

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098



Number 098* COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS ***Sunday 21-05-2006**
News reports received from readers and Internet News articles taken from various news sites.



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.



The latest addition to the Galveston-Texas City Pilots is the TEXAS, the first water-jet driven boat for the organization, the TEXAS with her top speed of 30 knots is carrying more than 90% of the workload of the pilot' two boat fleet.

Photo : Piet Sinke ©

SMITWIJS TOWAGE B.V.



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

DO YOU HAVE PICTURES OR OTHER SHIPPING RELATED INFORMATION FOR THE NEWS CLIPPINGS ?? PLEASE SEND THIS TO :

newsclippings@gmail.com

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



The **EMPRESS OF THE NORTH** seen moored in Juneau.
Photo : Willem Kappert - Volendam ©

Captain arrested on suspicion of being drunk aboard cruise ship

The captain of a 1,816-passenger cruise ship destined for Alaska was arrested at Pier 66 in Seattle today after the Coast Guard determined his blood-alcohol content was more than twice the federal maritime limit, officials said.

Coast Guard Capt. Steve Metruck said it's the first time in 24 years a cruise-ship captain has been arrested in the Puget Sound region on suspicion of such an offense.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

The man, who was preparing the ship to leave, was arrested, fired by Celebrity Cruises and immediately replaced by another captain before the ship **Mercury** set sail, Metruck said. The events caused the **Mercury** to leave port 90 minutes late, at 6:30 p.m.

"The captain's actions are totally unacceptable. He has been stripped of his command and ordered off the ship," Dan Hanrahan, president of Celebrity Cruises, said in a release. A Coast-Guard inspector was aboard the **Mercury** shortly before 2:30 p.m. to follow up on a previous safety violation involving a life boat lift, Metruck said. The inspector smelled alcohol on the captain's breath and notified staff at Coast Guard headquarters, he said.

The Coast Guard didn't identify the captain but said he has no previous alcohol-related citations.

Four Coast Guard investigators armed with a portable Breathalyzer were dispatched to the ship. The captain didn't admit to drinking, but his breath registered at more than twice the federal maritime limit of .04 percent, Metruck said. The legal limit for drivers in Washington state, by comparison, is 08 percent.

"He was in violation of the regulations for the cruise ship," Metruck said "The cruise ship has limits of drinking within eight hours of a watch." The man was arrested on suspicion of operating a commercial vessel under the influence of alcohol, a misdemeanor that could bring up to a year in jail. He has an initial court appearance in U.S. District Court on Monday, according to the U.S. Attorney's Office.

"This is very serious," Metruck said. "The issue we're talking about here not only endangers the vessel ... but all of Puget Sound."

DANNEBROG IN MALTA



The 1932 built Danish Royal Yacht **DANNEBROG** visited Malta

Photo : Rob Kievit – Noordam ©

Dannebrog particulars :

D: 1,130 tons (fl) S: 14 kts Dim: 74.9 × 10.4 × 3.7

A: 2 single 37-mm saluting cannon

Electronics: Radar: 1 Skanter Mil 009 nav.

M: 2 Burmeister & Wain Alpha 6 T23L-KVO diesels; 2 CP props; 1,600 bhp

Electric: 676 kw tot. Crew: 55 tot. (incl. passengers)

The **DANNEBROG** was re-engined and had a new electrical generating plant installed in winter 1980/81. Does not wear the assigned pennant number. Equipped with SATCOM transceiver in 1992.

Few options for scrapping obsolete ships

There is nothing easy or cheap about getting rid of an old ship. But it can bring millions in profits for the companies that take them. When the price of recycled steel was low, the U.S. Maritime Administration tried to sell obsolete vessels but could find no buyers.

Now that foreign demand for steel is high, raising prices to \$250 to \$500 a ton, the administration is paying companies millions to dismantle and recycle ships.

The vessels range in size from the small World War II Victory ships at 7,607 gross tons to at least five ships of more than 37,000 gross tons. A ship recycling expert estimated that scrapping a ship of that size would yield a profit of roughly \$3.7 million.

The manager of the government's ship disposal program defended paying to have the ships recycled rather than selling them. It is imperative to move them when the market demand is high, said Curt J. Michanczyk.

That is when the agency can find companies willing to take on the dangerous scrapping jobs, he said.

There are no active scrapping yards on the West Coast, and the United States bans sending ships containing hazardous materials to other countries for disposal. That leaves scrapping yards on the Texas coast as the only option for administration vessels in Suisun Bay.

Former Maritime Administration head John Jamian said he would like to see foreign options explored despite congressional, EPA and environmentalist opposition. "I am not saying we should do it, but it is something we should explore," Jamian said. "There are domestic capacity issues. Forced competition keeps the market moving."

The administration ended up in court when it tried to go overseas.

