

MAMMOET MAIL 4

House Magazine of
Mammoet Transport B.V.

May 1982, no. 4



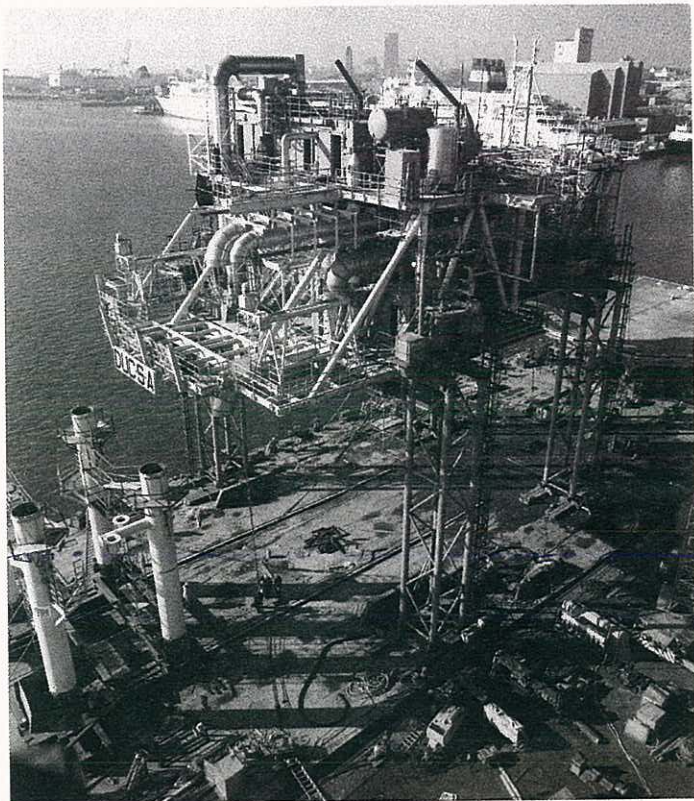
2 Load out in
Esbjerg, Denmark
*Load out at
Esbjerg, Denmark*



3 Spoorbrug over
IJssel geplaatst
*Railway bridge
positioned across the IJssel*



7 Mammoet Shipping,
variëteit in lading
*Mammoet Shipping,
has varied cargoes*



Bij de voorplaat *On the cover*

Load-out en op hoogte brengen van een 618 ton wegend productieplatform in Esbjerg, Denemarken. Het bijzondere van deze load-out was dat na het aan boord van een ponton rijden van het module het platform door middel van vier hydraulic jacks terens 15 meter werd gehesen. Daarna konden de fundatiepalen onder het platform gesleed worden.

Load out and lifting of a 618 tonne production platform at Esbjerg, Denmark. An interesting technical feature is that the platform was raised 15 metres by 4 hydraulic jacks while aboard a pontoon, so that its foundation could be positioned underneath.

Nieuwe hydraulische kranen

New hydraulic cranes

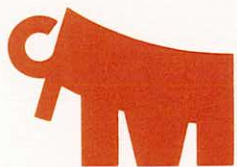
Onlangs heeft Mammoet Stoof, Breda twee nieuwe hydraulische autokranen aangeschaft. De kranen, één van 90 ton en één van 170 ton, zijn vooral van grote waarde voor Mammoet omdat ze snel ter plaatse kunnen zijn en binnen korte tijd inzetbaar zijn. De kranen hebben een maximale hijshoogte van respectievelijk 60 en 90 meter. De beide kranen bevallen in de praktijk zo goed dat besloten is nog een 220 tons kraan aan de serie toe te voegen. Het eerste karwei van de 170 tons kraan was het verlengen van de reclametoren voor het RAI-gebouw in Amsterdam. Een stuk met een lengte van 10 meter werd tussen de bestaande toren gezet, zodat de toren van 40 tot 50 meter werd verlengd. Daarna werd het nieuwe RAI-embleem geplaatst en had Mammoet's nieuwste aanwinst het eerste werk voltooid. Zie voor uitgebreide gegevens van de 90- en 170-tons hydraulische kranen de bijlage in deze Mammoet Mail.

Mammoet Stoof, Breda, recently acquired two new 90 and 170 tonne hydraulic mobile cranes, with a maximum lifting height of 60 and 90 metres respectively. The cranes are invaluable to Mammoet as they are



highly mobile and available at short notice. In fact they proved so satisfactory that it was decided to order another, 220 tonne, crane. The 170 tonne crane's first job was to increase the height of the advertising tower

at the Rai Congress Centre, Amsterdam. The insertion of an extra 10 metre section raised its height from 40 to 50 metres. Mammoet's latest acquisition then topped the job by lifting the new Rai emblem into position.



MAMMOET MAIL 4

2

Editing and production:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.,
Amsterdam
and PR Support Group B.V.,
Haarlem

Design:
Crea Corner B.V., Haarlem

Printing: Handelsdrukkerij van
1874, Leeuwarden

Editorial address:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.
40 Westerdoksdijk
P.O. Box 1960
1000 BZ AMSTERDAM
The Netherlands
Tel.: (0)20-22 16 44
Telex 13681

Spoorbrug over IJssel bij Deventer geplaatst

Railway bridge positioned across the IJssel, Deventer

Op zondag 11 oktober volbracht Mammoet het laatste gedeelte van een zware klus: het op hoogte brengen en met behulp van pontons invaren en plaatsen van het vakwerkdeel van een nieuwe spoorbrug over de IJssel bij Deventer.

De nieuwe dubbelsporige brug zal de oude, enkelsporige Bailey-brug, die vlak na de tweede wereldoorlog door de Canadezen werd gebouwd, gaan vervangen, dankzij het dubbele spoor zullen de treinen in de toekomst niet meer op elkaar hoeven te wachten, zoals nu het geval is.

De opdracht van Mammoet Transport hield in het plaatsen van het 1100 ton zware bruggedeelte op de daarvoor bestemde pijlers. Op het eerste gezicht

niet zo'n spectaculaire opdracht maar in werkelijkheid was de uitvoering ervan een zwaar en gecompliceerd karwei.

Het bruggedeelte werd in de uiterwaard gebouwd door Mercon Steel Structures. Op zaterdag 10 oktober kwamen er vier hydra-jacks, gemonteerd op vijzeltorens aan te pas om het gevaarte, dat een lengte van 95 meter, een breedte van 17,6 meter en een hoogte van 10,5

On Sunday 11th October Mammoet completed the last stage of a heavy job: a new railway bridge across the river IJssel was hoisted, floated into place on pontoons and mounted on its piers. The double track bridge will replace the old Bailey bridge built just after the Second World War by the Canadians. Thanks to the double track trains will no longer have to wait for each other as at present.

Mammoet Transport had the task of manoeuvring the new 1100 tonne bridge deck into position on its piers. This may not sound spectacular but it was actually a very heavy and complicated operation.

Mercon Steel Structures built the bridge deck on low-lying

land alongside the river. On Saturday 10th October four hydraulic jacks mounted on towers hoisted the 95 metre long, 17.6 metre wide and 10.5 metre high bridge 10 metres off the ground so that a 16 metre wide roadway could be quickly excavated underneath. Load spread



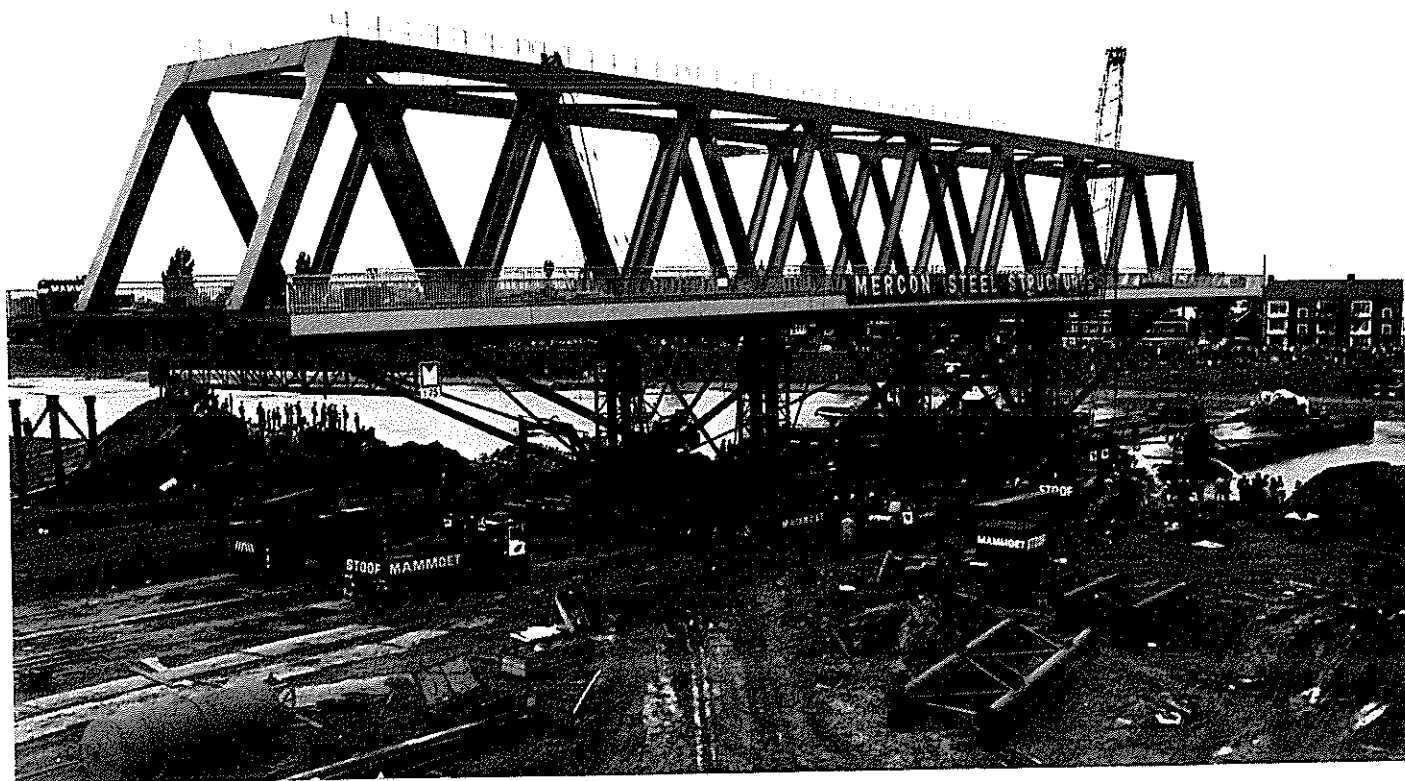
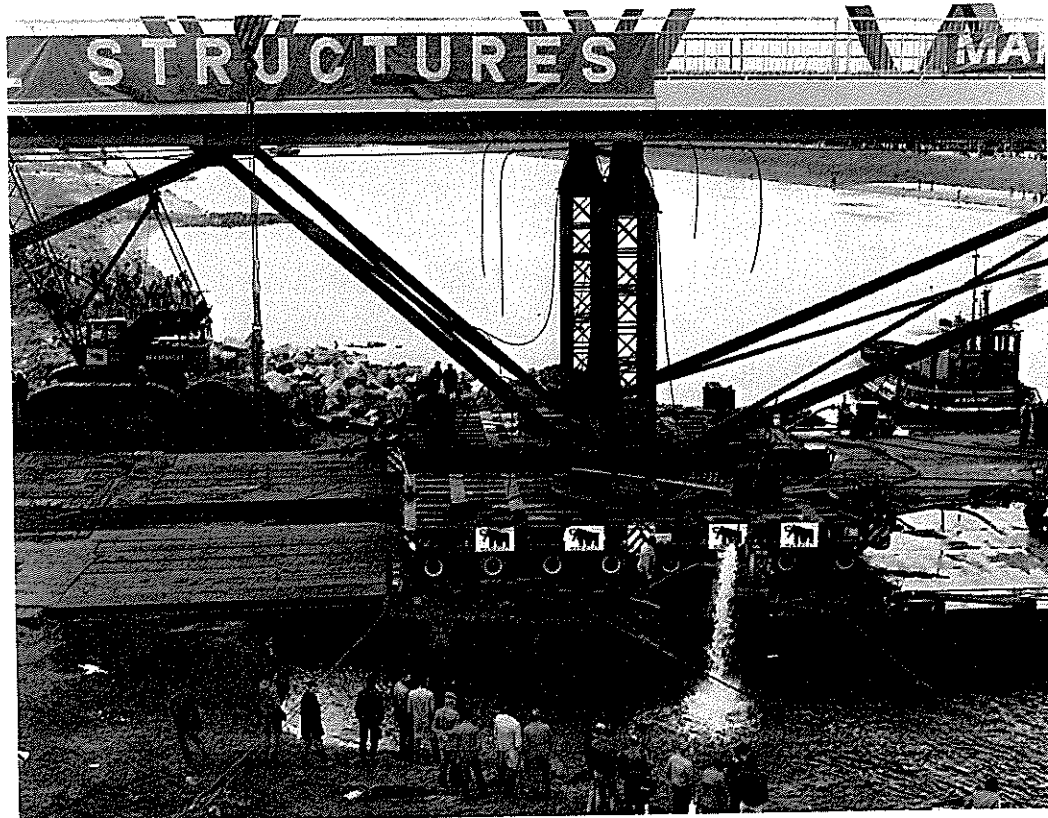
meter had, 10 meter omhoog te brengen. Onder de brug werd toen snel een zestien meter brede weg uitgegraven waarop draglineschotten werden gelegd. Over die weg moest de brug over een afstand van 220 meter tot op twee pontons worden gereden. Vier samengestelde platformwagens met in totaal 512 wielen werden onder de brug gereden. Op de wagens stonden vier 8,25 meter hoge stellages waarop de brug met behulp van de vijzeltorens werd neergelaten.

