

DE BLAUWE WIMPEL

maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw in de lage landen



nr. 9 – 49e jaargang
19 september 1994

Hollands glorie: berging, zeesleepvaart, transport

DOOR DICK OVERDUIN

Foto's Pim Korver,
 Dick Overduin en via ITC en
 Smit Tak

Stond voor de Nederlandse bergers het tuintje er de laatste paar jaren schraal bij, eind 1993 en de eerste maanden van 1994 kon er redelijk worden geoogst. Hoewel onze vloot aan zeesleepboten inmiddels sterk is verminderd, worden toch nog sleeptransporten uitgevoerd door Nederlandse zeesleepvaartmaatschappijen, die tevens actief zijn op het gebied van de offshore. Hetzelfde geldt voor het zware-ladingtransport; hoewel het management van één Nederlandse rederij inmiddels naar België is verhuisd, blijft het zware-ladingtransport toch voornamelijk een Nederlandse zaak.

Berging

Wijsmuller Salvage uit IJmuiden slaagde eind februari jl. erin de Turkse bulkcarrier „Isparta“, geladen met 25.000 ton staal, te bergen. Op 11 februari jl. kwam de Turk in de Rode Zee in moeilijkheden en strandde. De bulkcarrier werd, nadat het ballastwater en de bunkerolie waren overgepompt, door de sleepboot „Berkut“ vlot gebracht. De „Isparta“ is voor inspectie naar de rede van Hurghada gesleept.

Na twee mislukte pogingen bracht een bergingsteam van Wijsmuller een tweede Turkse bulkcarrier vlot. De „Atanur“, geladen met 20.000 ton gerst, liep op 17 februari jl. bij het Deense eiland Samsø aan de grond en zat muurvast. De eerste poging om de „Atanur“ los te trekken werd gedaan door de ingehuurd Deense sleper „Stevens Supplier“. Deze poging mislukte omdat, als gevolg van de aanhoudende oostenwind, de waterstand erg laag was. Daarna besloten de bergers het ballastwater en de bun-

kerolie uit het schip in een tanker over te pompen en een tweede sleepboot – de „Fairplay IX“ – in te zetten. Nadat de wind was gedraaid en de waterstand hoger geworden, werd de „Atanur“ vlot getrokken en voor inspectie naar Kalundborg gesleept. Beide bergingsoperaties van de Turken werden op basis van Lloyd's Standard Form uitgevoerd. Ook op de Indische Oceaan was Wijsmuller Salvage actief. Aan boord van de supertanker „Stodili“ brak, na een explosie in de machinekamer, op 20 maart jl. brand uit, waardoor de machinekamer en accommodatie geheel uitbrandden. Hierbij kwamen 20 Filippijnse bemanningsleden om het leven; de overige 17 bemanningsleden werden gered. De supertanker voer onder Maltezer vlag en was, geladen met 255.000 ton ruwe olie, op weg van de Perzische Golf naar Zuid-Korea. Wijsmuller kreeg samen met haar Griekse partner Louca G. Matsas de opdracht de brand te blussen en de tanker te bergen. Hiervoor werd de sleepboot „Berkut“ ingezet. Aangezien alle ladingtanks nog intact waren heeft men, nadat het schip voldoende was afgekoeld, de „Stodili“ naar Kalba gesleept.

Op de Stille Oceaan werd de hulp van Wijsmuller Salvage ingeroepen bij de berging van de één jaar oude, onder Liberiaanse vlag varende, Griekse bulkcarrier „Oceanus“. Het schip, dat met 90.000 ton steenkool op weg was van Australië naar Japan, liep 18 maart jl. om onverklaarbare redenen op een rif bij het eiland Satawal. Een uit Nederland overgevlogen bergingsteam van Wijsmuller constateerde na inspectie dat de bulkcarrier zo muurvast zat dat een deel van de lading moest worden gelost, wilde men het schip vlot kunnen brengen. Hiervoor werd een met mobiele kranen uitgeruste bulkcarrier uit Singapore gecharterd en begon men eind april met de overslag van 7500 ton kolen. Nadat de scheuren in de romp waren gedicht, trok de „Yaguar“ de „Oceanus“ begin mei jl. achteruit van het rif om beschadig-



