

MAMMOET MAIL 8

House magazine of
Mammoet Transport B.V.

May 1985, no. 8



4 Collaboration with
Project Carriers and
Slovan Neptun: better service
worldwide to shippers

16 Mammoet Liner
Services: round the
world liner service established
in one year

19 Selfpropelled
modular transporters
contributed most to success

MAMMOET TRANSPORT

Mammoet Transport B.V.
Westerdokkade 40, 1033 AE Amsterdam
Postbus 1900, 1000 BZ Amsterdam
Telefoon: 020-221644
Telex: 13001 mamot nl
Fax: 020-236679 (nl)
Amsterdam-Rotterdam Bank N.V.
Amsterdam, Nr. 46.76.06.056

Amsterdam, 1 mei 1985

Geachte Mammoet Mail-lezer,

Nieuwe ontwikkelingen in het zwaar transport gebeuren te land en ter zee hebben geleid tot veranderingen binnen Mammoet Transport. Met ingang van 1 januari 1985 werden Mammoet Shipping B.V., Mammoet Liner Services B.V. en Mammoet Stoof B.V. omgevoerd tot zelfstandige dochterondernemingen en in deze editie laten wij enkele directieleden aan het woord over deze recente verandering in de organisatiestructuur.

Ir A. Peterse, naast de heer B.J. Bekker de directie voerend van Mammoet Shipping B.V., licht toe hoe Mammoet Shipping voortaan optreedt als pool operator voor Mammoet Heavy Lift Partners, die met veertien zwaar transport schepen één van de grootste operators op het gebied van heavy lift shipping is geworden.

De heer H. van Noord belicht de ontwikkelingen en zich verder uitbreidende werkzaamheden van Mammoet Liner Services B.V., die lijndiensten tussen Europa en het Midden-Oosten onderhoudt.

En Ir C.W. van Gorp, directeur van Mammoet Stoof B.V., verduidelijkt het succes van de nieuwe aanwinsten in 1984, de zelfaangedreven modulaire platformwagens, aanvankelijk met een capaciteit van tot 2.000 ton, thans al tot 3.500 ton. De verwachtingen op dit terrein reiken alweer verder.

Met genoemde interviews en bijgaand schema, dat onze voornaamste werkterreinen aangeeft, hopen wij u naar genoegen te hebben geïnformeerd en verduidelijkt hoe de tegenwoordige structuur van Mammoet Transport is. Het doel van deze nieuwe opzet is, te komen tot een meer gerichte en slagvaardige aanpak per sector van activiteiten binnen Mammoet Transport.

Mammoet Transport B.V.


C.G. Burgersdijk


J. IJmker

Handelregister te Amsterdam, Nr 129474

Condées z.o.z. / Condées p.l.a.

**Alatas
Big Lift (ABL)**
Jeddah, Saudi Arabia
(49%)

**Mammoet
Stoof bv**
Breda
The Netherlands
(heavy transport by
land, cranage, hydra-
jacking, skidding and
weighing services)

**Mammoet
Shipping bv**
Amsterdam
The Netherlands
(acting as pool opera-
tor for Mammoet Heavy
Lift Partners, worldwide
heavy lift shipping)



MAMMOET TRANSPORT

Mammoet Transport B.V.
Westerdokdijk 40, 1013AE Amsterdam
Postbus 1960, 1000BZ Amsterdam
Telefon: 020-221844
Tele: 13681 mamtr nl
Fax: 020-236679 (3x)
Amsterdam-Rotterdam Bank N.V.,
Amsterdam, Nr. 46.78.06.056

Amsterdam, 1st May, 1985

Dear Mammoet Mail reader,

New developments in heavy land and sea transport have led to changes within Mammoet Transport. As from 1st January 1985 Mammoet Shipping B.V., Mammoet Liner Services B.V. and Mammoet Stooft B.V. were reorganized into independent subsidiaries, and in this issue we invite members of the management to speak about the recent change of organization structure.

Mr A. Peterse, who together with Mr B.J. Bekker heads Mammoet Shipping B.V., explains Mammoet Shipping's new function as pool operator for Mammoet Heavy Lift Partners which, with its fourteen heavy lift ships, is now one of the biggest operators in the field of heavy lift shipping.

Mr H. van Noord highlights the developments and further expanding operations of Mammoet Liner Services B.V., which maintains liner services between Europe and the Middle East.

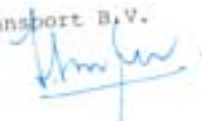
Mr C.W. van Corp, director of Mammoet Stooft B.V., explains the success of the new 1984 acquisitions: the self-propelled modular transporters whose original capacity was up to 2,000 tonnes, and is now already up to 3,500 tonnes. Once again, expectations in this field are growing further.

We hope that the above-mentioned interviews and accompanying chart of our main operating areas will be informative enough to give a clear picture of the present situation. The aim of Mammoet's new structure is to allow a more efficient and dynamic approach to each of the separate transport activities.

Mammoet Transport B.V.



C.G. Burgersdijk



J. IJzker

Handregistratie te Amsterdam, Nr. 129474

Conditions t.e.z. / Conditions p.l.o.

Mammoet
Transport by
Amsterdam
The Netherlands

Mammoet Liner
Services by
Amsterdam
The Netherlands
(liner services between
Europe and the Middle
East)

Mammoth Gulf
Dubai, U.A.E.

Sales offices
(see back page Mam-
moet Mail)

Better service worldwide to shippers

Mammoet Heavy Lift Partners was established on January 1st in an attempt to provide shippers of heavy lift and project cargo with better service worldwide. Participants are Mammoet Transport BV, Amsterdam, Project Carriers AG, Bremen and Sloman Neptun Schiffahrts AG, Bremen, with a total of 14 heavy lift and project cargo ships. This has led to further rationalization in the persistently lean heavy lift market. Acting as operator for the consortium is Mammoet Shipping, Amsterdam, which has become an independent corporate entity for the purpose.

'We now have a solution for every transport problem', is Mr Peterse's first comment. 'In the present cargo market no big contracts are being signed, so

we have to combine cargo, avoid ballast runs – we can now carry general and bulk cargo, trailers and containers – and aim for better geographical distribution on the available units. Now that we have more ships we can use the fleet more efficiently.'

Managing director A. Peterse: 'We have far more scope now; besides heavy lift and project cargo we also carry general and bulk cargo, trailers and containers!'

Market position

The merger of the three shipping companies has considera-





Rhine cruiser to the Rhône

In January the Happy Mammoth carried the Rhine cruiser Mr. Cornelis W. Kroes from Rotterdam to the mouth of the Rhône. Until recently the 143-passenger ship sailed on the Rhine, the Neckar, the Moselle and the Main. The Rotterdam shipping company Stichting Watersport had discovered a gap in the market in that there were no week-long cruises on the Rhône. Mammoet Shipping was ordered to transport the Mr. Cornelis W. Kroes. The cruise ship was floated into the heavy lift vessel which then set sail for the Golfe du Lion at the Rhône mouth.

Happy Buccaneer laadde pijpenlegger

Op haar derde reis – van Rotterdam via Hamburg, Duinkerken, Bordeaux en Bilbao naar het Midden Oosten en India – laadde de 'Happy Buccaneer' in Bordeaux, Frankrijk, een 440 ton wegende pijpenlegger. Het gevaarte, een semi submersibie platform: 29 meter lang, 24 meter breed en 19 meter hoog,

werd als deklading verscheept naar Bombay. Aansluitend werd op de rede van Cowes, U.K., een onderzoekingsvaartuig aan boord genomen (zie bijgaande foto). De veelheid en verscheidenheid aan zware stukken werd vervolgens door de 'Happy Buccaneer' naar verschillende havens gebracht.

Onder meer werden La Goulette in Tunesië, Piraeus, Yanbu, Jeddah, Bombay, Rangoon, Singapore en Hongkong aangedaan.

Cover

Pipelaye load for Happy Buccaneer

On her third voyage – from Rotterdam to the Middle East and India by way of Hamburg, Dunkirk, Bordeaux and Bilbao – the Happy Buccaneer loaded a 440-tonne pipelayer in Bordeaux, France. The semi-submersible 29-metre long, 24-metre wide and 19-metre high platform was shipped as deck cargo to Bombay. After

that a research vessel was taken aboard at Cowes, UK (see accompanying photo). The Happy Buccaneer then took her cargo of many varied heavy units to different ports, including La Goulette in Tunisia, Piraeus, Yanbu, Jeddah, Bombay, Rangoon, Singapore and Hong Kong.