Twee zogenaamde ro-ro pontons van Mammoet, de "Zeevang" en de "Zijpe", van elk 1400 ton, werden in een speciaal uitgegraven veerstoep afgemeerd. Na het afmeren werden de pontons met behulp van ballastpompjes op de bodem van de veerstoep vastgezet, waarna de ro-ro kleppen werden uitgelegd. Uiterst langzaam en met de grootste precisie werden de vier platformwagens vervolgens aan boord getrokken, met behulp van op de pontons gemonteerde lieren. Hierbij werden zware trucks gebruikt om de noodzakelijke remkracht te leveren. Het gezamenlijke gewicht van brug en platformwagens bedroeg 1600 ton. Ondanks de enorme gewichtsvermeerdering moesten de pontons horizontaal blijven. Dit werd bereikt door ballastpompjes. Tijdens het aan boord rijden van de platformwagens hielden de specialisten van

Mammoet de zaak nauwlettend in de gaten. Omdat een zo complexe operatie alleen bij daglicht uitgevoerd kan worden, is het invaren en het plaatsen de volgende dag geschied. Drie sleepboten van Mammoet, de "Albert Goedkoop", de "Jacob Goedkoop" en de "Redder", duwden het transport eerst dwars de rivier op, waarna de pontons met behulp van zware Mammoet-lieren tussen de pijlers van de brug werden getrokken. Het invaren

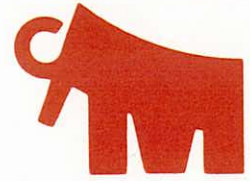
was een uiterst nauwkeurig werk; aan elke kant was niet meer dan enkele centimeters speling! Door de hoge waterstand was het niet mogelijk het bruggedeelte direct definitief te plaatsen. Daarvoor zorgden enkele dagen later hydraulische vijzels. Toen de pontons na het karwei afmeerden om de platformwagens aan land te laten, was het werk gedaan en bleek Mammoet een voor sprong op het schema te hebben van ruim vier uur. Tevre-

den kon men terugkijken op een uniek en buitengewoon zwaar transport. De brug, die in haar geheel 36 miljoen gulden gekost heeft, biedt behalve voor het treinverkeer ook voor de scheepvaart voordelen. De doorvaartbreedte is vergroot van 60 naar 90 meter en de hoogte is met 1,25 meter toegenomen. De brug zal in mei 1982, als rails, bovenleidingen en beveiligingen zijn aangebracht, in gebruik worden genomen.





ding dragline mats were placed on the roadway. A combination of four platform trailers with a total of 512 wheels was driven under the bridge. The hydraulic jacks lowered the bridge on to four 8.25 metre high steel trestles which had been previously placed on the trailers. The structure then had to be transported 220 metres along the roadway to the river where the 1400 tonne "Zeevang" and "Zijpe", two of Mammoet's ro-ro pontoons, were moored in a specially excavated canal. They had been ballasted until the bow rested on the bottom; after which the ro-ro ramps were put into position. Winches mounted on the pontoons then pulled the trailer combination on board. This had to be done extremely slowly and with great precision. Heavy trucks on shore supplied the necessary braking power. The combined weight of bridge and trailers came to 1600 tonne. It was vital that the pontoons remained horizontal despite the enormous increase of weight. This was achieved by judicious use of their ballast pumps. Experts from Mammoet kept a watchful eye on this part of the proceedings. As such a complicated operation can only be carried out during daylight the next stage had to wait till the following day. Three Mammoet tugs, the Albert Goedkoop, Jacob Goedkoop and Redder, pushed the transport across the river after which it was pulled between the bridge piers by powerful Mammoet winches. Again this was a

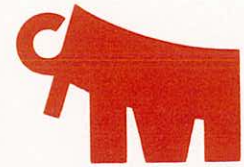


matter of precision work, there being only a few centimetres to spare on either side.

The bridge could not be put into its permanent position immediately owing to the high water level. This was done several days later using hydraulic climbing jacks.

The job was completed when the pontoons returned to unload the trailer combination and Mammoet turned out to be a good four hours ahead of schedule. Everyone had reason to be satisfied with the successful conclusion of a unique heavy transport project. The bridge, which costs 36 million guilders in total, is also a welcome improvement for shipping as the passage has been widened from 60 to 90 metres and the available height increased by 1.25 metres. The bridge will be opened in May after the rails, overhead power lines and signal systems have been installed.





Nieuwe zwaartransport combinatie

New Ultra heavy transport combination

De Westduitse transportmiddelenfabrikant Scheuerle in Pfedelbach heeft een zwaartransport combinatie gebouwd, geschikt voor ladingen van meer dan 2000 ton. Deze combinatie, bestaande uit zes afzonderlijke units, elk met een lengte van 14 meter en een breedte van 6 meter, zal voor het eerst worden ingezet bij de bouw van een chemische fabriek te Jubail, Saoedi Arabië.

The West German manufacturer of transport equipment Scheuerle, Pfedelbach, has built a heavy transport combination with a capacity of more than 2000 tonnes. The combination, comprising six separate units each 14 metres long and 6 metres wide, will be employed in the construction of a chemical plant in Jubail, Saudi Arabia by "Modular Haulage Company".

De in Saoedi Arabië opgerichte joint venture van Dock Express Shipping, S.H. ALATAS & Company en Mammoet Transport zal onder de naam "Modular Haulage Company" op 1 mei de werkzaamheden aan de fabriek starten. Ongeveer 200 "modules" met een gewicht tot 2000 ton, moeten over een afstand van 12 kilometer naar de bouwplaats worden gereden en daar op de fundering worden geplaatst; een uiterst nauwkeurig werk, daar de maximaal toegestane afwijking slechts enkele millimeters bedraagt.

Eén van de voordelen van de Scheuerle Mk 300.8.4. Heavy Load Transporters, zoals de combinatie officieel heet, is dat de wagens afzonderlijk kunnen worden gebruikt en op verschillende manieren aan elkaar gekoppeld kunnen worden tot het vereiste draagvermogen. Zo kunnen bijvoorbeeld verschillende wagens van 14 x 6 meter gekoppeld worden tot combinaties van 28 x 18 meter of 42 x 12 meter. Gezamenlijk hebben de zes wagens een draagvermogen van 2000 ton. De wagens worden bestuurd met behulp van een computersysteem vanuit een cabine die onder het draagvlak is gebouwd, zodat de volledige laadruimte kan worden gebruikt. Elke unit heeft 32 wielen en 8 assen met een maximale as-

druk van 52 ton. De "Soft Brakes", pneumatische remmen die door middel van een compressor in werking treden, zorgen voor veilig vervoer, ook als het lading betreft met een hoog zwaartepunt.

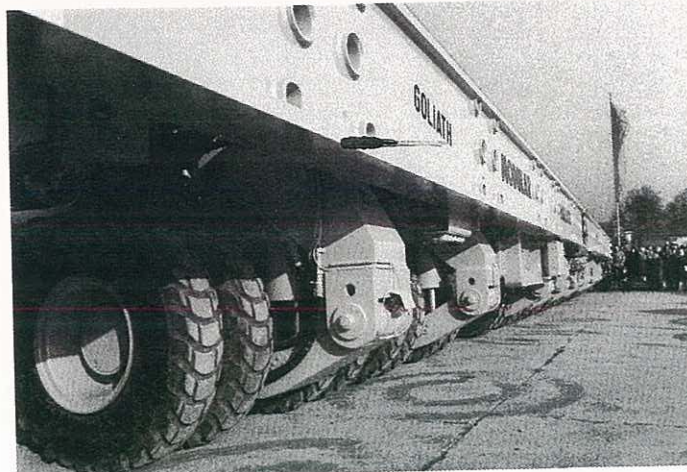
De combinatie is geschikt voor werk in de meest extreme omstandigheden. Bij temperaturen van -25 tot +55 graden Celsius kunnen de wagens zonder problemen doorwerken. Bovendien zijn de wagens tot as-hoogte waterbestendig. De cabine en de apparatuur zijn geheel waterdicht. Het werk bij de chemische fabriek zal ongeveer twee jaar duren. Na de voltooiing van de fabriek zal de "Modular Haulage Company" werk gaan verrichten voor andere projecten.

