

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Sunday 24-03-2002



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Greenpeace prevents timber shipment



Greenpeace activists prevented a shipment of over 10,000 cubic metres of Russian timber from entering the port of Amsterdam in the Netherlands in the organisation's ongoing boycott of ancient forest products coming into Europe. As the vessel approached the IJmuiden locks, five activists from the Greenpeace ship **Esperanza**, boarded the **Kapitan Mochalov**, and proceeded to paint the words Forest Crime on the packs of sawn timber they found onboard the ship.

The Russian spruce and pine timber comes from the Solombalsky Lumber Company (SLDK), the largest lumber mill in the country's Arkhangelsk region and one of the five largest lumber mills in Russia. Evidence compiled by Greenpeace reveals that at least 25 percent of the wood going into SLDK's lumber mills comes from the ancient forests of Arkhangelsk including the threatened Dvinsky forest.

"The SLDK Company is very dependent on logging in Arkhangelsk's last ancient forests and is one of the two largest users of ancient forest wood from the Arkhangelsk region. It produces up to 300,000 cubic metres of wood each year, destroying thousands of hectares of natural forest in the process," said Greenpeace campaigner Andrey Petrov.

In the run up to the forthcoming Ancient Forest Summit Greenpeace is urging governments of all importing countries to bring an immediate end to their role in the destruction of ancient forests by committing to stop further industrial activities in intact ancient forests until responsible plans for forest conservation and sustainable use have been agreed; ensuring that timber is produced and traded in a legal and ecologically responsible way and providing at least US\$15 billion each year to pay for forest conservation and sustainable development.

The Ancient Forest Summit is the sixth Conference of Parties to the Convention on Biological Diversity.

It will be held in April 2002, in the Hague, the Netherlands and will have a mandate to agree a 10 year program on forests in preparation for the Johannesburg Earth Summit. The Johannesburg Earth Summit is the United Nations' World Summit on Sustainable Development which will take place in Johannesburg in September.

P&O Nedlloyd ziet nog toekomst voor schepen zonder dekluisen

P&O Nedlloyd heeft de afgelopen jaren goede ervaringen opgedaan met zeven open schepen; schepen die geen dekluisen hebben, maar waarin de containers worden ondersteund door doorlopende 'cellguides'. Dat zegt B. van Marissing, vessel operator van P&O Nedlloyd in Londen, in reactie op de aankondiging van drie Nederlandse onderzoeksinstituten dat ze onderzoek gaan doen naar veiliger containervervoer op zee. Open schepen zijn volgens Van Marissing veiliger- dan reguliere containerschepen, waarop vele rijen containers op de luikhoofden op elkaar worden gestapeld en vast gesjord. De containers zitten steviger op hun plek en lopen minder risico om bij zwaar weer overboord te vallen. „Die verhoging van de veiligheid is een prettige bijkomstigheid, maar de open schepen zijn in eerste instantie ontworpen om de efficiency te vergroten. Je moet zo het schip eigenlijk zien als een vaartuig met 350 verschillende ruimtes; die bieden een gigantische flexibiliteit. En omdat sjorren niet meer nodig is, gaat de efficiency in de havens er op vooruit.”

P&O Nedlloyd heeft vijf open schepen van 3.400 teu en twee van 4.100 teu. Nedlloyd nam het eerste open schip van 3400 teu in 1991 in gebruik, de twee wat grotere vaartuigen werden in 1995 en 1996 in de vaart genomen. „Het was tien jaar geleden een revolutionair concept”, zegt Van Marissing. „Veiligheid stond destijds zeer hoog op de agenda.” Dat was onder meer een gevolg van de ramp met de **Herald of Free Enterprise**.

