

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029



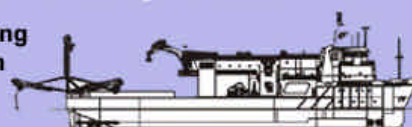
Number 029****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Sunday 09-03-2003

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

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



Photo of the **RIVTOW LION**
taken this week at Nanaimo,
B.C. (Canada) prior to her
sinking as a dive site (**formerly**
HMS Prudent)

Photo : D.Medforth ©

Smit over twee jaar weg uit Maassluis

Over gesproken werd er al langer, maar nu is het definitieve besluit genomen: Smit Vlootbeheer, onderdeel van Smit Internationale, verlaat de haven van Maassluis. Begin 2005 zullen de pakhuizen aan de Govert van Wijnkade worden ontruimd en zullen de tien personeelsleden meeverhuizen naar de Rotterdamse Waalhaven. Daar gaat de reparatie en de bevoorrading deel uitmaken van een complex waar zoveel mogelijk onderdelen van de bergingsonderneming worden gehuisvest. Ook het kantoor aan de Rotterdamse Zalmstraat zal worden verlaten.

Smit is ruim 130 jaar verbonden geweest aan Maassluis, dat als Eerste Stad aan de Waterweg een lange tijd een belangrijke uitvalsbasis was voor de sleepvaart. Hoewel de grote sleepers niet meer vanuit Maassluis vertrokken, bleef de band van de sleepvaart met de stad. De historische stoomsleper De Furie is een begrip in Maassluis, net als het Nationaal Sleepvaartmuseum dat eind jaren zeventig haar deuren opende. Overigens wil het internationale bergingsconcern nog wel enkele sleepers laten liggen in de Maassluise buitenhaven. De geplande zoektocht naar historische schepen zal daarom gedeeltelijk achterwege moeten blijven. Net als de gemeenten Schiedam en Vlaardingen had de Stichting Promotie Maassluis het idee om de haven te vullen met varende publiekstrekkingen.

Limburg suspects in Yemeni custody

SAUDI Arabia has handed over to Yemen two prime suspects in the Limburg case. Associated Press quoted security officials as saying the two unidentified men, both Yemeni citizens, were suspected of involvement in the planning, financing and execution of the October 6 suicide attack on the French VLCC off Mukalla, in which a crew member was killed. The attack has sparked fears of similar Al-Qaeda attacks on tankers and loading terminals in the build-up to conflict in Iraq. The Limburg incident also prompted a doubling of war risk insurance premiums for ships calling at Yemeni ports, badly affecting the country's key oil exports and depriving the PSA-operated Aden Container Terminal of several main line operators. Yemen reached an agreement January 27 with hull insurers to underwrite cover for vessels calling at its ports.

Cadet training now more technical

CADET training courses in the Philippines have seen an increased demand for technical input in recent months, according to the vice president of Magsaysay Institute of Shipping. Wenifredo Sola told Fairplay at anniversary celebrations yesterday that several pieces of equipment have had to be added since late 2002, including a simulator, a new purifier and hydraulic unit and an engine cylinder cover. In partnership with Japanese operator MOL, Magsaysay has been steadily expanded the scope of its training. Over the past ten years, the MOL fleet has taken almost 900 Magsaysay graduates, some of which have already advanced to the position of chief officer and chief engineer. The institute provides 23 upgrading courses for officers and ratings, with more than 1,700 students taking courses each year.

Svitzer Wijsmuller places largest tug order

Svitzer Wijsmuller, the Danish salvage and tug operator, has placed orders for no less than **29 new tugs** totaling an estimated \$120 million - a package they believe is the biggest for tugs ever seen.

The ships have been ordered from several yards, on the basis they are needed to meet the increasing number of global projects the company is involved with, and also as part of a fleet renewal programme. All of the ships will be delivered between 2003 and 2006.

The tug orders are listed as follows:

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029

14 ex-Denmark's Odense Steel Shipyard (six plus eight options, to be built at the yard's Baltija Steel Shipyard in Lithuania);

- **4** ex-Zamakona, Bilbao, Spain;
- **3** ex-Strategic Marine, Perth, Australia;
- **6** ex-ASL, Singapore;
- **2** currently undisclosed.

