

MAMMOET

mail

15

House magazine of
Mammoet Transport B.V.



10 Orient Express:
a legend revived



12 Relocation live oak
tree in California



18 Site moves on
Batam Island



Production:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.,
Breda - The Netherlands

Editors:
Immie van Kalken
Aad van Leeuwen
Cor Radings

Lay-out:
Aart Schuddeboom

Printing:
Drukkerij Hedes B.V.

Editorial address:
Public Relations Department
Mammoet Transport B.V.,
15 Velingkade
P.O. Box 2267
4800 CG Breda
The Netherlands
Tel.: (0)76-794400
Fax: (0)76-715634

CONTENTS

Organisation chart Mammoet Transport	3
Co-operation Davenport - Mammoet	3
Integrated transport from the Philippines	4
Extension heavy-lift fleet	4
The endless circle of Mammoet Ferry Transport	6
Exchange of steam- generators	8
Mammoet Shipping discharges a legend	10
Mammoet Western moves centuries-old live oak tree	12
Concrete rings broad- casting mast Thorn	13
Mammoet in nieuw Limburgs decor	15
Various	16
Walter Wright Mammoet job reports	18

FROM THE EDITOR

In a supplement Mammoet Mail 15 pays much attention to one of the most spectacular transport projects ever executed by Mammoet.

The 'Red Dog' project consisted of the transport of a modular built ore-processing installation from the Philippines to Alaska.

Only a few companies, one of which was Mammoet Transport, could offer the American client a total transport package which implied that sea as well as land transportation would be carried out by one and the same company. Time planning and logistics played a major part, because the landing location in Alaska is free of ice and accessible for only a short period in the Summer.

The co-operation between the various Mammoet offices (Mammoet Shipping, Mammoet Stof, Mammoet Western en Mammoet Houston) was excellent and proved once more the advantage of a rather small, but world-wide organisation with offices and people on the spot.

Further in this issue we pay attention to the new

organisation structure of Mammoet Transport and the latest addition to the fleet of Mammoet Shipping.

For the second time Mammoet received a token of appreciation from a Japanese company (Kawasaki) in the form of an award. This time for the transportation of the Channel tunnel drilling machines from Japan to France. Again, the combination of sea and land transport was the most important selling point for the client to have Mammoet carry out the job. Mammoet France and Mammoet Shipping played the leads in this project.

A final news feat is the interest that Mammoet Transport gains in the transport company Davenport of Houston. The combination will form a strong foothold for land transport activities in and around Texas.

We trust that we have informed you completely and as always Mammoet is at your service.

VAN DE REDAKTEUR.

In een aparte bijlage besteedt Mammoet Mail 15 uitgebreid aandacht aan een van de spectaculairste transportprojecten ooit door Mammoet uitgevoerd.

Het 'Red Dog' project omvatte het transport van een modulair gebouwde ertsverwerkingsinstallatie van de Filipijnen naar Alaska.

Slechts weinig bedrijven, waaronder Mammoet Transport, konden de Amerikaanse opdrachtgever een totaal-transport pakket aanbieden, waarbij de combinatie zee-landtransport door één en hetzelfde bedrijf zou worden uitgevoerd. Tijdsplanning en logistiek speelden hierbij een grote rol, omdat de aanlandingsplaats in Alaska in de zomer maar korte tijd ijsvrij en bereikbaar is.

De samenwerking tussen de verschillende Mammoet onderdelen (Mammoet Shipping, Mammoet Stof, Mammoet Western en Mammoet Houston) verliep uitstekend en bewees eens te meer het voordeel van een riet te grote, maar wereldwijd aanwezige organisatie met vestigingen en mensen 'on the spot'.

Verder in dit nummer aandacht voor de nieuwe organisatiestructuur van Mammoet Transport en een aanwinst in de vloot van Mammoet Shipping.

Voor de tweede maal in korte tijd kreeg Mammoet een blijk van waardering van een Japans bedrijf (Kawasaki) in de vorm van een award. Ditmaal voor het vervoer van de Kanaaltunnel-boormachines van Japan naar Frankrijk. Ook hier was de combinatie zee-landvervoer voor de opdrachtgever een doorslaggevend argument om Mammoet in te schakelen. Mammoet France en Mammoet Shipping speelden hierin de hoofdrollen.

Een laatste nieuwtje is het verkrijgen van een belang in het in Houston gevestigde transportbedrijf Davenport, waarbij de combinatie Davenport - Mammoet een sterke aanwinst vormt voor het speciale landtransport in Texas en omgeving.

Wij denken u hiertoe weer volledig op de hoogte te hebben gebracht en zoals gebruikelijk staat Mammoet weer volledig tot uw dienst.

NEW TELEPHONE NUMBERS IN BREDA

From date of publication Mammoet Transport and Mammoet Stof in Breda can be reached under the following numbers:

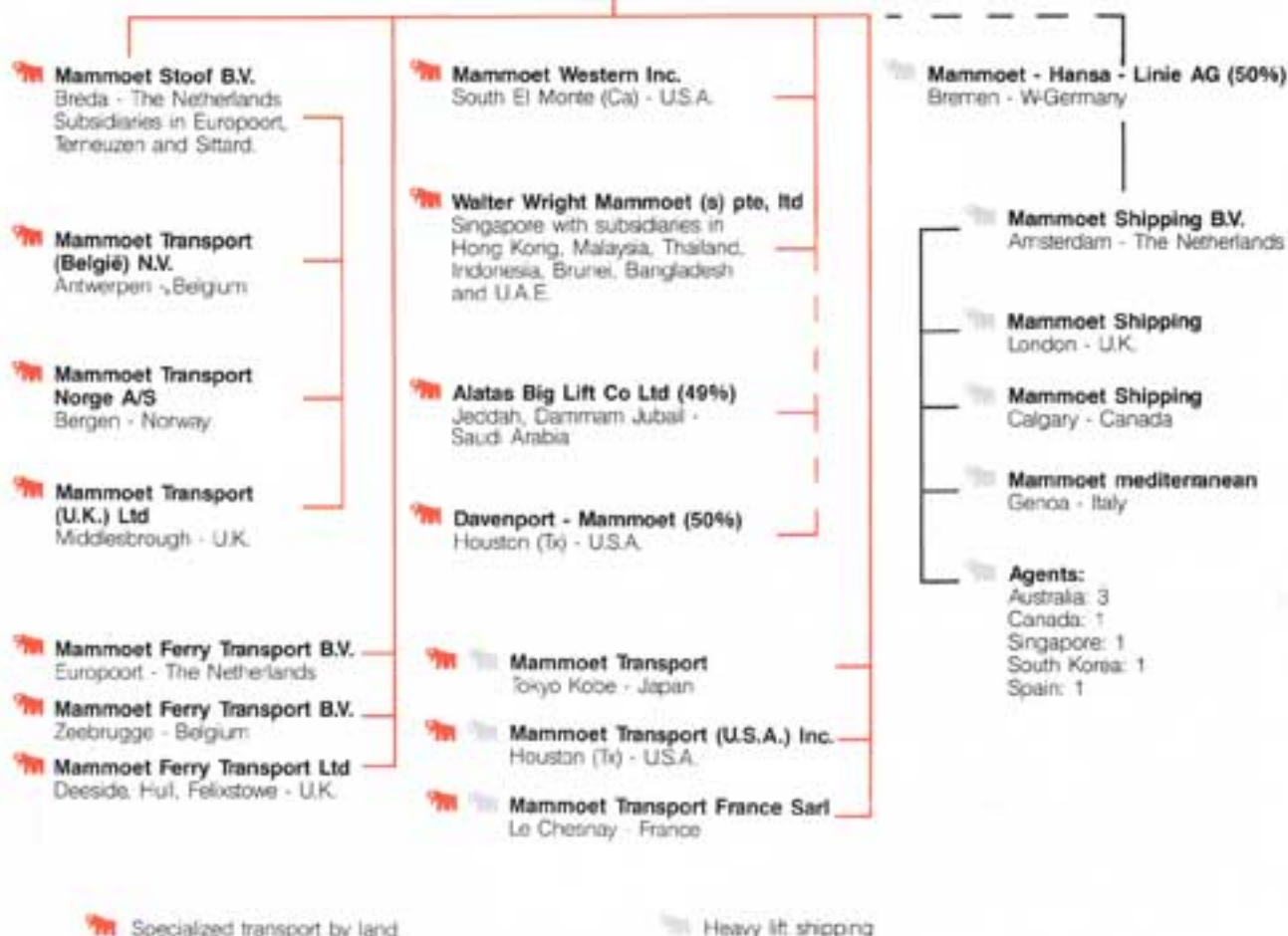
Mammoet Stof B.V.:
(transport and cranes)
tel: 076-794444
fax: 076-712164
tlx: 54291

Mammoet Transport B.V.:
(Holding)
tel: 076-794400
fax: 076-715634

Mammoet Shipping B.V.:
(heavy lift shipping) in Amsterdam
can be reached, as usual, via
tel: 020-5573300 tlx: 13681
fax: 020-236679.



