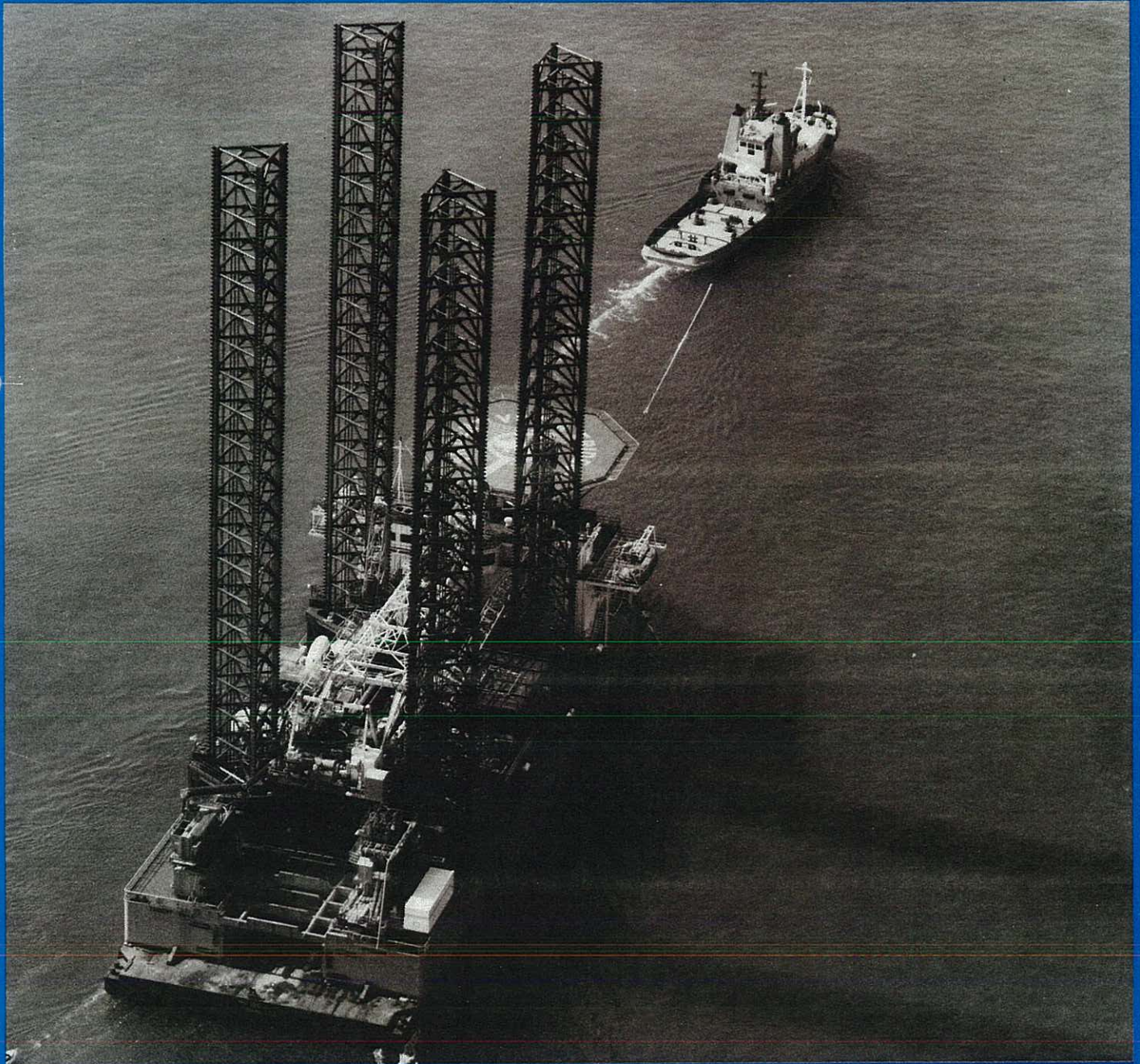


MAMMOET MAIL 2

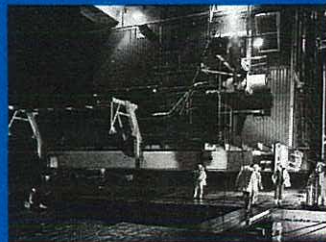
House magazine of
Mammoet Transport B.V.

