

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057



Number 057***DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Monday 02-06-2003



THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :

VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

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

Binnenbaan 36 3161VB RHOON The Netherlands

Telephone: (+31)105018000

(+31) 105015440 (a.o.h.)

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



VLIERODAM, STRONG QUALITY IN LIFTING AND HOISTING EQUIPMENT.

Look for the latest information about the purchase of the s.s. Rotterdam at :

<http://www.rotterdamsdagblad.nl/extra/ssrotterdam>



Top : The SWISS army vessel **SIRIUS** temporarily equipped with **POLICE** on her site was mobilized together with her sisters **CASTOR** and **ORION** to Lausanne in view of the G8 Summit

Photo : Piet Sinke ©

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Ferry tragedy: more bodies found

THE death toll from the vessel collision off Corregidor Island in the Philippines on May 25 has risen to 31 with the recovery of the bodies of two women. The body of another person has been identified, but the name was not among those listed in the passenger manifest of San Nicolas, which sank after the collision with the Superferry 12. The Philippine Coast Guard and the Navy retrieved three bodies on May 28. The PCG said some of the victims might not have been listed. The number of passengers on the San Nicolas was 195 as per the official list, but it now transpires that there were more

Filipinos assure on safety

THE president of the Philippines' domestic operators' association has stressed that the organisation is fully committed to greater safety in fleet operations. The assurance, by Doris Magsaysay Ho of the Philippine Inter-island Shipping Association, follows yet another tragedy in the country's ferry sector. "Our members totally embrace international safety regulations such as the ISM Code and [its local counterpart] the National Safety Management Code as well [STCW]." Member companies have invested in life-saving equipment, such as inflatable lift-rafts used in rescue operations following Sunday's ferry collision, Ho said. "All our members, especially those in the liner sector, strictly adhere to these safety standards," adding that the problem lies in raising the standards for the majority of vessels in the national merchant fleet that are still wooden-hulled

Master blamed for Monarch grounding

A JOINT US Coast Guard and Norwegian maritime investigation into the 1998 grounding of Royal Caribbean passenger vessel **Monarch of the Seas** has concluded that the master and officer of the watch violated numerous safety management systems because of the **master's disregard for bureaucracy and micromanagement**. The ship was intentionally grounded on a sand bank off St Maarten in the Caribbean on December 15, soon after it hit Proselyte Reef and began to take on water. All 2,557 passengers were safely evacuated. The 62-page report into the circumstances of the grounding said the Norwegian master, Tore Myhra, was overconfident and ultimately inattentive and took short cuts supervising the team at the navigational watch, which was also described as ineffective. The ship had been diverted while en route to Martinique to disembark a critically ill passenger. **The revised voyage had not been plotted on navigational charts and only verbally agreed by the master, who had left the bridge because he was ill two minutes before the ship grounded on the reef.** The report praised the crew's response to the emergency and the master's decision to intentionally ground the ship on the sandbar after the casualty. Royal Caribbean had to cancel ten sailings while repairs were made.

Spido in de winter terug op oude plek

Rondvaartbedrijf Spido verhuist komende winter van het Leuvehoofd terug naar het Willemsplein. De verhuizing zal tussen 1 november en het nieuwe jaar plaatsvinden. Het laatste obstakel - de bouw van een nieuw kantoor - is inmiddels genomen, maar het bedrijf ziet niets in een verhuisoperatie tijdens het toeristenseizoen. Dat loopt van 1 april tot 1 november. Liever wacht Spido op iets minder drukke tijden.



Boven : De **MARCO POLO** van de SPIDO in de Schiehaven in Rotterdam – foto : Piet Sinke ©

Volgens algemeen directeur A. Gruisene is het logistiek ondoenlijk halverwege het seizoen te verkassen. „Wij varen op dit moment elke dag met drie schepen. Dan kun je niet zo maar even tussendoor verhuizen. Zelfs als we het zouden willen kan het niet, want het ponton moet nog worden aangepast. Wij zijn er altijd van uitgegaan dat we vóór of ná het seizoen zouden verhuizen.”

De Spido had eigenlijk al veel eerder teruggewild naar de oude plek, maar de verhuizing werd keer op keer uitgesteld. In 2000 kon het plan niet worden uitgevoerd vanwege de herinrichting van het Willemsplein, die nog niet was afgerond. Het vinden van een exploitant voor een nieuwe horecagelegenheid onder de Erasmusbrug, waar de Spidoklanten een drankje en een hapje kunnen nuttigen, en het faillissement van een leverancier zorgden eveneens voor vertraging.

Europese nominatie voor waterbus



De Drechtsteden zijn met de Waterbus genomineerd voor de Europese openbaar vervoersprijs.

De waterbus is volgens de jury één van de elf meest vernieuwende vormen van openbaar vervoer. Sinds november 1999 verbindt de waterbus Dordrecht, Zwijndrecht, Papendrecht en Sliedrecht met elkaar.

Donderdag 5 juni vindt de prijsuitreiking plaats in Brussel. De Drechtsteden zijn de enige Nederlandse nominatie.