Mammoet Transport
is a company of the
Royal Nedlloyd Group.



Cooperation Davenport - Mammoet

Mammoet Transport B.V. heeft een belang verworven in het speciaal-transportbedrijf Davenport in Houston (USA). Het oogmerk hiervan is de zwaartransport activiteiten in de Verenigde Staten uit te breiden.

De combinatie Davenport-Mammoet is hiermee in staat speciaal (land)transport uit te voeren in Texas en de omliggende staten. Het vormt een uitstekende aanvulling op de activiteiten van Mammoet Western in Californië, zodat nu in twee belangrijke industriële centra, zowel aan de Amerikaanse westkust als oostkust, optimale transport service geboden kan worden. Er

zullen in deze centra 32 lijnen SPMT worden gestationeerd.

De heer A. Sikker zal worden toegevoegd aan het management van Davenport-Mammoet. Het huidige kantoor van Mammoet Transport in Houston blijft gehandhaafd als steunpunt voor de activiteiten van Mammoet Shipping.

Het volledige adres luidt als volgt:

Davenport-Mammoet
Route 4, Base 48
Rosharon, TX 77583
U.S.A.
Tel: (713) 431-2573

Mammoet Transport B.V. have gained an interest in the special transport company Davenport of Houston (USA) in order to expand the heavy transport activities in the USA.

The combination Davenport-Mammoet are now able to perform special (land) transportation in Texas and the surrounding states. It is an excellent addition to the activities of Mammoet Western in California so that optimal service can now be offered to two important industrial areas, East as well as West-coast America. These two areas will

permanently have 32 lines SPMT's at their disposal.

Mr. Albert Sikker will join the Management of Davenport-Mammoet. The present office of Mammoet Transport in Houston will be maintained for the activities of Mammoet Shipping.

The full style reads as follows:

Davenport-Mammoet
Route 4, Base 48
Rosharon, TX 77583
U.S.A.
Tel: (713) 431-2573

Integrated transport from the Philippines to Alaska



Extension heavy-lift fleet

Mammoet Shipping BV, Amsterdam increased the number of specialized vessels in their fleet by adding the heavy lift - ro/ro Vessel "Sunrise".

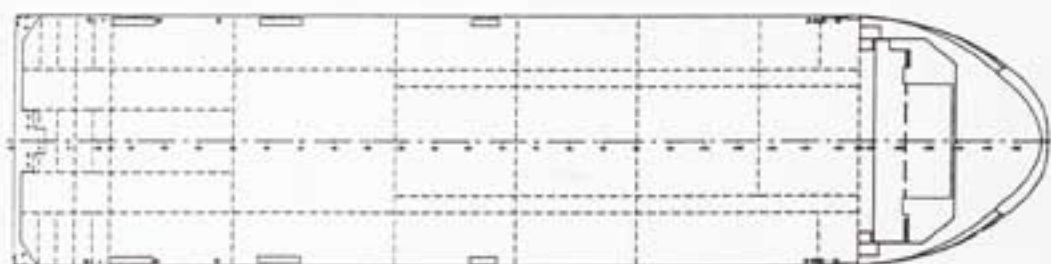
The shallow draft m/v "Sunrise" has joined the fleet on a long term basis on October 1st, 1989. She is very suitable for the transportation of (container) cranes, offshore equipment, large modules, reactor vessels, etc.

For further information please do not hesitate to contact Mammoet

Amsterdam or sales offices/ agents in your area.

Length o.a.	123.01 m
Length p.p.	117.00 m
Breadth m.l.d.	30.00 m
Depth u.d.	7.00 m
Draught max	4.87 m
Deadweight	10045 tons
Deck space	3000 SQM
Deck load	15t/sqm
Ro/ro ramp	side/stern

Class	NK, NS*, MNS*
Built	1984





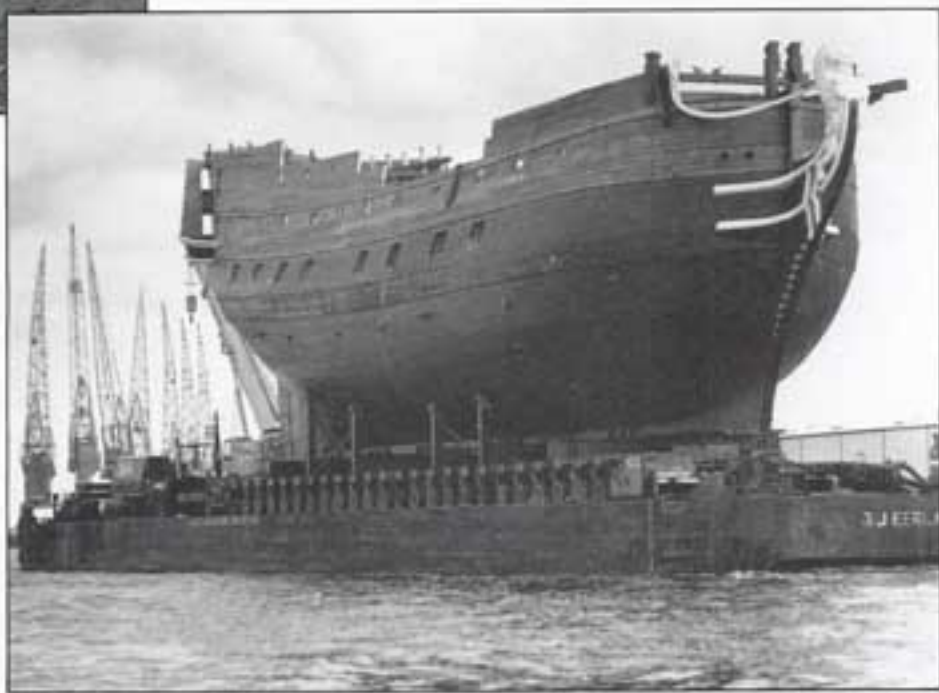
This Summer, in an impressive transport operation Mammoet Transport moved a complete zinc and lead processing installation from the Philippines to Alaska.

The ore processing plant had been built in 11 modules and the Mammoet organisation prepared and handled the engineering and planning of the entire transport operation, which had to be executed within the three Alaskan Summer months. The so-called "Red Dog project" implied the transportation by sea over 4,000 nautical miles and the connecting transport over a

specially designed and constructed road North of the Polar circle.

The last module was placed on 15 August and on issuing this Mammoet Mail it has already produced its first ores, proving the success of the modular construction concept. Mammoet have the means and know-how to adapt their special transport techniques to the ever-changing and progressing construction market.

In the special full-colour supplement we present the complete story of this operation.



Historische klus voor Mammoet

In Amsterdam herleefde oude tijden met het vervoeren van de replica van een 18e eeuwse Oostindiëvaarder. Het 450 ton wegende VOC-schip werd door Mammoet op de bouwplaats aan de Oostelijke Handelskade in Amsterdam opgevoerd en met trailers op een ponton gereden, die vervolgens naar de Oranjerf in de hoofdstad werd gesleept. In het dok van de werf zal het schip worden afgebouwd. Het ligt in de bedoeling om de "Amsterdam" tijdens de scheepsparade Sail 90 als viaggenschap te laten optreden. Daarna zal ze worden afgemeerd bij het Scheepvaartmuseum in Amsterdam en voor het publiek worden opgesteld.

The endless circle of Mammoet Ferry Transport

In the shade of the specialised heavy transports, Mammoet have been operating a renown ferry service for many years. Mammoet Ferry Transport, an efficient organisation daily running 200 trailers between the United Kingdom and Europe. The secret of an endless circle.