Wimpelmedewerker Pim Korver maakte een serie unieke opnamen van de brand en de berging van de Grieks-Cypriotische tanker „Nassia“. Zie de volgende bladzijde bovenaan en de hartpagina's.

ging van roer en schroeven te voorkomen. Aangezien de bodem over de gehele lengte was beschadigd en een aantal tanks was lekgeraakt, werd de „Oceanus“ voor verdere inspectie naar Guam gesleept. Het schip is inmiddels voor reparatie naar Japan gebracht. Eind mei jl. maakte de „Kondor“ vast aan het Zweedse ro-ro-schip „Ada Gorthon“ dat 850 mijl ten noordwesten van de Azoren met roerproblemen kampte. Het ro-ro-schip werd veilig afgeleverd in de Britse haven Southend.

Wijsmuller Salvage heeft haar vloot in Zuid-Amerika verder versterkt door de aankoop van de „Albatros III“ van het Argentijnse bedrijf Ultraocean uit Buenos Aires. Eerder in 1993 werd de Argentijnse havensleepdienst Satecna reeds overgenomen. De „Albatros III“ (7200 pk) werd voor de Britse rederij United Towing als „Service-man“ in 1976 bij de Ysselwerf te Krimpen aan de IJssel gebouwd en heeft een trekkracht van 100 bollard pull. De voortstuwing geschiedt door twee Mirres Blackstone dieselmotoren die twee schroeven aandrijven en de sleepboot een snelheid van ca. 16 zeemijl kunnen geven. De „Albatros

III“ zal afwisselend op de Rio de la Plata en in de wateren rond Bahía Blanca voor sleep- en bergingswerk worden ingezet.

Smit Tak bedwong samen met het Turkse bergingsbedrijf Omur Salvage op 17 maart jl. de brand op de Grieks-Cypriotische tanker „Nassia“. De brand, die het gevolg was van een aanvaring tussen de 132.517 ton metende „Nassia“ en de 25.400 metende lege bulkcarrier „Shipbroker“ op 13 maart jl., kostte aan 30 zeelieden het leven; 27 zeelieden werden bij deze ramp gewond. De aanvaring had plaats in de noordelijke Bosporus, waar de bulbstevan van de lege bulkcarrier zich in de met olie geladen tanker boorde. Beide schepen vlogen in brand; de bulkcarrier liep vast en brandde uit. De tanker liep zware schade op, waarbij olie in zee liep. Nadat Smit Tak het LOF '90-contract voor de „Nassia“ had verkregen, werden een bergingsteam van 15 bergingsdeskundigen van Smit Tak en drie brandbestrijdingsdeskundigen van RISC Fire & Safety Services plus 26 ton materiaal op 14 maart jl. vanuit Rotterdam overgevlogen naar Istanbul. Bij inspectie bleken tank één bakboord, tank één stuurboord en tank één center



De „Solano” met daarachter de AMT Transporter afgemeerd in de Rotterdamse Prins Alexanderhaven.

met nog ca. 950 ton vis in de ruimen. De „Noble Lifter” is één van de grootste drijvende bokken ter wereld – maximaal 2000 ton hefvermogen – en werd te Velsen geladen met de voor de berging benodigde apparatuur. Na de berging werd de trawler naar Esbjerg gesleept, terwijl de „Noble Lifter” vervolgens door het offshore- en bergingsbedrijf Glenmore in de Golf van Mexico wordt ingezet bij het installeren en verwijderen van boorplatforms. Hiervoor werd de bok bij Verolme Botlek aangepast; voor dit transport naar ons land werd wederom de „Sumatras” ingezet.

