



Kanskaart COV als marsroute voor crisisbestrijders

Crisis versnelt vaarwegprojecten

Met een fonds van circa een miljard euro is het in 2009 mogelijk investeringen in infrastructuur, zoals wegen, vaarwegen en spoor, naar voren te halen. Het gaat om nieuwbouw en onderhoud. In 2010 zou het kunnen gaan om circa twee miljard aan extra investeringen.

Deze en andere maatregelen om de stagnerende economie te stimuleren onthult NRC Handelsblad uit een nog vertrouwelijk conceptadvies 'Door de recessie heen bouwen', geschreven door topambtenaren van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Wonen, Wijken, Integratie (WWI). Het kabinet zal het advies betrekken bij de onderhandelingen die deze

Het CPB gaat er vanuit dat de wereldhandel dit jaar 9,75 procent achterblijft bij vorig jaar, veel meer dan de 5,25 procent krimp die in december nog werd voorspeld. In een reactie sprak minister-president Jan Peter Balkenende dinsdag van een zware economische recessie, die hij vergeleek met de economische terugval uit de jaren dertig van de vorige eeuw.

Tweede Kamer wil extra geld steken in vervoersinfrastructuur

weke beginnen over steunmaatregelen voor de korte en lange termijn. Over enkele weken stelt de regering een derde pakket maatregelen voor ter bestrijding van de crisis. De Tweede Kamer wil extra geld steken in de infrastructuur voor spoor, binnenvaart en openbaar vervoer.

De ambtelijke commissie van V&W en WWI denkt dat de overheid met gerichte investeringen de bouwsector aan het werk kan houden. Die opvatting wordt sterk gedeeld door de Tweede Kamer. Op aandringen van SGP-Kamerlid Kees van der Staaij en Emile Roemer van de Socialistische Partij beloofde staatssecretaris Tineke Huizinga in december, tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat, alles te zullen doen om in 2009 het tekort aan regulier onderhoud op de vaarwegen aan te pakken. Zij wilde nagaan of versnelling van onderhoudsprojecten mogelijk is door geld naar voren te halen. In dezelfde begrotingsbehandeling kondigde minister Camiel Eurlings al aan in het kader van het terugdringen van de kredietcrisis te overwegen wegen- en vaarwegprojecten te ver-

snellen. Bij de voorjaarsnota 2009 zou er meer duidelijkheid komen.

Kanskaart

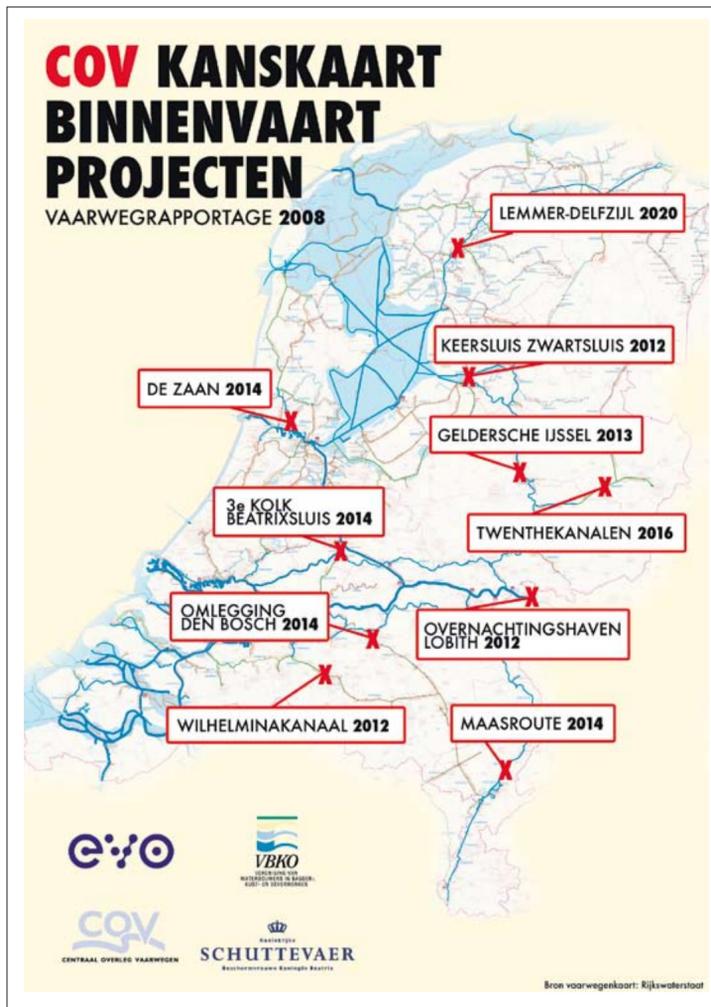
De begin vorig jaar gepubliceerde 'Kanskaart Binnenvaart Projecten' van het Centraal Overleg Vaarwegen (COV) geeft een opsomming van binnenvaartkernpunten die voor versnelling in aanmerking komen. COV-partners Koninklijke Schuttevaer, VBKO (waterbouwers) en EVO (verladers) toonden zich bij herhaling ontevreden over het aanlegtempo van nieuwe infrastructuur voor de binnenvaart. 'Wij pleiten ervoor een deel van de projecten van na 2015 naar voren te halen', zei COV-secretaris Kees de Vries in Weekblad Schuttevaer.

Aan het politieke front in Brussel drong CDA-Europarlementariër Corien Wortmann kort geleden bij de Europese Commissie aan op spoed met het al in 2006 beloofde ontwikkelplan voor de vaarweginfrastructuur. 'Als Europa het geld voor de infrastructuur opnieuw gaat verdelen, moet het voor iedereen klip en klaar zijn dat meer investeringen in de Europese vaarwegen nodig zijn. Er zijn voor de binnenvaart nog te veel knelpunten in de Europese vaarweginfrastructuur', zei Wortmann onlangs in Schuttevaer.

Meer lading

Onderzoeksinstituut NEA concludeerde in een recent rapport dat investeringen in infrastructuur voor de binnenvaart achterblijven bij de groei van het vervoer over water. Er wordt in Europa vooral geïnvesteerd in wegen en spoorwegen. Slechts één procent van het budget gaat op aan vaarwegen. Maar dat leverde wel een stijging in vervoerde lading op van vijftien procent. Daar kunnen weg en spoor niet aan tippen. Volgens NEA werd van 1995 tot 2005 circa 800 miljard euro geïnvesteerd in de Europese infrastructuur. Jaarlijks ontving het wegtransport gemiddeld 49 miljard euro (64% van de totale investering), spoor ontving gemiddeld 26 miljard euro per jaar (32%), zeehavens ontvingen gemiddeld twee miljard euro (3%) en de binnenvaart tot slot gemiddeld acht miljard euro (1%). Omdat er op het water nog genoeg ruimte is, had de binnenvaart volgens NEA met meer investeringen harder kunnen groeien. (DvdM)

SCHROEVENDOK 135 m (max. 850L)
HELLINGEN tot 70 m (max. 11 m breed)
VAN GREVENSTEIN'S
SCHEEPSWERF B.V.
Noord 49, 2931 SJ Krimpen a/d Lek
Tel. 0180-512200



DEZE WEEK

- 2 Steun groot Schipdonkanaal valt weg
- 3 Zinloos achterhoedegevecht KB en CBRB
- 5 'Mihai was een voorzichtig jongen'
- 6 Adelvotis 100 procent NL

7 'De lading moet en zal op de barge'

9 Stoom keert terug in zeescheepvaart

11 Charterproject loopt vast in kredietcrisis

13 Havenmanoeuvres zijn ieders passie

14 Grote veranderingen in garnalenvisserij

15 Veel veranderd in personeelsbeleid



Meest gelezen op Schuttevaer.nl (10 tot en met 16 februari)

- 1) Brand bij Kuwait Petroleum
- 2) Stuurman op Waal overboord en vermist
- 3) Stuurman black out - schip tegen de dijk
- 4) Tanker verdaagt op de keien
- 5) Tanker verspeelt stuurhuis

Aantal bekeken pagina's: 98.376

Stuurhuis Amberes stort neer

ZEEBRUGGE

Kapitein Thierry Lauwers van het estuaire-binnenvaartcontainerschip Amberes (bouwjaar 2007) is donderdagavond gewond geraakt bij een ernstig ongeval met het stuurhuis van zijn schip.

Toen Lauwers (43) het hefbare stuurhuis wilde laten zakken en de knop indrukte, viel de het letterlijk naar beneden. De hefkolom boorde zich daarbij door de stuurhuisvloer en richtte een ravage aan. Lauwers zelf liep daarbij een open beenbreuk en een kaakbeenbreuk op en moest worden opgenomen in het ziekenhuis in Blankenberge. Het interieur van de stuurhut en alle apparatuur zijn total loss en alle ramen zijn gesprongen. Het schip lag op het ogenblik van het ongeval afgemeerd aan de containerterminal van OCHZ in Zeebrugge. Het zal

naar Nederland worden gebracht om de schade te herstellen. De oorzaak wordt gezocht in een falende hydraulische installatie. De Amberes is een cellulair containerschip dat via het zeezwaai Zeebrugge-Vlissingen pendelt tussen de kusthaven en de binnenvaartcontainerterminal in Meerhout aan het Albertkanaal. (JG)

DIESEL SERVICE
DSE EMMELOORD BV
• Krukas slijpen
• Nokkenassen repareren
• Boren, honen, vlakken cilinders en motorblokken
• Nieuwe motoren/revisie
• Brandstof inspuitsystemen
Tel. 0527-69 92 92
www.dieselserviceemmeloord.nl

Mits Rita past net niet onder brug

DUISBURG

De kapitein van de Nederlandse tanker Rita heeft zich 11 februari verkeerd op de hoogte van de Sterkrader Strassenbrug over het Rhein-Hernekanaal en daarbij het dak van zijn stuurhuis gevaren.

Niemand aan boord liep letsel op. Het schip was met 1562 ton diesel onderweg naar Oberhausen. Kort

voor aankomst bleek het stuurhuis niet ver genoeg naar beneden te zijn gebracht voor de brug. Door de roef beschadigd. Door de aanvaring viel de elektronica uit en was de Rita onbestuurbaar. Een ander schip verleende assistentie en bracht haar naar de wal. Vanwege de in het water liggende brokstukken, werd het Rhein-Hernekanaal voor enkele uren gestremd. Vijf schepen moesten hierdoor hun vaart onderbreken. (MP)

Reddingshelikopter haalt opvarenden van Bulk Star

FRÖYA

De kleine Noorse bulkcarrier Bulk Star is dinsdag 9 februari nabij het Noorse eiland Frøya gezonken.

De Bulk Star zond rond de middag een Mayday uit. Het schip meldde dat het zinkende was en snel water maakte. Er stond een ruwe zee. Op het Mayday van de 539 ton grote coaster voer om één uur 's middags vanuit Smøla de reddingsboot Askerbeiringen van de Noorse reddingsmaatschappij Redningsgesellschaft. Die arriveerde om vijf voor twee bij de toen al grotendeels gezonken kustvaarder. Alleen het achterschip en de schroef van de coaster staken nog boven het water uit. Toen de reddingboot arriveerde, zag de bemanning hoe een helikopter juist het laatste bemanningslid van de Bulk Star uit een reddingsvlot ophees en

aan boord nam. De helikopter was er in geslaagd de volledige bemanning te redden. De reddingskoter Askerbeiringen pikte het noodbaken van de Bulk Star uit het water op en sleepte het reddingsvlot naar de wal, waar het aan de politie werd overgegeven. De in 1976 gebouwde coaster werd beredert door Molde Sjøtransport. De Bulk Star was al eens ternaauwroed aan de ondergang ontsnapt, toen zich in 2006 strandde. (BS)

Keerkoppeling repareren?
REVISIE
ONDERHOUD
INBOUW
binnenkalkhaven 17
3311 JC Dordrecht
telefoon 078-6138277
fax 078-6144887
info@dolderman.nl
www.dolderman.nl

Ongekend negatieve stemming in marktpeiling

'Hebberigheid en weelde grootste oorzaak crisis in de binnenvaart'

DEVENTER

'Het wordt slechter', zegt 45 procent van de 307 stemmers in de periodieke VAART!Peiling 'Wat doet de markt?'. Nog eens 36 procent stelt zelfs: 'Dit wordt onze ondergang'. Bij elkaar (81%) een ongekend negatieve stemming; in augustus vorig jaar was 'maar' 47 procent negatief, op een vorig dieptepunt in september 2002 zag 57 procent het in dezelfde peiling somber in.

Het aantal positief gestemde in de jongste VAART!Peiling is mi-

nimaal: acht procent ziet de markt stabiliseren, voor zes procent gaat het eigenlijk best goed en voor vier procent is verbetering in zicht. De peiling op internet loopt vanaf 25 januari en wordt doorgaans vooral door varende ingevuld. In bijgeschreven commentaren wordt de ontwikkeling van de binnenvaart scherp becommentarieerd. Zo vindt een schipper, die in goede tijden flinke reserves heeft opgebouwd, het niet erg dat de 'ondernemers' van de grote schepen klappen krijgen. 'Het klinkt hard, maar ze hebben er zelf om gevraagd! Kantoor Binnenvaart waarschuwde al jaren voor overcapaciteit, maar dat was volgens de heren niet zo. De recessie helpt een handje, maar is niet de grootste oorzaak. Dat zijn hebberigheid en weelde.'

Speculanten

Nieuwbouwendes speculanten krijgen er in de bijgeschreven reacties flink van langs. 'Er werd teveel nieuwgebouwd door speculanten. Dankzij de bankcrisis vallen die er nu uit. Sorry, daar heb ik nu eenmaal geen medelijden mee', schrijft één van de stemmers. De crisis had drie jaar eerder moeten komen, vindt een ander. 'Dan was er veel minder nieuwbouw geweest. Nu hebben we allemaal ons eigen graf gegraven door deze overcapaciteit, waar we zelf voor hebben gezorgd. Vroeg of laat moest het ervan komen, door onze hebzucht van groot tot nog groter schepen te bestellen en tegen onbegrijpelijk hoge prijzen door te verkopen.' Investerings in de Rijnvaart gebeuren nooit marktconform, signaleert een andere stemmer. 'Daar geldt de

regel: wat hij kan, kan ik ook.' Een schipper met een nieuwbouwschip relateert het beeld: 'Je moet degenen hebben die er een sport van hebben gemaakt er zoveel mogelijk te bestellen en door te verkopen. Wij hebben een nieuwbouw. Besteld, afgebouwd, en we varen ermee.' Met een devaluatie van de nieuwbouw is volgens het economisch inzicht van een reagerende schipper de verhouding snel weer in orde. 'Dat is gewoon het economische spel. Waar de nieuwbouw er vroeger zo erg op tegen was dat er nog een hoop oude zooli in de markt was en dus overcapaciteit, zijn ze nu blij dat ze een partijtje kunnen doen dat feitelijk bestemd zou zijn voor een oude Kempenaar, omdat de markt geen 3000 ton voor de kant wil hebben.' Hij ziet nieuwe kansen voor de eigenaar van een ouder schip om 'in de uitverkoop even een schip te kopen voor een normale prijs en niet voor de gebakken-luchtprijs van een paar jaar geleden. Dan valt de vrachtprijs ook wel weer mee'.

Vervolg op pagina 3

HDM
Uitgebreid magazijn met originele onderdelen, direct uit voorraad leverbaar.
HOLLAND DIESEL MAASSLUIS
T: 010-5912611 www.hollanddiesel.nl

KOEDOOD
DIESELSERVICE B.V.
Frankepad 1 - Hendrik Ido Ambacht
Tel. (078)6813127 - Fax (078)6812025
www.koedood.nl - info@koedood.nl

MITSUBISHI DIESEL ENGINES

Ernstig gewond na val in ruim

DEN HELDER

Een bemanningslid van het ms Cosa is dinsdagnacht 10 februari op volle zee ernstig gewond geraakt na een val in het ruim.

De kapitein vroeg de Kustwacht om medische assistentie. Een helikopter van vliegveld De Kooy bij Den Helder heeft een marinearts aan boord gebracht. Die verleende eerste hulp en oordeelde dat de man zo snel mogelijk naar het ziekenhuis moest. De helikopter, die in de tussentijd naar Rotterdam was gevlogen om bij te tanken, heeft de gewonde man opgehaald en naar het Erasmusziekenhuis in Rotterdam gevlogen. (EvH)

Wet van Bernoulli

BATH

De wet van Bernoulli heeft twee zeeschepen op de Westerschelde lijkelij parten gespeeld.

De schepen, de 99 meter lange Russische kustvaarder Kholmogory en het 305 meter lange containerschip Pangal, werden donderdag 5 februari tijdens een oplooptoernooi naar elkaar toegezogen. Beide schepen waren onderweg van Antwerpen naar zee. Door vaart te minderen konden ze na een half uur loskomen. Op de rede van Vlissingen zijn ze geïnspecteerd. De schade bleek beperkt. (WB)

IVR wil internationale transportvoorwaarden

PRAAG

De IVR heeft op het eind januari gehouden colloquium in Praag nieuwe internationale transportvoorwaarden getintroduceerd. Ook was er aandacht voor de plannen van de CCR om de aansprakelijkheidsbeperking volgens het CLNI-verdrag in meer landen te laten gelden.

De Internationale Verlade- en Transportbedingen 2009 (IVTB) zijn een aanvulling op het CMI-verdrag en zijn opgesteld door de Juridische Commissie van de IVR en de VBW. 'Dit verdrag regelt alle primaire zaken voor internationale transporten', legt algemeen secretaris Resi Hacksteiner uit. 'De IVTB zijn aanvullende bepalingen die kunnen worden overeengekomen voor zowel nationale als internationale transporten. Er zijn momenteel diverse nationale algemene voorwaarden overeengekomen, zoals die van het CBRB of de Franse voorwaarden. Met de IVTB worden nu internationale geldende aanvullende voorwaarden aanbevolen, die breed toepasbaar zijn. De nationale wetgeving, bij ons boek 8, blijft gelden. Nationale wetten worden niet vervangen,

maar aangevuld. In de IVTB-voorwaarden zijn zaken geregeld als de aansprakelijkheid voor nautische fouten en regelgeving rond brand en explosie en wordt een rechtskeuze aanbevolen.'

Aansprakelijkheid

De CCR is bezig met een aanvullend protocol bij het aansprakelijkheidsbeperkingverdrag CLNI. Het CLNI geldt nu alleen voor Rijn en Moezel in Nederland, Duitsland, Zwitserland en Luxemburg. De CCR heeft nieuwe landen als Tsjechië en Polen uitgenodigd voor onderhandeling over een uitbreiding van het toepassingsgebied van het verdrag en een aantal landen is geïnteresseerd. Het uiteindelijke doel is het CLNI-verdrag in alle Europese landen met bevaarbare waterwegen toe te passen. Daarnaast moeten de globale aansprakelijkheidslimieten worden verhoogd. Voor niet-persoonlijke schades zouden de tarieven uit 1988 moeten worden aangepast aan de inflatiecorrectie. Ook de vergoedingen voor dood of letsel van reizigers zouden moeten worden verhoogd. Hierbij wordt de zeevaart (het LLMC-verdrag) als richtlijn genomen. (MdV)

Matroos valt vier meter

PEINE

Een matroos van een binnenvaartschip is zaterdagmiddag zwaar gewond geraakt op het Mittellandkanaal.

De man viel rond één uur bij schoon-

maakwerkzaamheden van vier meter hoogte in het ruim van het schip. Het schip was onderweg van Hannover in de richting van Braunschweig. Net voor de haven van Peine viel de matroos in het ruim. Het schip stopte in de haven van Peine, waar politie en ambulancpersoneel de man uit het ruim haalden. Hij werd met spoed naar een ziekenhuis in Peine gebracht. (EvH)

HENRIETTE
Opleveren
'Mijn huis wordt op de uiterste bouwdatum afgeleverd. Terwijl het eerst vier maanden eerder klaar zou zijn', zegt mijn collega. Hij heeft net als wij een nieuwbouwhuis gekocht. Ik vertel dat onze opleverdatum ook uiterst vaag is. En dat een aannemer tegen mij zei, dat opleveren op de uiterste datum de trend is, omdat er vanwege de crisis geen werk achteraan zit. Zo pakken bouwers de maximale bouwrente. 'Daar moeten we in de binnenvaart eens mee aankomen', besluit ik. 'Precies. Dat je een goede dagprijs afsprekt en tegen de opdrachtgever zegt dat je het volgende maand wel komt brengen als het jou uitkomt, omdat de dagprijs beter is dan de rest van het aanbod', droomt mijn collega hardop.

SCHUTTEVAER
WEEKBLAD
Vakblad voor Rijn- en binnenvaart, kust- en zeevaart, visserij, scheepsbouw, offshore, recreatie- en chartervaart

Alstublieft, uw welkomstgeschenk als nieuwe abonnee!

Ja, ik wil Weekblad Schuttevaer 8 weken ontvangen voor slechts € 13,50 (ex. btw)

Ja, ik abonneer mij voor minimaal één jaar tot wederopzegging op Weekblad Schuttevaer en betaal voor het abonnement € 145,90 (ex. btw). Als welkomstgeschenk ontvang ik de Schuttevaer MP4-speler met 1GB digitale opslag

Genoemde prijzen gelden voor 2009. Overige voorwaarden: zie colofon. Vul deze bon in (naam en adres op achterzijde!) en stuur 'm op naar Weekblad Schuttevaer, t.a.v. afd. Marketing, antwoordnummer 52, 7400 VB Deventer (geen postzegel nodig). Faxen kan ook: 0570 - 50 43 99

Statenleden CDA willen inventarisatie Friese vaarwegen

LEEUWARDEN

Een brede inventarisatie van het vaarwegennetwerk, met als uitkomst een verbeterplan dat Friesland toegesneden maakt voor vervoer over water in de toekomst. Dat is de inzet van de CDA Statenfractie in Friesland.

Het CDA stelde zich die opdracht na een werkbezoek in Drachten. Bij Van der Wiel, een bedrijf dat al ruim vijftig jaar wereldwijd actief is op het gebied van transport, infrastructuur en milieutechniek, kwam duidelijk het belang van een goede vaarweg naar Drachten naar voren. 'Vanwege de steeds grotere drukte op de wegen verplaatst het transport zich naar vaar- en spoorwegen', vertelt Statenfractievoorzitter Ad van der Ham. 'In het Noorden kiezen bedrijven nu vaak voor Groningen, omdat daar een betere vaarwegverbinding mee is. Ook grote containerschepen kunnen Groningen bereiken, in tegenstelling tot Drachten. Meerdere grote bedrijven in Drachten hebben zo'n verbeterde vaarwegverbinding met klasse V nodig om verder te kunnen groeien en de concurrentie aan te kunnen. We willen als CDA op basis van de huidige cijfers voor heel Fryslân bekijken wat nodig is op het gebied van vervoer en logistiek. Daarin nemen we zeker ook de vaarwegverbinding met Drachten mee.' (EVH)

Apeldoorns Kanaal wel of niet open

HEERDE

De provincie Gelderland organiseert 25 maart een debat over het Apeldoorns Kanaal in Heerde.

In dit debat kunnen bestuurders, organisaties en particulieren hun mening kenbaar maken over het al of niet beschikbaar maken van het Apeldoorns Kanaal. Naar verwachting wordt tijdens de bijeenkomst ook een actualisatierapport van de haalbaarheidsstudie openbaar gemaakt. Het debat heeft plaats van 18 tot 21 uur, de locatie wordt nog bekendgemaakt.

Actieplan voor wegtransport

DEN HAAG

Binnen een jaar is een groot aantal knelpunten voor wegtransportbedrijven opgelost of sterk verminderd. Dit meldt Verkeer en Waterstaat.

In april 2007 hebben minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Heemskerck van Economische Zaken de commissie Noordzij gevraagd de knelpunten in het wegvervoer te inventariseren. Daaruit kwamen tientallen knelpunten naar voren. In een actieplan zetten kabinet en bedrijfsleven zich in om vijftien knelpunten binnen een jaar aan te pakken. Voor de overige knelpunten komt het kabinet nog voor de zomer met een aanvalsplan. Belangrijk onderdeel van de kabinetsmaatregelen is de vermindering van de administratieve lastendruk. 'Op verschillende manieren verbetert het kabinet de dienstverlening van de overheid zodat bedrijven tijd, kosten en ergernis worden bespaard', stelt de Commissie Noordzij. 'Het gaat onder andere om de vereenvoudiging van de rittenregistratie van bestelauto's, de verpakkingenbelasting en verlichting van de enquêtedruk in de vervoerssector.' Daarnaast wordt de mogelijkheid gecreëerd om langere vrachtwagens (45-voet ISO-containers) voor binnenlands transport te gebruiken. Verder is het voor een aantal knelpunten noodzakelijke Europese regelgeving aan te passen. Het kabinet en de sector gaan dit samen agenderen in Europa. (EVH)

- ik abonneer mij voor minimaal één jaar op Weekblad Schuttevaer en ontvang als welkomstgeschenk de 1GB Schuttevaer MP4-speler.
- ik wil Weekblad Schuttevaer 8 weken ontvangen voor slechts € 13,50 (ex. btw)

BON voor een nieuwe Schuttevaer-abonnee. Zie voorzijde.

Schip/bedrijf instelling: _____

Ter attentie van: _____ m/v

Adres: _____

Postcode: _____

Plaats: _____

Telefoonnummer: _____

Fax: _____

Email: _____

Geboortedatum: _____

Handtekening: _____

Voor adressering: zie voorzijde van deze bon

HET WEER

door Meteo Consult B.V.

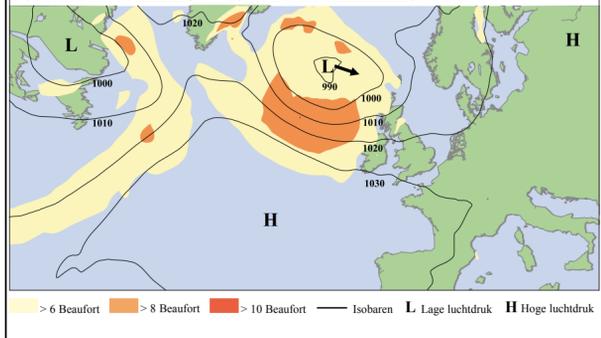
WEEROVERZICHT: Een prominente rol op de weerkaarten is weggelegd voor een stevig hogedrukgebied. Dat bevindt zich niet boven het continent, maar aan de westzijde, op de oceaan. Lage drukgebieden, afkomstig vanaf de Noord-Amerikaanse kust, trekken aan de noordkant van de hogedrukzone langs en arriveren aldus via Schotland in Europa. Het leidt in het weekeinde tot

flink wat neerslag in de Benelux, Duitsland, Tsjechië en de Alpen. Dat is regen en boven ongeveer 500 meter hoogte valt er behoorlijk wat sneeuw. Ondertussen houden uitlopers van het hogedrukgebied de landen Portugal en Spanje droog en zonnig. Daar is het 's middags veelal 14 tot 18 graden. In Frankrijk zit het in de aanloop naar het weekeinde nog wel grotendeels droog zijn, echter snel volgt er

neerslag vanuit het westen. Zaterdag waait het 's stevig rondom de Britse eilanden en op de hele Noordzee, veelal krachtig tot hard (6-7 Bft). Zondag blaast de wind stevig door op de Noordzee en in het zeegebied tussen de Balearen en Sardinië.

Deze verwachting is vrij betrouwbaar.

LUCHTDruk EN WINDKRACHT VOOR AANSTAANDE ZATERDAG.



> 6 Beaufort > 8 Beaufort > 10 Beaufort Isobaren L Lage luchtdruk H Hoge luchtdruk

VERWACHTING PER DISTRICT VOOR KOMEND WEEKEINDE:

Nederlandse binnenwateren: Zaterdag een aantrekkende zuidwestelijke wind, maar matig tot vrij krachtig, 4-5 Bft. Zondag 4-5 Bft uit het westen.

Nederlandse Kust: Vrij krachtige tot krachtige winden, 5-6 Bft. Zaterdag uit zuidwest, zondag uit west. Golven van 1,5 naar 2,5 meter.

Oostzee: Zuidelijke winden. Zaterdag 3-5 Bft, zondag 5-6 Bft. Eerst golfhoogten rond 1 meter, zondag 2 tot 2,5 meter golven.

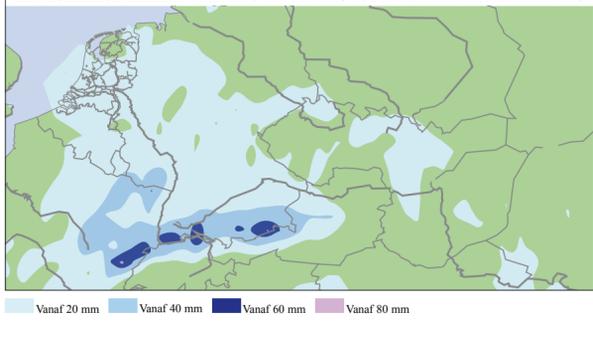
Ierse Zee: Zaterdag: matige tot vrij krachtige wind, 4-5 Bft. Zondag: krachtige tot harde wind, 6-7 Bft. Golven van 1 naar 2,5 meter.

Het Kanaal: Zaterdag: matige tot vrij krachtige westelijke wind, 3-5 Bft. Zondag: 5-6 Bft uit het noordwesten. Golven van 1 meter naar 2 meter.

Golf van Biskaje: Zaterdag: 2-3 Bft uit variabele richting. Zondag: 4-5 Bft uit het noordwesten. Eerst golven van 2 meter, zondag tot 3,5 meter.

Westelijk deel Middellandse Zee: Veelal 2-4 Bft. Zondag in centrale delen en langs Franse kust 4-7 Bft. Eerst tot 1 meter golven. In 'n noorden zondag tot 3,5 meter.

VERWACHTE HOEVEELHEID NEERSLAG VAN DINSDAG TOT EN MET AANSTAANDE MAANDAG.



Vanaf 20 mm Vanaf 40 mm Vanaf 60 mm Vanaf 80 mm

Deskundigen maken brandhout van plannen Vlaamse regering

Steun groot Schipdonkkanaal valt weg

De plannen voor verbreding van het 46 kilometer lange Schipdonkkanaal in Vlaanderen beginnen nu ook in de politiek draagvlak te verliezen. Onder de bevolking was al veel verzet tegen het kanaal, dat het mogelijk moet maken met grote containerbinnenvaartschepen vanuit de haven van Zeebrugge landinwaarts te varen.

De Vlaamse liberalen (Open VLD) hebben zich vorige week tijdens een hoorzitting in het Vlaamse parlement bij het verzet van de oppositiepartijen aangesloten. Dat gebeurde nadat twee hoogleraren en transportexperts, prof. Georges Allaert van de Gentse universiteit en prof. Patrick Meire van de universiteit van Antwerpen, brandhout hadden gemaakt van het kennelijke voornemen van de Vlaamse regering om de verbreding van het Schipdonkkanaal erdoor te drukken, ondanks de grote maatschappelijke weerstand tegen het plan. Volgens de professoren zal de verbreding driemaal zoveel kosten als de geplande 625 miljoen euro en daarbij een ernstig watertekort en verzilting van de Bovenschelde veroorzaken. 'Als we maatschap-

pelijk eerlijk willen zijn, moeten we dat durven zeggen', verklaarde prof. Allaert. Hij rekende voor dat de stedenbouwkundige lasten voor de doortocht van het bredere Schipdonkkanaal in het stadje Zomergem alleen al 23 miljoen euro extra zal kosten. 'Ruimtelijke effecten zoals grondwaterverstoring, verzilting, berging van baggerspecie, verstoring van landbouwproductie, verlies van landbouwgronden en natuurverlies zijn onvoldoende onderzocht', zo luidde het vernietigende oordeel van de professoren.

Oplosbaar

Directeur Leo Clinkers van Waterwegen en Zeekanaal, een vurig voorstander van de verbreding, ook al vergt die vele honderden

onteigeningen, bestreed dat de verbreding en de aansluiting op Zeebrugge zal leiden tot verziltingsproblemen of watertekorten in het Leiebekken of de Bovenschelde. 'Die problemen zijn technisch op te lossen of beheersbaar.'

Maar professor Meire wees er op dat verzilting nu al een probleem is in de polders. Door het Schipdonkproject zal de toestand er volgens hem alleen maar slechter op worden. Meire waarschuwde ook voor watertekorten: 'De klimaatverandering zal lagere debieten veroorzaken en verdroging tijdens de zomer. De achilleshiel is de hoeveelheid water die uit Frankrijk zal komen als gevolg van de uitbouw van kanalen in Noord-Frankrijk.'

Albertkanaal

Ook ondervoorzitter Ivan Sabbe van de nieuwe rechte Vlaamse politieke formatie (LDD / Lijst Dedecker), die momenteel furor maakt in Vlaanderen en hoog scoort in de peilingen, is fel gekant tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal. 'Met het geld dat we in het kanaal willen investeren, verhogen we beter enkele bruggen over het Albertkanaal', meent hij. Sabbe noemt een groot aantal argumenten waarom

de verbreding van het Schipdonkkanaal niet noodzakelijk is en als een 'nutloos' project moet worden beschouwd. Het gaat onder meer om foutief gecommuniceerde cijfers, verdoezeling van alternatieven zoals de Estuaire vaart en het gebruik van kruiplijncoasters, de verwachte congestie op het kanaal Gent-Terneuzen, het overschatte achterland van Zeebrugge en de aanslag op de ruimtelijke ordening en het milieu.

Alternatieven onderschat

Volgens Sabbe worden de alternatieven voor verbreding van het Schipdonkkanaal met opzet onderschat. Alleen al spoorweg-

veel meer overblijft. 'Aanvankelijk was de bedoeling om het hinterland richting Frankrijk te bereiken, maar dat land ligt nu dwars. Het heeft de budgetten voor dit project zelfs fors teruggeschroefd. Daarom is de kans dat de droom van Zeebrugge ooit in vervulling gaat dan ook zeer klein geworden.'

In België worden in juni regionale verkiezingen gehouden. Daarom valt er in de eerste helft van dit jaar zeker geen besluit meer van de Vlaamse regering over de verbredingsplannen voor het Schipdonkkanaal. De Vlaamse regeringspartij die zich voor de verkiezingen durft uit te spreken voor de verbreding, riskeert

'Zeebrugge heeft meer aan spoor en kustvaart'

maatschappij Infrabel zou volgens hem in staat zijn de stijging van het containervervoer in Zeebrugge naar het achterland op te vangen. De kustvaart is ook tot meer vervoer in staat dan officieel wordt toegegeven. Tenslotte wijst Sabbe er op dat van het oorspronkelijk doel van het Seine-Schelde-West-project niet

daarvoor zowel in Oost- als West-Vlaanderen te worden afgestraft, omdat de publieke opinie zich de laatste weken steeds meer tegen de verbredingsplannen heeft gekeerd. Intussen doen actiegroepen en de milieubeweging hun best het verzet van de bevolking aan te wakkeren. Met toenemend succes. (JS)

Gouverneurs schoorvoetend akkoord met Schipdonkkanaal

DAMME

De gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen gaan onder voorwaarden akkoord met de verbreding van het Schipdonkkanaal.

