

Sleepvaart- en Offshore Nieuws

6^e jaargang, nr. 29
dd.09 Oktober 2005

Aankoop, verkoop, nieuwbouw, vernoemingen, etc.

Slepers bieden overheid samen diensten aan

TERNEUZEN - De op de Westerschelde actieve sleep- en bergingsbedrijven Multraship uit Terneuzen en URS uit Antwerpen staan te trappelen om de overheid hun diensten aan te bieden. Zij willen meedoen aan afspraken voor de permanente stationering van bergingsleepboten met bluscapaciteit langs de vaarweg. Multraship en URS hebben afgelopen weekeinde gezamenlijk een persverklaring uitgegeven waarin zij dit aanbod doen. Het is uitzonderlijk dat zij samen naar buiten treden, maar de tijd is er naar hun idee meer dan rijp voor. De twee bedrijven hebben zich gestoord aan berichtgeving, onder meer via RTL Nieuws, dat er onvoldoende brandbestrijdingsapparatuur op de Westerschelde beschikbaar is. Dat is volgens hen volstrekt bezijden de waarheid. Ongeveer vijftien sleep- en bergingsvaartuigen van beide firma's zijn met die apparatuur uitgerust. [Afhankelijkheid](#) Bij de Zeeuwse autoriteiten is dit bekend, maar, stelden zij in de eerder dit jaar verschenen eindrapportage rampenbestrijding Westerschelde, 'er is sprake van grote afhankelijkheid van bergers'. Zij gaven verder aan: 'Hulpdiensten noch Rijkswaterstaat beschikken over blus- en bergingscapaciteit om ongevallen met gevaarlijke stoffen te beheersen'. Onvermeld bleef overigens dat de brandweer bluscontainers heeft die op het betonningsvaartuig Frans Naerebout uit Vlissingen kunnen worden geplaatst. De Frans Naerebout is bij de stranding van het containerschip Fowairet bijna twee weken geleden ook ingezet. Het betonningsvaartuig is echter niet altijd actief in de Zeeuwse wateren. Op en om de Westerschelde is dus wel degelijk bluscapaciteit aanwezig, signaleren Multraship, URS en de Zeeuwse autoriteiten. Maar, erkennen de sleepbedrijven met diezelfde autoriteiten, 'de calamiteitenorganisatie en rampenbestrijding op de Westerschelde kan nog verder worden verbeterd'. Waarop zij melden 'daaraan een bijdrage te willen leveren door afspraken met de overheid te maken over het permanent stationeren van bergingsleepboten op de rivier'. Multraship en URS laten zich niet uit over de kosten en waar de schepen moeten komen. Multraship-directeur L. Muller: „Dat zijn kwesties van onderling overleg.” Het ministerie van Binnenlandse Zaken, verantwoordelijk voor rampenbestrijding, zou het voortouw voor een overeenkomst met bergers moeten nemen, zo staat in de eindrapportage rampenbestrijding Westerschelde. Zulke overeenkomsten bestaan al voor het IJsselmeer, de Waddenzee en de regio Rijnmond. Ook over de financiering is nagedacht. De 'belanghebbende havens' in het Westerscheldegebied, waaronder zeker ook Antwerpen en Gent, zouden daaraan moeten bijdragen naar het voorbeeld van Rotterdam. De havens zijn er immers bij gebaat dat zij bereikbaar blijven door te investeren in hulpverlening. Tot nu toe is er met eindrapportage rampenbestrijding Westerschelde weinig gebeurd. J. Lonink, burgemeester van Terneuzen en voorzitter van het Zeeuwse veiligheidscollege, heeft er recentelijk tijdens een bezoek aan Georgië minister Peijs van Verkeer en Waterstaat nog attent op gemaakt. „We zaten samen in het vliegtuig”, aldus Lonink, „een betere gelegenheid kan je niet hebben.” (Bron: PZC)