2000 Schiffe bei der Kieler Woche Ex-Bundestrainer Gäbler feiert vor Schilksee sein Comeback im Tornado

von Andreas Kerstan

Mit 2000 Schiffen, darunter rund 200 seegehende Yachten, wird während der Kieler Woche vor Schilksee vom 21. bis 29. Juni gesegelt. Mittendrin im vorolympischen Wettkampf in der Tornadoklasse befindet sich dann Roland Gäbler, im dänischen Tinglev lebender Bronzemedailengewinner von Sydney

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057

und Ex-Weltmeister in der Katamaranfraktion. Nach anderthalb Jahren als Bundestrainer zog es den gebürtigen Bremer wieder ins Boot - zusammen mit Vorschoter Andreas John (Hamburg).

Er beschreibt die gemeinsame Arbeit auf dem mit Doppeltrapez und Gennaker aufgepeppten Tornado als "Rodeo auf einem Stier". Schneller und noch spektakulärer sei der Tornado geworden, sagt Gäbler und hat offenkundig Freude am alten und neuen Sportgerät. Nicht ganz so freudig fällt die Reaktion seiner einstigen Schützlinge aus. "Im Moment überwiegt vielleicht noch die Enttäuschung über den Rückzug, weil alle viel von dem Training erwartet hatten," so der Kieler Tornadosegler Johannes Polgar, "aber wir sehen der Konkurrenz entspannt entgegen. Alle haben gemerkt, wie sehr es Roland gejackt hat, wieder zu segeln."

Ohne Trainer, aber mit einem Etat für einen Betreuer gehen die deutschen Teams im Tornado in die Saison. "Auf die Schnelle" sei kein gleichwertiger Ersatz für Gäbler zu beschaffen gewesen, so Polgar. Soll heißen, dass die deutschen Top-Teams sich die Unterstützung von Betreuern zum Beispiel aus dem Ausland sichern können.

Für die Kieler Woche im vorolympischen Jahr kündigt sich einen Monat vor den ersten Wettfahrten erneut eine Riesenbeteiligung mit Seglern aus rund 50 Nationen an, darunter etliche Medaillengewinner der vergangenen Olympischen Spiele. Dem großen Ansturm zollen die Kieler Tribut. Organisationschef Dieter Rummeli: "Es wird für die Teilnehmer aus den olympischen Klassen die Möglichkeit geben, Freiflächen zu nutzen, natürlich ohne den Betrieb auf den Bahnen im internationalen Teil zu stören." Ganz abgesehen von den damit geschaffenen Trainingsmöglichkeiten für die Olympiaklassen dürfte damit eine Entzerrung für die Segler eintreten, denn wenn die internationalen Klassen ihr Wettfahrtprogramm beendet haben und die Olympiaklassen in Kiel-Schilksee anrollen, herrscht ein kunterbuntes Durcheinander, das sich dank der Erfahrung der Organisatoren und der Hafenmeister wundersame Weise immer irgendwie auflöst.

Zusätzlichen Reiz verspricht bei der 121. Auflage die Internationale Deutsche Meisterschaft im Seesegeln. Rund 60 Yachten werden zu der zum vierten Mal vor Kiel ausgetragenen IDM-Auflage erwartet.



Foto : De **FORTE** afgemeerd in de Merwehaven na de brand – foto : Piet Sinke ©

Een brand in de machinekamer van het roro-schip **Forte** heeft in de nacht van 5 op 6 mei voor groot alarm gezorgd. De uit Rotterdam afkomstige Forte voer negen mijl benoorden Juist. De reddingboot **Alfried Krupp** en de **Bernhard Gruben** van de DGzRS rukten uit, evenals twee schepen van de Duitse kustwacht. Een uur na het eerste alarm liet de kapitein weten het vuur zelf onder controle te

hebben gekregen. Van de achtkoppige bemanning raakte niemand gewond. De negentig meter lange **Forte**, die op weg was naar Finland, werd 6 mei door de sleepboot **Watergeus** van Wagenborg naar de Eemshaven gebracht.

CASUALTY REPORTING

Chinese cargo ship sinks near Danish island

A Chinese cargo ship sank off the Danish coast on Saturday after colliding with a Polish vessel, but its 27-member crew were rescued, the Danish news agency Ritzau reported.

The freighter collided with the Cyprus-flagged ship on Saturday noon in the waters near Bornholm Island in the east of Denmark. Its bow began sinking after the accident while the Polish ship suffered little damage.

The Danish and Swedish coastguards immediately sent helicopters and salvage ships for rescue. The 27 crew members left in lifeboats. But the efforts made by the Danish side to tow the vessel away failed. The ship sank to about 68 meters under the water in the early evening.

Before the sinking, two explosions were heard which might be caused by chemical reaction between the 66,000 tons of fertilizer aboard and sea water. In addition, the cargo ship also carried 1,680 tons of heavy oil, 110 tons of diesel and 35 tons of lubricant.

The cause of the accident remains unclear, as it took place in a mild weather with good visibility.

SHIPYARD NEWS

Korean yards race ahead of Japan

SOUTH Korean shipbuilders have moved far ahead of rival Japan in the orders received so far this year. Figures from the Shipbuilders' Association of Japan reveal that Japanese yards had won orders aggregating 2.3M CGT by April 30. Korea Shipbuilders' Association has yet to reveal new order volume for end-April, but official figures show Korean yards had secured orders exceeding 4M CGT by end-March. A Korean shipbuilding source told Fairplay that Korean shipbuilders have surpassed 5M CGT in terms of newbuilding orders so far in 2003.