If the conversation had not clarified the situation yet, the wall poster of a magnificent lion head in the office of Mammoet Ferry Transport in Deeside would have done so; the customer is king. Gordon Hughes, operational manager of the office has just given an example of how to treat the customer. The most important factor is to be honest. If a client calls on Thursday and asks if we have a trailer available the next day, he expects a straight answer. Of course you can tell him the next morning that it will probably be late this afternoon, and call again a couple of hours later with the message that it will be Monday morning. But that irritates, and if that happens you can't turn the tide. In this trade business is done on personal recommendation. You must know what you can and what you can't do.

Own people.

Just like his colleague Malcolm Bampton, the commercial manager, Hughes knows the tricks of the trade. The duo already worked in trailer transport between the U.K. and Europe when Mammoet entered a joint-venture with their employer Brown Bathel International (BBI) in 1976. Seven years later Hughes and Bampton joined Mammoet Ferry Transport when Mammoet cancelled the jv with BBI and proceeded in ferry services on its own. That formulae proved to be successful. A few days before this interview, Mammoet Ferry's Henk de Man in Europort already explained why: 'In ferry transport partners need each other.

An arrangement with own personnel and offices therefore works the best. I don't want to say that it can't work with agents, but the larger you become, the more important it is to work with your own people.' Confronted with the words of De Man, the British duo nods in agreement. Malcolm Bampton: 'In our trade it must come from both sides. If we put a trailer through to Europort with destination Stuttgart, I don't have to worry. I know it will be there. Those good contacts and communication between our offices are essential.'

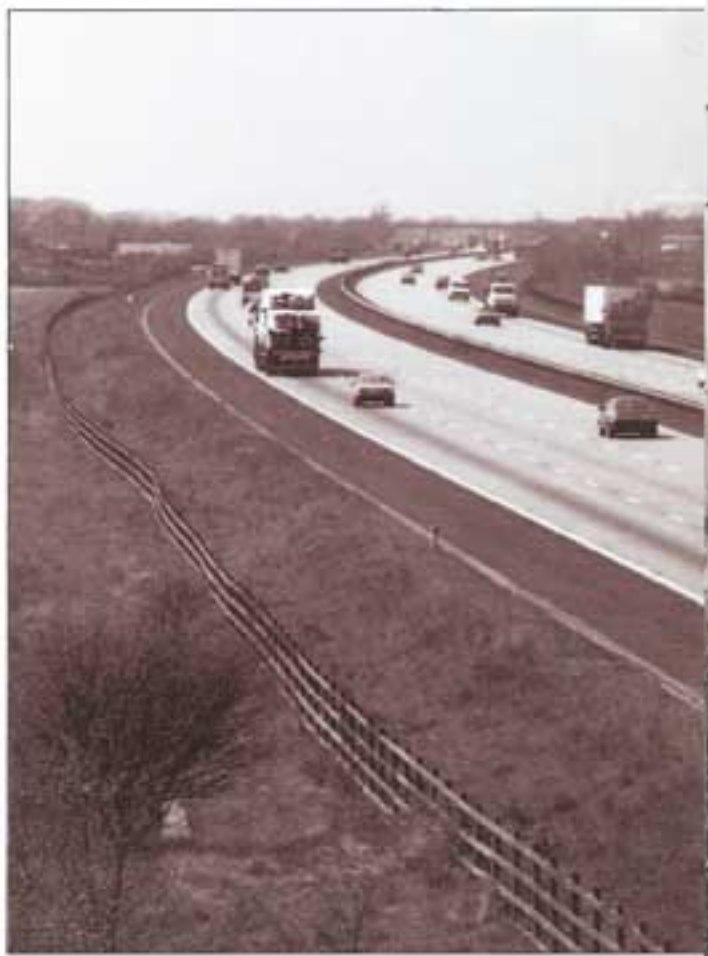
Industrial Revolution.

Since the start of Mammoet Ferry Transport in 1983 the company has grown quickly. It now has offices in Europort, Zeebrugge, Hull, Felixstowe and Deeside. The main traffic is between the industrial centres of England and West-Germany. The trailer fleet has been extended to over 200, 175 of which are owned. Some months ago 30 new tilt trailers started their service. In a few weeks' time another 10 trailers will be delivered. These are specially made for the transport of large coils. Incidentally, the technical maintenance is being looked after by Mammoet. Technicians can repair small tilt-damages as well as complicated defects. Very soon the offices in Europe may perform technical tests.

While the personnel in the Mammoet Deeside office keep answering telephones, Hughes and Bampton explain the seemingly rather illogical place for their office. The Industrial Park of Deeside is situated a few miles off the English border in Wales, near industrial cities as Manchester, Liverpool and Sheffield.

Strongholds from the time of the industrial revolution.

Far away from the ferries of North Sea Ferries with whom Mammoet



books most of the crossings. Hughes: 'We concentrate on the North-Western part of England. There are the most important industries, such as British Steel and ICI. Added to that, clients prefer to do business with local companies.'

Dottin' your i's and crossin' your t's.

Thus the red trailers with the Mammoet logo run daily between the West-European centres. Between Warrington and Düsseldorf, between Leverkusen and Middlesbrough. Filled with cargo from paper and chemicals to steel plates and satellite antennae. An endless circle, kept rolling by the planning of Mammoet. Each incoming trailer must be filled again before leaving. The degree of capacity utilisation is high, according to Hughes and Bampton, but the economical difference between the U.K. and the Continent makes it more difficult. Gordon Hughes: 'For each shipment that leaves the U.K., two come back. That imbalance lowers the rates. It is more difficult to find options for return cargo.

Don't forget that we need that cargo every day of the week. In many transport jobs Friday is the key. In ferry services Monday is the same as Friday.' Malcolm Bampton adds: 'It is like playing cards. Sometimes we have 20 trailers in North-East England and hardly any possibility for return cargo. Then it isn't easy to find the most preferable solution.'

According to the two, flexibility and communication are the key issues in trailer transport across the North Sea. We have a customer to serve and we must keep that customer happy. We have the expression 'dottin' your i's and crossin' your t's, which means: convince yourself that it has been done. Don't accept it as a fact.' In the background the lion listens attentively.

De Ma



Voor zover het gesprek het nog niet duidelijk had gemaakt onderstreept de poster van een imposante leeuwekop aan de wand in het kantoor van Mammoet Ferry Transport in Deeside het nog eens: de klant is koning. Gordon Hughes, de operatione-

ken gedaan op persoonlijke aanbeveling. Je moet goed weten wat je kunt en niet kunt.'

Eigen mensen

Net als zijn collega Malcolm Bampton, de commerciële manager, kent Hughes het klappen

van de zweep. Het tweetal was al werkzaam in het trailervervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en Europa toen Mammoet in 1976 met hun werkgever Brown Bathel International (BBI) een joint-venture aanging. Zeven jaar later stapten Hughes en Bampton over naar Mammoet Ferry Transport dat de samenwerking met BBI opzegde en alleen verder ging in het ferry vervoer. Die formule pakte succesvol uit. Een paar dagen eerder heeft Henk de Man, de verantwoordelijke man van Mammoet Ferry in Europa, al verklaard waarom: 'In het ferry transport hebben partners elkaar nodig. Een opzet met eigen mensen en eigen kantoren werkt daarom het beste. Ik wil niet beweren dat het allemaal niet gaat met agenten, maar hoe groter je wordt, hoe belangrijker het is om met eigen mensen te werken.' Geconfronteerd met de uitspraak van De Man knikt het Britse duo instemmend. Malcolm Bampton: 'In ons vak moet het van twee kanten komen. Als wij een trailer aan Europa doorgeven met Stuttgart als eindbestemming, hoef ik mij verder geen zorgen te maken. Ik weet dat hij daar dan zal komen. Die goede contacten en de communicatie tussen onze kantoren zijn van essentieel belang.'