Singapore Firm Orders More Tugs

10/7/2005 10:42:41 AM Pan-United Shipping a member of the Pan-United Group of Singapore manages and operates a number of ocean going tugs as well as bulk carriers and time charter out container ships for trading in the waters between the Arabian Gulf and South Africa to the west and east to China and Japan. www.panunited.com.sg/shipping.php The company's current towing fleet includes eight chartered tugs and four company owned boats. Two of these are new builds in the last year. Following the success of those two vessels and their 10,000 tonne capacity barges, the firm has signed orders for two more tug and barge sets to be built in China. In the past the ABS certified ISO 9001 firm had purchased used equipment with a variety of engines but now, explains Executive Director Jimmy Lee, "We have moved to new build with high speed engines. We prefer these over slow speed engines for supplier maintenance and lower cost. They are also easier for day to day operation." As with the company's previous new tugs, the two that are currently on order from a Guangdong province of China shipyards will be Cummins powered. These vessels will each have a pair of IMO-compliant Cummins KTA38-M2

main engines rated for 1200 HP continuous duty at 1800 RPM. The engines will be coupled with Reintjes Model WAF 562 gears with 5.95:1 ratios. The ABS classed vessels are 30-meters overall with 9-meter beams and a molded depth of 4.1 meters. Accommodation is provided for a crew of 14 but they can operate with a crew of nine including a licensed engineer. Although the boats are registered in Singapore they will be crewed by Indonesians who have the local knowledge to navigate as much as 100 miles up rivers in Indonesian Borneo to load coal for shipment to the Philippines and Thailand. Tows can be as much as 1500 miles each way and the new boats have been designed with full hulls carried out to the chine to accommodate 280 cubic meters of fuel capacity for a 30-day endurance. This allows them to select their bunkering locations for both price and quality considerations. The vessels will also have 50 cubic meters of fresh water tankage. Pan-United's recently delivered Cummins KTA 50 powered tugs with 3200 hp make 8 knots towing a loaded 330-foot coal barge. The new 2400 hp tugs are expected to make an economical seven knots at their 1600 rpm towing speed. For towboats, with the low freeboard and slow speeds towing in these waters, piracy is a real danger. To avoid them, Jimmy Lee BW explains, the crews are instructed to stay well off shore until they are directly opposite their destination. In one case when masked pirates in a speedboat approached a Pan-United tug the crew were able to foil the attack by slacking the tow and turning the tug's bow onto the pirate's craft. The new boats will have a 30 tonne bollard pull and be fitted with towing hooks. At the crew's request, towline will be 720 feet of 10-inch poly-nylon rope with 200 feet of short towing chain and chain bridles on the barge. Previously the boats have been fitted with towing wires that the crews find difficult to handle. The two ropes will last about one year before being replaced. With the delivery of the new boats, the company's fleet will consist of twelve tug and barge sets of which 50 percent will be owned and the balance chartered. Executive Director Lee explains that this is a desirable balance in the event that the market for coal transport should decline in the future. *(Bron: Marinelink)*

Swire Pacific Offshore Selects MAN B&W

10/7/2005 10:55:15 AM MAN B&W Diesel has been awarded the contract to supply complete twin-screw medium speed propulsion packages for six Anchor Handling Tug Supply Vessels (AHTS). The newbuildings, which will be built by Labroy Shipyard, Batam, Indonesia (Labroy Shipbuilding and Engineering Pte Ltd, Singapore) are to be operated by Swire Pacific Offshore Limited, Singapore. The first newbuilding is expected to be launched in the beginning of 2007, and the following vessels are planned to follow at two-month intervals. The 120-ton bollard pull AHTS vessels have been designed by the U.K.-based IMT Marine Consultants Ltd., with specific optimization for the worldwide operation of Swire Pacific Offshore activities. A total main engine output of 2 x 3,285 kW will supply the propeller thrust, for a bollard pull of more than 120 metric tons. The ship service speed is optimised for 13.5 knots. The MAN B&W Diesel twin-screw Alpha Propulsion System type 9L27/38-VBS, which has been specified for the newbuildings, include:

- Main Engines Two MAN B&W 9L27/38 engines, fitted with full engine power PTO and integrated journal bearing at the front-end, driving a fire-fighting pump arrangement.
- Reduction Gearboxes Two MAN B&W Alpha AMG55 gearboxes, type 57VO55EV, with a speed reduction ratio of 800:141. Additionally, each gearbox is equipped with a 1,800 r/min PTO shaft for a 1600 kVA shaft alternator.
- Propellers Two MAN B&W Alpha type VBS980 four-bladed controllable pitch propellers. The 3,800 mm ducted CPP systems are complete with tail, intermediate shafts and bearings, stern tube equipment, and MAN B&W fixed propeller nozzles type AHT.
- Control System In addition to the engine room control station, the Alpatronic 2000 Monitoring, Control and Safety System includes a main bridge control station and an aft bridge slave control station. The propulsion control is interfaced to a Joystick/Dyn Pos System, which manages the overall ship maneuvering via gyro compass, rudders and thrusters. *(Bron: Marinelink)*

Nieuwe sleepboot voor Bugsier opgeleverd

Shipyard K. Damen Europe BV te Hardinxveld-Giessendam heeft een "tractor type" sleepboot opgeleverd aan Bugsier Reederei & Bergungsgesellschaft te Hamburg. De sleepboot, genaamd **Bugsier 1**, is voorzien van twee roerpropellers en zal gaan functioneren als een havensleepboot. Het schip is ontworpen om een trekkracht van tenminste 65 ton te halen met twee stuks door Rolls Royce geleverde Ulstein Aquamaster roerpropellers van het type US 305 FP geïnstalleerd. Deze voor 2025 kW geschikte roerpropellers worden aangedreven door Deutz hoofdmotoren van het type SBV 9M628 met een toerental van 1000 per minuut. Echter, tijdens

de proefvaart in september heeft het schip een trekkracht van 60 ton behaald. De komende maanden zullen modificaties plaatsvinden om dit probleem op te lossen. Ondertussen heeft de rederij Bugsier de sleepboot **Bugsier 1** in gebruik genomen. Klasse-notatie: Germanischer Lloyd X 100A5 M E1, "Tug", GL XMC E1 AUT. Momenteel heeft Shipyard K. Damen nog twee sleepboten in opdracht voor Bugsier Reederei. In principe hebben deze sleepboten dezelfde specificatie, echter deze sleepboten zullen van een zeegaand type zijn. Beide sleepboten zullen in 2006 worden opgeleverd. *(Bron: Shipping News)*

EPIRB Signals from lost tug received

It was reported in Cape Town during Sunday that EPIRB signals were picked up from a position at approx 375 nm from Port Elizabeth, this signals are from the EPIRB beacon from the lost tug **JUPITER 6**, several ships which are at present in the area are searching for the beacon. *(Bron: Shipping News)*

Sleepboot 'Ola' overgedragen.

Onder grote belangstelling van genodigden is op 29 september de Damen ASD Tug 2810 '**Ola**' overgedragen aan Kompania di Tou Kòrsou (KTK), een dochteronderneming van Curaçao Ports Authority (CPA). Gedeputeerde Getmar Caldera (FOL), tevens presidentcommissaris van CPA en Richard Lopez Ramirez, algemeen directeur van CPA, hebben de sleepboot in ontvangst genomen van de president van de Damen Shipyards Group. De overdracht vond plaats in Rotterdam. Een tweede sleepboot, de Damen Stan Tug 2909 'Manta' is in aanbouw voor KTK en zal eind oktober afgeleverd worden. Met de aankoop is volgens KTK/CPA een bedrag van 11 miljoen dollar gemoeid. Gedeputeerde Caldera zette gisteren als president-commissaris van KTK en CPA zijn handtekening onder het 'Protocol of Delivery and Acceptance'. Het document werd medeondertekend door directeur Lopez Ramirez; Rene Berkvens, executive vice-president van Damen Shipyards Group; en Kommer Damen, president en chief executive officer van de Damen Shipyard Group in Gorinchem. Na een korte ceremonie werd de vlag van de Nederlandse Antillen en die van KTK aan boord van de '**Ola**' gehesen. De nieuwe sleepboot zal door personeel van KTK volgende week worden overgevoerd naar Curaçao, waar hij naar verwachting na 21 dagen de haven van Willemstad zal binnenvaren. *(Bron: Shipping News)*

SD Jacoba

De sleepboot SD Jacoba van Kooren is in de huiskleuren van Kooren geschilderd. De hull heeft nu een prachtig rode kleur.