In 2003, it sent 13 ships from its Virginia fleet to a scrapper in Teesside, England. The Sierra Club and the Seattle-based Basel Action Network sued to block their scrapping. The matter is also being litigated in Great Britain.

"We are very worried that this case could open a floodgate," Richard Guiterrez of the Basel Action Network said. "The U.S. can't export toxic material. The Maritime Administration is gravely mistaken about this."

Environmentalists recently forced the abandonment of a Virginia company's proposal to recycle ships in Oregon, where they would have been hauled out of the water and cut apart on beaches. Oregon Gov. Ted Kulongoski said in February that he would only permit ship recycling in dry docks.

Two empty dry docks in the Bay Area could handle ship recycling, one on Mare Island in Vallejo and the other at the former Hunters Point Naval Shipyard in San Francisco where the Navy cut up three frigates in 2000 and 2001.

But even with their proximity to the Suisun fleet, strict environmental regulations, state toxic waste requirements and labor costs make those locations likely money losers, one expert said.

"We can't compete with Texas where they pay minimum wage," said Werner Hoyt, an engineer who has worked in the ship recycling industry.

"The guys in Brownsville can bid against us and absorb the cost in reduced labor" payrolls.

The Maritime Administration pays companies to recycle obsolete ships, with the scrap becoming the company's property. Steel, bronze and aluminum is recycled. It must dispose of thousands of tons of hazardous materials such as asbestos, PCBs and lead.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

Still, with steel prices high, Hoyt estimated a company could gross millions from recycling large ships with "good profits" after labor and environmental expenses.

Recycling a ship of about 7,700 gross tons could yield a profit of roughly \$3.7 million based on current steel and metal prices, according to an analysis by Raymond J. Lovett of the Ship Recycling Institute in Philadelphia.

That is about the tonnage of each of the four Victory-class ships the administration will soon send to Texas. It plans to pay a scrapping company \$3.3 million to take the ships.

The total value of the recycled materials would be roughly \$24.4 million. Expenses would total \$9.6 million for a profit of roughly \$14.8 million based on Lovett's analysis.

Once, the ships might have been recycled at Hunter's Point in San Francisco.

The time for ship recycling there has passed, even though it still has the West Coast's largest dry dock, said Saul Bloom, a member of the former base's citizens advisory committee and director of the San Francisco environmental group Arc Ecology.

"Not now, not with housing being built here," Bloom said. Still, Hunter's Point could be the safest way to dispose of the Suisun fleet, said Lovett.

The ships would only need to be towed across San Francisco Bay, their steel could be loaded directly onto container ships for transport to Asian markets and California has strict rules to protect the environment.

UK to lose half its officers

The UK's pool of home-grown officers is set to shrink dramatically over the next 15 years, a government report says.

In its latest seafarer analysis the UK Department for Transport (DfT) forecasts that the present pool of 13,200 deck and engine officers will be reduced by more than half by 2021, given their high average age, wastage rates and inadequate cadet intake.

The study says the number of officers "working regularly at sea" has fallen by 7% since 1997, with the deck department showing a 2% drop, while engineers have slumped by 12%.

The number of ratings last year is put at 9,300, a fall of 2% on 2002, the year chosen by the DfT as the one most statistically relevant.

The number of trainees in 2005 was 1,000, including 500 "new entrant" cadets, a fall of 11% on 2004.

Last year's manpower study by the Baltic and International Maritime Council (Bimco) and the International Shipping Federation (ISF) estimated the number of UK officers and ratings at 14,050 and 4,500, respectively.

The fresh study, one of a series commissioned by the DfT from London Metropolitan University, puts the number of uncertificated "technical officers" at 700 (an increase of 54% on 2002) and "catering officers" at 2,200 (a 4% reduction).

The statistics will add fuel to the ongoing debates in the UK over the country's tonnage tax and the degree of its success in promoting employment of UK seafarers and the high number of certificates of equivalent competency (CECs) issued by the Maritime & Coastguard Agency, part of the DfT, to allow foreign officers to work on UK-flag ships.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

Brain Orrell, general secretary of the UK officers' union Numast, described the latest statistics as "disturbing" and warned the government was in danger of failing to meet its policy objectives of increased employment and training through the tonnage tax.

The union has also been pressing the government for a meeting over the thousands of CECs issued in the last few years, linking them to what it claims is a fall in safety standards on UK-registered ships.

The UK's National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT), which organises ratings, is also questioning the government's statistics and the shipping minister, Stephen Ladyman, is expected to resist calls for a link between the tonnage tax and employment, instead increasing the amount of training subsidies.