Industriële Revolutie

Sinds de vorming van Mammoet Ferry Transport in 1983 is het hard gegaan met het bedrijf. Het beschikt over kantoren in Europa, Zebrugge, Hull, Felixstowe en Deeside. Het voornaamste verkeer is dat tussen de industriële centra van Engeland en West-Duitsland. Het trailerpark is uitgebreid tot ruim 200, waarvan er 175 in eigendom zijn. Enige maanden geleden nam men 30 nieuwe huiftrailers in gebruik. Over enkele weken worden tien trailers met een zogenaamde 'bolgate' afgeleverd. Speciaal bestemd voor het ver-

voer van grote haspels. Het technisch onderhoud van het park is overigens



eindeloze kringloop van Mammoet Ferry Transport

In de schaduw van de gespecialiseerde zware transporten opereert binnen Mammoet al jarenlang een gerenommeerd ferry transportbedrijf. Mammoet Ferry Transport, een efficiënte organisatie met 200 trailers die dagelijks in omloop zijn tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland. Het geheim van de eindeloze kringloop.

le manager van het kantoor heeft zojuist een voorbeeld gegeven hoe men de klanten tegemoet treedt. Het belangrijkste is dat je eerlijk bent. Als een klant op donderdag belt of we de volgende dag een trailer voor hem hebben, verwacht hij een duidelijk antwoord. Natuurlijk kan je iemand aan het lijntje houden en de volgende ochtend zeggen dat het waarschijnlijk 's middags laat wordt. En vervolgens een paar uur later bellen dat het maandagmorgen wordt. Maar dat irriteert. En als dat gaat gebeuren is het tij niet meer te keren. In deze branche worden za-





ten en satelliet-schotels. Een eindeloze kringloop die in stand moet worden gehouden door de

in eigen hand. De monteurs kunnen zowel kleine zeilreparaties als zware remreparaties uitvoeren. Binnen niet al te lange tijd kunnen in Europa ook technische keuringen worden gedaan.

Terwijl de telefoon de mensen van Mammoet in het Deeside-kantoor geen moment met rust laat, verduidelijkt Hughes en Bampton de op het eerste gezicht onlogische lokatie van hun vestiging. Het Industrial Park van Deeside ligt een paar kilometer van de Engelse grens in Wales. In de directe omgeving van industriesteden zoals Manchester, Liverpool en Sheffield. Bolwerken uit de tijd van de Industriële Revolutie. Ver verwijderd van de veerscheperen van North Sea Ferries, waar Mammoet de meeste van haar trailers op boek. Hughes: 'Ons werk concentreert zich in het noord-westen van Engeland. Hier bevinden zich de belangrijkste industrieën, zoals bijvoorbeeld British Steel en ICI. Daar komt bij dat de klanten graag zaken doen met lokale bedrijven.'

De puntjes op de i.

Zo rouleren de rode trailers met het Mammoet beeldmerk dagelijks tussen de West-Europese centra. Tussen Warrington en Düsseldorf, tussen Leverkusen en Middlesbrough. Gevuld met lading die kan variëren van papier en chemicaliën tot staalpla-

planning van Mammoet. Elke inkomende trailer moet weer gevuld vertrekken. De bezettingsgraad is hoog volgens Hughes en Bampton, maar de onevenwichtigheid in de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en het vasteland verhoogt de moeilijkheidsgraad wel. Gordon Hughes: 'Voor elke zending die de UK uitgaat komen er twee terug. Die onevenwichtigheid drukt de prijzen. Het is moeilijker om opties voor retourlading te vinden. En vergeet niet, dat wij elke dag van de week die lading moeten hebben. In veel transporten concentreert zich alles op vrijdag. In het ferry transport is maandag hetzelfde als vrijdag.' Malcolm Bampton vult aan: 'Het is net een kaartspel. Er zijn momenten dat we twintig trailers in het noordoosten van Engeland hebben, maar nauwelijks mogelijkheden voor teruglading. Dan valt het niet mee om een zo gunstig mogelijke oplossing te vinden.'

Flexibiliteit en communicatie zijn volgens het tweots de sleutelwoorden in het traaiervoer over de Noordzee. 'We hebben een klant te dienen. Daar zullen we alles naar moeten inrichten. We kennen hier de uitdrukking 'dotting your i's and crossing your t's'. Overtuig je ervan dat er iets is gedaan. Neem het niet zonder meer aan.' Op de achtergrond luistert de leeuwepop aandachtig toe.



Exchange



of steam generators

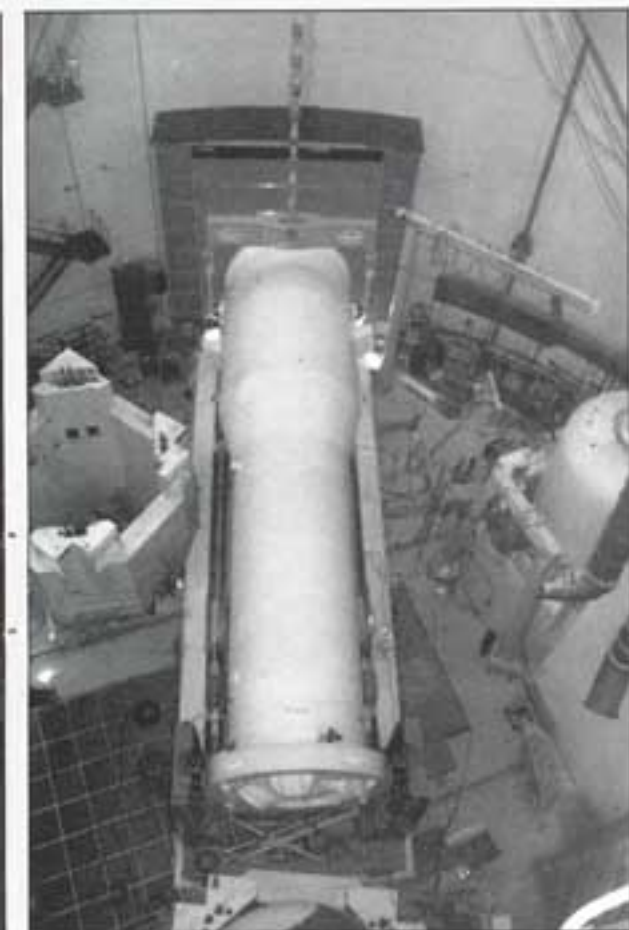
Last Summer, three steam generators were exchanged at the Ringhals Nuclear Powerstation in Sweden.

For this complicated replacement-operation a Hydrjack lifting structure had been mounted on top of the polar crane girders inside the containment and a taling device had been installed at the bottom, so that the generators could be lowered into a horizontal position. After lowering, the oblong units were one by one skidded through a specially made hole in the concrete wall by means of the push-and-pull skidding system.

Once the steam generators were outside the containment, four Hydrjack units, attached to a giant heavy-lift 'elevators' were used for the lowering.

After the removal of the generators, which weighed 300 tonnes each, three new ones were installed by the same operation but now in reverse.

This purpose-engineered Hydrjack lifting operation was necessary because of premature coroding of the generator tubes. On building the power station an exchange of this kind had never been taken into account. However, the Hydrjack's versatility made this operation quite feasible.



Symbol of adventure and romance. The nostalgic connection between the cultures of West and East. Source of inspiration for painters, poets, writers and film makers. The Orient Express, back in Europe with Mammoet Shipping.



Just a few people witnessed the unloading of an unusual cargo in the port of Hamburg. The inheritance of the richest period in the history of railways. Sixteen stylish carriages from the 'Belle Epoque' of the Orient Express, built between 1926 and 1929. If they didn't breathe the air of antique and old-fashioned luxury, it could have been yesterday.

Another century

The first Orient Express left the Gare de l'Est in Paris on 5 June 1883. Two sleeping cars, a dining car and two luggage cars drawn by a steam locomotive. A train whose fame would never be surpassed. The spiritual father of the Express and the founder of the Compagnie Internationale des Wagons-Lits was the Belgian George Nagelmackers. He took the initiative for an adventure almost impossible in that day and age; cruising through 19th century Europe with one single train, pulled by locomotives of the various countries and equipped for wining and dining. A victory over the rivalry between the various railway organisations.