Midden jaren negentig schafte ook de rederij Norasia een aantal open schepen aan, maar andere rederijen hebben het voorbeeld niet gevolgd. Ook P&O Nedlloyd zelf heeft de afgelopen jaren geen nieuwe open schepen aangeschaft. Waarom niet? Van Marissing: „Een centenkwesie. Er hangt wel een prijskaartje aan dit soort schepen. Dat verdient je op den duur terug, maar het is voor ons tot nu toe een lastig verhaal geweest om meer open schepen aan onze vloot toe te voegen. Vijfjaar geleden was er de fusie tussen Nedlloyd en P&O en kregen we te maken met het feit, dat er van de Engelse kant al een nieuwbouwprogramma bestond, een programma zonder open schepen. Daarna kreeg je van 1998 tot 2000 de jaren waarin wereldwijd veel schepen werden gefinancierd met Duits kapitaal en bij die financiers kreeg je de handen niet op elkaar voor open schepen. En nu zijn we aanbeld in een periode waarin de branche te maken heeft met een flinke overcapaciteit en zijn we daarom terughoudend met het bestellen van nieuwe schepen.”

Een mooi moment dus eigenlijk om pas op de plaats te maken en eens goed na te denken over de vraag, hoe containerschepen er in de toekomst uit moeten komen te zien. Van Marissing ziet nog toekomst in open schepen. Ook het classificatiebureau Germanischer Lloyd staat te boek als een groot voorstander van het concept. Vorig jaar wees een vertegenwoordiger van Germanischer Lloyd er tijdens een congres op, dat de kostenbesparing die de snellere lashing van open schepen oplevert, groter is dan de kosten die met de wat duurdere constructie van deze schepen gemoeid zijn.

Bemoedigend

De discussie over het verbeteren van de stabiliteit van de containers op containerschepen kan wat betreft Van Marissing meteen worden meegepakt nu de branche ook aan het bediscussieren is, hoe groot containerschepen in de toekomst moeten worden., afgelopen week nam Maersk Sealand de **Charlotte Maersk** in gebruik, op papier een 6.600 teu schip, maar in de praktijk met 8.000 teu het grootste containerschip ter wereld. Gevoelsmatig zeg ik dat we daarmee al aardig aan de grens zit ten. Verder dan 11.000 tot 12.000 teu zal het niet gaan. Naarmate schepen groter worden, moet je je afvragen waar de efficiency eindigt en waar de inefficiency begint.” En zo zal ook de balans tussen

maat en veiligheid nader bekeken moeten worden. „Het is een interessante discussie”, aldus Van Marisseriesing. „Daarom is het onderzoek dat nu in Nederland is aangekondigd, zeer zeker welkom. Tot nu toe zijn er alleen private onderzoeken op dit gebied. Het is bemoedigend dat ook overheidsinstellingen er nu actief bij betrokken raken.”

Al betwijfelt Van Marisseriesing ten zeerste of werkelijk wereldwijd jaarlijks duizenden containers overboord vallen. „Je hoort dat aantal van duizend containers per jaar vaker noemen. In de praktijk schijnt dat nogal mee te vallen. Een heel enkele keer is er wel eens een incident waarbij een schip een grote hoeveelheid containers verliest.” Van Marisseriesing spreekt van het APL China syndroom : Eind oktober 1998 sloegen tijdens een hevige storm op de Stille Oceaan honderden containers van boord van drie schepen, onder meer van het schip **APL China** ! „Na zo'n incident staan de kranten vol, maar het is niet zo dat het overboord vallen van containers aan de orde van de dag is.”

Berisppte kapitein wijt tekort aan uitkijk aan te kleine bemanningen



Dit zal wel het zoveelste geval worden van geen goede uitkijk gehouden ; veronderstelde kapitein Geert Dijkema uit Zandvoort vlak voordat hij vorige week in Amsterdam voor de Raad voor de Scheepvaart moest verschijnen. Hij zei de stukken en de uitspraken van het tuchtcollege altijd zeer goed te lezen. Hij kreeg gelijk. Toch kwam deze kapitein van de sleepboot **Pieter** er na een aanvaring met een veerboot in het Engels kanaal vanaf met een berisping. De raad oordeelde bij monde van voorzitter mr. U.W. baron Bentinck dat op beide schepen onvoldoende uitkijk was gehouden.