MAMMOET MAIL 8

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

Design:
Peter Neehus, Zandvoort
Printing: Ramshorst B.V.,
Wormerveer

Editorial address:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.,
40 Westerdoksdijk
P.O. Box 1960
1000 BZ Amsterdam
The Netherlands
Tel: (0)20-221644 Telex 135811

bly strengthened Mammoet Shipping's market position. The present fleet consists of five Mammoet ships: *Happy Buccaneer*, *Happy Mammoth*, *Happy Mariner*, *Happy Rider* and the *Breda*, six Project Carrier ships: *Project Americas*, *Project Arabia*, *Project Europe*, *Titan Scan*, *Thor Scan*, *St. Magnus* and three Sloman Neptun ships: *Starman Africa*, *Starman Asia* and *Starman Australia*. For further reference see the fleet review and data on page 14.

As from January 1st all the Mammoet and Sloman Neptun ships have been incorporated in the pool. Project Carrier's *St. Magnus* began sailing for Mammoet Heavy Lift Partners on the same date. Project Carrier's remaining ships came into the pool in February and March after all previously contracted voyages had been completed. As from April 1st all 14 ships will be handled exclusively by Mammoet Shipping. Their merger into one pool is advantageous to clients in that the resultant fleet enables Mammoet Shipping to take on and perform the biggest jobs. But it also means better distribution of the fleet throughout the world and a highly competitive bidding position, even when putting in tenders for the transport of single heavy lifts. From now on one of the 14 ships will always be in the vicinity to complete jobs at the desired shipping time.

Organization expanded

Mammoet Shipping's organization has been adapted to a scale appropriate to operating with 14 ships. Technical management, maintenance and crewing remains the responsibility of each partner. Mammoet Shipping handles marketing, cargo booking and the operational management of loading and discharging.

In Amsterdam freight is distributed among the ships, stowing and lashing plans are made and it is decided whether it is necessary for a supervisor to be on the spot to prepare or conclude matters.

As part of the expansion Mammoet Shipping, Amsterdam engaged 13 new staff, while extra personnel was taken on in over-



Starman Africa in Amsterdam



Early this year the heavy lift ship *Starman Africa* arrived in Amsterdam to discharge a load of contracting and dredging material from Lagos, Nigeria. In Amsterdam the cargo was transhipped for further local transportation.

Mammoet Shipping BV
operator for Mammoet
Heavy Lift Partners: staff
and occupation
overseas offices
expanded.

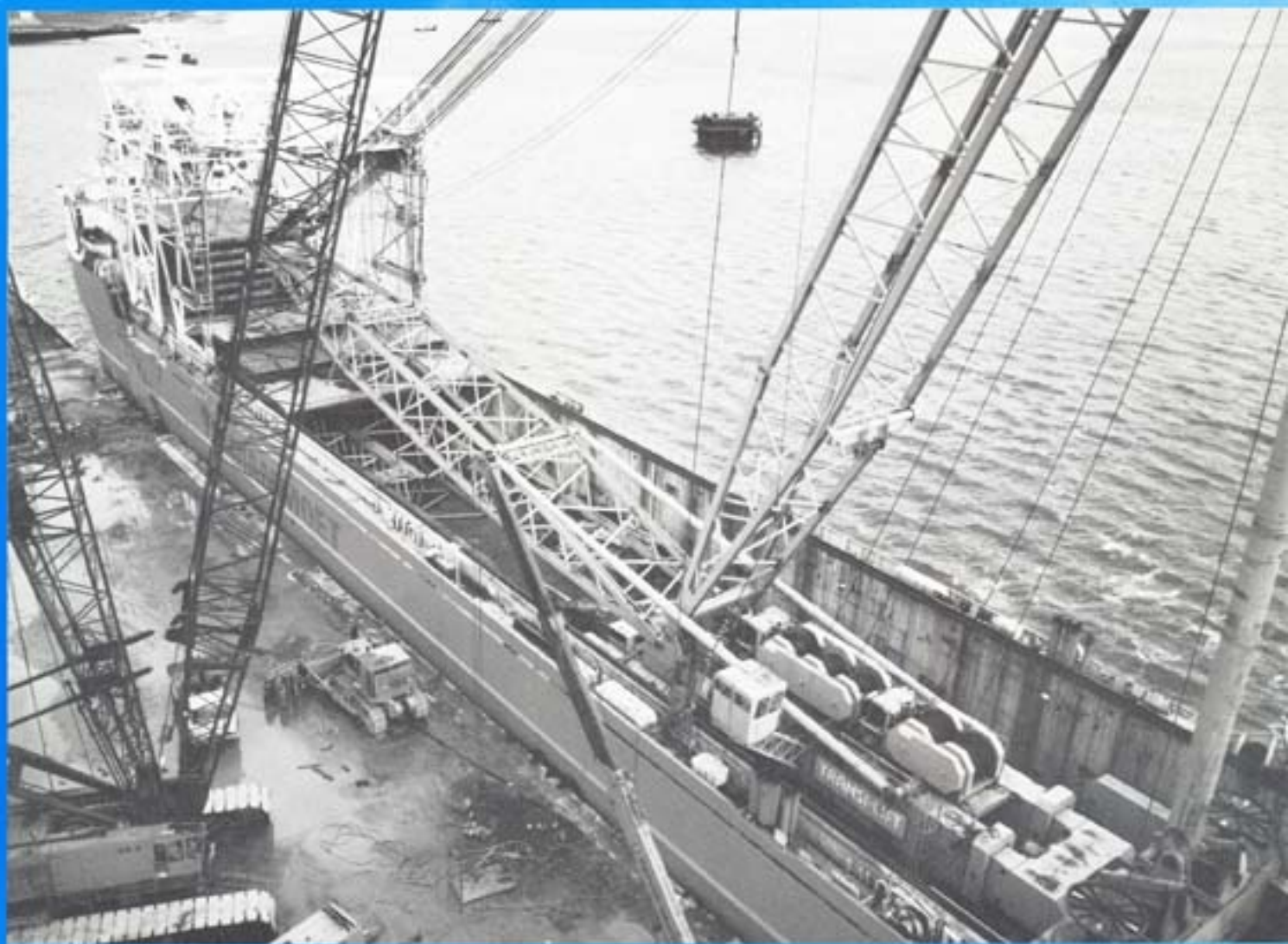


seas offices and the agency network was expanded. Mammoet Shipping now has two directors: Mr A. Peterse together with Mr B.J. Bekker were appointed head of Mammoet Shipping BV, operating as independent daughter of Mammoet Transport. There is also a commercial and operational separation from Mammoet Liner Services, as described elsewhere in this issue of Mammoet Mail.

More scope

Peterse: 'It has already become obvious during the few months we have been operational, that

