

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

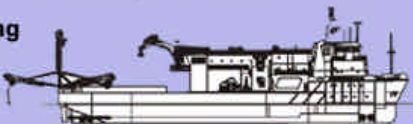


Number 007***DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Tuesday 07-01-2003

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



EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Deurwaarder legt beslag op tanker Vicky



Een Belgische deurwaarder heeft beslag laten leggen op de Turkse tanker **Vicky**. Dat gebeurde volgens het Belgische VRT-journaal zaterdag op verzoek van de verzekeraar van de **Tricolor**. De **Vicky** voer op nieuwjaardag op het wrak van de Tricolor in het Nauw van Calais.

De verzekeraar zou tot de maatregel zijn overgegaan om zich veilig te stellen bij eventuele schadeprocedures. De Turkse eigenaar van de **Vicky** kan zijn tanker alleen loskrijgen door een bankgarantie

van 6,5 miljoen dollar te overleggen of door naar de rechter te stappen.

De Turken hebben hiervoor een maand de tijd gekregen. Tot die tijd blijft de **Vicky** voor de Belgische kust aan de ketting liggen. Zondag wordt begonnen met het verwijderen van een deel van de olie aan boord. De eigenaar besloot hiertoe na een ultimatum van de Belgische autoriteiten.



links:

De Belgische marine sleepboot **A 950 VALCKE** welke bij het wrak van de Tricolor de wacht houdt, de Valcke is gebouwd als de **STEENBANK** voor SMIT havensleepdiensten, later hernoemd in **ASTROLOOG** en in 1980 verkocht aan de Belgische Zeemacht

Foto : Marine Nationale ©

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

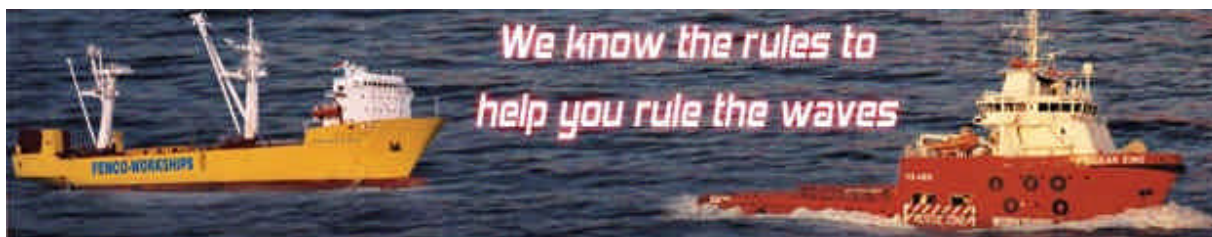
700 ton zware diesel

Minstens 700 ton zware diesel moet uit het beschadigde schip worden overgepompt. Hiervoor hebben de Turken contracten afgesloten met twee Belgische ondernemingen. Uiterlijk zondagmorgen om acht uur moet nu begonnen zijn met het overpompen, mits het weer dat toelaat.

Vrijdag werd bekend dat de Vicky geen dieselolie meer lekt. De Belgische kustwacht noemde de situatie rond de **Vicky** stabiel, ondanks de sterke wind. Het schip ligt voor anker op 30 kilometer voor de kust van Oostende.

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

Workships Contractors bv



K.P. van der Mandelelaan 34 - 3062 MB Rotterdam - The Netherlands

Telephone : (31) 10 - 453 03 77

Fax : (31) 10 - 453 05 24

E-mail : post@workships.nl

Telex : 24390 wosh nl



A helicopter of the German Federal Border Police drops sandbags at the dam of the river Unstrut in the eastern German city of Leubingen Saturday evening, Jan. 4, 2003. Some rivers swelled following heavy rainfall in Germany, leaving roads flooded.

Botsingen op wrak Tricolor door slecht zeemanschap

De botsingen op het in het Nauw van Calais gezonken autoschip Tricolor zijn te wijten aan gebrekkig zeemanschap. J. Waasdorp, hoofd operaties bij het Nederlands Loodswezen in Vlissingen, kan geen andere verklaring geven.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

De Tricolor zonk half december in het Nauw van Calais na een aanvaring. Twee dagen later schoof al een lege Duitse bulkcarrier over het wrak. En deze week was het opnieuw raak. De volgeladen Turkse olietanker Vicky voer woensdagavond op de Tricolor.