The steam tug **NOORDZEE** participated during "Dordt in Steam" held this weekend in the city of Dordrecht in The Netherlands

Photo : Aad van Zon ©

CASUALTY REPORTING



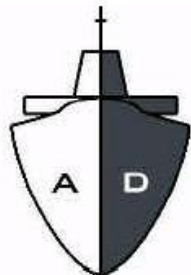
The Belgian shearlegs **BRABO** seen in the port of Antwerp with the salvaged inland water vessel **ROMI** which capsized on the river Scheldt, in which accident 2 persons lost their lives.

Photo : via Henk Claeys

NAVY NEWS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

ANGLO DUTCH SHIPBROKERS bvba



Waterstraat 16
2970 SCHILDE
BELGIUM
Tel : + 32 3 464 26 09
Fax : + 32 3 297 20 70
e-mail : anglodutch@pandora.be



The **BB 60 USS ALABAMA** seen in Mobile
Photo : Henk Doornhein ©

The **ALABAMA** was 1 of the 4 **South Dakota Class** battleships(sisterships were the **BB 57 SOUTH DAKOTA**, **BB.58 INDIANA** and **BB.59 MASSACHUSETTS**), and was laid down on 1 February 1940 by the Norfolk (Va.) Navy Yard, launched on 16 February 1942; sponsored by Mrs. Lister Hill, wife of the senior Senator from Alabama; and commissioned into service on 16 August 1942, Capt. George B. Wilson was in command.

The **Alabama** served worldwide during WW 2, at the end of the war, On 1 July 1945, **Alabama** and other 3d Fleet units got underway for the Japanese home islands. Throughout the month of July 1945, **Alabama** carried out strikes on targets in industrial areas of Tokyo and other points on Honshu, Hokkaido, and Kyushu; on the night of 17 and 18 July, **Alabama**, and other fast battleships in the task group, carried out the first night bombardment of six major industrial plants in the Hitachi-Mito area of Honshu, about eight miles northeast of Tokyo.



The end of the war found **Alabama** still at sea, operating off the southern coast of Honshu. On 15 August 1945, she received word of the Japanese capitulation. During the initial occupation of the Yokosuka-Tokyo area, **Alabama**

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

transferred detachments of marines and bluejackets for temporary duty ashore, her bluejackets were among the first from the fleet to land. She also served in the screen of the carriers as they conducted reconnaissance flights to locate prisoner-of-war camps.



The **Alabama** entered Tokyo Bay on 5 September to receive men who had served with the occupation forces, and then departed Japanese waters on 20 September. At Okinawa, she embarked 700 sailors—principally members of Navy construction battalions (or "**Seabees**")—for her part in the "**Magic Carpet**" operations. She reached San Francisco at mid-day on 15 October, and on Navy Day (27 October 1945) hosted 9,000 visitors. She then shifted to San Pedro, Calif., on 29 October. **Alabama** remained at San Pedro through 27 February 1946, when she left for the Puget Sound Naval Shipyard for inactivation overhaul. **Alabama** was decommissioned on 9 January 1947, at the Naval Station, Seattle, and was assigned to the Bremerton Group, United States Pacific Reserve Fleet. She remained there until struck from the Naval Vessel Register on 1 June 1962.

Photo : Henk Doornhein ©

Citizens of the state of Alabama had formed the "**USS Alabama Battleship Commission**" to raise funds for the preservation of **Alabama** as a memorial to the men and women who served in World War II. The ship was awarded to that state on 16 June 1964, and was formally turned over on 7 July 1964 in ceremonies at Seattle. **Alabama** was then towed to her permanent berth at Mobile, Ala.,

arriving in Mobile Bay on 14 September 1964 where the battleship is still berthed.

SHIPYARD NEWS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

RENERGI

COMBUSTION IMPROVER

>> **RENERGI** added to the fuel, changes the structure of the hydrocarbons within the fuel.

>> **RENERGI** will increase the efficiency of the combustion process.



Before using **RENERGI**



After using **RENERGI**

RENERGI will effectively lead to:

- > Reduced fuel consumption.
- > Cleaner turbochargers exhaust gas boilers and engines.
- > Extended maintenance intervals and reduced consumption of spare parts.
- > Lower emissions and substantially cleaner exhaust gasses.
- > Easy and simple dosing system.

WESTMARK bv

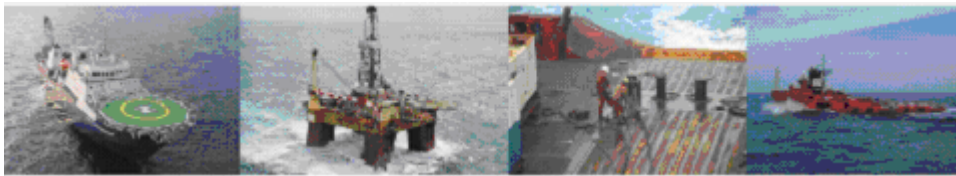
Postbox 1082
3920 EB Woudenberg
The Netherlands
Tel + 31 (0)33 461 4844
Fax + 31 (0)33 461 2461
E-Mail : info@westmark.nl

FESCo Lifted Options

FESCo lifted options on a 2,800 TEU newbuilding at Szczecinska Nowa Stocznia (Poland). According to Dyna Liners, the planned delivery is 2009 and makes the sixth such unit it has ordered from this yard.