This is a joint venture set up in Saudi Arabia between Dock Express Shipping, S. H. Alatas & Company and Mammoet Transport. Work will start on the project on the 1st May 1982. Some 200 modules weighing up to 2000 tonnes have to be transported 12 kilometres from the dock to the construction site and positioned on their foundations. Precision work requiring accuracy to within a few millimetres.

One advantage of the Scheuerle MK 300 8.4 Heavy Load Transporters, as the combination is officially called, is that its units can be used separately or connected together in various ways to achieve the required capacity. For instance, indivi-

dual 14 x 6 metre platforms can be linked to form combinations of 28 x 18 metres or 42 x 12 metres and combined together the six platforms have a 2000 tonne capacity. They are operated by a computer system installed in a cabin under the loading area so that the whole of the loading space can be used. Each unit has 32 wheels and 8 axles with an axial pressure of 52 tonnes. The "soft brakes", pneumatic brakes activated by a compressor, make for safe transport even when top heavy loads are carried. These transporters are not hindered by extreme weather conditions and can continue working in temperatures from -24° to +55° Celsius.

Moreover they are impervious to water up to axle height, and the cabin and equipment are completely watertight. Work on the chemical plant is scheduled to last about two years. When it is completed the Modular Haulage Company will work on other projects.



MAMMOET MAIL 4

House Magazine of
Mammoet Transport B.V.

May 1982, no. 4



Internationaal bijzonder transport
International special transport
Internationale Spezialtransport

Internationaal bijzonder transport

Van het continent naar UK in één hand

International special transport

From the Continent to the UK under one umbrella

Internationaler Spezialtransport

Vom Kontinent nach UK in einer Hand



Last year Mammoet Transport greatly expanded its fleet of vehicles. New combinations, low loaders, extendible trailers and 4 axle trailers fitted with pneumatic suspension were acquired. The existing fleet of platform trailers and low loaders was adapted and expanded respectively. The Mammoet chain's activities in this sector of transport are continuing to expand. High quality goods including turbines, steamrollers, silos, tractors, transformers, computers and electronic equipment regularly cross Europe on Mammoet trailers.

Vorig jaar heeft Mammoet Transport haar bestaande wagenpark voor internationaal transport aanzienlijk uitgebreid. Nieuwe luchtgeveerde combinaties, diepladers, uitschuiftrailers en vier-assige trekkers werden aangeschaft, de bestaande platformwagens werden aangepast en diepladers werden uitgebreid.

De activiteiten op het gebied van bijzondere internationale transporten in de Mammoet keten groeien nog steeds. Hoogwaardige goederen zoals turbines, walsrollen, silo's, tractoren, transformatoren, computers en elektronische apparatuur doorkruisen regelmatig West-Europa op Mammoet trailers.



Enschede – La Seyne sur Mer

2A

Met gebruikmaking van de nieuwe Scheuerle diepladervloer en de nieuwe Eurodieplader werden in april twee machinehuizen voor het booreiland "Neddrill 3" van Breda naar La Seyne sur Mer in Zuid-Frankrijk getransporteerd. De machinehuizen werden gebouwd bij de firma Sanders te Enschede en werden over water naar Breda gebracht. De bijna 5 meter brede, 4,20 meter hoge en 6 meter lange gevaartes, die elk 40 ton wogen, werden met behulp van een hydraulische kraan gelost en geladen op de diepladers. Via België en Frankrijk vond het transport onder politie-escorte plaats.



In April two engine rooms for drilling platform "Neddrill 3" were transported on a new Scheuerle and a Euro low loader from Breda to La Seyne sur Mer in the south of France. The 40 tonne engine rooms with a length of 7 metres, nearly 5 metres wide by 5 metres high, were

built in Enschede by Sanders and conveyed by water to Breda. There, a hydraulic crane discharged and loaded them on the low loaders. Transport through Belgium and France was accompanied by police escort.

Der neue Scheuerle-Sattelplattformwagen und der neue Euro-Tiefplader wurden im April für den Transport von zwei Maschinenhäusern für die Bohrinself "Neddrill 3" von Breda nach La Seyne sur Mer in Südfrankreich eingesetzt.

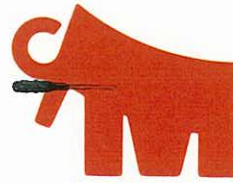
Gebaut wurden die Maschinenhäuser bei der Firma Sanders in Enschede, auf dem Wasserwege wurden sie nach Breda gebracht. Die fast 5 m breiten, 4.20 m hohen und 6 m langen Gehäuse wiegen je 40 Tonnen und wurden mit einem hydraulischen Kran auf die Tiefplader verladen. Der Transport durch Belgien und Frankreich erfolgte mit Polizeieskorte.

Letztes Jahr hat Mammoet Transport den betriebseigenen Wagenpark für internationale Transporte bedeutend erweitert. Neue luftgefederte Motorwagen mit Anhänger, Tieflader und ausschiebbarer Auflieger sowie Vierachsen-Sattelzugmaschinen wurden angeschafft, vorhandene Plattformwagen angepaßt, Tieflader erweitert. Die Aktivitäten der Mammoet-Kette auf dem Gebiet von internationalen Sondertransporten wachsen noch ständig. Hochwertiges Schwergut wie Turbinen, Walzenrollen, Silos, Traktore, Transformatoren, Computer und elektronische Apparate durchkreuzen Westeuropa regelmäßig auf Mammoet-Aufliegern.

Die meisten Transporte erfolgen von der Schweiz und der Bundesrepublik nach England und umgekehrt. Die diversen Stützpunkte der Mammoet-Kette in England arbeiten mit Browne Bethel International (BBI) zusammen, u.a. in Middlesbrough, Liverpool, Hull und Felixstowe, und sind behilflich, wenn Genehmigungen beantragt und Retourladungen beschafft werden müssen. Die für die Verzollung von Gütern in England benötigte Zeit wird auf ein Mindestmaß beschränkt. Alle erforderlichen Daten wer-

den von Mammoet Van Wezel über Mammoet BBI in Europa per Telex nach England durchgegeben, sodaß die Abfertigung nur wenig Zeit beansprucht.

Im Laufe der Jahre hat Mammoet Van Wezel sich nämlich auf den Transport von technisch hochwertigen Objekten spezialisiert, wie eine Spritzgußanlage von 40 Tonnen, ein Steinhärtekessel von 30 Tonnen und ein Tank für die Farbenindustrie von 44 Tonnen. Das sind nur einige Beispiele der letzten Zeit.



Mammoet Van Wezel transportierte onlangs een 30 ton zware steenverhardingsketel van Coesveld naar Kloosterhaar. Het 25 meter lange gevaarte werd in Kloosterhaar door een 130 tons kraan van de 4-assige dubbel uitschuifbare semi-tieplader getild, op de fundatie gezet en gemonteerd.

On 28th December Mammoet Van Wezel transported a tank, for use in the paint industry, from Velen to Wuppertal, Germany. The 44 tonne tank was 16.50 metres long, 6.50 metres wide and 4.00 metres high. The 150 kilometre route was covered in three hours under police escort.

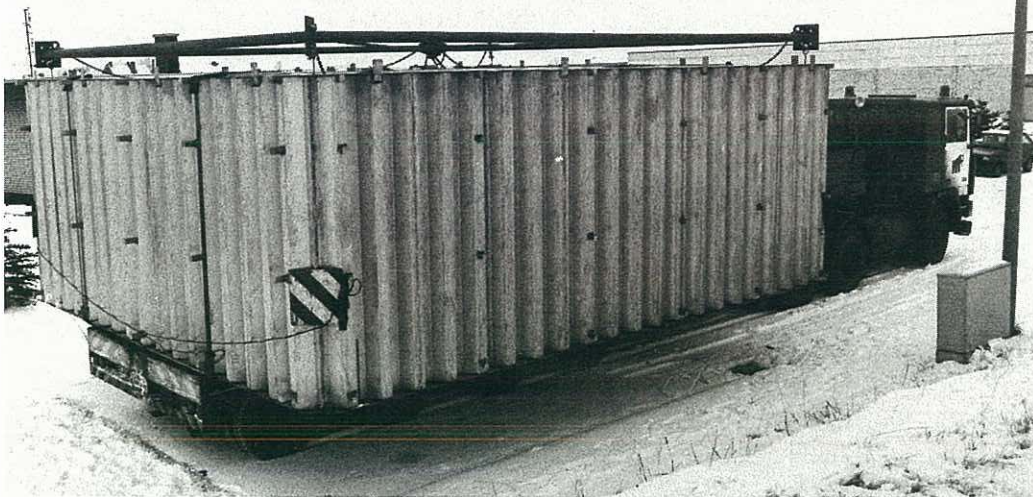
Am 28. Dezember beförderte Mammoet Van Wezel einen für die Farbenindustrie bestimmten Tank von Velen nach Wuppertal. Der 44-Tonnen-Transport war 16,50 m lang, 6,50 m breit und 4,00 m hoch. Die 150 km lange Strecke wurde in drei Stunden, unter Polizeibegleitung, zurückgelegt.

De meeste transporten vinden plaats van Zwitserland en West-Duitsland naar Engeland en omgekeerd. Diverse steunpunten van de Mammoet keten in Engeland in samenwerking met Browne Bethel International (BBI), onder meer in Middlesbrough, Liverpool, Hull en Felixstowe, zijn behulpzaam bij het verkrijgen van vergunningen en retourladungen. De tijd die nodig is voor het inklaren van goederen in Engeland wordt tot een minimum beperkt. De benodigde gegevens worden door Mammoet Van Wezel via Mammoet BBI in de Europoort per telex overgeleid naar Engeland, zodat de procedure weinig tijd in beslag hoeft te nemen.

In de loop der jaren is Mammoet Van Wezel zich gaan toeleggen op het vervoeren van technisch hoogwaardige objecten. Recente voorbeelden daarvan zijn een 40 ton wegende spuitgietinstallatie, een 30 ton zware steenverhardingsketel en een 44 ton wegende tank voor de verfindustrie.

The largest flow is to and from Switzerland and West Germany to England. Mammoet's various branches in England, including those in Middlesbrough, Liverpool, Hull and Felixstowe, assist in organising the necessary permits and return loads in collaboration with Browne Bethel International (BBI). Time taken to clear the goods in England is cut to a minimum. Details are telexed to England by Mammoet van Wezel via Mammoet BBI's Europoort office, so the procedure now requires little time.

Over the years Mammoet van Wezel has become specialised in the transportation of top quality technical units. Recent examples are a 40 tonne injection moulding machine, a 30 tonne kiln and a 44 tonne tank for use in the paint industry.



Op 28 december vervoerde Mammoet Van Wezel een tank, bestemd voor de verfindustrie van Velen naar Wuppertal, Duitsland. Het 44 ton metende transport had een lengte van 16.50, een breedte van 6.50 en een hoogte van 4.00 meter. Het 150 km lange traject werd onder politiebegeleiding in drie uur afgelegd.