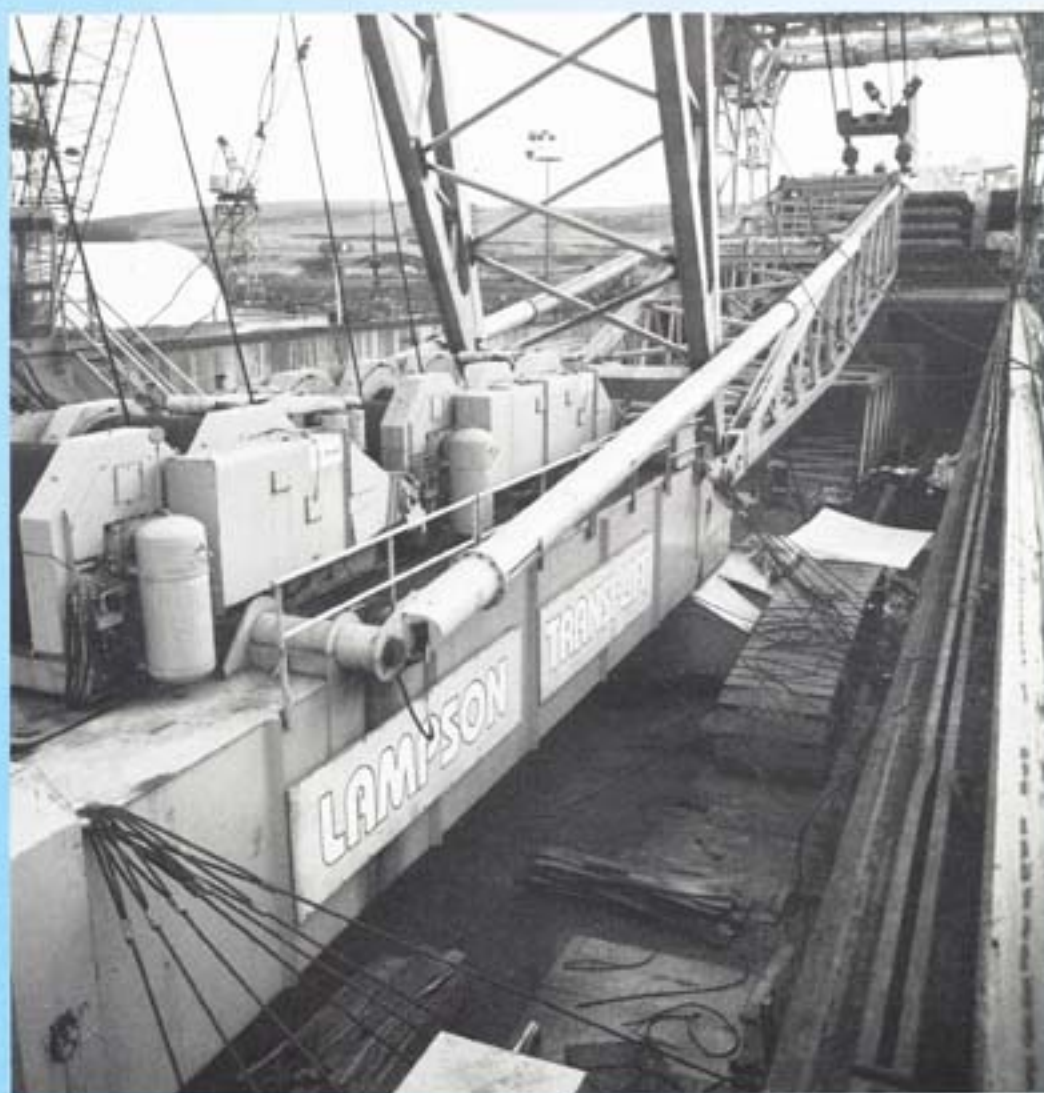
Mammoet Heavy Lift Partners; Independent worldwide sailings by a fleet of 14 heavy lift and project cargo vessels.





Lampson Crane

Last November Mammoet's heavy lift ship *Happy Mammoth* was called in to transport Lampson's entire 1000-tonne crawler crane by sea for the first time. The voyage was from Nigg Bay, Scotland to Verdai near Bergen, Norway. The crane was loaded at Nigg Bay by means of a raïro operation and seafastened.



we have far more scope than we used to. We now take either general or bulk cargo and containers. We used not to have suitable ships for this kind of cargo. In the new generation of ships the *Happy Buccaneer* is the best example of this: she can carry virtually anything. The market has changed in recent years, so the ships must be able to carry more than heavy loads. The Project Ships, too, eminently suitable for heavy lifts, can also take bulk and general cargo or containers, which helps to keep ballast runs to a minimum. At the same time, of course, our market approach worldwide has become more aggressive, because we have no big projects in hand taking 10 to 15 voyages to complete. We need a steady flow of combined smaller shipments, that is the only way to fill the ships and use the fleet efficiently.*



Fourteen blue and yellow ships

Soon the 14 heavy lift ships in the fleet of Mammoet Heavy Lift Partners, for whom Mammoet Shipping acts as pool operator, will all be bearing the blue and yellow Mammoet logo on their funnels and sides. However, the ships themselves will not be painted in the Mammoet colours until their next visit to the dock. The shipowners participating in Mammoet Heavy Lift Partners have included this in their maintenance programme.

Fleet particulars

A complete list of fleet particulars is inserted in this magazine on page 14 and 15.



Happy Buccaneer met eerste zware lading in Vlissingen



Happy Buccaneer with first heavy load in Flushing



In de vorige Mammoet Mail werd reeds gemeld dat de 'Happy Buccaneer', het paradepaardje van Mammoets vloot, te water was gelaten en gereed lag voor haar eerste reis. Na een reis Japan-USA-Japan met voornamelijk containers, begon op 3 november 1984 in Japan het laden van twee reactorvaten van 720 en 835 ton, een separator van 241 ton en 144 ton aan losse stukken, in opdracht van Japan Steel Works.

The previous Mammoet Mail reported the launching of the show-piece of Mammoet's fleet, the Happy Buccaneer. On her maiden Japan-USA-Japan voyage the bulk of the ship's cargo consisted of containers. Then on November 3rd 1984 loading began in Japan for Japan Steel Works of two reactor vessels weighing 720 en 835 tonnes each, a 241-tonne separator and 144 tonnes of separate units.

Twee dagen later koos de splinternieuwe "Happy Buccaneer" zee met als bestemming de Total-raffinaderij in Vlissingen. Met tussenstops in Singapore en Rotterdam arriveerde Mammoet's jongste zwaar transportschip op 14 december in de haven van Vlissingen. Op het schip had Mammoet een feestelijke ontvangst voorbereid voor cliënten en relaties. Er was volop gelegenheid de "Happy Buccaneer" te bezichtigen en een hapje en een drankje te gebruiken. Inmiddels trof het Mammoet-personeel voorbereidingen voor het lossen van één van de indrukwekkende reaktorvaten. De twee 550-tons kranen van het zwaar transportschip hesen het 835 ton wegende reaktorvat – dat een lengte van 29,73, een breedte van ruim 5 en een hoogte van 5,95 meter had – voorzichtig uit het enorme ruim en plaatste het op de gereedstaande zelfaangedreven modulaire platformwagens, het paradepaardje van Mammoet Stoof uit Breda.

Meer over dit transport op pag. 19 tot en met 24



Two days later the brand new Happy Buccaneer was on her way to the Total refinery at Flushing. Stopping en route at Singapore and Rotterdam, Mammoet's newest heavy lift ship arrived at her destination on December 14th. Mammoet had organized a festive reception on board for clients and business relations. There was

ample opportunity to view the Happy Buccaneer and have something to eat and drink. Meanwhile Mammoet personnel were preparing to unload one of the impressive reactor vessels. The heavy lift ship's two 550-tonne cranes lifted the 835-tonne reactor vessel – 29,73 m. long, about 5 m. wide and 5,95 m. high – carefully

from the huge hold and placed it on the waiting selfpropelled modular transporter, the showpiece of Mammoet Transport, Breda.

More about this transport on pages 19-24



De kranen

De beide 550-tons kranen, die aan de stuurboordzijde van de 'Happy Buccaneer' zijn gemonteerd, zijn al even uniek als het schip zelf. Het zwenkbereik bedraagt 360 graden en ze kunnen 'in tandem' werken met een hijsvermogen van 1100 ton en een vlucht van bijna 36 meter.

De kranen zijn ontwikkeld en gebouwd door Huisman BV, in samenwerking met het Rotterdamse ingenieursbureau Itrec BV. De zware kraan is een combinatie van de conventionele zwenkkraan en een laadboom. Door een ingenieuze constructie kon het gewicht van de kraan tot bijna de helft worden teruggebracht, in vergelijking met een gewone zwenkkraan met een dergelijke capaciteit. Opmerkelijk is ook dat de beide kranen zijn geplaatst op de slechts 4,5 meter brede zijde van de 'Happy Buccaneer'. De beide bedrijven die verantwoordelijk zijn voor de kranen, hebben ook een nieuw, zelf ontwikkeld lastmeetstelsel ingebouwd onder de gieschamierpunten van de kranen. De gehele installatie blijkt ook in de praktijk uitstekend te voldoen aan alle eisen en draagt zeker bij aan het succes van de 'Happy Buccaneer'.

The cranes

The two 550-tonne cranes, mounted on the Happy Buccaneer's starboard side are as unique as the ship. With a radius of 360 degrees, they can work 'in tandem' which gives a lifting capacity of 1100 tonnes with an outreach of nearly 35 metres.

The cranes were developed

and built by Huisman BV together with the Rotterdam engineering firm Itrec BV. The crane is actually a combination of a conventional slewing crane and a derrick. An ingenious construction enables the crane's weight to be reduced to half that of an ordinary crane of comparable capacity.

Another remarkable feature is the position of both cranes on the Happy Buccaneer's side,

which is only 4,5 metres wide. The two firms responsible for the cranes, have also installed their own newly developed load measuring system under the cranes' boom hinge joints. In practice the entire installation has also provided itself equal to all demands and undoubtedly contributes to the Happy Buccaneer's success.



FLEET PARTICULARS



Happy Buccaneer



Happy Mammoth*



Happy Mariner*



Happy Rider



Breda



Project Americas



Project Arabia



Project Europa



Titan Scan



Thor Scan



St. Magnus



Starman Africa



Starman Asia



Starman Australia

* Submersible, flo-flo or floating cargo.

