million, compared with NOK 2 417 million for 2000. Preliminary result before tax was a loss of NOK 279 million, compared with a pre tax loss of NOK 648 million in 2000. The loss in 2000 included balance sheet adjustments of NOK 238 million. The primary reasons for the weak result in 2001 are losses on lump sum subsea construction projects in the North Sea and low utilisation of construction support and diving support vessels during the first half of the year. DSND says that, overall, the market remained fairly strong, and the seasonal slow-down normally seen in the fourth quarter, was less apparent than previous years. The activity in the first quarter of 2002 is also better than the year before.



Prosafe wins rig contract

Prosafe Offshore AS, a wholly owned subsidiary of Prosafe ASA, has received a Letter of Intent for provision of accommodation services to Statoil on the Gullfaks field on the Norwegian Continental Shelf.

Provincie en Velsen steken kwart miljoen euro in ferry

IJMUIDEN - De gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland steken samen een kwart miljoen euro in onderzoek naar de mogelijkheden van een nieuwe veerverbinding tussen IJmuiden en de Engelse havenplaats Great Yarmouth.

Het onderzoek zal zich richten op de ontsluiting van beide havens. De komende drie jaar bekijken provincie en gemeente welke investeringen in goederenvervoer per spoor, faciliteiten voor de binnenvaart en toerisme nodig zijn om de ferry rendabel te maken.

De nieuwe ferry zal ergens tussen 2005 en 2010 tussen de twee havensteden moeten gaan varen. In eerste instantie zal de nadruk liggen op goederenvervoer, maar er komt hoogstwaarschijnlijk ook een passagiersverbinding. De veerverbinding is een initiatief van de onderneming East Port Yarmouth die momenteel op zoek is naar een rederij die de verbinding wil exploiteren.

Eerdere pogingen om een succesvolle vracht- en passagiersverbinding tussen Great Yarmouth en IJmuiden te exploiteren, liepen op niets uit. In 1995 doekte rederij Mannin Line na anderhalf jaar de verbinding tussen beide havenplaatsen op. Vooral de slechte voorzieningen in de Engelse haven speelden de rederij parten. Een van de grootste problemen was de nauwe doorgang van de binnenhaven van Great Yarmouth die in ernstige mate is dichtgeslibd en daarom niet geschikt voor grotere schepen.

De Britse overheid stelde vorig jaar 50 miljoen euro beschikbaar voor een nieuwe grotere buitenhaven. De nieuwe haven is waarschijnlijk in 2004 klaar, een jaar na de voltooiing van de Derde Haven in IJmuiden, waar de Nederlandse terminal van de ferry is gepland.

De provinciale en gemeentelijke overheden aan beide zijden van de Noordzee willen graag dat de veerverbinding een succes wordt. Daarom spraken zij oktober vorig jaar af geld te steken in onderzoek naar de ontsluiting van beide havens. In totaal gaat het hele project 1,5 miljoen euro kosten. Naast Velsen (50 000 euro) en Noord-Holland (200 000 euro) steken ook het Engelse graafschap Norfolk, de gemeente Great Yarmouth en beide zeehavens een kwart miljoen in het onderzoek. De rest van het geld moet komen van de Europese Unie (750.000 euro).

Volgens R. Cornfield van de provincie Noord-Holland zijn er nog geen concrete plannen voor investeringen. Zo is niet bekend of het oude 'Loverslijntje' in IJmuiden straks een rol kan gaan spelen bij het verdere vervoer van de vracht van de ferry. „We gaan de komende jaren kijken hoe we het best de goederenstromen kunnen laten lopen. Het doel van de ferry is immers om zoveel mogelijk vracht niet over de weg te vervoeren. Zowel vervoer per spoor als met binnenvaartschepen is mogelijk.”