German supplier goes under

LACK of orders at German shipyards appears to have claimed another victim among the supply fraternity: dredging equipment and crane builder Lübecker Maschinenbau Gesellschaft. Hans-Helmut Naumann was appointed liquidator of the company on Wednesday and will take over the business with a view to evaluating its prospects. According to a spokesman for LMG, a subsidiary of Hamburg-based holding entity NordGB, the company fell because of the country's weak economic position, and particularly the loss of orders for wind turbines. He did not comment on how the liquidation would affect LMG's dredging equipment and crane divisions. The company was set up in 1846 to build engines, and constructed its first dredger in 1875. This led to its becoming a successful shipbuilder. The merger with Orenstein & Koppel took place in 1950 and the first ship cranes were built in 1965.

Noodklok luidt haast permanent in scheepsbouw

Door : Bouke Nielsen

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057

Scheepsbouw aan het Winschoterdiep. Een beeld dat langzaam maar zeker verdwijnt, Dit is een zich repeterend verhaal, waarin alleen de cijfers van jaar tot jaar verschillen. Het gaat over de teloorgang van de scheepsbouw in Noord-Nederland. De werkgelegenheid in die sector holt al jaren achteruit, de winstgevendheid doet geen enkele investeerder watertanden; wie er in zit blijft erin - waar moet-ie ook heen? - en hoopt de voeten droog te houden. Bij Volharding in Foxhol verdwijnen twintig banen. Bijlsma in Wartena is failliet. Ook daar geen staalbouw meer en zeventig banen weg. En al dat staal wordt grotendeels geleverd door Centraalstaal in Groningen waar vorig jaar al veertig mensen werden ontslagen. Bij Centraalstaal kunnen ze daarom de borst nat maken.

De saneringen in de noordelijke scheepsbouw zijn nog lang niet ten einde. Een paar jaar geleden was er in de noordelijke scheepsbouw nog werk voor 7000 mensen. Dat zou op dit moment al wel eens naar 4000 en misschien nog wel minder gedaald kunnen zijn. Er zijn geen exacte cijfers voorhanden, maar de alarmklok blijft maar luiden.

Geert-Jan Bodewes van Volharding: "Het zijn misschien wel saneringen die erbij horen. Laten we wel zijn: Het is geen sector van liefdewerk oud-papier, het is een verdringingsmarkt." Met andere woorden: hoe ellendig ook voor direct betrokkenen, maar de saneringen betekenen wel dat ander werven met minder concurrentie wellicht beter uit de voeten kunnen. Nu zijn er niet veel noordelijke werven die permanent in elkanders vaarwater zitten, maar allemaal denken ze na over afbouw van elders gebouwde scheepscasco's en in die tak zijn Volharding en Damen de afgelopen jaren succesvol gebleken.

Uitholling

Maar de saneringen leiden ook tot uitholling van de infrastructuur. Er worden misschien nog wel net zo veel schepen afgeleverd als tien jaar geleden en dus is er nog steeds veel te doen voor de toeleveranciers. Maar ook zij lijden onder de saneringen. Steeds vaker krijgen ze hun geld niet en steeds vaker wordt het eigen vermogen uitgehold.

De productiestructuur in de scheepsbouw is op de helling. Elke werf bekijkt de mogelijkheid om scheepsrampen uit lagelonenlanden te halen. Want er is tegenwoordig ook concurrentiedruk vanuit China, dat zijn valuta aan de dalende dollar heeft gekoppeld en daardoor de toch al lage prijzen nog eens met bijna dertig procent heeft zien afnemen. Dat laat geen scheepseigenaar onberoerd, want de zes procent steun in Nederland valt daarbij volledig in het niet. Wagenborg uit Delfzijl, altijd goed voor een fors orderpakket bij de noordelijke werven, haalt nu ook zijn eerste schepen uit China. Bedrijven in de scheepsbouw worden op dit moment kei- en keihard afgerekend op beslissingen uit de laatste jaren die nu verkeerd uitpakken. Bijlsma koos voor een nieuwe werf in Lemmer. Achteraf fataal, want daar heeft men een breedtebeperking van 18 meter. Centraalstaal breidde uit met Ostseestaal in het Oost-Duitse Stralsund op een moment dat de werven hun staalbouw juist uitbesteedden aan lagelonenlanden. Er was dus zeker geen groei. Er zijn natuurlijk ook bedrijven die momenteel redelijk draaien. Maar een feit is dat de noordelijke scheepsbouwsector krimpende is. Een aantal werven tracht nieuwe richtingen in te slaan, maar zijn ze op tijd? En pakken al die nieuwe strategieën goed uit? Er zullen nog nieuwe slachtoffers vallen, want dit is een repeterend verhaal waarin alleen de cijfers over de banen afnemen.