CASUALTY REPORTING



The **CAMILLA** in a not so suitable situation at 23-01-2003 after encountering engine problems whilst enroute to Newfoundland, the vessel arrived finally safely in St John's 02-02-2003

photo : via Rob de Visser

SHIPYARD NEWS

AUSTAL ADDS AUSTRALIAN VEHICLE-PASSENGER FERRY TO ORDER BOOK

Austal Ships has added a third vehicle-passenger ferry to its order book, signing a contract for a 49.9 metre catamaran with established operator Kangaroo Island SeaLink. Signifying Austal's first sale of a vehicle-passenger ferry to its local market, the new contract increases the group's order book to 19 vessels. operating up to 10 trips per day, SeaLink provides the primary sea transportation ferry service between the mainland and Kangaroo Island, which is situated about nine nautical miles offshore from Cape Jervis, on the tip of the Fleurieu Peninsula in the state of South Australia.

With the capacity for 250 passengers and 55 cars or 16 cars and eight trucks and featuring an economical and practical interior fitout, the new aluminium catamaran will join SeaLink's two existing vessels to meet an increase in demand in passenger traffic and improve ferry services to Australia's third largest island. With an operating speed of 15 knots, the catamaran will be the first medium-speed vehicle-passenger ferry built by Austal and will cross the challenging waters of the Backstairs Passage between Cape Jervis and Penneshaw in approximately a 45 minutes.

PRINCIPAL PARTICULARS

Length: 49.9 metres

Waterline length (approx): 49.5 metres

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029

Moulded beam: 17.8 metres
Loaded draft: 2.5 metres
Passengers: 250
Vehicles: 55 cars or 16 cars and 8 trucks
Deadweight (max): 350 tonnes
Main engines: 2 x Caterpillar 3512B; 1118kW each
Gearboxes: 2 x Reintjes WAF 643
Propellers: 2 x fixed pitch
Speed: 15 knots
Classification: Det Norske Veritas

Chantiers hears fat lady singing



FRENCH shipbuilder Chantiers de l'Atlantique commenced construction of **MSC Opera**, the last cruise vessel on its orderbook. The 58,600-GT 2,200-passenger capacity vessel is the second in a series of two ships ordered by Mediterranean Shipping Cruises from the St Nazaire builder in 2000 and 2001. **MSC Opera**, which is scheduled for delivery in spring 2004, will be slightly different from its earlier sister, **MSC Lirica**, as it will feature more cabins and with all outdoor cabins on decks 9 and 10 having private balconies. Chantiers de l'Atlantique has no other cruise ships on its orderbook. **MSC Lirica** is now

almost finished and will be delivered to its owner on March 20. It will leave St Nazaire on April 2 bound for Marseilles and Naples, where it will be christened by actress Sophia Loren before starting its official cruises for MSC. Cruise ship executives told the Seatrade conference in Miami this week that they are unlikely to need new vessels in 2005 or 2006, as lines are having difficulties filling their existing ships.

Farstad chooses Ulstein P series PSV

Ulstein Verft has conformed that it has received an order from Farstad in Norway for a **P106PSV**. The yard said the order is worth approximately NOK 150 million, and includes an option to build a similar vessel. Including this order, Ulstein Verft has delivered 17 vessels to Farstad between 1975 and 2003.

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



Staking Antwerpse havenarbeiders

Enkele duizenden havenwerkers uit Antwerpen, Gent en andere Belgische zeehavens zijn vrijdag in staking gegaan uit protest tegen een Europese wet die bepaald havenwerk openstelt voor buitenstaanders. De stakers demonstreren in Brussel. Maandag debatteert het Europees Parlement in Straatsburg over de wet en ook dan zijn havenwerkers van de partij.

De politie heeft het waterkanon ingezet en traangas gebruikt tegen stakers die van de route wilden afwijken. De EU-regel maakt het mogelijk om het verplichte gebruik van de (dure) havenarbeiders te omzeilen voor zover het gaat om het laden en lossen vanaf het schip zelf. Laagbetaalde zeelieden, vaak afkomstig uit Azië, kunnen dus taken overnemen zoals het sjoeren van containers, het bedienen van kranen op het schip en het aan- en afrijden van vrachtwagens. De bediening van de havenkranen valt buiten het wetsvoorstel.