Kwaliteit

„Verbijsterend``, vindt Waasdorp de twee ongelukken, maar tegelijkertijd kijkt hij er niet van op. „Er wordt de laatste tijd, na de ramp met de Prestige voor de Spaanse kust, weer volop over strengere kwaliteitseisen voor schepen gesproken. Maar daar draait het natuurlijk niet alleen om. Ook de kwaliteit van de bemanning moet goed zijn. En die gaat op z'n zachtst gezegd niet vooruit.`` Onderzoek moet nog uitwijzen hoe de Vicky op de Tricolor heeft kunnen varen. Het wrak van de autocarrier dat net onder het wateroppervlak ligt, is voldoende gemarkeerd: met een radiobaken dat signalen uitzendt en met vijf lichtboeien. Ook zijn Franse wachtschepen ter plaatse. Die hebben de Vicky nog met vuurpijlen proberen te waarschuwen. Het mocht echter niet baten.

Kaarten

Het lijkt Waasdorp onwaarschijnlijk dat de gezagvoerder van de Vicky niets wist van de gezonken Tricolor. Alle media hebben erover bericht. Zeevarenden worden ook nog apart ingelicht over waar een obstakel precies ligt, om de positie in de eigen zeekaarten te verwerken. Dat kan aanvaringen voorkomen. „Maar``, verklaart de bestuurder van het Nederlands Loodswezen, „het is klaarblijkelijk niet meer vanzelfsprekend dat die zeekaarten worden aangepast.`` Waasdorp heeft het vermoeden dat de Vicky een voorgeprogrammeerde rechte lijn heeft willen varen en op die rechte lijn lag de Tricolor.

Dat de autocarrier in een van de drukst bevaren zeevaartroutes ter wereld ligt, maakt volgens hem helemaal niets uit. „Je moet dáár juist goed opletten.``

Een geluk bij een ongeluk is dat de met 66.000 ton dieselolie geladen Vicky niet lek is geraakt. De tanker is naar Belgische wateren gedirigeerd, waar duikers vrijdag een onderzoek uitvoerden. Het schip maakt wel water en zal daarom gedeeltelijk gelost moeten worden om te kunnen worden gerepareerd. De Vicky was op weg van Antwerpen naar New York.

Berging

Om nieuwe incidenten rond de Tricolor te voorkomen, is het nodig de autocarrier zo snel mogelijk weg te halen. Opdracht daartoe is echter nog niet verstrekt. Het Rotterdamse bedrijf Smit Salvage en het Antwerpse URS zijn wel bezig met het bergen van de brandstof uit de Tricolor. Volgens Smit was vrijdag ongeveer de helft van de 2000 ton stookolie geborgen.

Captain of Sunken Oil Tanker Jailed

A court upheld an order Saturday jailing the captain of the sunken oil tanker **Prestige**, whose spilled cargo caused what could be Spain's worst ecological disaster.

Globs of oil from the massive spill, which have already tarred Spain's coastline, began soiling the French coast last week, frustrating efforts by cleanup crews Saturday to contain the spreading pollution.

Even as French workers in white protective suits scooped up balls of oil with gloved hands, larger black clumps -- some as wide as 18 inches -- washed ashore. Local authorities appealed for more help.

"It's no longer little balls, but plates" of oil, said Col. Patrick Toufflet, a cleanup commander in the Landes region, which mobilized about 100 workers, including soldiers and firefighters. Two hundred more soldiers should arrive on beaches Monday to speed the cleanup, Ecology Minister Roselyne Bachelot told LCI television.

Shipping: Emergency harbours needed

The extensive oil spills along the coast of Northern Spain from the wrecked Greek tanker "Prestige", shows that there is a need for emergency harbours along the coast of Norway.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

This is the opinion of Norwegian Fisheries Minister Svein Ludvigsen. -We must realize that in a given situation the best solution would be to bring a disabled tanker into sheltered waters, or to beach it in order to limit the pollution, Ludvigsen says

Norway already has a number of emergency harbours and beaching points, in the event that a tanker should develop problems off the Norwegian coast. This network will now be examined to see if it meets the need of today's situation. It is already clear that the tugboat capacity is too small, particularly in Northern Norway, considering the increased traffic of Russian tankers used to transport crude from the oil fields in the north.

The Coastal Directorate is already in the process of installing a network capable of receiving AIS signals from ships along the entire coast. (AIS - automatic identification system for ships). This will make it possible to identify all ships carrying high-risk cargo, NRK reports. In addition, Norway will extend its territorial limits from 4 to 12 nautical miles, forcing among others the Russian tankers to sail further away from the coast.

