

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 090



Number 090****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Saturday 30-11-2002

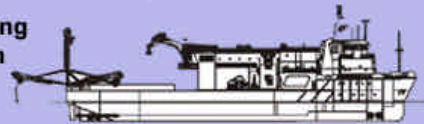
THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :



Smit-Oceaneering Cable Systems

inquiry@socsys.com www.socsys.com

Vessel & ROV operations - Cable & Umbilical Installation - Plowing
Subsea Excavation - Salvage Support - Underwater Intervention
Seismic Support - Cable Burial - Subsea Construction Support
Speciality Tooling & Hardware - Specialized Personnel



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Oceaneering International Services Limited and Noordhoek Offshore B.V. have put in place a cooperation



agreement that will allow them to join forces for the delivery of vessel based Work Class ROV Intervention Services to their customers in the Eastern Hemisphere. Under the cooperation agreement, Oceaneering will have access to the Noordhoek owned and operated Class 2 DP Support Vessel, the **'Noordhoek Singapore'**, whilst Noordhoek will be

provided with Work Class ROV Systems and Personnel from Oceaneering.

This cooperation agreement is seen as a major enhancement of the existing offshore support services available from each company. Oceaneering were previously in the awkward position of having to turn away work due to the lack of a suitable vessel to support their Eastern Region Operations, whilst Noordhoek were hampered in their efforts by not having Work Class ROV Systems available. Said Cor Vermeer Director of Operations with Noordhoek, "This should no longer be a problem for us, as we now have access to the Oceaneering fleet of Work Class ROV Systems which is the largest, deep water fleet in the world today. With over 140 Work Class ROV Systems, the question of back-up and experience in depth should not be an issue for our customers."

Stroomstoot van 9000 volt moet zeerovers afschrikken

ROTTERDAM - Piraterij neemt toe. Met name in de buurt van Indonesië is het risico groot dat schepen op brute wijze worden overvallen. De moderne zeerover streeft niet altijd naar het schip als buit. Vaak is hij uit op geld en goederen.

Het komt nog voor: ouderwetse piraterij waarbij zeerovers een compleet schip innemen. De bemanning wordt dood of levend overboord gezet en het schip verdwijnt.

Op 25 oktober nog. Gewapende piraten klimmen al schietend aan boord van een Indonesisch schip in de Straat van Malakka. Ze kapen het schip en gooien de negen bemanningsleden overboord. De negen worden twee dagen later gered. Van het schip ontbreekt elk spoor.

Die vorm van piraterij is vrij zeldzaam bij de grote containerschepen en tankers. Maar ook die zijn anno 2002 regelmatig slachtoffer van zeerovers. Hierbij gaat het dan meestal om gewapende overvallen. De zeerovers weten door omkoping of afpersing exact wat er in bepaalde containers zit en komen daar speciaal voor. Na enterende van een schip worden de containers opengebroken en geplunderd. Ook de inhoud van de kluis en alle waardevolle bezittingen van de crew worden ingezameld voordat de piraten zich met kleine snelle boten uit de voeten maken.

Soms komen de boeven op de bonnefooi, puur om zich te verrijken. Grof geweld wordt niet geschuwd. Tijdens een overval op een schip bij Maleisië, op 12 oktober, werd een bemanningslid vermoord terwijl de rest onder schot werd gehouden. Toen nabij gelegen schepen op de schoten afkwamen, sloegen de zeerovers op de vlucht.

In bepaalde delen van de wereld komen de verschillende vormen van piraterij de laatste jaren steeds vaker voor. Volgens recente cijfers van het Internationale Maritieme Bureau ging het in de eerste negen maanden van dit jaar om 271 gevallen. In dezelfde periode vorig jaar werd 253 keer aangifte gedaan. Bij de meeste overvallen werden vuurwapens gebruikt, in de andere gevallen werd met (grote) messen gezwaaid. De werkelijke cijfers liggen waarschijnlijk nog veel hoger omdat lang niet alle rederijen piraterij melden. Zij kiezen liever voor vrijkopen van de gegijzelde bemanning dan voor oponthoudt en publiciteit. Een zeereus stilleggen kost al gauw twintigduizend euro per dag.