Mysterious

That first tour of the Orient Express took 82 hours. Three days crossing the cultures of the European continent, the fragmented German empire, the Austrian-Hungarian Empire, the Balkan and the mysterious East, from which the train received her name. The trip was only feasible for the higher classes. Travellers who enjoyed the comfort of the tastefully furnished cars, with

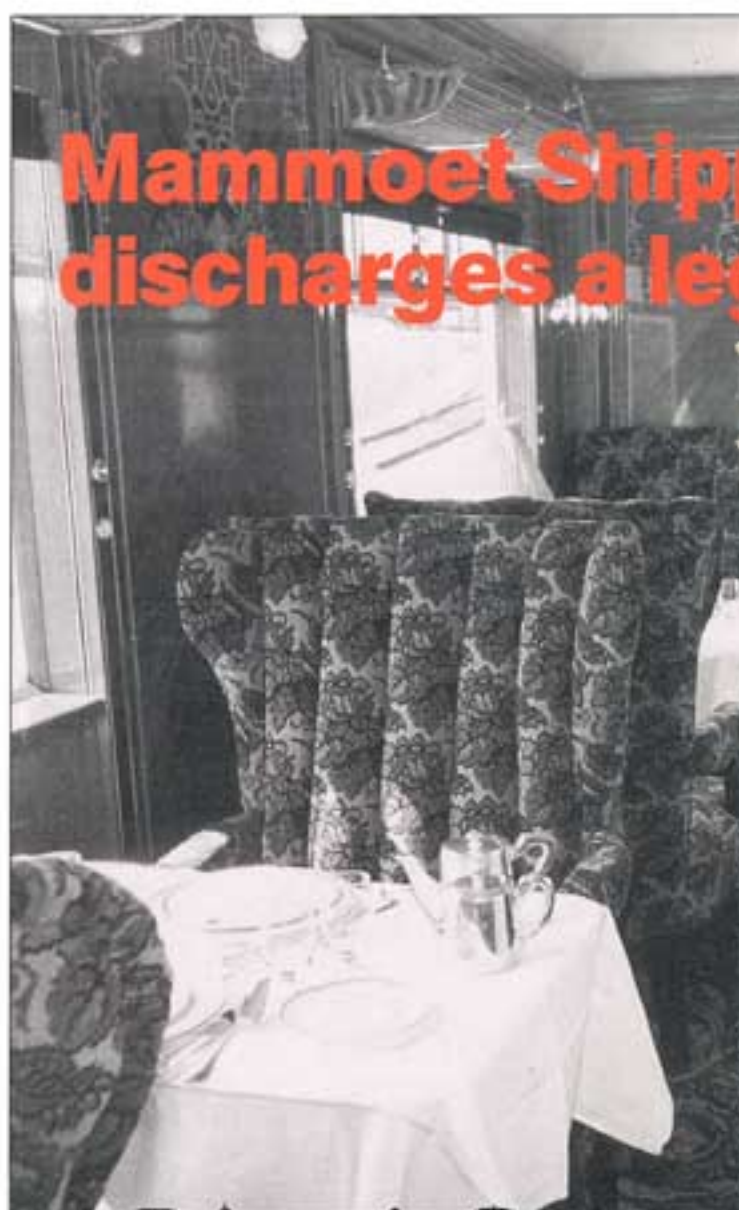
their red plush armrests, magnificent wooden ornaments and between every compartment a 'cabinet de toilette' with a mosaic floor. All dressed according to the international character. Tapestries from the East, Spanish leather and French glassware, and an excellent kitchen. That was probably the greatest feat of the train.

Birth and decline

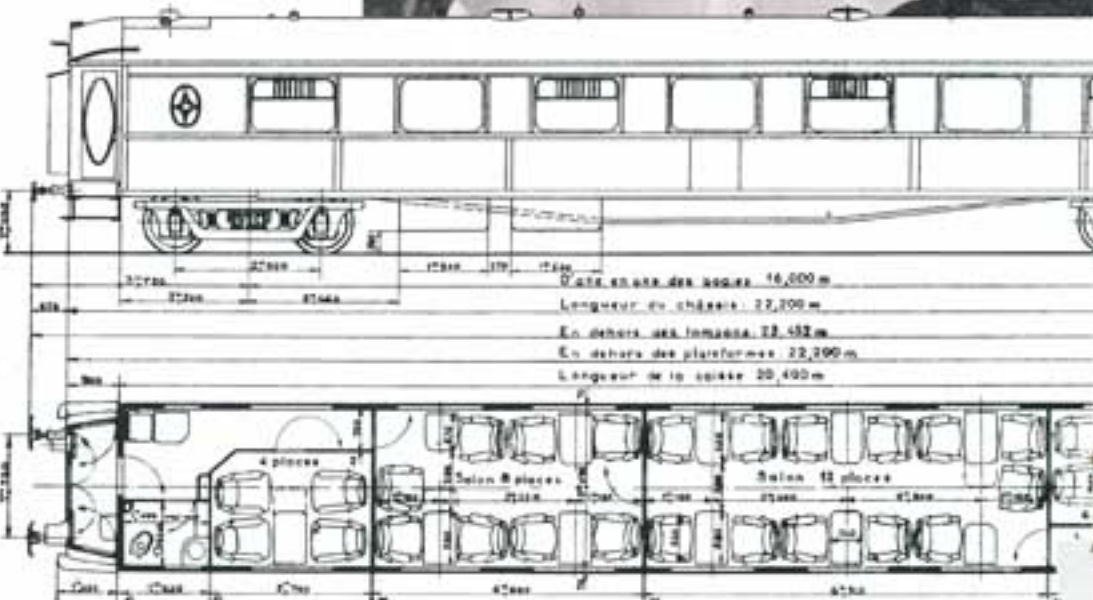
On the first trip the train did not make Constantinople at all. The line stopped at Giurgiu in Romania, where the passengers were hauled to the other side of the Danube by a ferry. From there another train drove them to the Black Sea. The last part of the route was taken by steamboat. Only in 1899 could the locomotives tow the increased number of wagons straight through Europe via Bulgaria to Constantinople. In one journey from the river Seine to the Bosphorus. The first of many changes in the route.

Symbolic gesture

Later on, London became included, lines from the West and the South were joining in Yugoslavia and the Arlberg Orient Express, the Ostend Orient Express and the Simplon Orient Express were founded. Of the later routes the last one was the most famous. Starting in 1906 after the opening of the Simplon Tunnel and traveling along the Mediterranean it was renamed Direct-Orient Express later on.



Mammoet Shipping discharges a le



The Direct-Orient Express is also the line that is symbolic for the end of Nagelmackers' dream. On 19 May 1977, long after his death, the train started from the Paris' Gare de Lyon for Istanbul to make the total tour for the last time. However, nostalgia was too strong to let the line be lost forever. As a symbolic token to

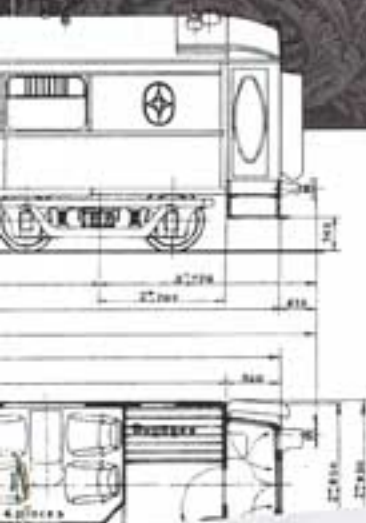
bygone days special tours were organised to revive the past. In 1982 part of the old route was revived in a line between London and Vienna.

Mammoet Shipping

In September 1988 sixteen carriages from the Orient Express left Paris for a trip that had the

dazzling distance of 20000 kilometres. Paris, Moscow, Novosibirsk, Irkutsk, Beijing, Harbin, Hong Kong. The goal: Tokyo. In advance a huge organisation had been busy overcoming the problem with the varying sizes of rail widths. On the Polish-Russian border the cars were even refitted with a dif-

ping
gend



ferent wheelbasis. In Hong Kong the train was put onto a feeder to Japan, where it was exhibited and put into use as a special shuttle-service between Tokyo and Osaka.

Recently the wagons returned to Europe. Mammoet Shipping received the contract from the present owner, Intraflug, for the transport over sea. It took m.s.

Project Americas' 38 days to take the wagons, with a weight of 50 tonnes each, from Kudamatsu in the South of Japan to Hamburg.