Dat schrijven ze in hun rapportage aan de Vlaamse minister Hilde Crevits van Openbare Werken en Leefmilieu. Belangrijkste voorwaarde is, dat de verbreding van het kanaal een minimaal effect heeft op de omgeving. Van milieuhinder mag geen sprake zijn en het verlies van natuurgebieden moet worden gecompenseerd. De bruggen over het kanaal mogen niet hoger worden dan zeven meter, zodat de onteigening van landbouwgrond binnen de perken kan blijven en de landschappelijke

waarde niet verloren gaat. Landbouwers mogen sowieso niet de dupe worden van de verbreding. Belangrijk vinden de gouverneurs André Denys (Oost-Vlaanderen) en Paul Breyne (West-Vlaanderen) er voldoende voldoende maatschappelijk draagvlak voor de kanaalwerken is. Daar lijkt het momenteel niet op, want het actiecomité 't Groot Gedelf, dat actievoerders uit Sint-Laureins, Damme, Brugge, Nevele, Zomergem, Knokke en Maldegem en Eeklo verenigd, krijgt meer steun in de strijd tegen verruiming van het kanaal. Het verzet richt zich vooral op de verwachte onteigeningen en het verlies van de karakteristieke bomenrijen langs het kanaal. De gouverneurs vinden dat met al die protesten rekening moet worden

gehouden. Bovendien waarschuwen ze dat voorkomen moet worden dat het verbrede kanaal dorpen in tweeën deelt. En tenslotte hameren ze op snelle besluitvorming, zodat er een einde komt aan de onzekerheid voor de omwonenden. Minister Crevits verwacht dat de Vlaamse regering de knoop op z'n vroegst in maart doorhaakt. De verbreding over een lengte van 56 kilometer tussen Zomergem en Damme kost naar schatting 700 miljoen euro en is vooral voor de aansluiting van Zeebrugge op de nieuwe Seine-Scheldeverbinding van cruciaal belang. De Milieu Effect Rapportage wordt eind februari gepresenteerd en er loopt nog een onderzoek naar mogelijke verzilting door het bredere kanaal. (WB)

PARIJS

De Franse president Nicolas Sarkozy heeft onlangs het pas gemoderniseerde sluiscomplex van L'Isle-Adam op de Oise bezocht.

Goereese Slijkgat wordt gebaggerd

STELLENDEAM

De vaargeul van het Slijkgat, voor de haven van Stellendam en de aanvaartroute voor de Goereese vissers, wordt de komende maanden door Havenbedrijf Rotterdam op diepte gebracht.

Na klachten van vissers eind 2006, heeft de gemeente Goedereede aangeklopt bij het Havenbedrijf Rotterdam. Via het Akkoord Alders uit 2001 verplichtte Rotterdam zich het Slijkgat op een gegarandeerde diepte van 5,50 meter onder NAP te brengen. Dit als compensatie voor de gevolgen van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Volgens Goedereede hield het Havenbedrijf Rotterdam de vaargeul echter tot nu toe op een diepte van vijf meter NAP. De werkzaamheden zijn nu aanbesteed en zullen tegelijkertijd met het reguliere onderhoudsbaggerwerk plaatsvinden. Goedereede is erg blij met dit bericht. (ME)

TERSCHELLING

De gemeente Terschelling heeft het initiatief genomen voor een symposium onder de titel 'Havens Waddenzee, klaar voor de recreatievaart in de toekomst?'

Aanleiding is de uitvoering van het Convenant Vaarrecreatie, waarbij de Waddenhavens moeten aangeven hoe de havencapaciteit voor de plezier- en chartervaart zal worden aangepast aan de toekomstige behoefte. Het symposium wordt 6 maart gehouden in het Maritiem Instituut Willem Barentsz. Terschelling voelt de problematiek

Symposium over Waddenhavens

aan den lijve. De gemeente staat voor de keuze de gemeentelijke haven aan te passen en de Stichting Passantenhaven vraagt om uitbreiding en modernisering. De jachten worden groter en er is behoefte aan meer comfort en veiligheid. Daarnaast groeit het aantal bezoekende schepen. Op het symposium, dat voor iedereen toegankelijk is, voren een aantal prominente sprekers het woord, onder wie mevrouw M. de Boer, voorzitter van de Raad voor

de Wadden, G. Dijk van Hiswa Vereniging, J. Baalbergen van de Vereniging Charterberoepsvaart BBZ, A.J. Zijlstra, programmamanager Convenant Vaarrecreatie en Y. Heysman, directeur Water en Scheepvaart van Rijkswaterstaat. Journalist en zeiler Frits Wester treedt als dagvoorzitter op. Na afloop van de plenaire discussie met de sprekers krijgen de deelnemers gelegenheid een bezoek te brengen aan de zeevaartschool. Rederij Doekens zet voor de deelnemers een extra sneldienst in die om acht uur vanuit Harlingen vertrekt. (GM)

SCHEEPVAARTBERICHTEN

FRIESLAND

Dokkumer-Ee; Noorderbrug, Leeuwarden; geen bediening. Van 11 t/m 13 maart voor Leeuwarden Noorderbrug geen bediening en doorvaarthoogte IZF-140 cm.

Dokkumer-Grootdiep; Ir. D.F. Woudabrug, Stieneksterbrug; Schrieversbrug; Woudpoortbrug; geen bediening. Ivm. evenement op 21 maart geen bediening Stieneksterbrug Ir. D.F. Woudabrug van 14:15 tot 15:30 uur, Schrieversbrug van 14:30 tot 15:15 uur en Woudpoortbrug van 14:15 tot 14:30 uur.

Kliffak; Kliffak, spoorbrug; geen bediening. Geen bediening spoorbrug Kliffak tnb.

Scharsterrijd op Nieuwe Rijn; Scharsterrijdbrug; gedeeltelijke stremming. Van 2 t/m 29 maart stremming beweegbaar deel en doorvaarthoogte max. FZP+355 cm.

DRENTHE

Stieltjeskanaal; Verlengde Hoogeveenseche Vaart; baggerwerk. Van 16 maart t/m 17 april hinder Verlengde Hoogeveenseche Vaart tussen kmr. 54 en 56 en hinder Stieltjeskanaal tussen kmr. 12 en 12,9. De zuigerleidingen liggen afgezonken op de bodem en zijn gemarkeerd door boeien vlak tegen de oostoever van het Stieltjeskanaal.

OVERIJSSSEL

Gelderse IJssel; IJsselpoortbrug, Zwolle; geen bediening. Geen bediening Zwolle IJsselpoortbrug op 2 maart van 0:26 tot 5:45 uur.

Kanaal Amelo-De Haandrik; brug Aadorp; brug Westeinde; Daarlevven, brug; Geerdijkbrug; Grote Punbrug; Tonendijkbrug; geen bediening. Van 2 t/m 4 maart geen bediening Tonendijkbrug en brug Westeinde.

Zwarte Water; Zwartwaterbrug; geen bediening. Geen bediening Zwartwaterbrug op 23 en 24 maart en 30 en 31 maart.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-005° 32,530' E; val 5 geel 52° 38,593' N-005° 32,584' E; val 6 geel 52° 38,663' N-005° 32,437' E; val 7 geel 52° 38,158' N-005° 32,096' E; val 8 geel 52° 38,311' N-005° 32,150' E; val 9 geel 52° 38,474' N-005° 32,199' E.

IJSELMEER

IJsselmeer; gewijzigde markering. Nieuw geleegd ivm ondiepte zuid kardinale ton in 52° 52,5454 N-005° 21,4856 E. Posities uitgelegde betonnen werkgebied vlak 3 karakter geel FL 2 sec. val 1 geel 52° 38,054' N-005° 32,284' E; val 10 geel 52° 38,630' N-005° 32,249' E; val 2 geel 52° 38,116' N-005° 32,436' E; val 3 geel 52° 38,263' N-005° 32,482' E; val 4 geel 52° 38,427' N-00

WEBNIEUWS

Onderzebootincident

LONDEN 16/2 - Een Britse en een Franse onderzeboot, met allebei kernwapens aan boord, zijn eerder deze maand diep in de Atlantische Oceaan met elkaar in aanvaring gekomen. Het gaat om de Britse HMS Vanguard en de Franse Le Triomphant. Er ontstond lichte schade.

www.nrc.nl

Dode duikers

AMSTERDAM 16/2 - De politie heeft de identiteit achterhaald van twee dode mannen die zij in juni vond in het water van het Westelijk Havengebied in Amsterdam. Het gaat om een 36-jarige Kroaat en een 49-jarige Oostenrijker. Duidelijk is dat de twee niet door een misdrijf zijn omgekomen, maar de politie tast in het duister over wat dan de oorzaak is geweest van hun overlijden. Zij houdt er sterk rekening mee dat de mannen betrokken waren bij drugshandel.

www.telegraaf.nl

Doeksen op windkracht

TERSCHELLING 15/2 - Rederij Doeksen ontwikkelt een nieuw schip op wind- en zonne-energie. De milieuvriendelijke veerboot moet over een aantal jaren de afgeschreven Midsland vervangen. Een van de opties is de toepassing van turbosails. Dat zijn grote, verticale pijpen die wind opvangen en omzetten in stuwkracht.

www.frieschdagblad.nl

Havenbazen

ROTTERDAM 15/2 - De Rotterdamse politiek vindt het onvoorstelbaar dat de havenwerkgevers weigeren het gesprek aan te gaan over de noodlijdende havenpoort SHB. De havenbazen zeggen dat zij, nu de economische crisis om zich heen slaat, de handen vol hebben om het huidige personeel aan het werk te houden. Daarnaast heeft de haven de SHB niet echt meer nodig, de laatste jaren kunnen zij ook bij andere uitzendbureaus aankloppen voor tijdelijke havenwerkers.

www.ad.nl

Mannheim keldert

MANNHEIM 16/2 - De containeroverslag in Mannheim is in januari met ruim 37 procent gedaald in vergelijking met diezelfde maand vorig jaar. De overslag gemeten in tonnen daalde met bijna 200.000 ton tot 632.000 ton. Havendirecteur Roland Hörner verwacht dat de overslag dit jaar zal terugvallen tot het niveau van 2003, toen deze 6,9 miljoen ton bedroeg.

www.nieuwsbladtransport.nl

Ijsselmeerafslag

URK 16/2 - De Ijsselmeerafslag blijft voorlopig in handen van de gemeente. Alleen het CDA was voorstander van privatiseren.

www.opurk.nl

Brand Reimerswaal

HANSWEERT 14/2 - Op een visserschip bij scheepswerf Reimerswaal in Hansweert is in de nacht van vrijdag op zaterdag brand uitgebroken. De brand werd veroorzaakt door werkzaamheden op het schip. Het schip werd verbouwd en was bijna klaar.

www.schuttevaer.nl

Gifschepen weg

GOUDERAK 13/2 - Het buitendijkse gebied De Zelling langs de Hollandse IJssel bij Gouderak is sinds vrijdag weer helemaal schoon. De sanering van de wijk duurde dertien maanden. Er is 300.000 ton vuile grond per schip afgevoerd.

www.refdag.nl

ADNR 2009

ROTTERDAM 12/2 - De CCR heeft besloten de inwerkingtreding van het ADNR 2009 uit te stellen tot 1 maart 2009. Reden van het uitstel is onder meer dat de Nederlandse versie nog niet is voltooid.

www.gevaarlijke-lading.nl

Steven Spielberg

ALBLASSERDAM 15/2 - Het Algemeen Dagblad spotte eind september niemand minder dan Steven Spielberg bij megajachtenbouwer Oceanco. De Amerikaanse regisseur kwam een kijkje nemen in Krimpen aan den IJssel, waar hij zijn handtekening zette op het casco van een megajacht. Het 85 meter lange schip wordt eind 2010 opgeleverd voor circa honderd miljoen dollar.

www.klaroen.nl

ROTTERDAM

De ladingverzekeraars van ladingbelanghebbenden ELG Haniel Trading GmbH in Duisburg en het Zuid-Afrikaanse Hemic Ferrochrome (PTY) Ltd draaien volledig op voor de bergingskosten van de Riad, het binnenvaartschip dat 13 oktober vorig jaar zonk na een aanvaring met het zeeschip Wisdom op de Oude Maas. Die claim van de Staat werd in kort geding be-

vestigd door een uitspraak van de voorzieningenrechter bij de Rechtbank Den Haag.

De Staat plaatste het schip en de lading ferroschroot onder de Wrak-

Wrakkenwet 1885

De Wrakkenwet van 1885 (aangepast in 1934) geeft de overheid een wettelijke basis om wrakken in de openbare wateren op te ruimen.

Artikel 1 lid 1 Wrakkenwet luidt: 'Vaartuigen, overblijfselen van vaartuigen en alle andere voorwerpen in openbare wateren gestrand, gezonken of aan den grond geraakt, of vastgeraakt op of in waterkeeringen of andere waterstaatswerken, kunnen door den beheerder van het water of dien van het waterstaatswerk worden opgeruimd, zonder dat deze door belanghebbenden bij het vaartuig, of het opgeruimde voorwerp dan wel de zaken aan boord van of in of op het voorwerp aansprakelijk kan worden gesteld voor door die opruiming aan hen toegebrachte schade.'

Artikel 5 bepaalt: 'Al hetgeen bij de opruiming wordt geborgen, wordt tegen voldoening van de ter zake van de opruiming gemaakte kosten of tegen het stellen van zekerheid voor de voldoening daarvan aan belanghebbenden, die zich daartoe aanmelden, afgegeven.'

In artikel 6 van de Wrakkenwet staat: 'Indien belanghebbenden zich niet aanmelden, doch in gebreke blijven binnen een door de beheerder te stellen termijn de in artikel 5 bedoelde kosten te voldoen of voor de voldoening daarvan zekerheid te stellen, is de beheerder bevoegd het geborgene te verkopen.'

De wetgever heeft in 1885 overwogen of het billijk was de kosten te splitsen, maar redeneerde toch dat het niet ging om de gerede zaak, maar om kosten die worden gemaakt in het belang van het vaarwater.

Staat claimt bergingskosten op grond van Wrakkenwet uit 1885

Ladingeigenaar draait op voor berging Riad

kenwet van 1885 en voerde alles af naar het terrein van Rijkswaterstaat op het Duivelseiland bij Dordrecht. De totale opruimingskosten werden begroot op 554.704,71 euro, waarvan ongeveer 34.000 euro voor het schip. De verzekeraar van de Riad deed een paar dagen na de aanvaring afstand van het schip, dat later door de Staat is verkocht en inmiddels gesloopt. De lading ferroschroot ligt nog steeds opgeslagen in Vlaardingen.

Hoe het verder gaat is niet bekend. Een woordvoerder van ladingeigenaar ELG Haniel Trading GmbH verwijst naar de advocaat van de transportverzekeraar, verbonden aan advocatenkantoor AKD Prinsen Van Wijnen. Daar wordt geen commentaar gegeven omdat er nog diverse procedures over deze zaak onder de rechter zijn.

Garantie geweigerd

ELG Haniel Trading en Hemic Ferrochrome stelden zich alleen garant voor de kosten van het bergen van de lading. De Staat weigerde die garantie, waarop de ladingbelanghebbenden 'conservatoir beslag tot afgifte' lieten leggen op de lading ferroschroot. Het juridische geschil over interpretatie van de Wrakkenwet legden ze in kort geding voor aan de voorzieningenrechter van de

Rechtbank Den Haag. Die besliste dat de Staat op grond van de Wrakkenwet geen onderscheid hoeft te maken tussen de kosten voor berging van de lading en van het schip. De rechter hief het beslag op, met als consequentie dat de ladingbelanghebbenden mogen worden aangesproken voor alle kosten van de berging. Maar volgens de rechter zijn er 'onweersproken mogelijkheden van ELG en Hemic om zich op de fondsen van de betrokken schadeverzekeraars te verhalen'.

Beslag Wisdom

In een in december gevoerd proces tussen de rederij van de coaster Wisdom en de eigenaren van de lading en van het schip kreeg de rederij het voor elkaar dat de beslagen op de Wisdom werden opgeheven. De P&I-club van de Wisdom gaf wel een garantie van 925.000 euro af voor vorderingen die onder het wrakkenfonds vallen en vond dat de ladingeigenaren en de eigenaar van de Riad daarmee voldoende zekerheid werd geboden. De rechter vond dat ook en hief het beslag op.

Over de oorzaak van de aanvaring is officieel nog niets bekend. De waterpolitie is klaar met het dossier en heeft het vorige week doorgevoerd naar het parket van de arron-

dissementsrechtbank in Dordrecht. Volgens een woordvoerder valt er met een week of twee meer over te zeggen. Bij de 53-jarige Russische

Afloswerk of opnieuw beginnen

De voormalige eigenaren van de Riad, schipper Pols en zijn vrouw, zijn intussen aan het aflossen op een beunship. Ze zijn nog niet helemaal van de schrik bekomen, ook al is de zaak financieel inmiddels bijna afgehandeld. 'We hebben geld gekregen van de verzekering en voor ons is de zaak afgedaan. We claimen alleen nog verlette tijd.'

De familie is weinig persoonlijke bezittingen kwijtgeraakt. 'We hebben een huis aan de wal en daar stonden alle foto's en dergelijke.' De verzekering van Pols deed een dag of drie na de aanvaring afstand van het schip. 'We hadden een schip uit de jaren zestig, maar het was helemaal up tot date. We weten nog steeds niet of we een nieuw schip gaan kopen. We hebben al een aantal schepen bekeken, maar overal mankeert wat aan. We twijfelen nog steeds, moeten we blijven aflossen of gaan we verder. Ik ben 58 jaar, dat speelt ook mee. Als je met z'n tweeën aflost is er werk genoeg. We hebben ook al twee aanbiedingen gekregen om op grote nieuwbouwschepen te varen, maar we houden het liever bij onze eigen maat.' Het wrak van de Riad is inmiddels gesloopt. Eerst was het schip met een marktwaarde van 350.000 euro volgens Pols nog 90.000 euro waard aan oud ijzer. Bij de uiteindelijke sloop was daar, vanwege de gedaalde oudijzerprijzen nog maar 10.000 euro van over. De lading ligt in Vlaardingen en schijnt volgens Pols niet beschadigd te zijn. 'Ik heb het nagevraagd, ferroschroot is heel weinig ferro en bijna alleen maar chroom en dat wordt niet anders als het nat wordt.' (MdV)

Tweede Kamer debatteert over uitstel nieuwe technische eisen

Zinloos achterhoedegevecht KB en CBRB

Pogingen van Kantoor Binnenvaart en het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) om de aanscherping van de technische eisen voor oudere schepen uitgesteld te krijgen lijken tot mislukken gedoemd. In politiek Den Haag is er vooralsnog onvoldoende draagvlak voor en bij de CCR in Straatsburg wil helemaal niemand er iets van weten. Ook niet om de schipper de economische crisis door te helpen, laat hoofdingenieur Gernot Pauli van de CCR weten.

Kantoor Binnenvaart en het CBRB pleitten vorige week voor opschorting van de overgangsbepalingen. Volgens de twee organisaties verslechtert de bedrijvigheid in de binnenvaart momenteel zodanig dat er geen ruimte is voor lastenverzwaringen, die het gevolg zouden zijn van noodzakelijke technische aanpassingen.

In de Tweede Kamer werden vorige week donderdag moties ingediend om aan de verlangens van de organisaties tegemoet te komen, maar of die een meerderheid halen is twijfelachtig. De VVD en PvdA vroegen in het debat met staatssecretaris Huizinga duidelijkheid over de toepassing van de hardheidsclausule. De SP

en de PVV vroegen de overgangsbepalingen in elk geval tot 2015 op te schorten. Het CDA vroeg of de overgangsbepalingen niet kunnen blijven liggen tot de binnenvaart uit het dal is geklommen en of het ministerie nog eens serieus kan kijken naar het document met knelpunten van EBU en ESO.

Unaniem

Uitstel van de nieuwe eisen is volgens staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat echter makkelijker opgeschreven dan uitgevoerd. 'Willen wij andere landen overtuigen dat wij de overgangsbepalingen moeten opschorten, dan moeten wij dat doen in de CCR. Maar daar worden besluiten op basis van unaniemiteit aangenomen. Ik weet al dat onze buurlanden niet voor het voorstel voelen. En wij zouden schippers opzadelen met een in andere landen ongeldig certificaat als wij in Nederland de regels eenzijdig versoepelen. Dat kan niet. De kans op uitstel is dus buitengewoon gering.'

Er zijn volgens Huizinga wel andere mogelijkheden om de pijn voor de schipper te verzachten. Hij kan bijvoorbeeld op een uitgekend moment zijn nieuwe certificaat aanvragen. 'Het is een feit dat je pas in 2016 hoeft te voldoen aan de overgangs-

gens de ASV voldoet geen enkel schip aan de eisen en kunnen ze daar ook redelijkerwijs niet aan voldoen. Huizinga ontkent dit met klem. Dat schepen wel degelijk aan de eisen kunnen voldoen zou blijken uit de keuringen van de IVW en bij het

Huizinga: 'Pragmatisch en coulant omgaan met hardheidsclausule'

regeling als je vóór 1 januari 2010 een certificaat aanvraagt. Doe je het na die datum, dan moet je direct al voldoen aan de eisen.' Huizinga adviseert haar experts bovendien op een pragmatische, coulaante wijze met de hardheidsclausule om te gaan. 'Ik acht deze weg beter begaanbaar dan erop inzetten dat wij anderen overtuigen van uitstel.' Het Kamerlid Roefs van de PvdA kreeg een brief van de Algemene Schippersvereniging (ASV). Vol-

aanvragen van certificaten. De staatssecretaris melderde eerder dat de Noord-Zuidvaart ook helemaal geen last heeft van de nieuwe regels. Maar volgens de ASV bevaart 99 procent van de binnenvaart de Rijn en daar gelden straks de nieuwe regels. Ook daarin kreeg de ASV geen gelijk van Huizinga. 'Er vaart wel degelijk een flink aantal schepen zonder Rijnvaartcertificaat. Dat aantal is zeker groter dan de één procent die de ASV aandraagt.' (EvH)

Zeg je Rotterdam dan zeg je Spido



• Schepen van rederij Spido aan het Willemsplein in Rotterdam, gezien vanaf de Erasmusbrug.

ROTTERDAM

Rederij Spido BV in Rotterdam bestaat negentig jaar. Reden voor een feest, met het hele jaar door allerlei aanbiedingen. Zo krijgt iedereen in de deze tijd gecombineerde tickets voor een tocht met de Spido en de attractie World Port Experience koopt, het boek 'Negentig jaar Spido in vogelvlucht' cadeau. Zo lang de voorraad strekt. Het hele jaar door kunnen negentig-jarigen gratis mee met de havenronde van 75 minuten.

ratiebedrijven, pijpenleggers, droogdokken en de efficiënte verwerking van miljoenen containers.'

Van Beuningen

Grondlegger van Spido was de bekende Rotterdammer D.G. van Beuningen. Hij was directeur van de Steenkolen Handelsvereniging (SHV) en de Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit jr en begon in 1919 een nieuwe havendienst die hij Spido doopte. Het werd een dienst van watertaxi's voor vervoer van en naar de zeeschepen, die in negentig jaar uitgroeide tot een rondvaartrederij waar jaarlijks ruim 400.000 mensen aan boord gaan voor een havenrondevaart, dagtocht, business- of ander event. Rederij Spido, gevestigd aan het Willemsplein aan de voet van de Erasmusbrug, beschikt momenteel over vijf schepen. Drie hebben een opvallende, futuristische vorm, met veel kijkglas: het vlaggenschip Abel Tasman (54 x 8,80 meter), de Marco Polo (43,75 x 8,60 meter) en de James Cook (55 x 9,40 meter). De tot partyschip verbouwde ex-sleper Ostara is de kleinste (26,85 x 7,40 meter). Onlangs is de Henry Hudson aangekocht als vijfde schip. Op de Ostara kunnen veertig gasten mee, op het vlaggenschip 325. Veel mensen herinneren zich de Pieter Caland, genoemd naar de ontwerper van de Nieuw Waterweg. Dit schip is veertig jaar in dienst geweest bij Spido, van 1960-2000. (LR)



STIEGLIS SHIPBROKERS B.V.

Registered Sale and Purchase Brokers, Certified Appraisers of deepsea vessels

www.stieglis.com



VELSEN

De draagvleugelboot Klaas Westdijk is vorige week donderdag stilgevallen op het Noordzeekanaal, omdat er een plastic zak in de waterinlaat was gekomen.

Dit gebeurde ter hoogte van de Kruit-haven tussen Velsen en Buitenhuisen. Een onbekend aantal passagiers is overgestapt op het zusterschip Ca-

Plastic zak stopt draagvleugelboot

tharina-Amalia. Toen de zak was verwijderd kon de Klaas Westdijk haar dienstrooster weer oppakken. Ook de Karla, die in groot onderhoud was, vaart intussen weer. Hierdoor kan Fast Flying Ferries weer extra

afvaarten doen tijdens de spits. Dit was enige tijd onmogelijk nadat de Rosanna op 2 februari bij de Westhaven in Amsterdam op de wal was gevaren. Volgens een woordvoerder zal de Rosanna nog enkele maanden buiten gebruik zijn. Niet alleen moeten de draagvleugels worden vervangen, ook de motor moet worden gerepareerd. (KvL)

Vette en magere jaren

Vervolg van voorpagina

'Zeven vette en nu de zeven magere jaren', aanschouwt een schipper de marktontwikkeling. 'We zullen nog wel eens terugdenken aan het beurssysteem. Zelfs de VAART!Vrachttindicator kan de neergaande spiraal in vrachtprijzen niet stoppen.'

Een ander bekeek nog eens de video's van de schippersacties. 'Ik was het er niet altijd mee eens, maar we kwamen wel voor onszelf op. Nu vraagt een schipper of hij voor twee kwartjes minder nog een reisje mag blijven. Alleen de rode lampen ontbreken nog...'

Tijd voor nieuwe acties? Een andere schipper is er klaar voor: 'Als de binnenvaart nu niet collectief nee zegt tegen uitbuiting door bevrachters en tussenpersonen, komt er voor de binnenvaart geen betere tijd. Cristidist moet je accepteren, minder lading is te verklaren, maar structureel zakken vullen over de rug van een binnenvaartondernemer

is oneerlijk en diefstal.' Het zijn de banken en handelaren ('want makelaars hebben we bijna niet') die volgens één van de stemmers 'de prijzen van de kleine schepen (<1500 ton) om zeep hebben geholpen. Nu moeten ze ook eens kleur bekennen. Alles wat zijn verplichtingen al geruime tijd niet nakomt tegen de kant'.

Meermalen wordt in reacties de constatering gemaakt dat het overall slecht is. 'Het wordt nog slechter, omdat wij de laatste keten van de transportwereld zijn. Zeevaart is al hopeloos, vrachtwagens ook en de binnenvaart sukkelde daar als laatste achteraan. We krabbelen ook als laatste weer uit het dal omhoog.' Tenzij het nooit beter wordt en de ondergang van het financiële stelsel aanstaande is, zoals iemand suggereert. 'Wat als de economie zover terugvalt dat het eigenlijk niets meer is, we allemaal failliet gaan, inclusief de banken. Wat dan?' (DvdM)

www.vaart.nl/peiling

Energiecentrum onderzoekt energieverbruik binnenvaart

ROTTERDAM

Kantoor Binnenvaart en het Energiecentrum voor het Midden- en Kleinbedrijf hebben een convenant gesloten voor gezamenlijk onderzoek naar energiebesparing op binnenvaartschepen.

Een van de eerste gezamenlijke projecten is een onderzoek naar de energiehuishouding aan boord van enkele schepen. Het Energiecentrum denkt dat veel binnenvaartondernemers nog behoorlijk op energieverbruik kunnen besparen. De samenwerking past in de afspraken over energiebesparing die Kantoor Binnenvaart met andere binnenvaartorganisaties eind 2006 maakten met Verkeer en Waterstaat. Het Energiecentrum gaat op een aantal binnenschepen energiemetingen verrichten. Doel is meer inzicht te krijgen in de energiehuishouding van het scheepvaartbedrijf. Dit onderzoek moet uitwijzen waar nog

besparing mogelijk is, zoals op verlichting, verwarming en koeling. Het onderzoek wordt in 2009 uitgevoerd. Kantoor Binnenvaart bemiddelt hierbij in praktische ondersteuning in de vorm van scheepsaanbod en 'vertaalt' de onderzoeksresultaten voor praktisch gebruik.

Circa 150.000 MKB-ondernemers hebben de afgelopen vijf jaar gebruik gemaakt van de diensten van het Energiecentrum. Samen besparen zij sindsdien circa twintig miljoen euro per jaar aan energiekosten. Dat is te vergelijken met het energieverbruik van 17.000 huishoudens. De ambitie van het Energiecentrum is om eind 2010 circa 200.000 ondernemers te ondersteunen. Individuele ondernemers kunnen volgens het energiecentrum vaak tien tot vijftien procent op hun energiekosten besparen, ook de binnenvaart. Meer informatie via www.energiecentrum.nl (030-636 9155), of via www.kantoorbinnenvaart.org (010-206 06 00). (HH)

'Die wolken, lucht en winden
wijst spoor en loop en baan,
zal ook wel wegen vinden
waarlangs uw voet kan gaan.'

Met pijn in ons hart, maar ook met diepe bewondering voor de manier waarop hij zijn ziekte heeft gedragen, delen wij u het overlijden mee van mijn lieve man, onze meelevende vader, trotse opa en overopa

Lubbertus Westerhuis

Bertus

*16 december 1935 †10 februari 2009

B. A. Westerhuis-Hammer

Nanneke en Folkert
Sander
Mirijne en Rob
Eriek

Betsy en Tjerk

Roel en Wilma
Jollette en Björn, *Djoni*
Robin en Anouk
Leanne en Erik

Zaterdag 18
8064 XD Zwartsluis

Wij hebben mijn man, onze vader en opa zaterdag 14 februari naar zijn laatste rustplaats gebracht op begraafplaats "Barsbeek" te Zwartsluis.

Onze lieve Opa is aan zijn laatste
wilverdiende reis begonnen
Dag lieve Opa

Jan Hartman

1911 - 2009

John & Cisca
Jan, Lygo

Johannes & Wilma

Daniëlle & Paul
Yorick, Amber, Myron, Sylvan

Jan-Gerard & Ilse

Klaas & Alexandra
Jamie, Esme

Roelina & Wim
Lisa

Henk Jacobs
Scheeps- en
Jachtbetimmeringen
meubels op maat
keukens •
badkamers •
stuurhutten •

afv. ms Rickus
Tel. 038-4229551 / 06-22 390497
Hollenbroekerdijk 40A
8031 ER Zwolle

De Wakkie
Topschoold 3 Tel. 0527 68 62 89
8321 CT Urk info@dewakkie.nl
www.dewakkie.nl

bedrukt op afw. textiel, o.a. bedrijfskleding, badgoed, t-shirt, jassen, fleece truien, paardendeckens en dekjes en natuurlijk ook op capes. Zowel voor bedrijven, verenigingen en particulieren.

www.schuttevaer.nl

Dordtclean

Inkoop van plantaardige oliën en vetten

GMP certificatieschema diervoedersector 2006
geldig tot 31-05-2011
PDV registratienummer: PDV100264

Niwo VIH nummer ZH505245VXHX
Geldig tot 07-04-2010

Dordtclean B.V.
Kilcade 45
3316 BC Dordrecht
Tel: +31(0)78 - 618 70 88
de heer R.M. Briels: +31(0)6 53 28 42 37

Wij zijn in Nederland en België actief, en laden veel in Schiedam, Vlaardingen en Rotterdam

Eigen vaste locatie
te Dordrecht met
aanklegsteiger.

Eventueel inname
spuitwater

J. Abrahamse Service
Voor kwaliteit
Classificeren en Hydrostralen van :
Machinekamers, laadruimen, pieken etc.
Hydrostralen met 2500 bar.
Mobiel door het hele land op locatie.
Specialist in het spuiten van machinekamers.
Tel. 0630260826
abrahamseservice@gmail.com

ACCUSERVICE LIJNEMA
Wij zorgen voor spanning!
Dé accuspecialist van Noord Nederland
Alle typen start, semi-tractie en tractiebatterijen
uit voorraad leverbaar.
Hooilandseweg 22-26 • 9983 PE Roodeschool
Tel. 0595-412693 • Fax 0595-412967
Email: info@lijnema.nl • Website: www lijnema.nl

**SCHEEPS-
ACCU'S**
HOAC
12 volt
120 amp.; 150 amp.;
180 amp.; 200 amp.;
230 amp.
2 jaar garantie
Traktie 24 volt
490 amp.; 590 amp.;
690 amp.; 790 amp.
Accu's 4 jaar garantie
PRIJZEN
MOMENTEEL
OP AANVRAAG
i.v.m. fluctuerende
koelprijzen
Levering door heel Nederland
HOOGDIJK
ACCU'S
Vlaardingen
tel. 010-4712871 • fax 010-4714861
info@hoogdijkkaccu.nl
www.hoogdijkkaccu.nl

GrootVaarbewijs.nl
Edumar 0515-541067 • 06-54278606

REIKONbv
REINTJES - keerkoppelingen
ABC - dieselmotoren
* 24-uurs service
Newtonweg 9 - Spijkenisse 0181-614466

Breman Machinery b.v.
machinale bewerkingen, apparatenbouw, constructie- en plaatwerken
Sasdjik 20, 8281 BM Genemuiden Tel.: (038) 385 53 73 algemeen@breman-machinery.nl
Postbus 135, 8280 AC Genemuiden Fax: (038) 385 65 28 www.breman-machinery.nl

WWW.BREMAN-MACHINERY.NL

KNIPPEN 6000 x 15 mm
ZETTEN 8000 x 15 mm
WALSEN 3100 x 20 mm

VAN WEELDEN
SCHEEPSMAKELAARDIJ
Pruylensborg 148 - 3332 PC Zwijndrecht
Tel. 078-612.12.46 - autotel. 06-55195004 - Fax. 078-619.34.98
TE KOOP:
Rondv. boot, ca. 18.00 x 3.50 x ca. 0.80 m., bj. 1993, 96 pers.,
electrisch aangedreven, SI zone 3+4
Partyboot, bj. 1986, 14.00 x 4.00 x 0.75 m., boegschroef,
SI zone 3 + 4, max. 40 pers., (model jachtkruiser).
Hotelpass.schip, 38pers., afm. 69.90 x 5.60 x 1.00 m., Rijnattest
zone 2, 3 en 4, 2 x 305 pk, met meerderjarig garantiecontract.
Rijnattest zone 2 tot medio 2012.
Ter overname aangeboden kleinschalig sportvissersbedrijf in
zuidwesten van Nederland.
Ter overname rondvaart-partybedrijf in noorden van het land
all-in.