EXPRESS SAMINA



A local press report in a Kathimerini newspaper, states: The master and first mate, as well as the owners of passenger ro/ro **Express Samina**, that sank in September, 2000, with the loss of 80 lives, cannot be accused of intentionally causing the shipwreck, a Piraeus court has decided, in a ruling that further tangles the judicial web enshrouding the

accident. The decision, made public yesterday, follows a compensation suit by the brother of one of the victims. "The captain and first mate of the ship and the shipping company are responsible for negligence, but had no malice aforethought as it has not been proved that they applauded or displayed indifference to the result of the shipwreck," the text of the decision said. Initially, Captain Vassilis Yiannakis and first mate Anastassios Psychogios were imprisoned, pending trial for murder with possible intent. In November, a council of appeals court judges changed the charges to misdemeanours, but shortly afterward a Supreme Court prosecutor proposed that the two officers should be tried for felonies.

WIND SONG



Passenger **Wind Song**: Understand pumping operations to remove fuel along with other removal operations continuing and to be completed on or about Jan 10. Further understand that in view of the very substantial damages, the vessel is considered to be a loss and is tentatively scheduled to be scuttled in deep water off Tahiti on or about Jan 15. However an unsubstantiated report suggests that the Territorial Government are interested in acquiring the vessel for unspecified purposes.

CASUALTY REPORTING

Four feared dead as Norway ship capsizes

All four crew members of a Norwegian ship are feared dead after their vessel capsized in chill waters off west Norway, officials say. A helicopter and up to 10 boats were searching for the 50-metre **Kongstind**, carrying a cargo of fertiliser, which overturned in heavy seas late on Saturday. "The search will continue at least until this evening," Bjoern Magnussen, leading the search operation at Norway's rescue centre, told Reuters on Sunday. Searchers have found a lifeboat but no sign of the crew. Magnussen said the crew could stay alive for up to about 24 hours in water temperatures of 4-6 Celsius (39-43 Fahrenheit) if they had top-quality survival suits. Rescuers plan to tow the 780-gross-ton **Kongstind** to land.

SHIPYARD NEWS



The **AROS** under construction at the Damen shipyard – photo : Ton Grootenboer ©

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



VLIEROODAM, STRONG QUALITY IN LIFTING AND HOISTING EQUIPMENT.

Redelijk jaar Gentse haven

In navolging van de havens van Antwerpen en Zeebrugge boekte ook de haven van Gent het voorbije jaar een stijging van het maritiem goederenverkeer. Net als buurhaven Terneuzen kon Gent over 2002 een lichte stijging van de trafieken registreren van zo'n half miljoen ton. De overslag in de Gentse haven kwam uit op 23,972 miljoen ton.

De leiding van het Gentse havenbedrijf toonde zich uitermate tevreden met het resultaat, omdat dit kon worden geboekt in een tijd dat het economische klimaat een stuk minder gunstig is geworden. Dit biedt volgens het havenbedrijf goede perspectieven voor wanneer de economie weer wat aantrekt. Bij staalbedrijf Sidmar was de aanvoer het voorbije jaar op een normaal peil, omdat beide hoogovens van het bedrijf weer in gebruik waren. Een jaar terug was een van de ovens van het bedrijf geruime tijd door een brand uit bedrijf. De sectoren meststoffen, roll on/roll off-verkeer, petroleumproducten en schrootafvoer boekten in vergelijking met 2001 vooruitgang. Vaste minerale brandstoffen (kolen) en chemische producten en de sector stukgoed kenden een behoorlijke terugval. Daar staat tegenover dat de hoeveelheid landbouwproducten die in Gent werden aangevoerd behoorlijk groter was dan vorig jaar.

Afvoer

Gent boekte vooruitgang als afvoerhaven. Het tonnage aangevoerde goederen steeg met 13 procent ten opzicht van 2001 tot ruim 4,2 miljoen ton. Ook het aantal zeeschepen dat de haven van Gent aandeed steeg met 94 eenheden tot 2825 zeeschepen.

NAVY NEWS

2 Singapore navy sailors confirmed dead, 2 still missing

A second female Singaporean naval officer was confirmed dead on Sunday and two others were still missing 48 hours after their ship collided with a merchant vessel.

Singapore's defence ministry issued a statement late on Sunday confirming that the body of a Chinese woman found earlier in the day on the Indonesian island of Bintan was one of the four naval officers trapped on board the navy ship when the accident occurred on Friday.