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



TOTAL VESSEL MANAGEMENT

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

Telephone : (31) 10 - 453 03 77
Fax : (31) 10 - 453 05 24
E-mail : mail@workships.nl
Website : www.workships.nl



The **Oceanwide Expeditions** operated arctic research vessel **PROFESSOR MOLCHANOV** returned from the Antarctic and will depart again this summer bound for the Arctic for the next expedition, the vessel is one of the 19 vessels of the **DMITRIY OVTSYN CLASS** research vessel built during the 1970'ties at the LAIVATEOLLISUUS shipyard in FINLAND (yard number 311)

Photo : Aart Heykamp ©

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP

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 **SKIF** is the former **Leliegracht** – Photo : Ton Grootenboer ©



Sd Gironde and the **VS Rotterdam** sailing from Dordrecht to Rotterdam - Photo : Michel Kodde ©



The **THOMSON CELEBRATION** seen departing Saturday evening from the river Tyne bound for Norway
Photo : Kevin Blair ©

OLDIE – FROM THE SHOEBOX



ms. OVULA

1938-1959	Tonnage	:	9.067 ton
	Year of construction	:	1938
	Callsign	:	PGPZ

Builder	;	Dok & Werf Wilton Fijenoord Schiedam, The Netherlands.
Yardnumber	:	662
In service	:	5 april 1938
Owner	:	N.V Petroleum Maatschappij La Corona.
Flag	:	The Netherlands – homeport : 's-Gravenhage.
Length	:	136,09 m,
Beam	:	16,62 m,
Max Draft	:	7,82 m.
Propulsion	:	1 x 8 cylinder MAN dieseleengine with output of 3.500 hp. 12,5 knots.

The **OVULA** was having 7 centre and 7 wingtanks, the pumproom was between tanks 3 and 4, the vessel was capable to carry all kind of oil products

The **OVULA** was sold February 4th 1959 to be scrapped in Hong Kong

Info / photo : Kees Helder – Helderline ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Vliegcrash Helios Airways blijkt menselijke fout

De crash van de **Boeing 737-300** van **Helios Airways** in augustus 2005 vlakbij Athene is het gevolg van menselijk falen. Dat blijkt uit het onderzoeksrapport dat een onafhankelijk onderzoekscomité op donderdag 19 mei aan de Cypriotische autoriteiten overhandigde. Bij de ramp kwamen alle 121 inzittenden door zuurstoftekort om het leven.

De technische dienst op Cyprus vergat na controle van het decompressiesysteem het systeem zo in te stellen dat het automatisch zou worden geactiveerd. Vlak na de start van de fatale vlucht vergaten de piloten eveneens om te controleren of het decompressiesysteem op handmatige bediening was ingesteld, of op automatisch.

Als gevolg hiervan nam het zuurstofgehalte in de cabine gevaarlijk af naarmate het toestel meer hoogte bereikte. Behalve één steward verloor iedereen aan boord het bewustzijn. De steward met vliegbrevet probeerde tevergeefs om het toestel nog in veiligheid te brengen. Uiteindelijk vloog de Boeing tegen een berg ten noorden van Athene nadat de brandstof op was geraakt. Uit het rapport bleek dat de steward weinig kon doen om de passagiers nog in veiligheid te brengen. Niemand had het langdurige gebrek aan zuurstof kunnen overleven.