DUWBOOT "ALANY" bj. 1981
- afm. 16.50 x 6.13
x 1.40/1.80 m.
- motoren: 2 x 440
PK Cummins van
2000.
volledige info zie:
www.debotshipbrokers.nl
W.L.A. de Bot & Dtr.
registered shipbroker ©
tel. 010 - 466 71 06
fax: 010 - 466 96 64
Email: info@debotshipbrokers.nl

NST NORTH SEA TANKER MANAGEMENT

NORTH SEA TANKER MANAGEMENT

North Sea Tanker Management B.V. is a newly established ship management company, focusing on the management of a fleet of modern chemical / oil tankers. In the coming years, with 12 new build chemical / oil tankers under construction, the fleet will expand substantially. The first new building vessels will sail mid 2009. The vessels' trading area is North - West Europe and the Mediterranean Sea, where the vessels will be engaged in the transport of chemicals and oil products for all known oil majors and chemical companies. All commercial, operational, crewing, technical and nautical operations will be coordinated from the head office in Krimpen aan den IJssel. Therefore we have the following vacancies:

MARINE TANKER SUPERINTENDENT

In this position you will coordinate and carry out internal ISM and ISPS audits, as well as follow up non-conformities for the assigned vessels and verify corrective actions. Furthermore you see to it that certified manuals, e.g. SMPEP / ISPS / WBMP / ISM, etc., conform to requirements. For security on board of the vessels you act as CSO in accordance with the ISPS code. Also you witness and follow up all required vetting inspections by oil majors and analyze the reports. In relation to the operations of the vessel, you monitor all vessels' nautical and safety operations. You will be part of the Marine Department Team and work in close cooperation with the Technical Superintendent and Purchaser for the day to day operation. You will report to the Fleet Manager.

JOB REQUIREMENTS

- experience at sea and or in the tanker marine industry
- experience of ship inspections, ship repairs / docking and associated reporting
- excellent written and spoken knowledge of the English and Dutch languages
- you have proven organizational skills, you know how to prioritize and you work with accuracy
- you are able to work both independently and in a team
- experience with computerized planned maintenance systems
- willingness to frequently travel abroad

TECHNICAL TANKER SUPERINTENDENT

In this position you will coordinate and carry out technical inspections of the assigned vessels. You are responsible for technical aspects of operations to the highest standard of safety, environmental compliance and commercial efficiency. Furthermore, preparing dry-dock specifications and tenders, arranging contracted repairs or modifications and monitoring progress closely up to completion. You will be part of the Marine Department Team and work in close cooperation with the Marine Superintendent and Purchaser for the day to day operation and report to the Fleet Manager.

JOB REQUIREMENTS

- experience at sea and or in the tanker marine industry
- experience of ship inspections, ship repairs / docking and associated reporting
- excellent written and spoken knowledge of the English and Dutch languages
- you have proven organizational skills, you know how to prioritize and you work with accuracy
- you are able to work both independently and in a team
- experience with planned maintenance systems
- willingness to frequently travel abroad

CREWING MANAGER

In this position you will keep yourself abreast on current issues and crew requirements for each vessel. You are responsible for relieving crew members, travel arrangements, recruitment, crew operational arrangements, care of crew when sickness and / or accidents occur, maintaining personal data, preparing crewing budgets, arranging training requirements, following up crew expenses and all other matters related to crewing. Internally you will communicate with and report to the Fleet Manager. Externally you will communicate with, among others, crewing agents, travel agencies and government officials.

JOB REQUIREMENTS

- experience in the marine industry
- excellent written and spoken knowledge of the English and Dutch languages
- you have proven organizational skills, you know how to prioritize and you work with accuracy
- you are able to work both independently and in a team
- willingness to travel abroad

For all vacancies, CV's are invited by email, including full background and current qualifications to info@northseatanekers.com.
Or North Sea Tanker Management B.V., Attn. D. van Wolferen, Olympiade 3a, 2924 AL Krimpen aan den IJssel, Netherlands.

ACCU'S
VARTA
230 Amp. 96801 pr. op aanv.
DAVECO
120 Amp.-12V € 95
150 Amp.-12V € 120
200 Amp.-12V € 160
230 Amp.-12V € 175
Optima CCA815 € 175
Excl. BTW 2 jr. garantie
TRAKTIEBATTERIJEN
520 Amp.-24V € 1250
620 Amp.-24V € 1325
720 Amp.-24V € 1425
820 Amp.-24V € 1550
920 Amp.-24V € 1750
1040 Amp.-24V € 2090
1160 Amp.-24V € 2240
Trog optioneel
exclusief BTW
4 jaar garantie
Bezorging door geheel
Nederland en in Antwerpen
DAVECO
Leegwaterstraat 19
4251 LM Werkendam
Tel. 0183-501016
www.daveco.nl

**WOUT-
LIEZEN.nl**
**SCHEEPSWERF
MEPEL**
VOOR AL UW
ONDERHOUDSWERK-
ZAAMHEDEN REPARATIE EN
VERBOUWINGEN
(hellingcap: 92.00 x 11.45 mtr.)
Complete aan- en afbouw
Verlengen tot 110 mtr.
Nieuwbouw t/m 110 x 11.45 mtr.
Ing. woning beschikbaar.
Tel. 0522 - 25 20 48
Fax 0522 - 25 87 05
Mob. 06 - 21 21 17 12
Email:
info@scheepswerfwoutliezen.nl
Internet:
www.scheepswerfwoutliezen.nl

WEEKBLAD
SCHUTTEVAER

In de eerste week van april a.s.
verschijnt
het welbekende magazine
"Maritieme Zaken"
als bijlage van
Weekblad Schuttevaer.

De uitgave is gericht op de carrière/mogelijkheden die niet alleen de zeevaart
in al haar geledingen biedt, maar ook het maritieme cluster.

Via de inmiddels welbekende infotutorials, een unieke kans voor het bedrijfsleven
om zich door middel van
onafhankelijke redactionele artikelen te presenteren.

In de komende editie wordt voorts een beeld geschetst van de positie van
maritiem Nederland, het onderwijs, de loopbaan/mogelijkheden
zowel op zee als aan de wal etc.

Indien u meer wilt weten over het magazine Maritieme Zaken
kunt u contact opnemen met
Renée Kooke, tel. 06-20416079 of e-mail adres: reenekooke@schuttevaer.nl.

Veertaxi Gorinchem voorbeeld voor modernisering rampbestrijding

GORINCHEM

De nieuwe Gorinchemse veertaxi moet straks als voorbeeld dienen voor modernisering van de rampenbestrijding op het water. Dat zei burgemeester Piet IJssels bij de kiellegging van de veertaxi bij Van Noorloos Casco in Werkendam.

De nieuwe veertaxi moet straks de veerverbinding Gorinchem-Sleeuwijk onderhouden, maar is tevens uitgerust met een moderne brandblusinstallatie. 'We hebben nu drie sterk verouderde blusboten in de regio en naar Gorinchens model moet dat echt met moderner materieel. Binnenkort verschijnt er een rapport over de effectiviteit van de rampenbestrijding op het water. Als gemeente streven we naar drie moderne voorzieningen; langs de Lek, aan de westkant van de regio Zuid-Holland-Zuid en de nieuwe veertaxi met blusapparatuur.'

De veertaxi is in de eerste plaats bedoeld voor het vervoer van passagiers over de Mervede. Gorinchem is in gesprek met omliggende gemeenten zoals Woudrichem, Werkendam, Hardinxveld en Zaltbommel voor een verdere modernisering van de veren in de regio. Ook de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Zuid-Holland zijn daarbij betrokken. Er wordt al gestudeerd op de haalbaarheid van een tweede veertaxi voor de verbinding Werkendam, Hardinxveld, Gorinchem en Sleeuwijk. 'Met Zuid-Holland leidt dat tot eindeloze discussie of het nu openbaar vervoer is. We moeten af van die oude concepten, maar juist het effect van de veertaxi op het wegvervoer en voor de economie meten. Gelderland en Brabant zijn juist wel positief', zo legt burgemeester IJssels uit alvorens zijn handtekening te plaatsen op de plaquette ter ere van de kiellegging. De aluminium veertaxi wordt gebouwd bij Van Noorloos Cascobouw. Het schip wordt zestien meter lang en biedt straks plaats aan dertig tot veertig passagiers. Gorinchem betaalt twee miljoen euro voor het schip, dat in juni moet worden opgeleverd. (HVK)

Mammoet Maritime

SCHIEDAM

Mammoet-dochter Bergings- en Transportmaatschappij Scheffer (BTS) heeft sinds 1 februari Mammoet Maritime.

Volgens Mammoet kan deze maatschappij zich hierdoor in binnen- en buitenland beter profileren als maritiem dienstverlener. Mammoet Maritime is onderdeel van de maritieme divisie van Mammoet, waaronder ook Mammoet Salvage, Mammoet Shipping en Mammoet Heavy Lift Terminal vallen. De vloot van Mammoet Maritime bestaat uit drie drijvende bokken, een kraanponton, negen transportpontons, een multifunctioneel werkvarende en vier duw/sleepboten. Sinds 2004 is BTS een volle dochter van de zwaarttransportspecialist uit Schiedam. (PAS)

www.mammoetmaritime.com

Schippers scheppen schoonheid

ANTWERPEN

Vrijdag 20 februari opent op het kerkschip Sint-Jozef (kaai nummer 526) in Antwerpen de 19de tentoonstelling 'Schippers scheppen schoonheid'. Havenscheper Marc Van Peel knipt om 19.00u het lintje. De tentoonstelling bestaat uit werken van varenden en oud-varenden uit Rijn- en binnenvaart en omvat scheepsmodellen, schilderijen, pentekeningen, aquarellen, kantwerk, houtsnijwerk naast verzamelingen van oude postkaarten, foto's en documenten uit de binnenvaart. De tentoonstelling is vrij toegankelijk op zaterdag 21, zondag 22 en zaterdag 28 februari en op zondag 1, zaterdag 7 en zondag 8 maart telkens van 14.00 tot 17.00u. (JG)

Catamarans Breskens-Vlissingen blijven

BRESKENS

Het provinciebestuur van Zeeland heeft de concessie met Veolia Transport voor de veerdienst tussen Breskens en Vlissingen met twee jaar verlengd tot 15 maart 2011. Zonder verlenging zou de overzet voor wandelaars en fietsers op 15 maart dit jaar zijn stilgevallen. Eind dit jaar zal het provinciebestuur zijn visie bekend maken over de exploitatie van de Fast Ferry Breskens-Vlissingen na 15 maart 2011. Tot 14 maart 2003 zetten de Provinciale Stoomdiensten (PSD) ook voertuigen over tussen Breskens en Vlissingen. Het gemotoriseerde verkeer moet sindsdien door de Westerscheldetunnel. (JG)

Bonte Aqualiner

ROTTERDAM

De Aqualiner, die vanaf de Wilmskade in Rotterdam naar het RDM-terrein op Heyplaat vaart, is naar een ontwerp van Kwamie Tang een varend kunstwerk geworden. De Aqualiner wordt ingezet voor het vervoer van 200 studenten techniek van Hogeschool Rotterdam naar de nieuwe campus op Heyplaat. Dit terrein wordt ontwikkeld tot een vestigings- en broedplaats voor de creatieve en innovatieve maakindustrie en nieuwe energiedragers. RDM Campus is een project van het Havenbedrijf Rotterdam, Hogeschool Rotterdam en het Albeda College en streeft naar samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven om zo innovatieve technische kennis in het havengebied vast te houden en te stimuleren. Rederij Aqualiner is onderdeel van de Koninklijke Doeksen Transport Group. (Foto Roy Borghouts)

www.aqualiner.nl
www.rdm-campus.nl



Stuurman ms Manta valt overboord en blijft spoorloos

'Mihai was een voorzichtig jongen'

'Aardig, sociaal en voorzichtig', zo omschrijft Ike Bierhuizen zijn vriend Mihai. De 38-jarige Roemeense stuurman van het ms Manta viel vorige week dinsdag op de Waal overboord en was een week later nog niet teruggevonden. De waterpolitie kijkt nog wel extra naar de man uit, maar gaat er vanuit dat de stuurman is verdronken.

Rond twee uur dinsdagmiddag sloeg de schipper van de Manta alarm. Het schip voer op dat moment ter hoogte van Deest op de Waal. De

De schipper en een matroos zagen hem nog met het hoofd boven water. Ze haalden een touw om hem te redden, maar kwamen te laat. De

'Stuurman droeg reddingsvest'

schipper meldde via de marifoon dat er een man overboord was. De stuurman was aan stuurboordzijde van de stuurhut overboord gevallen.

stuurman was inmiddels onder water verdwenen. Na alarmering voeren twee schepen van de waterpolitie en een schip van

Rijkswaterstaat naar het gebied om te zoeken. De Manta nam intussen ligplaats in de overnachtingshaven IJzendoorn, waar ze tegenover de politie verklaarden dat de stuurman een reddingsvest droeg.

Geen resultaat

Ondanks het reddingsvest werd de stuurman die dag niet gevonden. De schepen van de waterpolitie en Rijkswaterstaat zochten tot het invalen van de duisternis. Een helikopter van het KLPD kraspede de oevers van de Waal af. Zonder resultaat. Woensdag ging de waterpolitie in het gebied extra surveilleren. Ook de helikopter van het KLPD maakte nogmaals enkele zoekslagen boven het gebied waarin de stuurman was verdwenen. Woensdag staakte de politie de zoektocht. Volgens politiewoordvoerder Ed Kraszewski was het zinloos langer te zoeken. 'Op de Waal staat zoveel stroming dat het geen enkele zin heeft met sonar of

honden te gaan zoeken. Daar is het gebied veel te groot voor. Het lichaam kan honderd meter van de plek liggen waar de man te water viel, maar hij kan ook al bij Tiel liggen. Dat weten we niet. Waarom of waardoor de man overboord viel is nog onbekend. Waarom de stuurman met het reddingsvest aan niet bleef drijven, weten we ook niet. Misschien heeft het niet gewerkt.'

Hoop

Ike Bierhuizen ving Mihai regelmatig op als de Roemeen in Nederland was. De stuurman overnachtte dan bij hem thuis. Ze werden goede vrienden. Zelf heeft Ike niets met de binnenvaart te maken. Hij heeft gewoon een baan aan de wal. Ike vloog zaterdag met een last minuteticket naar Roemenië om de familie van Mihai te troosten. 'Wij hebben wel vaker mensen te logeren die in de haven werken. Dan zie je ook dat Mihai een echte uitzondering was in de goede zin van het woord. Ik

kan het normaal gesproken met maar weinig Roemenen echt goed vinden, maar met Mihai was het anders. Hij was erg netjes tegen iedereen. Een heel sociale man. En voorzichtig. Ik snap er dan ook niets van hoe het ongeval heeft kunnen gebeuren.' Mihai laat in Roemenië een vrouw een kind van een jaar achter. 'De familie kan nog steeds niet accepteren dat hij dood is. Ze blijven hoop houden. Ze. Wij weten natuurlijk dat het meestal einde verhaal is als je overboord valt, maar dat willen ze niet horen. Het is nu maar hopen dat ze hem snel vinden. Dat heeft de familie in elk geval duidelijkheid.'

Van slag

De schipper van de Manta is inmiddels van de Waal af. Vanuit Duitsland bericht hij dat het ongeval hem erg heeft aangegrepen. Hij wil er niets over kwijt. 'Ik heb weinig toe te voegen aan het verhaal van de politie dat al bekend is. Ik ben nog heel erg van slag.' (EvH)

CCR nu wel klaar voor elektronisch melden Rijn

STRAATSBURG

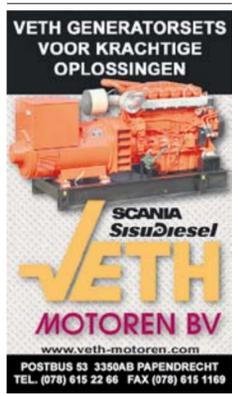
De CCR gaat in juni beslissen over de invoering van elektronisch melden op de Rijn voor containerschepen. Vooruitlopend daarop wordt 12 mei een informatiebijeenkomst in Bonn gehouden.

Hier wil de CCR praten met de betrokkenen en alle mogelijke problemen van de wereld uit helpen, zodat de hernieuwde invoering wel een succes gaat worden. De CCR voerde aanvankelijk per 1 april 2008 voor een aantal containerschepen het verplicht elektronisch melden bij de verkeerscentrales in. Vanwege technische problemen werd dat besluit een maand later ingetrokken. Volgens de CCR zijn de problemen echter rond het midden van dit jaar de wereld uit. De informatiebijeenkomst moet de herinvoering ondersteunen en betrokkenen over de ontwikkelingen tot nu toe informeren. Maar de bijeenkomst

is vooral bedoeld om nog bestaande problemen te constateren, zodat die op tijd kunnen worden opgelost. De uitwisseling van informatie moet tot een 'positieve leerervaring' leiden. De bijeenkomst wordt op 12 mei gehouden in het ministerie van Verkeer, Bouw en Stadsontwikkeling in Bonn. De CCR gaat alle betrokkenen uitnodigen en vragen de praktische problemen van elektronisch melden op een rijtje te zetten. De CCR wil een open discussie en wil dat alle belangen van alle deelnemers helder worden. Daarnaast wil de CCR ook duidelijkheid over de mogelijkheden voor het doorgeven van de nummers en de ladinggegevens van containers in elektronische vorm. Ook wordt gepraat over de verantwoordelijkheid van de kapitein en over de toekomstige uitbreiding van elektronisch melden naar andere scheepstypen. De CCR gaat de komende weken op www.ccr-zkr.org een programma publiceren. Op deze site komt ook

een aanmeldformulier voor de bijeenkomst. (Mdv)

www.ccr-zkr.org



Verrijkt uranium in zeecontainers

DORDRECHT

Bij het schrootbedrijf KMR Stalless in Dordrecht zijn in twee zeecontainers vier met laag verrijkt uranium verontreinigde stukken schroot aangetroffen.

De Röntgen Technische Dienst (RTD) en het Rijks Instituut voor Volksgezondheid en Milieugezondheid (RIVM) hebben de verontreiniging onderzocht. De twee zeecontainers werden eind 2008 aangevoerd vanuit het Russische St. Petersburg. Bij aankomst en behandeling van de twee ladingen bleek een deel een verhoogd stralingsniveau te hebben. Hiervan deed KMR aangifte bij de VROM-Inspectie. In opdracht van KMR zijn de radioactieve stukken uit de ladingen gehaald en opgeslagen.

Volgens het RIVM was een geen gevaar voor de volksgezondheid. (EvH)

Op zoek naar maritieme schrijvers

AMSTERDAM

De website www.maritiemeschrijvers.nl is dit jaar in de lucht gekomen. Ron de Vos en Elly Meijn, de drijvende krachten achter dit initiatief, nodigen mensen uit een maritiem verhaal te schrijven dat wordt gepubliceerd op deze site. Oude maritieme schrijvers zoals Ernest Hemingway en Joseph Conrad of - van Nederlandse bodem - Jan de Hartog of Jan Slauerhoff zijn wel bekend. Maar wie zijn eigenlijk de huidige schrijvers over zee, schepen en varensgezellen? Arne Zuidhoek of Hans Vandermissen, maar er zijn er veel meer en daar is www.maritiemeschrijvers.nl naar op zoek.

Het moet een verhaal worden met een begin, een tussenstuk en een plot. Het verhaal mag maximaal drie A4-tjes lang zijn en kan worden opgestuurd naar Scribo Mare, Postbus 1040, 1000 BA Amsterdam of mail het naar scribo.mare@orange.fr

LEZERS aan het woord

Plaatsing van ingezonden stukken betekent geen instemming van de redactie. Anonieme brieven worden niet opgenomen. Ingezonden stukken mogen in het algemeen niet langer zijn dan vijftig krantenregels.

(ca. 250 woorden). De redactie behoudt zich het recht voor brieven in te korten.
Redactie Schuttevaer, Postbus 58 7400 AB Deventer
E-mailen kan ook: redactie@schuttevaer.nl

Actiefoto's

Afgelopen najaar ben ik als vrijwilliger meegeweest op het zss Eendracht van Las Palmas naar Lissabon. Als opstappers waren die reis een grote groep binnenvaartschippers mee. Eén van de schippers heeft toen met mijn camera een aantal actiefoto's gemaakt van zijn collega's en ik heb beloofd deze door te mailen aan schipper Jan Drenth (of Meinem?). Alleen het e-mailadres wat hij mij heeft gegeven klopt niet. Graag kom ik in contact met Jan of met een van de andere collega's om alsnog de foto's te kunnen mailen.

wpl@vanoord.com
Wim Plukker
Kapitein TSHD Rotterdam
Van Oord DMC



Campagne nodig om leerlingen te vinden

NIJMEGEN

Nijmegen krijgt een speciale campagnemanager om leerlingen te werven voor de nieuwe VMBO-binnenvaartopleiding in de stad.

De stichting CAO Binnenvaart - verantwoordelijk voor de promotie van binnenvaartopleidingen in ons land - heeft daartoe verregaande plannen. 'We zijn er al een paar jaar mee bezig, maar gaan dit jaar met nieuwe energie een poging doen om de opleiding daar nu echt van de grond te tillen', zegt Han van Roozendaal, ondervoorzitter van de stichting CAO Binnenvaart. Uit onderzoek bleek enkele jaren geleden al dat er, naast de al bestaande opleidingen in Harlingen, Rotterdam, IJmuiden en Vlissingen, ook ruimte is voor een binnenvaartopleiding in de omgeving van Nijmegen. Het Mondiaal-college in Nijmegen-West doet sindsdien verwoede pogingen de opleiding tot matroos op te starten. Lesmateriaal, docenten,

een eigen boot om op te oefenen: veel is al geregeld, alleen ontbreekt het aan leerlingen. Meerdere keren werd de start van de opleiding tot matroos aangekondigd, steeds weer bleek er onder meer onder de oudste leerlingen op de basisscholen in de omgeving onvoldoende animo te zijn. Volgens Van Roozendaal heeft dat vooral met cultuur te maken. 'Er is geen scheepvaarttraditie rond Nijmegen, dat maakt het moeilijk om klassen te vormen.' De door de stichting CAO Binnenvaart gefinancierde projectleider moet de opleiding daarom intensief gaan promoten bij leerlingen en ouders. De stichting wil in april iemand aannemen voor die functie. Afhankelijk van de resultaten die dan worden geboekt, zal de nieuwe opleiding op het Mondiaal-college het komende schooljaar of anders een jaar later in 2010 beginnen. Door de vergrijzing dreigen op termijn grote personeelstekorten in de binnenvaartsector te ontstaan. (PV)

BOEKEN van stapel

Scheepskamelen, ellendige talmerij

ZUTPHEN

Het boek 'Scheepskamelen & Waterschepen. Eene ellendige talmerij, doch lofflijk middel', verscheijnt half maart bij Uitgeverij Maatschappij Walburg Pers.

De schrijvers Graddy Boven en Ab Hoving gaan in op de technische aspecten van de scheepskameel, waarvan de Nederlandse koopvaardij en marine veel profijt heeft gehad. Toen eind zeventiende eeuw de havenmond van Amsterdam dichtslabde, konden grote schepen hun bestemming niet meer bereiken. Dankzij de scheepskameel, een uitvinding van Meeuwis Meindertsz. Bakker, was het vanaf 1691 mogelijk schepen over de ondiepte Pampus heen te tillen. Bakkers oplossing bestond uit twee houten met water gevulde pontons, die tegen de flanken van een schip werden bevestigd. Vervolgens wer-

den de twee delen (handmatig) leeggepompt, waardoor het schip hoger kwam te liggen en Marker waterschepen het geheel konden voortslepen. Het kamelen was kostbaar en nam veel tijd in beslag, maar was de enige mogelijkheid om de scheepswerven van de Admiraliteit en de Verenigde Oost-Indische Compagnie in Amsterdam te bereiken. Na de opening van het Noord-Hollandskanaal in 1824 werd de scheepskameel na 133 jaar trouwe dienst overbodig. Ab Hoving (1947) is hoofdrestaurator scheepsmodellen bij het Rijksmuseum. Historicus Graddy Boven (1962) is conservator bij het Marinemuseum. Graddy Boven & Ab Hoving, Scheepskamelen & waterschepen. 'Ellendige talmerij, doch lofflijk middel', Uitgeverij Maatschappij Walburg Pers, ISBN 978.90.5730.603.7, prijs 24,95 euro.

Binnenvaart heeft Arbocatalogus

ROTTERDAM

De binnenvaart heeft sinds vorige week een eigen Arbocatalogus.

logus. De Arbocatalogus Binnenvaart vervangt per 1 januari 2010 de arboregels. De Arbeidsinspectie gaf begin februari zijn goedkeuring aan de catalogus.

Wie wil werken kan snel carrière maken in haven van Antwerpen

ANTWERPEN

Wie wil werken kan zich als beginnend in twee jaar opwerken tot sleepbootkapitein. Dat zegt bedrijfsleider ing. Julien Claus van het Sleepbedrijf dat in Antwerpen de zeevaart assisteert achter de sluizen.

Het Sleepbedrijf, onderdeel van het autonome Havenbedrijf, kampt met een schrijnend personeelstekort. Er is nu een tekort aan 25 matrozen en aan de top kijkt men aan tegen verzorgende sleepbootkapiteins. Een vicieuze cirkel, want als er een tekort aan matrozen is, kunnen zij ook niet doorgroeiën tot stuurman en het zijn de stuurlied die later kapitein worden. De doorgroeiemogelijkheden in het bedrijf zijn dus groot.

Om iets te doen aan het tekort aan matrozen zijn het Havenbedrijf en het leerwerkbedrijf Levanto samen een opleidingsproject begonnen dat over een periode van drie jaar 48 nieuwe gediplomeerde matrozen moet opleveren, die inzetbaar zijn zowel in het sleepbedrijf, de bag-

gerdienst, de vlotkranen en in de binnenvaart. Het project richt zich tevens op langdurig en ongeschoolde werklozen. Maritieme kennis is niet vereist; die wordt gedurende de eerste drie maanden van de cursus bijgebracht door Levanto en het Havenbedrijf. In die cursus wordt ook veel aandacht besteed aan sociale contacten en aan de juiste arbeidsmoraal. Ook de veiligheidsvoorschriften zijn belangrijk en daarvoor is dan weer een goede beheersing van het Nederlands vereist.

Nalariis

Na die introductie volgen zes maanden stage als 'deksman'; een vierde man als aanvulling op de driekoppige bemanning van een Antwerpse sleepboot. Tijdens die stage worden de kandidaten voorbereid op het examen voor matroos, dat wordt afgenomen door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. Het Sleepbedrijf zet dan de opleiding daarna voort door de nieuwe matrozen te leren varen met de 'losse boot', terwijl de specifieke sleeptechnieken worden

bijgebracht in simulatoroefeningen op het Waterbouwkundig Laboratorium in Deurne. 'Twee jaar praktijk en theorie moeten volstaan om het van beginnend tot sleepbootkapitein te schoppen', aldus Claus. Vooral de doorgroeiemogelijkheden zouden voor de doelgroep van doorgevoerde laaggeschoolde werklozen een extra stimulans moeten zijn. Tijdens hun leerproces blijven de kandidaten uitkeringsgerechtigd. Eenmaal opgenomen in het personeelsbestand van het Havenbedrijf bedraagt het aanvangssalaris van een matroos circa 1900 euro bruto plus 25 procent ploegdienstvergoeding.

Naast matrozen moet het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen, dat 1650 personeelsleden telt, nog een honderdtal zeer uiteenlopende vacatures invullen, waaronder keur-arbeiders elektriciteit, debiteurenbeheerders, toepassingsbeheerders en HR-assistenten. (JG)

www.levanto.be
logistiek@levanto.be
www.havenvanantwerpen.be/jobs



• De sleepbootvloot in de Antwerpse haven bestaat uit twintig eenheden in trekkracht variërend van 24 tot 55 ton; de 'Twinigers' genoemd. Van dit type zijn er drie nieuwe eenheden in aanbouw, die geleidelijk de 24 tons-boten gaan vervangen. Daarnaast worden vier sleepers gebouwd met een trekkracht van zeventig ton, die bedoeld zijn om megacontainerschepen aan te kunnen. De eerste eenheid daarvan komt eind 2010 in de vaart. Het Sleepbedrijf boekte de twee jongste jaren tien procent meer sleeptaken. In januari 2009 werden echter negentien procent minder sleepopdrachten geboekt. (Foto Justin Gleissner)

KS Titan 2 vervangt gezonken zusje

ROTTERDAM

Het nieuwe hefplatform KS Titan 2 is na een trans-Atlantische oversteek veilig in Rotterdam aangekomen. Het hefplatform vervangt het zusterplatform KS Titan 1 dat vorig jaar oktober midden op de Atlantische Oceaan tenonder is gegaan.

De KS Titan 1 was door eigenaar KS Energy Services Limited uit Singapore voor een periode van ruim twee jaar verhuurd aan Siemens Wind Power. Deze maatschappij wilde met het hefplatform in zowel Deense als Britse wateren onderhouds- en reparatiewerk verrichten aan offshorewindturbineparken. Voor de oversteek van Pascagoula in de Verenigde Staten naar Liverpool werd het zware-ladingvaartuig HeavyLift Ancora van de Noorse

rederij Offshore Heavy Lift ingezet. Dit vaartuig kreeg echter in slecht weer, midden op de Atlantische Oceaan, problemen met haar voortstuwing. De HeavyLift Ancora werd een speelbal van de golven en dit had tot gevolg dat de KS Titan 1 in de nacht van 26 op 27 oktober overboord ging, kapseisde en zonk. Omdat KS Energy Services ook een zusterplatform, de KS Titan 2, had laten bouwen, kon deze de plaats van de KS Titan 1 innemen. Dit hefplatform werd door het zwaartransportvaartuig Swan van Dockwise van de Verenigde Staten naar West-Europa overgebracht. Deze keer verliep de oversteek probleemloos. De KS Titan 2 werd begin februari via de float-off methode in het Calandkanaal gelost en door de Fairplay III en de Fairplay 16 naar de Achter Petroleumhaven verhaald en aldaar

afgemeerd. De KS Titan 2 heeft drie poten en kan worden ingezet tot waterdieptes van maximaal zestig meter. Aan boord is accommodatie voor vijftig personen. Het platform is verder uitgerust met een helikopterdek en twee kranen, elk met een hefcapaciteit van 180 ton. De bouwkosten van het platform hebben ongeveer vijftig miljoen dollar bedragen. Met het huurcontract van Siemens is bijna 44 miljoen dollar gemoeid. Het operationele management is ondergebracht bij Atlantic Oilfield Services in Amsterdam. (PAS)

• Het hefplatform KS Titan 2 wordt via de float-off methode van het zwaartransportvaartuig Swan gelost. (Foto PAS Publicaties)



Boskalis verder in olie en gas

PAPENDRECHT

Boskalis heeft drie olie en gas gerelateerde contracten verworven voor projecten in Europa en het Midden-Oosten.

De gezamenlijke contractwaarde bedraagt circa honderd miljoen euro. Twee contracten zijn gerelateerd aan het zogenaamde Nord Streamproject. Dit project omvat de aanleg van een tweetal 1220 kilometer lange gasleidingen vanuit Rusland naar Noord-Duitsland via de Baltische Zee. Boskalis maakt het zeebed gereed voor de installatie van de leidingen over het volledige Nord Streamtracé en verzorgt de aanlanding van de leidingen in Duitsland.

Het gasleidingcontract omvat de constructie van grindbedden en bermen met circa 320.000 ton steen ter stabilisatie en egalisatie van de zeebodem. Het werk wordt in een samenwerkingsverband uitgevoerd met Tideway en is klaar in 2010. De opdracht voor de aanlanding van de dubbele pijplijn in Duitsland omvat het baggeren van een geul van circa 23 kilometer lengte, het aan de wal trekken van de pijpleidingen over een afstand van 800 meter en het vervolgens afdekken van de geul. Op de watergrens wordt bovendien een cofferdam van 650 meter geslagen om de pijplijn te beschermen. Boskalis doet deze klus in samenwerking met Rohde Nielsen A/S. Oplevering staat eveneens gepland in 2010.

Het derde contract is de aanleg van de infrastructuur, inclusief de aanlanding, van een oliepijpleiding vanaf het Safaniyah offshoreveld naar het vasteland van Saoedi-Arabië. Boskalis baggert hiervoor een zeven kilometer lange geul voor de pijpleidingen om deze na het trekken van de pijpleiding af te dekken met zand. Het werk vindt plaats in 2009 in opdracht van Saudi Aramco. Bij alle drie de projecten treedt Saipem op als main contractor. Boskalis is de afgelopen jaren sterk gegroeid in energiegerelateerde offshore-activiteiten. Ook voor de komende periode voorziet Boskalis volop mogelijkheden voor groei. (JCK)

Olieveld Jan Mayen

OSLO

Noorwegen en IJsland hebben een akkoord bereikt over de aanpak van de olie- en gaswinning bij Jan Mayen.

IJsland is van plan op het noordoostelijke deel van zijn continentale plat de inschrijving te open voor een licentieronde. Het akkoord was nodig in verband met de grenspositie van de wateren rond het onder bestuur van Noorwegen vallende eiland. De eventuele reservoirs liggen daardoor waarschijnlijk zowel op het Noorse als het IJslandse plat. De overeenkomst, die in grote trekken al in het begin van de jaren tachtig werd vastgelegd, maar nu nader is uitgewerkt en nogmaals ondertekend, houdt in dat de Noren een aandeel van 25 procent kunnen claimen op de in IJslandse regio te ontwikkelen reservoirs, ongeacht aan welke kant van de grens deze zich bevinden. (WV)

Linskens failliet

WANSUM

De rechtbank in Roermond heeft Jachtbouw Peter Linskens uit Wansum failliet verklaard.

Het bedrijf leverde naast complete jachten ook nieuwe interieurs voor bestaande boten.

Als gevolg van de kredietcrisis nam de inhoud van de orderportefeuille het afgelopen jaar snel af, mede hierdoor kwam het bedrijf binnen een jaar in financiële moeilijkheden. Bij het bedrijf werkten veertien mensen. (HM)

Wout Liezen bouwt met buurwerven compleet binnenschip

Adelvotis honderd procent NL

Scheepswerf Wout Liezen in Meppel heeft, in samenwerking met de werven M. Drenth en Poppen, een compleet nieuw binnenvaartschip gebouwd, de Adelvotis (110 x 11,45 meter, 3280 ton). Het voor de Gert-Jan en Annelies Nobel uit Garderen gebouwde droge-ladingsschip werd zaterdag 6 februari in Meppel gedoopt door de jongste zoon, Matthias Nobel.

Oudere broer John las een gedicht voor. Tijdens de doopplechtigheid vloog een reclamevliegtuigje over de stad, om de Adelvotis een behouden vaart te wensen. 'Dat was een geweldig moment', zegt Gert-Jan Nobel nagenietend, terwijl hij op weg is naar het Vuile Gat voor de geladen proefvaart.