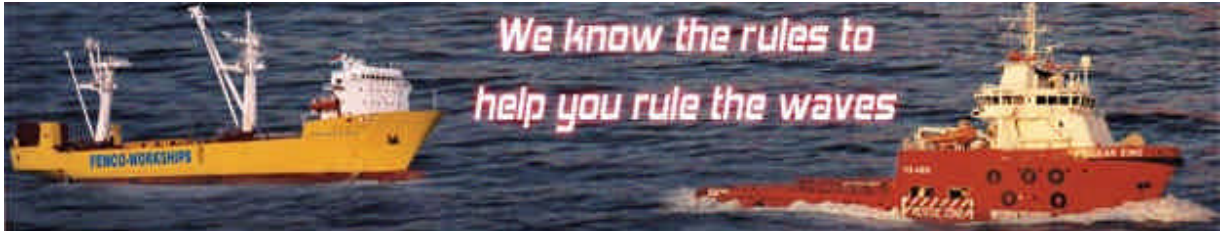
Twintig banen weg in Foxhol

Bij Volharding Shipyards in Foxhol worden twintig banen geschrapt. Er werden op die locatie, oorspronkelijk de hoofdbasis van Volharding, nog kleinere speciaal schepen compleet gebouwd maar de orderstroom is opgedroogd. Men legt zich steeds meer toe op dekhuisen. Er blijven straks ongeveer 45 man over, terwijl er twee jaar geleden nog dik honderd mensen werkten. De ontwikkeling in de scheepsbouw is goed te herkennen aan de Scheepswervenweg in Foxhol, waar Damen ook al geen schepen meer bouwt en Ferus Smit een deel van de productie al heeft overgeheveld naar Leer.

ROUTE, PORTS & SERVICES

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

Evergreen dispute may cross border

AN attempt by Evergreen to use Canada to circumvent a costly US ban on its ships will probably be futile, according to the International Longshoremen's Association (ILA). Evergreen America Corporation (AEC) has diverted the Ever Decent and Ever Refine – two of ten vessels affected by pickets at unionised US ports – to Halifax. The pickets are in protest at what the ILA claims is Evergreen's attempt to stifle unionisation of some of its employees, a claim denied by AEC which has asked the statutory National Labour Relations Board (NLRB) to declare the bans illegal. ILA spokesman Jim McNamara told Fairplay his union covers Canada's East Coast and his US members at the centre of the dispute could erect pickets in Canadian ports if the Evergreen ships attempted to dock there. McNamara says Evergreen is showing "unbelievable reluctance to negotiate" despite an April 25 order by the NLRB to bargain with the union. An EAC representative says her company has provided "lots and lots of work for longshoremen" and it is regrettable that a few "disgruntled" members are damaging the company's business and Evergreen's clients who want their cargo. EAC has declared force majeure and has diverted the Caribbean Sea, Ever Royal and Hansa Africa to Colon in Panama.

Eurogate buys into Ust-Luga

EUROGATE, the German container terminal operator, is taking a significant stake in Russia's new Baltic Container Terminal at Ust-Luga on the Gulf of Finland. Agreement has been signed by Russian terminal operator National Container Co (NCC), Eurogate and the transport ministry in Moscow. The \$170M project will be the largest foreign investment in the Russian port sector to date. Private investors will contribute about \$110M, with state funds financing the remainder. Eurogate and NCC will each hold a 37 per cent stake in the venture, with federal- and regional government-owned port developer Ust-Luga Co holding 26 per cent. NCC spokesman Anna Vostrukhova told Fairplay the details of Eurogate's participation and investment "are being worked out". Investment in the terminal will be made in accordance with the shares the participants have in the project, she said, adding that Eurogate is not only interested in the Baltic terminal project but also in the St Petersburg-Middle East Gulf corridor.

North Atlantic rates hike

CONTAINER rates on the world's third-largest maritime trading route will rise by \$400 per TEU from October 1. The seven member lines of the Trans Atlantic Conference Agreement announced the hike, saying it was the second phase of a general rate increase programme necessary to maintain service quality and reliability. The scope of the increase could not be quantified because prices varied for commodities carried, said conference general manager David Jeffries. Rates also rose by \$400 per TEU and \$500 per FEU on April 1. The conference members represent just under half of the 2.6M TEU

annual container trade on the North Atlantic trade to the US east coast. They are Atlantic Container Line, Nippon Yusen Kaisha, Hapag Lloyd Container Line, Orient Overseas Container Line, Mediterranean Shipping Co, P&O Nedlloyd and Maersk Sealand.

Containers pile up as foreign feeder vessels stay away from port

Over 700 containers were piled up at the Chittagong Port, the first day of suspension of operation by major foreign feeder vessel operators.

The port came to a near standstill as the foreign feeder vessels carrying around 80 per cent of goods to and from Bangladesh stopped operation for an indefinite period protesting a new rule for getting waiver certificates before loading and unloading of goods. The shipping ministry informed the prime minister about the port situation, sources said. Shipping Minister Akbar Hossain blamed the local ship owners for 'misleading' the people by claiming to have full capacity of carrying all inward-and outward-bound goods.

He said the local liners can meet only 25 per cent of container handling. "If they have the full capacity, then they should immediately clear the piled-up containers," the minister said. President of the Bangladesh Ocean Going Ship Owners Association (BOGSOA) Sayeed Hossain Chowdhury however claimed that the situation would become normal within a few weeks. He said traders should not worry because a lot of other foreign operators and main line operators would come forward to carry goods from Bangladesh. The BOGSOA in a letter to Prime Minister Khaleda Zia yesterday said the local liners can meet the demand if they are given three facilities. These are reintroduction of preferential berthing facility to local liners at the ports, making the cut-off time for container handling open and formation of a committee to take emergency steps to solve any problem.