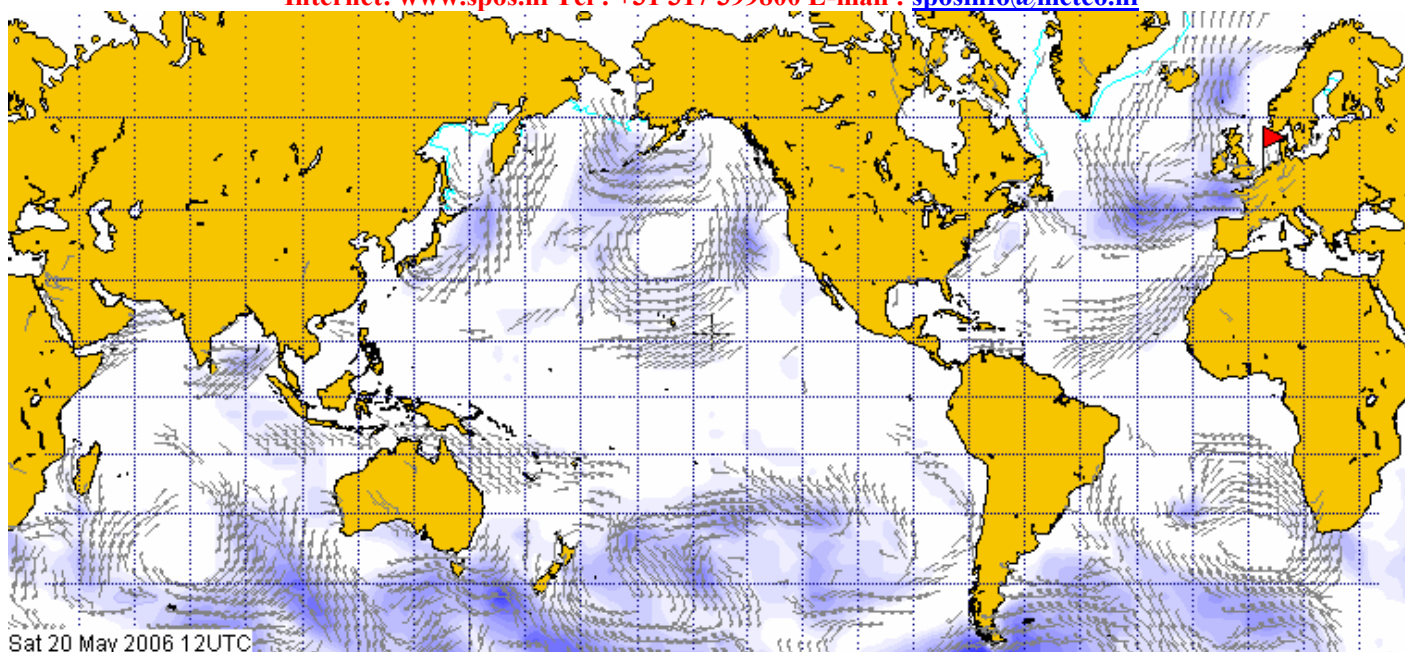
De Cypriotische autoriteiten hebben nog niet op het rapport gereageerd. Ajet, de opvolger van Helios Airways, heeft aangegeven binnen zestig dagen te willen reageren. "We willen de werkelijke oorzaak van deze vreselijke ramp vaststellen, daarom werken we volledig mee aan het onderzoek," aldus een woordvoerder.

MARINE WEATHER

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



Internet: www.spos.nl Tel : +31 317 399800 E-mail : sposinfo@meteo.nl



Sat 20 May 2006 12UTC

Today's wind (+6Bft) and wave (+3m) chart. Created with SPOS, the onboard weather information & voyage optimisation system, used on over 500 vessels today.

.... PHOTO OF THE DAY



The **ATLANTIC EAGLE** seen in St Johns (New Foundland) – Photo : Maarten C. Versluijs ©

Een eeuw Wijsmuller te zien in Maassluis.



STICHTING NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM

Opgenomen in het Museumregister van de Nederlandse Museumvereniging

"Het hol van de leeuw", zo noemde ooit een kapitein van een van de concurrerende sleepvaartmaatschappijen van Smit de haven van Maassluis. Het is des te interessanter dat juist in deze plaats een expositie te zien is over de grote tegenstrever van Smit: Wijsmuller, thans beter bekend onder de naam Svitzer-Wijsmuller.

Snelle rekenaars onder de lezers zullen zich realiseren dat Johs. F. Wijsmuller zijn scheepvaartactiviteiten moet zijn begonnen in 1906. De kapitein ter stoom- en zeilvaart, zoon van een kapper in Amsterdam, begon in dat jaar onder eigen naam met scheepvaartgerelateerde activiteiten. Hij had aanvankelijk als specialiteit het uitbrengen van in Nederland gebouwde schepen naar hun buitenlandse bestemmingshavens. Zo bracht hij gouvernements-vaartuigen naar Nederlandsch-Indië en sleepboten naar uiteenlopende havens in de wereld. Als snel zag hij dat Nederlandse sleepboten overal gewild waren, met name vanwege hun degelijke kwaliteit. Hij besloot voor eigen rekening sleepboten te laten bouwen en voor korte of langere tijd te exploiteren, tot zich een geschikte koper aandiende. Op die manier bouwde hij in recordtijd de grootste zeegaande sleepvloot ter wereld op, groter dan die van concurrent Smit bijvoorbeeld.