Waar veel binnenvaartondernemers kiezen voor schaalvergroting, doet de familie Nobel wat tonnage betreft juist een stapje terug. 'Ons vorige schip was een koppilverband van 5000 ton. Toen we tien jaar terug begonnen met het koppilverband, hoorden we tot de grootsten. In de loop der jaren zijn de schepen echter alsnam groter geworden en op een gegeven moment hoorden we weer bij de wat kleinere schepen. De vraag is dan of je daarin mee moet gaan of niet. Wij hebben gekozen voor een kleiner schip met meer flexibiliteit en minder personeelskosten. Dit schip vaart je met één of twee man personeel.' Het koppilverband heeft Nobel vorig jaar al verkocht.

Spiegelglad

De bouw van het schip is volgens Nobel uitstekend verlopen. 'In het begin dacht ik wel: hoe moet dit ooit een schip worden, maar gaandeweg werd het casco steeds mooier.' No-

bel hield zichzelf tijdens de bouw ook bezig met het afwerken van de buitenkant van het schip en ontwierp zelf een wapen voor op de boeg. 'Dat geeft het schip iets klassieks.' Zijn vrouw hield zich bezig met het ontwerp van woning en interieur. 'We hebben het allemaal zelf uitgetekend.'

Hoofdmotor in de Adelvotis is een Mitsubishi MPTK V16 van 1700 pk. De beide boegschroeven worden aangedreven door DAF motoren. Het schip is uitgerust met een hefbaar stuurhuis en een luikenpak. 'We kunnen alle ladingsoorten vervoeren.'

Geen sigarendoosje

Werfbaas Wout Liezen is trots op het resultaat. 'Wij hebben het schip sectie voor sectie gebouwd en de secties, zover als mogelijk op onze werf, aan elkaar gelast. Het schip is in twee delen overgevoerd naar Poppen in Zwartsluis, waar de delen

in een paar dagen tijd aan elkaar werden gelast. Het schip is vervolgens afgebouwd bij Drenth. Wout Liezen

is hier stukje bij beetje ontstaan.' Het ontwerp is overgenomen van Scheepswerf Hans Boost in Trier,

werkte een jaar aan het casco. 'Het reparatiewerk ging in die tussentijd ook gewoon door.'

De Meppeler werf werkte het casco volgens Liezen tot in de puntjes af. 'Wanneer een plaat niet goed recht zat werd hij vervangen. Er hoefde tijdens het schilderen niet te worden geplamuurd. Het schip ziet er uit als een jacht. Het was een enorme uitdaging voor ons. En één waarvoor we het vertrouwen van de opdrachtgever nodig hadden. Je hebt het niet over een sigarendoosje. Het schip

een markt blijft bestaan voor Nederlandse kwaliteitsscaso's. 'Je houdt mensen die daar voor kiezen. Dat zijn meestal mensen die lang op zo'n schip blijven varen.'

Nobel is inderdaad niet van plan het schip op korte termijn te verkopen. 'Daar is de tijd ook niet naar. Kopers staan niet meer in de rij, zoals vorig jaar. Maar dat maakt me niet uit, want ik ben erg blij met dit schip en iedereen heeft zich veel moeite getroost alles mooi afgewerkt te krijgen.'

Doorwerkers

Liezen denkt dat de mentaliteit van de werven in de Noordelijke regio de schippers aanspreekt. 'Ook schippers uit het Westen komen hier. Wij hebben geen babbel en werken gewoon door. Ook Poppen en De Kaap bouwen in deze buurt weer complete schepen.'

Hoewel de Nederlandse casco's duurder zijn dan Oost-Europese of Chinese, denkt Liezen dat er altijd

een markt blijft bestaan voor Nederlandse kwaliteitsscaso's. 'Je houdt mensen die daar voor kiezen. Dat zijn meestal mensen die lang op zo'n schip blijven varen.'

Wout Liezen werkt nu aan de bouw van het 110-meterschip Talis, dat in december klaar moet zijn. 'We zijn nu met het achterschip bezig. De opdrachtgever bouwt het schip in eigen beheer af. We hebben in 2010 ruimte om een volgend 110-meterschip te bouwen. Meer foto's van de doop zijn te zien op www.regiomeppel.nl. (HH)

ENI stelt grote offshore-order uit

STAVANGER

De Italiaanse oliemaatschappij ENI stelt de gunning voor de leverantie van de installatie voor het Goliat-veld in de Noord-Noorse wateren uit.

ENI verwacht daarmee een fors lagere bouwprijs te kunnen bedingen. Normaal gesproken had de order in december moeten zijn geplaatst. Een nieuwe termijn wil ENI Noorwegen nog niet noemen. De twee om de opdracht van drie miljard euro concurrerende leveranciers, Aker Solutions en Sevan Marine, moeten niettemin opnieuw gaan calculeren en hebben daar ook wel begrip voor. 'Iedereen weet dat een aantal zaken, waaronder staal, al fors in prijs zijn gedaald en dat mogelijk andere productiefactoren dat voorbeeld gaan volgen', zei Sevan Marine-topman Jan Erik Tveteraas tegen Stavanger-Aftenblad. De offshoretoeleveranciers in Noorwegen zijn er desondanks niet helemaal gerust op en vrezen dat het uitzet tot afstel van het uitbouwproject in de Barentssee zal leiden. Dat blijkt in elk geval uit een reactie van het leveranciersnetwerk Petro Arctic. 'Al dit soort dingen zorgt in de huidige economische crisissituatie voor toenemende onzekerheid', vindt voorzitter Arvid Jensen. (WV)

Frans vliegdekschip voor sloop naar Engelse haven

TEESSIDE

Het oude Franse vliegdekschip Clemenceau is in de haven van het Noord-Engelse Teesside aangekomen. Daar moet het schip worden gesloopt door de Britse specialist Able UK, ook bekend van de sloop van de Amerikaanse 'spookschepen'.

Het sloopplan roept echter veel protesten om van omwonenden, vooral omdat in de Clemenceau 770 ton asbest is verwerkt. De Clemenceau heeft de laatste jaren een ware wereldreis gemaakt om een 'laatste rustplaats' te vinden. Het 225 meter lange schip, dat al in 1997 uit de vaart is genomen, zou eerst in Frankrijk zelf worden gesloopt maar dat stuitte op teveel bezwaren. Vervolgens is het schip naar India gesleept in de hoop dat de sloop daar door minder strenge milieu- en veiligheidsregels op minder problemen zou stuiten. Mede door inmenging van Franse milieuorganisaties ging dat plan echter ook niet door, waarop de Clemenceau weer terugkeerde naar haar oude thuishaven Brest. Uiteindelijk heeft Able UK opdracht gekregen de Clemenceau af te tui- gen en te slopen. Met die opdracht is bijna tien miljoen euro gemoeid. Able UK is vooral bekend vanwege de jarenlange strijd rond de sloop van een reeks Amerikaanse mari-

neschepen die al jaren voor anker lagen in verschillende Amerikaanse baaien. Twee van die schepen waren al door Nederlandse sleepers over de oceaan getrokken toen het werk moest worden stilgelegd. Able kon echter uiteindelijk alle vereiste papieren binnenhalen en heeft kortgeleden een derde 'spookschip' uit de VS laten overbrengen. Daar is nu ook de voor het bedrijf belangrijke opdracht voor de Clemenceau bijgekomen. Able UK denkt daarmee ruim 200 banen te scheppen, een welkome oppepper tijdens de Britse recessie, terwijl het schip ook voor zeker acht miljoen recyclebaar staal moet opleveren. Maar de ruim vijftig jaar oude Clemenceau zit ook volgepakt met 770 ton asbest. Omwonenden achten dat een groot risico, zeker omdat Able UK vorig jaar al eens is veroordeeld vanwege overschrijding van de asbestvoorschriften. 'Dit is een tikkende gifbom waarmee wij de rest van ons leven moeten zien te leven. We ademen die lucht elke dag in', schrijft een boze actiegroep. De actievoerders krijgen echter geen steun van de 'grote' miliegroepen zoals Greenpeace, want die vinden het beter de Clemenceau onder controleerde omstandigheden op een Britse werf te slopen dan door goedkope en onbeschermd Indiase werknemers ergens op een strand. (RP)

Opsporingsactiviteit Noorse plat piekt

STAVANGER

De opsporingsbedrijvigheid op het Noorse plat bereikte in 2008 een nieuw record.

Er werden 56 bronnen geboord en 25 olie- en/of gasvondsten gedaan. Dat heeft het Olie directoraat in Stavanger bekendgemaakt. De totale investeringen in de olie- en gaswinning groeiden eveneens en haalden volgens de voorlopige berekeningen een waarde van ruim 15,5 miljard euro. In het lopende nieuwe jaar ziet het er voorspog naar uit dat de activiteiten een markt teruglopende trend te zien zullen geven, verwacht het directoraat. Er wachten circa tien uitbouwplannen op uitvoering, waarvan zes in de Noordzee. Hier gaat het om velden als Oselvar, Flyndre, Alpha en Peik. In de Noorse Zee staan drie

uitbouwplannen hoog op de agenda. Mogelijk worden enkele van deze plannen uitgesteld.

De in 2004 geformuleerde doelstelling om de oliereserve in de periode 2005-2015 met vijf miljard vaten op te krikken is onder alle omstandigheden moeilijk te realiseren. Tot dusver is slechts een groei van anderhalf miljard vaten gehaald. Dat is evenveel als vorig jaar werd opgepompt. De olieproductie bleef daarmee vier procent boven de prognose, maar zit desondanks ten opzichte van voorafgaande jaren in een dalende lijn. De gasproductie groeide licht naar 99,3 miljard kubieke meter. Het relatief grote aantal succesvolle opsporingsboringen leidt voorts nog niet tot een duidelijke uitbreiding van de winbare volumes. In alle gevallen vallen de opgespoorde reservoirs namelijk binnen de categorie klein. (WV)

ITC investeert in Shoalbusters

AMSTERDAM

Met de komst van de gloednieuwe Damen Shoalbuster ITC Meltemi heeft sleep- en bergingsmaatschappij ITC uit Heemstede nu drie werkschepen van dit type in haar vloot.

Twee zijn in eigendom en één in management. De ITC Meltemi is 23 januari aan de Piet Heinkade in Amsterdam gedoopt door mevrouw Ragnhild Astrup Tschudi.

In de tweede week van januari is proefgevaaren met de jongste vlootaanwinst, die over een vermogen van 2200 bhp en een trekkracht van 31 ton beschikt. De ITC Meltemi is een zusterschip van de Mistral, de Damen Shoalbuster 2609 die in november 2007 door ITC in gebruik is genomen. De totale vloot telt nu achttien sleepers, waarvan zes in management. (PAS)

Mammoet bergt wrak U864 bij Noors eiland Fedje

OSLO

Het wrak van de kwik bevattende Duitse onderzeeër U864 bij het Noorse eiland Fedje zal worden geborgen.

Dat heeft visserij- en kustminister Helga Pedersen besloten. De operatie wordt voorjaar 2010 uitgevoerd door Mammoet Salvage BV. De rijksdienst kustbeheer heeft met dit Nederlandse bergingsbedrijf eind vorig jaar al een contract ondertekend. De partners kunnen nu gezamenlijk aan de slag met de detailprojectering van de klus, zo blijkt uit de toelichting van de dienst. Het besluit van Pedersen houdt ook in dat de locatie van het wrak en de directe omgeving na de berging worden toegevoegd met schoon materiaal. Verwijdering van de met kwik verontreinigde bodem is volgens de minister niet mogelijk. De hoeveelheid is te groot en het gevaar bestaat dat het giftige metaal wordt verspreid. Aanvankelijk

was het met het oog op dit risico de bedoeling dat het wrak niet zou worden geborgen, maar ter plekke zou worden ingekapseld. Een rapport van Det Norske Veritas (DNV) heeft de minister er echter van overtuigd dat berging toch de beste oplossing is. Berging zonder milieuroisico is mogelijk als bij het optakelen onder de onderzeeër een soort container wordt gehouden om het kwik dat losraakt op te vangen.

De U864 ligt bij het genoemde eiland, twee kilometer uit de kust op een diepte van 150 meter. De onderzeeboot werd 9 februari 1945 getorpedeerd door de Britse onderzeeër HMS Venturer. De Duitse boot was onderweg naar Japan met personeel met speciale technische kennis en 65 ton vloeibaar kwik in stalen flessen. Het wrak is zwaar gehavend. Alleen het achterste deel is nog redelijk intact. Er waren destijds geen overlevenden. (WV)



Load-out superjacht

VLIJSSINGEN

Bij Scheepswerf Amels is wederom een superjacht op platformtrailers de bowloods uitgereden en op de ponton Krammer van Mammoet Maritiem geplaatst. Bij de load-out is ook met behulp van een mobiele telescoopkraan het bovenste deel van de mast met communicatieapparatuur op het dekhuus geplaatst. Toen het superjacht van het type Amels 171 Limited Editions

was gezevast hebben de sleepers Hendrik 3 en Linge het vaartuig naar de Scheldepoortwerf verhaald. Daar wordt het 52 meter lange jacht te water gelaten. Het door Tim Heywood ontworpen jacht is de vijfde van dit type dat door Amels is gebouwd. De werf introduceerde dit type in 2005 op de Monaco Yacht Show. Dit jaar wordt naast nummer 5 ook nummer 6 opgeleverd. Amels is onderdeel van de Damen-wervengroep. (Foto PAS Publicaties/maritimaphoto.com)

Het staat wel vast dat de economische crisis in de binnenvaart alom voelbaar is. Er is nog steeds weinig werk, maar wat nog meer opvalt is dat de prijzen zo laag zijn. 'Ik ben te lui om ballast te zetten, daarom heb ik maar werk aangenomen', zegt een schipper, daarmee aangevend dat de opbrengst amper kostendekkend is.

De EMO verwacht deze week vier schepen met kolen en een met erts. De Petr Velikiy loste dinsdag kolen en de Izara Princess lag dinsdag en woensdag erts te lossen. De Marielena wordt donderdag leeg verwacht van kolen en de Ivan Susanin lost vrijdag en zaterdag kolen. De Navios Fantastiks wordt zaterdag verwacht met kolen.

Peterson Amsterdam verwachtte maandag de Chia May met sojabonen en sojaschroot en -pellets. De Forestal Esperanza wordt donderdag verwacht met sojaschroot en -pellets. De Glorious Sakura komt 26 februari met citruspulp, sojaschroot en -pellets en zonnebloemschroot en -pellets. De Raku Yoh komt 2 maart met sojabonen en sojaschroot en -pellets. De Wadi Alkarnak komt een dag later met palmpitschilfers.

Peterson Rotterdam verwacht 19 februari de SD Nova met palmpitschilfers. Op 20 februari

'Ben te lui om ballast te zetten'

komt de An Ho met sojaschroot en -pellets. Op 25 februari komt de Rotterdam Trader met sojaschroot en -pellets. De Sky Pacific wordt 1 maart verwacht met zonnebloemschroot en pellets en de Silver Pegasus komt 6 maart met raapzaad en sojaschroot en -pellets. Van Rotterdam naar Oldenburg werd voor bijna 1100 ton palmexpellers 5,74 euro per ton betaald. Een grote partij kolen ging van Rotterdam naar Mannheim voor 4,80 euro per ton. Voor een partij brouwergerst van ruim 1360 ton werd van Schiedam naar Castrop Rauxel 4,25 euro per ton betaald. Ruim 1500 ton pickijzer ging van Dordrecht naar Aschaffenburg voor 5,25 euro per ton. Een partij van 1700 ton coals ging van IJmuiden naar Antwerpen voor 3 euro per ton. Ruim 1100 ton voertarwe ging van Vlaardingen naar Lochem voor 2,75 euro per ton. Voor sojaschroot werd van Rotterdam naar Enschede 3,50 euro per ton betaald. Een partij van ongeveer 1900 ton ging van Amsterdam naar Stuttgart en Münster voor 8,50 euro per ton. Voor 1000 ton pickijzer werd van Dordrecht naar Aschaffenburg 6 euro per ton betaald. Voor 1600 ton zout werd van Rotterdam naar Perl 5,70 euro per ton betaald.

AAN DE REIS

Op basis van ons schipperspanel

Duitsland

Een partij van ruim 1100 ton tarwe ging van Maagdenburg naar Merksem voor 10 euro per ton. Voor 1000 ton raapschroot werd van Mannheim naar Lochem 6,75 euro per ton betaald. Schroot werd aangeboden van Plochingen naar Valenciennes voor 9 euro. Voor 1400 ton split werd van Bendorf naar Oosterhout 3,25 euro per ton betaald. Ruim 2000 ton maïs ging van Straatsburg naar Heijen voor 5,50 euro per ton. Bijna 1300 ton grind ging van Ichenheim naar De Steeg voor 5,60 euro per ton. Split ging van Chalampe naar Staphorst voor 5,25 euro per ton. Voor 2000 ton grind werd van Weil naar Amsterdam 4 euro per ton betaald. Voor 2000 ton gerst werd van Metz naar Neuss 5 euro per ton betaald. Ruim 2000 ton kolen gingen van Vlissingen naar Blenod voor 5,75 euro per ton. Grind ging van Ottmarshem naar Rotterdam voor 4 euro per ton. Een grote partij reagis ging van Düsseldorf naar Kallo voor 2 euro per ton. Een partij van 750 ton tarwe ging van Algermissen naar Merksem voor 9 euro per ton. Een partij van 1400 ton kolen ging van Amsterdam naar Neckargartach voor 8,10 euro per ton.

België

Peterson Antwerpen verwacht 21 februari de Federal Yoshino met tarwe. In Gent werd dinsdag de Ziemia Tarnowska verwacht met tarwe en wordt 24 februari de Spithah verwacht met sojaschroot en -pellets. Op 25 februari de Saligna verwacht met sojaschroot en -pellets. De Tensin Maru wordt 1 maart verwacht met sojaschroot en -pellets. Voor ruim 1100 ton kunstmest werd van Antwerpen naar Kelheim 13,25 euro per ton betaald. Kunstmest (750 ton) ging van Tertre naar Utrecht voor 4 euro per ton. Ruim 1200 ton borax ging van Antwerpen naar Wertheim voor 8,25 euro per ton. Een partij gerst van 450 ton ging van Monsin naar Veghel voor 6 euro per ton. Voor ruim 1000 ton rollen werd van Antwerpen naar Gelsenkirchen 3,60 euro per ton betaald.

De vrachten in deze wekelijkse rubriek komen van schippers. Samen vormen zij een panel, dat de markt redelijk vertegenwoordigt. Niettemin kan het panel nog groeien. Voelt u zich aangesproken, meldt u zich dan aan bij de redactie op telefoonnummer 0570-504 364. Uw gegevens worden anoniem verwerkt. (marjadevent@schuttevaer.nl)

Buisleidingstraat Eemshaven

DELFIJL

De Stichting Utilitaire Faciliteiten Ontwikkeling Oosterhorn (UFO) gaat een ondergrondse buisleidingstraat aanleggen tussen Delfzijl en de Eemshaven.

Via dit leidingstelsel moeten verpompage producten (grond- en hulpstoffen), die voor diverse industrieën noodzakelijk zijn, tussen beide havengebieden worden getransporteerd. Het tracé heeft een lengte van 27 kilometer en de investeringskosten worden geraamd op zo'n honderd miljoen euro. Als de benodigde vergunningsprocedures snel kunnen worden doorlopen, kan in 2012 met de aanleg worden begonnen.

Tal van bedrijven in de Groninger Eemsmoond zijn in dit project geïnteresseerd. Het leidingstelsel leidt tot minder bewegingen op de auto-, vaar- en spoorwegen in de regio. (TK)

Onderzoek naar aanvaring met booreiland

DEN HELDER

De Britse Marine Accident Investigation Branche (MAIB) is een onderzoek begonnen naar de aanvaring van het booreiland Enso 92 met de bevoorrader Supply Express van Vroon Offshore Services uit Den Helder.

Bij de aanvaring in de Britse sector van de Noordzee, raakte de twee jaar oude bevoorrader één van de drie poten van het Amerikaanse booreiland. Bij een eerste inspectie bleek de Enso 92 nauwelijks schade te hebben.

De Supply Express liep echter boven de waterlijn een scheur in de romp op, maar kon op eigen kracht naar Great Yarmouth varen om haar lading te lossen. Na verdere inspectie zal het vaartuig naar een werf in Bremerhaven vertrekken om daar de schade te laten herstellen. Volgens VOS-directeur Bab Reijntjes doet de rederij uit Den Helder ook zelf onderzoek naar de aanvaring. De Enso 92 was op het moment van de aanvaring voor Venture Production een exploratieput aan het boren. (PAS)

Verbrugge zoekt terminalpartners

TERNELZEN

Verbrugge Terminals BV zoekt partners voor de in Vlissingen te bouwen containerterminal.

Volgens De Lloyd zoekt het Zeeuws overslagbedrijf rederijen die een minderheidsdeelname in de toekomstige terminal willen nemen. Dezelfde optie geldt ook voor de Scaldia Container Terminal, die door de Belgische groepen Sea-Invest en Zuidnatie uitgebouwd zal worden. Verbrugge wil de bestaande terminal aan de Quarleshaven in Vlissingen-Oost geschikt maken voor grootschalige containeroverslag. Hiertoe is Verbrugge een samenwerkingsverband aangegaan met het Duitse Eurogate. De twee zullen samen een meerderheidsaandeel in de te bouwen terminal behouden, maar bieden geïnteresseerde reders de mogelijkheid aandeelhouder te worden. Nu al wordt vanwege de economische crisis rekening gehouden met vertraging. Aanvankelijk had men de ingebruikname volgend jaar gepland, maar voorzichtigheidsshalve heeft men die nu een jaar vooruit geschoven. (BS)

Rotterdam wil mainport groente en fruit worden

'De lading moet en zal op de barge'

De binnenvaart gaat de komende drie jaar verspreiden vervoeren tussen het Rotterdams havengebied, Greenport Venlo, Fruitpact Betuwe, Vlissingen en Antwerpen. Minister Verburg van LNV gaf maandag het startsein voor dit zogenoemde project Fresh Corridor. De verspreiden worden in koelcontainers vervoerd.

Voorlopig valt er echter nog niet veel te vervoeren. Importeur Seabrex moet eerst verhuizen van de Merwehaven naar het Waal-Eemhavengebied op de zuidoever en daar met meerdere bedrijven een fruitcluster gaan vormen, die gebruik maakt van één containerterminal. 'We zijn dan, net als alle andere containerterminals verplicht een deel van onze lading via de barge en het spoor te vervoeren, maar dat zal nooit honderd procent worden', zegt Herman de Knijf, directeur van Seabrex. 'De vrachtauto blijft voor het vervoer van groenten en fruit belangrijk vanwege het point to point-karakter en het just in time-principe.'

Seabrex moet de Merwehaven uit omdat de gemeente Rotterdam daar

woningen wil bouwen en het Havenbedrijf heeft het Waal-Eemhavengebied als nieuwe locatie aangewezen. 'Dit jaar gaan we kijken om hoeveel meters het gaat en welke partijen er verder bij worden betrokken. Volgend jaar kunnen we dan de voorbereidingen voor de bouw treffen.'

Fruitmainport

Rotterdam wil zich profileren als fruitmainport. 'We hebben de producten van het Westland, de import over de weg vanuit Spanje van bijvoorbeeld sinaasappels en ijsbergsla en de deepsea-import van tropisch geteelde fruit zoals bananen en ananassen en appels buiten het seizoen', zegt De Knijf. 'Als we dat allemaal via Rotterdam laten lopen

en de stromen bundelen, krijgen we schaalvoordeel.' Volgens De Knijf is de gemiddelde partijgrootte bij Seabrex vier à vijf pallets. 'En dat is veel te weinig om een vrachtwagen of laat staan een binnenvaartschip voor in te zetten. De stromen moeten dus dikker worden en daarvoor moet je alles centreren.' Zoals Schiphof de mainport is van de bloemen uit Aalsmeer, zou Rotterdam de mainport van het Westland moeten worden. 'We zitten hier in de goede hoek, want alles is al in de buurt en de verbindingen zijn goed. Je kunt wel proberen de cacao naar Rotterdam te halen, maar als alle verwerkende industrie in de Zaanstreek zit, maak je geen kans. En zo maken Antwerpen, Hamburg en Bremen ook geen kans een positie in groenten en fruit op te bouwen en wij wel.'

Proef

Seabrex heeft vorig jaar zo'n veertig tot vijftig binnenvaartschepen op proef ingezet tussen de Maasvlakte en de Merwehaven. 'Op zich ging dat prima en die proef was deels succesvol. Maar we hadden wel problemen met de windows die binnenvaartschepen op containerterminals

krijgen. Als het druk is en je bent steeds als laatste aan de beurt, dan heb je wel een probleem.' De Knijf erkent dat er momenteel niet zo'n haast is met de inzet van de binnenvaart. 'Er zijn minder files omdat er minder lading is en de vrachtwagen is momenteel wel erg goedkoop. En stond je vorig jaar twee uur in de rij bij de terminal, nu is dat nog maar een kwartiertje. Maar als je op de lange termijn kijkt is de teneur dat

Duitse Ruhrgebied.

Shortsea zal de komende jaren van toenemend belang worden voor import en export van verspreiden en het havenbedrijf wil daar met de verhuizing offensief op inspelen. Volgens De Knijf zal uit Zuid-Europa ook steeds meer op shortsea moeten worden ingezet. 'Het is op den duur niet te verkopen dat een vrachtwagen 2500 kilometer onderweg is van het zuiden van Spanje naar hier.'

'Geen haast, want truck is nu wel erg goedkoop'

je het niet allemaal op de weg kunt houden. Wij willen als agro-industrie een statement maken en iets doen aan de CO₂-uitstoot. En de lading moet en zal op de barge. We moeten er gewoon mee beginnen, ook al zit het economisch even tegen.' De binnenvaart zal op termijn niet alleen voor het vervoer van en naar de Maasvlakte worden ingezet, maar ook voor het vervoer naar de greenports in het achterland, zoals Venlo, dat over een enorm veilingterrein beschikt en distributiepunt is het

Voor het project Fresh Corridor hebben Zuid-Holland, Rotterdam en Economische Zaken 2,5 miljoen euro beschikbaar gesteld. Het bedrijfsleven investeert 800.000 euro. Die miljoenen zijn niet alleen nodig voor de proef met binnenscheepen, maar in de eerste plaats voor de verhuizing van de bedrijven en aanpassing van de infrastructuur. Het initiatief voor Fresh Corridor is medio 2007 genomen door Frugi Venta Groenten en Fruit Handelsplatform Nederland. (MdV)

Rapitard vaart superlangzaam



• De Rapitard tijdens de geladen proefvaart. De den is in de klassieke bruine kleur geschilderd die ook veel op de oude sleepers werd gebruikt. De eerste Rapitard was ook een klassieke sleper. (Foto Arie Jonkman)

GENT

Werkhuizen Ketels in Gent heeft het ms Rapitard (135 x 11,45 meter) opgeleverd aan de familie Diepeveen. Ketels heeft het schip uitgerust met twee flexibel opgestelde Cummins KQSK 38 hoofdmotoren met een vermogen van 1200 pk bij 1800 toeren.

Via MGX TwinDisk keerkoppelingen met trolingfunctie drijven zij de schroeven aan. De trolingmode maakt het mogelijk de schroef zeer langzaam mee te laten draaien zonder het toerental heel ver te laten dalen. De Rapitard is een van de eerste binnenvaartschepen met dit type koppeling dat oorspronkelijk is ontwikkeld voor de zogenoemde sluisvaart van patrouilleschepen.

'We hebben de trolingfunctie al een paar keer gebruikt en het werkt goed. Je kunt heel rustig een sluis invaren, zonder de koppeling afwisselend in vooruit en neutraal te schakelen. We varen er natuurlijk nog maar kort mee, maar de ervaringen zijn goed', zegt schipper Wim Diepeveen. Via een knop bij de koppelingshendel kan worden gekozen tussen 'expres' en 'cruise'. De ene mode is voor troling en de andere voor normaal inkoppelen.

'Met deze koppeling kun je ook snel inkoppelen en vrijwel zonder dat je wat voelt', zegt een medewerker van Werkhuizen Ketels, die de regio over de afbouw voerde.

Diepeveen bevestigt dat de koppeling soepeler schakelt dan die op zijn vorige schip. 'En dat is met

zelf maken minder lawaai in de machinekamer, ook de accommodatie is stil.'

Op één paal

In het voorschip plaatste de Vlaamse afbouwer twee Cummins QSK 15 motoren van 560 pk elk die weer twee boegschroeven van Veth aandrijven. 'Tijdens de geladen proefvaart haalde het schip, met een ander 135-meterschip langzamer als bak, alleen op de boegschroeven varend een snelheid van 6,5 kilometer', zegt Ketels. De manoeuvreerbaarheid is sowieso goed verzorgd. Het schip beschikt namelijk ook nog over twee koproeren van De Groot Scheepstechniek en twee spudpalen van Veth. 'Die spudpalen had ik wel twintig jaar eerder willen hebben', zegt Diepeveen. 'Dat is fantastisch.

Je hoeft geen personeel meer te roepen als je moet afmeren en het is allemaal mooi weggewerkt. Van de week lagen we 's nachts afvarig op één paal. Je stapt 's morgens de stuurhut in, haalt de paal op en je vaart weg. Ook met verhalen is het handig. Als het zou mogen zou je rustig met een man minder kunnen varen.'

Twee tankers

Werkhuizen Ketels is inmiddels begonnen met de afbouw van een 110-meter schip. 'Daarna bouwen we twee tankers af en tussendoor hebben we een hermotorisering op het programma staan', zegt Ketels, die in België de distributie verzorgt van Cummins motoren. Het casco van de Rapitard is geleverd door Combi. (HH)

Minder uit China

BEIJING

China heeft in januari zeventien procent minder geëxporteerd naar Europa.

Dat blijkt uit de handelscijfers van China. Naar de Verenigde Staten exporteerde China tien procent minder. De landen rondom China deden het qua aantal verscheperingen nog minder. Zo verscheperen Hongkong en Korea rond de dertig procent minder. (EvH)

Milieuheffing voor vrachtwagen lijkt goede kans te maken in EU

BRUSSEL

Het wegvervoer hangt een flinke kostenverhoging boven het hoofd. Als het Europees Parlement er in maart mee instemt, krijgen de EU-landen de mogelijkheid milieukosten door te berekenen aan het goederenvervoer over de weg. Die kosten zijn becijferd op gemiddeld vijf cent per kilometer.

Daarbij gaat het om de luchtvervuiling en geluidshinder. De binnenvaart wordt zeker tot 2013 ongemiddeld gelaten. Pas dan wordt in EU-verband bekeken of ook andere vervoersmodi een heffing moet worden opgelegd. De transportcommissie van het Europees Parlement adviseert het parlement in te stemmen met de hervorming van de Eurovignettichtlijn voor vrachtwagens op de belangrijkste Europese wegen (TEN's). Dat was te danken aan een meerderheid van socialisten en liberalen in de transportcommissie. De christen-democratische leden stemden tegen. De kans is echter groot dat het voltallige parlement in Straatsburg in maart de nieuwe berekeningsmethode voor tolheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton goedkeurt, omdat ook de groenen zich bij de voorstanders zullen aansluiten. De huidige tolheffing via het Eurovignet geldt voor vrachtwagens vanaf twaalf ton. De Europese Commissie, die aan de

Nog steeds hoge tarieven tankvaart

'Er zijn wel wat reizen, maar het zijn er niet veel en ze betalen heel slecht', zegt een bevrachter. 'Er is niet veel veranderd ten opzichte van vorige week. De markt is nog steeds heel slecht en het is moeilijk voor een schipper rendabel te werken.'



De Rijnwaterstanden zijn gestegen en stijgen nog verder. Pfelling gaf begin deze week 3,13 meter aan en daar komt later deze week nog vijf centimeter bij. Konstanz bleef rond 2,65 meter staan en Maxau steeg van 4,10 naar 4,35 meter. Kaub stond begin vorige week nog rond de 1,20 meter. Begin deze week was dat 1,65 meter en in het weekeinde wordt een stand van 2 meter verwacht. Koblenz gaf 2,05 meter aan en stijgt door naar 2,60 meter. Keulen gaf ruim 3 meter aan en stijgt later deze week naar 3,80 meter. Ruhrort steeg van 3,40 naar 4,30 meter en stijgt door naar 4,90 meter.

Van Amsterdam en Rotterdam is weinig werk naar Oldenburg. Er wordt 5,50 euro per ton voor betaald. Retourwerk vanuit Noord-Duitsland en het Mittellandkanaal is er eveneens weinig. Naar Krotzenburg werd 3,10 euro betaald. Een partij van 2000 ton draad ging voor 9 euro van Antwerpen naar Bazel. Van Rotterdam naar Duisburg werd voor 1100 ton vloeispaat 2,25 euro per ton betaald en een partij van 1050 ton ging van Rotterdam naar Heilbronn voor een blokvracht van 8000 euro. Een partij van 600 ton stenen ging van de Moerdijk naar Freistadt voor 12,25 euro per ton en een partij van 1300 ton cellulose ging van Antwerpen naar Maxau voor 6,75 euro per ton. Voor 1000 ton pickijzer werd van Rotterdam naar Neuss 3 euro per ton betaald.

Tankvaart

De Nymex/ICE crude- en product-terminprijsen blijven onder druk staan. De vraag loopt terug en de OPEC is niet in staat met productiebeperkingen het tij te keren. De vraag in Europa naar gasolie blijft wel op peil. In Duitsland steeg de vraag volgens het Mineralölwirtschaftsverband (MwV) in januari van 25,6% ten opzichte van januari 2008. In dezelfde periode viel de vraag naar benzine met 8,2% terug en diesel met 3,7% ten opzichte van januari 2008. Momenteel schakelen veel raffinaderijen zoveel mogelijk over van de productie van gasolie naar benzine. Dat heeft te maken met een te verwachten afname gedurende de zomerperiode van de vraag naar verwarmingsolie en vooruitlopend op het wegseizoen een toenemende vraag naar benzine. Richting Duitsland, Frankrijk en Zwitserland ziet men langzaam die veranderingen zijn beslag nemen. Relatief lagere temperaturen zorgen overigens nog wel voor ruim voldoende vraag naar gasolie (verwarmingsolie). Weersvoorspellingen over de Rijnwaterstanden blijken ook nu weer onderwerp van gesprek. Verladere proberen, gebruikmakend van hogere waterstanden met mogelijk betere aflading, de druk op (Rijn)vrachtprijzen te vergroten en lagere tarieven te forceren. De (Rijn)vrachten zijn inderdaad iets teruggelopen. Toch blijven de tarieven ook steeds buitengewoon hoog voor de tijd van het jaar.