May 1981, no. 2



2 5500 tons
"Trident VII A"
op Mammoet-ponton

*'Trident VII A' drilling
rig by pontoon from
Singapore to
Cameroon*



3 Load-out
van module in
Lowestoft (UK)

*Load-out 1500-tonne
module by Mammoet
Econofreight in
Lowestoft (UK)*

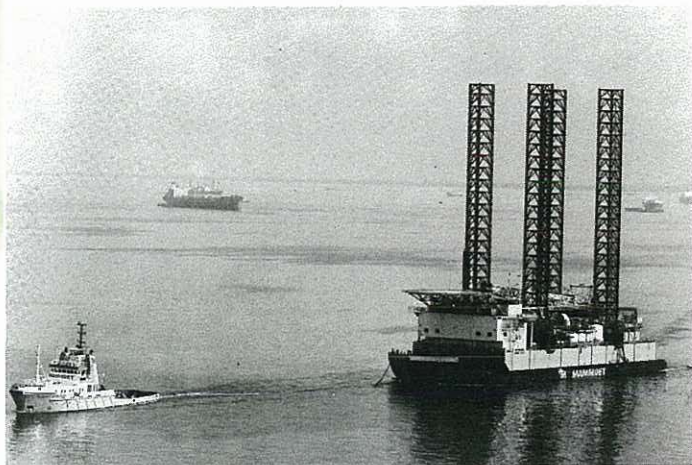


10 Transport,
montage
en hijsen in Zweden

*Crane transport,
assembly and
hoisting in Sweden in
one assignment*

Booreiland "Trident VIIA" op ponton van Singapore naar Kameroen

"Trident VIIA" drilling rig by pontoon from Singapore to Cameroon



Begin april werd een aanvang gemaakt met het transport van het splinternieuwe in Singapore gebouwde booreiland "Trident VII A". Dit jack up platform, dat 4 poten heeft en 75 x 30,5 m groot is, meet 5500 ton. De poten zijn 80 meter hoog. De afzinkbare ponton "MG 338-1", waarop het booreiland van Singapore naar Douala in Kameroen moest worden gebracht, werd op de rede van Singapore afgezonken. Vervolgens werd de "Trident VII A" er boven gevaren, waarna de "MG 338-1" weer naar boven werd gedirigeerd. De zeesleepboot

"Happy Hunter" (9000 pk) versleepte het transport over een afstand van 8000 mijl naar Douala.

At the beginning of April a start was made with transporting the brand-new "Trident VII A" drilling platform from Singapore where it was constructed to Douala in Cameroon - a distance of some 8,000 miles. The jack-up platform, which is 75 metres long and 30.5 metres wide and weighs 5,500 tonnes rests on four massive legs, each of which is 80 metres high. The journey began in the Singapore roads when the platform was positioned over the submersible pontoon MG 338-1. The pontoon was then refloated, seafastened and connected to Mammoet's ocean-going tug "Happy Hunter", which will need all of its 9,000 hp for the long journey to Douala.

Mammoet van Leeuwen transporteerde eigen behuizing

Mammoet van Leeuwen transports its own accommodation



Montage van dakconstructie

Roof elements assembled

Sinds enige tijd huist Mammoet Van Leeuwen te Leiden in een nieuw pand. Het oude, dat op hetzelfde terrein stond, was te klein geworden. Met name was het niet meer mogelijk om bezoekers op gepaste wijze te ontvangen. De ouderdom van dit pand speelde ook een rol bij de vervanging door nieuwbouw.

De nieuwe behuizing is opgebouwd uit elementen, die in twee verdiepingen op elkaar zijn gestapeld. Dat was in een dag klaar, waarna verdere installatie en inrichting in drie maanden werden afgewikkeld.

Het gebouw heeft een totaal vloeroppervlak van 150 m² en biedt onderdak aan alle afdelingen. Uiteraard werd het transport van de behuizing verzorgd door Mammoet Van Leeuwen.