Volgens T.Moll, een woordvoerder van de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging (KNRV) zijn voorzover bekend dit jaar vier Nederlandse schepen overvallen. Onder de slachtoffers bevond zich in het verleden personeel van rederij Wagenborg uit Delfzijl. "Wij hebben permanent schepen in de Straat van Malakka en dat is echt een berucht gebied. De laatste tijd hebben wij juist minder last, maar dat zegt ook niet alles. De kans op een overval hangt af van het type schip. Wij varen daar met zogeheten vierdegeneratieschepen: die zijn heel hoog, varen behoorlijk snel en zijn dus moeilijk te enteren", aldus een zegsman van Wagenborg.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 090

Rederij Jumbo uit Rotterdam, ook vaak actief in het Verre Oosten, heeft een speciaal beveiligingssysteem laten ontwikkelen: een netconstructie die in korte tijd om het schip gelegd kan worden en waar vervolgens 9000 volt stroom op komt te staan, wat een sterk schrikdraadeffect geeft. Bij aanraking gaan schijnwerpers branden en sirenes loeien. "Dat schrikt wel af", meent ontwerper R. Kahn van Security Maritime Services.

"Het personeel van Jumbo voelde zich op bepaalde plaatsen steeds onveiliger en nu kunnen ze rustig gaan slapen. Het beveiligingssysteem is getest en sinds twee maanden op de markt", zegt Kahn, die 30.000 euro rekent voor een compleet alarm.

De zegsman van de KNRV kan zich voorstellen dat rederijen tot maatregelen overgaan, maar vraagt zich af of 9000 volt wel humaan is. Bovendien kan volgens hem ook veel opgelost worden via diplomatie.

Moll: "De meeste landen willen niet als berucht te boek komen te staan. Onder druk van de overheid zijn ze vaak wel bereid de criminelen aan te pakken. Dat heeft zeker zoveel zin."

ASIAN HERCULES II



The Sheerlegs **ASIAN HERCULES II** connecting the lifting slings to the **Western Trader**.
Photo : Aad Horiens ©

Oostzeevloot veroudert

De Baltische- of Oostzeevloot veroudert in snel tempo. De laatste jaren is steeds grotere, vaak zeer moderne capaciteit op de Oostzee in de shortseavaart van droge lading gebracht, terwijl oude, kleinere capaciteit niet werd vervangen. Tegelijk brengt het gemiddelde schip in dit vaargebied steeds minder

tijd op zee door en voert het tijdens de reis steeds meer havenaanlopen uit. Dit zijn enkele resultaten van een onderzoek van Ecorys en T&D Research.

EXPERTS SEND SCOTS OIL SHIP



SCOTS pollution experts have sent a £1million oil recovery ship to help clean up the Spanish tanker disaster.

Aberdeen-based Briggs Environmental Services have diverted **British Shield** to the site where the Prestige sank last week.

It will act as a mother ship to vessels recovering 65,000 tons of fuel and use specialist equipment to separate the oil from water.

CASUALTY REPORTING

60 ship passengers feared killed

POLICE in the east African state of Djibouti have reportedly arrested a Somali ship's captain and crew suspected of killing 60 or more passengers who went missing in the Gulf of Aden.

A French military source said a large group of Ethiopians and Somalians trying to reach Yemen were reported missing after the boat they were travelling in lost power.

A Spanish frigate which went to the rescue of the stricken ship rescued 93 people including crew members and found the bodies of three dead people on board.

The Somali captain of the boat, which left the town of Bossasso in the autonomous Somali region of Puntland last week, said there had been 150 passengers on board.

However, some of the surviving passengers said the boat had been carrying as many as 200 people.

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

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

Binnenbaan 36 3161VB RHOON The Netherlands

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

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



VLIERODAM, STRONG QUALITY IN LIFTING AND HOISTING EQUIPMENT.

Grimaldi wijzigt Afrika-diensten



De Italiaanse rederij **Grimaldi** staakt de rechtstreekse multipurposedienst uit Antwerpen naar Centraal-Afrika. De frequentie van de lijndienst naar West-Afrika wordt met twintig procent verhoogd en de lading voor

Centraal-Afrika zal voortaan op deze dienst worden meegenomen voor transshipment in Abidjan. Vanaf begin komend jaar zal de dienst naar Centraal-Afrika beperkt worden tot Lissabon.