Mammoet Van Wezel recently transported a 30 tonne kiln from Coesveld to Kloosterhaar. The 25 metre long kiln was lifted from the 4 axle, double extendible, semi-low loader by a 30 tonne crane which then set it onto its foundation.



Mammoet Van Wezel transportierte vor kurzem einen Steinhärtekessel von 30 Tonnen von Coesfeld nach Kloosterhaar. Der 25 m lange

Koloß wurde in Kloosterhaar mit einem 130-Tonnen-Kran von dem vierachsigen, doppelausschiebbaren Semi-Tieflader gehoben, auf

das Fundament gesetzt und angeschlossen.



Dieser Art empfindlicher und wertvoller Transporte stellen hohe Ansprüche, nicht nur an Fahrzeug und Ausrüstung, sondern auch an die Tüchtigkeit des Personals und die Qualität der Transportbegleitung unterwegs. Unbedingt erforderlich sind dabei sogenannten Samthandschuhe, auch wenn es um viele Tonnen schwere Anlagen geht. So stehen verschiedenste

Fahrzeuge und fortschrittliches Material bereit, um dem Auftraggeber gute Dienste zu leisten. Die Fachkenntnis der Mammoet-Mitarbeiter, die auf jahrelanger Erfahrung beruht, gewährleistet eine tadellose Ausführung aller Aufträge, wie ausserordentlich oder spektakulär sie auch sein mögen. Besondere Produkte werden von Mammoet-Leuten mit Samthandschuhen behandelt!

Dit soort kwetsbare en kostbare transporten stelt hoge eisen, niet alleen aan het materiaal, maar ook aan de deskundigheid van het personeel en de kwaliteit van de begeleiding onderweg. Vereist zijn, om zo te zeggen, fluwelen handen, ook al gaat het dan om tonnen-zware installaties.

Zo staat steeds een grote verscheidenheid aan geavanceerd materiaal gereed om de opdrachtgever van dienst te zijn. De deskundigheid van de Mammoet medewerkers, ontstaan uit jarenlange ervaring, staat er verder borg voor dat de opdrachten, hoe uitzonderlijk en spectaculair ook, tot een goed einde worden gevoerd. Bijzondere producten zijn bij de mannen van Mammoet in fluwelen handen!

The transport of such vulnerable and costly goods is highly exacting. It requires top quality equipment, skilled personnel and expert handling while in transit. An enormous variety of ultra-modern equipment is always at the client's service. The expertise of Mammoet personnel, accumulated during years of experience, is a further guarantee for the successful completion of orders, no matter how unusual and spectacular. The men at Mammoet handle special products very gently!



Stadsverwarming Capelle aan de IJssel

Urban heating in Capelle aan de IJssel

Stadtheizung Capelle aan de IJssel



Mammoet Transport heeft onlangs verschillende onderdelen vervoerd voor de bouw van het nieuwe stadsverwarmingsnet in Capelle aan de IJssel. De onderdelen waren hoofdzakelijk bestemd voor de warmtekrachtcentrale die daar wordt gebouwd. In Spijkenisse werden twee inlaatstukken met een lengte van 4,64 meter, een breedte van 4,75 meter en een gewicht van 6,5 ton alsmede twee uitlaatverloopstukken van 3 ton geladen. Evenals twee grote primaire dempers van 7 meter lang, 4,40 meter breed, 4,60 meter hoog en met een gewicht van 25 ton per stuk werden ze op pontons geladen en naar Capelle aan de IJssel gevaren. Daar stond een 80-ton hydraulische kraan klaar

Mammoet Van Wezel:

Werken onder grote druk

**meer dan 100
boortorentransporten**

Working under pressure

**over a hundred drilling
rigs transported**

Unter großem Druck arbeiten

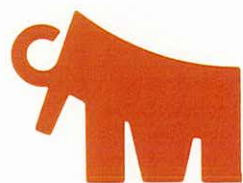
**über hundert
Bohrturm-Transporte**

Boortorens kosten, net als schepen, elke dag dat ze niet werken veel geld. Om productieverliezen tot een minimum te beperken, moeten de installaties zo snel mogelijk worden verplaatst naar nieuwe boorlokaties.

Drilling rigs, like ships, cost vast amounts of money every day they lie idle. In order to cut production losses to a minimum the rigs must be moved to new locations as fast as possible. Mammoet Van Wezel has been involved in this type of transport, which often entails working under great pressure, since 1965.

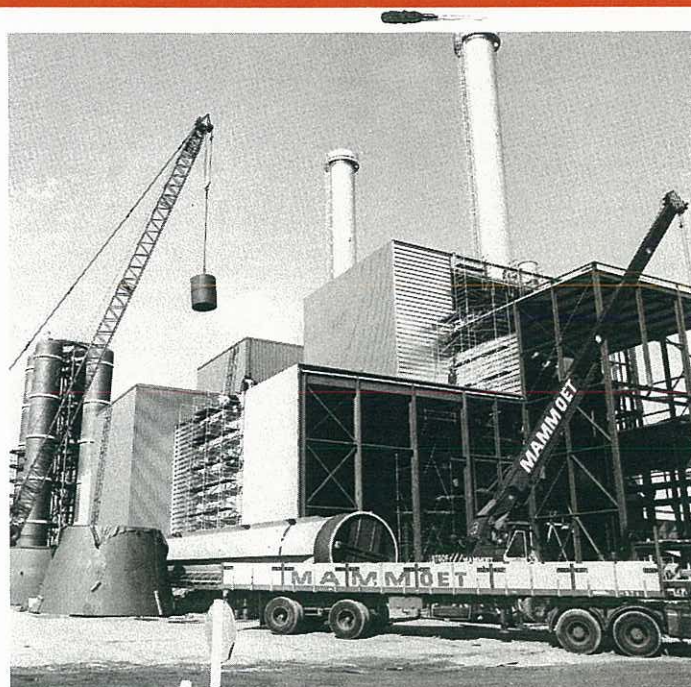


Wie Schiffe, die vor Anker liegen, kosten auch Bohrtürme jeden Tag, den sie nicht in Betrieb sind, viel Geld. Um den Produktionsausfall so niedrig wie irgend möglich zu halten, müssen die Anlagen auf schnellstem Wege vom alten Standort zum neuen befördert werden. Schon seit 1965 führt Mammoet Van Wezel solche Transporte durch.



om de delen te lossen en op diepladers en uitschuitrailers te plaatsen. Op de bouwplaats zorgden twee autokranen voor de lossing en de montage van de onderdelen. Ook zijn verscheidene turbines over dit zelfde traject getransporteerd. De stadsverwarming, die bestemd is voor een aantal nieuwe wijken in de omgeving van Rotterdam, zal in het tweede kwartaal van 1982 gereed zijn.

Mammoet Transport recently transported parts needed in the new urban heating project in Capelle aan de IJssel. Most parts were for the power station being built there. Two 6.5 tonne inlet sections measuring 4.64 metres long by 4.75 metres wide and two 3 tonne silencers were loaded onto pontoons



and taken to Capelle aan de IJssel together with two large primary dampers weighing 25 tonnes each and measuring 7 metres long, 4.4 metres wide and 4.60 metres high. An 80 tonne hydraulic crane was waiting to hoist the parts onto low loaders and extendible trailers. On arrival at the construction si-

te they were unloaded and assembled with the help of two mobile cranes. Mammoet has also transported several turbines along this route. The urban heating project will serve several new settlements in the vicinity of Rotterdam and will be completed by mid 1982.

Mammoet Transport hat vor kurzem Teile für die Anlage eines neuen Stadtheizungsnetzes in Capelle aan de IJssel befördert. Diese Teile waren hauptsächlich für das Heizkraftwerk bestimmt, das dort gebaut wird. In Spijkenisse wurden zwei Einlaßrohre, Länge 4,64 m, Breite 4,75 m, Gewicht 6,5 Tonnen sowie zwei Auslaßrohre mit einem Gewicht von 3 Tonnen verladen. Dazu kamen noch zwei große Primärdämpfer mit einem Gewicht von je 25 Tonnen, 7 m lang, 4,40 m breit und 4,60 m hoch. Der gesamte Transport nach Capelle aan de IJssel erfolgte per Ponton. Am Bestimmungsort stand ein hydraulischer 80-Tonnen-Kran bereit, um die Teile auf Tieflader und ausschubbare Auflieger zu verladen. An der Baustelle besorgten zwei Fahrkräne die Entlade- und Montagearbeiten. Über dieselbe Strecke hat Mammoet Transport auch verschiedene Turbinen transportiert. Die Stadtheizung ist für mehrere neue Stadtteile in der Umgebung von Rotterdam bestimmt und soll noch in der ersten Hälfte dieses Jahres betriebsfertig sein.

Deze verplaatsingen worden door Mammoet Van Wezel al sinds 1965 uitgevoerd. Het transport van boortorens betekent veelal werken onder grote druk; soms wordt Mammoet pas enkele dagen voor de "move" ingelicht, waarna bliksemsnel een plan moet worden opgesteld, de route gecontroleerd en het benodigde materieel beschikbaar moet komen. Bovendien moeten in sommige gevallen speciale transportvergunningen worden aangevraagd. Als het eenmaal zover is, zorgt Mammoet Van Wezel behalve voor de belading ook voor de gehele coördinatie en is ze verantwoordelijk voor de juiste volgorde van het transport.

Grootste

De boortorens van tegenwoordig zijn veel groter dan die van vroeger. Daarop moet Mammoet Van Wezel dan ook haar materieel aanpassen. Al meer dan honderd dergelijke transporten werden in het verleden door Mammoet uitgevoerd. Een van de grootste "moves" geschiedde in opdracht van het Duitse boorbedrijf Deutag, te Bentheim. Het betrof de grootste boorinstallatie in Nederland. Binnen een week was de toren in Kloosterhaar afgebroken en weer opgebouwd op de lokatie in Nieuw Buinen. Belangrijk bij het transporteren is, dat het onderste gedeelte van de toren het eerst wordt vervoerd. Daartoe wordt de toren in haar geheel gekanteld en kan het voetstuk als eerste ge-

demonteerd vervoerd en weer geplaatst worden. Zo kan tijdens het transport van de overige delen al worden begonnen met de wederopbouw.

Strengere voorschriften

In totaal vergt het overbrengen van een boorinstallatie ruim honderd transporten. Behalve de boortorens vervoert Mammoet Van Wezel ook alle bijbehorende onderdelen zoals de keten, werkplaatsen, smeederijen, dieselolietanks, aggregaten, boorpijpen.

Daar de boortorens steeds groter worden en het transport dus gecompliceerder, worden ook de reglementen en de veiligheidsvoorschriften strenger. Behalve op de voorgeschreven werkkleding wordt ook toezien op de staat waarin het materieel verkeert. Mammoet werkt uiteraard met wettelijk goedgekeurde kranen en wagens, die elk jaar opnieuw aan een strenge keuring worden onderworpen.