Some months ago Mammoet Van Leeuwen moved into new premises in Leiden. The previous building, which stood on the same site, had become too small, the main problem being that there was no longer sufficient room to receive visitors properly. Another factor which led to the decision to rebuild was the age of the building.

The new accommodation is constructed from elements which are stacked on top of one another in two storeys. The whole operation took only one day, after which the remaining work of equipping and furnishing the building was completed in three months. The building has a total floor area of 150 square metres and houses all the company's divisions in comfort. Needless to say, Mammoet Van Leeuwen transported the elements for its new premises itself.

Een van onze 30 tons hydraulische autokranen was begin maart betrokken bij de montage van de dakconstructie van een benzinestation nabij Kesteren. De vier gelijmdespannen, elk 33 meter lang, waren aangevoerd op drie-assige uitschuiftrailers.

In early March one of Mammoet's 30-tonne mobile hydraulic cranes was called in to help assemble the roof of a filling station near Kesteren. The four trusses, each of which was 35 metres long, were transported on 3-axle extendible trailers.

Mammoet: Nedlloyd zwaar transport divisie

Mammoet: a Nedlloyd heavy transport division

Na de fusie K.N.S.M./Nedlloyd is bekend geworden dat Mammoet als een zelfstandige divisie binnen de Koninklijke Nedlloyd Groep zal gaan opereren.

Het grotere verband waarvan wij nu onderdeel uitmaken schept nieuwe mogelijkheden en het is een uitdaging zich om deze zo goed en intensief mogelijk te benutten.

Ook vóór de fusie was Nedlloyd voor ons geen onbekende. Er was reeds geruime tijd sprake van een bijzonder goede en vruchtbare samenwerking met Nedlloyd Tokio en een aantal andere agenten. Het wereldomvattende net van vestigingen en de veelheid van werkterreinen die door de Nedlloyd zusterbedrijven worden bestreken, kunnen ook voor Mammoet van bijzondere betekenis zijn.

Omgekeerd is ook Mammoet voor de Nedlloyd van belang in die zin, dat ons bedrijf als zwaartransporteur een tot dusver nog ontbrekende schakel in de Nedlloyd vervoersketen vormt. Wij verwachten dan ook veel van de nieuwe combinatie welke ons in staat stelt een nog uitgebreider dienstenpakket aan onze klanten aan te bieden.

After the merger between KNSM and Nedlloyd, it was announced that Mammoet would henceforth operate as an independent division within the Koninklijke Nedlloyd Group. Mammoet now has the exciting challenge, therefore, of grasping the new opportunities created by its being part of a larger concern and of exploiting them to the full.

Nedlloyd was no stranger to Mammoet, of course, even before the merger, as for some years it had worked closely and successfully with Nedlloyd Tokyo and a number of other agents. Mammoet may derive particular benefit from the fact that Nedlloyd has an extensive network of companies throughout the world whose operations are extremely diverse and cover many different fields.

Conversely, Mammoet as a heavy transporter, is also important to Nedlloyd as it forms the missing link in Nedlloyd's chain of transport companies. Not surprisingly, Mammoet has high hopes of the new arrangement, since it will enable it to offer its clients an even more comprehensive service than they have hitherto received.



Eerste load-out Mammoet Econofreight

First load-out Mammoet Econofreight

Onder Mammoet regie zijn in het verleden in de U.K. reeds vele load-outs succesvol verricht. Eind 1980 vond in Lowestoft de eerste load-out plaats in het nieuwe samenwerkingsverband Mammoet Econofreight. Het betrof hier het laden van een 1500 tons offshore module op een zee-gaand ponton. In een tijdsbestek van circa 1 uur werd het reusachtige gevaarte, bestemd voor het Shell Fulmar A platform in de Noordzee, op het ponton gereden. Tijdens de laadoperatie zorgde een uiterst nauwkeurig opgezet ballastsysteem ervoor dat de juiste stabiliteit gehandhaafd bleef.