Arbitragehof laat bouw Deurganckdok toe



Antwerpse haven veel groter zou zijn indien het decreet geschorst zou worden

Het Arbitragehof is niet ingegaan op de vraag van enkele inwoners van Doel en de gemeente Beveren om het validatie- of nooddecreet te schorsen. Met dat decreet liet het Vlaams parlement de bouwwerken van het Deurganckdok heropstarten en werd de Raad van State daarbij buiten spel gezet. Het Arbitragehof oordeelt in het vonnis dat de inwoners van Doel geen 'moeilijk te herstellen ernstig nadeel lijden' en dat de schade voor de

CMA CGM adds direct call to Vancouver on TPX service

FRENCH liner group, CMA CGM has split its Mediterranean/Asia/US west coast pendulum service, of which the TPX service is a part, into two distinct services.

The company added it would extend the service to Vancouver, Canada.

As of January the revamped TPX service will take cargo between Asia, the US and upwards to Canada, subject to the approval of the US Federal Maritime Commission.

The company said the new service will operate with five vessels and have a rotation of Pusan (Wednesday), Shanghai (Friday), Xiamen (Sunday), Yantian (Tuesday), Hong Kong (Tuesday), Pusan (Friday), Los Angeles (Tuesday), Vancouver (Saturday).

NAVY NEWS

Striking Fleet Atlantic Celebrates 50 Years



The Striking Fleet Atlantic staff opened a new chapter in their history, when they commemorated the command's first half-century in a ceremony aboard **USS Bataan (LHD 5)**.

Vice Adm. Cutler Dawson, Commander of NATO's Striking Fleet Atlantic (CSFL) and Commander of the U.S. Navy's Second Fleet, welcomed guest speaker Supreme Allied Commander, Atlantic, Adm. Ian Forbes, Royal Navy, along with staff, family members and friends to the shipboard ceremony.

Dawson highlighted his remarks with snippets of Striking Fleet Atlantic history, and how the command has evolved into NATO's primary maritime striking force in the Atlantic, along with the vision for the future of this organization.

Bataan helps write that history now as it joins a long list of prior flagships for Striking Fleet Atlantic that includes the battleship **USS New Jersey (BB 62)**, cruisers **USS Newport News (CA 148)** and **USS Albany (CG 10)**, followed most recently by the joint command and control ship **USS Mount Whitney (JCC 20)**.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 090

"As you review the history of Striking Fleet Atlantic, the progress this organization has made in just 50 short years is remarkable," said Dawson. "I believe the key to this success has been the ability and willingness of the organization to change and adapt over time in order to remain relevant within the context of changing global requirements." With World War II recovery efforts in full swing and the signing of the NATO charter as a backdrop, January 1952 brought the establishment of Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT), and with it, Striking Fleet Atlantic.

In its early days, only two NATO officers were on the staff. While today, there are 31 personnel from 11 NATO countries on the CSFL team. Dawson explained, "For much of the next 40 years, NATO's Atlantic Command was engaged in the preservation of maritime dominance against a formidable adversary in the Soviet navy and members of the Warsaw Pact. "Striking Fleet's major thrust consisted of anti-submarine warfare and multiple carriers to the northern flank in Norway. Then in 1989, the fall of the Berlin Wall signaled a new world order and a new role for CSFL. With the help and leadership of SACLANT, CSFL embarked upon a radical transformation from a Cold War open ocean maritime power projection force ... to a new role as a combined joint task force headquarters afloat."

Hard work and diligence are paying off, as CSFL leads the way in helping stay abreast of change in order to address and engage new threats and situations the alliance faces. "The challenge is clear," Dawson summarized, quoting NATO Secretary General Lord Robertson, who declared: "We need forces that can move fast, adjust quickly to changing requirements, engage effectively, and then stay in the field as long as it takes to get the job done. " "That is why CSFL's role as NATO's only sea-based combined joint task force headquarters makes Striking Fleet Atlantic The Fighting Headquarters of Choice 'for crisis response. We are ready now," said Dawson. Looking back on 50 years of Striking Fleet Atlantic history foretells that the next 50 years will have CSFL playing an integral part in NATO's future structure and will remain one of their most efficient and flexible tools.



As viewed from the deck of the guided missile frigate **USS Ingraham (FFG 61)**, a full moon illuminates the nuclear aircraft carrier **USS Carl Vinson** while conducting night flight operations. Carl Vinson is currently underway off the Southern Coast of California conducting training in preparation for their next scheduled deployment.

Overdracht fregat Jan van Brakel aan Griekse marine

Het voormalige marinefregat Jan van Brakel is vrijdag 29 november in de marinehaven te Den Helder ceremonieel overgedragen aan de Griekse marine. Bij de overdracht en het ondertekenen van het bijbehorende protocol was de Griekse ambassadeur, de heer G.J. Kaklikis, aanwezig. De Marinierskapel der Koninklijke marine zorgde voor de muzikale omlijsting van deze gebeurtenis.