Als hij er eenmaal in geslaagd was een schip profijtelijk te verkopen, gaf hij prompt opdracht voor de bouw van een nieuw exemplaar, veelal met dezelfde naam als het verkochte vaartuig. Zo komt het dat de vloot van Wijsmuller drie sleepers kende die de naam **Holland** droegen, de naam van de eerste sleepboot die Wijsmuller in 1911 liet bouwen. De Eerste Wereldoorlog was een moeilijke periode voor de mensheid in het algemeen en zeker ook voor de scheepvaart. Wijsmullers sleepers waren in diverse landen in beslag genomen, maar na de oorlog slaagde hij erin voor die vaartuigen een redelijke vergoeding in de wacht te slepen of ze zelfs met aanzienlijke winst te verkopen. Intussen bekwaamde hij zijn personeel, dat hem op handen droeg vanwege zijn voor die tijd gunstige arbeidsvoorwaarden, in bergingen en lange sleepreizen. Veelal met baggermateriaal of droogdokken voeren sleepers naar verre bestemmingen als Nederlands-Indië, Australië of Wladiwostok. In die ijskoude Russische haven werd de bemanning verrast doordat hun schip ter plekke bleek te zijn verkocht en zij met de trein naar huis terug moest. Reizen met de Trans-Siberië Express was in die dagen een avontuur en geen pretje.

Helaas overleed de gedreven ondernemer in 1923 op de jonge leeftijd van 46 jaar aan een ongeneeslijke ziekte. Een vrouw, vijf jonge zoons en een dochttertje bleven ontredder achter. Het bedrijf bleek zonder zijn stuwende kracht stuurloos te zijn geworden. Zijn zoons waren de luiers nog nauwelijks ontgroeid, dus van hen kon niet worden verwacht dat zij zich toen al als opvolgers zouden manifesteren. Vooral op aandringen van de betrokken bank, die economisch donkere tijden voorzag, moesten geleidelijk veel sleepboten worden verkocht. Vier nog zo goed als nieuwe boten, de **Jacob van Heemskerck**, de **Willem Barendsz**, de **Brabant** en de **Gelderland** werden aangekocht door Smit, die vanwege een nog aan te nemen groot transport naar Singapore een paar extra sleepboten best kon gebruiken. De bemanningen, waarvan een deel van de officieren al eerder voor Smit had gevaren, kwamen veelal mee naar de nieuwe eigenaar van hun sleepboot. Zij hadden niet zoveel te kiezen.

Aan het einde van de jaren dertig had het sleepbedrijf Wijsmuller van de 23 sleepers die zijn oprichter achterliet er nog slechts 6 over: twee zeesleepers, de **Utrecht** en de **Drente**, drie kustsleepers: de **Hector**, **Nestor** en **Stentor** en één havensleper, de **Junior**. Bij een poging tot assistentie aan een schip dat dreigde te stranden ging de **Drente** verloren, doordat de sleper zelf aan de grond liep. Met vereende krachten (het bedrijf was inmiddels in stilte aangekocht door de Amsterdamse Havensleepdienst Goedkoop) werd een nieuwe vervangende sleper ontworpen. Deze **Amsterdam** werd in 1938 in dienst gesteld, voornamelijk om aan de Noord-Hollandse kusten stationsdienst te kunnen doen en de marineschepen in Den Helder te assisteren. Hoewel van groot nut tijdens de oorlogsperiode was de sleepboot geen echt succes.

De Tweede Wereldoorlog bracht ook het bedrijf Wijsmuller niet veel goeds. De **Utrecht** ging in Duitse dienst verloren en twee haven/kustsleepers werden door de bezetter naar Polen overgebracht. De **Amsterdam** kon naar Engeland vluchten evenals de **Hector**. Na de oorlog kwamen de twee "Poolse" boten gehavend terug. Geld en materiaal voor nieuwbouw was er niet, dus werden de oude vaartuigen opgeknapt. Deels gefinancierd met de vergoeding voor de

verloren gegane **Utrecht** werd in 1948 in Amerika een nog zo goed als nieuwe, 2500 pk sterke, motorsleepboot aangekocht. Dit vaartuig, dat de naam **Noord-Holland** kreeg, was een groot succes, zowel voor bergingen als voor lange sleepreizen. De **Amsterdam** werd van de hand gedaan.

De zonen van Johs. F. Wijsmuller waren inmiddels opgegroeid, hadden hun zeevaartschoolopleiding afgerond en waren, in de voetsporen van hun vader, een eigen bedrijf begonnen in het uitbrengen van schepen. In de jaren vijftig besloot Jan Goedkoop te trachten de zonen weer in het bedrijf dat ooit van hun vader was te interesseren. Dat lukte. John Wijsmuller en later ook Arthur werden directeur. De anderen werden commissaris. Met name door de inzet van Arthur werden in zeer korte tijd weer aansprekende resultaten bereikt. De vloot werd al spoedig uitgebreid met twee zusters van de **Noord Holland** en er werden spectaculaire nieuwe sleepboten ontworpen voor zowel de haven-, kust- als zeesleepvaart. De oude sleepers werden verkocht, het stoomtijdperk was ten einde. De dikke schoorstenen op de sleepers hadden hun functionaliteit verloren en werden op de nieuwe zeegaande motorsleepers vervangen door twee sierlijke rookkanalen. De oude namen als **Jacob van Heemskerck** en **Willem Barendsz** keerden terug en ook de "provincieklasse" met namen als **Groningen**, **Friesland** en **Gelderland** werd in ere hersteld. Voor de nieuwe kust/havensleepers werden de traditionele namen als **Stentor**, **Hector**, **Nestor** en **Simson** gehandhaafd. Het bedrijf ging een nieuwe bloeiperiode tegemoet.