L o.a	L p.p.	B mid	D u.d.	Deadweight	Underdeck cbm
145.89	134.00	28.30	14.80	13.740	19.800
129.77	106.00	20.20	11.95	7.200	10.000
105.53	91.80	20.00	10.50	7.000	6.865
81.81	74.40	15.50	9.15	2.800	4.872
150.12	139.25	20.20	12.25	15.927	18.413
138.95	128.90	21.50	13.00	12.000	12.900
138.95	128.90	21.50	13.00	12.800	12.900
139.00	128.90	22.86	13.00	12.800	12.900
123.42	112.35	20.60	10.30	9.800	11.140
123.42	112.35	20.60	10.30	9.800	11.140
156.077	145.00	32.00	13.25	19.375	22.000
93.85	83.50	16.00	7.30	2.022	1.577
60.35	74.20	20.00	7.60	2.487	2.498
91.50	85.00	16.80	8.25	3.012	3.251

On deck sq.m.	TEU cap	Heavy lift gear	Ro-ro width	ramp cap.	Class	Built	Flag
2210	1050	2 cranes each 550t	20.30	2500	LRS + 100A1 + LMC UMS	1984	Dutch
1440	-	2 gantries each 320t	15.20	1000	LRS + 100A1 + LMC UMS	1974	Dutch
1166	-	2 gantries each 320t	11.90	1000	LRS + 100A1 + LMC UMS	1972	Dutch
745	-	2 derricks each 160t	12.00	1000	LRS + 100A1 + LMC UMS	1976	Dutch
1502	292	1 derrick 200t		NIL	DNV + A1 EO T	1972	Dutch
1766	650	2 derricks each 250t	8.60	1000	GL + 100A4 - MC AUT	1979	German
1766	650	2 derricks each 350t	8.60	1000	GL + 100A4 - MC AUT	1982	German
1679	650	2 derricks each 350t	10.00	1000	GL + 100A4 - MC AUT	1983	German
1520	584	2 derricks each 175t	15.00	400	GL + 100A4 - MC AUT	1982	German
1520	584	2 derricks each 175t	15.00	400	GL + 100A4 - MC AUT	1982	German
4020	1330	1 derrick 800t	26.00	2500	GL + 100A4 - MC AUT	1984	German
870	-	1 derrick 300t	11.00	1000	LRS + 100A Ice Class 2 + LMC UMS	1977	German
1125	-	2 derricks each 400t	8.70	1000	LRS + 100A1 + LMC UMS	1977	Neth. Ant.
1001	-	2 derricks each 216t	9.00	1000	GL + 100A4 E + MC AUT 24/24	1977	German



Round the world liner service established in one year

During its first year of existence Mammoet Liner Services – now a separate corporate entity – has undergone some radical developments. 'Looking back over the year we see 22 sailings from West Europe to the Middle East,' says managing director Hays van Noord. 'We started with a three-weekly service, but by mid-'84 we had to increase it to twice a month. Six of our ships maintain the service: the Waalekerk, Willemskerk, Wissekerk, Westerkerk, Salland and Flevoland. A number of voyages were made with chartered vessels. In total we carried 250.000 tonnes of cargo, encompassing supply materials for the oil industry, project cargo, including medium-size heavy lifts, milk powder, cement, sugar, fertilizer and frozen chickens.'

What kind of developments were involved? In the first place Mammoet Liner Services came to a firm agreement with United Arab Shipping Company on joint freight policy and exchange of sailing schedules in the trade between North West Europe and the Arabian Gulf. The second development was an agreement with the Nedlloyd Lines Trade Directorate in Tokyo, whereby the ships no longer returned from the Arabian Gulf to West Europe but went

on to Singapore where Nedlloyd operates them in a service from the Far East and Japan to Central America and the Caribbean. In the Caribbean Mammoet Liner Services takes over again, with the possibility of offering a parcel service to West Europe, after which a new world voyage can begin from the West European ports. Van Noord: 'For the Transatlantic stretch we are attempting to develop a semi-liner service



from ports on the East coast of the United States to West European ports.'

Mammoet Liner Services reached an agreement with Lauro Lines, Naples, Italy to operate a joint monthly liner service from the Mediterranean – Spain, France and Italy – to the Arabian Gulf. The venture is based on joint service, separate marketing – a well-known organizational concept in the shipping world.'

Independent

As from January 1st 1985 Mammoet's liner activities have been brought into a separate corporate entity. The formation of Mammoet Heavy Lift Partners – which meant that Mammoet Shipping had to become independent – made that an obvious solution. 'Our philosophy has always been to keep the management team in such an organization as small as possi-



ble,' says Van Noord. 'It is vitally important when it comes to guaranteeing prompt action. And prompt action is the only way we can keep our head above water in this fiercely competitive field.'

Apart from Managing Director Van Noord the management team consists of a mere ten people. 'The key people in the organization are actually H.E. Beekenkamp, operations manager, W.B. Wijsmuller for the marketing, P. Oostering and H. Liberg, responsible for filling the ships such that they are 'full and down' when they leave for the Middle East, F. van der Valk, who determines the freight rates, and those in charge of operational work: J. Beuker, R. Jager and R. Jansen. They coordinate the loading operations of the

vessels and maintain the contacts between agents, stevedores and ship's management. Last but not least we have I. van Kalken and A. Posthumus-Meijes for administrative back-up.'

Professional agency network

The relatively small management team requires an extensive worldwide agency network. Most routine work like customs formalities, documentation, sales formalities and contacts with clients is farmed out. 'We went to established, experienced companies for our agency network. So it's not a case of an agent here and there, but of professional people who know their

job. For example, we work with Schiott & Hochbrandt in Denmark and Scandinavia, Röver in Hamburg and Bremen, Preuss in the German hinterland and Van Ommeren in the UK. We use the Ruys organization for the Netherlands, Belgium and France and the Spanish National Line in Spain and Italy. In the Emirates and Kuwait we have the Swedish organization of Gulf Agencies as representatives. In Oman, Haji Bhacker looks after our interests. In Bahrain we have Kanoo and we work with SAITE on the Gulf-coast of Saudi Arabia, all of them organizations with solid reputations in the ports and with local trade. Apart from its extensive agency network, Mammoet Liner Services makes frequent use of the Mammoet

sales offices in Europe and in the United States. In the Middle East Mammoet Liner Services has its own representative, Jan Wijnans based in Mammoet Transport's Dubai office. He coordinates and supervises the activities in the Middle East.

Deliberately conventional

Although a great many shipping companies have gone over to container transport in recent years, Mammoet Liner Services concentrates exclusively on project and general cargo.

'We have deliberately remained conventional,' says Van Noord. 'We have absolutely no plans to containerize. I am convinced there will always be a market for our speciality, especially in the oil-producing countries. It's my guess that when relations between the countries themselves improve, the market will recover. Our operating areas are not limited to the present programme; in principle we can sail anywhere! Further expansion in the future is not unlikely.' Van Noord is convinced Mammoet Liner Services has a future. 'If we continue as we are there will be no problems. We place a strong emphasis on quality. We pay great attention to the selection of our personnel, both here and abroad and we bring the same care and supervision to our work. I think that is very important, also when you're looking ahead.' For the future Van Noord sees the liner services getting a firm grip on the market, rather than growing at the same rate as last year. 'Many think the future lies with containers, but some cargo simply will not find its way into containers, either because it will not fit, or because it becomes too expensive. That is why we are continuing in the conventional trade, and after last year's experiences I think we are on the right track.'



Zelfaangedreven modulaire platformwagens
grootste bijdrage aan succes

Marktpositie versterkt door aktievere acquisitie

*Selfpropelled modular transporters
contributed most to success*

More active canvassing strengthens market position

De bezetting van de zelfaangedreven modulaire platformwagens van Mammoet is het afgelopen jaar gunstig geweest. Ook de vooruitzichten voor de komende jaren zijn dusdanig positief dat het aantal wagens recent is uitgebreid. De capaciteit is nu verhoogd van 2000 naar 3500 ton. Vooral door het vele werk dat de offshore-industrie in West Europa met zich mee brengt werd de aanschaf van een aantal nieuwe eenheden noodzakelijk. De kraan capaciteit op de Noordzee en daarmee het gewicht van de modules wordt nog altijd groter. Ook veelvoorkomende plaatsingen van zware stukken in zeer beperkte ruimten – veelal op oudere fabrieksterreinen – droegen bij aan de totstandkoming van het besluit tot uitbreiding.