Vanaf 29 november vaart het voormalige Nederlandse standaardfregat **Jan van Brakel** onder de Griekse vlag als **H.S. Kanaris**. Met dit schip heeft Griekenland haar zesde standaardfregat van de marine gekocht. Eerder nam de Griekse marine de voormalige Banckert, Callenburgh, Van Kinsbergen, Kortenaer en Pieter Florisz over.

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP Towage & Salvage
Scheldekade 48
4531 EH Terneuzen
The Netherlands
Tel : + 31 – 115 645 000
Fax : + 31 – 115 645 001
Internet
commercial@multraship.nl
<http://www.multraship.nl>

Oliebestrijding Prestige

In de nacht van dinsdag (26/11) op woensdag is het URS-schip **UNION BEAVER** in Spanje aangekomen. Het vaartuig had af te rekenen met zwaar stormweer vanaf de Golf van Biskaye tot bij zijn aankomst in La Coruna. Dat is ook de reden waarom het voorlopig in de haven aan de kade ligt. Het schip is uitgerust om de olievlek voor de Galicische kust te bestrijden. Het veegsysteem aan boord van de Union Beaver, het LORI Oil Recovery System, is in staat om tot windkracht 5 à 6 beaufort zijn taak te vervullen, daar waar schepen met andere systemen reeds eerder naar de haven moeten terugkeren. Het stormweer dat momenteel heerst voor de Coste Morte is echter van die aard dat ook de Union Beaver werkeloos moet toezien. Verwacht wordt dat vanaf vrijdag de omstandigheden gunstig zullen zijn om aan de opdracht te beginnen.

SAIBOS FDS



The **SAIBOS FDS** arrived in Rotterdam – Photo : Aad Horians ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Stijging luchtvracht Schiphol



Het vrachtkvervoer van en naar de luchthaven Schiphol nam in oktober toe tot 109.809 ton, 4,3 procent meer dan in oktober vorig jaar. Deze groei is voor het eerst sinds maanden lager dan dat van Schiphol's voornaamste concurrenten Londen, Parijs en Frankfurt. Het totale aantal vluchten daalde in oktober met 2,3 procent ten opzichte van vorig jaar tot 35.663.

Technicians at Tel Aviv airport check a Boeing 757 belonging to the Israeli company Arkia, which was targeted in a failed missile attack upon takeoff from the Kenyan city of Mombasa, November 28, 2002. Missiles almost hit the airliner as it took off from Mombasa, where a nearby bomb blast rocked a hotel favoured by Israeli tourists



JA767B A new ad color of Skymark Airlines - Tokyo - Haneda International (HND / RJTT)

Photo : Hiroshi Igami ©

Martinair koopt freighter van de KLM



Top : A KLM **Boeing 747-200F** takes off from Schiphol - photo : Piet Sinke ©

Martinair koopt van de KLM een B747-200F. Het vrachtvliegtuig moet in juni van het komende jaar in de kleuren van de Martinair vluchten gaan uitvoeren op Nanking en Sydney. Een koopsom is door

beide maatschappijen niet bekendgemaakt. Martinair beschikt al over drie B747-en 6 MD11-freighters. Daarnaast is nog een MD11F in de bestelling. Volgend jaar zal Martinair besluiten over een verdere uitbreiding van de vrachtvloot voor 2004.

Atlas Air mogelijk in problemen



Top : a **POLAR Boeing 747-400F** arrives at Schiphol, POLAR is a part of the **ATLAS AIR HOLDING**
Photo : **Piet Sinke ©**

Donkere wolken dreigen zich te verzamelen boven Atlas Air. Eerder dit jaar liet de grote vrachtvervoerder al weten dat men zijn boeken over de laatste twee jaar zal wijzigen nadat een audit had uitgewezen dat de manier van financiële rapportage niet geheel klopte. De directie heeft nu ook de Securities & Exchange Commission op zijn dak gekregen met een onderzoek. Volgens sommige analisten moet Atlas Air waarschijnlijk komend jaar surseance van betaling aanvragen onder Chapter 11.

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van zaterdag t/m dinsdag:

Licht wisselvallig!

Overwegend bewolkt en vooral in de nacht van zaterdag op zondag en zondag later op de dag regen. Middagtemperatuur dalend naar 6 graden.