Bij de werf Belvedere Road Yard of SLP Fabricating Engineers werd een week na deze eerste geslaagde missie door Mammoet Econofreight een tweede, identieke module op een ponton gezet.

Mammoet has an established reputation in the United Kingdom for successful "load-outs", but when it was called in to arrange one in Lowestoft at the end of 1980 it was faced with a new test as the job was the first to be carried out in partnership with Econofreight. The assignment involved loading a 1500-tonne offshore module on to a sea-going pontoon. It took about an hour to ma-

noeuve the colossus, which was intended for Shell's "Fulmar A" platform in the North Sea, on to the pontoon. An extremely ingenious ballast system ensured that correct stability was maintained throughout the loading operation.

Mammoet-Econofreight repeated the feat just a week later when it loaded a second, identical module on to a pontoon.

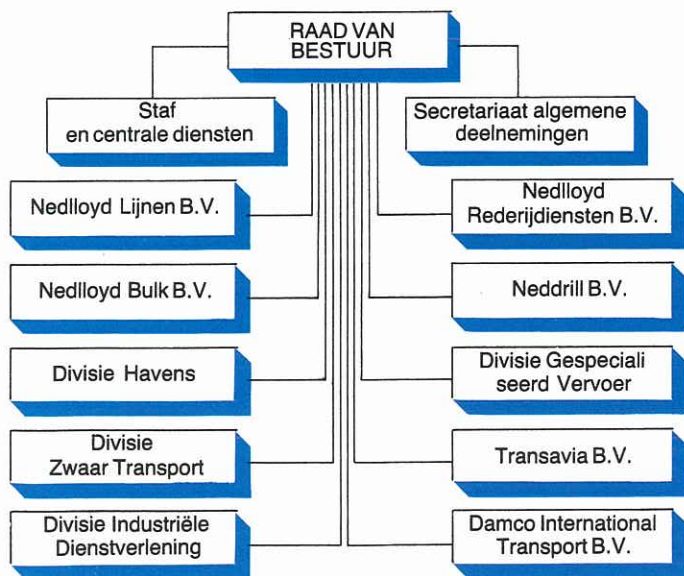
MAMMOET MAIL 2

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

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

Printing: Equipage, Assendelft

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



Laatste paal voor 45 meter hoge tenten

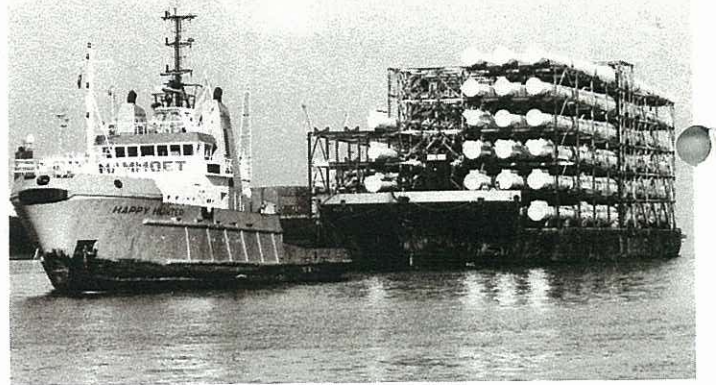
Last column for 45m high "tents"

Op een plaats 12 mijl ten noorden van Jeddah, Saoedi Arabië, waar het zes jaar geleden nog woestijngebied was, is op zaterdag 11 april het nieuwe King Abdulaziz International Airport geopend. Kort daarvoor was door een van de 280 tons autokranen van Mammoet Transport de laatste van 440 stuks 65 tons stalen pylonen geplaatst, die als ondersteuning dienen van het tentachtige glasfiber-dak van de twee immense Hajj-terminals.

Via deze terminals worden de Mekkagangers geleid; in 1985 verwacht men er door de lucht 1.2 miljoen in enkele weken tijds. En rond het jaar 2000 zullen het er naar verwachting zo'n 2.3 miljoen zijn. Om dit aantal mensen te kunnen opvangen – elke Hajj-terminal heeft direct plaats voor tien 747 Boeing-vliegtuigen en indirect voor nog eens 20 van dergelijke vliegtuigen – werden deze bouwwerken opgetrokken. Daarnaast heeft King Abdulaziz International Airport voor het normale verkeer nog twee

terminals, waaraan ook nog eens 44 vliegtuigen van het grootste type ontvangen kunnen worden.