Garments exporters fear their business would suffer heavily unless the Bangladesh Flag Vessel (Protection) Ordinance, 1982 is repealed. The foreign feeder vessel operators under the umbrella of the Chittagong Feeder Trade Committee (CFTC) suspended operation following the government's decision to enforce the ordinance. The ordinance stipulates all foreign vessel operators to get waiver certificates from the Principal Office of Mercantile Marine Department every time they go for loading or unloading goods. "This ordinance should be cancelled or withdrawn immediately," said Quazi Moniruzzaman, president of the Bangladesh Garments Manufacturers and Exporters Association (BGMEA). "It would not only jeopardise the garments sector but other industries as well." "If this situation continues, no buyer would come to Bangladesh," said Zinnat Ali Mian, second vice-president of the BGMEA. "If my consignment is not shipped today, I will have to bring it back from the port and send it by air at an extra cost of Tk 18 lakh," said Tipu Munshi, managing director of Sepal Garments. The BGMEA has called an emergency press conference today on the possible impact of the situation.

Norwegian Cruise Line names its two Project America ships.

Norwegian Cruise Line (NCL) announced the names for its first two Project America ships, which will begin sailing Hawaii inter-island cruising next year. Project America 1 will be named **"Pride of America"**, reflecting the "Best of America" theme on board. The line's second Project America ship, currently sailing as **Norwegian Sky**, will be reflagged into the U.S. registry, and will be renamed, **"Pride of Aloha"** reflecting the strong Hawaii theme to be incorporated during a complete refurbishment in September 2004. The ships will sail under the company's new U.S. Flag brand - NCL America sm- with 100 percent U.S. officers and crew. **Pride of America** will be the first new ocean-going passenger ship in nearly 50 years to sail under the American flag. She will begin service in Hawaii in July 2004, offering seven-night inter-island cruises round trip from Honolulu.

NAVY NEWS

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057



During Exercise ICEX 2003, the Seawolf-class attack submarine **USS Connecticut (SSN 22)** surfaced and broke through the ice. This polar bear, attracted by the hole which can be used to find food, was seen through the sub's periscope and these photos were captured as the image was projected on a flat-panel display. After



investigating the **Connecticut** for approximately 40 minutes, the bear left the area, with no damage to the sub or to the bear

USS **Theodore Roosevelt (CVN 71)** is assisted to the pier by tug boats at Naval Station Norfolk. The Roosevelt is returning from deployment in support of Operations Enduring and Iraqi Freedom.



USS **Kitty Hawk (CV 63)** is moved into dry dock at Fleet Activities Yokosuka for scheduled maintenance. The carrier recently returned from operations with coalition forces in support of Operation Iraqi Freedom, the Persian Gulf during Operation Iraqi Freedom.



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 **DIAGORAS** moored in the port of Piraeus – photo : **George Grekos** ©

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057



Top : the **OCEAN KING** of **WORKSHIPS** seen here operating off Korea serving the rig **DOO SUNG**, the **OCEAN KING** is at present enroute Vietnam for her next assignment.

Photo : Workships / Ad Tange



The North Korean major passenger-cargo ship the **Man Gyong Bong**, due in Japan on June 9

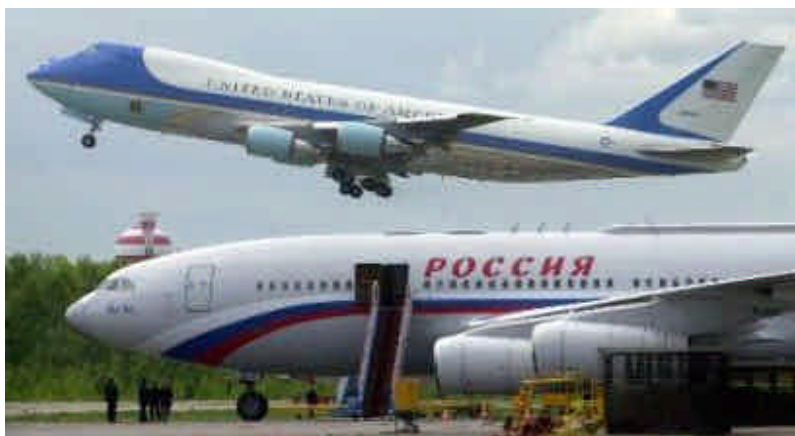
6/1/2003

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Vliegtuig EgyptAir maakt noodlanding na valse bommelding

Griekse bomexperts evacueerden zaterdagavond een passagiersvliegtuig van EgyptAir. Dat maakte na een bomalarm een noodlanding op de internationale luchthaven in Athene. Volgens Griekse functionarissen was de bommelding vals.

De Airbus 320 was met 85 passagiers en 9 bemanningsleden op weg van Madrid naar Cairo, toen de piloot toestemming vroeg voor een noodlanding uit vrees voor een bom. Volgens sommigen zou de bommelding via een briefje dat een stewardess op het toilet vond, gebeurd zijn. Volgens anderen werd de bommelding telefonisch gedaan bij de kantoren van Egyptian Airlines. De piloot kreeg de informatie toen het toestel zich in het Griekse luchtruim bevond.



The Air Force 1 plane, with U.S. President George W. Bush aboard, departs St. Petersburg Pulkovo airport, Sunday, June 1, 2003, while Russian President Vladimir Putin's plane waits at the runway after 300th anniversary celebrations. The leaders are departing Russia bound for the G8 summit in France.