Pieter – Photo : Jan van der Klooster

De 25 meter lange **Pieter** van rederij Waterweg in Den Helder was 13 november 2000 op weg van Den Helder naar Caen in Frankrijk om een ponton op te halen. Om 6 uur had kapitein Dijkema de wacht overgenomen van de eerste stuurman. De sleepboot voer met tien knopen in Het Kanaal bij de Varnebank in het zuidwest gaande verkeersscheidingsstelsel. De kapitein had een uitkijk op de brug, een matroos/motordrijver, die echter ook elke twintig minuten naar beneden moest om de motor te controleren van deze ex marinesleper uit 1968.

Cubaans schip blijkt te zijn verkocht

Den Haag – Het Cubaanse vrachtschip **Maydin Reefer, dat gisteren koers zette richting Havana, blijkt onlangs te zijn verkocht**

Over de nieuwe Panamese eigenaar is niets bekend. De advocaat van de reder en de Panamese ambassade willen niet zeggen wie de koper is.

Het schip kon gisterochtend om elf uur wegvaren uit het 'ankergebied' voor de Scheveningse kust, omdat de nieuwe eigenaar een schikking heeft getroffen met de gemeente Den Haag en buitenlandse schuldeisers. Het grootste gedeelte van de schuld van een half miljoen euro, zal worden betaald.

Als er geen schikking was getroffen, was het schip waarschijnlijk verkocht aan de hoogste bidder. De gemeente blijft uiteindelijk met een schadepost van 30.000 euro zitten, 90.000 euro is betaald. Het geld is gistermiddag op de rekening van de gemeente gestort. Het is onbekend hoe veel geld aan de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



buitenlandse schuldeisers, onder wie de Britse oliemaatschappij Trampoil, is betaald.

Het mag dan niet bekend zijn wie de nieuwe reder van het schip is, aangenomen kan worden dat de Cubaanse overheid een flinke vinger in de pap heeft. De **Maydin Reefer** was eigendom van een Panamese reder, die het schip verhuurde aan een Cubaanse maatschappij. Die stond, zoals alle Cubaanse ondernemingen, onder staatstoezicht. Waarschijnlijk wordt deze constructie straks weer toegepast.

De **Maydin Reefer** kwam op 11 juni vorig jaar aan in de Scheveningse haven. Buitenlandse schuldeisers lieten via de rechter beslag leggen op het schip. Omdat het 163 meter lange schip een groot deel van de haven in beslag nam, moest het schip eind september naar het 'ankergebied',

zo'n vijf kilometer voor de kust. De bemanning is sinds die tijd niet meer van boord geweest.

Bluewater to upgrade of Glas Dowl FPSO

Bluewater Energy Services has awarded a contract to SA Five Engineering (Pty) Ltd in South Africa for the upgrade of the **FPSO Glas Dowl**. After the modifications are completed, the Glas Dowl will operate in the Sable Field in the Bredasdorp basin off South Africa.

The upgrade work to be executed by SA Five Engineering (Pty) Ltd. in Cape Town will include the



fabrication and installation of a gas compression module, process separation module, flare structure and various modifications to the existing topside facilities of the FPSO. The upgrade work on the FPSO is scheduled for completion by mid October 2002.

The **GLAS DOWL** departed Friday March 22nd from the Tyne in tow of the **ZEUS**, **LADY LAURA** and the **ANGLIAN DUKE** and is at present enroute for Rotterdam for Drydocking.

ETA Sunday morning 06:00 hrs Maas Pilot station

Photo 5 : Kevin Blair



CASUALTY REPORTING

Salvors seek boxes lost overboard

SOUTH African salvors were busy today searching for 27 containers that were dislodged from the 1,020 TEU container ship **Budi Aman** during a period of heavy swells as the ship lay at anchor about 5 n-miles off Cape Town on March 18. By early this morning six of the boxes of baled cotton had been recovered and another seven washed ashore on Milnerton Beach, opposite the harbour entrance. An aerial inspection of the area has failed to find the others, which contain cocoa beans and are thought to have sunk. The Budi Aman is on charter to Pacific International Line on its Far East-South Africa-West Africa service and was waiting to berth in Cape Town, where recent congestion has caused delays to container ships over the past week

Tanker, bulker collide in Panama Canal



THE 36,700 DWT tanker **Stolt Perseverance** and the 45,031 DWT bulker **Prairie Sky** were in collision in the Panama Canal on March 15 on the approach to the Culebra Cut, north of Gamboa. The tanker, which was carrying lubricant oils southbound, continued its transit, but the Prairie Sky, carrying steel cables northbound, suffered as result of the accident and was directed out of the channel to the canal's east bank. Canal navigation was not interrupted and the

incident is under investigation, Panama Canal Authority said.