PJK-Rijnvrachttarieven per 17 februari 2009

© pjk international b.v./www.pjk-international.com Basis 1000-1200 tons partijen van Amsterdam/Rotterdam in euro per ton en voor Bazel in Zwfr per ton

Losplaats	Gasolie	Benzines
Duisburg	10/10,30	10,30/10,60
Dortmund	13/13,30	13,30/13,60
Keulen	16/16,30	16,30/16,60
Frankfurt	26,50/26,80	26,80/27,10
Karlsruhe	31/31,30	31,30/31,60
Bazel	67/67,50	67,50/68

De vrachten in deze wekelijkse rubriek komen van bevrachters. Samen vormen zij een panel, dat de markt redelijk vertegenwoordigt. Niettemin kan het panel nog groeien. Voelt u zich aangesproken, meldt u zich dan aan bij de redactie op telefoonnummer 0570-504 364. Uw gegevens worden anoniem verwerkt.

Ingezonden Mededeling

Scheepswerf en machinefabriek

GEBR. KOOIMAN B.V.

Zwijndrecht Swinhaven

Tel. 078-6100477 b.g.g. 078-6128584 - Fax 078-6100039
www.dekooimangroep.nl

Hellingcapaciteit tot 110 m
Tevens 2 stevendokken tot 19 m breedte



HARTMANN OFFSHORE

SETTING THE RIGHT COURSE

For our new AHTS Fleet we require

* SENIOR NAVIGATORS

** JUNIOR NAVIGATORS

*** SENIOR ENGINEERS

**** JUNIOR ENGINEERS

**** ELECTRONIC ENGINEERS

*** BOSUNS

* offshore experience and DP certificate required
 ** offshore experience and DP certificate preferred
 *** offshore experience required
 **** offshore experience preferred

For online registration and further information please visit our website:

WWW.HARTMANN-OFFSHORE.DE



HARTMANN OFFSHORE GMBH

Captain Bernd Dette · Neue Straße 24 · 26789 Leer · Germany · FON +49 (0) 491-9 99 50-0 · FAX +49 (0) 491-9 99 50-20

MEMBER OF THE HARTMANN GROUP

Kom varen bij een "Dijk van een rederij!"



Navigia Shipmanagement B.V. is een groeiende rederij in Groningen met momenteel vijftien moderne schepen die varen onder Nederlandse en Cypriotische vlag in charter- en in de vrije vaart. De vloot bestaat uit containerfeeder-schepen tot 850 TEU en multi-purpose schepen tot 4500 ton. De komende jaren wordt onze vloot uitgebreid met een aantal nieuwe schepen. Het commerciële, administratieve, technische en nautische beheer wordt door Navigia Shipmanagement B.V. uitgevoerd. Onze rederij kenmerkt zich door een prettige werkomgeving waar teamgeest belangrijk is. Wij zijn voor onze schepen op zoek naar enthousiaste en gemotiveerde:



HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN EN TWEDE WERKTUIGKUNDIGEN MET AMBITIE

Wij vragen:

- van werktuigkundigen een vaarbevoegdheid van 3000 KW of all ships;
- tweede werktuigkundigen die binnen afzienbare tijd de stap naar een HWTK functie kunnen en willen maken;
- vermogen om leiding te geven aan een internationaal machinekamerteam;
- goede contactuele eigenschappen;
- goede beheersing van de Engelse taal in woord en geschrift;
- enthousiasme en motivatie om in teamverband bij te dragen aan een perfecte performance van de schepen en het succes van de rederij.

Wij bieden:

- arbeidsvoorwaarden conform de CAO Handelsvaart tot 9000 GT;
 - een prima overwerktoeslag en een goede reiskostenvergoeding;
 - een planning met vaar- en verlofperiodes in goed overleg;
 - uitstekende carrièreperspectieven bij een ambitieuze rederij;
 - een rederij die met u een duurzame relatie wil opbouwen om samen verder te bouwen aan de groei van onze organisatie.
- Graag ontvangen wij uw curriculum vitae voorzien van een motivatiebrief en referenties per e-mail. Het e-mailadres is: crewing@navigia.nl. Voor vragen kunt u contact opnemen met de afdeling Crewing op telefoonnummer 050 311 64 10.

Johan van Zwedenlaan 1 Postbus 1447
9744 DX Groningen 9701 BK Groningen

tel +31 (0)50 3116410
fax +31 (0)50 3116740

crewing@navigia.nl
www.navigia.nl

NBBU SVU STICHTING FLEXKEUR

SERV-ALL International B.V.

Maritiem uitzendbureau

Offshore, KHV en Bagger

Het Nieuwe Diep 34 CC
1781 AD Den Helder

www.serv-all.nl

Tel.: 0223-618800
Fax: 0223-618317

WEEKBLAD SCHUTTEVAER
LEZERSSERVICE

De Nederlandse Schippers almanak 2009

De geactualiseerde Nederlandse Schippersalmanak 2009 is verschenen. Een onmisbaar gereedschap, waarvan de gebruikswaarde vrijwel dagelijks bewezen wordt.

In de Nederlandse Schippersalmanak vindt u een schat aan informatie zoals:

- adressen en telefoonnummers van bonden en verenigingen, makelaars, verladers en expediteurs van de overheid
- de Dekatel boordtelefoonids, zonder meer de meest complete lijst met telefoonnummers van schippers
- internet en email adressen
- nautisch technische informatie
- onderwijs en opleidingen
- en nog veel meer

Deze bon kunt u sturen/faxen naar: Weekblad Schuttevaer, tav afd. Marketing; Antwoordnummer 52, 7400 VB Deventer, Fax nr. 0570 504 399

U kunt zich nu abonneren of exemplaren loskopen.

- Ja, ik abonneer mij voor minimaal 3 jaar op De Nederlandse Schippersalmanak en betaal € 17,50 (excl. BTW/verzendingkosten)
- Ja, ik bestel ex. van De Nederlandse Schippersalmanak 2009 voor € 19,50 (prijs is excl. BTW/verzendingkosten)

Bedrijf/Schip:

Naam:

Adres:

Postcode:

Plaats:

Handtekening:



REDERIJ **plas** AMSTERDAM

Rederij Plas zoekt rondvaartschippers voor het nieuwe seizoen.

Meer dan 80 jaar verzorgt rederij Plas rondvaarten op de Amsterdamse wateren.

Lijkt het je leuk om met een internationaal publiek om te gaan en ben je in het bezit van een groot vaarbewijs en marifooncertificaat?

Neem dan contact met ons op tel. 020 624 54 06 of mail naar b.elswijk@rederijplas.nl

Wij bieden goede sociale voorzieningen en opname in het pensioenfonds. Bij gebreken geschiktheid is vast dienstverband mogelijk.

Rederij Plas Damrak steigers 1 t/m 3 1012 JX Amsterdam

Waternet zoekt **Handhaver** met nautische affiniteit! Ga voor meer informatie naar onze site www.waternet.nl

Gevraagd: **Stuurman met patent tot Mannheim** aan boord van ms "Marie-Louise". Nederlandse condities, vaarsysteem in overleg. Inl. te bevragen bij R.J. Strijker Tel. 0653 946438

Waternet zoekt **Schuitenvoerder!** Ga voor meer informatie naar onze site www.waternet.nl

Gevraagd **Matroos/stuurman** op koppelverband Monaco. Moezelvaart 4 weken op/4 weken af. Loon volgens CAO 06-26144905

Gevraagd **Kapitein** voor tankvaart. 7/7 of 14/14. Inl. 06-53984960

Als het woord Atlantis valt weet iedereen wel ongeveer waar het over gaat: een mythisch in zee verdwenen eiland of zelfs een heel continent, waarnaar de Atlantische Oceaan is genoemd. Dat er dichterbij huis, net even voorbij Ierland, nog zo'n mythisch eiland heeft bestaan is minder bekend.

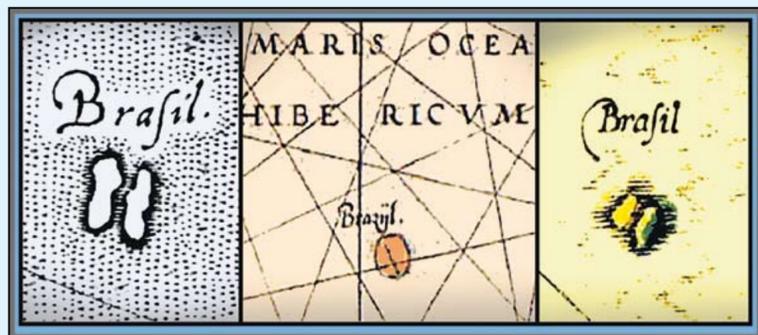
De historie ervan is evenwel verschrikkelijk oud, van Keltische oorsprong en er werd zo stevig in geloofd dat het magische eiland al in 1350 op een Catalaanse kaart verscheen. De enigszins ongebruikelijke naam van dit fantastische verzinsel was Hi-Brazil en de reden waarom het niet vaak werd aanschouwd, kwam omdat het, naar verluidt, altijd in een dikke deken van mist was gehuld. Deze complicatie verhinderde niet dat in 1480 een zwaar beladen schip de haven van Bristol vaarwel zei op weg naar het legendarische eiland, vanzelfsprekend zonder het

te vinden. Zo sterk was het vertrouwen dat het eiland wel moest bestaan dat het volgende jaar zelfs twee schepen werden uitgezonden om het eiland te vinden, eveneens zonder enig resultaat. In 1498 werd kapitein John Cabot er met maar liefst vijf schepen op uitgezonden om Hi-Brazil te vinden, maar ook hij kwam met lege handen terug.

Zwarte konijnen

Intussen bleef het eiland op vele, voornamelijk oude veertiende eeuwse zeekaarten vermeld staan. De verhalen rond het eiland werden in de loop der tijd zo aangedikt dat Hi-Brazil op een gegeven moment bekend stond als het Beloofde Land der Heiligen, een waar aards paradijs waar elfjes en tovenaars woonden die hun mist verspreiden om het paradijs voor aardse stervelingen onvindbaar te maken.

Zo diep was de naam Hi-Brazil ingeburgerd dat, toen



• Op oude zeekaarten komt Hi-Brazil geregeld voor, onder meer op een kaart van de beroemde Nederlandse cartograaf Wagenaer uit 1583 (in het midden).

Hi-Brazil

ALS HET WERKT...

DAN WERKT HET ZO:

tekst
Jaap Gestman Geradts
Illustraties/beeldbewerkingen
Jeroen Bons

Columbus in hetzelfde jaar 1498, Amerika ontdekte, velen meenden dat hij het eiland Hi-Brazil had gevonden. Toen bleek dat hij een heel continent had ontdekt en het land niet door elfjes en tovenaars, maar door mensen van vlees en bloed was bevolkt, was er een tijd lang minder te horen van Hi-Brazil.

Tot kapitein John Nisbet in 1674 het verhaal flink opkalkte. Op een reis van Frankrijk naar Ierland was hij van zijn route afgedwaald. Naar eigen zeggen was hij in dat jaar in een enorme mistbank terechtgekomen waarin zich een eiland bleek te bevinden. Hij en een deel van z'n bemanning namen de sloep en zetten na enig roeiwerk voet aan wal. Het eiland bleek te zijn bewoond, niet door elfjes maar door een grote hoeveelheid zwarte konijnen. Wel kwamen de zeelieden een heuse tovenaars tegen die hun vertelde dat de betovering die het eiland verborgen had gehouden, nu verbroken was.

Drenkelingen

In andere versies van Nisbets verhaal is sprake van een aantal Schotse zeelieden die schipbreuk hadden geleden en jarenlang door de tovenaars gevangen werden gehouden. Deze arme stummers werden door Nisbet bevrijd en

konden eenmaal weer in veiligheid gebracht Nisbet's verhaal volledig onderschrijven. Dat niet zij, maar Nisbet degene was geweest die de magie van het eiland had verbroken, kwam doordat het Nisbet was geweest die op het strand een vuur had ontstoken. Dit was klaarblijkelijk het magische teken waarmee de kracht van de tovenaars was gebroken.

Het is onduidelijk of Nisbet inderdaad op een bepaald eiland een aantal Schotse drenkelingen heeft gered, die uit dankbaarheid elk verhaal van Nisbet volmondig hebben beaamd. Indien dit het geval is, is vervolgens de vraag op welk eiland deze Schotten dan hadden verbleven en zich hadden tegevoerd gedaan aan zwarte konijnen.

Brazil-boom

Het verhaal van Nisbet was in elk geval zo overtuigend dat een profiteur genaamd Mathew Calhoon ogenblikkelijk, in 1675, een brief aan koning Charles I schreef waarin hij om een akte vroeg waarin was vastgelegd dat het eiland aan Calhoon toebehoorde. De redenen waarom hij recht meende te hebben op het eiland waren vergezocht. Natuurlijk had Nisbet het eiland als eerste ontdekt, maar Calhoon had het verslag gelezen en had zich als eerste als eigenaar opgevoerd, wat ook wat waard was. Of de koning de moeite heeft genomen te antwoorden is onbekend. Veel maakte dat ook niet uit. Hi-Brazil werd nooit meer terug-



• Op een moderne foto, die vanuit een satelliet is genomen, zou Hi-Brazil ongeveer ter plaatse van het kruisje, ten zuidwesten van Ierland te zien moeten zijn.

gevonden. Of het land Brazilië naar Hi-Brazil is genoemd is geen uitgemaakte zaak. Velen claimen dat Brazilië naar de Brazil-boom met de daaraan hangende Brazil-noot (beter bekend als paranoot) is genoemd die aan de kust groeide en het eerste was wat de ontdekkingsreizigers onder ogen kregen. Hoe zij toen al wisten dat deze boom de Brazil-boom heette, weet niemand, maar een mens kan ook niet alles weten.

Terugwinning restwarmte middelgrote dieselmotor moeilijk te realiseren

Stoom keert terug in zeescheepvaart

Het terugwinnen van energie uit hoogwaardige restwarmte van de hoofdmotor op schepen met middelgrote scheepsmotoren, zoals op de A-serie van Wagenborg (143 x 21,50 meter, 17.300 dwt, 962 teu), lijkt economisch niet rendabel en is technisch moeilijk te realiseren. Dat blijkt uit onderzoek van Jeroen van Akkeren, Wilco Schot en Erwin Breen, studenten van het Nautisch Instituut De Ruyter in Vlissingen.

De schepen uit de A-serie zijn uitgerust met een mediumspeed Wärtsilä 8L46B motor met een vermogen van 7300 kW. De studenten onderzochten, op verzoek van Wagenborg, de

hoge druk en een tweede door stoom met een lage druk. Het overschot aan stoom kan worden gebruikt om de asgenerator aan te drijven. Die functioneert dan als hulpaandrijving

Motoren worden te licht belast

mogelijkheden om de restwarmte van de motoren te gebruiken om via een uitlaatgassenketel stoom te produceren voor het aandrijven van stoomturbines. In principe gaat het om de restwarmte die anders via de uitlaat naar buiten stroomt. Deze warmte is voldoende om met behulp van een tweetraps-stoomturbine stroom op te wekken. Het gaat dan om een systeem waarbij een turbine wordt aangedreven door stoom met een

voor de schroefas, wat een lagere motorbelasting oplevert.

Hoger belasten

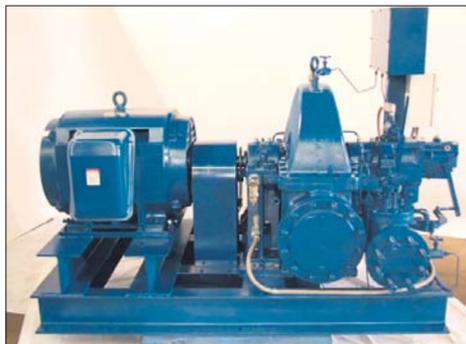
De hoofdmotoren op de schepen van Wagenborg worden, normaal gesproken, voor niet meer dan 85 procent belast. Voor een optimaal rendement van de restwarmte is het volgens de studenten echter beter om ze voor 92 tot 95 procent te belasten. Dat zou voor de schepen van

Wagenborg betekenen dat er voor de aandrijving geen achtcilindermotoren, maar zeventiencilindermotoren (7L46B) moeten worden gebruikt. De zwaardere belaste motoren produceren meer hitte, waardoor de op restwarmte draaiende stoomturbines beter werken. Het gebruik van stoomturbines levert volgens de studenten op de bestaande 8L46B motoren (bij 85 procent belasting) een brandstofbesparing op van 17.000 dollar per jaar. Bij een uitlaattemperatuur van 322 graden wekken de turbines 279 kW vermogen op.

Met een hoogbelaste 7L46B (92 procent belasting) kan volgens de studenten rond 400 dollar per dag aan stookolie worden bespaard. Het turbinevermogen stijgt door de hogere uitlaattemperatuur boven de 400 kW. 'Over een periode van vijf jaar praat je dan over 500.000 dollar', zegt Jeroen van Akkeren. 'Bij die berekening hebben we er rekening mee gehouden dat de motor zelf bij zo'n hoge belasting minder efficiënt is en dus iets meer brandstof verbruikt dan de 175 gram per kWh die de motoren bij een meer optimale belasting van 85 procent verstopen.'

Geen leverancier

Of de investering loont bij zo'n besparing kunnen de studenten niet zeggen. 'De aanschaf en onderhoudskosten van een stoomturbine kennen we niet. Groot probleem is ook dat er eigenlijk geen stoomturbines bestaan voor deze



• Een kleine tweetraps stoomturbine-generator, zoals deze, voor het benutten van de restwarmte van middelgrote scheepsmotoren is moeilijk te krijgen.

motoren. Er was één leverancier die positief reageerde, maar daar hebben we vervolgens geen informatie meer van gekregen. De huidige stoomturbinesystemen zijn bijna allemaal uitgelegd voor de zware langzaamlopers van MAN en Wärtsilä. Er staan er een paar op de hele grote containerschepen, zoals de Emma Maersk. Nu deze containerschepen vanwege de crisis langzamer zijn gaan varen leveren ze een stuk minder rendement op. Een optie voor middelgrote schepen zou misschien een traditionele stoommachine zijn, met twee of drie,

in grootte toenemende cilinders, een dubbel- of triple-expansie motor. Deze stoommachines worden op een aantal plaatsen nog altijd gemaakt. Het is een bewezen techniek en de machines zijn makkelijk aan de gang te houden.

Hoewel de resultaten van het in opdracht van Wagenborg verrichte onderzoek niet direct hoopgevend zijn, wil Wagenborg er toch verder mee, vanuit de verwachting dat de energie- en milieusituatie de komende decennia zo verandert dat deze systemen toch aantrekkelijk worden. (HH)

MAN Diesel certificeert commonrail-systeem

AUGSBURG

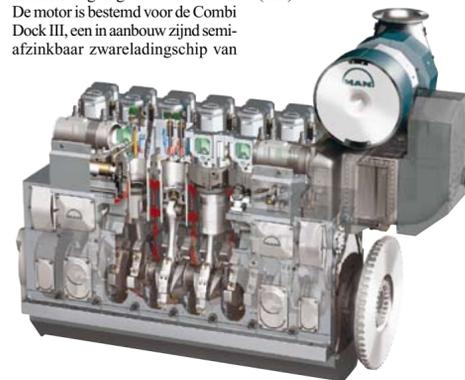
MAN Diesel in Augsburg heeft onder toezicht van afgevaardigden van een groot aantal classificatiebedrijven de eerste 32/44CR medium-snelheidsmotor met commonrail brandstofsysteem getest en gecertificeerd voor voortstuwing en generatortoebruik.

De achtcilinder 32/44CR is MAN Diesel's eerste volledig elektronisch gestuurde motor en de eerste met SaCoSone, het zelf ontwikkelde commonrail brandstofsysteem. SaCoSone is uitgerust met backup-systemen die garanderen dat de motor blijft functioneren als één of meer onderdelen van het elektronische besturings- en inspuitstelsel uitvallen.

Tijdens de certificeringstesten moest de motor, 54 uur onbelast en 54 uur op 117 procent van het vermogen draaien. Olie- en koelwatertemperatuur bleven daarbij nog net onder

de alarmwaarde (dat kan dus). Na de testen is één van de cilinderunits volledig gedemonteerd voor controle. Kop, zuiger en zuigerstang, verbindingen en krukaslager waren allemaal nog in goede conditie. De motor is bestemd voor de Combi Dock III, een in aanbouw zijnde semi-afzinkbaar zwareladingsschip van

K/S Combi Lift, waarin twee van deze motoren komen te staan. Het in Danzig gebouwde casco van de Combi Dock III wordt afgebouwd op de Lloyd Werft in Bremerhaven. (HH)



• Opengewerkte tekening van een zescilinder versie van de 32/44CR.

• Onder toezicht van vertegenwoordigers van het American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping, de China Classification Society en Registro Italiano Navale is in Augsburg de eerste MAN 32/44CR motor gecertificeerd. Het betrof een achtcilinder lijnmotor van 4480 kW bij 750 toeren. (Foto MAN Diesel)

GELDERMALSEN

Landré Ruhaak in Vianen is gestopt met de import en verkoop van Iveco motoren. Het bedrijf legt zich nu toe op service en levering van aardgascompressoren en generatoren van Enerflex en aardgasmotoren van Waukesha, die in Nederland vooral in de glastuinbouw worden gebruikt als warmtekrachtcentrales.

Het nieuwe bedrijf Marant Motortechniek uit Geldermalsen heeft alle Iveco-activiteiten, met een deel van het personeel, overgenomen van Landré Ruhaak. De motoren die Iveco voor de maritieme en industriële markt produceert hebben ook een andere naam en een andere kleur gekregen. De scheepsmotoren die Fiat onder de naam Iveco verkocht levert de motorenfabriek in Turijn nu onder de naam FPT (Fiat Powertrain Technologies). De FPT motoren zijn niet meer Aifo rood, maar spierwit. 'Verder zijn het dezelfde motoren', zegt Henk van Hardeveld van Marant Motortechniek. 'De fabriek levert deze motoren ook aan de vrachtwagenfabriek van Iveco en aan de tractoren en landbouwwerktuigenbouwer New Holland. Allemaal bedrijven die deel uitmaken van de Fiat Groep.'

De FPT motoren zijn geschikt als voortstuwingmotor, generator en pomp aandrijving. De zwaarste scheepsmotor is de C13, een dertien-litermotor met een maximum vermogen van 520 pk bij 2000 toeren voor middelzware toepassingen en een maximum van 500 pk voor

Introductie zware Vector scheepsmotoren afgeblazen

Iveco verandert van distributeur



• Henk van Hardeveld en Mohammed Akandouch van Marant Motortechniek toonden op Boot Holland een C13 dieselmotor van FPT. De motor heeft voor zware maritieme toepassingen een vermogen van 500 pk bij 2000 toeren. (Foto Hans Heynen)

zware toepassingen. De elektronisch gestuurde zescilinder is uitgerust

met pompverstuivers en haalt zijn maximum koppel bij 1300 toeren.

'De motor is uitgerust met turbo, intercooler en warmtewisselaar',

zegt Hardeveld. 'Tussen de 1100 en 1300 toeren gaat het koppel stijl omhoog. De motor weegt 1345 kilo droog aan de haak.'

Afgeblazen

De introductie van de zes-, acht-, twaalf- en zestiencilinder-motoren van het type Vector is door Fiat afgeblazen. Iveco heeft in Zwitserland jaren aan de ontwikkeling van de zware scheepsmotoren gewerkt. Het bedrijf wilde met de Vectormotoren de professionele markt voor treinmotoren en zware snellopende scheepsmotoren in de zee- en binnenvaart openbreken. De Italianen adverteerden vorig jaar al grootscheeps in Schifffahrt und Technik met de motoren, die in vermogens van 800 tot 2146 pk op de markt zouden komen. De volledig elektronisch gestuurde motoren zouden worden uitgerust met een Bosch commonrail-systeem en turbo's met wastegates en variabele geometrie. Ze voldeden qua uitstoot al aan de verwachte CCR3-normen en hadden in de binnenvaart moeten concurreren met Caterpillar, Cummins en MTU en er was al een productiehal voor gebouwd in Turijn.

'De motoren komen voorlopig echter niet op de markt', zegt René Jager van Marant Motortechniek. 'Waarom men dat heeft besloten weten we niet. De markt is er misschien niet naar.' Jager sluit niet uit dat de motoren over enige tijd alsnog op de markt worden gebracht. (HH)

www.landruhaak.nl
www.marantmotortechniek.nl
www.fptpowertrain.com

DEN HAAG

SenterNovem houdt 2 maart in Den Haag een Open Huis Maritiem over de ontwikkelingen in de maritieme sector.

Tijdens de bijeenkomst geeft Albert Aalberts een toelichting op het Maritiem Innovatie Programma (MIP). R&D coördinator Joep Broekhuijsen van Damen Schelde Naval Shipbuilding doet een boekje open over de ervaringen die Damen tot nu toe met dit programma heeft opgedaan. Projectadviseur Bert Ritter van SenterNovem maakt bekend welke tenders er in 2009 worden uit-

Open Huis Maritiem

gegeven. Mensen met een concreet projectidee kunnen een individueel adviesgesprek van twintig minuten aanvragen met een projectadviseur van SenterNovem.

Na de pauze is er tijd voor themadiscussies en netwerken. Aan zes tafels kan worden gediscussieerd over complexe specials, materialen en verbindingstechnieken, ICT en embedded systems, over offshore LNG en cryogeen bestendige materialen en verbindingen, over offshore 'Harsh Environment' installatietechnologie, waaronder Arctisch en diep water, over ontwerpmethoden gericht op risico en duurzaamheid en over overige subsidiemogelijkheden. Het programma begint op 13.45 uur, inloop met lunch vanaf 12.30 uur. Het adres is Juliana van Stolberglaan 3. Aanmelden kan tot 23 februari. Ook Projectideeën kunnen tot die dag (A4-tje) worden doorgemaild naar maritiem@senternovem.nl. Voor het indienen kan gebruik worden gemaakt van de projecttoets bij het onderdeel formulieren & publicaties op www.senternovem.nl/maritiem. Meer informatie bij Bert Ritter tel 070-373 5240. (HH)

TU Delft snelste

WAGENINGEN

De wedstrijd met zelfgemaakte zeilboten van studenten van de TU Delft, de Universiteit Twente en Hogeschool InHolland, half januari in het offshorebassin van Marin, is gewonnen door de catamaran van Team 7 van de TU Delft. Die was het snelst en het meest wendbaar. De innovatieprijs was voor team 12 van InHolland. Zij ontwierpen een instelbare camber (bolling) van het zeil, waarmee het zeil de optimale vorm krijgt. De winnende modellen staan tijdens Europort (3 t/m 6 november) op de stand van het Marin. (MdV)

• De TU Delft won de zeilwedstrijden met zelfgemaakte modellen met hun catamaran. (Foto Marin)



MAN Diesel | PrimeServ



MAN Diesel is 's werelds grootste en toonaangevende leverancier van grote dieselmotoren voor de scheepvaart en energiecentrales. Wij ontwikkelen en produceren twee- en vierslag-motoren, hulpmotoren, turbochargers en voortstuwingsystemen welke worden gebouwd bij zowel de MAN Diesel Group zelf als bij zijn licentiehouders. De wereldwijde after-sales organisatie, MAN Diesel PrimeServ, vormt een netwerk van bedrijven met eigen service centra. MAN Diesel Benelux B.V. is gevestigd in België en Nederland.

Contact

■ **Accountmanager after sales service**

Een accountmanager met technisch inzicht en een commerciële instelling

■ **Superintendent engineer**

De technisch trouble-shooter op HBO niveau

■ **Service monteur**

Een dieselmonteur met werkervaring en kennis van scheepsmotoren

■ **ICT medewerker**

Een zelfstandig werkende allround ICT specialist

■ **Service engineer**

Een flexibele engineer die motoren repareert aan boord van een schip

■ **Leerling monteurs**

Enthusiaste, net afgestudeerde, studenten techniek met interesse in scheepsmotoren

MAN Diesel Benelux B.V.

t: +31 10 204 55 52

HRM-NL@mandiesel.com

www.mandiesel.com

Indien je interesse hebt in één van de bovenstaande functies, kijk dan voor meer informatie op onze website: www.mandiesel.com (Jobs > Worldwide Organisation)



Dekatel. Topkwaliteit voor scherpe prijs

Dekatel begrijpt ondernemers als geen ander. We komen immers voort uit de scheepvaart. Dus snappen we dat u voor uw telecommunicatiediensten topkwaliteit voor een scherpe prijs wilt.

Dekatel maakt kwaliteit tegen scherpe tarieven elke dag waar. En op maat.

- Betrouwbaar en onafhankelijk advies
- Facturatie met hogere kortingen dan standaard
- Exclusieve, scherpe contracten met de beste zakelijke netwerken
- Eigen technische dienst met kwalitatief hoogwaardig personeel
- Onderling gratis On Net bellen, op maat
- Speciale internettarieven voor mobiele telefoon én laptop

Dekatel is dé onafhankelijke partner in mobiele telecommunicatie. Bel 038 337 0482 om meer te horen over onze mogelijkheden en aanbiedingen.



Snijder Filtertechniek bv

OPTIMAAL GEFILTERD

WYCKOMAR DRINKWATERSYSTEEM

- sediment filter met koolfilter en UV lamp
- ultra-violet systeem doodt micro organismen incl. LEGIONELLA
- koolfilter neutraliseert smaak en verwijdert chemische bestanddelen
- principe erkend door hoofinspectie gezondheidsbescherming.

Voor fris en schoon drinkwater!

Tel : 038 - 4773800 E-mail : info@snijderfiltertechniek.nl

www.snijderfiltertechniek.nl

Zaandam
Zuidijk 404
500 meter uit het Noordzeekanaal.
Hellingen en dokken.
Max. lengte 70 meter.
100% service.

Als schipper denk je altijd vooruit.

Alle werkzaamheden
075-6 15 63 58
info@scheepswerfvooruit.nl

SCHEEPSWERF VOORUIT

TeamCo Shipyard kenmerk van expertise en kwaliteit



TeamCo Shipyard geniet faam als aanbouwspecialist van casco's voor de binnenvaart en kleine zeevaart. In Heusden beschikt TeamCo over moderne faciliteiten en een team ervaren en gemotiveerde scheepsbouwers.

TeamCo werkt klantgericht en koppelt topkwaliteit aan scherpe prijzen. Vanaf de eerste kennismaking tot na de oplevering staat TeamCo haar relaties met raad en daad terzijde. Voldoende reden om met TeamCo in zee te gaan.

Tel: +31(0) 416 665500
Fax: +31(0) 416 665505

info@teamcoshipyard.nl
www.teamcoshipyard.nl

LOWLAND MARINE & OFFSHORE

YOUR RELIABLE PARTNER IN SHIP, RIG & CREW MANAGEMENT

Lowland Marine & Offshore is gespecialiseerd in ship, rig & crew management. Voor diverse opdrachtgevers zoeken wij bemanningsleden voor de internationale scheepvaart:

- Kapiteins
- 1^o Stuurlieden
- HWTK's all ships
- 2^o WTK's all ships
- Maritiem Officieren
- Scheepskoks
- Stuurlieden Zeesleepvaart
- Matroos-motorman
- Multicatshippers
- HWTK < 3000 kw
- Crew Managers

Beschikt u over de juiste papieren en heeft u interesse in één van deze functies? Stuur dan uw sollicitatie met CV naar Lowland Marine & Offshore, postbus 3036, 2130 KA Hoofddorp of mail naar info@lowland.com. Meer informatie? Bel: +31(0)88 557 01 01.

www.lowland.com

Lowland Marine & Offshore is onderdeel van de Lowland International Group.

Matroos loopt boeiende

In een havenjob vaart het je beter.

Als matroos bij het Havenbedrijf sta je nooit stil, want onze mensen kiezen voor actie. Het Havenbedrijf biedt jou een heel andere loopbaan dan in koopvaardij of binnenvaart, of op de lange omvaart. Hier kom je terecht bij het sleepbedrijf, baggerbedrijf of het vlotkraanbedrijf. Je werkt dus steeds in en rond de haven. Logisch, want het Havenbedrijf beheert, onderhoudt en exploiteert de volledige haveninfrastructuur, van dokken en sluisen tot kranen, sleepboten en baggerschepen. In deze boeiende, internationale werkomgeving ben je dus toch nooit ver van huis. Bovendien garanderen we een pak aantrekkelijke extralegale voordelen en een mooi evenwicht tussen werk en privé. En je maakt deel uit van een hecht team dat trots is om de haven mee uit te bouwen. Met volle overtuiging en volle kracht vooruit.



www.havenvanantwerpen.be/jobs



Maak het mee in de haven.

Eldorado heeft vier ton nodig voor afbouw tot zeegaande schoener

Charterproject loopt vast in kredietcrisis

De wind op de Urker haven is begin februari minstens zo guur als de crisiswind, die door het midden- en kleinbedrijf waait. In de hoek van de haven, tegenover de werf van Balk, ligt een grotendeels afgebouwd zeegaand charterjacht. De Eldorado van Jan van Klaveren en Harro Dijkstra. In tegenstelling tot de naam is het niet alles goud wat er blinkt. De bank wil niet aan een slotening van circa vier ton en daarom zoeken beide mannen een uitweg.

Extra kosten en vertraging door tegenslagen met materialen

Van Klaveren en Dijkstra kennen elkaar van de Enkhuizer Zeevaartschool en Dijkstra maakte enige tijd op de Bounty, waarmee Van Klaveren in 2001 professioneel ging charteren. Samen met zijn zoon heeft Van Klaveren ook het zeiljacht My Fair Lady, dat in het seizoen wekelijks trips maakt met gehandicapte kinderen.

Mooie S-spant

'In 2005 ontstond het idee om een zeeschip te bouwen en we vonden een geschikte romp, die van de Belgische kottar O-123. Bouwjaar 1964. Een prachtige S-spant. We maakten zelf schetsen en op basis daarvan maakte Gaastmeer het ontwerp en begeleidde de bouw. We haalden de

kop en de kont eraf, de hele visserij-uitrusting verdween en de oude ABC maakte plaats voor een achtcilinder CCR2-gecertificeerde Scania van 430 pk.'

Zo ontstond een rank ogende schoener voor twaalf passagiers (36 op dagtochten), 37 meter over alles, dertig meter over dek, 6,40 meter breed en drie meter stekend. Nu was Jan van Klaveren zelf niet echt van plan haar te schipperen. Die rol was weggelegd voor Dijkstra. Van Klaveren zeilt in het seizoen op de Bounty en zou 's winters in warmer oorden de vaste schipper van de Eldorado af en toe kunnen aflösen.

Tegenslag

'Eigenlijk zat het ons vanaf het be-



• Jan van Klaveren in het grotendeels afgebouwde interieur van de Eldorado. (Foto Sander Klos)

gin tegen', vertelt Van Klaveren in het onafgebouwde interieur van de Eldorado. Hij wijst links en rechts op details. 'We hebben alle onderdelen, hutinrichting, beide masten, reddingsvloten en keukeninventaris al aangeschaft. Het is alleen een kwestie van afbouwen. Maar de bank wil niet meer.'