De transporten worden ook steeds omvangrijker. Bovendien moeten de installaties vaak over grote afstanden worden verplaatst. Af en toe zelfs internationaal. Onlangs heeft Mammoet een gehele boorinstallatie vervoerd van België naar Denemarken.

Mammoet Van Wezel is voortdurend in de weer met dergelijke transporten, soms ook op feestdagen en in het weekend, maar daar maakt men in Hengelo geen probleem van.



Das bedeutet oft Arbeiten unter großem Druck, wenn Mammoet erst wenige Tage vor dem "Umzug" eines Bohrturms Bescheid bekommt. Dann muß blitzschnell ein Plan ausgearbeitet, die Route kontrolliert und das nötige Transportmaterial an Ort und Stelle bereitgestellt werden. In manchen Fällen müssen außerdem noch Genehmigungen für solche Sondertransporte beantragt werden. Wenn es einmal soweit ist, besorgt Mammoet Van Wezel nicht nur das Verladen an sich, sondern ist auch für die gesamte Koordinierung und einen reibungslosen Ablauf der Transportoperationen verantwortlich.

Der Größte

Heutzutage sind Bohrtürme viel größer als früher. Mammoet Van Wezel mußte das Transportmaterial denn auch entsprechend anpassen. Schon über hundert solcher Transporte hat Mammoet bisher durchgeführt. Einer der größten erfolgte im Auftrag der deutschen Bohrfirma Deutag in Bentheim. Dabei handelte es sich um die größte Bohranlage in den Niederlanden. Innerhalb einer Woche wurde der Turm in Kloosterhaar abgebaut und an der neuen Stelle in Nieuw Buinen wieder aufgebaut. Wichtig ist dabei die Tatsache, daß der unterste Teil des Bohrturms zuerst abtransportiert werden muß. Zu diesem Zweck wird der ganze Turm zunächst gekippt, dann wird der Sockel als erster abgebaut, transportiert und wieder plaziert. Auf diese

Weise kann während des Transports der übrigen Bohrturmtteile bereits mit den Aufbauarbeiten begonnen werden.

Strengere Vorschriften

Das Verlegen einer Bohranlage im Ganzen besteht aus rund hundert Einzeltransporten. Außer dem Bohrturm befördert Mammoet Van Wezel auch alles, was dazugehört, wie die Kette, eigene Reparaturwerkstatt, Dieselöltanks, Aggregate und Rohrleitungen.

Da es immer größere Bohrtürme gibt und die Transporte dementsprechend komplizierter werden, sind auch Vorschriften und Sicherheitsvorkehrungen strenger geworden. Nicht nur vorschriftsmäßige Arbeitskleidung, sondern auch der Zustand des Transportmaterials wird überwacht. Mammoet arbeitet ausschließlich mit offiziell zugelassenen Kränen und Fahrzeugen, die alljährlich einer strengen technischen Inspektion unterliegen. Die Transporte werden immer umfangreicher. Oft müssen die Anlagen auch über große Entfernungen verlegt werden, von einem Land ins andere. Vor kurzem hat Mammoet eine Bohranlage komplett mit allem Zubehör von Belgien nach Dänemark transportiert. Mammoet Van Wezel ist tatsächlich ständig mit solchen Transporten beschäftigt, wenn es sein muß, auch an Wochenenden oder Feiertagen, das ist für die Leute in Hengelo überhaupt kein Problem.



Sometimes Mammoet is only given a few days notice, leaving little time to draw up a plan, check the route and get the necessary equipment together. In certain cases, moreover, special transport permits are required. When the time comes Mammoet Van Wezel organises the loading and entire coordination of the project, and ensures that it is carried out in the correct sequence.

Mammoet has over a hundred such transports to its credit. One of them involved moving the largest derrick in the Ne-

therlands for the German drilling contractor Deutag, Bentheim. It only took a week to dismantle the derrick in Kloosterhaar and reassemble it at the Nieuw Buinen location. In this type of transport it is vital that the base of the rig is moved first. So the structure is tilted sideways allowing the base to be detached and transported first and repositioned. Thus reconstruction can be carried out in parallel with the transport of the remaining parts.

It takes about a hundred trailers to move a complete rig. Mam-

moet Van Wezel also moves all the supplementary units like the chain, workshops, greasing stations, diesel tanks, auxiliary systems and drill pipes. The larger the rig the more complicated the transport is and the stricter the rules and safety regulations. There is prescribed protection clothing and regular inspection of equipment. Mammoet works only with officially approved cranes and trailers which are subject to a rigorous annual inspection.

The development towards larger rigs and deeper holes has

also led to bulkier transports, even from country to country. Mammoet recently transported an entire drilling installation from Belgium to Denmark. In fact Mammoet is continually involved in such transports, even on public holidays and at weekends which fortunately doesn't seem to disturb anyone in the Van Wezel office at Hengelo.

Combinatiemogelijkheden

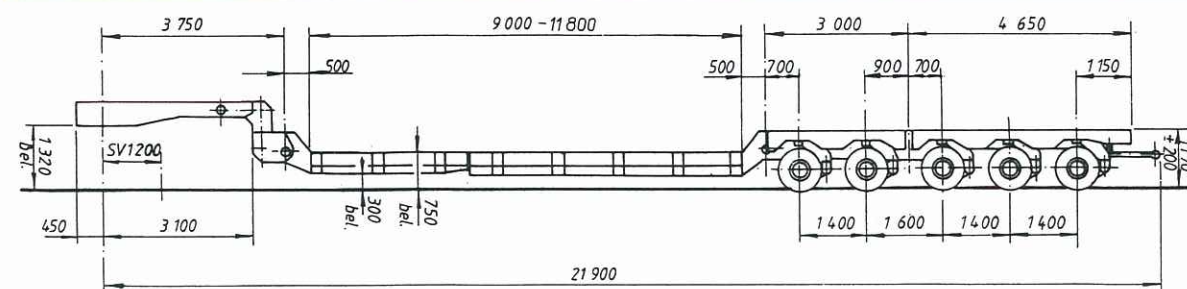
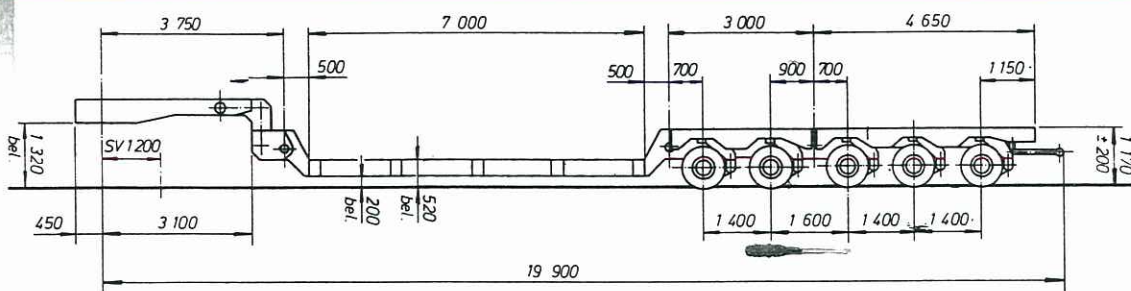
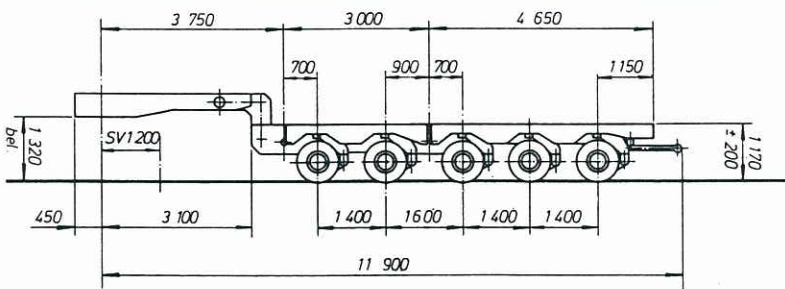
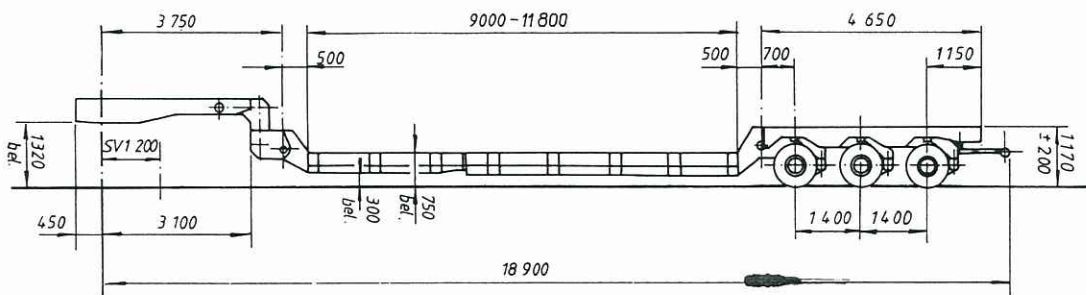
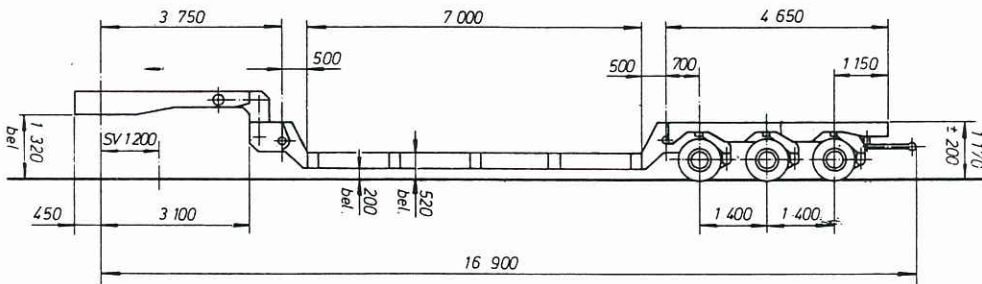
Possible ways of combining

Kombinationsmöglichkeiten

Een aantal combinatiemogelijkheden van een Scheuerle diepladervloer met zwanehals en hydraulische hoogterstelling.

Various possible ways of combining the Scheuerle low-loader platform. It has goose-neck and the height is hydraulically adjustable.

Eine Reihe von Kombinationsmöglichkeiten für den Scheuerle-Sattelplattformwagen mit Schwanenhals und hydraulischem Höhenregler.