The ministry identified her as 1st Sergeant Heng Sock Ling, 24.

Bintan lies to the south-east of Singapore, separated by the Singapore Straits and is about 45 minutes away from the city-state via ferry. Sgt Heng is the second female naval officer to have been confirmed killed in the collision between the Singapore navy's anti-submarine **RSS Courageous** and a container vessel in the Singapore Straits. Naval divers on Saturday found the body of 22-year-old Corporal Goh Hui Ling lodged between the bunks of the sleeping quarters of the **RSS Courageous**. Two other female naval officers remain missing and the defence ministry said on Sunday that operations were continuing in an effort to find them.

The four women, specialists in handling naval weapons and communications systems, were in the sleeping quarters at the back of the ship when it collided with the Dutch-registered **ANL Indonesia**.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Defence Minister Tony Tan indicated on Saturday that all four had most likely been killed. 'We have to be prepared for the worst. Our hearts go out to the families of the four servicewomen,' he said. As the search for the missing officers continued on Sunday, the defence ministry said a large metallic object measuring 5.4 m by 3 m had been detected underwater near the site of the collision.

The ministry said the object could be a part of the ship that was shaved off after the collision and that it was expected to be salvaged on Monday afternoon. Neighbouring Malaysia and Indonesia have offered assistance to Singapore in its search operations. Malaysian Defence Minister Najib Razak said Kuala Lumpur had allowed Singapore to use its helicopters and ships to comb its water for the three missing crew. The **RSS Courageous** was towed to the Changi Naval Base here on Saturday and raised from the water for easier access to the sleeping quarters. The 455-tonne **RSS Courageous**, one of six submarine hunters in Singapore's naval fleet, collided with the merchant vessel near the islet of Pedra Branca, where Singapore maintains a lighthouse. The islet is also claimed by Malaysia. The 55,000-tonne merchant ship, on its way from Malaysia to South Korea, suffered minor damage to its bow but there were no injuries among the 11 Indonesian and 12 Dutch crew members.

Eight of the 44 crew members aboard the Singaporean anti-submarine ship suffered minor injuries. Investigations into the accident by the police and the Singapore Maritime Port Authority are now underway and the Defence Ministry is conducting its own investigation.

NORWEGIAN NAVY



The **NORWEGIAN NAVY** obtained December 20nd two commercial tugs owned by BOA before , the tugs which were named **BOA SLEIPNER** and **BOA MJØLNER** (left) whilst in commercial service , are based by the Norwegian navy in Haakonverft.

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>



The hull of the **MIKAL WITH** loaded on a Boa Barge
Photo : Olav Moen ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Chinese spacecraft lands



China's fourth unmanned spacecraft, Shenzhou IV, has returned to Earth.

The official Xinhua news agency said it landed as planned on the central grasslands of the vast Inner Mongolia region, a replay of the conclusion of the three previous Shenzhou missions.

The craft had been in orbit since Monday.

It is thought that this was the last test flight before a manned mission planned to for later in the year.

Taikonauts

According to the China Daily, the craft functioned normally and the experiments carried out on board were successful.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Rumours about China's manned missions have been rife for a number of years, although plans to build a moon base have been denied.

To distinguish them from Russian cosmonauts and American astronauts, China uses the term "taikonauts" for its would-be space crews, deriving from the word "taikong" meaning space.

It is understood that about a dozen fighter pilots are training to become taikonauts, although there have been conflicting reports about how many have been chosen and where they are undergoing their training.

Previous success

The first test flight of the Shenzhou programme was in November 1999, when a capsule orbited the Earth 14 times in a 12-hour mission aimed at testing launch and re-entry systems.

Shenzhou II, launched in January 2001, circled the Earth 108 times and tested life support systems - it put a monkey, a dog, a rabbit and snails into orbit.

It returned nearly a week later to a press blackout that left Western analysts suspecting a re-entry failure. The Chinese authorities denied this.

Shenzhou is modelled on Russian space technology, but with wide-ranging modifications by Chinese engineers.

In April 2002, Shenzhou III carried out a successful week-long flight.

If the Chinese are successful, they would be only the third country to put humans into space, joining the United States and Russia.



Shenzhou III returned to Earth safely in April last year

LUFTHANSA FLIGHT 498



Lufthansa Airlines Flight 498 sits in a remote area after making an emergency landing at Chicago's O'Hare Airport following a bomb threat while enroute from Germany to Mexico City, Saturday, Jan. 4, 2003. Federal authorities are investigating according to police

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van dinsdag t/m vrijdag:

Korte vorstperiode!