Sleepboot loopt vast bij Westduin

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



De sleepboot **COASTAL FORCE** is ter hoogte van Westduin vastgelopen. Het schip bood ondersteuning bij het opspuiten van zand bij Dishoek. Bij het manoeuvreren van de zandzuiger liep de sleepboot vast.

Foto : Ruben Oreef

SHIPYARD NEWS

Japan upbeat despite order slump

JAPANESE shipyards saw newbuilding orders slump by 43 per cent in the first two months of 2002, but Toshimichi Okano, chairman of the Shipbuilders' Association of Japan still described the order book so far this year as "satisfactory." The decrease, compared to the same period in the year 2001 had been "anticipated" Okano told a press conference in Tokyo on March 19. Newbuilding orders placed with Japanese yards amounted to 640,000 CGT in January and February. "There is no serious cause for concern regarding the newbuilding market," Okano added pointing out that an upturn in the US economy could trigger a recovery of seaborne trade. In a bid to rope in China, which is rising fast as a shipbuilding nation, into the world shipbuilding grouping, a Japanese delegation will visit China next month. Chinese yards would be invited for the 11th executive level meeting of major shipbuilding companies of Japan, Europe, Korea and the US (JEKU) later this year in Korea.

Incat sees signs of fast cat upturn

INCAT Australia, whose cash flow problems forced it to make 230 redundancies a week ago, believes there are now signs of an upturn in the international market for fast ferries. The company has



confirmed the charter of a second-hand 86 m wave-piercing catamaran to Italian ferry operator Traghetti Isole Sardi for deployment between Genoa and Palau in Sardinia. The vessel, to be renamed Winner, will take five-and-a-half hours to make the crossing. The vessel, known as **Jervis Bay** photo left – coll : Piet Sinke during a 1991-2001 charter to the Royal Australian Navy, can

carry 900 passengers and 200 cars at speeds over 40 kt. The shipbuilder recently sold a new 98 m catamaran to Canada's Bay Ferries and chartered the used 74 m vessel Condor 10 to the UK's Condor Ferries.

Halter Marine to sell shipyards

US shipbuilder Halter Marine plans to sell two of its shipyards as part of bankruptcy reorganisation sales by parent group Friede Goldman Halter (FGH). Halter Marine's largest yard, at Pascagoula, Mississippi, will be retained, as will the two yards at Moss Point and one at Pt Bienville, according to Halter Marine sales and marketing senior VP Sid Mizell. Commercial shipbuilding currently comprises 40 per cent of the yards' work and there are plans to boost this after the other yards are sold, he said. The sale follows the April 2001 Chapter 11 bankruptcy filing by FGH, which is currently disposing of many assets to achieve a better sales price. FGH has just sold its naval architecture and marine engineering division in Houston, and another subsidiary, AmClyde Engineered Products, has a buyer. The shipyard and naval architecture division sales are subject to bankruptcy court approval.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Star Cruises raises \$450M loan



ASIAN cruise operator Star Cruises yesterday signed a \$450M seven-year syndicated refinancing facility in Hong Kong that Group chairman Lim Kok Thay said would enable Star to tap into new markets in north Asia. The syndicate is led by Hongkong and Shanghai Banking Corp (HSBC), which is the sole agent of the facility. "The timing [of the loan] is crucial as an economic rebound is generally anticipated in the second half of 2002," Lim said. The loan will also enable Star to "more aggressively and efficiently" extend its dominant position in the Asia-Pacific, the chairman said. Following the economic slump and September 11, Star discontinued cruise operations in Japan and Taiwan, but Lim said the cruise industry would benefit from the anticipated economic recovery. Star has plans to put new ships into China and Lim indicated that a public issue is on the cards to fund expansion plans.