De Belgische havenwerkers zijn bang dat de Europese wet banen kost in de havens. Ze wijzen erop dat de goedkope arbeidskrachten minder veilig werken.

Voorzitter Theo Bouwman (Groen Links) van de commissie Sociale Zaken van het Europees Parlement ziet de wet eigenlijk liever helemaal verdwijnen, maar dat is moeilijk omdat het voorstel al in een vergevorderd stadium is. Hij wil in elk geval de passage aanscherpen over het laden en lossen vanaf het schip, zodat de reder niet mannen kan optrommelen in een havencafé om als `zeelieden` tegen laag loon de scheepskranen te bedienen.

RECORD OF PASSENGERS



Top : The latest addition **FINNMARKEN** during a visit to Amsterdam – **photo : Ton Grootenboer ©**

A record 547,000 passengers travelled with the Norwegian Coast Express between Bergen and Kirkenes last year, an increase of 23 per cent compared to 2001. The main reason for increased passenger number is the introduction of two more, new coastal express vessels "**Trollfjord**" and "**Finnmarken**". The third quarter was the best period, but, increasingly, passengers use the coastal express during the winter months. Bergen is the most important port for the service and 83,400 passengers boarded there. Another 69,000 passengers travelled to Bergen. Kirkenes, which is the end

of the line in the north, had 70,000 passengers in and around 55,500 out. Ports like Trondheim, Bodø, Svolvær and Tromsø all had more than 40,000 passengers.

ASIAN HERCULES II



The **Asian Hercules II** resumed March 7th again with lifting parts at the Bonga

Photo : Kevin Blair ©

Tirrenia orders two more vessels of Bithia class from Fincantieri



Top : The **BITHIA** moored in Genoa (October 2002)—**photo : Piet Sinke ©**

Tirrenia, the Italian State owned ferry operator has ordered two more vessels of the Bithia class from Fincantieri to be commissioned in 2004. There is a thought that the two vessels could be utilised on the Cagliari-Civitavecchia route

Toisa Independent due to be delivered

Seabrokers reports in the latest issue of its monthly newsletter Seabreeze that Toisa Ltd's newbuild PSV Global 1000 type **Toisa Independent** was due to be delivered from Appledore's UK shipyard in mid-February.

Currently the vessel is uncommitted. Toisa have also another five PSV vessels on order worldwide, all for delivery in 2004.

First UT722LX enters service

Havila Borgstein, the first UT722LX design from Rolls-Royce Marine, has entered service.



This 'super-long' version of the UT722 anchor handler has extra space for very large capacity winch for synthetic fibre rope, as well as wire rope and chain, without compromising cargo deck capacity or area. Compared with a standard UT722, **Havila Borgstein** also has significantly more underdeck supply storage space.

Havila Borgstein was built by Langsten AS, part of the Aker Yards group, and is owned by Island Offshore II. On delivery from the shipyard in west Norway in January 2003, the vessel went straight out to West African waters where its first task is a platform move in 1,600m of water off Angola.

The UT722LX is a deep water anchor handling tug supply and service vessel with FiFi I, Oil Rec, Ice C, DYNPOS AUTR and Clean Comf C(3) V(3) class notation.

With a length overall of 87.7m, the ship's deadweight is about 3,170 tonnes on a maximum draft of 6.6m. The cargo deck measures 36.5m by 15.3m and approximately 1,100 tonnes of deck cargo can be carried. The heart of the vessel is the Rauma Brattvaag hydraulic winch outfit.

Rolls-Royce says the generic UT722LX has a nominal bollard pull of **220 tonnes**, although on sea trials Havila Borgstein achieved a bollard pull of **237 tonnes**.

The ship's owners also specified a very large chain stowage - 851m³ distributed among six chain lockers.

Normand Flipper starts work in North Sea

Solstad has provided more details of the **Normand Flipper**, the modified UT745E PSV that it took delivery of recently from Kleven Maritime.