Zonnige perioden, ook wolkenvelden en vrijdag kans op een winterse bui. Overdag lichte

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

en in de nacht meest matige vorst. Vanaf of na donderdag gaat de temperatuur omhoog en dooit het licht overdag.

	DI-07	WO-08	DO-09	VR-10
Maximumtemperatuur:	-2	-1	0	3
Minimumtemperatuur:	-5	-3	-5	-2
Zonnekans in %:	50	40	40	20
Neerslagkans in %:	10	10	20	30
Windrichting kracht:	ONO-2-3	O-2-3	O-2-3	NW-3-4



The Port of Hoek van Holland on Sunday afternoon after some snowfall - photo : Piet Sinke ©

.... STORY OF THE DAY

Thans loopt in het Nationaal Sleepvaart Museum de expositie:

Sleepvaart Uitvergroot

vanaf 26 oktober tot en met 27 april 2003

Al ruim twintig jaar zijn in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis wisseltonstellingen te zien over de meest uiteenlopende onderwerpen die verband houden met de sleepvaart.

Veelal bestaan de wisselexposities voor een belangrijk gedeelte uit foto's. Al naar gelang het onderwerp zijn die foto's afgedrukt in zwart/wit of kleur. Gebeurtenissen uit een relatief ver verleden kunnen niet in kleur worden geïllustreerd omdat de kleurenfotografie nog niet bestond of zeker nog niet, zoals heden ten dage, gemeengoed was geworden.

Vanaf rond 1890 tot ver in de zestiger jaren van de vorige eeuw waren zwart/wit platen gebruikelijk in zowel de reclame- als de reportagefotografie.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Voor onze wisseltentoonstellingen werden tot op heden voornamelijk foto's gebruikt op een formaat van ca. 20x30cm, het geheel verfraaid door middel van slechts enkele grótere platen. In de zaal die voor deze exposities wordt ingericht kunnen op deze manier ca. 100 foto's worden tentoongesteld, voldoende om de achtergronden van een onderwerp diepgaand te kunnen toelichten.

Behoudens een enkele uitzondering (de tentoonstelling Sleepboten Gekiekt in 1987/88) gaan de exposities in het museum niet primair over de fotografie maar worden de foto's alleen gebruikt als middel om gebeurtenissen of technieken te laten zien. In de tentoonstelling Sleepvaart uitvergroot is het min of meer andersom. Vaartuigen om te slepen, complete transporten of zwaar-transportschepen hebben alle hun aantrekkelijke visuele kanten, tenminste als men daar oog voor heeft.

In de loop van meer dan twee decennia is het de samenstellers van exposities duidelijk geworden dat de bezoekers van het Nationaal Sleepvaart Museum niet alleen de maritieme gebeurtenissen belangrijk vinden, maar ook de wijze waarop die zijn vastgelegd. Details van opnamen zijn belangrijk en die komen bij kleine afdrucken nu eenmaal minder tot hun recht dan bij grote foto's.

Op kleine schaal werd in het bedrijfsrestaurant van een grote oliemaatschappij tijdens een extern georganiseerde tentoonstelling door de museumstaf geëxperimenteerd met afdrucken op formaat 40x60 cm. Dat experiment bleek een succes want de waardering voor die tentoonstelling was groot. Daarnaast is de belangstelling van modelbouwers gericht op details en krijgt het museum vaak vragen om juist de kleine aspecten in een deelvergroting nader uit de doeken te doen.

Daarom heeft het bestuur van het museum besloten een dergelijke expositie, maar dan meer uitgebreid, in haar eigen gebouw te organiseren. Uiteraard kunnen nu, wegens de grotere ruimte die de platen innemen, geen honderd foto's worden bekeken, maar ca. 35 afdrucken, voorzien van een uitgebreide toelichting.

De tentoonstelling omvat uitsluitend recente foto's in kleur. Bijzonder is dat ze allemaal werden gemaakt door amateurfotografen, de "huisfotografen" van het museum. Het zijn dus geen gelikte reclameplaten, maar alledaagse momenten uit de sleepvaart- offshore – en zwaar-transportseer. Eenmaal uitvergroot blijken ze een verrassende impact te hebben.