French unions attack German order



FRENCH unions and left wing activists have attacked Brittany Ferries'

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

plans to order its newbuilding **Bretagne II** from Germany's Meyer Werft. The company is likely to confirm its order in the next few weeks as the French yard Chantiers de l'Atlantique cannot meet the early 2004 delivery schedule demanded. The reason for the anger is that the ferry company's ships are owned by finance companies supported by the governments of Brittany and Normandy. A spokesman for CGT union said it was "absolutely unacceptable" to use taxpayers' money "to support a German yard". However, local government sources suggested that in addition to offering later delivery, the French yard was also 15 per cent more expensive. Various political and union moves to reverse Brittany Ferries' decision are expected over the next few days. The new vessel will be able to carry 2,200 passengers and 700 vehicles at a speed of 26 kt

Andrew Weir links up with CMN



ANDREW Weir Shipping (AWS) has combined with Marseilles-based CMN International to provide joint services linking Black Sea ports with the UK, and with the Indian Sub-Continent, Red Sea and Arabian Gulf. The new partnership will offer 11 AWS sailings a month from the UK, including calls at Felixstowe, Liverpool and Thamesport. These will connect at Malta, Piraeus or Gioia Tauro to the CMN ships for onward transit to the Black Sea ports of Varna, Constantza, Odessa, Poti and Novorossiysk. Similarly, AWS's EPIC (Europe Pakistan India Container Service) operation will link with CMN ships at Gioia Tauro to provide a weekly service in each direction. CMN will deploy three ships of about 200 TEU capacity for the relay operation to and from the Black Sea. AWS business development manager Mark Copsey said there were long term benefits to be gained from partnership with independent local carriers.

Mobile harbour cranes for heavy lifts at Jurong



WITH additional container quay cranes being delivered in the near future, Jurong Port in Singapore will be extending the usage of its two multi-purpose mobile harbour cranes (MHCs) to handle heavy, bulk and long-length cargoes.

The MHCs, which previously were used only for containers, will now also be used for lifts of up to 65 tons. This new service is part of an effort to diversify the scope of services at the port.

NSCSA boxships win reprieve



THE container ship division of National Shipping Co of Saudi Arabia (NSCSA) has won a temporary reprieve, after poor market conditions prompted management to postpone the sale of its three 4,400 TEU

vessels, Saudi Jeddah, Saudi Jubail and Saudi Yanbu. The proposed sale of the ships, delivered in 1999 and 2000, was one of several surprise decisions taken by new CEO Ziyad Fahd al-Dugaither shortly after he assumed charge in October. The move was opposed by senior executives, who were concerned that NSCSA would lose out on opportunities created by a reduction in import



DAILY SHIPPING NEWSLETTER

duties from 20 per cent to five per cent. "When the container market recovers, NSCSA will be unable to profit from the strong demand for Asian imports if it sells its ships," an insider told Fairplay. However, the weak container market attracted bids that would have inflicted losses of \$60M on the purchase price for the almost-new ships, plus interest payments on the loans taken out to finance them.

Gadani breakers end 35-day closure

ACTIVITY at Pakistan's Gadani ship breaking yards has resumed, following the resolution of a taxation dispute between breakers and customs officials that prompted a 35-day closure. "Business has just resumed, and all the disputes over payment of excise and customs duties on imported demolition vessels have been resolved," Pakistan Ship Breakers Association chairman Dewan Rizwan Farooqi told Fairplay. The taxation dispute arose on February 13 when customs officials attempted to survey the yards in order to evaluate excise duty payable. The breakers have since agreed to pay the duty and resumed work on March 16. "Delivery of recycled scrap to the customers has just started and one of three beached vessels awaiting breaking was moved to the yard today," Farooqi revealed. The three vessels, totalling 98,000 DWT, were imported in January and February, while negotiations for two more tankers at \$125-\$128 per LDT are in progress, cash buyers in Karachi said.