De nieuwe Eurodieplader

The new Euro low-loader

Der neue Euro-Tieflader



MAMMOET MAIL 4

*Editing and production:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.,
Amsterdam
and PR Support Group B.V.,
Haarlem*

*Design:
Crea Corner B.V., Haarlem*

*Printing: Handelsdrukkerij van
1874, Leeuwarden*

*Editorial address:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.
40 Westerdoksdijk
P.O. Box 1960
1000 BZ AMSTERDAM
The Netherlands
Tel.: (0)20-22 16 44
Telex 13681*

Mammoet Van Wezel B.V.,
Diamantstraat 20,
7554 TA Hengelo (Holland)
P.O. Box 341
7550 AH Hengelo (Holland)
Tel. 074-919541, Telex 44305

Mammoet Stoof B.V.,
Veilingkade 15,
4815 HC Breda (Holland)
P.O. Box 3469
4800 DL Breda (Holland)
Tel. 076-879215, Telex 54291

Establishment Terneuzen
P.O. Box 1114
4530 GD Terneuzen (Holland)
Tel. 01150-12488, Telex 55387

Mammoet Van Leeuwen B.V.,
Zoeterwoudseweg 7,
2321 GL Leiden (Holland)
P.O. Box 1001
2301 BA Leiden (Holland)
Tel. 071-766421, Telex 39065

Mammoet-BBI B.V.,
Sureweg 4,
3198 LN Europoort RT (Holland)
Tel. 01819-62244, Telex 26232

Mammoet België N.V.,
Ouland 25, Albertdok,
2030 Antwerp (Belgium)
Tel. 031-416610, Telex 32989

Mammut Transport GmbH.,
Büro Bundesrepublik Deutschland
Grünstrasse 8
D-4000 Düsseldorf-1 (Germany)
Tel. 0211-80801, Telex 8582869

Mammut Transport AG.,
Austrasse 2, Postfach 9,
CH-4153 Reinach BL-1, (Switzerland)
Tel. 061-765150, Telex 967042

Mammut Van Wezel GmbH.,
Von Braun-Strasse,
Postfach 454
D-4422 Ahaus i.W. (Germany)
Tel. 02561-3420, Telex 89763

Mammoet Transport (UK) Ltd.
South Bank Road,
Middlesbrough,
Cleveland TS38 AX (U.K.)
Tel. 0642-219351, Telex 587423

 **MAMMOET
TRANSPORT**

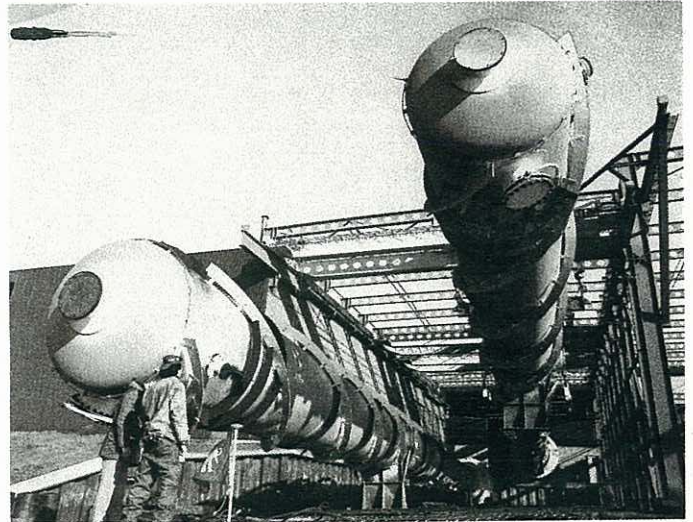
Mammoet Shipping, variëteit in lading

Mammoet Shipping has varied cargoes

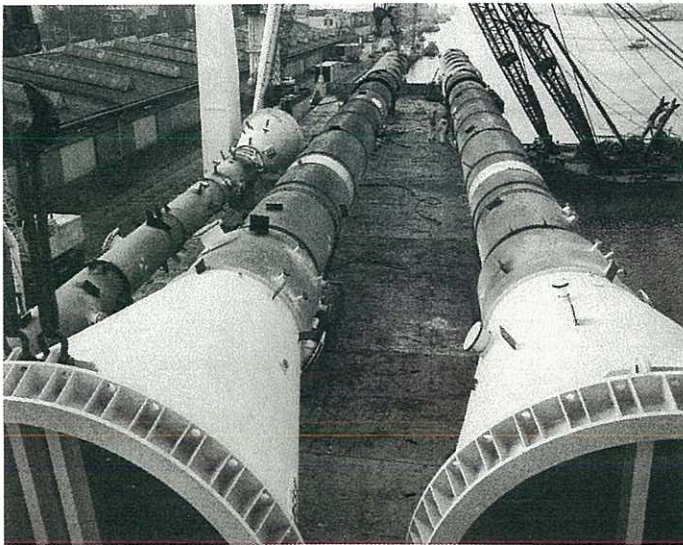
De schepen van Mammoet Shipping vervoeren een grote verscheidenheid aan lading, voornamelijk over grote afstanden. Kleinere schepen, kolommen, spoorwegwagons, zuigers, turbines, generatoren, modules en de diverse bijbehorende losse onderdelen worden veelvuldig naar verre landen gebracht.

De "Happy Rider" transporteerde onlangs drie kolommen van Roermond naar Barry in Wales. De twee grootste kolommen hadden elk een lengte van 63 meter, een diameter van 4,5 meter en een gewicht van 139 ton. De andere kolom mat 27,5 meter in lengte en had een gewicht van 26 ton. De ponton

"Zeevang" had de lading van Roermond naar Amsterdam gebracht, waar de "Happy Rider" de kolommen met de eigen spieren aan boord zette. Mammoet Econofreight verzorgde het transport van Barry naar de bouwplaats.



The vessels of Mammoet Shipping carry a great variety of cargo. Smaller ships columns, railway wagons, dredgers, turbines, generators, modules and various sub assemblies are frequently shipped to distant countries.



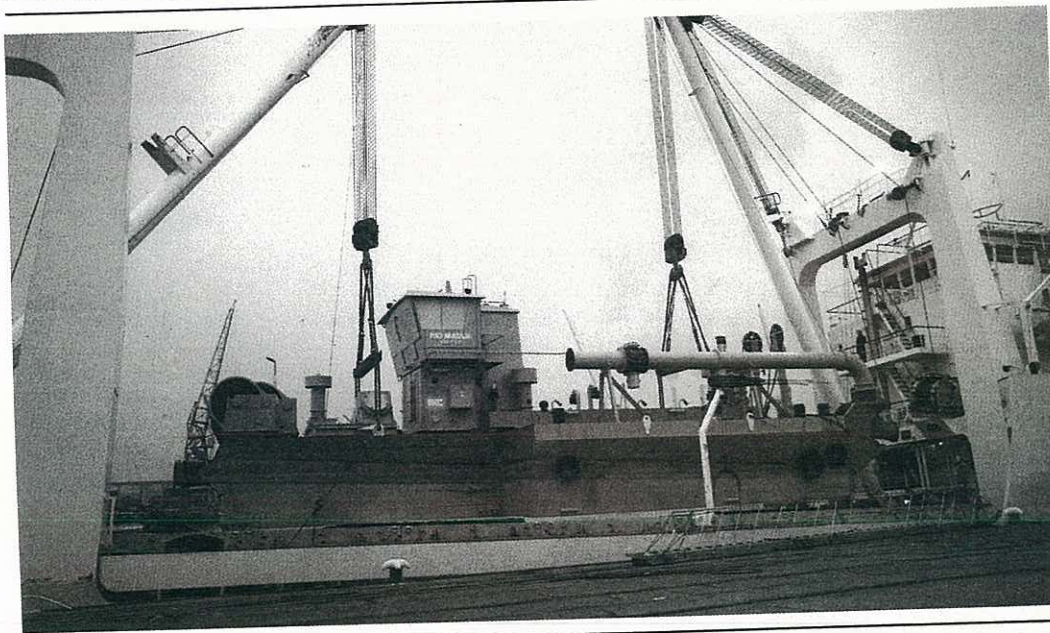
The Happy Rider recently transported three columns from Roermond to Barry in Wales. The two largest columns were 63 metres long, 4.5 metres in diameter and weighed 139 tonnes each. The other was 27.5 metres long and weighed 26 tonnes. The pon-

toon Zeevang took them from Roermond to Amsterdam where the Happy Rider lifted them aboard with its own derrick. Mammoet Econofreight performed the transport from Barry to the construction site.



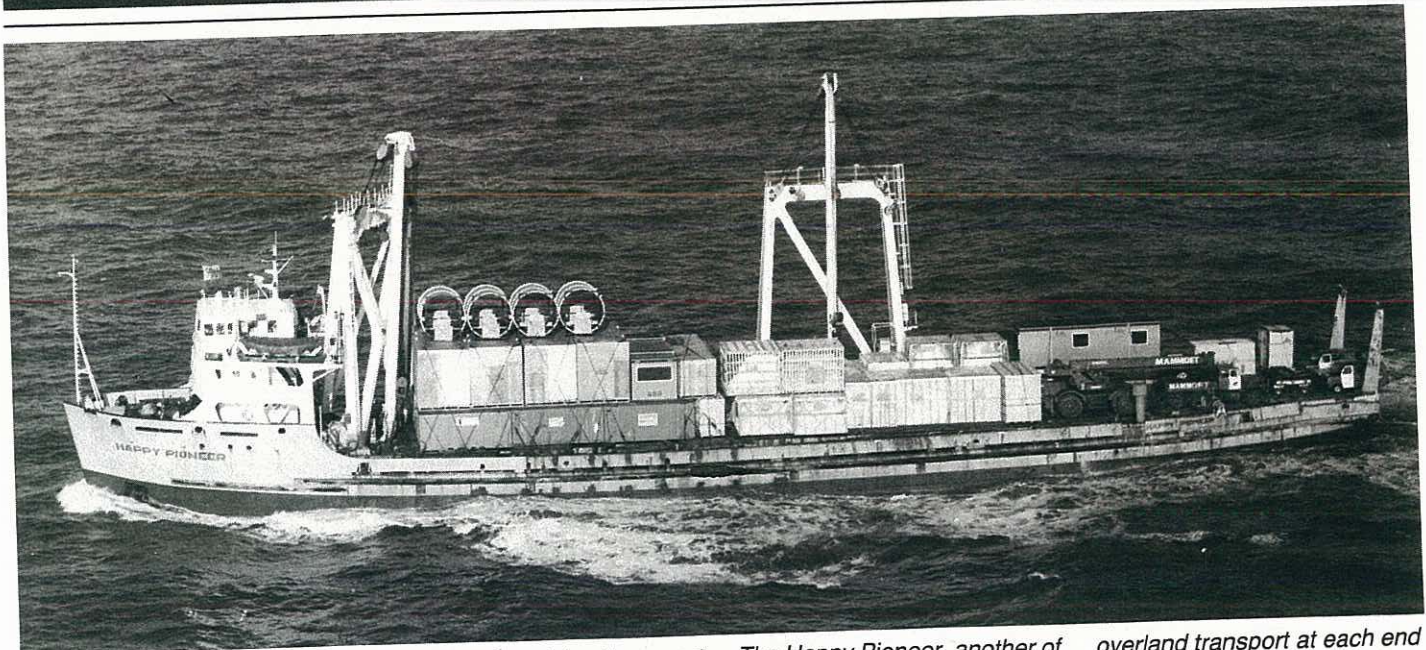
De "Happy Rider" vervoerde tevens drie houseboats als deklading van Rotterdam naar Warri in Nigeria. De elk 130 ton metende houseboats werden met eigen spieren geladen en op de plaats van bestemming weer gelost.