"Terugkijkend op het afgelopen jaar mogen we, gezien de ontwikkelingen in de zwaar transport-wereld en de grote concurrentie, tevreden zijn. De verschillende activiteiten van Mammoet – landtransport,

kraanwerk, hydrajack, wegen – hebben tezamen voor een gunstig resultaat gezorgd. Het ene onderdeel doet het wel eens wat beter dan het andere, maar over het algemeen geno-



Last year Mammoet Transport's modular transporters were well employed. And future prospects are so good that the fleet was recently expanded, increasing capacity from 2000 to 3500 tonnes. The large amount of work spawned by the West European offshore industry made it necessary to invest in a number of new units. On the North Sea crane capacity and with its module weight continue to increase. Another reason for expansion was the frequent occurrence of positioning heavy lifts in highly confined spaces – often at existing plants.

**Transport en hijswerk
voor uitbreiding Total-raffinaderij**
Transport and lifting for Total-refinery extension



Onder grote belangstelling zette het transport zich in beweging en reed langzaam het terrein af. Na vervoer over de openbare weg draaide het gevaarte het terrein op van de Total-raffinaderij. Daar stond het hydrajack-systeem opgesteld om het zware reaktorvat rechtop op zijn plaats te zetten.

Watched by a large audience the transport moved slowly off the site. After travelling along the public highway it turned off on to the Total refinery site. The hydrajack was waiting to put the heavy reactor vessel into its upright position.

men is gematigd optimisme op zijn plaats.'

Ir. C.W. van Gorp, directeur van Mammoet Stooft, Breda, kan precies schetsen hoe de zwaar transportmarkt zich de laatste jaren heeft ontwikkeld en welke positie Mammoet daarin inneemt. 'Het gaat goed', is zijn overtuiging, 'maar het gaat niet vanzelf. Agressiever aan de weg timmeren is belangrijker dan ooit. De West Europese markt, waar wij ons voornamelijk in bewegen, is weliswaar vrij groot, maar de concurrentie is hevig.'

Verwachtingen overtroffen

De grootste bijdrage aan het succes van Mammoet Transport werd ongetwijfeld geleverd door de zelfaangedreven modulaire platformwagens. Direct na aflevering van de wagens werden ze volop in gebruik genomen en, zo is gebleken, naar volle tevredenheid. Kinderziekten, die bij dergelijk nieuw materieel toch meestal optreden, hebben zich niet voorgedaan. De verwachtingen werden zelfs nog overtroffen in de praktijk. Behalve in Nederland zijn de zelfaangedreven modulaire platformwagens de laatste jaren vooral ingezet bij zwaar werk in België, Frankrijk, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Duitsland en Engeland. Mede gezien de recente uitbreiding van de capaciteit wil Mammoet ook een grotere greep krijgen op de Engelse markt. 'Daar is



Tanker under way

On January 2nd Alatas Big Lift in Jeddah, Saudi Arabia undertook an unusual hauling job: a 165-tonne tanker was hauled from the coastguard site to the

town. The 37-metre long ship was carried on two 16-axle platform trailers (total wheels 256) pulled by an FTF truck, to the Al-Andalus roundabout, where it

was placed in front of the Happy Family supermarket. The tanker will be part of a display of ships and fountains at the roundabout, to be a permanent attraction for the inhabitants.

de komende jaren heel wat werk te doen', weet Van Gorp. 'Een actievere acquisitie zal in dit marktgebied noodzakelijk zijn. Naast de technologische kennis en ervaring van de mensen binnen Mammoet is het

'Looking back over the last year we have every reason for satisfaction, considering the developments in the heavy lift field and the enormous competition. Mammoet's various activities - land transport, craning, hydralifting, weighing - have combined to produce good

results. Occasionally one does slightly better than the other, but generally speaking cautious optimism is justified.'

Mr C.W. van Gorp, managing director of Mammoet Stooft, Breda, knows exactly how the heavy transport market has de-



materieel één van de sterkste kanten van het bedrijf. De zelf-aangedreven modulaire platformwagens, bijvoorbeeld, is het allernieuwste landtransportmiddel dat er op het ogenblik bestaat. Er is veel geld en research ingestoken om deze wagens te ontwikkelen en te laten vervaardigen, maar het betekent wel een belangrijke voorsprong op de concurrentie."

Positieve verwachtingen

Gezien de opdrachten die Mammoet al binnen heeft voor de platformtrailers en de vooruitzichten zoals Van Gorp die ziet voor de komende paar jaar zijn de verwachtingen voor wat betreft de bezetting positief. "De ontwikkeling op de Engelse markt zie ik hoopvol tegemoet en ook in Noorwegen, een be-

langrijk marktgebied, gaat de ontwikkeling gestaag verder."

Weegstelsysteem

In combinatie met de load-outs die door de platformtrailers worden verricht, wordt regelmatig het door Mammoet ontwikkelde elektronisch weegstelsysteem toegepast. De laatste jaren is het systeem veelvuldig aan de praktijk getoetst en betrouwbaar gebleken. Steeds vaker komt van de kant van de opdrachtgevers - veelal oliemaatschappijen - uitdrukkelijke vraag naar dit weegstelsysteem. "We zijn al verscheidene malen ingesprongen voor collega's, die het met traditionele weegsystemen niet konden bolwerken", zegt Van Gorp. "Dat is natuurlijk prima reclame."

De voorschriften voor het zwa-

veloped in recent years and Mammoet's position in it. "Things are going well," is his opinion, "but they don't go well of their own accord. Aggressive publicity is more important than ever. It's true that the West European market where we mainly operate is quite large, but the competition is fierce."

Expectations surpassed

The selfpropelled modular transporters have undoubtedly contributed the most to Mammoet Transport's success. Immediately after delivery the transporters set to work and, as it turned out, gave complete satisfaction. Teething troubles, usual with this kind of new equipment, did not occur. They performed even better than expected.

Apart from the Netherlands the

modular transporters have been employed in Belgium, France, Denmark, Sweden, Norway, Germany and the U.K. Their recently expanded capacity is partially responsible for Mammoet's ambition to get a firmer grip on the English market. "There's a lot of work to be done there in the future" feels Van Gorp. "We shall have to canvass the market more actively."

Besides the technological know-how and experience of its people, Mammoet's working equipment continues to be one of the firm's strongest assets. The selfpropelled modular transporter, for example, is the most up to date means of land transport in existence. A lot of money and research went into developing and manufacturing the transporters but it has given Mammoet a considerable advantage over competitors.





Mijnenveger te water

In Oostende, België, werd onlangs de tweede van tien mijnenvegers te water gelaten. De schepen, deel uitmakend van een NATO-serie van veertig waarvan er tien in België, vijftien in Frankrijk en vijftien in Nederland worden gebouwd, zijn vervaardigd van polyesterhars, versterkt met glasvezel. Mammoet Transport kreeg van scheepsbouwer Polyship op-

dracht om het tweede exemplaar te water te zetten. De mijnenveger, die 300 ton meet, werd in de loods opgevijzeld en op platformtrailers gezet. Vervolgens moest het gevaarte naar een gereedliggende ponton worden gereden en daarop worden geplaatst. Daarna werd de ponton langzaam afgezonken om de mijnenveger in het water te brengen.

Minesweeper launched

The second of ten minesweepers was recently launched in Ostend, Belgium. The ships, part of a NATO series of 40, ten of which are being built in Belgium, 15 in France and 15 in the Netherlands, are made of polyester resin reinforced with fibreglass. Mammoet Transport was engaged by shipbuilder Poly-

ship to put the ship in the water. The 300-tonne minesweeper was jacked up in the shed and put on platform trailers. Then it had to be driven to a waiting pontoon and positioned on it. Afterwards the pontoon was slowly submerged until the minesweeper floated.



re weegwerk worden steeds strenger, vooral in Noorwegen. De verwachting is dat dat binnenkort ook in de rest van Europa het geval zal zijn. Mammoet opereert met een complete 'weegcontainer', die zeer snel naar de plaats van bestemming kan worden gebracht. Het systeem hoeft alleen maar te worden uitgepakt en het werk kan beginnen. Naast de huidige 8 x 600-tons weegeenheden wordt er gewerkt aan een lichtere uitvoering van het systeem. Ook daar blijkt vrij veel vraag naar te bestaan.