Solstad said the ship's first assignment has seen her enter the BP Conoco Phillips Marine Pool, but in the longer term Normand Flipper is due to start work under a charter Saipem, working mainly as a pipe carrier from early April onwards.

Built by Kleven Verft in Ulsteinvik, Norway, Normand Flipper is a diesel electric ship with azimuthing thrusters and has been fully winterised to enable her to work in icy conditions. She therefore has deck and rail heating, and careful attention has been paid to spray protection of exposed equipment.

Normand Flipper is 88.6m overall, a moulded breadth of 18.8m, and a deadweight of approximately 3,500 tonnes on a draft of about 5.6m. The cargo deck has an area of 990m² and up to 2,800 tonnes of cargo can be carried on deck. The ship has tankage for all normal supplies including 400m³ of dry bulk and 160m³ of methanol.

NAVY NEWS

US Navy pursues aggressive schedule for Littoral Combat Ship

The US Navy (USN) is pressing ahead with plans to develop a Littoral Combat Ship (LCS), despite reservations in Congress and elsewhere about the absence of an operational requirements document or mission need statement to underpin the effort. Senior USN leaders dismiss such objections, pointing out that earlier 'transformational' programs - such as the introduction of the aircraft carrier USS Langley in the 1920s - likewise proceeded without comparable documentation.



Landing Craft Air Cushion (LCAC) craft on approach to the amphibious assault ship **USS Kearsarge (LHD 3)** to transfer needed supplies and personnel. LCACs travel up to 40 knots and are the work horse for heavy equipment movement and U.S. Marine amphibious operations. Kearsarge is on deployment operating in support of Operation Enduring Freedom

From top, Columbian submarine

ARC Tayrona (SS 29), the U.S. Military Sealift Command special mission surveillance ship **USNS Able (T-AGOS 20)**, the U.S fast attack submarine **USS Springfield (SSN 761)**, and the U.S. Coast Guard famous class cutter **USCGC Spencer (WMEC-905)** line up in formation during the multi-national exercise **UNITAS 44-03**. UNITAS is the premier naval exercise conducted in the Americas designed to build lasting friendships while increasing the capability of U.S. naval forces to operate as a multinational coalition.



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 freighter **Roseanne** arrived back in Ostend Saturday. So that means she is off charter. The **Roseanne** was a part of a fleet that took military stuff from Vlissingen (Flushing) to Turkey.

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Algeria suffers its worst air disaster



In the country's worst air disaster, an Air Algerie Boeing 737 has crashed in southern Algeria, killing all but one of the 103 people on board. The flight, which crashed just minutes after take-off from Tamanrasset at about 1545 local time (1445 GMT), was bound for the capital, Algiers, around 1,300km (800 miles) to the north.

There was no immediate indication of what caused the crash, although a spokesman for the airline reportedly told AP that there was a mechanical problem on take-off.

Despite Algeria's bloody ongoing insurgency, in which around 100,000 people are believed to have been killed since 1992, there is no evidence yet to suggest that the Air Algerie flight was targeted by rebels, although it should be noted that on 8

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029

December 1990 a DC-7 was shot down by a surface-to-air missile in neighbouring Morocco, killing five people. A veteran Air Algerie pilot told Reuters: "This was the worst crash in Algeria or involving an Algerian plane since our independence [in 1962]." The worst previous such crash was on 11 April 1967, when an Air Algerie Douglas DC-4 crashed into a mountainside near Tamanrasset, killing 35 of the 39 on board.

Air Algerie, which is the national carrier and 100 per cent government owned, does not have a bad



safety record. Its only fatal air crash of the last decade occurred on 21 December 1994 when a combination of bad weather and pilot error led one of its Boeing 737s to crash on approach to Coventry Airport in the UK, killing all five on board.

The only other two major incidents of the last decade occurred on 2 August 1996, when a Boeing 737 overran the runway at Tiemcen, Algeria, following a take-off abort, and on 31 January 1999, when a Boeing 727 ran off the runway at Constantine, Algeria, and struck a mound of snow, collapsing the nosegear.

Recent Jane's data shows that Air Algerie has been operating a fleet of 44 aircraft, of which 24 (including the aircraft that crashed today) are Boeing 737s.