Vopak presenteert jaarcijfers

ROTTERDAM (ANP) - De nettowinst van tankopslagconcern Vopak is vorig jaar ingezakt van 160,1 miljoen naar 35,6 miljoen euro. De winst uit gewone bedrijfsuitoefening ging minder omlaag, naar 132,1 miljoen. Op de winst drukte echter per saldo 78,4 miljoen euro aan buitengewone lasten.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Vopak gaf in januari al een winstwaarschuwing af. Vopak onthoudt zich van uitspraken over de verwachte winst in 2002. Het concern is te veel afhankelijk van het tempo en de mate waarin het economisch herstel in Noord-Amerika en Europa zal plaatshebben. Maar Vopak denkt dat het ondanks het onbevredigende 2001 wel op de goede weg is met de politiek van kosten beheersen, operationele verbeteringen en het uitbreiden van de dienstverlening. De omzet is vorig jaar gestegen met 36 procent naar 5,64 miljard euro. Bestuursvoorzitter Gary Pruitt noemde donderdag 2001 in velerlei opzicht een bewogen jaar. De mondiale teruggang van de economische bedrijvigheid was ook voor Vopak flink voelbaar. Na een goed eerste halfjaar was het negatieve effect ervan, vooral in de chemische distributieactiviteiten, steeds meer voelbaar. De buitengewone last die op de operationele winst drukt, is een saldo van diverse posten. Het afstoten van onderdelen leverde netto 51 miljoen euro op. Daartegenover stond een last van 129,4 miljoen euro voor de afschrijving van een ICT-systeem, afwaardering van de deelneming in scheepvaartonderneming Broström en reorganisatiekosten voor de integratie van Ellis & Everard. Vopak maakte donderdag ook bekend dat het de logistieke activiteiten in Azië verder gaat uitbreiden. Het concern neemt deel in een tankopslagproject in Shanghai, samen met een lokale partner. De stap is onderdeel van een reeks projecten die zijn aangekondigd door industriële partners van Vopak. De slechte financiële cijfers hebben voor aandeelhouders een groot gevolg. Kregen zij over het voorgaande jaar nog samen 65,5 miljoen euro, over 2001 wordt het dividend gepasseerd.

Veel criminaliteit in Amsterdamse haven

Het Amsterdamse havengebied is een broedplaats voor criminele activiteiten als smokkel, milieu-overtredingen, prostitutie, drugshandel en gewelddadigheden waar de overheid nauwelijks grip op heeft.

Dat blijkt uit het conceptrapport 'De criminele risicokaart van het Westelijk Havengebied' van het hoofdstedelijke Van Traa-team dat binnenkort in het college van B en W wordt besproken. De containeroverslag is een voor handhaving door de overheid kwetsbare bedrijfstak, constateert het rapport.

Gemeente, politie, justitie en de douane hebben nauwelijks inzicht in goederenstromen, eigendomsverhoudingen, het vergunningenbeleid en de handhaving ervan.

De Amsterdamse haven is ook op andere onderdelen kwetsbaar. Handhavingsinstanties werken langs elkaar heen en weten nauwelijks hoeveel personen nodig zijn voor controle. Op papier weet het gemeentelijk Havenbedrijf wie eigenaar of huurder is van de talrijke loodsen en andere opstallen, maar in de praktijk is er een wirwar ontstaan van onder- en doorverhuur. Daardoor is er nauwelijks zicht op de activiteiten in dit gebied.

Amsterdam is met een containeroverslag van 64,4 miljoen ton na Rotterdam de tweede zeehaven van het land. Vorig jaar noemde de Rotterdamse criminoloog D.Zaitch, auteur van een proefschrift over de cocaïnelijnen van Zuid-Amerika naar Nederland, de Amsterdamse haven een belangrijk overslagpunt van Zuid-Amerikaanse cocaïne naar Europa.

De inzet van de politie is niet op het gebied toegesneden. De politiecapaciteit wordt in Amsterdam vastgesteld aan de hand van het aantal inwoners per stadsdeel. Omdat in het Westelijk Havengebied nauwelijks mensen wonen, is er ook nauwelijks politie beschikbaar. De politie beschikt ook niet over patrouilleboten.

Ook voor justitie is het havengebied een nagenoeg blinde vlek. Er is geen aparte officier van justitie voor het Westelijk Havengebied, zoals voor de binnenstad of andere stadsdelen wel het geval is. De geconstateerde delicten variëren van prostitutie, milieuovertredingen, drugshandel en illegale import tot geweldsmisdrijven.