Overcapaciteit aan kranen

In de kranensektor, vooral onder de kleinere kranen, is de concurrentie hevig. Hoewel er nog steeds een overcapaciteit aan kranen van minder dan 100 ton bestaat, lijkt de markt toch wat aan te trekken, de laatste maanden. Er is momenteel weer voldoende werk voor zowel de grote als de kleinere kranen, maar de prijzen staan nog onder druk. Wat betreft de grotere hydraulische kranen is de markt over het algemeen wat beter. 'Wij zijn op het ogenblik aan het afwegen wat onze volgende stap zal zijn', zegt Van Gorp. 'Zowel op het gebied van de mastenkranen als

van de hydraulische kranen. Moeten we nog groter gaan, of juist niet? Dat is een moeilijke materie, maar die beslissing zal binnenkort moeten vallen.'

Hydrajack

Met het bekende ultra-zware hijsstelsel, de hydrajack, is het in het afgelopen jaar uitstekend gegaan. Volop werk en voldoende aanvragen voor de nabije toekomst. Ook op hijsgebied staat er iets nieuws op stapel. Onlangs heeft Mammoet een lichtere versie van het hydrajack-systeem ontwikkeld en laten vervaardigen. Het nieuwe systeem werkt iets anders dan de 'grote' hydrajack. Het voordeel is dat het sneller werkt, met kleinere gewichten, tot nu toe zo'n 400 ton. Voor het kleinere hijswerk, bijvoorbeeld op plaatsen waar kranen niet bij kunnen en de zware hydrajack te ingewikkeld wordt is het nieuwe systeem uitermate geschikt. Het is gemakkelijk te vervoeren en op te bouwen en het kan ook eenvoudig worden uitgebreid naar een capaciteit van bijvoorbeeld 800 ton.

Ook kleiner werk

Het is duidelijk dat de zwaar transportmarkt in West Europa

Positive expectations

Considering Mammoet's current orders for the platform trailers and the prospects for the next few years as seen by Van Gorp, expectations for employment are positive. 'I am optimistic about developing the British market and things are also continuing to expand in Norway, an important market.'

Weighing system

The electronic weighing system developed by Mammoet is regularly used in combination with the load-outs performed by platform trailers. The system has been tested many times in recent years and has proved reliable. Clients - mostly oil companies - are more frequently making particular requests for the weighing system. 'We have already helped out colleagues at different times whose traditional weighing systems proved inadequate,' says Van Gorp. 'Excellent publicity for us, of course.'

The regulations for heavy weighing tend to get stricter, especially in Norway. The same trend is expected in the rest of Europe. Mammoet operates with a complete 'weighing container' which can be very quickly transported to the job site.

The system only has to be unpacked for work to begin. Mammoet has 8 x 600 tonne weighing units and work is in progress on a lighter version of the system, for which there also appears to be a great demand.

Cranes: over-capacity

Cranes, especially the smaller ones, have to face fierce competition. However, despite the continuing over-capacity of cranes under 100 tonnes the market appears to be picking up. There is now sufficient work for both small and big cranes but rates are still under pressure. There is a general improvement in the market for the bigger hydraulic cranes. 'We are now considering what the next step should be for the lattice boom and hydraulic cranes' says Van Gorp. 'Should they get even bigger, or not? A difficult matter, but we shall have to settle it soon.'

Hydrajack

The well-known ultra-heavy lifting system, 'Hydrajack', did extremely well last year, with plenty of work and sufficient orders for the near future. The lifting field also has something new in preparation. Mammoet recently developed and manufactured a lighter version of the hydrajack system. It works slightly differently from the 'big' hydrajack. The advantage is that it works faster for lighter weights of up to 400 tonnes so far. The new system is eminently suitable for lighter lifting jobs, for example in places inaccessible to cranes and where it is too complicated to use the hydrajack system. It is easy to transport and assemble.



Een interessant detail bij het hijsen van het vat was, dat hierbij ook het push en pull sledesysteem werd gebruikt. Tijdens het hijsen van het vat rustte de onderzijde op een speciaal kantelframe, dat met behulp van het sledesysteem de beweging van het vat volgde. Ook die fase van het project verliep voorspoedig en Mammoet kon terugzien op een vlotte en geslaagde operatie.

An interesting detail is that the push and pull skidding system was used as a falling device. During the operation the vessel rested on a special up-ending frame which, assisted by the push and pull system, followed the vessel's movement. This phase of the project also went smoothly and Mammoet can look back on a successful operation.

wat harder wordt. Er is een behoorlijke hoeveelheid werk, maar door de overcapaciteit is de concurrentie hevig. 'Mammoet Transport worstelt nog steeds met het imago van alleen maar het hele grote, moeilijke werk', legt Van Gorp uit. 'Het is voor ons – vooral in deze tijd – echter heel belangrijk dat we ook kleiner werk doen. Al was het alleen maar om de dalen te vullen die we onvermijdelijk hebben tussen de pieken van de grote projecten. Ook wat dat betreft gaat het al duidelijk de goede kant op. Voor de komende twee jaar verwacht ik dat het werk voor de kranen inclusief het nieuwe lichtere hydrjack-systeem zal toenemen. Ook het zwaar transport over de weg, zoals bijvoorbeeld het vervoer van bouwkranen, transformatoren en persen breidt zich weer uit. Voor de zelfaangedreven modulaire platformwagens zal de stijgende lijn zich naar mijn idee eveneens wel voortzetten.'

'Geen donkere wolken dus', volgens Van Gorp, 'maar een positieve toekomstvisie. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de vinnige opstelling in de huidige markt moet worden behouden. Er moet, meer dan vroeger, actief geacquireerd en meegedacht worden. Het is een tijd van voortdurend denken, vernieuwen en verbeteren; proberen de voor-aanstaande positie te behouden. Gezien het vertrouwen waarmee iedereen bij Mammoet de toekomst tegemoet treedt zal dat ook wel lukken.'



bio and its capacity can also be increased to, for example, 800 tonnes.

Smaller loads too

It is obvious that the West European heavy transport market is getting tougher. There is plenty of work but due to overcapacity competition is fierce. Moreover Mammoet Transport is still struggling to lose the image of only doing heavy, complicated jobs', explains van Gorp. 'It is also very important – especially now – that we do lighter work as well. Even if only to fill the inevitable gaps between the peaks of big projects. That is also going in the right direction. During the next two years I expect more work for the cranes and the new lighter hydrjack version. Speciali-

zed road haulage, like the transport of construction cranes, transformers and casting lines is expanding again. I also expect the rising trend for the selfpropelled modular transporter to continue.'

No dark clouds

Van Gorp: 'So there are no dark clouds, only positive prospects. But of course we must still maintain our aggressive attitude in the present market situation. Active canvassing and involvement is more necessary than it was. This is a time of continuous deliberation, renewal and improvement; of attempts to maintain our position as a market leader. And thanks to the confidence with which all at Mammoet face the future, we think we will succeed in that.'



De planning en engineering voor de uitbreiding van de raffinaderij, die ruwe olie zal omzetten in bijvoorbeeld LPG, benzine, kerosine en dieselolie, was in handen van het Duitse bedrijf LURGI GmbH uit Frankfurt en Kinetics Technology International BV uit Zoetermeer. Deze hadden Mammoet in de arm genomen voor het ultra-zware landtransport van de kostbare lading en het plaatsen van de reaktorvaten. De 'Happy Buccaneer' liet zich aan alle kanten bewonderen en nadat een ieder zich had overtuigd van de capaciteiten van het grootste en modernste zwaar transportschip, verliet ze de Vlissingse haven voor de volgende reis.

Planning and engineering for the extension of the refinery were provided by the German firm LURGI GmbH, Frankfurt and Kinetics Technology International BV from Zoetermeer. They had engaged Mammoet to provide ultra-heavy land haulage for the valuable cargo and to position the reactor vessels. The biggest and most modern heavy lift ship allowed herself to be admired from all angles and after everyone had seen her qualities for themselves the Happy Buccaneer left Flushing for her next voyage.

Pijpleidingploeg klaar voor onder water

Onlangs heeft een ploeg, die zal worden gebruikt voor het maken van een sleuf in de zeebodem voor een te leggen pijpleiding, de laatste tests op het droge met succes volbracht. Mammoet zorgde voor het transport van het 140 ton zware gevaarte naar de Rotterdamse Maasvlakte en leverde tevens de faciliteiten om het gevaarte te testen. De door R.J. Brown and Associates uit Rijswijk ontworpen ploeg zal in mei van dit jaar een 116 kilometer lange en 90 centimeter diepe geul ploegen in het noordelijk deel van de Noordzee. De ploeg bleek aan alle eisen te voldoen en kan in mei starten in Noorwegen met zijn werk.