The Happy Rider also recently carried a deck load of three houseboats from Rotterdam to Warri, Nigeria. The houseboats, weighing 130 tonnes each, were lifted aboard and discharged with the Happy Rider's own derricks.



Het laatste transport van de "Happy Rider" betrof een zandzuiger van 261 ton, die naar Ecuador werd gebracht. De cutterladder, zijpontons, drijvers en pijpen werden onderdeks geladen.

The Happy Rider's latest job was the transport of a 261 tonne cutter dredger which had to be taken to Ecuador. The additional equipment was stowed below deck.



Een ander zwaartransport-schip van Mammoet Shipping, de "Happy Pioneer", vervoerde materiaal voor een centrale in de Sinai. Een tweetal gasturbines met generatoren en bijbehorend materiaal werden van Amsterdam naar Abu Zenima gebracht. Het voorafgaand en

het aansluitend landtransport werd verzorgd door Mammoet Van Wezel. Het rollend materieel dat daarvoor nodig was, werd eveneens met de "Happy Pioneer" verscheept. Mammoet Van Wezel voerde tevens de eindmontage op de fundatie uit.

The Happy Pioneer, another of Mammoet Shipping's heavy transport vessels carried two gas turbines and generators plus supplementary equipment from Amsterdam to Abu Zenima in the Sinai for a power station being built there. Mammoet Van Wezel organised

overland transport at each end – the necessary transport equipment being shipped on board Happy Pioneer – and also installed the units on the foundations.

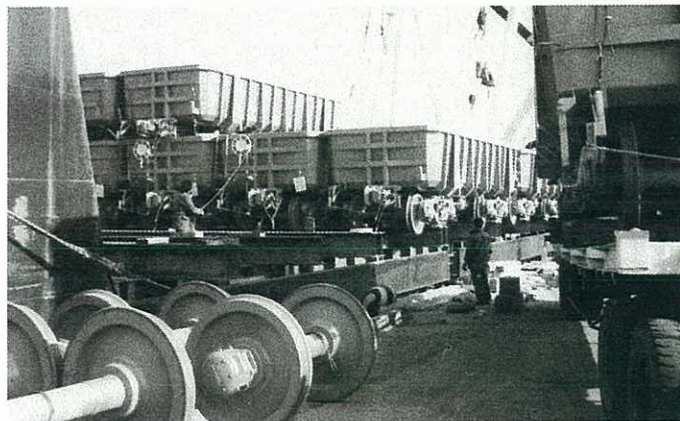
Dezelfde "Happy Pioneer" transporteerde ook een seismologisch vaartuig van 140 ton naar Cuba en tegelijkertijd een sleepboot van 223 ton bestemd voor Equador. Het seismologisch vaartuig werd in Hull geladen en in Rotterdam werd de sleepboot er bij gezet. Onderdeks bevond zich nog een andere lading, bestaande uit twee gasturbines van 100 ton en twee alternators van elk 76 ton. Deze lading ging, na het lossen van de beide schepen in Cuba en Equador, door naar Australisch Nieuw Guinea.



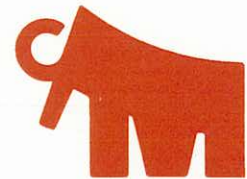
Mammoet Shipping vervoerde onlangs ook maar liefst 335 spoorwagens – totale lengte 3.5 km – van Korea naar Mauritanië. De mineraalwagens, 10.7 x 3.08 x 2.59 meter en een gewicht van 23 ton per stuk, werden in vier verschepingen overgebracht.



The Happy Pioneer also transported a 140 tonne seismological vessel, loaded in Hull, to Cuba together with a 223 tonne tug picked up in Rotterdam and destined for Ecuador. After discharging the two vessels in Cuba and Ecuador respectively the Happy Pioneer went on to Bougainville to deliver its other cargo stowed below deck, consisting of two 180 tonnes gas turbines and two alternators weighing 76 tonnes each.



Mammoet Shipping also recently carried 355 railway wagons – total length 3.5 kilometres – from Korea to Mauritania. The mineral wagons, measuring 10.7 x 3.08 x 2.59 metres and weighing 23 tonnes each, were shipped in four sailings.



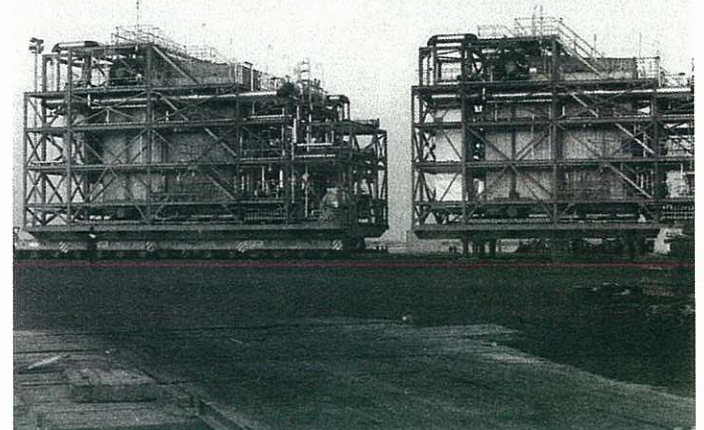
Zoals in de vorige uitgave van Mammoet Mail al werd vermeld, verscheept Mammoet onderdelen voor een zoetwaterwinnings-installatie van Japan naar Al Jubail, Saoedi Arabië. Onlangs werden in Japan echter ook 30 fietsen aan boord gezet. De fietsen, met een gewicht van elk 0,014 ton, behoorden aan Japanse arbeidskrachten, die in Al Jubail aan de zoetwaterwinnings-installatie werken. Mammoet Shipping mag gespecialiseerd zijn in het vervoeren van zwaar, omvangrijk materiaal, voor een paar fietsen is altijd plaats aan boord.

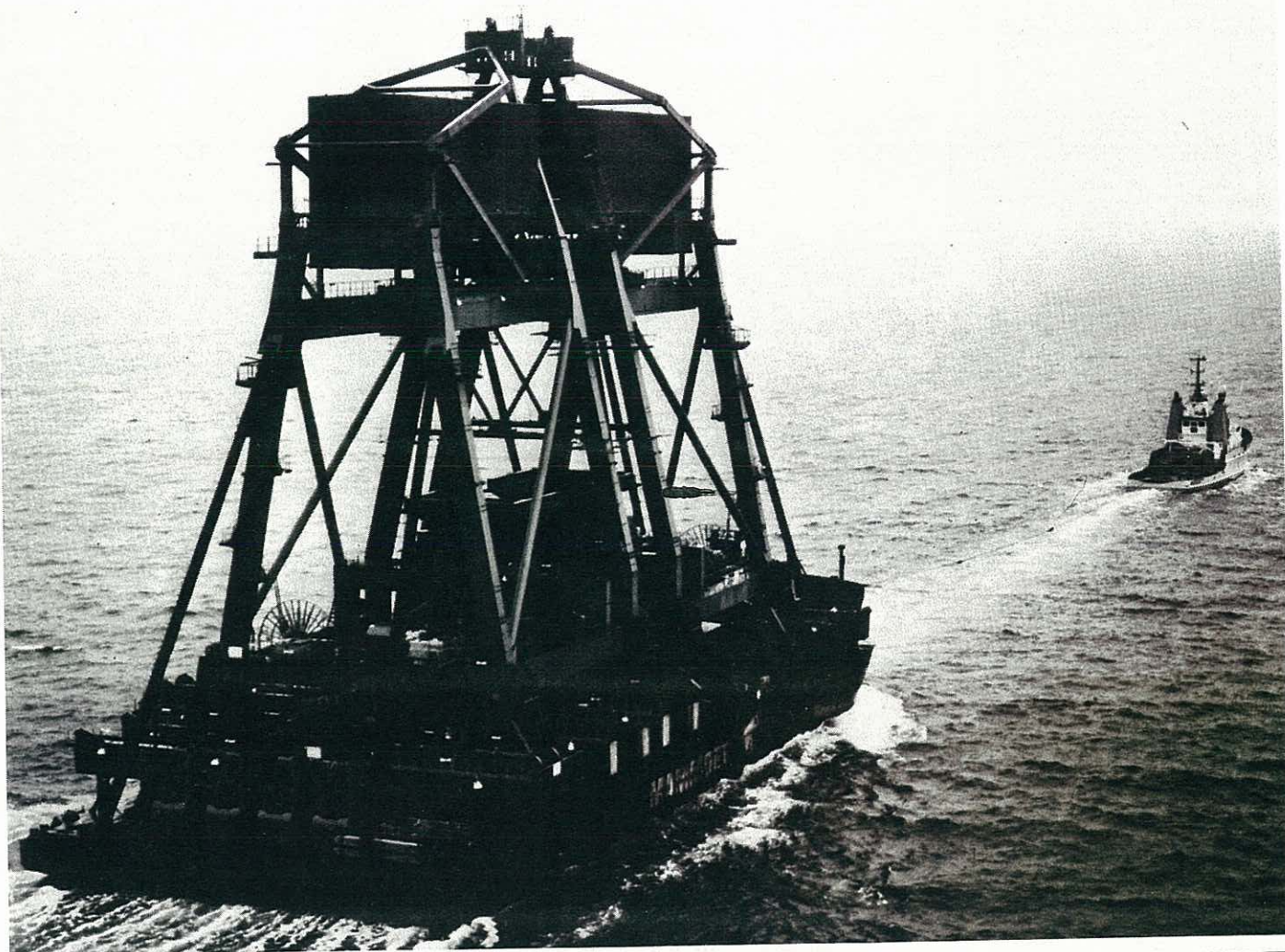


Mammoet's involvement in shipping units for a water desalination plant from Japan to Jubail, Saudi Arabia was mentioned in the previous issue of Mammoet Mail. However, as additional cargo thirty 0.014 tonne bicycles belonging to the Japanese working on the desalination plant in Jubail were recently taken aboard in Japan. Mammoet Shipping normally specialise in heavy transport but there is always room on board for a few extra wheels.

Lossing van twee modules van elk 700 ton te Yanbu, Saoedi Arabië. De "Happy Rider" haalde de voor een chemische fabriek bestemde modules op uit Japan. Het landtransport in Saoedi Arabië werd verzorgd door Alatas Big Lift/Mammoth Saudi Ltd.

Discharge of two boiler modules weighing 700 tonnes each at Yanbu, Saudi Arabia. The modules, needed at a chemical plant, were shipped from Japan onboard Mammoet's "Happy Rider". Overland transport in Saudi Arabia was performed by Alatas Big Lift/Mammoth Saudi Limited.