De douane is weliswaar op sterkte, maar moet, aangestuurd door het ministerie van Financiën,

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

mankracht inleveren als dat elders in het land (mkz-crisis, Schiphol) noodzakelijk is. Financiën laat weten dat het Amsterdamse havengebied „een hele grote zorg is”.

Vorig jaar waren er twee gezamenlijke acties om de misdaad en smokkel daar te bestrijden. Toen zijn 125 transporten naar Afrika onderschept en 574 voertuigen en containers in beslag genomen.

Volgens een woordvoerder van de douane ziet de douane in de Amsterdamse haven veel fout gaan, maar valt het aanpakken van die overtredingen buiten de bevoegdheden van de dienst. „Wij controleren de import, wat daar geëxporteerd wordt weten wij formeel niet, maar we zien wel eens wat staan. Auto's, computers, dan vraag je je af, waar komen die vandaan?” aldus de woordvoerder.

Voor controle beschikt de douane over 150 man en drie speurhonden, maar niet over een containerscan zoals in de Rotterdamse haven het geval is.

In het rapport wordt overleg bepleit met de gemeenten, de ministeries van Financiën (douane) en Justitie en het bedrijfsleven voor een gecoördineerde aanpak van alle handhavingsinstanties in de haven. Daarbij wordt gedacht aan een aanpak zoals eind jaren negentig is opgesteld voor het Wallengebied in de Amsterdamse binnenstad.

Een netwerk van criminele organisaties had het er feitelijk voor het zeggen. Zoals dat deel van de Amsterdamse binnenstad een 'Wallenmanager' kreeg, bepleit de VVD-fractie in de Amsterdamse gemeenteraad nu de aanstelling van een 'Havenmanager’.

De politie moet zo snel mogelijk de beschikking krijgen over patrouilleboten, aldus VVD-woordvoerder Houterman. Bovendien moet op korte termijn een „zichtbare 24-uurs surveillance door de politie gegarandeerd zijn, desnoods door het oprichten van een aparte politiepost voor het Westelijk Havengebied.”

'Veer ook in nieuw plan handhaven'

Het veer tussen Rozenburg en Maassluis moet nog flink wat jaren in de vaart blijven, zeker om de bewoners een ontsnappingsroute te bieden bij een calamiteit. Daarom moet het ook worden opgenomen in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan 2002-2020.

Rozenburg - Burgemeester R. de Sutter van Rozenburg pleitte hier gisteren voor in de raadscommissie verkeer en vervoer van de Stadsregio Rotterdam. Die ging akkoord met het voornemen het plan de komende maanden met de betrokken gemeenten te bespreken.

De Sutter hield de commissie voor dat de twee veerboten per afvaart 1500 mensen - „dus zonder auto's” - kunnen meenemen. „En dat kan Rozenburg in zo ongeveer een uur tijd worden ontruimd. Het biedt de mogelijkheid de mensen snel te helpen.”

Dagelijks bestuurder N. Janssens van de Stadsregio Rotterdam beloofde De Sutter niets. Hij wilde alleen toezeggen de suggestie te bekijken. „Ik zeg geen ja en geen nee,” aldus Janssens.

De Sutter verwees nog naar de provincie Zuid-Holland, die partner is bij de exploitatie van het veer. De burgemeester: „Die instantie heeft gezegd dat het veer moet worden meegenomen in alle calamiteitenplannen.”

Rozenburg pleit overigens ook al tientallen jaren voor een nieuwe tunnel in de buurt van de gemeente. Lang is gehamerd op de komst van een Oranjetunnel, ten westen van het dorp. Zover is het nooit gekomen.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

NAVY NEWS

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

Colour code : **Submarines** **NATO Squadrons** **Fleet Reviews**

15 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
17 Mar 02	USS Oscar Austin	DDG 79	Rotterdam
17 Mar 02	USS Briscoe	DD 977	Rotterdam
22 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Zeebrugge
24 Mar 02	USS Mount Whitney	LCC 20	Rotterdam
30 Apr 02	HNLMS Vlaardingen	M 863	Vlaardingen
24 May 02	HNLMS Harlingen	M 854	Dordrecht
07 Jun 02	HNLMS Maassluis	M 856	Sliedrecht
09 Jun 02	HNLMS Harlingen	M 854	Middelburg
28 Jun 02	HNLMS Tydeman	A 906	Terneuzen
12-14 Jul	Dutch National Fleet Days	Den Helder	