NOSTALGIE ORIENT  ISTANBUL EXPRESS

RENÉ BUBENDORF

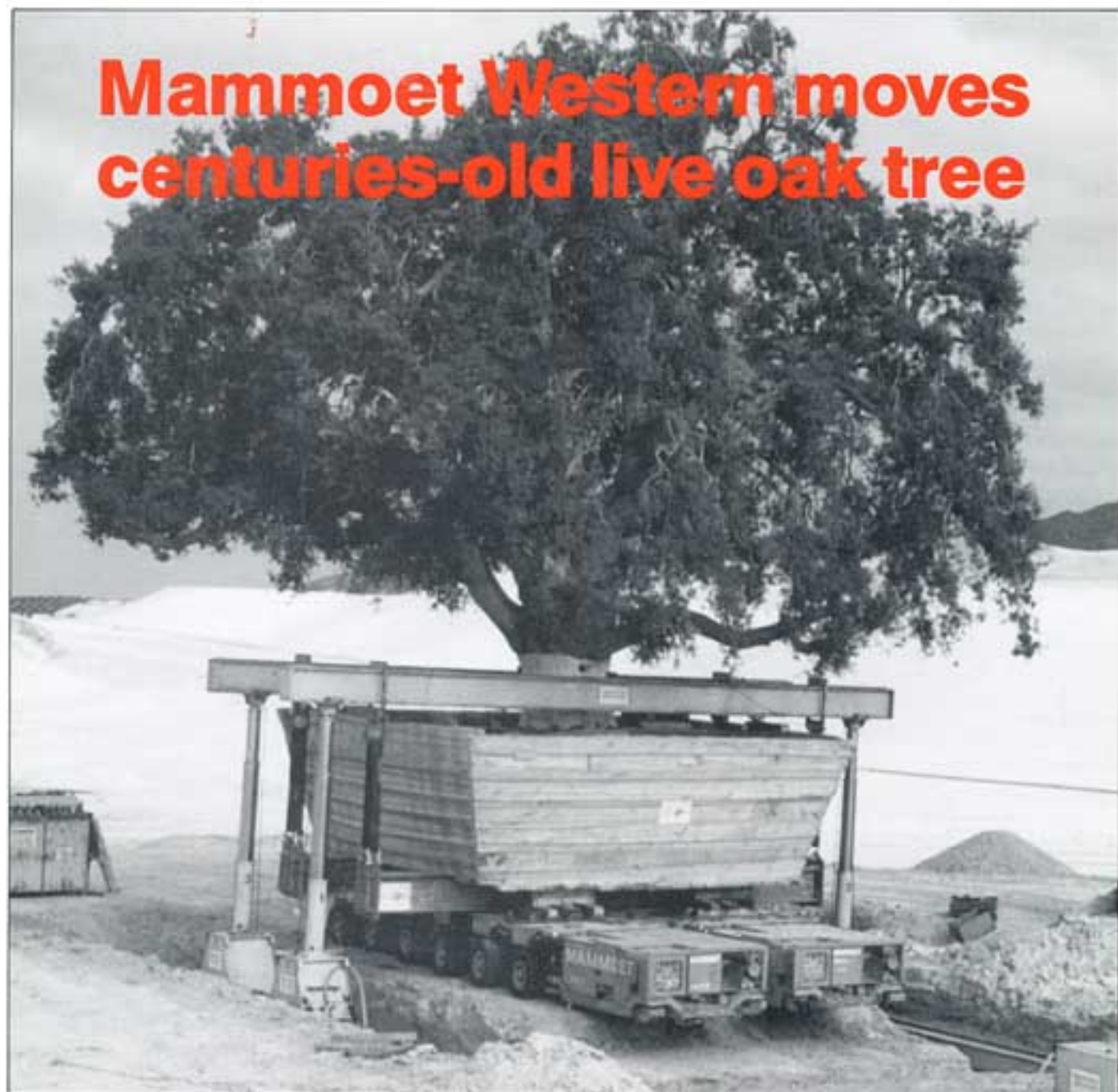
ルネ・ブーベンドルフ

RENÉ BUBENDORF

ノスタルジー・イスタンブール・イキエント・エクスプレス

EXPRESTRAK 200 020 000 000
DAMES & MOORE TEL: 020 7 461 0000

Mammoet Western moves centuries-old live oak tree



What is believed to be one of the oldest live oak trees in California, 400 years is an estimate, was recently relocated to make way for two new parkways and a proposed freeway.

The 291 tonnes oak tree was moved over a distance of some quarter of a mile by Mammoet's self-propelled modular trailers from its original site to a new spot which is part of a new housing

development in El Toro. For loading and unloading a perfect solution was found in using Mammoet's 400 ton gantry system.

According to the president of La Cresta Nurseries of East Irvine, which company is specialised in relocating big trees, this one was the largest and heaviest ever transported.

The *Quercus agrifolia*, as the oak is known to botanists, has a trunk diameter of 8 feet (2.5 m) and a branch span of 65 feet (20 m). Preparations for the tree's removal started a year ago by pruning and fertilizing. Two months ago, workers of La Cresta Nurseries began digging

out the roots. We dug around the sides and boxed it in, and then we had to tunnel under it to box in the bottom, said the spokesman of La Cresta.

Then lifting of the tree was made possible by Mammoet's hydraulic lifting system, leaving a hole of 24 square feet (7.5 m²) and 9 feet (3 m) deep, which had to be filled again, before the S.P.M.T.'s could take over the load.

The careful preparation and execution of the transport of the tree gives it a 97 percent chance of surviving this spectacular move, which will be claimed for the Guinness Book of Records.

Concrete rings broadcasting mast Thorn, The Netherlands

Mammoet Stool recently performed a unique jacking and lifting job for the PTT radio-mast in Hunsel, Zuid-Limburg.

Four prefabricated concrete rings with the connected supports, weighing 220 kos each and with a diameter of 20 metres were installed on 84, 91½, 99 and 106½ metres heigh.

Firstly, the rings were jacked up by 4 hydraulic 150 tonne climbing jacks to one metre, sothat traverse beams for the lifting procedure could be fitted.

With four winches, standing on the ground, and pulley blocks at the top of the tower, the rings were lifted to their various heights.

Betonringen zendmast Thorn

Een uniek vizel- en hijswerk werd recentelijk uitgevoerd door Mammoet Stool, Breda ten behoeve van de PTT straalverbindingstoren Hunsel in Zuid-Limburg.

Vier geprefabriceerde betonnen ringen en de bijbehorende ondersteuning met een totaal gewicht van 220 ton per stuk en een diameter van 20 meter werden geïnstalleerd op hoogtes van respectievelijk 84, 91½, 99 en 106½ meter.

In eerste instantie werden de betonnen ringen door 4 hydraulische 150 tons klimvizeis een meter omhoog gebracht, waarna onderlagbalken voor het hijsen aangebracht konden worden.

Met vier op de grond geplaatste lieren werden de ringen daarna een voor een, door middel van op de toren aangebrachte hijsblokken naar de vereiste hoogte gebracht.



Jacking and lifting concrete landings



Mammoet in nieuw Limburgs decor

Sedert anderhalf jaar beschikt Mammoet in het diepe zuiden van Nederland over een eigen vestiging. In een gebied waar de mijnbouw decennia lang overheerste en waar de komst van andere energievormen diepe sporen achterliet. Maar inmiddels floreren in Limburg nieuwe industrieën.

De historie van de regio is slechts voor de opmerkelijke bezoeker te ontwaren. In de afkorting van DSM bijvoorbeeld en in de aanduiding van de locaties op het uitgestrekte complex van het chemieconcern. De Staats Kolenmijnen en haar terreinen zoals de Maurits I en II. Namen van oude mijnen die nog voortleven in de herinnering van de plaatselijke bevolking. Verder ontbreekt elk spoor van het verleden. Indrukwekkende fabrieksinstallaties vormen nu het nieuwe decor. Tussen Beek en Geleen drukt DSM haar stempel op de omgeving.

Basis

De activiteiten van DSM hebben een positieve weerslag op de werkgelegenheid in de streek. Veel toeleveringsbedrijven danken hun kracht en soms hun ontstaan aan de chemie-reus. In zekere zin is ook de geboorte van de vestiging van Mammoet, in het vijf kilometer van Geleen gelegen Sittard, toe te schrijven aan DSM.