New box alliance set to kick off

A NEW container alliance in Asia is set to kick off on April 5 with slot exchanges on 14 routes. Korea's Hanjin Shipping, one of the five partners in the yet-to-be-named alliance, said today the company would be able to expand its trans-Pacific service to 13 from nine at present and increase European services to 11 from eight. This would enable Hanjin to break into the growing China market, officials said. The five partners in the alliance are Hanjin Shipping, its German subsidiary Senator, Cosco, Taiwan's Yang Ming and Japan's K Line. Hanjin expects to save about \$88M in operating costs by being a partner in the alliance. The joint-service will be launched on April 5 when Ming Cypress will call at Shanghai.

Carnival 'exceeds expectations'



CARNIVAL Corp's better than expected financial performance for the quarter ending February 2002 provides further evidence of the cruise industry's rebound after setbacks following September 11. "The subsequent recovery in our booking levels has greatly exceeded earlier expectations and demonstrates the resiliency of the cruise vacation business," chairman and CEO Micky Arison said. Carnival's three-monthly net income was \$129.6M compared with \$128M in the corresponding 2000-01 quarter. However, revenue for the world's largest cruise company fell ten per cent and Arison noted that cumulative advance bookings and average prices

for the remainder of 2002 are still below 2001 levels. Recent reservations, however, are "well ahead" of last year, he said. Carnival aims to expand its North American cruise business as well as increase its presence in the European holiday market

More job cuts at Harlands

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Belfast's shipyard **Harland and Wolff** is to axe a further 140 jobs. The company, owned by Norway's Olsen Energy has had a series of forced cutbacks over the last few years due to lack of orders at the yard.

In a statement, Harland & Wolff said "The company has sought to delay initiating action on redundancies as long as possible, not least as individuals' livelihoods are at stake." The company says it has been talking to trade unions since November 2001 when the threat of job cuts became apparent. About 85 jobs at the yard comprising 75 operators and 10 staff are expected to go.

The yard said voluntary redundancies were also an option. The job losses coincide with the slump in steel work on the yard's remaining orders and its plans to move away from steel work. With banks and the government reticent to prop the firm up Harlands has been seeking ways to finance another restructuring to rescue the business.

There are plans for the area around Harlands to be developed as a commercial and entertainment complex to be known as the Titanic Quarter, after the legendary liner built at Harlands.

Oceanco heeft geen voet aan de grond gekregen

Alblasserdam - Het is jachtbouwer **Oceanco** in Alblasserdam niet gelukt om door te breken in de internationale markt voor dure jachten. Het bedrijf van enkele Zuid-Afrikaanse investeerders heeft zich enkele jaren geleden in Nederland gevestigd om mee te profiteren van de gevestigde positie en goede naam van de Nederlandse jachtbouw.

De casco's werden aangevoerd vanuit het Zuid-Afrikaanse Durban om hier te worden afgebouwd. „Het bleek echter lastig om als nieuwkomer in een bestaande markt te komen," zo schetst directeur R. Schouten van de ondernemersorganisatie Vereniging Nederlandse Scheepsbouw Industrie (VNSI) de situatie. De jachtbouwer in Alblasserdam ontslaat negentig van de honderdtwintig werknemers en gaat zo sterk afgeslankt verder. Eerder waren al twintig werknemers uitbesteed aan Bayards in Nieuw- Lekkerland.



De werf zegt een nieuwe investeerder te hebben gevonden, die als voorwaarde stelt dat alleen de kern van het bedrijf overeind blijft. In plaats van uit Zuid-Afrika zullen de casco's voortaan uit landen in Noord-Europa komen.