MOVEMENTS



Friday afternoon the container vessel **LYKES INNOVATOR** passed the Berendrecht locks at Antwerp inward bound (Photo : Piet Sinke)



Saturday March 2nd around noon the **HAVILA CHARMER** passed Hoek van Holland inward bound for the 1e Werkhaven

(Photo : Piet Sinke)

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

RIJNMOND WEATHER

zondag 3 maart

9 uur 's:

temperatuur: 3 graden

kans op neerslag: 10%

wind: matig (12 km/u) uit WZW

5 uur 's middags :

temperatuur: 9 graden

kans op neerslag: 20%

wind: matig (19 km/u) uit W

.... SHIP OF THE DAY **ANGLEGARTH**



The **Anglegarth** tug was ordered from Damen Shipyards by Cory Towage in 1995, following the award of a contract by the Texaco, Gulf Oil and Elf refineries. Its basic functions are towing, mooring,

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

escorting, fire fighting and pollution control. Along with its sister-ship, it ranks as one of the most powerful tugs of its type in the UK.

DESIGN

When opting for the Damen design, Cory Towage took into consideration views of the pilots, the oil refiners and the Milford Haven tug crews. Evidence of this input is shown in the employment of two individual foredeck towing winches instead of the usual double-barrelled single winch. There is also a single aft winch. These Aquamaster Rauma winches provide 15t pull, 150t br. The vessel has an Effer 14.500-25 deck crane with a lifting capacity of 14t/m. The bollard pull of the Anglegarth is 66t ahead and 60t astern. The Anglegarth has two 495kg Pool (High Holding Power) Anchors.



The Anglegarth has a length of 32.72m and a beam of 11.84m. Its depth at the sides is 5m and it has a 5.1m draught aft. It has a top speed of 13.5 knots.

The Anglegarth also has firefighting capabilities to Lloyd's Register's FiFi 1 standard, with two firefighting pumps made by Nijhuis and two Ajax de Boer 1,200m³/hr fire-fighting monitors mounted above the wheel house. The port pump has a capacity of 1200m³/hr while that of the starboard unit is higher, at 1,500m³/hr, as this also supplies the water drench system. In addition to the FiFi 1 requirements, about 30t of foam is carried in double bottom tanks to supply the monitors, which have a water throw of up to 120m.

The Anglegarth is one of the first tugs to be certificated by the UK Marine Safety Agency for oil recovery operations. For these duties Anglegarth is provided with dedicated double bottom tanks of 100m³ total capacity for the storage of recovered oil. For oil pollution control duties, provision has been made for the tugs to carry 1.5m diameter Rouland booms and a skid-mounted power pack, with other equipment carried including salvage pumps.

PROPULSION



Its main propulsion system consists of two Stork 6SW 28 six-cylinder diesel engines, providing a total power of 3,800kW (5,095bhp) at 1,000rpm. Each engine drives an Aquamaster Azimuthing thruster mounted at the stern, the power being taken through Twin Disc MCD 3000 5HD slipping clutches clutch feeding a 2,600mm diameter propeller, to provide excellent control characteristics at low speed.

Coupled with the high degree of manoeuvrability available from the Damen ASD Tug design, its variable engine speed and thrust vectoring from the two stern-mounted Aquamaster Azimuthing propulsion units provides the tug master with very precise control of his vessel.

The electrical power is provided by two Cummins 6CTA 8.3G main gen sets providing 187kVA each. The harbour gen sets are Cummins 4B 3.9G and provide 35kVA.

AUTOMATION AND CONTROL



The wheelhouse contains two GMDSS area systems and two Racal Decca Bridgemaster C 180/4 Radar systems. There are both magnetic and KVH gyro compasses. It has a Koden KGP-98 DGPS positioning system and a Robertson AP 9 MK 11 Autopilot. The echosounder is a Koden CVS-106. Externally, there are two 1,000W Pesch searchlights and a Walker 2020 anemometer.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Communications are provided by two Skanti 3,000VHF radio telephones and a Skanti TRP 7201 SSB radio telephone. The Navtex receiver is a Lokata Navtex 2B.

**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>