Een voorbeeld: Grote transporten van zeeslepers die een ponton slepen met daarop een bijzondere lading worden regelmatig in de Nieuwe Waterweg gesignaleerd. De aandacht van pers- en andere reportagefotografen gaat in de regel uit naar de aard van het transport, bijvoorbeeld een boorplatform. Onze huisfotograaf fotografeerde echter een van de stuursleepboten, die het ponton op de Waterweg in het juiste spoor hielden. De op de foto van het transport als geheel maar klein lijkende stuurboot blijkt afzonderlijk op de plaat gezet plotseling toch een forse kustsleper te zijn die, gezien de vertoonde lichte slagzij, de nodige moeite heeft met zijn taak.



Deze plaat laat een deel van een wel heel bijzonder transport zien. Het betreft hier een ponton, geladen met een veelvoud aan in China gebouwde binnenschepen, die in Nederland nog moeten worden afgebouwd. De sleepboot welke aan de stuurboordzijde voor op het ponton vast staat om bij te kunnen sturen, lijkt van geringe afmetingen.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Een aantal van de gekozen onderwerpen zullen wij hieronder nader toelichten:

Nieuwe sleepboten

Vanaf ruwweg 1995 heeft zich in de havensleepvaart een schaalvergrotings- en een Vernieuwingsproces voorgedaan. "Oude" sleepboten werden zowel in Rotterdam, Amsterdam als op de Westerschelde, afgestoten en nieuwbouw werd geleidelijk, maar met grote regelmaat in dienst gesteld. Uitvergroot tonen de nieuwe sleepers van Kooren (=Kotug), Smit, Svitzer Wijsmuller, Muller Dordrecht, Multtraship te Terneuzen en Wagenborg, Delfzijl, in de expositie hun kunnen. Het is soms even wennen aan het uiterlijk van nieuwe sleepers, met name die waarbij een enorme rubberen "fender" (een soort duwstevan) voor op het schip is aangebracht. De kracht en de doelmatigheid is echter van de foto's af te zien, ook zonder de technische specificaties.

Overigens is er op technisch gebied ook veel veranderd en verfijnd. Zo kwam Kotug met een zgn.

"Rotor-tug" op de markt, d.w.z. een sleepboot met drie volledig wendbare schroeven, waardoor de sleper alle kanten op kan varen zonder aan trekkracht noemenswaardig in te boeten.

Belangrijk is ook de ontwikkeling van de haven- en kustsleepvaart in de Amsterdamse regio. Goedkoop havensleepdiensten, traditioneel de meest bekende rederij aldaar, werd enkele jaren geleden ingelijfd bij Wijsmuller. Deze maatschappij kocht bovendien in het jaar 2000 een aantal buitenlandse havensleepdiensten aan, waardoor het vlootbestand veeleer veeleer werd. Een jaar later, in 2001 dus, werd Wijsmuller op zijn beurt aangekocht door de Deense rederij A.P. Møller, die al in het bezit was van de eveneens Deense sleepvaartonderneming Svitzer. Wijsmuller en Svitzer werden min of meer aan elkaar gekoppeld waardoor in IJmuiden nu de rederij Svitzer Wijsmuller zetelt. Dankzij het grotere verband rekent de nieuwe Wijsmuller-combinatie erop zijn activiteiten in het buitenland verder te kunnen uitbreiden.

Zeesleepers

De concentratie die zich sedert het begin van de jaren negentig in de nationale sleepvaart heeft voorgedaan maakt de keuze wat beperkter. Immers de concurrenten Smit en Wijsmuller richtten in 1991 de gezamenlijke onderneming Smitwijs Towage C.V. op en exploiteren sedertdien gezamenlijk hun zeesleepers.

De namen van de boten werden dienovereenkomstig aangepast. Zo werd de SMIT ROTTERDAM, de SMITWIJS ROTTERDAM. Wijsmullers 'TYPHOON' werd SMITWIJS TYPHOON. Bemanningsleden van beide maatschappijen moesten er wel even aan wennen dat de naam van de "oude" concurrent nu plotseling ook op hun schip te zien was. Overigens was die concentratie geen luxe. Door de concurrentie kon het prijsniveau om verantwoord een schip in dienst te houden nauwelijks worden

gehandhaafd. Dat beide maatschappijen letterlijk hun krachten bundelden heeft in ieder geval geleid tot een prijsverbetering.