	ZA-30	ZO-01	MA-02	DI-03
Maximumtemperatuur:	9	9	8	6
Minimumtemperatuur:	6	5	4	4
Zonnekans in %:	20	20	20	30
Neerslagkans in %:	20	50	50	30
Windrichting kracht:	W-2-3	Z-3-5	Z-3-6	O-3-4

.... STORY OF THE DAY

ZUIDERDAM

**Interieurbouw van cruiseschepen vereist
vijfsterrenvakmanschap**

Zeepaleis vol pracht en praal

Op de Italiaanse werf Fincantieri toverden honderden werknemers het kale interieur van de ms Zuiderdam om tot een waar zeepaleis. Talloze materialen zijn er in verwerkt, vaak volgens

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 090

de laatste stand der techniek en de hoogste eisen van veiligheid. Dat vraagt van de vaklieden dezelfde kwaliteit als die van het cruiseschip: vijf sterren.



Het atrium, een open wenteltrap over drie verdiepingen, gonst van de bedrijvigheid. Op de bovenste verdieping zijn schoonmakers al begonnen met het oppoetsen van de met kleurrijke lampen behangen plafonds en de met (edel-)metaalgravures beslagen liftdeuren en ander glitterwerk. Op de twee lager gelegen verdiepingen is het een komen en gaan van werklieden. Gemiddeld zijn er voortdurend zo'n veertig her en der in de weer. Met lassen, zagen, slijpen, lijmen, metselen en monteren. De ruimte is vol lawaai, stof en geuren. De vloeren - waaruit op sommige plaatsen draadbouten omhoog priemen - zijn bezaaid met stroomkabels, doorgangen zijn geblokkeerd met werkbanken of opgetast materiaal, uit de plafonds steken bossen draden die wachten op verbinding. Op de trap proberen drie collega's ongestoord aan een leuning te werken, maar telkens is er wel iemand die de rode tape negeert en er langs moet. Op het hele bouwproject heerst een koortsachtige drukte. De twaalfhonderd werknemers, in dienst van tientallen onderaannemers, werken al maanden over en zelfs als de **Zuiderdam** een proefvaart maakt van enkele dagen gaat het werk gewoon door. Op steeds meer locaties gaan de bouwlampen helemaal niet meer uit, ook niet op zondag. Over een maand is de oplevering. Alle drukte, stress en ogenschijnlijke chaos ten spijt, lijkt iedereen soepel en vriendelijk met en langs elkaar heen te werken.

Uitzicht op zee

De **Zuiderdam** is een cruiseschip en biedt straks, verspreid over vijf van de dertien dekken, onderdak aan achttienhonderd passagiers. De breedte van het schip is 32 meter. Breder kan niet omdat het anders niet meer door het Panamakanaal kan varen. De lengte is 285 meter. Cruiseschepen worden steeds langer om meer gasten uitzicht op zee te kunnen bieden: op de **Zuiderdam** hebben acht op de tien hutten een balkon. Verder hebben de bewoners bijna alles tot hun beschikking wat een luxe resort op het vasteland ook biedt, zoals bioscopen, restaurants, terrassen, zwembaden, fitnessruimten, een theater, discotheek, casino en bibliotheek. Kortom, de **Zuiderdam** is een compacte, varende stad. Een schip 'kun je dit gevaarte bijna niet meer noemen, want het maakt zich uit de voeten zodra de radar een wolkje bespeurt. Cruiseschepen zijn niet gebouwd om moedwillig woelige zeeën te trotseren.

Alle schepen van de Holland Amerika Lijn (HAL) worden sinds 1987 gebouwd op de werf Fincantieri, nabij Venetië. Sindsdien is de aanverwante aannemerij in het achterland aldaar verdrievoudigd, vertelt architect Frans Dingemans van VFD in Utrecht. VFD is al vele jaren verantwoordelijk voor de interieurbouw en inrichting van de HAL-schepen. Tot voor kort ontwierp dit architectenbureau ook tunnels en kantoren, maar die activiteiten zijn stilgelegd. Voorlopig heeft VFD de handen vol met de schepen want de naoorlogse geboortengolf is nu grijs en rijk en zorgt voor een ware bouwhausse in de cruise-branch. Wereldwijd staan er tot 2006 zo'n 45 cruiseschepen op stapel, stuk voor stuk bouwprojecten van drie tot vierhonderdvijftig miljoen dollar. In Fincantieri is de werkgelegenheid voor de komende vijf jaar veiliggesteld: na de **Zuiderdam** laat de HAL hier in die periode nog vier soortgelijke schepen van stapel lopen. Overigens houdt de Amerikaanse opdrachtgever met VFD een lange traditie in stand: al sinds 1837 worden Nederlandse architecten bij de HAL-schepen betrokken.