In de jaren zeventig van de afgelopen eeuw werd duidelijk dat de sleepvaart ondanks de toegenomen grootte van de schepen, het moeilijk zou krijgen. Stationsdienst was niet langer rendabel, want er deden zich minder calamiteiten voor. De stand van de techniek en de verbeterde navigatie speelden in dit verband een grote rol.

Alleen zeer sterke sleepboten zouden op de lange reis en bijvoorbeeld voor offshoredoeleinden nog profijtelijk kunnen worden geëxploiteerd. Arthur Wijsmuller, de inspirerende kracht achter de successen, overleed in 1972 onverwacht op 55-jarige leeftijd. Zijn zoon Frank, nog maar 30 jaar, werd tot zijn opvolger benoemd. Hij was het die de plannen voor zeer sterke sleepers doorzette, hetgeen resulteerde in de vernieuwende multipurpose sleepers **Typhoon** en **Tempest**. Ook zette Frank zijn ideeën door voor een aantal half-afzinkbare pontons, later gevolgd door de zelfvarende **Super Servants** en **Mighty Servants**. Deze schepen waren aanvankelijk een groot succes, want zij konden booreilanden en andere grote constructies in zeer korte tijd naar de meest uiteenlopende bestemmingen varen, zonder dat daar een vloot van sleepboten voor nodig was. Helaas zakte de markt voor zwaar-transport echter in de jaren tachtig dramatisch ineen, door overcapaciteit en daling van de vrachtprijzen. Enkele van de schepen moesten tijdelijk worden opgelegd.

De bakens bij Wijsmuller werden in 1988 verzet toen Frank Wijsmuller plaats maakte voor zijn neef Michiel.

De zwaar-transportvloot werd verkocht aan Heerema en tenslotte ondergebracht in een gecombineerde onderneming met Dock Express, genaamd Dockwise. De grote zeesleepers werden in 1991 ingebracht in de een combinatie met "eeuwige" concurrent Smit, toepasselijk genaamd SmitWijs. Men concentreerde zich in IJmuiden op bergingen en havensleepdiensten. Daarnaast werden zeesleepers uit lage lonen landen als Oekraïne voor korte of langere tijd gecharterd. Zo kon het gebeuren dat een sleepboot met de buitenissige naam **Berkut**, op zee verscheen met een de aanduiding Wijsmuller op de romp en het bekende overeenkomstige logo in de rookkanalen.

De zaken gingen in de tweede helft van de jaren negentig weer dermate voorspoedig dat in 2000 een reeks havensleepdiensten in het Verenigd Koninkrijk kon worden overgenomen. Dat had tot gevolg dat Wijsmuller een aantrekkelijke partner werd voor andere grote sleepvaart- en offshore ondernemingen. Al een jaar later, in 2001, bleken de activiteiten van het oer-Hollandse bedrijf in de scheepvaartwereld niet onopgemerkt te zijn gebleven. Het grote Deense A.P. Møller/Maersk concern bracht met succes een bod uit op de aandelen. In dat grote bedrijf bevond zich al de sleepdienst van Em. Z Svitzer, van oudsher gevestigd te Kopenhagen. Wijsmuller werd binnen de Maerskgroep met dat bedrijf samengevoegd tot SvitzerWijsmuller.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

Na een periode van aanpassing aan de nieuwe structuur is de situatie in IJmuiden en Amsterdam nu zodanig dat van een bloeiend bedrijf kan worden gesproken. De wereldwijde bergingsactiviteiten worden veelal vanuit IJmuiden geleid en aangegaan onder de naam SvitserWijsmuller Salvage. De haven/ kustsleepdiensten in het Noordzeekanaal, in IJmuiden en aan de Noord-Hollandse kusten worden gecoördineerd vanuit het voormalige, nieuw leven ingeblazen kantoor van Goedkoop, dat nu de naam SvitserWijsmuller Havensleepdiensten op de gevel heeft prijken. Recentelijk werden twee nieuwe forse havenslepers, de **Svitser Marken** en de **Svitser Muiden** in dienst gesteld. De **Groningen** en de **Brabant** verhuisden naar een in Portugal aangekochte havensleepdienst, die door SvitserWijsmuller mensen wordt aangepast aan de eisen van het Deens/Hollandse bedrijf. In voorkomende gevallen wordt voor het zeesleepwerk een beroep gedaan op SmitWijs, dat in samenwerking met Maersk wordt voorgezet.