Wijsmuller uit IJmuiden, sedert 2001 Svitzer Wijsmuller, verricht met haar boten alle denkbare klussen op sleepvaartgebied. Deze SIMSON (ca. 4500 pk, bouwjaar 1993) is, samen met zusterschip TITAN, veelal rond IJmuiden te vinden voor haven- en kustsleepwerk.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

International Transport Contractors, dat een ruim 25 jaar bestaande Nederlandse onderneming op sleepvaartgebied is, vaart met zijn schepen onder buitenlandse vlag. Deze maatschappij is begonnen met een geleidelijke vlootvernieuwing. De in Japan gebouwde, sterke en door hun rode kleur opvallende, sleepboten worden geleidelijk vervangen door andere eenheden, eveneens van buitenlandse makelij. De vlootomvang van de op dit punt grootste, in principe Nederlandse zeesleepvaartrederij (het bedrijf is gevestigd te Heemstede) blijft daardoor op peil.

Offshore

Smit Lloyd B.V., de offshore-tak van Smit Internationale (thans door henzelf liever kortweg als "Smit" aangeduid), werd enkele jaren geleden in zijn geheel verkocht aan het Amerikaanse bedrijf Seacor. De "bude" Smit Lloyd-schepen, die naast hun bevoorradingstaken ook sleepwerk verrichten, komen nu in andere kleuren en soms onder andere namen de Nieuwe Waterweg op varen. Voor de kenners is het niettemin duidelijk dat we te doen hebben met in oorsprong Nederlandse schepen.



Zwaar transport

Een aantal van de belangrijkste ondernemingen op het terrein van Zwaar Transport over zee had, voordat zij zich op deze markt begaven, zijn sporen al verdiend in de sleepvaart. Wijsmuller was het eerste sleepvaartbedrijf dat speciaal voor het zware transport zelf varende en half-afzinkbare schepen liet bouwen, de zgn. Super- en Mighty Servants. Smit hield het bij half-afzinkbare pontons, de zgn. Giant-pontons, waarbij er recentelijk één werd gebruikt voor de berging van de KURSK. International Transport Contractors liet op ingenieuze wijze een tanker ombouwen tot een half-afzinkbaar zwaartransportschip en beschikt thans over een aantal grote zeegaande pontons.

Omdat de internationale markt voor dit soort vervoer ruim tien jaar geleden in zwaar weer terecht kwam (er waren in korte tijd teveel schepen van dit type gebouwd) bracht Wijsmuller zijn schepen onder in een gezamenlijke onderneming met Dock Express (destijds onderdeel van Van Ommeren), die in dezelfde markt opereerde met zgn. dokscheppen. Dit type schip is eveneens half-afzinkbaar, maar de lading kan nadat de schip is afgezonken, zelf het dok invaren, waarna de achterklep wordt gesloten en het water uit het schip wordt gepompt. De lading staat dan droog. Bij de soortgelijke schepen van Wijsmuller verdwijnt het gehele laaddek onder water, de lading vaart erboven, waarna de ballasttanks van het schip worden leeggepompt. Het dek van het zwaartransportschip verschijnt vervolgens met de lading erop weer boven water. De gezamenlijke onderneming werd 'Dockwise' gedoopt en zetelde aanvankelijk net over de Nederlandse grens in België. Sedert kort is men in Breda gehuisvest. Natuurlijk zijn er in de galerij van foto's ook platen te vinden van deze zwaar-transportschepen, waarvan vooral de laad- en losprocedure spectaculair mag worden genoemd.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Museumschepen

‘Het bloed kruipt waar het niet gaan kan’ luidt een goed Hollands spreekwoord. Wie eenmaal zijn hart heeft verpand aan de sleepvaart komt er vaak nooit meer van los. Een sprekend voorbeeld is de onlangs overleden auteur Jan de Hartog, wiens gedachten nog vaak uitgingen naar de Maassluise bemanningen van weleer.

Er is een grote groep maritieme liefhebbers, die een zwak heeft voor de sleepvaart in elke hoedanigheid. Stoom- of motorslepers – ze maken iets los bij deze mensen.

Als een ‘bude’ sleepboot is uitgediend en wordt verkocht, wordt dat in die kringen als een meer dan vervelende gebeurtenis beschouwd. Nog veel erger is het als zo’n fraaie sleper naar een sloperij dreigt te gaan. Dan komen de echte liefhebbers in het geweer. Dat slopen mag dan in geen geval gebeuren. Acties worden op touw gezet om zo’n rampscenario te voorkomen; soms met succes, vaker tevergeefs. De economie van de bedrijfsvoering heeft nu eenmaal weinig boodschap aan nostalgische gevoelens. Als bedrijfsbelangen echter niet geschaad, of nog liever, bijvoorbeeld in publicitair opzicht, door een actie tot behoud van een schip bevorderd worden, wil het gestelde doel echter gelukkig toch wel eens bereikt worden.