Hoogwaardig vakmanschap

De overeenkomsten met de reguliere bouw zijn groot maar dat geldt ook voor de verschillen. Dingemans: "De interieurbouw van een vijf sterren cruiseschip vraagt om een enorm hoog vakmanschap, niet te vergelijken met de woningbouw waar alles op een totaal andere financiële basis moet. Op de **Zuiderdam** wordt gewerkt met de meest luxe materialen en de nieuwste technieken. Alles moet worden bevestigd op een stalen ondergrond. Ook door de strenge bouwvoorschriften - geen enkele stof mag kunnen branden - en door de enorme tijdsdruk op het project worden er vaak briljante innovaties bedacht." We wordt voortdurend gezocht, vooral om later brandstof te besparen, naar lichte en toch sterke en veilige constructies. Achter veel tegelwanden gaan bijvoorbeeld sterke honingraatconstructies schuil en veel natuurlijke materialen blijken bij nader inzien gemaakt van een hypermoderne, vederlichte kunststof. Al met al zijn er aan boord, na een selectie uit drieduizend alternatieven, zeven à achthonderd verschillende materiaalsoorten verwerkt, variërend van diverse soorten hout en natuursteen, glas, leer, bladgoud, (edel-)metalen, natuurvezels en vele kunststoffen

Dat de **Zuiderdam** een duur bouwproject is moge duidelijk zijn. Voor het vaste interieur is 120 miljoen dollar uitgetrokken. Dingemans maakt een ruwe vergelijking met de reguliere bouw: als de utiliteitsbouw het dubbele kost ten opzichte van de woningbouw, is dit bij de cruiseschepen het tien-tot vijftienvoudige.

Houtbewerkers



De meeste van de veertig vaklieden die werken aan de twee restaurants aan boord, komen uit de houtsector, vertelt projectmanager Alessandro Aduso. Maar ze hebben sinds ze voor de HAL werken geleerd ook met andere materialen te werken. Het grote restaurant heeft een oppervlakte van tweeduizend vierkante meter en voor de inrichting zijn tweehonderd verschillende detailtekeningen voorhanden. Aduso: "Dat is de grootste uitdaging: de kleine details moeten de aandacht trekken voor de grote lijnen in het ontwerp." Die grote lijn gaat

nu nog verloren in de bouwdruckte, maar de details zijn goed zichtbaar. Aduso wijst op de ellipsvormige wenteltrap. De ronde spil waarlangs de treden lopen is gemaakt van een sierlijk, stalen honingraatframe - een bijzonder moeilijke lasconstructie - dat is afgewerkt met een kleurig kunststoflaagje. De balustrade bestaat straks uit 64 verschillende, met decoraties gegraveerde glaspanelen. De vloeren zijn gemaakt van wengé-hout, ingelegd met motiefjes van diverse houtsoorten. Ook de afscheidingen van looppaden zijn versierd met inlegwerk, zij het niet van hout maar van allerlei luxe kunststoffen en metalen. De mensen die dit alles maken verdienen, in ruil voor hun specifieke vakmanschap en overwerk, zo'n 2500 euro bruto per maand.

Een verhaal apart is het aan en van boord krijgen van alle materiaal en materieel. Daarvoor zijn in totaal drie kranen beschikbaar en alles moet een dag van tevoren nauw gepland worden. De kleinste kink in de kabel zorgt voor vertragingen en er komen dan ook vaak sloffen sigaretten en flessen drank aan te pas om de kraanmachinisten welwillend te stemmen.

Varend vakantieoord

Zodra de **Zuiderdam** het ruime sop kiest, vaart het schip naar Amerika voor de officiële doop. Daarna kunnen de passagiers hun intrek nemen in dit varende vakantieoord. Voor een gewone hut betalen ze vijftienhonderd dollar per week, all in. De suites, met prachtig betegelde badkamers en verzinkte baden waarbij de zee aan de voeten van de bewoners ligt, kosten drieduizend dollar per week. Een koopje, want vóór 11 september waren de tarieven twee keer zo hoog. Alleen moet u de champagne sindsdien wel zelf betalen.