An **MV-22 Osprey** tiltrotor aircraft, front, is shown at the Marine Corps New River Air Station, near Jacksonville, N.C., in this, Oct. 22, 2001, file photo. Ten months after resuming critical flight tests, the Navy has grounded its fleet of **V-22 Ospreys** because of problems with the aircraft's hydraulic lines, The News & Observer of Raleigh reported Friday, March 7, 2003. Officials said Thursday that the newest problem comes from a bad batch of titanium tubing from a supplier that will be cut from the Osprey program

A **Hooters Air 737** takes off on its inaugural flight from Hartsfield Airport in Atlanta to Myrtle Beach, South Carolina, March 6, 2003. Hooters Air, whose owner Robert Brooks also is chairman of the Hooters of America restaurant chain famous for its spicy chicken wings and scantily clad waitresses, believes that droves of mostly male golfers and sportsmen will pay good money to rub shoulders with its beauties at 30,000 feet





N109UA UA 863 stuck on taxiway ECHO after skidding off the taxiway at Melbourne March 7th, 2003.

Photo : Jason Milligan ©

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van zondag t/m woensdag:

Zacht voorjaarsweer!

Af en toe zon en soms wat lichte regen. Het blijft voorlopig stevig waaien en het is zacht voor de tijd van het jaar.

© Ed Aldus 2003	ZO-09	MA-10	DI-11	WO-12
Maximumtemperatuur:	13	13	12	10
Minimumtemperatuur:	8	8	7	6
Zonnekans in %:	40	30	30	30
Neerslagkans in %:	10	20	30	20
Windrichting kracht:	ZW-4-6	ZW-4-6	WZW-4-6	WNW-3-5

.... SHIP OF THE DAY

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029



The brandnew Iskes tug **THETIS** at the IHC shipyard ready to be lifted into her element.
Photo's: Ton Grootenboer ©



100 jaar Zeevaartschool

In 2003 bestaat het Maritiem Instituut 'De Ruyter' ('de Zeevaartschool') in Vlissingen 100 jaar. Om dit te vieren worden in dit jubileumjaar tal van evenementen georganiseerd.

<http://www.zeevaartschoolvlissingen.nl/zeevaart/index.html>



'Geschiedenis van de school'

Zo rond de laatste eeuwwisseling verlangden vele jongens ernaar om als stuurman of kapitein te dienen op de schepen, die zo dicht langs hun strand voeren. En inderdaad tal van Vlissingse jongens gingen het zeegat uit.



Er zat voor hen vaak niets anders op om als gewone matroos, bootsman of hoogstens als timmerman Vlissingen te verlaten. De hogere rangen waren voor hen vrijwel onbereikbaar, want Vlissingen, toen 19000 inwoners had vreemd genoeg geen zeevaartschool.

Vlissingen, waar ook de wieg van Michiel de Ruyter stond is het gemis van een dergelijke opleiding wel bewust. In 1903 is de "Vereniging Zeevaartschool" opgericht.

Het doel der vereniging is al volgt omschreven: "het stichten en besturen eener school waar onderwijs gegeven wordt in de zeevaartkunde". De school was gevestigd in de Frans Naereboutstraat en beschikte hier over twee leslokalen. Hiernaast is een afbeelding te zien van het oude gebouw. Op de eerste lesdag waren er 12 leerlingen aanwezig.

Door ruimtegebrek moest al snel gedacht worden aan een nieuw gebouw.

In 1907 werd door Z.K.H. Prins Hendrik de eerste steen gelegd voor de nieuwe school. Twee jaar later de school feestelijk geopend door de Prins. Naast de school werd de mast van de **Hr. Ms "Aruba"** geplaatst.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029

De gevel werd verder verlevendigd door een groot balkon en een traptorentje met een windwijzer in de vorm van het oude admiraalschip **"De Zeven Provinciën"**.

Naast de zes leslokalen, een natuurkundezaal, twee tekenzalen, een modellenkamer en een zaal voor het plaatsen en behandelen van nautische instrumenten kreeg de school de beschikking over een zeilend schoolschip.

In het eerste jaar aan de boulevard volgden in totaal 104 stuurlieden en 48 machinisten de cursussen.