Grote tegenslag was er met de gecertificeerde brandvrije platen, waarvan

de toplaag niet goed vastzat. 'De timmerlui weigerden op een gegeven moment door te gaan, dus kwam er een nieuwe timmerploeg, maar die vond dat ik de fabrikant van de platen aansprakelijk moest stellen. Ondertussen begonnen ook de al geïnstalleerde platen het te begeven en dus moesten we na zes weken werk alles eruit halen. Er kwamen nieuwe platen, maar over het tijd-

verlet zijn we het nog niet eens met de leverancier.'

Ook met de aluminium profielen voor de beide masten ging het mis. 'Op een gegeven moment viel me op, dat de wanddikte niet overal hetzelfde was. Ook hier kwamen weer nieuwe buizen, maar werd het tijdverlet niet vergoed.'

En zo liep het project langzaam vast in de kosten. 'We hebben er nu circa één miljoen in gestoken en hebben voor de afbouw nog vier ton nodig. Dat is inclusief alle voorraden en verzekeringen die nodig zijn. We kunnen haar verkopen aan iemand, die haar zelf verder afbouwt. Maar onze voorkeur gaat uit naar een mede-investeerder, die in ruil voor geld aandelen krijgt. Dus steken we nu al onze energie in het vinden van een investeerder.'

Volgens Van Klaveren vindt de bank het ondernemingsplan niet meer realistisch in deze onzekere tijden. 'Er is ook minder vertrouwen in de chartervaart.' (SK)

www.sailing-eldorado.eu

• Op de basis van een Belgische kottar is een S-spant charterjacht gebouwd.

DIE GOEDE OUDE TIJD



Voorjaar 1959, het Eindhovens kanaal. Bij de invaart vanaf de Zuid-Willemsvaart lag een hefbrug. De andere hefbrug zien we hier en deze ligt er nog steeds; maar nu als industrieel monument. Het kanaal werd na 1971 niet meer door de beroeps-

vaart gebruikt. Bij zand- en grindhandel Van den Broek en Laarhoven liggen de Johanna Mathilda en een onbekende klipperak, waar "s-Bosch 1952" op te ontcijferen valt.

Absurde rechtszaak over verbouwing woonschip

DEN HAAG

Het woonschip *Atalanta* is bij een verbouwing niet verlengd, maar toch te lang geworden voor de plek waar het schip ligt. Dat is in het kort de wonderlijke redenering van de gemeente Amsterdam in een rechtszaak over de verbouwing van een schip aan de Prins Hendrikkade.

De redenering bewijst dat juristen er niet voor terugdeinzen wat krom is of lijkt, toch koste wat kost recht te willen praten. De gemeente heeft er een hoger beroep bij de Raad van State voor over, nadat de rechtbank Amsterdam vorig jaar de gemeente terugwees. De kwestie is nu behandeld bij de Raad in Den Haag.

De verbouwing van het 39 meter lange voormalige binnenvaartschip bestond uit niet meer dan het vervangen van de luikenkap en de plaatsing van een nieuwe ingang en twee patrijspoorten. Dat gebeurde zonder de vereiste bouwvergunning. Toen die later op aanraden van de gemeente werd aangevraagd, volgde er tot verbijstering van de toenmalige eigenaresse een afwijzing.

De gemeentelijke Verordening op de Haven en het Binnenwater kent geen nadere regels voor de verbouwing van woonboten. Volgens de

Amsterdamse rechtbank is dat een nalatigheid. Maar dezelfde rechtbank en de Raad van State vonden het eerder wel goed dat bij verbouwingen oud beleid voor de vervanging van woonboten uit de wereld getrokken, waaraan bouwplannen worden getoetst. In het geval van de *Atalanta* is ook de Commissie Historische Schepen ingeschakeld voor een advies.

Die oordeelde dat door de verbouwing de originele staat van het schip, een Paviljoenspijs uit 1932, was aangetast. Het advies was geen bouwvergunning te verlenen. Vervolgens besloot de gemeente dat de verbouwing ongedaan moest worden gemaakt onder dreiging van een dwangsom van 10.000 euro. De rechtbank haalde die echter van tafel, omdat de verordening wel redenen geeft om een vergunning te weigeren, maar aantasting van het historische karakter van een schip wordt niet als reden voor weigering genoemd.

Ineens vaartuig

Bij de rechtbank voegde de gemeente daar nog een argument aan toe. Het onjuist gebruik maken van de beschikbare ruimte in de Amsterdamse wateren kan ook een reden zijn om

een bouwvergunning te weigeren. Voor een 'vaartuig' als de *Atalanta* is de plek aan de Prins Hendrikkade niet bedoeld.

De gemeente redeneert namelijk dat door de verbouwing van het schip de status is veranderd. Volgens de definities die de gemeente hanteert, is de *Atalanta* van schip veranderd in een vaartuig. Het gevolg daarvan is dat het schip met zijn lengte te lang is voor de plek waar het mag liggen.

Zowel de Raad van State als de rechtbank vinden dat dit argument pas later in de procedure naar voren is gebracht. En dat is in strijd met de regels voor het voeren van een proces.

Volgens advocaat M. Vermaat van de voormalige eigenaresse is dat niet de enige klacht over het optreden van de gemeente. Vermaat maakt zich zeer kwaad over de houding van de gemeente om maar door te blijven procederen, terwijl die al meerdere keren door rechtshandelingen is teruggefloten. Zijn cliënt wordt daardoor onnodig op kosten gejaagd. Ook neemt de gemeente telkens nieuwe standpunten in om de zaak naar zijn hand te zetten, klaagt de advocaat. De Raad van State doet over enkele weken uitspraak. (AvdW)



Schuttevaer 70 jaar geleden

Uit Weekblad Schuttevaer van 18 februari 1939

GEMENGD NIEUWS.

Kuikzolders met brillen; een schippersfamilie opgelicht.

De rivierpolitie te Rotterdam heeft deze week aangehouden den 46-jarigen Ch. A. G. en den 39-jarigen G. B., die een schippersfamilie hebben opgelicht door het verkoopen van waardeelooze brillen. G. was bij de familie, wier schip aan de Sleenplaat lag, gekomen, met de mededeeling, dat hij opticien was en eventueel gaarne in aanmerking zou komen voor het leveren van brillen. De vrouw van den schipper, mej. G., die al jaren een bril draagt, wilde wel een nieuwen hebben, waarna de z.g. opticien zeide, dat hij zelf niet bevoegd was om haar oogen te onderzoeken, maar dat hij met een oogarts terzake zou komen. Later verscheen hij met B., den z.g. oogarts, die met veel poespas een onderzoek instelde en daarna de familie G. danzig in de war bracht, door te vertellen, dat de oogen van de vrouw zeer slecht waren en dat, wanneer zij niet dadelijk verschillende brillen kocht, blindheid dreigde in te treden. Het tweetal slaande er in, vier brillen, zijnde twee paren, te verkoopen voor den prijs van f 135.

Een zoon van de familie vertrouwde later de zaak niet, liet de brillen door een bona fide opticien nakijken, die hem mededeelde, dat deze vrijwel waardeelooze waren. Hierop volgde aangifte bij de rivierpolitie, die er na een paar uren in slaagde de beide mannen aan te houden.

SCHEEPSBOUW.

Deze week is te Wartena bij Gebrs. Bijlana met goed gevolg te water gelopen, het in opdracht van en volgens ontwerp door W. Koelman, bureau voor scheepsbouw, Hoofdstadweg 43a te Rotterdam, in aanbouw zijnde motorvrachtschip „Agatha” van pl.m. 350 ton, bestemd voor de Rijnvaart. Het bovenbedoelde schip wordt uitgerust met een 265 pk 4 cilinder, 4-tact Benz scheepsdieselmotor, en is voor rekening van den heer W. Adriaanssen te Vlijmen.

Vrachtenmarkt

BREDA, 6—11 Febr.
Oud-Bzer: 145 ton R'dam f 153.70, 150 ton Zuiden f 165; tarwe: 100 en 100 ton A'dam f 144.50 en f 144.50, 200 ton idem 264, 100 ton Rotterdam f 129.50, 100 ton Utrecht f 132.50, 100 ton R'dam f 129.50; 75 ton pot-aach Tiel f 95.62½, 100 ton kaliszout Middelhamis f 134.50; vlas: 25 en 30 ton Ridderkerk f 78.75 en f 102.37
Ledige scheepsruimte: tot 100 ton 24 stuks; van 100—200 ton 15 stuks.

CORRESPONDENTIE.

Mej. G. v. W. te G. Van het Bonds-bureau ontvingen we reeds een brief van ongeveer dezelfde inhoud als uw ingezonden stuk (zie 4e blad).
J. V. te Duisburg. — Uw ingezonden over „N.P.R.C. en de schippers in Limburg” volgend nummer.

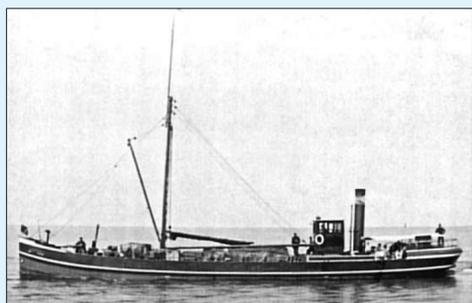
Beurtvaart is de geregelde vaart met stukgoed en passagiers tussen een aantal vaste plaatsen en al eeuwen oud. Vroeger werd het door vergunningen en privileges gereguleerd. Maar de typen schepen, die dit vervoer verzorgen, kon verschillen. Trekschuiten en snikken voeren door de kanalen en in Friesland zeilden houten tjalkjes van dorp naar dorp. Met skûtsjes waren 365 dorpen bereikbaar. Het rijktuig of de stoomtrein boden daar geen alternatief, het meeste vervoer ging over water.

In 1850 stonden in Nederland 1200 beurtschepen bij de Belastingdienst geregistreerd. Maar liefst 152 beurtdiensten voeren naar de vrijdagmarkt in Leeuwarden. In 1845 golden vaste prijzen: het vervoer van een koe van Sneek naar Amsterdam, kostte drie gulden, een dode eend slechts vijf cent per stuk. De beurtschipper nam ook post mee en moest vaak het geld innen voor de afgeleverde goederen.

Al in 1850 werden de eerste beurtschepen op stoom gebouwd. Daarbij ging veel ruimte verloren aan bunkers, ketel en machine. Bovendien moest er een extra man als stoker mee, maar de beurtvaart bleef in die jaren. De Nieuwe Leeuwarder Stoomboot Maatschappij liet in 1898 bij de werf van Botje Ensing & Co een vrachtstoomboot van staalrijzen bouwen, de Stánfries I. Ze werd 31,23 meter lang, 5,36 meter breed en kreeg een tonnenmaat van 119,9. Hetzelfde jaar volgde op dezelfde werf ook de Stánfries II, vijf centimeter langer. Elke dinsdag om 20 uur vertrok er een boot achter het Centraal Station van Amsterdam en elke vrijdag om 16 uur van de Oosterkade in Leeuwarden. Er volgde snel uitbreiding van de vloot. Door fusies met de beurtvaarders E & S & O en St. Martin & Co ontstond de Holland-Frieslandlijn. Blijkens een advertentie in de Leeuwarder Courant van 25 september 1902, verzorgden de Stánfries I, II, III, IV, V en VII de snelste verbinding, dagelijks en zonder overlanding, op Dronrijp, Franeker, Harlingen en Amsterdam en één keer per week op de Zaanstreek, Purmerend en Alkmaar.

Stom

Het waren niet allemaal nieuw gebouwde schepen. De Stánfries VII is bijvoorbeeld de voormalige Friesland IV van de



• In de nalatenschap van oud-schipper Geale van der Wal kwam een glasplaatnegatief tevoorschijn. Op basis van deze afdruk en een schaalmodel, werd het schip gerestaureerd.

DE ERFENIS

Deel 385

Deze serie belicht wekelijks een representante van het Nederlandse varend erfgoed. We gebruiken daarbij het register voor varend monumenten als leidraad. Dus we schrijven over schepen, die als monument zijn erkend of waarvan de eigenaar pogingen daartoe doet. Wie geïnteresseerd is om mee te doen aan deze serie, kan dat kenbaar maken aan de redactie via tel.: 0570-665525 of email redactie@schuttevaer.nl.

Schroefstoomboot Stánfries X

Door Hajo Olij

Friesche Noord-Hollandsche Stoomvaart Maatschappij, al in 1875 gebouwd in Amsterdam. De Stánfries VIII stond te boek gesteld als sleepschip.

In 1912 werd bij de werf Botje Ensing de Stánfries X opgeleverd met een triple-expansie stoommachine, 31,50 meter lang, 5,20 meter breed. Op de laadmast van dertien meter kon een steunzeil van 25 vierkante meter worden gevoerd. In de campagne op het achterdek was het verblijf voor de kapitein en de passagiers, in het vooronder huisden de stuurman, machinist en de dekknecht.

Giel van der Wal, kleinzoon van kapitein Geale van der Wal van de Stánfries X, vertelt: 'De vroegere Zuiderzee was veraderlijker, zij heeft veel slachtoffers gemaakt. Al was het weer nog zo slecht, de Stánfries voor door. In mijn herinnering hadden de meeste schepen een open stuurhut, de kapitein stond in een bonkertje en met een zuidwester op in weer en wind te sturen. In de nacht van 5 op 6 januari 1932 verlieten de Stánfries IV en X de haven van Amsterdam bij een aanwakkerende, krachtige zuidwestenwind. Toen de Stánfries X al lang en breed in de haven van Harlingen lag, moet de IV zijn vergaan. De oorzaak is onbekend gebleven, de vier opvarenden werden pas veel later, na een langdurige vorstperiode, geborgen. Op 28 mei van datzelfde jaar werd de Afsluitdijk gesloten.'

Zuur

Kees van Smaalen uit Wemeldinge vertelt in een brief: 'Mijn vader werkte sinds 1921 in de vestiging op de Maaskade in Rotterdam. Laden en lossen gebeurde veelal op stroom langs de zeeschepen en het stukgoed met de lier en op de hand aan de Maaskade. Meermalen kwam een boot met Edammer kaas als deklading en werd gelost door een rij walpersoneel, die elkaar de gladde kaasjes toewierpen. Door eb en vloed van de Maas was het hoogteverschil met de kade erg groot en werd van de mensen veel improvisatie vereist. Maar regen, wind of sneeuw; het werk ging door. Bij storm belde mijn vader altijd de sluismeester in Vreeswijk, of de boot al was gepasseerd.'

'In 1929 kwamen de crisisjaren met steeds meer concurrentie. Voor steeds minder geld werd er gevaren, het personeel kreeg meerdere malen salarisafslag. De zwaar gesubsidieerde spoorwegen maakten

het leven der beurtvaarders zuur. Ook het vervoer per vrachtauto kwam opzetten. Iedereen kon toen een dienst beginnen, pas later werd dit vervoer aan een vergunningstelsel onderworpen. In 1932 werd NV Rederij Stánfries de nieuwe naam en ook zij kochten vrachtwagens om in het snelle vervoer mee te kunnen. In het begin van de oorlog, werd het kantoor aan de Maaskade in tuin geschoten. Later, na de fusie met Van der Schuijt en Van der Boom tot SBS, verhuisde kantoor en pakhuizen naar de Glashaven.'

Van sloop gereed

In 1948 werd de Stánfries X bij scheepswerf Welgelegen in Leeuwarden nog verlengd tot 36 meter en in de machinekamer kwam een dieselmotor, een Bolnes 3HS1. Maar in 1955 was het voorbij. SBS werd later van Gend & Loos en nu P&O. De Stánfries X duikt in 1965 weer op in de Rotterdamse haven als Lenie. Het classificatiebedrijf 't Hart en Zonen gebruikte haar om de ruïnen van zeeschepen schoon te spuiten. In 1997 werd ze op het laatste moment van de sloop gereed in Sneek. De Friesland Bank, gevestigd aan de Willemskade in Leeuwarden, precies op de plaats waar vroeger het kantoor van rederij Stánfries stond, adopteerde het schip. Het casco onder het berghout en de gangboorden waren in nog redelijke staat. Giel van der Wal ontdekte nog een glasplaatnegatief in de nalatenschap van zijn grootvader, kapitein Geale van der Wal. Een oproep leverde zelfs een compleet model van de Stánfries X op, nog van voor de verlenging. De restauratie kon in 2002 bij scheepsbouwbedrijf Kroes in Leeuwarden beginnen. Een Deutz SF 716 van 180 pk kwam van de bilgeboot van de Eemshaven en werd geplaatst.

Er moest heel veel gebeuren, inclusief het aankoopbedrag, kostte het project 350.000 euro. Op donderdag 5 juni 2003 was het zover, de gerestaureerde Stánfries X nam als eerste schip ligplaats in de nieuwe Museumhaven van Leeuwarden. Aan de Willemskade, dezelfde plaats waar zij van 1912 tot 1955 stukgoed en passagiers oppikte.

Te gevaarlijk

Ingenieur G. J. de Vries, directeur facilitair bedrijf van de Friesland Bank en bestuurslid van de stichting Stánfries, vertelt lachend: 'Als er nu iets op het schip moet worden gehesen, laten we een mobiele kraan komen. Het hijsttuig is compleet en werkt, maar we vinden het te gevaarlijk. In het ruim hebben we nu een expositie ingericht over de geschiedenis van Rederij Stánfries. Ook de Friesland Bank moet het schip huren van de Stichting. Sinterklaas is een vaste klant en het wordt ingezet voor dagtochten, vergaderruimte, jubilea en exposities. We zochten nog een passend, groot stuurwiel. Edzer van der Veen, voormalig beurtschipper, had er nog één aan de muur hangen,



• De Stánfries X op het van Harinxmakanaal bij Franeker. (Foto Hajo Olij)

we hebben hem gelijk bij de groep vrijwillige schippers ingelijfd, zodat hij nu als kapitein van de Stánfries achter zijn eigen stuurwiel staat, nog gemonteerd op de originele stuurlijer. Het moet hier vroeger aan de Willemskade druk zijn geweest met alle beurtschepen, de ratelende lieren van de hijsttuigen, paard en wagens voor het afhalen en brengen van al het stukgoed en de kolen voor de stoommachines. Toch weten we juist over Rederij Stánfries in Leeuwarden nog weinig.'

Wie meer informatie heeft, wordt vriendelijk verzocht te reageren: g.devries@frieslandbank.nl

Scheepsgegevens

Geklonken stoom beurtschip Stánfries X. Gebouwd in 1912 op de werf van Botje Ensing te Groningen. Lengte: 36 meter. Breedte 5,20 meter. Diepgang: 1,20 meter. Motor: Deutz SF 716, 180 pk bij 1800 toeren.

(Advertorial)

NIEUWS EN VEILIGHEID

uiter-ton

Stichting Scheepvaart

Postbus 9251, 1006 AG AMSTERDAM
Telefoon 020 607 4981
www.scheepvaartnet.nl

Individuele re-integratie zeer succesvol

Met de individuele re-integratieovereenkomst (IRO) komen meer werklozen en gedeeltelijk arbeidsgeschikten aan werk dan met een gewoon re-integratietraject. De werklozen en gedeeltelijk arbeidsgeschikten die voor een individuele re-integratieovereenkomst kiezen, zijn beter gemotiveerd dan mensen die met een regulier traject door het UWV aan werk worden geholpen. Ook zijn ze hoger opgeleid en ouder, hebben recenter werkervaring en een betere gezondheid.

Naar de Kamer

Dit blijkt uit de Eindevaluatie IRO die minister Donner van Sociale Zaken en Werkgelegenheid naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Een werkloze of gedeeltelijk arbeidsgeschikte kan bij een individuele re-integratieovereenkomst zelf een re-integratiebedrijf kiezen en zelf de inhoud van het traject bepalen. Het UWV moet het re-integratieplan wel goedkeuren.

Steeds meer

Sinds januari 2004 hebben 90.933 werklozen en gedeeltelijk arbeidsgeschikten zelf hun re-integratie vorm gegeven met een individuele re-integratieovereenkomst. Het aantal trajecten is in de loop der jaren sterk toegenomen. In 2007 was 60 procent van de

re-integratietrajecten een individuele re-integratieovereenkomst. Het aantal werklozen en gedeeltelijk arbeidsgeschikten dat werk heeft na een IRO-traject ligt 12 procentpunt hoger dan bij een gewoon traject. Ook zijn de mensen zelf tevredener over de manier waarop zij weer naar werk zijn begeleid.

Einde experiment

Naast de individuele re-integratieovereenkomst konden gedeeltelijk arbeidsgeschikten in drie regio's weer aan werk worden geholpen met een persoonsgebonden re-integratiebudget (PRB). Door het succes van de individuele re-integratieovereenkomst stopt dit experiment. Mensen die nog in een PRB-traject zitten, mogen dit afmaken.



Ook deze aquarel is van Gerard Piek uit Rotterdam.



Antarctica is extra 'hot' op dit moment doordat kroonprins Willem-Alexander en prinses Maxima er juist op werkbezoek zijn geweest. Alom wordt de schoonheid van deze pool geroemd. Gerard Piek uit Rotterdam aquarelleerde deze impressie van de Zuidpool.

Twee miljoen voor maritieme innovatie

Staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat stelt dit jaar in totaal twee miljoen euro subsidie beschikbaar voor maritieme innovatie. De subsidie is bedoeld om zeevaartondernemingen duurzamer, veiliger en logistiek efficiënter te laten werken. De subsidie kan worden gebruikt om (experimenteel) onderzoek te laten doen naar innovatieve mogelijkheden voor de zeescheepvaart.

Ook onderwijs

Zo kan bijvoorbeeld subsidie worden aangevraagd voor projecten die leiden tot minder uitstoot (Nox, CO2

en PM10), brandstofbesparing, veiligere scheepvaart en kostenbesparing door logistieke verbeteringen. Dit jaar kan voor het eerst subsidie worden aangevraagd voor onder-

zoeksprojecten voor beter nautisch onderwijs, door bijvoorbeeld meer mogelijkheden te creëren voor werkend leren.

Klein en groot

Voor kleine projecten (tot 50.000 euro) is een budget van vier ton beschikbaar. Grote projecten (vanaf 50.000 euro) komen in aanmerking voor in totaal € 1,6 miljoen subsidie.

Subsidie kan worden aangevraagd door zeescheepvaartondernemingen.

Grote projecten

De subsidieaanvraag voor grote projecten moet uiterlijk 29 april 2009 in het bezit zijn van SenterNovem, een agentschap van het Ministerie van Economische zaken.

Kleine projecten

Voor kleine projecten hebben zeevaartondernemingen iets langer de tijd. Die aanvragen moeten voor 31 oktober a.s. zijn ingediend.

Gunning Kiwa definitief

De Inspectie Verkeer en Waterstaat draagt definitief een deel van haar vergunningverlenende taken over aan Kiwa N.V. Het gaat daarbij om taken met een sterk administratief karakter, zoals de uitgifte van chauffeurspassen voor taxi's, vaarbevoegdheidsbewijzen en vliegbrevetten. Kiwa is een internationaal kwaliteitszorgbedrijf in Rijswijk, gespecialiseerd in certificatieactiviteiten in een aantal relevante marktsectoren.

De Inspectie kondigde in het najaar van 2008 al aan de taken 'voorlopig' aan Kiwa te gunnen. De definitieve gunning werd in januari 2009 mogelijk nadat een tweetal rechtszaken

voor de Inspectie met succes werden afgerond. In de komende periode zal met Kiwa N.V. een overeenkomst worden gesloten. Daarna zal de definitieve datum van over-

dracht worden bepaald. De betrokken branche partijen zijn inmiddels per brief ingelicht.

De overdracht past in het kabinetsbeleid naar een efficiënter en effectiever toezicht. Bovendien hebben de taken betrekking op marktwerking, terwijl de komende jaren de focus van de inspectie ligt op het toezicht op de verkeersveiligheid. De door Kiwa gehanteerde tarieven worden in overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Daarnaast blijft de inspectie na de overdracht toezien op de kwaliteit van de uitbestede dienstverlening.

Premiekorting voor oudere werknemers

Per 1 januari 2009 is de Wet Premiekorting Oudere Werknemers in werking getreden. Deze wet heeft als doel om de arbeidsparticipatie van ouderen te bevorderen. Daarom krijgt een werknemer die een uitkeringsgerechtigde van 50 jaar of ouder in dienst neemt een premiekorting.

Voor mensen van 50 tot 62 jaar eist de Belastingdienst, die deze wet uitvoert, dat de werkgever een doelgroepverklaring van UWV in zijn

administratie houdt als bewijs dat de werknemer inderdaad een uitkering had op de dag vóór indiensttreding. Dat kan een uitkering WW,

WAO, WAZ, WIA, WWB, IOAZ, IOAZ, WIK of Wajong zijn.

Enkele dagen

Als degene die rechte heeft op een uitkering, een nieuwe werkgever heeft gevonden en minimaal 50 jaar is, kan hij een doelgroepverklaring aanvragen bij het UWV, telefoon: 0900-9294.

Daarbij moet aangegeven worden per welke datum het werk wordt hervat. Binnen enkele dagen wordt dan de doelgroepverklaring toegezonden.



MTS Calamus

Scheepswerf Grave b.v.

Sinds 1957 is Scheepswerf Grave actief in de nieuwbouw en reparatie van binnen- en kustvaartschepen. Als onafhankelijke werf is een reputatie opgebouwd in het bedenken van ingenieuze oplossingen en unieke ontwerpen voor complexe vragen van opdrachtgevers. Direct contact staat hoog in het scheepsvaandel. Het resultaat is scheepsbouw met een prima evenwicht in kwaliteit en rentabiliteit.

Nieuwbouw: alle typen schepen
Reparatie: alle voorkomende werkzaamheden
Dokken en hellingen (overdekt) tot 110 meter

Maaskade 28
Postbus 52, 5360 AB Grave
Tel. 0486-472464, Fax 0486-475988
E-mail: info@scheepswerfgrave.com

ORANJEWERF SCHEEPSREPARATIE bv
SCHEEPS- EN MACHINEREPARATIE

DWARSHELLING 100 M **ORANJEWERF** DRIJVEND DOK 130 M

Nieuwerdammerdijk 542 **Telefoon (020) 634 75 11** info@oranjewerf.nl
Postbus 37050 • 1030 AB Amsterdam **Telefax (020) 634 75 33** www.oranjewerf.com

Eerland Shiprepair B.V.
IJzerwerkkade 41, Havennr. 1100
3077 MC Rotterdam
Tel.: 010-4834888, Fax: 010-4822325
E-mail: info@eerlandshiprepair.nl

Huisman bv *Scheeps- Jachtbetimmeringsbedrijf*
Tel. 0522 - 262686
Fax 0522 - 262425

ALLE VOORKOMENDE TIMMERWERKZAAMHEDEN

- Jachten
- Binnenvaart
- Interieurbouw voor uw woning aan de wal

www.scheepsbetimmeringhuisman.nl

Den Breejen Shipyard

- overdekte nieuwbouw
- reparatie- en afbouwkades
- 2 schroevendokken
- machinale bewerking

Gespecialiseerd in de bouw van luxe rivier cruiseschepen en veerponten

Havenstraat 7 NL-3372 BD Hardinxveld-Giessendam
Postbus 528 NL-3370 BA Hardinxveld-Giessendam
T : + 31 184 676140 F : + 31 184 676160
E : info@breejen-shipyard.nl
W : www.breejen-shipyard.nl

Ervaren in alle voorkomende scheepsreparatiewerkzaamheden, nieuwbouw en verbouwingen

Afmeermogelijkheden van 220 x 25 mtr
Gecertificeerde lassers voor alle metalen
Timmerwerkzaamheden
Levering en mogelijkheid voor plaatsing van de bekende BOZAGRO draadlieren
Flexibele communicatie en planning
Servicewerkzaamheden door heel Europa

www.eerlandshiprepair.nl

Blom bv
SLEEPHUIS EN DEKSCHUITENVERBUURDRIJ
Te huur
Pontons en koppeldekschuiten 15 t/m 600 ton sleepboten
Blom BV • ISO-9001-2000
Amsterdam
tel. 020-6866007
fax 020-6866082
www.dekschuitenvanpontons.nl

www.schuttevaer.nl

AIRCONOMICS
airconditioning - koeltechniek
overdruk - luchtbehandeling

Airconditioning

Snelle Montage eventueel tijdens de vaart

Welk model u ook kiest, u bent altijd verzekerd van een natuurlijk binnenklimaat

Airconomics, de professionele installateur (STEK erkend), ook voor overdruk- en luchtfiltreringssystemen aan boord van uw schip

De schans 32, 2983 GT Ridderkerk, Tel. 0180 464 648 - Fax 0180 464 883
E-mail info@airconomics.eu - web www.airconomics.eu

Voor vrijblijvende informatie en een scherpe aanbieding **Bel 0180 464648**

'Hoe staat het met de stuurmanskunst van de kapitein?'

Havenmanoeuvres zijn ieders passie

Kunnen kapiteins en stuurman van zeeschepen eigenlijk wel manoeuvreren? Hoe staat het met hun stuurmanskunst? Zomaar een vraag uit de binnenvaart, maar men vaststelt dat loodsen en havenslepers te hulp schieten zodra het zeeschip een haven nadert. We hebben deze vraag 'van de werkvloer' voorgelegd aan een aantal mensen van de werkvloer in de zeevaart.

Waar zeeschepen met een lengte boven de 76 meter loodsplichtig zijn, varen er in de binnenvaart koppelvanden van pakweg 185 meter probleemloos en zonder bloedings

in alle hoeken en gaten van de haven. De meeste binnenschippers beschouwen dat als de kunst van hun vak. Het is hun lust en hun leven. Rechttuit varen kan iedereen.

Master van de Volendam

De reactie van kapitein Pieter Visser, master van het 240 meter lange cruiseschip Volendam van de Holland America Line: 'Manoeuvreren is ook voor mij mijn lust en mijn leven. En neem van mij aan: ik manoeuvreer mijn schip altijd zelf, of ik laat dit over aan de eerste stuurman, want die moet ook ervaring opdoen en kennis bijhouden. Ik heb tot voor zeven jaar bij de Koninklijke Marine gevaren en daar is het credo: je geeft nooit de 'con' (controle) over, deze blijft bij de officier van de wacht of de commandant. Ook al heb je een loods aan boord. Ook bij de koopvaardij blijft de kapitein altijd de eindverantwoordelijke. Bij het aanlopen en verlaten van een haven hebben wij altijd een loods aan boord, maar de aanloop en het afmeren doe ik altijd en heel graag zelf.

'Mijn schip is overigens nog nooit in Rotterdam geweest. De Volendam heeft als vaargebied Alaska en down under, Nieuw-Zeeland en Australië. Down under is kortgeleden in de plaats gekomen voor het Caribisch Gebied. Wij doen toch per week wel vijf maal een haven aan, dat is dus vijf maal erin en eruit. Er komt soms heel wat manoeuvreerwerk bij kijken. Wij hebben een boeg- en hekschroef, dus in principe hebben we geen sleepboten nodig. Alleen bij Wellington wil het nog wel eens spoken qua wind en dan doen we er wel een beroep op.

'Ik heb trouwens bewondering voor de schippers uit de binnenvaart. Ze kunnen geweldig met hun schip overweg. Maar wij manoeuvreren



• De nieuwe 116 meter lange chemicaliëntanker Bro Gazelle vaart onder gezag van kapitein Cor Verheul. Het schip is overal loodsplichtig. 'Maar het eigenlijke manoeuvreren doe ik zelf, dat laat ik me niet afpakken.' (Foto Frits Olinga)

dus ook echt heel veel. Kapitein Visser over de loodsen: 'Wij zijn loodsplichtig over heel de wereld, dit is ook een verzekeringstechnische kwestie. Het is niet als in elk ander beroep: er zijn goede en minder goede loodsen. Maar de loods is vooral aan boord als adviseur. Hij is ter plaatse bekend en is ook de aangewezen persoon voor de communicatie met de wal en de omgeving. Soms komen er ook leerling-loodsen mee. Ik wil daar graag aan meewerken. 'De loods geeft de roerorders en de roerganger volgt die orders. Maar als we een nauw gaatje door moeten en er staat stroom, dan doe ik dat zelf. De meeste Alaska-loodsen weten dat ook al lang: als de Volendam gaat dokken, neemt de master het over.'

Master van Bro Gazelle

Vanuit de haven van Eastham bij Liverpool doet kapitein Cor Verheul van de gloednieuwe, 116 meter lange

chemicaliëntanker Bro Gazelle van Marin Shipmanagement in Groningen zijn verhaal. De Bro Gazelle is, ook al vanwege de gevaarlijke ladingen, altijd loodsplichtig. Ze is bezig aan haar maiden trip. Ze zit prachtig in de verf en dat wil kapitein Verheul graag zo houden. Het schip als een eitje langs de kant leggen, dat is altijd zijn streven. 'Het mooiste is als de machinist boven komt en zegt: Goh, zijn we er al?'

Dat spreekt al voor zich: ook voor hem is het manoeuvreren met een schip het mooiste wat er is. Verheul (20 jaar op zee): 'Je hebt aan boord tegenwoordig een vrachtwagen aan papierwerk om in te vullen, dus dan is het niet zo gek dat je als kapitein toch graag zelf stuurt. De loods is aan boord als adviseur en hij weet de weg op de rivieren. Maar het eigenlijke manoeuvreren doe ik zelf, dat laat ik me niet afpakken. We lopen per jaar zo'n 200 havens aan. 'Er zijn binnenschepen die langer en breder zijn dan deze tanker, maar

haar massa reageert toch anders dan een binnenschip, langzamer om te beginnen. Het verschil zit hem onder meer in de diepgang. Wij steken 6,75 meter diep. De Bro Gazelle is het negende schip van een serie van tien

trekken dat hij altijd met me mee kan beslissen over je handelen. Uiteindelijk is het heel erg afhankelijk van jouw stijl van communiceren wat daarvan terecht komt. Maar dat is wel een heel belangrijk facet van

'Veel achting voor binnenschippers'

G-schepen. Ik ken de zusterschepen, maar elk schip reageert toch net weer even anders. Ons vaargebied is West-Europa. De Bro Gazelle mag ook het ijs in. Sleepboten hebben wij niet nodig. Alleen in een van de Noorse havens is dat vereist, dat is een plaatselijke regel.'

Loods Rotterdam-Rijnmond

Tot slot loods Margriet Torpstra van Loodswezen Rotterdam-Rijnmond: 'Het is de kunst om de kapitein of stuurman zo bij je navigatie te be-

ons werk. De boot uiteindelijk langs de kant frommelen is dan vaak geen probleem. Maar hoe kom je bij de goede ligplaats? Een beeld hoe iets eruit ziet, is niet aanwezig. Daarin zijn wij de bevestiging, raadgever en wegwijzer. In een haven als Rotterdam is dat toegevoegde waarde. 'Ik heb altijd veel achting voor "doe het zelfers" en binnenvaart-schippers. Hoe die op de vierkante centimeter kunnen manoeuvreren is verbazingwekkend en indrukwekkend.' (LR)

Ds. Van Dijken †

ROTTERDAM

Op 23 januari is voormalig koopvaardijpredikant ds. Berend van Dijken op 60-jarige leeftijd aan de gevolgen van een ernstige ziekte overleden. Van Dijken was jarenlang het gezicht van het zeemanshuis op Curaçao. Daar onderhield hij met veel Nederlandse zeelieden goede contacten tijdens scheepsbezoeken en in de zeemansclub. Na zijn Antilliaanse periode werkte hij voor het zeemanshuis te Rotterdam. In die periode werd hij ook benoemd tot secretaris-generaal van het IMCA, een wereldwijd oceanisch samenwerkingsverband van het koopvaardijpastoraat. De laatste jaren was Van Dijken geestelijk verzorger van het Slingelandziekenhuis te Doetinchem, waar hij ook is begraven. (AAE)



81 Fleur van der Laan

Jesse stond zonder kleren op de brugvleugel en wij zaten in een kring om hem heen. 'Je bent mager, zeg!', merkte Anna op. 'Hij is ook nog maar puberig', spotte Sjak.