De HOLLAND werd in 1951 gebouwd voor G. Doeksen & Zonen te Terschelling. Zij verloor een in de 2e wereldoorlog verloren gegane toen nog bijna nieuwe HOLLAND, die nog ranker was. Vanaf 1975 tot 1998 is de 3000 pk sterke sleper onderzoeksvaartuig voor Rijkswaterstaat geweest. Vanuit Den Helder vaart het schip thans als museumschip en representatievaartuig.

Goede voorbeelden daarvan zijn de havenslepers FINLAND, gebouwd in 1921 en destijds van de Stoomsleepdienst v/h Piet Smit Jr., de VOLHARDING 1, de Rijnsleper PIETER BOELE en de DOCKYARD werfsleepboten. Wat betreft zeeslepers is er nog maar één stoomzeesleepboot in varende conditie, dat is de FURIE uit 1916, die in de regel aan de Stadhuiskade voor het Nationaal Sleepvaart Museum ligt. Motorsleepboten die vooralsnog werden behouden zijn de HUDSON uit 1939 (echter helaas zonder motor) en de ranke HOLLAND uit 1952, destijds van G. Doeksen & Zonen uit Terschelling. Thans wordt een serieuze poging ondernomen het voormalige actieschip GREENPEACE van de ondergang te redden. Dit vaartuig was van 1959 tot 1976 Smit's zeesleper ELBE. Zij is verhoudingsgewijs nog in goede en zelfs varende conditie, al moet er nog heel veel werk worden verzet om er weer de echte zeesleepboot van weleer van te maken.

Een fraaie kans om een beeldbepalende motorsleper uit de bloeitijd van de Nederlandse zeesleepvaart te behouden heeft men in 1984 laten lopen. In dat jaar werd de beroemde ZWARTE ZEE (IV) gesloopt. De geesten waren toen echter nog niet rijp voor een maritiem monument. De ELBE zal, als de plannen lukken – en daar gaan we vanuit – een waardige vervangster zijn.

Een bijzonder scheepsmodel

We spraken er al even bij het onderwerp ‘nieuwe sleepboten’. Kotug International te Rotterdam heeft een nieuw type sleepboot laten bouwen. Van dit type: de zgn. Rotor-tug is een drietal slepers in de vloot van Kotug opgenomen. Twee daarvan doen vooralsnog dienst in Duitse havens, de derde vaart in de Rijnmond-agglomeratie.

Het museumbestuur prijst zich bijzonder gelukkig dat de recentelijk teruggetreden directievoorzitter van Kotug, de heer Ton Kooren, een model van dit type sleper aan het museum heeft willen schenken. De RT MAGIC siert dan ook deze expositie, waar uiteraard nog meer modellen, die rechtstreeks verband houden met de getoonde foto's, staan opgesteld.

Tenslotte nog dit:

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 007

Als u, als gewaardeerd bezoeker van Het Nationaal Sleepvaart Museum – het enige sleepvaartmuseum in de wereld – de wisseltentoonstelling SLEEPVAART UITVERGROOT heeft bekeken is het alleszins de moeite waard ook de rest van de collectie te bewonderen. U vindt in het museumgebouw aparte zalen over de zee-, binnen- en havensleepvaart, over de Rijnsleepvaart en de berging. Een uitgebreid documentatiecentrum staat, mits er een afspraak wordt gemaakt, tot uw beschikking. Indien u nog geen donateur bent van het museum wordt het bijzonder op prijs gesteld indien u wilt overwegen dat te worden. Ons door de Nederlandse Museumvereniging erkend museum ontvangt geen subsidie. Bestuur en medewerkers verlenen gratis hun diensten. Niettemin worden er kosten gemaakt, die moeten worden betaald. Het museum kan daarom niet zonder bedrijfsmatige en particuliere donateurs. Een aanmeldingsformulier zal u door de baliemedewerkers of suppoost graag worden uitgereikt.

Het Nationaal Sleepvaart Museum is gevestigd in het voormalige eeuwenoude stadhuis van Maassluis, Hoogstraat 1-3. De tentoonstelling loopt van 26 oktober 2002 tot en met 27 april 2003. Het museum is dagelijks geopend van 14.00 tot 17.00 uur, behalve op maandag. Op feestdagen kan het museum gesloten zijn.