**Zwaar-transport/
 jachttransport**

Dockwise N.V. te Hoogstraten (België) – voortzetting van Dock Express Shipping en Wijsmuller Transport – heeft na een lange tijd van voorbereiding contracten voor enkele bijzondere transporten weten te verkrijgen. Het eerste betreft het transport van een 22.890 ton wegend nieuw boor- en productieplatform TPG 500 PDQ van Britoil PLC, het grootste in zijn soort dat ooit over zee is vervoerd. De reis, die in juli-augustus 1995 plaatsvindt, zal ca. 54 dagen duren en gaat van Ulsan in Zuid-Korea via het Suezkanaal naar het BP

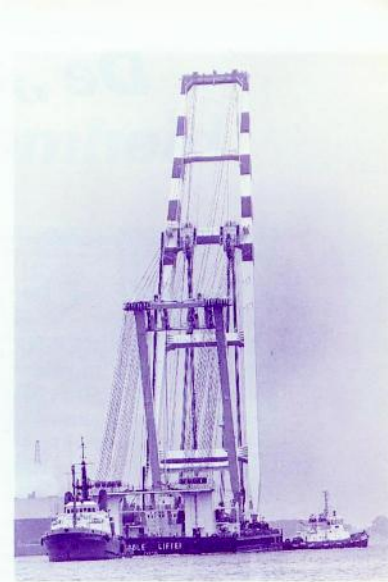
Harding Field in de Noordzee. Hiervoor wordt het afzinkbare Russische zware-ladingschip „Transshell” ingezet, waarvan Dockwise het management heeft. Als gevolg van de grote afmetingen van het boor- en productieplatform (88 x 102 x 121,5 m) worden aan bak- en stuurboordszijde van de „Transshell” speciale drijfkasten aangebracht om de stabiliteit te vergroten.

Een tweede bijzonder transport van Dockwise is dat van een 3100 ton wegend, 68 m breed en 80 m hoog jacket, dat bij de Opka-werf in Zuid-Korea werd gebouwd. Het jacket gaat fungeren als onderbouw voor een offshoreplatform in het Bombay High Field.

Het transport van het jacket geschiedt door de „Mighty Servant 2” en bij de plaatsing wordt een geheel nieuwe methode toegepast.

Op de plaats van bestemming wordt de „Mighty Servant 2” zodanig geballast, dat het dek als een „scheepshelling” schuin naar beneden komt te liggen. Via een speciaal aangebracht geleidingssysteem glijdt het jacket hierdoor in zee, waarna een kraanvaartuig het recht op zet.

Volgens Dockwise kunnen jackets tot 7000 ton volgens deze methode te water worden gelaten. Bij de voorbereiding van dit project is gebruik gemaakt van uitgebreide



De „Sumatras” en de „Noble Lifter” afgemeerd te Velsen.

computersimulaties en de kennis van het offshorebedrijf Heerema, grootaandeelhouder van Dockwise.

Ten slotte zullen de komende tijd door zware-ladingschepen van Dockwise offshoremodules van 5800 tot 8000 ton vanuit Zuid-Korea en Italië naar Newfoundland worden getransporteerd. De modules zijn bestemd voor het Hibermia-offshoreproject.

Het zware-ladingschip „Envoyer” van Mammoet Shipping vervoerde medio april jl. twee reactorvaten van Rotterdam naar Maleisië. De reactorvaten zijn bestemd voor een polyethyleen fabriek en bestaan uit diverse stalen onderdelen variërend van 60 tot ca. 100 ton. Bovendien had de „Envoyer” nog twee sleepboten van resp. 65 en 100 ton aan boord, alsmede enkele zware componenten voor een energiecentrale in China.

De „Happy Buccaneer” van Mammoet Shipping verplaatste in de Australische havensteden Burnie, Melbourne en Fremantle een aantal containerkranen. Hiervoor werd het zware laadgerei van de „Happy Buccaneer” ingezet.

Bovendien werd een nieuwe containerkraan met een gewicht van 784 ton en een reikwijdte van 22 meter in Geelong geladen en in Burnie gelost.

De „Solano” op weg naar zee.