Door eisen van de minister bood de school niet genoeg ruimte meer en er moest dus naar uitbreiding worden uitgezien.

De school werd verhoogd met een verdieping wat zes nieuwe lokalen opleverde. We praten intussen over 1917. Toekomstige machinisten volgden hun praktische opleiding aan de ambachtsschool te Middelburg.



Dit bracht veel bezwaren met zich mee en er werd besloten om de praktische opleiding naar Vlissingen over te brengen. Hiervoor werd een eigen werkplaats voor smeden, draaien en bankwerken gebouwd naast het terrein van de Zeevaartschool.

In 1923 werd deze aanbouw geopend door de beschermheer Z.K.H. Prins Hendrik.

Veel ouders, wier jongens een zeevaartschool wensten te bezoeken gaven de voorkeur aan een school waaraan tevens een internaat is verbonden.

In 1934 ging men er toe over een internaat aan de school te verbinden om alsnog enige leerlingen naar de Ruyterschool te trekken.

Dit internaat werd gevestigd in het pand Julianalaan 9 en in het eerste jaar maakten hiervan 6 leerlingen gebruik.



Gedurende de gevechten in november 1944 op Walcheren is het schoolgebouw vrijwel geheel verwoest alsmede het grootste deel van de inventaris. Men was genoodzaakt om naar andere lokaliteiten te verhuizen. Met medewerking van het gemeentebestuur van Vlissingen, de regenten van het voormalig Burger Weeshuis en de directeur van de R.H.B.S. verkreeg men behalve in een paar opgelapte lokalen van het oude schoolgebouw, onderdak in de hiervoor genoemde gebouwen.



De moeilijkheden die de oorlog achter liet werden overwonnen doordat het personeel bijzondere moed, opoffering en toewijding toonde. In 1946 vonden in het bestuur vele mutaties plaats.

Door het nieuwe bestuur werden de herbouwplannen van de "de Ruyterschool" krachtig ter hand genomen. Nog datzelfde jaar werd door de Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen goed gevonden, dat met het herbouwplan van de school werd belast de heer ir. A. Rothuizen te Middelburg, die tegen het einde van het jaar met het "definitieve" voorlopige plan gereed kwam.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 029



1947 was het eerste volle kalenderjaar dat de school weer in haar eigen stad kon werken, zij het dan ook nog steeds in de tijdelijke huisvesting van het "Burger Weeshuis" en in het restant van de verwoeste school, terwijl behalve van het scheikunde- en natuurkundelokaal, van nog enkele lokalen van de R.H.B.S. een dankbaar gebruik werd gemaakt.

De nieuwbouwplannen van het schoolgebouw verliepen niet zo voorspoedig als men had gehoopt. De plannen waren een discussiepunt tussen de architect en de Rijksgebouwendienst.

Hieruit kwam naar voren dat het oorspronkelijke plan op financiële basis weinig kans van slagen had. Ook het grote gebrek aan materialen zorgde voor een wijziging in het ontwerp.

In 1949 werd het plan goedgekeurd door het Ministerie van OC&W.

Begin 1950 vond de aanbesteding plaats en tegen het eind van dat jaar waren de werkzaamheden in een ver gevorderd stadium.

Na een zwerversbestaan van dertien moeilijke jaren werd de eigen "de Ruyterschool" op 1 mei 1953 weer in gebruik genomen.



Het fraaie nieuwe schoolgebouw aan de boulevard kon alle afdelingen eindelijk huisvesten. Door de stijging van het leerlingenaantal van de afdelingen stuurlieden en scheepswerktuigkundigen, alsmede van de MTS bleek het nieuwe gebouw na twee jaar alweer te klein.

Daarom besloot het bestuur de MTS in een afzonderlijk gebouw onder te brengen.



De "de Ruyterschool" heeft haar plaats waardig veroverd in zeevarend Nederland en is een begrip geworden, voor velen die onze koopvaardijvloot gediend hebben en nog dienen.

Dat zij die plaats moge behouden als waardig eerbetoon aan onze grote admiraal, Michiel Adriaenszoon de Ruyter en in het belang van alle Nederlandse jongeren die een traditie van een zeevarend volk durven handhaven.