Er mag dan een ander logo op de rookkanalen van de slepers zijn aangebracht, de geest waarin gewerkt wordt is dezelfde gebleven. Niet voor niets is de aanduiding "Wijsmuller" gehandhaafd in de naamgeving. Die naam staat garant voor ervaring, kennis en betrouwbaarheid. Dat zal ook in de 21ste eeuw zo zijn.

De expositie "**100 jaar Wijsmuller**" geeft in alle opzichten een beeld van de geschiedenis van Wijsmuller als sleepvaart- bergings- en zwaar transportbedrijf. Het recordaantal foto's in de tentoonstelling (meer dan 150), de scheepsmodellen en de documenten tonen aan dat een eeuw activiteiten op zee een enerverende en fascinerende tijd is geweest met zowel successen als tragiek, zoals die bij het leven horen. Speciaal ter begeleiding van deze expositie werd door mede-samensteller van de tentoonstelling Nico Ouweland een boek geschreven met dezelfde titel als de expositie. Dat boek, geïllustreerd met talrijke unieke foto's, is vanaf 27 mei a.s. in de goed gesorteerde boekhandel en in het museum verkrijgbaar.

De tentoonstelling "**100 jaar Wijsmuller**", zal op zaterdag 27 mei a.s. zal worden geopend om ca. 11.00 uur door **Mr. J.F.(Frank) Wijsmuller**, oud-directeur van het gelijknamige wereldbekende sleep- en bergingsbedrijf te IJmuiden. Tevens zal een boek worden gepresenteerd dat dezelfde titel draagt als de expositie. Het van veel, deels niet eerder gepubliceerde, foto's voorziene 160 pagina's tellende werk, geschreven door ondergetekende mede-samensteller van de tentoonstelling, is primair bedoeld als begeleiding van de expositie, maar kan ook worden beschouwd als een op zichzelf staand maritiem geschiedkundige beschrijving van de lotgevallen van het bedrijf Wijsmuller. Uiteraard is een zgn. "vlootlijst" in het boek opgenomen, hetgeen wil zeggen dat van vrijwel alle vaartuigen die ooit onder de vlag van de rederij hebben gevaren een korte "levens"-beschrijving wordt gegeven. Voor het boek geldt hetzelfde als voor het gehele museum: alle medewerking, zowel fotografisch als wat de auteur betreft, is verricht in de vrijwilligerssfeer

Het eerste exemplaar van het boek zal in ontvangst worden genomen door **Ir. M.A. (Michiel) Wijsmuller**, eveneens een oud-directievoorzitter van het sleepbedrijf en neef van de eerder genoemde Frank Wijsmuller. De expositie laat een keur van modellen zien van slepers en andere vaartuigen die ooit voor Wijsmuller hebben gevaren. Daarnaast is er werkelijk een record aantal foto's te zien van de sleepboten zelf, maar ook van spectaculaire bergingen en sleepreizen uit heden en verleden. Gekozen is voor een nieuwe opstelling in de grote zaal. Vanwege het bijzondere onderwerp is nog een tweede vertrek, dat normaal bij het semi-permanente deel van het museum hoort, bij de expositie betrokken. Oude documenten, curiosa en fraaie schilderijen zorgen voor een bijzondere sfeer.

Het bestuur van het museum prijst zich gelukkig de volledige medewerking te hebben gekregen van het IJmuidense bedrijf dat nu SvitserWijsmuller heet. Sedert 2001 is het opgenomen in het grote Deense A.P. Møller Maersk scheepvaartconcern. De naam Svitser is afkomstig van een gelijkgericht gerenommeerd Deens sleepbedrijf, dat nog ouder is dan Wijsmuller en dat al langer deel uitmaakt van de Maersk-groep. De combinatie van beide op bergings- en sleepvaartgebied zeer ervaren bedrijven geeft aan het oude Wijsmuller meer armslag op de wereldmarkt.



STICHTING NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM

Opgenomen in het Museumregister van de Nederlandse Museumvereniging

Hoogstraat 1-3, 3142 EA Maassluis, Telefoon Museum 010-5912474
Telefoon Secretariaat 010-4709564, 010-5918594,
E-mail: info@nationaalsleepvaartmuseum.nl - www.nationaalsleepvaartmuseum.nl

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2006 – 098

The compiler of the news clippings disclaim all liability for any loss, damage or expense however caused, arising from the sending, receipt, or use of this e-mail communication and on any reliance placed upon the information provided through this free service and does not guarantee the completeness or accuracy of the information. If you want to no longer receive this bulletin kindly reply with the word "unsubscribe" in the subject line.