Pipelaying trencher ready to go underwater



The trencher which will be used to make a pipeline trench in the seabed recently successfully completed its final tests on dry land. Mammoet transported the 140-tonne machine to the Rotterdam Maasvlakte and also provided testing facilities.

The trencher, designed by R.J. Brown and Associates, Rijswijk, will dig a 116-km long, 90-cm deep trench in the northern sector of the North Sea. The trencher has proved equal to all demands and is ready to begin work in Norway this May.

Jacket op ponton te Hartlepool

Ook in Engeland worden de zelfaangedreven modulaire platformwagens thans ingezet. Eind maart vond te Hartlepool de load-out plaats van een 780 ton wegend jacketframe, 47 meter hoog, 30 meter lang en 27 meter breed. Op vier computergestuurde platformwagens met 1200 ton draagvermogen werd de jacket, die bestemd is voor een olieveld in de Noordzee, van de vaste wal op een zeegaand ponton gereden.

Jacket on pontoon at Hartlepool

The selfpropelled modular transporters are also busy in England. At the end of March a 780-tonne jacket frame, measuring 47 metres high, 30 metres long and 27 metres wide, was loaded out in Hartlepool. The jacket, destined for a North Sea oil field, was driven from the shore on to a seagoing pontoon by four electronically controlled platform trailers.




Nieuw
telefoonnummer
Mammoet
Amsterdam

Wilt U alvast in Uw agenda noteren dat het telefoonnummer van Mammoet te Amsterdam met ingang van augustus 1985 wordt gewijzigd in:
020-5573300, telefax 020-5573333.

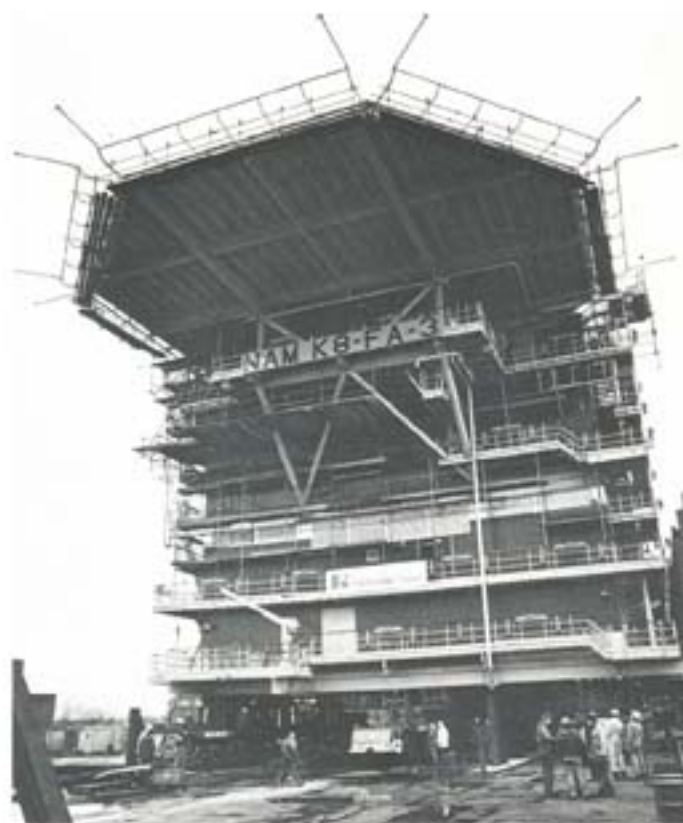
New telephone
number
Mammoet
Amsterdam

Please note Mammoet Amsterdam's new telephone number, from August 1985:
020-5573300, telefax 020-5573333.

Load out van 1964 tons platform voor NAM

Eind maart is het bovengedeelte van het voor de NAM bestemde gasproductieplatform K8-FA-3 bij Hollandia Kloos te Krimpen aan de IJssel op een ponton gereden. Mammoet Stool gebruikte daartoe de zelfaangedreven modulaire platformwagens, in totaal 70 assijnen. Het gevaarte was 59 meter lang, 25 meter breed en 30 meter hoog. Dit gedeelte en het deel van de onderbouw zul-

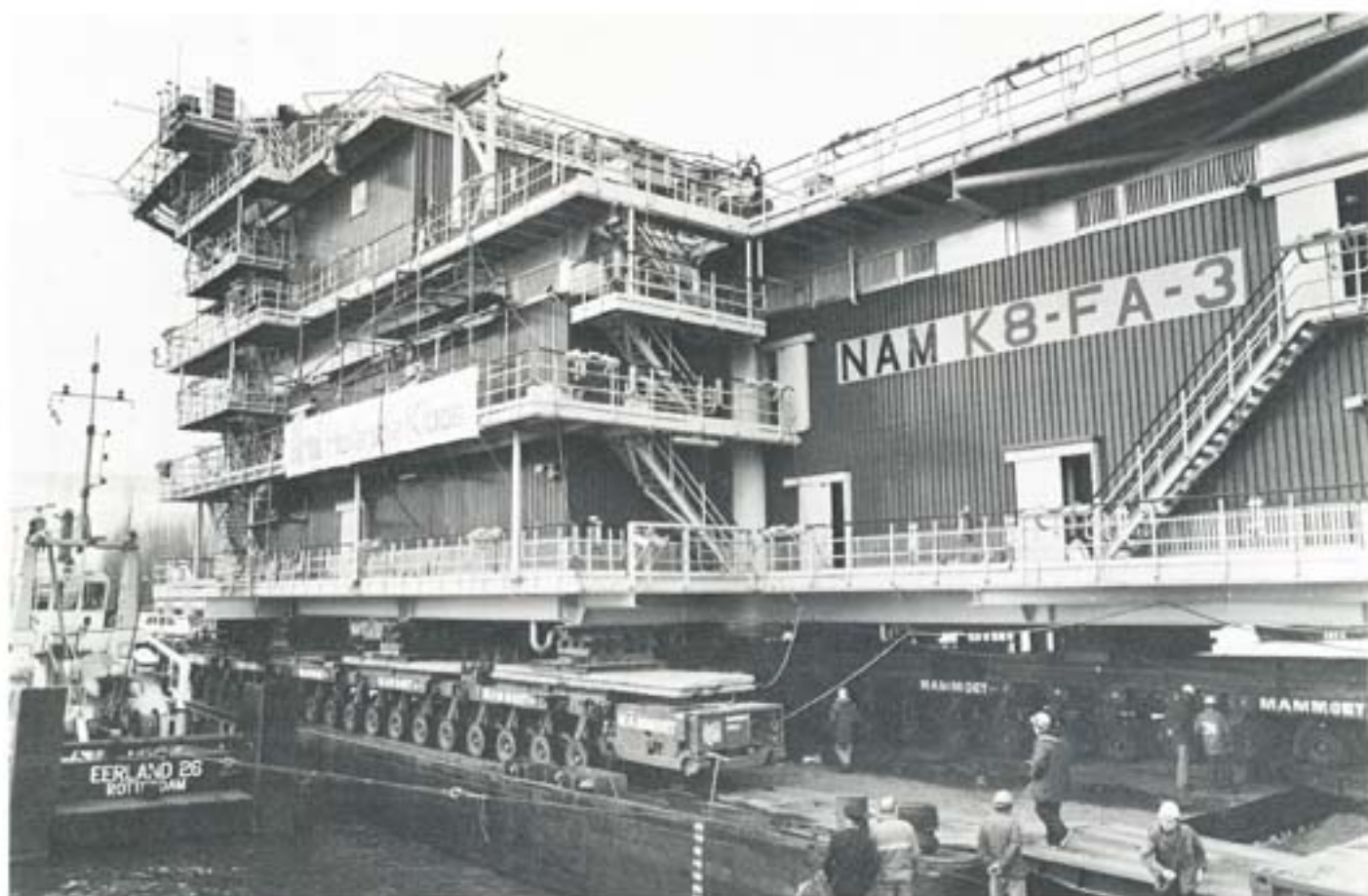
len binnendijks worden samengesteld, waarna plaatsing van het geheel geschiedt in het K.8 veld op het Nederlandse plat, 100 km noordwest van Den Helder.



Load out of 1964-tonne platform for NAM

At the end of March, the upper section of NAM's K8-FA-3 gas production platform was driven on to a ponton at Hollandia Kloos, near Krimpen aan de IJssel. Mammoet Stool performed the job with self-propelled modular transporters, 70 axle lines. The platform section was 59

metres long, 25 metres wide and 30 metres high. After being coupled to the substructure on shore, the whole thing will be positioned in the K.8 field in the Dutch sector of the North Sea, 100 km north-west of Den Helder.