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van maandag t/m donderdag:

WARM MAAR ONSTABIEL!

Af en toe zon en vooral de eerste dagen ook enkele regen of onweersbuien.
Middagtemperatuur tussen 20 en 25 graden.

© Ed Aldus 2003	MA-02	DI-03	WO-03	DO-04
Maximumtemperatuur:	23	24	23	22
Minimumtemperatuur:	17	14	15	14
Zonnekans in %:	40	30	30	40
Neerslagkans in %:	80	50	40	30
Windrichting kracht:	ZW-3-4	ZO-3-4	ZW-2-4	ZW-2-4

.... STORY OF THE DAY

Reddingswerk zit in je bloed

door Wouter Smilde

LAUWERSOOG - Begin 2003 trok de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij landelijke aandacht. Voor het reddingsstation op Lauwersoog kon geen nieuwe schipper worden gevonden. Een uitzonderlijke situatie voor de KNRM, want tot op de dag van vandaag blijft het veeleisende vrijwilligerswerk mensen trekken. Waarom geven de schippers van de reddingsmaatschappij zich met hart en ziel aan hun werk?

Vraag je Anno Baas of reddingsbootschippers een bijzonder slag mensen zijn, dan haalt hij zijn schouders op. „Wat is nou bijzonder”, zegt de vertrekkend schipper van Lauwersoog. KNRM-medewerkers praten niet veel over hun werk. Nog een moeilijke vraag: hoeveel tijd kost het werken voor de reddingsmaatschappij? „In uren?”, vraagt Rein Mulder reddingsbootschipper in Harlingen. „Eigenlijk heb je de boot altijd wel in je achterhoofd.”

Jos Lub, tweede schipper in Enkhuizen: „Voor ik naar mijn werk ga, fiets ik eerst langs de boot. Als er een plekje op zit, gooi ik er een paar putsen water over. Even schoonmaken. We hebben natuurlijk oefeningen en wekelijks onderhoud. Bovendien varen we per jaar varen zo'n zestig tot tachtig keer uit.”

Anno Baas, ook havenmeester: „Ik ben maar opgehouden met naar verjaardagen te gaan. Alleen die van mijn kleinkinderen bezoek ik nog.”

Anno Baas

In de visserijhaven van Lauwersoog ruikt het naar vis en waddenslik. Voor de kotters liggen stapels touw, oude pallets en opgestapelde visbakken. Op de kade zijn her en der netten uitgelegd. Aan het einde van de visafslag staat het kantoortje van de havendienst. Een klein bakstenen gebouwtje met blauwgeschilderde betimmering.

Anno Baas heeft vanuit het hokje een weids uitzicht op het wad. In de verte glinsteren drooggevalen slikvelden in het zonlicht. „Ik ben nu zestig”, zegt hij terwijl hij een shagje draait. „De officiële leeftijd waarop schippers van reddingboten stoppen is 55 jaar. We hebben het steeds een beetje opgeschoven. Nu ik een opvolger heb, wordt het tijd om te stoppen. Hoe erg ik het ook ga missen: het werd me te zwaar. Als je 's nachts je bed uit moet voor een redding, zit je bij terugkomst nog vol adrenaline. Van slapen komt dan niets meer. Maar de volgende dag moet ik wel gewoon om zeven uur op mijn werk zijn. Op mijn leeftijd moet je een keer een streep trekken.”

„Ik zit nu twaalf jaar bij de KNRM, waarvan zeven jaar als schipper. Het is prachtig werk. Als je terugkomt van een klus zeg je tegen elkaar: 'We hebben het weer geflikt'. Dat geeft een goed gevoel. Ik ga dat samenwerken in zo'n hechte ploeg missen. Na terugkomst praten we vaak nog even na. Dit soort werk doe je niet voor de buitenwacht. Het gaat hier om je eigen mensen.”

„Als schipper is het mijn taak de boel bij elkaar te houden. Ik doe mijn best de jongens te motiveren en ervoor te zorgen dat ze zich gewaardeerd voelen, want op het water moet je blind op elkaar kunnen vertrouwen. Wie bij de reddingsmaatschappij werkt moet een echte waterman zijn. Varen, dat zit in je bloed. Dat kun je niet uitleggen. Zodra je in een boot stapt en het open water opgaat, ben je vrij.

„Ik ben geboren op een binnenvaartschip. Daarna heb ik gewerkt op de kustvaart, de sleperij en de off-shore. Ik kan me geen leven op het land voorstellen. Wanneer ik zo oud ben dat ik echt niet meer kan werken, zorg ik dat ik toch een klein bootje krijg. Veel oude schippers doen dat. Die kopen een

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057

bootje, leggen dat ergens neer en lopen er dagelijks even langs. Het gaat niet eens om het varen, maar om het hebben van een plekje voor jezelf."

Pieper

Werken voor de KNRM is leven met de pieper. Vrijwilligers wonen en werken op tien minuten afstand van de boot, zodat ze zo snel mogelijk kunnen uitvaren. „Je zit aan een touwtje", legt Baas uit. „Dat trekt een wissel op je privé-leven. Je gaat maar weinig weg, want als je de stad uitgaat moet er een vervanger zijn. Dat betekent dat je maar weinig afspraken maakt. Als er slecht weer op komst is, spreek je helemaal niets af."