Mammoet versleept ertslosinstallaties naar Jubail

Mammoet tows ore unloaders to Jubail

De "Happy Hunter" sleepte eind vorig jaar twee ertslosinstallaties van Japan naar Jubail in de Arabische Golf. De 45 meter hoge installaties, elk met een gewicht van 900 ton, werden vervoerd op een zeegaande ponton van Mammoet. In Jubail werden de installaties met

behulp van een speciaal ontwikkeld railsysteem aan land gerold, waar ze ingezet worden bij het lossen van erts en andere grondstoffen. Met dit deel van de operatie was Alatas Big Lift/Mammoth Saudi Ltd., de Mammoet vestiging in Saoedi Arabië, belast.

At the end of last year the Happy Hunter towed two Ore Unloaders from Japan to Jubail in the Arabian Gulf, where they are being used to unload ore and other raw materials. On arrival in Jubail the installations were rolled ashore on a specially developed rail system.

This part of the operation was organised by Alatas Big Lift/Mammoth Saudi Limited.

10

Mammoet op "Transport '82"

Mammoet at "Transport '82"

Op de internationale vakbeurs "Transport '82", die van 15 tot 19 juni in München zal worden gehouden, zal ook een stand aanwezig zijn van Mammoet Transport en Nedlloyd. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat presenteert een audiovisuele show in hal 16, die een beeld geeft van de verschillende transportdiensten die Nederland te bieden heeft.

Mammoet Transport and Nedlloyd will have a stand at the international trade fair, Transport '82, to be held in Munich from 15th to 19th June. The Ministry of Transport and Public Works will give an audio-visual display in hall 16, presenting the various transport services available in the Netherlands.

Stator van Frankrijk naar Tihange, België

Stator moved from France to Tihange, Belgium

In opdracht van ALSTHOM bij Le Bourget, Frankrijk, vervoerde Mammoet Transport onlangs een 270 tons stator naar de kerncentrale bij Tihange in België. Bij de fabriek van ALSTHOM werd de stator met behulp van sleden en vijzels op een speciale, 24-assige, snavel-spoorwegwagon van de Italiaanse spoorwegen geladen. Ook het gehele vervoer per spoor vond plaats onder regie van Mammoet Transport. In Tihange werd de stator gelost met 200-tons vijzels en glijgoten. Het gevaarte werd over een afstand van 50 meter versleept, omhoog gebracht, zodat de platformwagens er onder kon rijden, vervolgens op de wagen gezet en over een afstand van 40 kilometer naar de kerncentrale gereden.

ALSTHOM in Le Bourget, France, recently engaged Mammoet Transport to move a 270 tonne stator to the nuclear power station in Tihange, Belgium. At the Alstom factory the stator was loaded with the help of climbing jacks and skids on to a special 24 axle railway wagon owned by Italian Railways.

Mammoet Transport also organised the rail transport. Once in Tihange the stator was unloaded using 200 tonne climbing jacks and skidding tracks. The stator then had to be stridden 50 metres before being jacked up to enable Mammoet's platform trailer to be positioned underneath it. After completion of loading the trailer was hauled 40 kilometres to the power station and the stator successfully delivered.



Vijf Mammoet-films beschikbaar

Five Mammoet films available

Voor geïnteresseerden heeft Mammoet Transport B.V. een vijftal films ter beschikking. De film "Keep Moving" is een zestien millimeter geluidsfilm uit 1978 en is voorzien van Engels commentaar. Deze film geeft een globaal overzicht van alle activiteiten van Mammoet Transport, zowel te land als ter zee. Het hijsen, zwaar wegtransport en zeetransport komen uitgebreid aan de orde. De speelduur van deze kleurenfilm is twintig minuten.

"Lifting Unlimited", eveneens uit 1978, is een film over het gebruik en de toepassing van het hydra-jack-systeem.

Als voorbeelden van het hydra-jack-systeem worden de volgende activiteiten aangehaald: het hijsen van een reactor voor een atoomcentrale in Spanje en het verwijderen van een brug over de Rijn, wat, dankzij het hydra-jack-systeem, slechts 24 uur in beslag nam. Deze film is eveneens voorzien van Engels commentaar.

In de buurt van Newcastle werd in 1977 de film "Claymore Load-out" opgenomen. Deze twintig minuten durende film gaat over het op een ponton laden van een module voor een booreiland. Ook deze film

wordt begeleid met Engels commentaar.

De vierde film is getiteld "High over the Atlantic" en is in eigen beheer gemaakt. Deze film van twaalf minuten is gemaakt in 1980 en heeft geen geluid. In de film wordt getoond hoe een aluminiumerts-unloader van 250 ton van Italië verscheept wordt naar de Verenigde Staten door Mammoet's zwaar transport schip "Happy Pioneer".

De film "10.000 Feet in the Andes" werd gemaakt in Columbia. Het betrof hier het transport van een complete cementfabriek.

Behalve de vijf direct beschikbare films heeft Mammoet nog twee films in productie. Eén ervan gaat o.m. over de bouw van de Haj Terminal op New Jeddah Airport en het transport van een zoetwaterfabriek van Japan naar Saoedie Arabië in combinatie met een aantal andere shipping-activiteiten. De andere gaat over het grote booreiland "Trident VII": "Dry tow to Africa". Het booreiland is gefilmd bij het vertrek uit Singapore, tijdens de sleepreis en bij aankomst in Kameroen.

Over the years Mammoet Transport B.V. has made five films about its operations, all of which are available for promotion purposes. The first one, "Keep Moving", is a 16 mm colour picture made in 1978. The film shows the whole range of Mammoet Transport's operations both on land and at sea. The film lasts twenty minutes and has a commentary in English.

"Lifting Unlimited", the second film, which dates from 1978, shows the use of the hydra-jack system. Lifting a reactor for a nuclear power station in Spain and the removal of an entire bridge across the Rhine in the incredibly short time of 24 hours are featured.

The third film, "Claymore Load-out", which was made in the vicinity of Newcastle, England in 1977, lasts twenty minutes and shows a module for a Northsea offshore platform being loaded onto a pontoon. Both films have an English commentary.

The fourth film, "High over the Atlantic" was made by Mammoet Transport itself. The film, which lasts 12 minutes and was made in 1980, has no soundtrack. It shows how an aluminium ore unloader weighing

250 tonnes was shipped from Italy to the United States aboard Mammoet's heavy transport vessel "Happy Pioneer".

"10,000 feet in the Andes", the fifth and last film, was shot in Colombia and tells the story of the transport across the Andes of a complete cement factory.

Two new films are under production. One will feature amongst others the construction of the Haj Terminal at the new Jiddah Airport, the transport of a water desalination plant from Japan to Saudi Arabia and a number of other shipping operations. The second one, "Drytow to Africa", pictures the shipment of the drilling platform "Trident VII A" from Singapore to Douala, Cameroon.



Mammoet Transport B.V.,
Westerdoksdiik 40,
1013 AE Amsterdam (Holland)
P.O. Box 1960
1000 BZ Amsterdam (Holland)
Tel. 020-221644, Telex 13681

Mammoet Stoof B.V.,
Veilingkade 15,
4815 HC Breda (Holland)
P.O. Box 3469
4800 DL Breda (Holland)
Tel. 076-879215, Telex 54291

Establishment Terneuzen
P.O. Box 1114
4530 GD Terneuzen (Holland)
Tel. 01150-12488, Telex 55387

Mammoet Shipping Company,
Westerdoksdiik 40,
1013 AE Amsterdam (Holland)
P.O. Box 1960
1000 BZ Amsterdam (Holland)
Tel. 020-221644, Telex 13681

Mammoet Van Leeuwen B.V.,
Zoeterwoudseweg 7,
2321 GL Leiden (Holland)
P.O. Box 1001
2301 BA Leiden (Holland)
Tel. 071-766421, Telex 39065

Mammoet Van Wezel B.V.,
Diamantstraat 20,
7554 TA Hengelo (Holland)
P.O. Box 341
7550 AH Hengelo (Holland)
Tel. 074-919541, Telex 44305

Mammoet-BBI B.V.,
Sureweg 4,
3198 LN Europoort RT (Holland)
Tel. 01819-62244, Telex 26232

Ro-Ro Europa Transport,
Kantoorship "Admi",
's-Landswerf t/o 224,
3063 GG Rotterdam (Holland)
Tel. 010-117780, Telex 24635

Mammoet België N.V.,
Ouland 25, Albertdok,
2030 Antwerp (Belgium)
Tel. 031-416610, Telex 32989

Mammut Transport GmbH.,
Büro Bundesrepublik Deutschland
Grünstrasse 8
D-4000 Düsseldorf-1 (Germany)
Tel. 0211-80801, Telex 8582869

Mammut Transport AG.,
Austrasse 2, Postfach 9,
CH-4153 Reinach BL-1, (Switzerland)
Tel. 061-765150, Telex 967042

Mammoth Transport France SARL.,
11, Rue Marius Franay,
92210 Saint Cloud
Paris, (France)
Tel. 01-6020574, Telex 202917

Mammut Van Wezel GmbH.,
Von Braun-Strasse,
Postfach 454
D-4422 Ahaus i.W. (Germany)
Tel. 02561-3420, Telex 89763

Mammoet Transport (UK) Ltd.
South Bank Road,
Middlesbrough,
Cleveland TS38 AX (U.K.)
Tel. 0642-219351, Telex 587423

MIDDLE EAST

Mammoth Gulf,
P.O. Box 2297,
Dubai (United Arab Emirates)
Tel. 433274, Telex 46183

Mammoth Gulf,
P.O. Box 153,
Doha (Qatar)
Tel. 21697, Telex 4206

**Alatas Big Lift/Mammoth
Saudi Ltd.,**
P.O. Box 1106,
Dammam (Saudi Arabia)
Tel. 8329379, 8329242, Telex 601591

**Alatas Big Lift/Mammoth
Saudi Ltd.,**
P.O. Box 4,
Jeddah (Saudi Arabia)
Tel. 6428529, 6443350, Telex 401009

Transport Services Mammoth LLC,
P.O. Box 5088 (Ruwi)
Muscat (Sultanate of Oman)
Tel. 701714, Telex MB 3301

Pecon Transport Division
P.O. Box 3262
Abu Dhabi (United Arab Emirates)
Tel. 825615, 825738, Telex 23127

K. Al-Jassim/Mammoet Transport,
P.O. Box 1355,
Safat, Kuwait
Tel. 810715-816606
Telex 23357

USA

Mammoet Transport U.S.A.
c.o. Nedlloyd Inc.,
5, World Trade Center, Suite 617,
New York, N.Y. 10048
Tel. (212) 524-0112
Telex (intl.) 661714
(dom.) twx 710-581-2843

Mammoet Transport U.S.A.
c.o. Nedlloyd Inc.,
One, Allen Center, Suite 510
Houston, Texas 77002
Tel. (713) 651-0813
Telex 790039

SOUTH AMERICA

Mamut de Colombia S.A.,
Apartado Aéreo 10029,
Bogota (Columbia)
Tel. 284-8575, Telex 44837

Mamut de Columbia S.A.,
Apartado Aéreo 3110,
Barranquilla (Columbia)
Tel. 422-647, Telex 033-339

**MAMMOET
TRANSPORT**