'Vroeger heeft Mammoet wel eens grote projecten aangenomen op DSM', aldus Wim van der Lee, vestigingsleider van Mammoet Sittard. Maar de kleinere karweiën van bijvoorbeeld

een dag, de zogenaamde dagputten, decen wij niet.'

Naast DSM heeft de opkomst van andere grote ondernemingen geleid tot een sterkere economische positie van de voormalige mijnstreek. Twee jaar geleden besloot Mammoet te gaan inspelen op de bedrijvigheid in Limburg. Na een aantal maanden voorbereiding leidde dat in maart van het vorige jaar tot de opening van een kantoor op het industrieterrein Bergrweg aan de rand van Sittard. De keuze voor een eigen vestiging in het Limburgse bleek een goede. In anderhalf jaar tijd heeft Mammoet veel relaties opgebouwd bij onder andere DSM. Ter illustratie: sinds de startdatum is het personeelsbestand van de jongste Nederlandse Mammoet-vestiging gegroeid van drie tot vijftien mensen. Van der Lee: 'De informatie waaraan het ons voorheen ontbrak, krijgen we nu wel. We hebben inmiddels al veel werk voor DSM gedaan. Overigens krijgen wij de aanvragen niet direct van hen, maar van onderaannemers. Wij zijn wel door DSM op de 'bid list' gezet. De onderaannemers zijn vervolgens verplicht om zaken te doen met een of meerdere bedrijven die op die lijst staan.' En met een



schuin oog naar de toekomst: 'Het is de bedoeling dat we nog een stap verder gaan. We kunnen ook contracten afsluiten voor transporten en andere diensten. Dat behoort nu tot de mogelijkheden. Als we hier niet hadden gezeten, zouden we die opdrachten nooit hebben gekregen.'

Kernactiviteit

In het licht gloeiende Limburgse landschap plukt Mammoet voorts de vruchten van een ontwikkeling bij de grote bedrijven, waarbij wordt teruggekeerd naar de kernactiviteit. Er worden taken afgestoten door ondernemingen. Veel bedrijven hadden

voorheen een eigen dienstverlenend bedrijf binnen de firma; eigen transportmiddelen, eigen machines en kranen. Maar men gaat zich steeds sterker concentreren op de hoofdactiviteiten, de productie en verkoop. De overige activiteiten worden uitbesteed aan specialisten. En daar moeten wij als Mammoet op inspringen', aldus Van der Lee.

Vinger aan de pols

Centraal gelegen tussen Luik en Aken en onder de rook van de Limburgse industrie gloort een hoopvolle toekomst voor Mammoet Sittard. Voor de West-Duitse en Belgische markt vormt



de vestiging een uitstekende aanvulling op het kartoor in Antwerpen. Op de Nederlandse markt opereert men inmiddels steeds zelfstandiger. In de beginperiode leverde de hoofdvestiging van Mammoet in Breda in verschillende gevallen nog mensen en materieel. Nu kan de equipe van Van der Lee de meeste projecten in eigen regie houden.

In Zuid-Limburg liggen ogenschijnlijk voldoende nieuwe bronnen om aan te boren. Mits, volgens een alerte Van der Lee, de vinger aan de pols wordt gehouden. 'Dit is een schitterend gebied, maar om er goed op in te spelen, moet je er dagelijks mee bezig zijn. Er zit hier nog zoveel andere industrie, maar het belangrijkste is dat je de zaken hier in de hand houdt. Het is in dit gebied van onvoorstelbaar belang om je gezicht veelvuldig bij de klanten te laten zien.'

Silo's voor DSM

In totaal 34 silo's van 21 tot 24 meter lang werden op drie zaterdagochtenden door Mammoet Sittard naar de DSM getransporteerd.

Het vroege tijdstip van 6 uur 's morgens was gekozen omdat het corvooi van uitschuiftrailers de rijksweg Eindhoven/Maastricht moest kruisen, waarbij een stuk van de middenbermbeveiliging moest worden weggehaald en het verkeer moest worden stilgelegd.

De silo's met een diameter van 6,25 meter werden van fabrikant Jansen Dieperink in Zaandam per schip vervoerd naar de haven van Stein in Zuid-Limburg. Na overslag met behulp van hydraulische kranen werd de resterende afstand naar het DSM fabrieksterrein afgelegd met speciale uitschuiftrailers.

De roestvrijstalen vaten werden aansluitend op de fundatie geplaatst met behulp van onder andere een 330 tons hydraulische kraan. Door de beperkte hijsruimte was ook hier voorzichtigheid geboden.

Het silopark is een uitbreiding van het DSM-complex en wordt gebruikt voor de opslag van kunststof korrels.



Mammoet in India

Mammoet made waves in the Elephart Country completing 3 shipments for Mitsubishi for the NTPC's Auriya Power Plant in the Port of Kandla. The m.s. 'Project Europa' inaugurated the new port of Jawahar Lal Nehru (Nhava Sheva), when calling to load 8.000 freight tons of construction material and rolling stock before the port had even officially been declared open.

More prestigiously Mammoet's Indian general agent Arcadia Shipping in Bombay, booked 3 shipments of cargo from Madras to Shanghai for the completion of BHEL's Belungang Thermal Power Project. Also via Arcadia two shipments of bridge sections were booked, for Larsen & Toubro's important Kinabatangan Bridge Construction Project in Sabah, Malaysia

and for Hyundai a deck-load of construction material was contracted for the m.s. 'Project Arabia' from the Nhava Sheva anchorage to Singapore. The m.s. 'Thor Scan' brought a knocked down pipe mill from Houston, the cargo comprising 12 packages with a length of 120 feet - the first time for Bombay. With these performances Mammoet look forward to continue their presence on the Indian Sub-Continent for a long time to come.



Record length transport in Belgium.

For the steel construction company Lodewyckx N.V., Belgium, Mammoet Transport carried a 65 metre long metal smokestack over a distance of 35 km to a new factory of Tenderlo Chemie.

Within Belgium, this was the longest transport ever (inc. truck 75 metres) and the people and the press showed much interest.

Record lengte-transport in België

In opdracht van het staalconstructiebedrijf Lodewyckx N.V. vervoerde Mammoet Transport een 65 meter lange metalen schoorsteenpijp.

Dit bijzondere transport ging van Meerhout naar Ham over een afstand van ca. 35 km en was bestemd voor een nieuwe fabriek van Tenderlo Chemie.

Omdat dit het langste vervoer was (inclusief trekker 75 meter), dat ooit in België heeft plaatsgevonden, was er van de zijde van het publiek en de pers grote belangstelling. Een reportage van het spectaculaire vervoer van de 75 ton zware pijp werd door het B.R.T. Journaal uitgezonden.

Voor Mammoet Transport in Antwerpen is het Meerhout's constructiebedrijf, gespecialiseerd in apparatenbouw voor de chemische industrie, een regelmatige klant. Een soortgelijke schoorsteen werd al eerder naar het plaatsje Balen vervoerd.



The spectacular transport of the 75 tonnes pipe was even covered by the news edition of the B.R.T., the Belgian Broadcasting company.

Meerhout's construction company, who are specialised in building machinery for the chemical industry, are a regular client for Mammoet Transport. A similar but slightly smaller column had been transported previously to Balen, also in Belgium.

Walsrollen van Japan naar Charleroi.

Met het zware-lading schip 'Project Orient' van Mammoet Shipping werden twee walsrollen van ieder 175 ton aangevoerd in de haven van Antwerpen.

Mammoet Transport België tekende voor het aansluitende wegtransport naar Charleroi met een speciale platformwagen met 32 assen en 128 wielen. Op deze manier werd het gewicht van de 45 meter lange transportcombinatie gelijkmatig verdeeld

om schade aan het wegdek te voorkomen.

In de 'Gazet van Antwerpen' stond onder de kop '175 ton vervoeren is geen klein bier'. Mammoet Transport is de enige firma in België die de geschikte uitrusting heeft om de klus te klaren.

Dit transport was weer een van de vele voorbeelden waaruit blijkt, dat het gecombineerde zee-landtransport van Mammoet een succesformule is.

Cylinders from Japan to Charleroi.

The heavy-lift vessel 'Project Orient' of Mammoet Shipping delivered two cylinders of 175 tonnes each to the port of Antwerp.