'Wat denk je van jezelf', kaatste Jesse terug. 'Jij bent een snoetjong!' 'Jij bent niet volledig gegroeid', hoonde Sjak.'

'Zijn geslacht is anders aardig op maat', zei ik. 'Laat me het jouwe maar eens zien als je zoveel praatjes hebt, Sjak.' 'Daar komt geen sprake van', antwoordde Sjak.

'Je durft niet! Omdat jouw dingetje niet dikker is dan een gardenatunslang, schaterde Jesse met een rood hoofd. Zinck zette een doos bier voor Jesse neer. 'Die heb je verdiend, jongen. Je mag je weer aankleden.' En in mijn oor fluisterde hij: 'Ik heb al Jesse's kleren uit zijn kast gehaald en in mijn hut verstoppt.'

'Kapitein', klaagde Jesse, 'Bastiaan heeft mijn broek over de muur gewiept.' 'Dan trek je toch iets anders aan?', antwoordde Zinck.

Jesse liep naar beneden en kwam al snel weer terug. 'Heb jij mijn kleren gepikt, Sjak?', brulde hij en liep met gebalde vuist op hem af. 'Ik...ikke...nee', stamelde Sjak.

Jesse mepte hem tegen het hoofd. 'Je liegt!' Sjak verliet de brug. Huilend. En hij bleef de rest van de avond in zijn hut. 'Mag ik dan van iemand een kledingstuk lenen', vroeg Jesse.

Alleen Anna stak haar vinger op. 'Een slipje?' Jesse kleurde weer. 'Geef me dan maar mijn zuurverdiende bier.' En na een paar flesjes vergat hij zijn naakteheid. Zinck kwam naast me zitten op het bankje. Hij boog zich naar me toe om iets te vertellen, maar Bastiaan doorbrak de intimiteit. Hij had de waterdichte hoes van het kompas af getrokken en riep: 'Wie doet er mee? We gaan zakken!''

Aankoop / verkoop Zeeschepen

DSM shipbrokers

Tel 0646-222111
www.shiptrade.nl

DICK VAN DER KAMP SHIPSALES B.V.

SALE AND PURCHASE OF SHIPS

aan- en verkoopbemiddeling zee- en kustvaart tonnage

shipsales@vanderkamp.com - www.vanderkamp.com - tel 0181-321754 - fax 0181-322910

De volgende Nederlandse schepen zijn de afgelopen periode van naam en/of eigenaar gewisseld. De **Soliman Reys** (bouwjaar 1969, IMO 7000906) van De Branding Holding in IJmuiden is in februari herdoopt in **Unicorn** met als thuishaven Port Harcourt. Ze werd gebouwd bij J.G. Hitzler Schiffswerft onder nummer 710.

De **Mersey Viking** (bouwjaar 2005, IMO 9329851, 27.510 brt) is sinds 2 februari eigendom van Norfolkline Shipping. De roepnaam is 2BPR6. Sinds 12 januari is het management van de Maersk Vlaardingen, Maersk Voyager, Maersk Anglia, Maersk Importer en Maersk Exporter ondergebracht bij Maersk Ship Management.

Dockwise heeft de type IV-schepen **Dock Express 10** en **Dock Express 12** verkocht aan een onbekende koper. De 10 is 10 februari overgedragen, de 12 volgt eind april.

De sleepboot **Lummie** (bouwjaar 1956, 1014 pk) van Midena Shipping op Urk is verkocht naar Suriname aan MNO Vervat in Nieuw Venep. De nieuwe naam wordt **MNO Eva**. Zij werd als **Watergeus** gebouwd bij C. Amels onder nummer 198.

Nieuwbouw

De **Eems Sun** (IMO 94315870) is 1 januari te water gelaten bij Hong Ha in Hai Phong als bouwnummer 6. Opdrachtgever is Eems Sun in Delfzijl.



• De Soliman Reys krijgt haar nieuwe naam Unicorn op de steven. (Foto Koos Goudriaan)

COAST TO COAST

Bob van Raad volgt in Coast to Coast de scheepsbouw en de handel in Nederlandse schepen. Om een beeld te geven van de vloot en de eigenaren, biedt de rubriek een overzicht van de belangrijkste vlootmutaties.

De **Capewater** (IMO 9423841, 3674 brt) is 3 februari vanuit Dordrecht vertrokken naar Antwerpen om voor de eerste keer te gaan laden. Eregli Gemi Insa Sanayi ve Ticaret bouwde haar onder nummer 576 en Breko verzorgde de afbouw voor Capewater Beheer in Rotterdam. De roepnaam is PBPQ.

De **Beautrader** (bouwjaar 200, IMO 9428657) voor Beautrader BV in Sneek wordt begint maart door Damen Shipyards Bergum als nummer 9405 opgeleverd. De roepnaam is PHQD.

Onder nummer 9390 levert Damen Shipyards Bergum medio april de **Avalon** (IMO 9387322, 2545 brt) op aan CV Scheepvaartonderneming Avalon in Woudsend (P. van Lent).

De **Clare Christine** (IMO 9370290), bouwnummer 9399 van Damen Shipyards Bergum, is na oplevering 27 januari vertrokken naar Rotterdam. Deze werf hoopt begin juni ook bouwnummer 9406, de **Beautrader** (IMO 9428669, 5160 brt) op te leveren. Op 6 februari is de **Aerandir** (bouwnummer 9391)

uit het Servische Sremska Mitrovica vertrokken naar Nederland. Het schip ging 23 december te water en wordt afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum voor Pel en Karina van Lent uit Indië. De oplevering heeft in juni plaats. Op 6 februari is de **Flienterape** (IMO 9365984, 7999 brt) verslept naar IHDA Shipbuilding Service, die haar onder nummer 257 afbouwt voor CV Scheepvaartonderneming Flienterape in Rotterdam. De roepnaam is PBOQ.

Nieuws van voormalige Nederlandse schepen. De **Swan** (bouwjaar 1983, IMO 8113592) van CV Motorvrachtschip Swallow in Hoogezand is 27 december 2008 onder Turkse vlag gebracht en herdoopt in **Deniz Yildizi-S**. Ze werd gebouwd bij Bodewes in Hoogezand onder nummer 547 als **Samsun Bay**. Vanaf 1985 heette ze achtereenvolgens **Frisian Bay**, **Evangelia III** (1991), **Agios Efreim** (2001) en **Calliope F** (2006).

De **IJsselland** (bouwjaar 1985, IMO 8121381) van Linde Lloyd Zeeschepen IV in Zaandam is 9 december 2008 herdoopt in **Fort Knox**. De Nieuwe Noord Nederlandse Scheepswerven leverden haar op onder nummer 405. Zij heette achtereenvolgens **Lauwersborg**, **IJsselborg** (1996) en **Shemut** (2005).

De **Paraskevi II** (bouwjaar 1977, IMO 7523972), de voormalige **Nedlloyd Moji** van Nedlloyd Lijnen in Rotterdam, is 21 januari gearriveerd voor de sloop in Pakistan. Ze werd gebouwd bij Mitsui Engineering & Shipbuilding onder nummer 1108 en werd in juli 1988 herdoopt in **Moji**. In april 1991 werd dat Paraskevi II.

De **Sigas Mariner** (bouwjaar 1985, IMO 8400165) is 30 januari gearriveerd voor de sloop in Santander. Scheepswerf & Machinefabriek Ysselwerf bouwde haar onder nummer 216 als **Prins Philips Willem** voor Rederij 'Prins Philips Willem' in Rotterdam. In april 2001 kwam ze onder de vlag van de Nederlandse Antillen en in oktober 2001 onder de vlag van het eiland Man en werd herdoopt in **Sigas Mariner**.

De **Cornelia Bosma** (bouwjaar 1972, IMO 7123502) van Bosma's Scheepvaart & Handelsbedrijf in Willemsdijk, is 12 januari herdoopt in **Gulf Angel** onder Georgische vlag. Ze werd gebouwd bij Scheepswerf Vooruitgang in Foxhol onder nummer 228. Als **Rasa** werd ze in mei 2007 herdoopt in **Rawan**.

De **Red Snipe** (bouwjaar 1982, IMO 8111740) van Care Offshore in IJmuiden is 29 december 2008 verkocht en herdoopt in **Snipe** onder Italiaanse vlag. Ze werd gebouwd bij J.G. Hitzler in Lauenburg onder nummer 772 en voer sinds januari 2002 als **Seabulk Snipe**.



• Beautrader. (Foto Leo Colman)

De **Lauriergracht** (bouwjaar 1976, IMO 7514579) van CV Scheepvaartonderneming Lauriergracht in Amsterdam is in december herdoopt in **Silver I** onder Cambodjaanse vlag. Ze werd onder nummer 1044 gebouwd bij Miho Zosensho in Shimizu en heette achtereenvolgens **Khudozhnik Nesterov** (1986), **Vaindlo** (1992) en **Silver** (2001).

De **Frisian Mariner** (bouwjaar 1979, IMO 7711517), bij Scheepswerf en Reparatiebedrijf Harlingen als nummer 52 gebouwd voor Rederij Frisian Mariner in Harlingen, is 2 augustus 2008 herdoopt in **Aab-B-Zamzam**. Haar namen waren achtereenvolgens **Aldgate** (1987), **Maratha Convoy** (1991), **FML S.V. Savarkar** (1999) en **Med Wind** (2004).

De **Hoeksebank** (bouwjaar 1971, IMO 7113583) is in november herdoopt in **V.B. Barahona**. Scheepswerf v/h H.H. Bodewes in Millingen bouwde dit nummer 695 voor de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst. Ze heette achtereenvolgens **Mamelles** (1985), **Hoeksebank** (1986) en **VB Huracan**.

De **Condoek I** (bouwjaar 1979, IMO 7812749) werd gebouwd bij Werft Nobiskrug in Rendsburg onder bouwnummer 693 voor Condoek Reederei Bauer in Hamburg en is in oktober onder de vlag van Antigua en Barbuda gebracht en herdoopt in **Condoek I**. Tussentijds heette zij korte tijd **Glenl Warrior**.

De **Steenbank** (bouwjaar 1972, IMO 7237274) is

Containerlading terug in droge bulkers

De grotere vraag naar ijzererts deed de droge-ladingmarkt goed. Dit door de plannen van de Chinese overheid om zo'n kleine \$ 600 miljard te investeren in de binnenlandse infrastructuur. Uiteraard profiteren in eerste instantie vooral de capesizers, maar ook voor de panamaxen ging het wat beter. Al ziet deze opleving er wat serieuzer uit dan de vorige, de oude tijden zijn nog lang niet terug.

De huren en vrachten zijn, ondanks de vreugde, nog op een laag niveau. Voor reizen van de capesizers in het Verre Oosten stegen de huren tot rond \$ 30.000 per dag, op de Atlantische routes, van West-Europa via Brazilië naar het Verre Oosten of terug naar Europa lagen de huren rond \$ 49.000 per dag. Het nadeel van de verbetering is dat er minder oudere capesizers naar de slopers gaan. Er komen nog een flink aantal nieuwbouwschepen in de vaart en die maken de vlootcapaciteit zo groot, dat de markt niet snel op het niveau van voor de crisis zal komen.

Voor ijzererts van Australië naar China lagen de vrachten rond \$ 8 per ton, van Brazilië naar China rond \$ 22 per ton. De China Steel Excellence (175.775 dwt, 2002) werd gecharterd, oplevering West-Europa, via Brazilië, teruglevering West-Europa voor \$ 35.000 per dag.

VRACHTENMARKT

Voor de panamaxen bleef de markt in het Verre Oosten zwak. De Swift Fortune (75.594 dwt, 1982) werd gecharterd oplevering ZhanJiang, teruglevering China voor \$ 6000 per dag. Op de Atlantische routes werd het beter. De Amapola (76.598 dwt, 2002) werd gecharterd oplevering Richards Bay, teruglevering West-Europa voor \$ 12.750 per dag, de GH Fortune (75.214 dwt, 2002) voor een reis van de Mississippi naar West-Europa voor \$ 10.500 per dag plus een bal-lastbonus van \$ 275.000.

De handysizers merkten nog maar weinig van een verbetering. Hier en daar waren er wat uitschieters, maar vooral in het Verre Oosten kwamen de huren zelden boven de \$ 10.000 per dag. De Ocean Crown (52.200 dwt, 2005) werd gecharterd voor een reis van Kalimantan naar Thailand voor \$ 9.500 per dag. Op de Atlantische routes was het maar iets beter met soms wat uitschieters zoals de Yantian Sea (44.822 dwt, 1995) die werd gecharterd voor een reis van de US Gulf naar de Zwarte Zee voor \$ 17.500 per dag.

Voor de kleinere handysizers hebben het moeilijk. De New Concord (27.258 dwt, 1996) werd gecharterd voor een reis van Casablanca naar de Noordkust van Zuid-Amerika voor \$ 5000 per dag. De Free Destiny (24.482 dwt, 1982) werd voor twee tot vier maanden gecharterd voor \$ 4000 per dag.

De rampspoed voor de containermarkt wordt vergroot doordat ladingen teruggaan naar droge bulkers en koelschepen. Het adagio eenmaal per container, altijd per container blijft, doordat lijnoperators diensten hebben laten vervallen, niet op te gaan. De lage vrachten voor de droge bulkers veroorzaakten mede de verschuiving. Boomstammen uit Nieuw Zeeland gaan, na jaren per container te zijn verscheept, weer met bulkers. Zo ging het ook met gerst uit Mexico en graan uit Argentinië en suiker uit Brazilië.

De tankermarkt verslechterde snel. Voor reizen van vlcc's vanuit de Golf naar het Verre Oosten zowel als naar de Verenigde Staten lagen de vrachten tussen wereldscale 35 en 42 en daar houden de reders dus geen cent aan over. Ondanks dat geladen vlcc's steeds vaker via Kaap de Goede Hoop varen om de piraten te vermijden, wat langere vaartijden oplevert, en een aantal vlcc's nog als varende opslag worden gebruikt, begint de vermindering van de export door de OPEC-landen pijn te doen. Deze vermindering is overigens natuurlijk een gevolg van de vermindering van de vraag naar ruwe olie in de geïndustrialiseerde landen.

Ook de suezmaxen hadden last van minder ladingaanbod. Met name in de Zwarte Zee en West-Afrika werden weinig reizen geboekt. Voor reizen van West-Afrika naar de US Gulf lagen de vrachten wereldscale 72,5 of ongeveer \$ 42.500 per dag.

Ook de suezmaxen hadden last van minder ladingaanbod. Met name in de Zwarte Zee en West-Afrika werden weinig reizen geboekt. Voor reizen van West-Afrika naar de US Gulf lagen de vrachten wereldscale 72,5 of ongeveer \$ 42.500 per dag.

Ook de suezmaxen hadden last van minder ladingaanbod. Met name in de Zwarte Zee en West-Afrika werden weinig reizen geboekt. Voor reizen van West-Afrika naar de US Gulf lagen de vrachten wereldscale 72,5 of ongeveer \$ 42.500 per dag.

Ook de suezmaxen hadden last van minder ladingaanbod. Met name in de Zwarte Zee en West-Afrika werden weinig reizen geboekt. Voor reizen van West-Afrika naar de US Gulf lagen de vrachten wereldscale 72,5 of ongeveer \$ 42.500 per dag.

Ook de suezmaxen hadden last van minder ladingaanbod. Met name in de Zwarte Zee en West-Afrika werden weinig reizen geboekt. Voor reizen van West-Afrika naar de US Gulf lagen de vrachten wereldscale 72,5 of ongeveer \$ 42.500 per dag.

Meer dan dertig subsidieaanvragen voor aquacultuur

DEN HAAG

De subsidieregeling 'Productieve investeringen in de aquacultuur' heeft 34 aanvragen opgeleverd.

In het kader van deze regeling heeft LNV vier miljoen euro beschikbaar voor investeringen in de kweek van schelpdieren en vis.

De schelpdier- en visweeksector lopen tegen ruimtelijke en ecologische beperkingen aan. Daarom vindt Verburg vernieuwing van technieken belangrijk om deze sectoren levensvatbaar te houden.

Met de regeling wil Verburg ondernemers stimuleren om te investeren in de bouw, uitbreiding, uitrusting en modernisering van productie-installaties. Met speciale aandacht voor diversificatie naar nieuwe soorten vis en schelpdieren en productie van soorten waar goede afzetvooruitzichten voor zijn. Ook moet de subsidieregeling leiden tot milieuvriendelijker productiemethoden. Dit kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van een gesloten kringloop of door op alternatieve wijze moselzaad te vangen.

Elf projecten komen in aanmerking voor een bijdrage uit de regeling 'productieve investeringen in de aquacultuur'. Deze projecten hebben betrekking op mosselkweek (vijf projecten), visweek (vier projecten), witte garnalen (één project) en zagers (grote wormen) (één project). (EvH)

Belgen eten veel te weinig vis

BRUSSEL

Uit onderzoek van de rijksuniversiteit van Gent is gebleken dat de visconsumptie in België 'veel te laag' is.

Wat consumenten het meest stoort aan vis zijn de prijs, de geur, graten en het gebruiksgemak. Ook het feit dat doorgaans niet alle gezinsleden vis lusten, komt de animo om vis op tafel te zetten niet ten goede.

Van de groep mensen die van dichtbij werd geconfronteerd met hart- en vaatziekten, haalt een derde de algemene aanbeveling om twee keer per week vis eten. Een kwart van deze groep eet daarbij tenminste één keer in de week vette vis, zoals zalm en haring. Die bevatten omega-3 vetzuren, die geassocieerd worden met de preventie van hart- en vaatziekten. Van de Belgen die geen ervaring hadden met hart- en vaatziekten eet amper twintig procent twee keer per week vis. Slechts dertien procent eet ten minste één keer per week een vette vis.

Voor dit onderzoek hield de universiteit van Gent een steekproef bij 850 Belgische consumenten. Dat gebeurde in het kader van het Europees onderzoeksproject Seafood+. Vooral de cijfers over de consumptie van vette vis blijken in België beduidend lager te liggen dan in de andere zestien deelnemende landen. De onderzoekers bevelen daarom aan om via voedingsopvoeding en communicatie een aantal misverstanden de wereld uit te helpen, die vaak een barrière vormen om vis te eten. Zo wordt vette vis vaak geassocieerd met 'ongezond', door het gebruik van het woord 'vet'.

GY-127 duurzaam

URK

Baarsen Fish International heeft een contract getekend met de twinrigkoter GY-127 van zeevisserijbedrijf UK-127 BV. Deze koter is de vierde die exclusief voor de platvisverwerker gaat vissen. Baarsen wil in 2011 een volledig duurzaam platvisassortiment hebben.

Schipper Klaas van den Berg van de GY-127 treedt met zijn schip ook toe tot de Ekofish Group van rederij De Boer uit Urk, waarmee Baarsen in het voorjaar een overeenkomst aanging. De GY-127 loopt mee in het certificeringstraject voor het onafhankelijke duurzaamheidslabel van de Marine Stewardship Council (MSC).

Van den Berg stapte zes jaar geleden over naar de twinrigvisserij. De GY-127 heeft een scholquotum van 475 ton en het belangrijkste vangstgebied is de Doggersbank.

De MSC-certificering van de scholvisserij door de leden van de Ekofish Group is bijna rond. De koters ontvangen waarschijnlijk eind januari het duurzaamheidslabel en gaan de schol van het nieuwe vangstseizoen met dit label op de markt brengen. De PD-147 en PD-43 (beide van rederij De Boer), de GY-57 (gebroeders Kramer) en nu ook de GY-127 vissen voor de Ekofish Groep. Deze koters vissen allemaal met twinrigtuig waarin ontsappingspanelen zijn aangebracht die de ongewenste bijvangst zoveel mogelijk beperkt. Het aantal afnemers dat om duurzame vis vraagt, neemt volgens Baarsen sterk toe. (MdV)

Sluiting gebieden, vermindering bijvangst, minimumprijzen en AIS

Grote veranderingen in garnalenvisserij



• Begin februari lagen er meer ijsschotsen dan schepen in de haven van Den Oever. De zeegaande vloot van Wieringen bestaat uit zo'n vijftig schepen. Op een platviskoter en vier langoustinevissers na is de hele Wieringer vloot momenteel overgeschakeld op garnalen. Omdat de garnalenvisserij langs de Hollandse kust schraal is, vist driekwart in Duitse of Deense wateren. Vanwege de afstand liggen de schepen dan in het weekend ook in buitenlandse havens, het merendeel in Denemarken (Havneby). Maar ook in het Duitse Büsum zijn Wieringer koters te vinden. Hier wél in de haven van Den Oever de garnalenvissers WR-111 van de Gebr. Klein en WR-80 van de Gebr. Wagemaker. (Foto Menno Smit)

Er staat de garnalenvissers de komende jaren heel wat te wachten. Dit blijkt uit het 'Managementplan voor garnalenvissers 1 juli 2009 - 1 juli 2014' dat is opgesteld door de Producenten Organisaties (PO's) van de visserij op Noordzeegarnalen. De garnalenvisserij moet ecologisch en sociaal verantwoord zijn en dat heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering.

Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

marken. Uitgangspunt is de totale visserij-inspanning op garnalen niet meer te laten toenemen. Het aantal schepen wordt op het huidige niveau gehandhaafd. Momenteel telt de Nederlandse vloot 225 eenheden, de Duitse 263 en de Deense 28. In het plan worden tal van maatregelen genoemd die betrekking hebben op visserijtijden, weekendverbod, maaswijldes, reductie van bijvangsten, motorvermogen, bodemberoering, het zeven van garnalen, elektronisch logboek, inspectie, naleving en boetes.

Verminderen bijvangst

De garnalenvisserij vangt niet alleen garnalen, maar ook andere organismen, de zogenoemde bijvangst.

Als de vangst in een bepaald gebied voor meer dan twintig procent uit bijvangst bestaat, voorziet het managementplan in sluiting van dit gebied in een straal van honderd vierkante kilometer voor een periode van twee weken.

Een andere doelstelling is de komende jaren de hoeveelheid niet overlevende bijvangst substantieel terug te dringen. Dankzij de moderne spoel- en sorteermachines gaat de bijvangst weliswaar grotendeels levend terug in zee, maar een flink deel overleeft dit uiteindelijk toch avontuur niet. Om die situatie te verbeteren wordt voorgesteld de zeevlap het hele jaar verplicht te stellen. Dit is een netvoorziening wordt tenminste een keer per jaar een redelijke minimum kiloprijs vastgesteld op basis van de integrale kostprijs. Wanneer de prijs onder deze minimumprijs daalt, voeren de schepen de daaropvolgende week geen garnalen aan.

Aan de wal worden de garnalen tenslotte gezeefd. Te kleine garnalen vallen door de zee, het zogenoemde zifsel. In het managementplan wordt voorgesteld het maximum zifselni-

veau terug te brengen van vijftien procent nu, naar tien procent in 2012. Teveel zifsel aanlanden moet streng worden bestraft.

Prijsval

Lage prijzen zorgen in de garnalenvisserij meestal voor extra visserij-inzet om toch aan een besom-

van de eventuele schade op de flora en fauna. In samenwerking met een aantal onderzoeksinstellingen wordt een onderzoeksplan opgesteld.

Elektronisch logboek

Verder is het de bedoeling de garnalenvisserij te moderniseren. Dit moet onder meer gebeuren met een

omgerekend 10 miljoen. Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

omgerekend 10 miljoen. Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

Vloot mag niet meer groeien

omgerekend 10 miljoen. Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

omgerekend 10 miljoen. Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

omgerekend 10 miljoen. Het plan vloeit voort uit de eis van de natuurbeschermingsorganisaties om meer inzicht te krijgen in de vangsten en effecten van de garnalenvisserij. Voor de uitoefening van de garnalenvisserij is namelijk een vergunning nodig in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het opnemen van een managementplan in de vergunningsvoorwaarden was voor de natuurorganisaties dan ook een harde eis. De doelstellingen van het managementplan van de PO's zijn driedig. Naast ecologisch en sociaal verantwoord, moet de garnalenvisserij ook economisch levensvatbaar blijven. Daarbij gaat het niet alleen om de Nederlandse vloot, maar ook om schepen uit Duitsland en Dene-

IJSSELMEER

De Urker omzet zat vorige week op 47.899 euro en de hoogste besomming onder de twaalf aanvoerders bedroeg 15.000 euro.

Aan wtviv was er 1284,5 kilo voorn voor 0,82, 924,5 kilo blei voor 0,21, 45.534 kilo grote blei voor 0,66 euro en 89 kilo karper voor 0,89 per kilo.

De roofvis bestond uit 1535 kilo snoekbaars voor gemiddeld 5,55, 536,5 kilo grote snoekbaars voor 8,29, 155 kilo snoek voor 3,04 en 489,5 kilo rode baars voor 2,51 euro per kilo.

De 273 kilo bot bracht 0,47 in de boeken en de 17,5 kilo krab zat gemiddeld op 4,89. De rij werd gesloten door 273 kilo diversen (snoekbaars) voor 5,66 de kilo. (WBV)

Flyshooter visklaar

STELLENHAM

Machiefabriek Padmos in Stellingen legt momenteel de laatste hand aan de Franse CC-622598 Larche uit Concarneau.

De afgelopen maanden heeft Padmos in opdracht van de Scheveningse Rederij Jaczon deze in de jaren tachtig gebouwde kabelaar omgebouwd tot flyshooter. De Larche vervoert zich binnenkort bij de zusterschepen CC-686897 Aravis en SL-9 Johanna, die in het Kanaal vissen op inktvis, mul en poon, die stevast op de Scheveningse visafslag worden verhandeld. Padmos heeft momenteel nog twee van deze grote ombouwklussen onder handen, een op de vestiging in Bruinisse en de andere in Stellingen. (BP)

URK

Weinig aanvoer door Biddag

Traditiegetrouw wordt de tweede woensdag in februari de Biddag gehouden. De Urker vissersvloot blijft dan aan de kant op een enkeling na die voor enkele etmalen naar zee ging. De aanvoer moest dus vooral komen van wat overweeke koters en van niet-Urkers en buitenlanders. De totale aanvoer was met 7065 kisten overigens groter dan verwacht. De totale opbrengst bedroeg 560.000 euro.

De aanvoer van noordzevis was verdeeld over drie dagen: donderdag, vrijdag en maandag. De tongvangsten waren redelijk tot goed, enkele koters kwamen met meer dan 3000 kilo. De tongprijzen liepen donderdag en vrijdag iets op in vergelijking met vorige week, zonder dat van een prijsexplosie kan worden gesproken; dat zal mede het gevolg zijn geweest van de meevallende aanvoer en het aanbod in andere havens. Pas maandag ontstond bij de grootmiddel en kleinniddel even een prijsstijging, wat met name bij de kleinniddel leidde tot een aanzienlijk hogere dagprijs dan de voorgaande dagen. Maar aan het einde van de maandagveiling gingen die hoge prijzen weer met dezelfde vaart omlaag.

De tarbotmarkt op donderdag en vrijdag reageerde op het kleinere aanbod zoals men mocht verwachten, de noteringen werden hoger, vooral van de grotere soorten. Maandag gingen de prijzen sterk omhoog, toen er slechts twee aanvoerders waren met tarbot.

De grietprijzen, die zich vorige week al redelijk herstelde van het lage peil van de laatste maanden, ging nog wat verder omhoog. De scholvangsten waren wisselend. Er waren bokkers met 200 en 280 kisten, anderen hadden zich bewust wat gematigder opgesteld, afhankelijk als zij zijn van het beschikbare kwantum. Een twinrigger kwam met 750 kisten. Donderdag werden alleen de grotere scholmaten wat duurder, de schol 4 bleef in prijs gelijk aan die van vorige week. Vrijdagmiddag ontstond een plotselinge opleving, de markt eindigde met 1,85(1), 1,50(2), 1,46(3) en 1,67(4). Het herstel was van korte duur, maar daar bleef van die stijging niets over.

De scharprijs bleef waar die zich al wekenlang bevindt: tussen 1 en 1,06 euro. Een flink deel van de bot kwam uit de Oostzee, de Noordzeebot was in enkele gevallen duurder (0,58). Voor de bot uit de Oostzee werd 0,34 tot 0,36 betaald. De aanvoer van kabeljauw was, het beperkte aantal koters in aanmerking nemend, tamelijk groot. De kabeljauw werd wel wat duurder, maar bleef op een matig prijsniveau. Er was elke dag wat Oostzeekabeljauw voor

wisselende prijzen in verband met kwaliteitsverschillen. Voor de dagprijzen had dat vrijwel geen gevolgen, die bleven wat ze al wekenlang zijn. Voor de gestripte wijting werd door de handel wat meer geboden, de dichte Oostzeewijting was vrijdag in trek.

De besommingen van hen die de hele week hadden gevist waren goed, van sommigen zelfs zeer goed. Het verschil ontstond vooral door de hoeveelheid schol die men naast de tong had gevangen.

De aanvoer bestond uit: 23.116 kilo tong, 3653 kilo tarbot, 1484 kilo griet, 1407 kilo tong-schar, 35 kilo kreeft, 3515 kisten schol, 542 kisten schar, 625 kisten bot, 314 kisten kabeljauw (Noordzee), 1077 kisten kabeljauw (Oostzee), 79 kisten wijting, 151 kilo krabben, 1149 kilo spiering (Oostzee), 831 kilo snoekbaars (Oostzee).

Gemiddelde prijzen:

Tong:	vrijdag	maandag
groot	9,80	9,73
grootmiddel	9,56	10,29
kleinniddel	10,04	11,49
klein I	9,79	10,29
klein II	8,22	8,82

Tarbot:

super	27,11	---
1	25,44	28,05
2	18,43	21,90
3	15,87	16,03
4	14,08	14,86
5	11,77	13,34
6	6,40	7,88

Griet:

super	12,55	12,11
1	10,83	12,08
2	9,03	11,39
3	5,65	7,04

Tong-schar:

klein	2,30	2,36
Kreeft:		
2 klein	4,48	2,97

Schol:

1	1,79	1,40
2	1,48	1,38
3	1,43	1,37
4	1,60	1,36
Schar:	0,99	1,05
Bot:	0,45	0,48

Kabeljauw (Noordzee):

1	2,45	2,36
2	2,55	2,54
3	2,40	2,69
4	2,25	2,31
5	2,03	2,09
6	1,76	1,42

Kabeljauw (Oostzee):

1	1,69	1,52
2	1,95	2,04
3	2,03	2,28
4	2,01	2,19
5	1,99	2,00
6	1,60	1,32

Wijting:

gestript	1,33	1,12
dicht	1,11	0,58

Grauw poon:

1	1,07	0,96
---	------	------

Snoekbaars:

1	---	9,37
2	---	5,77
3	---	5,03

KOTTERS VAN DE WERELD



Shetlandvloot toonaangevend

Met uitzondering van enkele uiterst progressieve ondernemers in Fraserburgh en Gardenstown, geven de visserijbedrijven uit Shetland, en dan vooral die van het eiland Whalsay, de toon aan op het gebied van investeringen in nieuwe supermoderne pelagische tanktrawlers. Net als in Ierland ontwikkelde de pelagische vloot van Shetland zich ook pas echt na het midden van de jaren tachtig. Aanvankelijk waren het allemaal purse seiners, maar toen de scholen haring en makreel een paar jaar achtereen minder compact voorkwamen, schakelden de vissers van Shetland en Schotland over op de pelagische trawl. De moderne vaartuigen waren overigens nog wel voorzien van de dekuitrusting voor de ringnetvisserij, maar de pelagische trawl kreeg steeds meer voet aan de grond. De LK-145 Antarctic II is een purse seiner/trawler uit Lerwick die in 2004 bij Scheepswerf Flekkefjord in Noorwegen is gebouwd. Ze behoort met een lengte van 61,90 meter en een breedte van 13,50 meter tot de grootste eenheden van de Schotse vloot. Dergelijke trawlers varen met tien tot hooguit veertien bemanningsleden. Verwerking van de vis is namelijk niet nodig. Alle gevangen vis, of dat nu blauwe wijting, haring of makreel is, verdwijnt in zee watergekoelde tanks. De vangsten worden pas aan de wal gesorteerd en ingevroren. De LK-145 voert normaliter aan bij Shetland Catch (pelagische visfabriek nabij Lerwick). Maar als de prijzen aantrekkelijk zijn, komen Deense of Noorse havens ook in beeld. Vaartuigen als de LK-145 kunnen soms een topsnelheid bereiken van meer dan vijftien knopen. (Foto W.M. den Heijer)



WR-52 verkocht naar Urk

URK

Aad Meeldijk uit Hippolytushoef heeft zijn koter WR-52 Astrid Cornelis verkocht aan de Urkers Jan de Vries en Jelle Kaplijn. Zij zullen de in 1965 door Scheepswerf Visser gebouwde, ruim 25 meter lange koter in de vaart brengen als UK-179 Onderneming. Meeldijk zelf gaat kleiner. Hij heeft de bijna twaalf meter lange UK-129 gekocht. Dit schip zal hij nummeren tot WR-152 Rana en vooral de staandwandvisserij gaan beoefenen onder de Hollandse kust. (Foto Bram Pronk)

SNEEK

Het Visstrokerijteam Friesland heeft onlangs op het Sneekermeer een illegale staandwandvisser aangehouden.

De man had een halve kilometer staand wand uitgezet. Het vissen met staand wand is op de Friese binnenwateren verboden. De man werd op het politiebureau aan de hulpofficier van justitie vorgeleid

Stroperijteam pakt staand-wandvisser

en gehoord. Daarna werd hij met een proces-verbaal heengezonden. Zijn boot werd met motor en netten in beslag genomen. De vangst, die uit 31 kilo snoekbaars en vijftien kilo andere vissoorten bestond, is eveneens in beslag genomen en voor verkoop overgebracht naar de visafslag.