Sterke naam

„Aan de markt voor dure jachten ligt het niet," zegt Schouten van de VNSI over de problemen van Oceanco. „Het gaat goed met een groot aantal oudere Nederlandse bedrijven, die een sterke naam en een eigen marktaandeel hebben, zoals bijvoorbeeld Amels, Van Lent, de Vriesch en Huisman. Die werven zitten in het topsegment. Onder die vlag heeft Oceanco geprobeerd mee te varen, om het predikaat 'made in Holland' mee te krijgen." Oceanco heeft sinds 1993 een aantal superdure jachten in Alblasserdam afgebouwd, meest voor klanten in het Midden-Oosten, die nog méér voor een jacht hebben betaald dan de gemiddelde 'één miljoen gulden per strekkende meter'. De bedoeling was de afbouw van de casco's uit te besteden aan onderaannemers. Maar doordat Oceanco in relatief korte tijd een flink aantal schepen heeft moeten afbouwen, zat er niets anders op dan zelf ook personeel te werven.

Ontslaan

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Nu nieuwe orders uitblijven, zegt de directie geen andere mogelijkheid te zien dan het personeel te ontslaan. Het werk aan één schip is stilgelegd. Mochten er nieuwe orders komen, dan zal het werk aan die schepen helemaal worden uitbesteed. „We gaan terug naar onze kernactiviteit van afbouwwerf,” zo laat financieel-directeur J. B. van der Vegt van Oceanco weten. Een nog niet nader genoemde investeerder zou geld in de werf willen steken. Van der Vegt gaat niet in op de opmerkingen van de VNSI over de marktpositie. „Wel benadruk ik dat de werf in korte tijd een grote naam heeft opgebouwd,” zegt hij. „De kwaliteit staat niet ter discussie.” De VNSI denkt dat het voor het personeel van Oceanco niet moeilijk zal zijn om elders in de scheepsbouw een baan te vinden. Schouten: „Er zijn zat vacatures. Er is altijd behoefte aan vakbekwame mensen.”

SEEHUND BERGING

Het is nog niet bekend wanneer het bergingsbedrijf **Wijsmuller** gaat beginnen met de berging van de Duitse mini-onderzeeër, die voor de kust van Egmond-Binnen ligt en waarvan de torpedo's 600 kilo springstof bevatten.

Wijsmuller heeft wel al aangegeven zeven dagen in de week aan de gang te gaan bij het bergen van de duikboot van het type 'Seehund'. Dit heeft te maken met de grote urgentie om de explosieven te demonteren. Deze klus neemt Duik- en Demonteerzaken Koninklijke Marine voor haar rekening.

Wijsmuller plaatst de damwanden om de onderzeeër. „Maar eerst doen ze een exacte contourenbepaling. Dan weten ze hoe groot de damwand gaat worden”, aldus Schoof.

Om zeven uur donderdagochtend zijn strand en duinen in een straal van 1800 meter om de duikboot afgezet. Borden maken de opletende strandwandelaars erop attent dat ze verboden gebied dreigen te betreden.

Zie : Ship of the Day onderstaand voor details van SEEHUND Midget onderzeeboten

NAVY NEWS

NAVY FLAGSHIP RETURNS FROM WAR ON TERRORISM



HMS ILLUSTRIOUS, the Royal Navy's flagship, returns from the Indian Ocean on Monday 25 March after almost 7 months away from home.

KSG besteedt werk uit aan Roemeense werf

VLISSINGEN - De Koninklijke Schelde Groep (KSG) gaat werk aan het tweede amfibisch transportschip voor de Koninklijke Marine (welke waarschijnlijk Hr Ms Jan de Wit gaat heten) uitbesteden aan Damen Shipyard Galatz in Roemenië. Bij de Roemeense werf zal een groot deel van het casco worden gebouwd. Het is niet de eerste keer dat De Schelde werk voor de marine onderbrengt in Roemenië. Ook de casco's voor twee nieuwe hydrografische vaartuigen komen van het zusterbedrijf uit de Damen-groep. Dat gebeurt om te bezuinigen. De order voor de hydrografische vaartuigen, waarmee de zeebodem in kaart wordt gebracht, kreeg de KSG begin dit jaar.

Het tweede amfibisch transportschip dreigde, evenals de twee meetschepen, te duur te worden. De KSG en het ministerie van Defensie zijn er vervolgens in geslaagd de kostprijs te drukken. Staatssecretaris Van Hoof van Defensie meldt deze week aan de Tweede Kamer dat overeenstemming is bereikt over de voorwaarden waaronder het schip gebouwd gaat worden en voor welke prijs.