Record-transport: 3.800 ton op 1104 wielen

Op 14 juli vorig jaar is met het vervoeren van een sectie van een productie-platform van 3.800 ton een record gerealiseerd. Nog nooit tevoren was een zo zware last op wielen getransporteerd. Het betrof een produktiedek voor het Kottierplatform van Conoco, dat door Grootint te Zwijndrecht was vervaardigd. Onder grote publieke belangstelling gaf minister van Economische Zaken drs. G.M.V. van Aardenne het startsein voor het reuzetransport. Op niet minder dan 1104 wielen kroop het gevaarte de loods uit en reed langzaam naar de ponton die het produktiedek de Noordzee op moest brengen. Behalve de zelfaangedreven modulaire platformwagens werden ook enkele conventionele platformwagens gebruikt om het imposante dek te kunnen vervoeren.

Het produktiedek van Conoco maakt deel uit van een produktieplatform in het Kottier-veld, een olieveld in de Noordzee, ongeveer 55 kilometer ten westen van Den Helder.

Bij het record-transport waren enkele officiële controleurs van het bekende Guinness Book of Records.



Record transport: 3.800 tonnes on 1104 wheels

On July 14th last year a record was established with the transport of a 3.800-tonne producti-

on platform section. Never before had such a heavy load been transported on wheels. The production deck for Conoco's Kottier platform was built by Grootint, Zwijndrecht. Watched by a large audience, minister of Economic Affairs G.M.V. van Aardenne gave the signal for the mammoth transport to begin. On no fewer than 1104 wheels, it crept slowly out of the shed towards the pontoon, which was to take the production deck to the North Sea. Several conven-

tional platform trailers helped the self-propelled transporters carry the imposing deck.

The Conoco production deck is part of a production platform in the Kottier oil field situated in the North Sea about 55 kilometres west of Den Helder.

The record transport was attended by several inspectors from the Guinness Book of Records.

Kantoor Zeebrugge

In verband met uitbreiding van de activiteiten heeft Mammoet Ferry Transport met ingang van 1 maart 1985 een eigen kantoor geopend te Zeebrugge, België. Manager ter plaatse is de heer Chris Sabbe. Het adres is Mammoet Ferry Transport, Baron de Maerelaan 36, 8380 Zeebrugge, België, telefoon (050) 546003, telex 82317.

Office in Zeebrugge

As from March 1st, 1985, Mammoet Ferry Transport has its own office in Zeebrugge, Belgium, in order to extend their activities. Manager is Mr. Chris Sabbe. The address is Mammoet Ferry Transport, Baron de Maerelaan 36, 8380 Zeebrugge, Belgium, telephone (050) 546003, telex 82317.



Mammoet op 'Holland Offshore'

Op de beurs 'Holland Offshore' eind 1984 in Amsterdam was Mammoet Transport vertegenwoordigd in de stand 'Nedlloyd Offshore Services', waarin ook Nedlloyd's werkmaatschappijen Radio Holland en Nedlloyd Energy participeerden.

Mammoet at 'Holland Offshore'

At the trade fair Holland Offshore, held in Amsterdam at the end of 1984, Mammoet Transport was represented at the 'Nedlloyd Offshore Services' stand. Nedlloyd subsidiaries Radio Holland and Nedlloyd Energy also participated.

EUROPE

Mammoet Transport B.V.
 Westerdoksdijk 40
 1013 AE Amsterdam (Holland)
 P.O. Box 1960
 1000 BZ Amsterdam (Holland)
 Tel. 020-221644, Telex 13661
 Fax: 020-236679 (3a)

Mammoet Shipping B.V.
 Westerdoksdijk 40
 1013 AE Amsterdam (Holland)
 P.O. Box 1960
 1000 BZ Amsterdam (Holland)
 Tel. 020-221644, Telex 13661
 Fax: 020-236679 (3a)

Mammoet Liner Services B.V.
 Westerdoksdijk 40
 1013 AE Amsterdam (Holland)
 P.O. Box 1960
 1000 BZ Amsterdam (Holland)
 Tel. 020-221644, Telex 13661
 Fax: 020-236679 (3a)

Mammoet Stoof B.V.
 Veilingkade 15
 4815 HC Breda (Holland)
 P.O. Box 3469
 4800 DL Breda (Holland)
 Tel. 076-879215, Telex 54291
 Fax: 076-712164

Establishment Terneuzen
 P.O. Box 1114
 4530 GC Terneuzen (Holland)
 Tel. 01150-12488, Telex 55287

Mammoet Ferry Transport
 Sureweg 4, Kamer 309
 3198 LN Europoort RT (Holland)
 Tel. 01819-62244, Telex 29732

Mammoet Ferry Transport
 Baron de Maereiaan 36
 8380 Zeebrugge (Belgium)
 Tel. 050-546003, Telex: 82317

Mammoet Transport (België) N.V.
 Albertdok, Ouland 25
 2030 Antwerp (Belgium)
 Tel. 03-5416610/11/12 Telex 32989

Mammut Transport A.G.
 Austraße 2
 P.O. Box 9
 CH-4153 Reinach BL-1 (Switzerland)
 Tel. 061-765150, Telex 967042
 Fax: 061-765276 (2m)

Mammouth Transport France S.à.r.l.
 11, Rue Marius Franay
 92210 Saint Cloud
 Paris (France)
 Tel. 01-6020574, Telex 202917
 Fax: 01-6029672

Mammoet Transport Norge A/S
 Markevei 2a
 5000 Bergen (Norway)
 Tel. 05-322380, Telex 42534
 Fax: 05-231676

Mammoet Transport (U.K.) Ltd.
 — 7, Albert Terrace
 Middlesbrough, Cleveland TS1 3PA (U.K.)
 Tel. 0642-217306, Telex 58393

— Baltic Exchange Chambers
 24, St. Mary Axe
 London EC3A 8DE (U.K.)
 Tel. 01-6239382, Telex 893444
 Fax: 01-2835175

Mammoet Ferry Transport
 Hooton Road
 Hooton, South Wirral L66 7NL (U.K.)
 Tel. 051-3273306, Telex 628320

Mammoet Mediterranean
 c/o Agenzia Marittima Trasatlantica
 Genova S.p.A.
 9, v. Brignole de Ferrari
 16125 Genoa (Italy)
 Tel. 010-283851, Telex 216594/222682

U.S.A.
Mammoet Transport U.S.A. Inc.
 — 60 East 42nd Street
 Room 2201
 New York, N.Y. 10165 (U.S.A.)
 Tel. 0212-818-0140
 Telex (int.) 661714
 (dom.) twx 710-581-2843

— 1200 Smith
 Citicorp Center, Suite 2670
 Houston, TX 77002 (U.S.A.)
 Tel. 0713-7391114, Telex: 6868684

MIDDLE EAST

Mammoth Gulf
 P.O. Box 2297
 Dubai (United Arab Emirates)
 Commercial Department/Yard:
 Tel. 04-341252, Telex 46976
 Liner Services:
 Tel. 04-435445, Telex: 46183
 Fax: 04-422676 (via EMEC)
 04-228070 (via Gray MacKenzie)

Pecon Transport Division
 P.O. Box 3262
 Abu Dhabi (United Arab Emirates)
 Tel. 02-553662, Telex 23230

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

Alatas Big Lift Co. Ltd.
 P.O. Box 4
 Jeddah (Saudi Arabia)
 Tel. 02-6449644, Telex 401009
 Fax: 02-6449644

Alatas Big Lift Co. Ltd.
 P.O. Box 737
 Al Jubail (Saudi Arabia)
 Tel. 03-3418133, Telex 632068
 Fax: 03-3415728

ASIA

Mammoet Transport South East Asia
 c/o Nedlloyd EAC Agencies (Pte) Ltd.
 1, Finlayson Green, 6th Floor
 Singapore 0104
 Tel. 2257577, Telex 22658
 Fax: 2249106

Mammoet Transport South East Asia
 Forestry Centre (Wing A)
 5th Floor Room 501-503
 Jl. Jend. Gatot Subroto
 Jakarta Senayan (Indonesia)
 Tel. 021-583941, Telex 45634

Mammoet Transport Thailand
 c/o T.S. Bangkok (Transport/Supplies)
 200 Thosapol Building, 8th Floor
 Rajchadaphisak Road
 Huaikhuang, Bangkok 10310 (Thailand)
 P.O. Box 11-500
 Bangkok/Prakanong 10110 (Thailand)
 Tel. 02-2777958, Telex 72252



**MAMMOET
 TRANSPORT**