Mammoet Transport Belgium signed for the connecting road transport to Charleroi. They used a special flat-bed trailer with 32 axles and 128 wheels, so that the weight of the 45 metre long transport combination was equally divided, thus avoiding damage to the road.

The 'Gazet van Antwerpen' printed that Mammoet Transport is the only company in Belgium with the suitable material to carry out this job.

This transport was yet another example to prove that the combination of land and sea transport of Mammoet is a success.



Constructiewerk bij Mammoet Europoort.

Voor de bouw van een chemische fabriek in Europoort werd onlangs een 60 ton zwaar en 14 meter hoog 'skid' getransporteerd door Mammoet Stof.

Het bijzondere van dit geheel is, dat de constructie door de opdrachtgever in elkaar werd gezet op het terrein van Mammoet Stof in Europoort, waar voldoende ruimte voorhanden is.

Na een constructieperiode van ca. 9 weken werd het 'skid' met zelfaangedreven platformwagens over een afstand van ca. 1 km naar de in aanbouw zijnde chemische fabriek vervoerd. Hierna verzorgde een 330 tons hydraulische kraan het hijswerk en de plaatsing.

Volgens de heer P. Nederveen, vestigingsleider van Mammoet Europoort, heeft het karwei aanvullend kraanwerk opgeleverd, alsmede het transport van een complete kantoorunit naar de chemische fabriek.



Walter Wright Mammoet



Site moves on Batam Island, Indonesia

On their way from Breda, the Netherlands, to Batangas in the Philippines for the Red Dog project, the SPMT's from Mammoet Stool made a stop at Batam Island near Singapore. They performed some site moves for McDermott Indonesia in a combined operation with Walter Wright Mammoet Singapore.

Four items (two of which were modules of 1200 tonnes) had to be moved from the ARCO fabrication yard to the jetty covering a distance of 200 metres.

Since the jetty could not be used for a regular ro-ro load-out, a floating crane from McDermott lifted the units from the trailer directly onto a barge.



Installation of heavy LPG storage tanks in Hong Kong

Walter Wright Mammoet (WWM), took care of another delicate job on Shell's Tsing Yi Island site in Hong Kong. They were given the task to install four big LPG storage tanks (diam. 8.5 metres, length 30 metres and weight 270 tonnes) in a pre-shaped sand-bed.

WWM used a 600 tonnes ringer crane (Manitowoc 4600), which was necessary for the maximum reach of 36 metres to the centre of the foundation.

The scope of work also included receiving the cargo at the anchorage, shipment to the seawall, off-loading and temporary storage in the lay-down area.



AMMOET TRANSPORT

EUROPE

Mammoet Transport B.V.
Veilingkade 15
4815 HC Breda (Holland)
P.O. Box 2267
4800 CG Breda (Holland)
Tel. 076-794400, Telex 54291
Fax: 076-715634

Mammoet Shipping B.V.
Westerdoksdiijk 40
1013 AE Amsterdam (Holland)
P.O. Box 1960
1000 BZ Amsterdam (Holland)
Tel. 020-5573300, Telex 13681
Fax: 020-236679

Mammoet Stoof B.V.
Veilingkade 15
4815 HC Breda (Holland)
P.O. Box 3469
4800 DL Breda (Holland)
Tel. 076-794444, Telex 54291
Fax: 076-712164

Mammoet Stoof B.V.
P.O. Box 1114
4530 GC Terneuzen (Holland)
Tel. 01150-12488,
Fax: 01150-30724

Mammoet Stoof B.V.
Moezelweg 230
3198 LS Europoort RT (Holland),
Tel. 01819-62244, Telex 29732
Fax: 01819-62017

Mammoet Stoof B.V.
Industriestraat 12
6135 KH Sittard (Holland)
Tel. 04490-25100, Telex 36073
Fax: 04490-26040

Mammoet Ferry Transport
Moezelweg 230
3198 LS Europoort RT (Holland)
Tel. 01819-62244, Telex 29732
Fax: 01819-62017

Mammoet Ferry Transport
Baron de Maerelaan 32
8380 Zeebrugge (Belgium)
Tel. 050-546003, Telex 82317
Fax: 050-546179

Mammoet Ferry Transport
North Side Alexandra Dock
Hull HU9 1TA (UK)
Tel. 0482-224834, Telex 597018
Fax: 0482-24301

Mammoet Ferry Transport
New Tech. Square
Deeside Industrial Park
Deeside, Clwyd, Wales CH5 2NT (UK)
Tel. 0244-830700, Telex 61197
Fax: 0244-830148

Mammoet Ferry Transport
IMM Building
1 Parker Avenue
Felixstowe (UK)
Tel. 0394-673202, Telex 986781
Fax: 0394-673207

Mammoet Transport (België) N.V.
Albertdok, Ouland 25
2030 Antwerp (Belgium)
Tel. 03-5416610/11/12, Telex 32989
Fax: 03-5416664

Mammoet Transport Norge A/S
Markevei 2a
5012 Bergen (Norway)
Tel. 05-322380, Telex 42534
Fax: 05-231676

Mammouth Transport France S.à.r.l.
3, rue du Maréchal De Lattre De Tassigny
78150 - Le Chesnay (France)
Tel. 01-39633737, Telex 689935
Fax: 01-39558149

Mammoet Transport (U.K.) Ltd
Middlesbrough Wharf Trading Estate
Depot Road
Middlesbrough, Cleveland TS2 1LA (UK)
Tel. 0642-221393, Telex 58393
Fax: 0642-243240

Mammoet Shipping
14-20 St. Mary Axe
London EC3A 8BU (UK)
Tel. 01-6234319, Telex 893444
Fax: 01-6234331

Mammoet Mediterranean
c/o Spallarossa S.r.l.
Salita A. Giusti 9/12
16124 Genoa (Italy)
Tel. 010-297938, Telex 286397
Fax: 010-268281

USA

Mammoet Transport U.S.A. Inc.
400 North Bell Drive East
Suite 315
Houston, TX 77060-3534 (U.S.A.)
Tel. 0713-9312175, Telex 6868684
Fax: 0713-4489309

Mammoet Western Inc.
1419 Potrero Avenue
South El Monte, CA 91733-3014 (U.S.A.)
Tel. 0818-4425542
Fax: 0818-4420841

Davenport-Mammoet
Route 4, Base 48
Rosharon, TX 77583
U.S.A. Tel. (713) 431-2573

CANADA

Mammoet Canada
c/o Redburn Inc.
625 Dorchester Blvd West, Suite 1100
Montreal, Quebec H3B 1R2 (Canada)
Tel. 0514-8610063, Telex 5561262
Fax: 0514-8611113

SOUTH AMERICA

Mamut de Colombia S.A.
Carrera 7 no. 32-33 of 2401
Apartado Aereo 10029
Bogota, D.E. (Colombia)
Tel. 2324425, Telex 45734
Fax: 2859736

Mamut de Colombia S.A.
Apartado Aereo 3110
Barranquilla (Colombia)
Tel. 422647, Telex 31177
Fax: 423568

MIDDLE EAST

Alatas Big Lift Co. Ltd
P.O. Box 4
Jeddah 21411 (Saudi Arabia)
Tel. 02-6449644, Telex 601009
Fax: 02-6445974

Alatas Big Lift Co. Ltd
P.O. Box 737
Al Jubail 31951 (Saudi Arabia)
Tel. 03-3418133, Telex 832068
Fax: 03-3415728

Mammoth Gulf
P.O. Box 2297, Dubai (U.A.E.)
Commercial Department/Yard
Tel. 04-341252, Telex 46976
Fax: 04-341366

Navigation Mammoth Gulf
P.O. Box 153, Doha (Qatar)
Tel. 434912, Telex 4206
Fax: 320921

Pecon Transport Division
P.O. Box 3262, Abu Dhabi (U.A.E.)
Tel. 02-331140, Telex 22278

ASIA

Walter Wright Mammoet (S) Pte. Ltd
19 Tuas Crescent, Jurong Singapore 2263
Tel. 8611638, Telex 24626
Fax: 8612718

Mammoet Transport Tokyo
Daitoh Building, 6th floor
3-7-1, Kasumigaseki
Chiyoda-ku, Tokyo (Japan)
C.P.O. Box 2135
Tokyo Central (Japan)
Tel. 03-5808011, Telex 2222660
(from Europe 25525)
Fax: 03-5951679