De contractprijs is vastgesteld op **167,5 miljoen euro**, prijspeil 2001. De meeste bezuinigingen zijn overigens niet gehaald door een groot deel van de cascobouw aan Roemenië uit te besteden, maar op het gebied van de technische installaties en de inrichting van het schip. Ook is de bouwtijd bekort en is er gekozen voor `een doelmatigere manier van ontwerpen`.

Staatssecretaris Van Hoof verwacht dat het definitieve contract voor het schip het tweede kwartaal van dit jaar kan worden afgesloten. De ontwerpfase loopt tot 2004, de bouwphase van 2003 tot 2006. De proefvaart moet in 2006 beginnen en de officiële overdracht is halverwege 2006 gepland. In 2007 moet het tweede amfibisch transportschip inzetbaar zijn.



Hr Ms Johan de Wit word iets groter dan de Hr Ms Rotterdam (boven) – foto : Aad Sinke

Het tweede amfibisch transportschip wordt groter dan de in 1998 te water gelaten Hr. Ms. Rotterdam. Met een lengte van 177 meter wordt `de nummer twee` 12 meter langer en met een breedte van 27,2 meter ongeveer één meter breder. De Koninklijke Marine wil een tweede amfibisch transportschip, omdat er internationaal een tekort bestaat aan dat soort materieel.

MOVEMENTS



The Svitser-Wijsmuller tugs **TITAN** and **SIMSON** are now also equipped with the Maltese cross (**Svitser logo**) in the funnel

Left : Archive photo of the Titan still with the old funnel markings.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER

POSEJDON



The Polish tug **POSEJDON** departed Saturday morning with the barge **Wagenborg 102**



(Photo   Piet Sinke)

TOR CIMBRIA



The **TOR CIMBRIA** arrived in Tow of the **FAIRPLAY 24** on the river Saturday around 11:00 hrs, the assisting tug on the stern was the **TEXELBANK**

Photo : Jan van der Klooster

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS



Belgian newest airline **THOMAS COOK** airbus A320-231 at Zaventem – Photo : Guy Deams



Boeing 757-200 G-MONE, **Monarch**'s first flight in their new colours at Manchester, March 22nd 2002

Photo : Lee Collins

RIJNMOND WEATHER

zondag 24 maart

9 uur § ochtends :

temperatuur: 3 graden

kans op neerslag: 5%

wind: matig (13 km/u) uit O

5 uur § middags :

temperatuur: 9 graden

kans op neerslag: 5%

wind: matig (14 km/u) uit NO

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

.... SHIP OF THE DAY

Seehund (Seal)



This is what is normally considered the most successful of the miniature German submarines. The type, designed in 1944, is known as **XXVII B 5**, also known as **Type 127**, and at least 138 (U-5001 - U-5118 and U-5251 - 5269) were commissioned into the Kriegsmarine. From 1944 it was planned to build over 1000 such mini subs.

These boats had a displacement of 17 tons submerged, a crew of 2 and carried two underslung torpedoes of type G7e. The Seehund had the range of 300 km at 7 knots and could attack on the surface in weather up to 4 on the Beaufort scale but had to be almost stationary for submerged attacks. About 50 Seehund boats had an additional fuel storage that gave them a range of 300 miles at 7 knots surfaced and 63 miles at 3 knots submerged. These saw limited action at Dungeness.

285 Seehund boats were produced:

Sept 1944	3	Jan 1945	35
Oct 1944	35	Feb 1945	27
Nov 1944	61	Mar 1945	46
Dec 1944	70	Apr 1945	8

The Seehund proved to be relatively immune to depth charges as its light weight simply tossed it around without much damage resulting (can't have been too much fun for the operators though! :). They were capable of diving down to 164 feet.

Operations

From January through April 1945 the Seehund boats went out on 142 sorties, lost 35 of their own and only sank 8 ships for a total of 17,301 tons and damaged 3 for 18,384 tons.

Seehund operations ceased on 28 April 1945.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

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>