„Voor we in actie komen, word ik gebeld door de kustwacht. Ik vraag ze altijd op welke positie het schip zich bevindt, hoe het tij is, enzovoorts. Dan bepaal ik hoe snel we er moeten zijn en via welke route we het best kunnen varen. Alle ondieptes zitten ondertussen in mijn hoofd. Als je zolang op het wad vaart, weet je precies wat je kunt verwachten."

Rein Mulder is schipper op de reddingsboot van Harlingen. Aan de Dokkade, op de punt van de Zuiderhaven, staat het reddingsstation. Mulder wijst door het raam naar buiten, naar de bebouwing tegen de oude stadsmuur. „Vroeger, toen het rond de haven minder bebouwd was, kon je precies zien wanneer de pieper van de redders was gegaan. Uit alle weggetjes en steegjes zag je auto's en fietsers naar het boothuis racen. Soms sprongen de jongens van de fiets. Je zag hun fiets nog een stukje doorrijden terwijl zij binnen al hun pak aantrokken. Als iedereen er is, trekt de bemanning de pakken aan en wordt de boot te water gelaten."

Jos Lub, tweede schipper in Enkhuizen: „Als het weer slechter wordt, houd ik de pieper in de gaten. Ik ga de stad niet meer uit in zo'n periode. Als-ie gaat, spring ik in de auto. Je wilt zo snel mogelijk bij die boot zijn. In mijn watersportwinkel zeg ik: 'Ja sorry. Reddingsboot'. Dan ben ik weg. Een ander neemt de klant van me over. In een watersportwinkel kan dat. Iedereen is bekend met het werk van de KNRM. Veel klanten zijn donateurs. Wat we daarna doen, hangt van de situatie af. Wanneer het weer goed is en we een vastgelopen jachtje moeten lostrekken, is er minder haast dan bij een noodmelding tijdens een storm."

„De laatste periode hebben we veel te maken met vastgelopen schepen. Over het algemeen gebeuren de meeste ongelukken in de watersport door onervarenheid. Watersporters die bijvoorbeeld niet goed op de betonning letten, of die zonder een goede kaart het water opgaan. We vragen daar wel eens naar. „Kaart?', is de reactie. Blijkt dat ze varen met een wegenkaart."

Ramp

Op het Wad buiten Harlingen ligt de stenen Pollendam, die moet zorgen dat de vaarweg niet dichtslibt. Rein Mulder: „De dam is misschien wel onze beste klant. Veel mensen denken dat ze wel tussen de betonning door kunnen varen. Zeker met slecht weer klappen ze ongenadig op de bank. Dan slaat er zomaar een roer af, of stoten ze lek. In negentig procent de gevallen komen we in actie voor de pleziervaart: vastgelopen jachten, ongelukjes, vervoer van gewonden."

„Het ergst zijn de zoektochten. Drie jaar geleden was voor mij een dieptepunt. We hebben een nacht het water afgespeurd op zoek naar een kindje, dat bleek te zijn verdrongen. Dan sta je daar bij het ochtendgloren met een overleden kindje van vier in de armen. Ik heb zelf ook kinderen. 'Ik houd het voor gezien', dacht ik. Toen we die avond thuiskwamen, was iedereen stil. Er zitten veel binnenvetters in het team. Van die jongens die op zee vooropgaan, maar er thuis over zwijgen. Uiteindelijk zitten zij er nog het meest mee. Bij gebeurtenissen die zo'n indruk maken, moet je niet stil blijven staan. We hebben externe hulp gezocht. Bij het nazorgteam van de politie uit Leeuwarden hebben we een avondje ons hart kunnen luchten. Dan komt er een boel los."

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 057

Alle schippers kennen verhalen die hen bijblijven. Voor Anno Baas is dat de herinnering aan de Nieuwjaarsnacht van 1995. Toen raasde een zware noordwesterstorm over de Noordzee. Kustvaarder Nova 1 raakte in ernstige problemen. De reddingsboten van Terschelling, Ameland en Lauwersoog schoten te hulp. Ook de Duitse reddingsboot Alfried Krupp assisteerde.

De boot van Lauwersoog kreeg in het zeegat bij Schiermonnikoog een zware breker over het schip. Reserveschipper Hans Westerberg sloeg overboord. De Alfried Krupp verging het nog slechter. De boot sloeg om. Baas: „Dat was een rampnacht. Wat toen gebeurde, zal me altijd bijblijven. We verloren twee Duitse collega's. Ik kende die jongens persoonlijk. Een andere Duitser raakte zwaar gewond. Hij heeft nooit meer gevaren. Hans hebben ze uiteindelijk met een helikopter uit het water gevist. Hij heeft het overleefd. Je beseft na zo'n ongeluk nog meer dat de zee altijd de baas is. Als het er op aankomt, delf je het onderspit.”

„Wat je daarna doet? Zo snel mogelijk weer het water op met z'n allen. Varen. Dat is het allerbeste. Je krijgt van zoiets natuurlijk allemaal een tik mee. Een paar jongens hebben het er echt moeilijk mee gehad. Eén van de jongens zei: 'Ik kan het niet meer aan'. Toch heb ik hem er langzaam maar zeker weer bijgehaald. Want het is belangrijk een goede groep bij elkaar te houden.”