Het Visstrokerijteam Friesland is een samenwerkingsverband tussen de AID, politie Friesland en het KLPD. Het team is al enkele jaren actief en probeert met een structurele en harde aanpak de stroperij van vis terug te dringen en te ontmoedigen. Stroperen kunnen rekenen op inbeslagname van illegaal vistuig, vangst en vaaren voertuigen. De boete voor het stroperen van vis kunnen oplopen tot 16.750 euro. (BS)

SCHEEPVAARTBERICHTEN

Vervolg van pag. 2

Zeekanaal Brussel-Schelde; brug Humbeck; sluis Zemsst; hinderlijke waterbeweging vermijden. Hinderlijke waterbeweging vermijden tussen sluis Zemsst en brug Humbeck t/m 21 augustus. **Zeekanaal Brussel-Schelde; spoorbrug Ruisbroek; hinderlijke waterbeweging vermijden.** Hinderlijke waterbeweging vermijden rechttoe links spoorbrug Ruisbroek t/m 15 mei. DUITSLAND

Donau; beperkingen. Ivm. baggerwerk t/m tussen kmr. 2285.4 en 2285.9 bijzondere voorzichtigheid, ankers, ontmoeten en voorbijlopen verboden. **Donau; diepgang.** Ivm. erodering beschikbare waterdiepte verminderd met 30 cm tussen kmr. 2285.6 en 2285.7 t/m.

Donau; hinderlijke waterbeweging vermijden. Hinderlijke waterbeweging vermijden tussen kmr. 2008.2 en 2007.7 van 23 februari t/m 13 maart maandag t/m vrijdag van 6 tot 18 uur. De baggerspecie wordt langs de linkerover tussen kmr. 2012.1 en 2011.5.

Donau; mededeling. De WSA Regensburg heeft een hernieuwde bekendmaking uitgegeven over de vaargeoestand tussen kmr. 2201.8 en 2414.7. Deze is aan te vragen bij het Infocentrum Binnenvaren (2009.0967.1) of te downloaden via www.infocentrum-binnenvaren.nl **Donau; beschikbare waterdiepte.** Ivm. verontpanding door een vastgevat schip beschikbare waterdiepte max. 140 cm links over en een breedte van 10 m tussen Mariaspösching (kmr. 2295.2) en Semsersdorf (kmr. 2295.3) t/m. Diepte is gemeten tov. Pegel Pfling van 290 cm. De verontpanding is gemarkeerd met groene tonnen.

Donau; Main-Donaukanaal; mededeling. Tussen 2 en 27 maart en tussen 14 september en 9 oktober wordt de Bilgenentöler 8 ingezet en is te bereiken via tel.: 01 70 81 30 608 of tel.: 0230 8909 453 en op de site www.cop.de **Ems (duits); gewijzigde marking.** De volgende marking is opgenomen: kmr. 68 in 53° 27' 08.2" N-006° 54' 26.8" E; kmr. 66.3 in 53° 26' 11.1" N-006° 55' 17.2" E; kmr. 63.5 in 53° 25' 16.1" N-006° 57' 22.5" E; kmr. 62 in 53° 29' 55.2" N-006° 40' 40.0" E; kmr. 71.2 in 53° 27' 94.2" N-006° 52' 82.6" E.

Elbe-Lübeck-Kanaal; sluis Lauenburg (kmr. 60.2); stremming. Stremming sluis Lauenburg op 26 februari van 7 tot 16 uur. **Elbe-Lübeck-Kanaal; sluis Lauenburg (kmr. 60.2); oponthoud.** Voor sluis Lauenburg oponthoud en bijzondere voorzichtigheid tot 19 februari 18 uur.

Elbe-Seitenkanaal; beperkingen. Ivm. beperkte service tussen Scharbeck en kmr. 96 t/m. **Elbe-Seitenkanaal; sluis Utzen (kmr. 60.6); gedeeltelijke stremming.** Stremming sluis Utzen 1 t/m. De voorwaarden voor Sluis Utzen II zijn vervallen.

Main; sluis Kostheim (kmr. 3.2); gedeeltelijke stremming. Stremming noordkolk Kostheim van 23 maart 6 uur tot 8 april 18 uur.

Main; brug Randacker (kmr. 260.6); stremming. Stremming brug Randacker tot 19 februari 22 uur en van 22 februari 22 uur tot 23 februari 22 uur.

Main-Donaukanaal; beperkingen. Ivm. ijs t/m. max. lengte afvarende duweenheden 180 m tussen kmr. 32.7 en 72.5, geen bediening sluisen van 20 tot 6 uur en max. lengte 165 m tussen kmr. 72.5 en 115.6.

Mittellandkanaal; sluis Sülfeld (kmr. 236.9); beperkingen. Ivm. ijs beperkte service tussen Sülfeld en Rothensee (drijfjts tot 8 cm) t/m.

Mosel; sluis Enkirch (kmr. 103); stremming. Stremming sluis Enkirch op 25 februari van 7:30 tot 17 uur.

Neckar; brug Au (kmr. 178.4); stremming. Stremming beneden brug Au t/m kmr. 177.8 op 27 februari van 1:30 tot 5 uur.

Rhein; Flughafenbruggen Iverich (kmr. 752.5); scheepshoogte. Doorvaarhoogte vermindert t/m inspectiewagen en bijzondere voorzichtigheid op 20 februari van 6 tot 18 uur voor Flughafenbruggen Iverich.

Rhein-Hernekanal; stremming. Ivm. evenement stremming tussen kmr. 6 en 13 op 28 maart van 14 tot 17 uur.

Rhein-Hernekanal; sluis Oberhausen (kmr. 5.7); gedeeltelijke stremming. Stremming noordkolk Oberhausen van 23 maart 6 uur tot 27 maart 14 uur.

Ruhr; sluis Mulheim-Raffelberg (kmr. 7.9); gewijzigde bediening. Ivm. de verlengde stremming van sluis Duisburg-Meiderich wordt sluis Mulheim-Raffelberg bediend t/m 19 april op zaterdag- en feestdagen van 8 tot 16 uur.

Westhafkanal; stremming. Stremming tussen kmr. 1.6 en 2.5 van 27 februari 22 uur tot 1 maart 9 uur.

FRANKRIJK

Canal de la Marne au Rhin, branche Est; bericht ingetrokken. De stremmingen tussen haven Niderviller/Altmühle en sluis 2 Rechicourt haven Hochfelden zijn opgeheven.

Canal de la Marne au Rhin, branche Ouest; tunnel Mauvage (kmr. 94-94.8); beperkingen. Beperkte service tunnel Mauvage van 23 februari 7 uur tot 5 april 18 uur. De scheepvaart op dit traject is gestremd van 1 maart 9 uur tot 30 maart 19 uur. Passage door de tunnel is van 23 t/m 28 februari en van 1 t/m 5 april mogelijk met de eigen voortstuwing op volgorde van aankomst tijdens de normale openingstijden. Er mag maar één vaartuig tegelijk in de tunnel aanwezig zijn.

Canal de la Meuse; keersluis Les 4 Cheminées (kmr. 2.8); sluis 40 Drom (kmr. 94.8); stremming. Ivm. hoogwater stremming tussen keersluis Les 4 Cheminées en sluis 40 Drom t/m Mesnil t/m.

Canal de la Meuse; sluis 5 Euville (kmr. 266.3); sluis 7 Vadonville (kmr. 254.9); stremming. Ivm. hoogwater stremming tussen sluis 5 Euville en sluis Vadonville t/m.

Canal du Rhône au Rhin, branche Sud; sluis 32 Clerval (kmr. 127.2); sluis 56 Thoraise (kmr. 59.3); stremming. Ivm. hoogwater stremming tussen sluis 56 Thoraise en sluis 32 Clerval t/m.

Canal lateral a l'Oise; sluis 3 Belleville (kmr. 28.3); gedeeltelijke stremming. Stremming kleine kolk 3 Belleville t/m.

Escaut; brug Notre Dame (kmr. 20.6); sluis Trith (kmr. 18.4); stremming. Ivm. evenement stremming brug Notre Dame t/m kmr. 18.4 van 23 februari 15:30 tot 29 maart van 10 tot 12 en van 13:30 tot 15:30 uur afneembod en stremming.

Escaut; sluis 14 Fresnes (kmr. 31.2); beperkingen. Ivm. hoogwater t/m. tussen sluis 14 Fresnes en kmr. 45.7 doorvaarhoogte 490 cm en snelheidsbeperking max. 6 km/u.

Grand Canal d'Alsace; sluis Rheinau (kmr. 256.2); gedeeltelijke stremming. Stremming grote kolk Rheinau van 9 t/m 31 maart.

Grand Canal d'Alsace; sluis Strasbourg (kmr. 287.2); gedeeltelijke stremming. Stremming grote kolk Strasbourg van 9 t/m 31 maart.

Grand Canal d'Alsace; sluis Fessenheim (kmr. 201.5); bericht ingetrokken. Stremming kleine kolk Fessenheim tot 27 februari 18 uur is te vervallen.

Grand Canal d'Alsace; sluis Hfzheim (kmr. 233.8); gedeeltelijke stremming. Stremming linkerkolk Hfzheim van 16 maart 7 uur tot 18 maart 16 uur.

Haut Rhône; sluis Savière (kmr. 132); stremming. Stremming sluis Savière van 22 maart 21 uur tot 30 maart 5 uur.

Lys; bericht ingetrokken. Stremming tussen kmr. 0.5 en 32.5 is opgeheven.

Lys; sluis 2 Cense a Witz (kmr. 6.7); stremming. Opzond op 20 maart tussen 8 en 18 uur en in stremming sluis 2 Cense a Witz van 23 maart 8 uur tot 30 maart 18 uur.

Rhône; sluis Gervans (kmr. 86.4); afneembod. Afneembod rechttoe links Gervans t/m.

Saône; Canalise; sluis 2 Hachette (kmr. 67.7); sluis 9 Marpent (kmr. 51.8); stremming. Ivm. hoogwater stremming tussen sluis 2 Hachette en sluis 9 Marpent t/m.

Saône; keersluis Ormay (kmr. 403); keersluis Savenay (kmr. 315); bericht ingetrokken. Stremming ivm. hoogwater is opgeheven.

Sarre Canalise; sluis 28 Sarreguemines (kmr. 64.9); stremming. Ivm. hoogwater stremming tussen sluis 28 Sarreguemines en kmr. 75-6 (Frans-Duitse grens) t/m.

Seine; brug Périphérique Amont (kmr. 165.2); wassend water. Ivm. hoogwater (waterstand peilschaal Austerlitz boven de 140 cm) beperkingen volgens art. 4 van het Règlement Particulier de la Seine de Paris t/m.

Seine; brug Périphérique Amont (kmr. 165.2); brug Périphérique Aval (kmr. 178); mededeling. De passagiersvaart in Paris is vanaf 15 maart 10 uur uitgerust met een GPS systeem met snelheid en positie doorgeeft.

OOSTENRIJK

Donau; mededeling. Wijziging adres Schiff-fahrtaufsicht Linz in Regensburgerstrasse 4, 4020 Linz. Telefoon- en faxnummer en e-mailadres blijven onveranderd.

Wiener Donaukanaal; hinderlijke waterbeweging vermijden. Hinderlijke waterbeweging vermijden tussen kmr. 6.7 en 17 t/m 31 maart maandag tot vrijdag van 6 tot 10 uur.

OPLOSSING

61
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

BURGERLIJKE STAND

Vermeldingen in deze rubriek zoals geboorte, felicitaties, overleden, etc. zijn gratis.

JARIG

21 februari:

- **Yannick Kieboom**, 1 jaar, ms Werchina, Werkendam.
- **Denise Leemans**, 17 jaar, ss St. Antoine, Rotterdam-Heyplaat.

24 februari:

- **Lennard Bernouw**, 4 jaar, a/b Johanna, Dinteloord.

25 februari:

- **Amy de Krieger**, 1 jaar, Vlaardingeng.

26 februari:

- **Masha de Groot**, 1 jaar, a/b Tysma/Lems, Barendrecht.
- **Christiaan Visser**, 5 jaar, ms Co-trans, Zwijndrecht.
- **Jacobus Hendrik Ziggelaar**, 7 jaar, a/b Pro Rata, Krimpen a/d IJssel.

OVERLEDEN

10 februari:

- **Bertus Westerhuis**, 73 jaar, Zwartsluis.

CONGRESSEN, BEURZEN & EVENEMENTEN

- **RIS Platform**, 26 februari, STC Rotterdam

- **Innovatieseminar Scheepsbouw**, 11 maart, Wageningen

- **Europort Istanbul 2009**, 25 t/m 28 maart, Istanbul Expo Center

- **On- en Offshore**, 31 maart, 1 en 2 april, Evenementenhal Gorinchem

- **Navingo Maritime & Offshore Career Event**, 8 april, Beurs-WTC Rotterdam

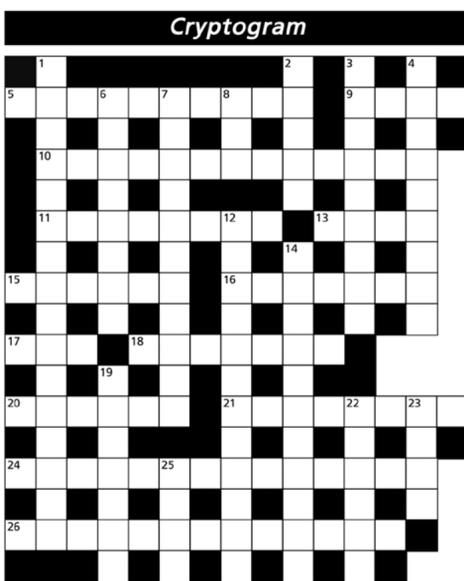
- **Construction and Shipping Industry**, 5 t/m 7 mei, Evenementenhal Gorinchem

- **820 jaar Haven Hamburg**, 8 t/m 10 mei, haven Hamburg

- **IVR-bijeenkomst over elektronisch melden containerschepen**, 12 mei, Bonn

Steunpunt Binnenvaart

Voor vragen en problemen op sociaal-maatschappelijk gebied kunt u bellen met Steunpunt Binnenvaart van de AMNV. Telefoon 0620-11 23 19 (Dekatel) of 010-20 60 605.



© Persbielangen 634

HORIZONTAAL: 5 Rad van Fortuin (10); **9** Steek een vis voor een klein bedrag (4); **10** Omroepcentrum (13); **11** Tape waar applaus op staat? (8); **13** Zo'n reep veroorzaakt tandsaanslag (4); **15** De mannen in Duitsland mogen nog een keer examen doen (6); **16** De Griekse nimf zingt een lied (7); **17** Een schep water (3); **18** Daarop is de man vertrokken (7); **20** Wedra futloos in het drijfzand (6); **21** Het liefdesspel van een Brit tijdens de tenniswedstrijd (8); **24** Aandachtig op elkaar gepakt (14); **26** Samen met anderen heb ik plezier gehad tijdens de opleiding (13).

VERTICAAL: 1 Er wordt gewerkt volgens het wederkerigheidsbeginsel (16); **2** De tirade van de prins (5); **3** Overdrevens gelagen (9); **4** Zojuist aangeschaft in Zuid-Holland (9); **6** Een begrafenisis niet voor binnenschippers (8); **7** Spin in cementsoorten die vlug hard worden (11); **8** Dat dier is op weg (3); **12** Mot met een meiseje van lichte zeden (12); **14** Insecten niet toegestaan (11); **19** Oma reed vanwege geldgebrek geen auto mee (7); **22** Met mest van vogels sproeien (6); **23** Daaruit wordt in Engeland een vlieg gemaakt (4); **25** De filmploeg maakt opnames van de scheepsbemanning (4).

'Als je goed bent in je werk, kun je overal beginnen'

Veel veranderd in personeelsbeleid

Richard Bakker vaart als kapitein op de zware-chemicaliëntanker Comus 2. Hij vaart veertien dagen op veertien dagen af en loopt tegenover de eigenaar. Bakker begon in 1989, na het LBO Rijn- en Binnenvaart in Amsterdam, als matroos bij Chemgas. Er is veel veranderd in het personeelsbeleid, constateert hij als hij terugblikt.



* Kapitein Richard Bakker leerde het vak aan boord. (Foto Henriette Driesen-Joanknecht)

'Toen ik bij Chemgas solliciteerde, moest ik in mijn nette kleren op het kantoor komen. Ze wilden vanalles van mij weten en ik moest al mijn papieren laten zien. Ik weet het nog goed. Ik stapte een tijdje later, op 6 september 1989, in de Tweede Pet aan boord van de Boeran. Ik was niet terug van mijn vakantie naar Spanje. Tegenwoordig bellen werkgevers je gewoon op en vragen of je bij hen wilt werken. Als je goed bent in je werk, kun je overal beginnen. Op dat punt is het een kleine wereld.'

Geen grip

Bakker constateert dat het natuurlijk prettig is voor werknemers als er veel vraag naar je is, maar vindt het voor de binnenvaart geen vooruitgang. 'In het geheel gezien wordt het er niet beter op, al profiteert het personeel er wel van. Nu worden er gewoon mensen aangenomen omdat er iemand nodig is. Er wordt van tevoren niet gekeken naar wat voor iemand het is. Voor matrozen lijkt het me sowieso beter als ze een sollicitatieprocedure moeten doorlopen. Dat verbetert ook het aanzien van het bedrijf bij de jonge instroom.' Bakker verwacht dat personeelswerving in de toekomst een nog groter probleem wordt. Hij denkt

zelf dat het onoplosbaar is, want veel jongeren hebben geen zin in varen en willen niet dag en nacht

moet in je hoofd weten wat er aan dek gebeurt. Wij werken hier ook met stollende producten. Als je het

Mooi schip draagt bij aan werkvreugde

van huis zijn. Daarnaast speelt bij verkeerd doet, zit alles dicht. Als ik LBO-niveau aan boord gestapt en heb alles aan boord geleerd. Kijk ik naar de terminals, dan zie ik dat die werven op MBO- en HBO-niveau als mensen met dit soort producten moeten werken.'

Ligplaatsen

De binnenvaart heeft de laatste jaren veel aan schaalvergroting en vernieuwing gedaan, maar de havens zijn niet meegegroeid. Van Bakker mogen er daarom bij de terminals

wel wat meer ligplaatsen komen. 'Dat snap ik niet. Rotterdam is een wereldhaven, maar daar merken wij maar weinig van. Voor ons zijn ligplaatsen in de buurt van de terminals een uitkomst, dan hoeven we niet meer drie uur rond te varen voordat we het schip kwijt kunnen.'

Scheepsgegevens

Scheepsnaam: Comus 2. Lengte: 110 meter. Breedte: 13,50 meter. Diepgang: 4,27 meter. Tonnage: 4250. Europeanummer: 06105020. Motor: Caterpillar 3516, 2020 pk. Bouwjaar: 2007. Eigenaar: Olie-slagers. Thuishaven: Brecht.

De toekomst voor Bakker ziet er goed uit, want er is werk genoeg. 'Ik heb hier een goede baan en een goede vrijetijdsgeregeling. Als ik thuis ben, heb ik veertien dagen de tijd voor mijn gezin en geen zorgen, omdat ik in loondienst vaar. Bovendien is dit een mooi schip. Dit is het nieuwste van het nieuwste. Ik zou gek zijn als ik ontevreden was over mijn werkplek.'

Werkvreugde

Een mooi schip draagt bij Bakker bij aan de werkvreugde, maar het leukste is het werk zelf constateert

hij. 'Beter dan dit kun je niet hebben. Het werkt prettig als alles er mooi uitziet en goed is geïsoleerd. Moet je de stuurhut zien waarin ik mag zitten. Ik heb ook op een schip uit 1972 gevaren, daar lag ik met oordoppen in bed. Toch zou ik niet stoppen met varen als ik qua materiaal een stapje terug moest doen. Zolang ik de keuze heb, vaar ik liever op een schip als dit, maar stoppen doe ik niet. Daarvoor vind ik het werk te leuk.' (HDD)

Watersport is in een halve eeuw afgeleden tot watertoerisme van kano en BM naar comfortcontainer en motorsloop; de opvarenden zijn geëvolueerd van knokige kayakers en tanige zeilers naar dikbuikige borrelaars. Echte zeilers, surfers, roeiers en kanoërs vormen een minderheid.

Vóór de oorlog trokken sommige zeilers ook de buitenboordmotor aan als het moeilijk werd en mollige motorvaarders vormden reeds in 1906 de Motorboot Club, maar de grootscheepse mechanisering kwam na 1945. Broet diesels, groeiende welvaart en seriebouw in polyester spanden samen om open zeilboten te vervangen door kajuitjachten waarin comfort belangrijker was dan schoonheid en zeileigenschappen.

IOR

In de sociale omwentelingen rond 1970 eisten vrouwen hun rol op in de samenleving en aan boord; kerels moesten mee naar Ikea en Albert Heijn, in plaats van met hun maten zeezeilen in RORC-wedstrijden. Zeilen moest met het hele gezin. Moeders stelde andere eisen dan de 'chaps' en daar paste de 'In Op-zij Recreëren wij' (IOR)-formule keurig bij. Deze schijnbaar feministische samenzwering strafte gewichtstabieliteit in de wedstrijdmat, waardoor IOR-jachten lelijk breed werden - de stabiliteit moest ergens vandaan komen - wat ze onbruikbaar maakte voor serieus zeezeilen, maar bij uitstek geschikt als woonboot

Sla milieumunt uit watersportbijdrage



Hans Vandersmissen

met dubbele 'bedden', L-vormige kombuis en twee douches.

De IOR-formule is ter ziele, maar de gekloonde comfortcontainer leeft voort, vol huisgemaakt, zoals magnetron, kajuitbrede kleurenbus en föhn-aansluiting in de eigenaarshut. In jachtessen-ten gelden het ontbreken van stahoogte, het smaller dan twee meter zijn van bromstokkies en voor de opstap van kuip naar gang-bouwerd serieus je been moeten optillen, als negatief. Alleen met rollator toegankelijke jachten, waar je desnoods met de thuishoogzuster tegelijk onder de douche kunt en waar de kombuis ruimte heeft voor een vaatwasmachine, scoren hoog in elke test. De norm is comfort en heeft niets met sport te maken.

Milieuvriend

Door afglijden tot vegetatief vermaak is waterrecreatie een milieuvriend geworden die de samenleving zwaar belast. Op Boot Holland domineerden weer de motorboten, representatief voor de hele pleziervoot: overwegend sluisswachters betaald. Omdat motorruiser-eigenaren te bedonderd zijn de tenten rond

hun flying bridges te strijken voor bruggen, 'moest' Friesland worden volgebouwd met peperdure aquaducten. Gemakkelijk gebrek aan comfort met nood verwarrend, moeten watertoeristen vaak geholpen worden. Buiten de KNRM - die geheel zelfstandig alle diensten gratis verricht - komen daar ver uit de kust al snel overheidsdiensten binnen de Kustwacht aan te pas. Voor deze faciliteiten betalen watertoeristen slechts een fractie, voor redding helemaal niets. Pleziervaarders verwachten luxe walfaciliteiten en permanente brugbezetting, maar zeuren over twee euro per meter per nacht en een euro voor brugpassage, maar daar moet altijd veel geld bij. Pleziervaarders zijn daarmee een zware last voor de openbare middelen en het is, zeker in deze tijd van crisis, sociaal niet eens te willen nadenken over kostendekkend meetbellen. Niemand koopt uit armoede een jacht; veel ongevraagd watertoerisme sponsorende belastingbetalers ontbreken daarvoor de middelen. Ter stimulering van gezond, niet vervuldend en niet belastend gedrag zou de heffing van vaarbelasting via de motorenverkoop en de gasoliepomp en via haven-, brug- en sluis-gelden kunnen geschieden: drastisch hogere tarieven om voorzieningen kostendekkend te maken, zouden dan stimuleren tot meer roeien, zeilen en jagen, zelf de mast strijken en ankeren. En dat spaart weer op hartbewaking, diabetesbehandeling en fysiotherapie, tot meerdere levenslust van een gezondere watertoeristische populatie.

VOOR DE BOEG

DONDERDAG 19 FEBRUARI
Delfzijl, Baptisten Gem. Havenlicht: 19.30 uur, bijbelspreking/bidstond of gemeentekring.
Nijmegen, KSCC: 9 uur, vergadering WGL; 10.30 uur, cursus creadoc; 14 uur, cursus Engels; 14.45 uur, verzorging informatiebulletin.
Raamsdonksveer, KSCC: 13.30 uur, pergamano.

VRIJDAG 20 FEBRUARI
Nijmegen, KSCC: 9.30 uur, bloem-schikken (kerk).

ZATERDAG 21 FEBRUARI
Antwerpen, Kerkship Sint Jozef: 15 uur, H. Mis.
Brugge, Schipperschool: 18 uur, H. Mis.
Eisden, Schipperscentrum Betanië: 19.30 uur, dienst.

ZONDAG 22 FEBRUARI
Amsterdam, Baptisten Gem. OBG: Atula Calvijn met Junior College, Schipluidenlaan 12, (station Lelylaan), 10 uur, br. W. Koedijk. Opvang 0 t/m 4 jaar/zondagsschool groep 1 t/m 8; **Geref. Gem.:** evangelisatiepost, Looiersgracht 70, 10.30 en 17 uur, evang. J. Krijgsman. Crèche aanwezig; **Geref. Gem. Noord, Melkweg,** 10 uur, leesdienst en 19.30 uur, ds. J.S. van der Net; **Noorderkerk:** Noordermarkt, 10 uur, ds. C. van der Scheur, Veenendaal en 19 uur, ds. T.C. de Leeuw, Kockengen.
Delfzijl, Baptisten Gem. Havenlicht: 9.30 uur, ds. A. de Vries, Veendam en 19 uur, praisedienst; **PKN, Farmsumerkerk:** 9.30 uur, dienst; **RK kerk, Singel,** 11.30 uur, dienst; **Chr. Geref. kerk, Huibertplaat 57:** 9.30 uur, ds. A.J. Balk, Delfzijl en 14.30 uur, ds. D. Visser, Broeksterwoude.
Groningen, Geref. Oosterkerk: Rozensteinlaan 23 bij Oostersluis, 9.30 en 17 uur, dienst; **Stadsparkkerk:** Snel-lusstraat 19, 9.30 uur, dienst; **Pinxterster Gem.:** Nieuwe Boteringestraat 50, 9.30 uur, dienst; **Baptisten Gem.:** Korreweg 47, 10 uur, dienst.
Leemmer, Herv. kerk: 9.30 uur, P.J. Huizer; **Geref. kerk:** 9.30 uur, E. van der Sluis.
Meerssen, Kasteel Schaloen: 10 uur, evangelist T. Visser.
Nijmegen, KSCC: 11 uur, eucharistieviering.

Raamsdonksveer, KSCC: 10.30 uur, woord-communicatiedienst.
Rotterdam, Koningskerk: 10 uur, ds. E. Bakker; **KSCC:** 11 uur, eucharistie-

viering; **Zeemanshuis:** Willemskade 13, 10.30 uur, oec. dienst, voertaal Engels.

Terneuzen, Opstandingskerk en Goede Herderkerk: 10 uur, dienst. **Utrecht-West (wijk Oog en Al) Chr. Geref. Kerk,** H. v. Tussenbroeklaan 1a: 10 uur, ds. A.Th. van Olst en 17 uur, dienst.

Antwerpen: LO 10 uur Heer van Bergenstraat 1-3; M 10 uur, Lange winkelstraat 5; O 10.30 uur, Bexstraat 13; Z 10 uur, Sandersstraat 77

Patrouillevaartuig / Blusboot (B64) Afm: 24,77 x 5,52 x 1,80 m 420 pk / 311 kW BOLNES Vraagprijs: EUR 295.000,- Bez. Na afspraak meer info op www.bstdintelsas.nl

Zeegaand Patrouillevaartuig (B62) Afm: 27,35 x 6,00 x 2,85 m 560 pk / 415 kW CATERPILLAR Vraagprijs: EUR 299.000,- Bez. Na afspraak meer info op www.bstdintelsas.nl

Patrouillevaartuig / Politieboot(B59) Afm: 12,11 x 2,94 x 0,90 m 320 pk / 237 kW VOLVO, 40 km/uur Vraagprijs: EUR 44.000,- Bez. Na afspraak meer info op www.bstdintelsas.nl

Patrouillevaartuig / Politieboot(B55) Afm: 16,22 x 4,35 x 1,95 m 375 pk / 273 kW MAN Vraagprijs: EUR 72.500,- Bez. Na afspraak meer info op www.bstdintelsas.nl

Motortankschip / Bunkerscheepje / Bilgeboot (B54) Afm: 19,25 x 3,73 x 1,43 m 105 pk / 88 kW DAF Vraagprijs: EUR 52.500,- Bez. Na afspraak meer info op www.bstdintelsas.nl

Klundert 26 Schokker, zeegaand, 12 pers. privé en/of charter, 17,48 x 5,05 m, scherpe prijs € 139.000

Alexandra Charterklipper, 5-jaarspunten klaar, 20 pass. hotel, 25 pass. dagtochten 27,86 x 5,31 m € 195.000

Anita Jacoba Klipper, charter/wonen, FONV A-status, super onderhouden 23,96 x 5,31 m, incl. BTW € 212.500

www.scheepsmakelaardij.nl
Enkhuizen tel. 0228 315551

Te huur ONDERLOSSERS 500 m³ SPLIJTBAKKEN 600 tot 800 m³ BAGGERMATERIEEL Aannemingsbedrijf Geluk BV Doetinchem
tel.: 0314-325533
fax: 0314-361485
www.geluk-bv.com

Hydrojetten?

www.joostenhd.nl

VAN WEELDEN

SCHEEPSMAKELAARDIJ
Pruylenborg 148 - 3332 PC Zwijndrecht
Tel. 078-612.12.46 - autotel. 06-55195004 - Fax. 078-619.34.98

TE KOOP:

Hotelpass.schip, afm ca 34,15 x 5,06 x 1,20 m., kr.hgte 4.40 mtr, 195 pk Volvo Penta, SI cert. zone 2,3 en 4, 32 pers. als hotelschip of 50 pers. als rondvaartdagboot.

Rondv. boot, ca. 33.50 x 5.21 x 1.30 m., SI met zone 2, 150 pers., interieur aangepast.

Partyboot, bj. 1986, 14.00 x 4.00 x 0.75 m., boegschroef, SI zone 3 + 4, max. 40 personen (model jachtkruiser).

Partyboot (type Amsterdammer), ca. 22.30 x 4.10 x ca. 1.4 mtr.
Ter overname modern rondvaart-partybedrijf in randstad all-in.

SCHRAVEN TE KOOP AANGEBODEN:

- SCHOTTEL ROERPROPELLERS
- AGGREGATEN 30 - 450 KVA
- VEERPONTEN (Diverse Afmetingen)
- WERK-, GENIEBOOTJES 7,5 - 9 m.
- KOPPELPONTONS (Div. Afmetingen)
- MOTOREN: DEUTZ, CATERPILLAR
- HYDRAULISCHE DRAADLIJREN 3 - 50 Ton
- ELEKTRISCHE LIJREN 2 - 20 Ton

SCHRAVEN B.V.
Tel. 026-3252328 - Fax 026-3256263
Looveer 4A, 6851 AJ Huissen
e-mail: info@schravenbv.com
websites: www.schravenbv.com
www.schravenmaritiem.com

SCHEEPS-REPARATIEBEDRIJF 'MISTI'
o.a. autokranen, motorinbouw, elektra, laswerk, hydrauliek
Tel. 026-4431449
Fax 026-4457159
Arnhem

Hydraulische Lieren (4-35 Ton)
Schraven Maritiem bv
T. 026-3252328 - F. 026-3256971
www.schravenmaritiem.com

EUROSCROEF V.O.F.
Scheepsschroef reparatiebedrijf
Kompassstraat 30C, 2901 AM Capelle a/d IJssel

Voor: * Reparatie * Spoed aanpassing
* Diameteraanpassing
* Levering gebruikte schroeven
* Indien voordrag: zeer snelle levertijd
* Levering nieuwe schroeven
* Levering tipplaatschroeven
* Ook voor pleziervaart
* Alles tegen zeer concurrerende prijzen
* Levering straalbuizen
* Levering onder elke keur mogelijk

BEL: 010-4422858
FAX: 010-4507673
Voor informatie of prijsopgave
info@euroschroef.nl
www.euroschroef.nl



Recreatie Noord-Holland beheert en ontwikkelt recreatievoorzieningen en -gebieden in opdracht van recreatieschappen, de provincie en gemeenten in Noord-Holland. Wij streven naar een optimale invulling van de recreatieve behoefte van de recreant en hoe deze vrije tijd wij invullen. Het is daarbij een uitdaging een goede balans te vinden tussen natuur en recreatie die de totale kwaliteit van de omgeving ten goede komt.

Voor de afdeling Gebiedsbeheer (jachthaven Hemmeland) zijn wij op zoek naar een fulltime (36 uur)

Gebiedsmedewerker havens (m/v)

De functie

Als gebiedsmedewerker havens bestaan je werkzaamheden onder andere uit het strijken van masten, het hijsen, afsputten, transporteren en opkopen van jachten, het bedienen en onderhouden van pompinstallaties en het opheffen van storingen. Ook informeer en instrueer je klanten zodat de veiligheid gewaarborgd blijft. Deze werkzaamheden voer je uit in de jachthaven Hemmeland in Monnickendam.

Vereisten

Wij zoeken voor deze functie een pro-actieve kandidaat met een MBO werk- en denkniveau. Andere vereisten zijn een rijbewijs BE, een vaarbewijs en de bereidheid in onregelmatige diensten, waaronder weekenden, te werken. Een volledige omschrijving van deze functie en meer informatie over onze organisatie vind je op www.recreatienoordholland.nl. Je kunt ook bellen met Nanette Koning, telefoon 023-5202820.

Reageren?

Stuur je brief met cv voor 2 maart naar Recreatie Noord Holland NV, t.a.v. Nanette Koning, Postbus 2571 2002 RB Haarlem of naar sollicitatie@recreatienoordholland.nl.



Flinter merkitsee suomexi pioneerihenkeä

(Flinter is Fins voor pioniersgeest)

Grenzen zijn er om te verleggen. Of nog beter: weg te nemen. Want mensen hebben ruimte nodig om hun doelen te bereiken.

Voor Flinter is grenzen overschrijden dagelijks werk. Onze schepen bevaren alle wereldzeeën, laden en lossen op alle continenten. Als het kan, in een haven.

Als het moet, ook waar geen haven is. Grondstoffen, materialen, gereedschappen en producten. Flinter zorgt dat u erover kunt beschikken waar en wanneer u maar wilt. Zo werken wij aan een wens van alle tijden: een wereld zonder grenzen.

www.flinter.nl

Flinter. No boundaries

Heiner Dettmer,
Algemeen directeur
B. Dettmer Reederei,
Bremen

MTU - A Tognum Group Brand

I'M ONE OF THE IRONMEN.

"Wij beheren een van de drie grootste binnenvaartvloeden in Duitsland. We werken met strakke deadlines en als we ons bedrijf draaiende willen houden, hebben we moderne, efficiënte machines nodig die betrouwbaar zijn en geschikt voor maritiem gebruik. Daarom gebruiken wij de MTU IRONMEN."

IRONMEN: BUILT TOUGH TO TAKE IT.

MTU SERIES 4000 WORKBOAT EDITION

100 YEARS
MOVING WITH PASSION!

www.mtu-ironmen.com