„Toch heb ik van de gebeurtenissen toen niet wakker gelegen. Ik zet snel dingen van mij af. Als je dat niet kan, moet je niet aan dit werk beginnen. Ik blijf nooit stilstaan bij wat ik meemaak. Als je me nu vraagt wat er veertien dagen geleden is gebeurd, zou ik in het boek moeten kijken. Ik weet het niet meer. Ik kijk nooit achterom.

Motivatie

Waarom stoppen de vrijwilligers van de reddingsmaatschappij zoveel tijd en energie in hun werk? Onno Baas: „Dit werk dat doe je gewoon. Dat gaat automatisch als je betrokken bent bij het water. Je wilt graag iets wat mis gaat tot een goede einde brengen. Dát is het.”

Rein Mulder: „Je moet van varen houden. Officieel werk ik sinds mijn 21e bij de reddingsmaatschappij, maar eigenlijk vaar ik al mijn hele leven mee, omdat mijn vader vroeger schipper was. Met de boten die we toen hadden, kon je nog mee varen. Als het te wild werd, stopte mijn vader me in het vooronder.”

„Je moet een beetje geflipt zijn om dit werk te doen. Je moet het zo leuk vinden dat het al de tijd en energie voor je waard is. Je moet van die spanning houden. Je merkt dat iedereen dat zo beleeft: als het slecht weer wordt, krijgen we allemaal de kriebels. Je moet dat heilige vuur hebben. Anders houd je het niet vol.

Vrouw

Het thuisfront is voor de schippers belangrijk. „De vrouw foetert wel eens”, vertelt Anno Baas. „Maar ze gunt het me. Staat het eten net op tafel, gaat de pieper. 'Dat rotting', zegt ze dan, maar ze blijft er nooit over zeuren. Ik kan dit werk alleen doen omdat ze honderd procent achter me staat. In de toekomst wordt dat anders voor de jongens. De vrouwen van tegenwoordig werken allemaal. Die hebben hobby's en clubjes. Vrouwen hadden dat vroeger niet.”

Rein Mulder, vader van een jong gezin, is dat met hem eens. „Vroeger waren de meeste vrouwen huisvrouw. Als je dan wegmoet, is er tenminste iemand die op de kinderen past en het huishouden draaiende houdt. In ons team hebben veel jongens kinderen en de vrouw werkt ook gewoon. Dat kan omdat we een grotere ploeg hebben. Dan kun je rouleren.”

Ook in Enkhuizen leeft de familie mee met het reddingswerk. Job Lub: „Als we een open dag hebben, staat mijn vrouw achter het kraampje. Ook de twee kinderen helpen mee. Misschien slaat de liefde voor het werk op deze manier wel over. Wie weet gaan mijn kinderen ook varen.”



SMITWIJS TOWAGE B.V.
Westplein 5b
3016 BM Rotterdam
The Netherlands
Telephone: +31 10 412 6969
Telefax: +31 10 436 9587
E-mail: SmitWijs@SmitWijs.com



Rotterdam, Leuehaven Roeisloep - sprintwedstrijden 13-14 juni 2003

Op zaterdag 14 juni 2003 vinden de traditonele Roeisloep-sprintwedstrijden plaats in de Leuehaven te Rotterdam.

De wedstrijdbanen zijn gelegen tussen de Nieuwe Leuebrug en het museumschip "De Buffel". De start en finish worden worden geleid vanaf pontons in de haven.

Aanvang wedstrijden: 10.00 uur

Einde wedstrijden : c.a. 16.30 uur

In verband met de voorbereidende werkzaamheden, zal om ca. 08.00 uur de doorvaart door de Nieuwe Leuebrug worden afgesloten d.m.v. het sluiten van de vloeddeuren. Vanaf dat tijdstip, tot aan het einde van de wedstrijden, is het in- of uitvaren van de aangrenzende havens niet toegestaan.

Doorvaartmogelijkheid, uitsluitend voor uitgaande schepen: Om, indien noodzakelijk, een tussentijdse doorvaart naar buiten mogelijk te maken, zal er tussen 12.30 uur en 13.00 uur een korte roeipauze worden ingelast. Indien een schip hiervan gebruik wenst te maken, dient dit vóór 12.00 uur bij de wedstrijdleiding te worden aangemeld. Als er geen aanmeldingen zijn blijven de sluisdeuren gesloten.

Ligplaatsen vrijmaken:

Vanaf vrijdag 13 juni 2003 te 16.00 uur dienen de openbare ligplaatsen langs de kade aan de westzijde van de Leuehaven vrijgemaakt te zijn van niet bij het evenement betrokken vaartuigen. Hetzelfde geldt voor de koppen van de "pielen" tussen de Wijn, Bier, Rederij- en Scheepmakershaven. Dit in verband met mogelijke verstoring of be-invloeding van het wedstrijdparcours.

Aanwijzingen gegeven door de bevoegde autoriteit en /of vanaf het ter plaatse aanwezige patrouille -vaartuig dienen strikt te worden opgevolgd.

Inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij:

- Rotterdam Port Authority, telefoon-nummer 010 - 252 26 50 of marifoonkanaal 11;
- brugwachter van de Nieuwe Leuebrug op telefoonnummer 010 - 413 18 05 of marifoonkanaal 20.

DE HAVENMEESTER VAN ROTTERDAM
tevens RIJKSHAVENMEESTER