De Hajj-terminals hebben elk een overspanning van 315 x 675 meter (circa 450.000 m²) en vormen daarmee de grootste overdekte ruimten ter wereld. Voor de uitvoering van dit ontwerp gebaseerd op de woestijntenten, waren de 45 meter lange en aan de voet 3,5 meter brede pylonen nodig. De pylonen werden in Japan vervaardigd, te Tsu in een demon-



Six years ago the area 12 miles to the north of Jiddah in Saudi Arabia was just a patch of sand indistinguishable from the surrounding desert. In the intervening period, however, it has been miraculously transformed into an ultra-modern airport known as the King Abdulaziz International Airport, which was opened on Saturday, 11 April.



Not long before the opening, one of Mammoet Transport's 280-tonne mobile cranes had hoisted into position the last of the 440 65-tonne steel pylons which support the tent-like fiberglass roofs of the two immense "Hajj" terminal buildings, which will be used by the multitudes of pilgrims who flock to Mecca annually. 1.2 Million are expected within the course of a few weeks in 1985 and by about the turn of the century the figure is likely to have risen to a staggering 2.3 million.

To cope with the numbers involved, each terminal can handle thirty Boeing 747s simultaneously, ten in the bays adjacent to the building and twenty more in the immediate vicinity. The airport also has two terminals for normal traffic, which can handle an additional 44 jumbo jets. Each of the



"Hajj" terminals has a roof span of 315 metres by 675 metres (approximately 450,000 square metres), which makes them the largest covered area in the world. They consist of 210 structures designed to resemble Bedouin tents, and each is as high as a ten-storey block of flats. The supporting pylons, which are 45 metres high and 3.5 metres in diameter at the base, were manufactured in Japan. Mammoet was called in to transport them. After they had been loaded aboard one of its sea-going pontoons at Tsu and stacked in demountable racks, they were towed to the port of Jiddah by one of Mam-

moet's ocean-going tugs. The whole operation took six trips. On arrival, they were unloaded by one of Mammoet's local mobile cranes. As the 20 kilometre journey from the port to the construction site meant passing through the centre of Jiddah, the columns had to be transported at night to avoid the traffic. The trucks travelled in convoy with the columns loaded onto purpose-built sets of "dollies". The Dutch were not the only foreigners involved in building the airport; the total workforce of 11,000 came from 35 different countries. Ultimately the new airport will provide work for 20,000 people. In the meantime, however, the contractors are busy with finishing touches: importing and planting 72,000 trees and 2½ million plants to transform the 75 square kilometre airport into a true oasis!

tabel rekkensysteem op een van Mammoet's zeegaande pontons gestapeld en vervolgens in zes reizen door een van Mammoet's zeeslepers naar de haven van Jeddah gesleept. Daar werden de pylonen gelost met behulp van lokaal aanwezige autokranen van Mammoet. 's Nachts geschiedde het transport van de palen met gebruikmaking van speciaal geconstrueerde dollystellen en trucks in konvooi door het centrum van Jeddah naar de twintig kilometer verder gelegen luchthaven-in-aanbouw. Overdag was dit soort transporten niet mogelijk door het intensieve verkeer in het centrum van Jeddah.

De tenten-terminals zijn even hoog als een flatgebouw van tien verdiepingen en bestaan uit totaal 210 tenten. Aan de totstandkoming van het vliegveld hebben niet alleen Nederlanders gewerkt; in totaal was er 11.000 man, afkomstig uit 35 landen, werkzaam. Het nieuwe vliegveld zal werk gaan bieden aan totaal 20.000 man. Ter verfraaiing van het geheel, dat een oppervlakte heeft van 75 vierkante kilometer, zullen nog 72.000 bomen en 2.5 miljoen planten worden aangevoerd.

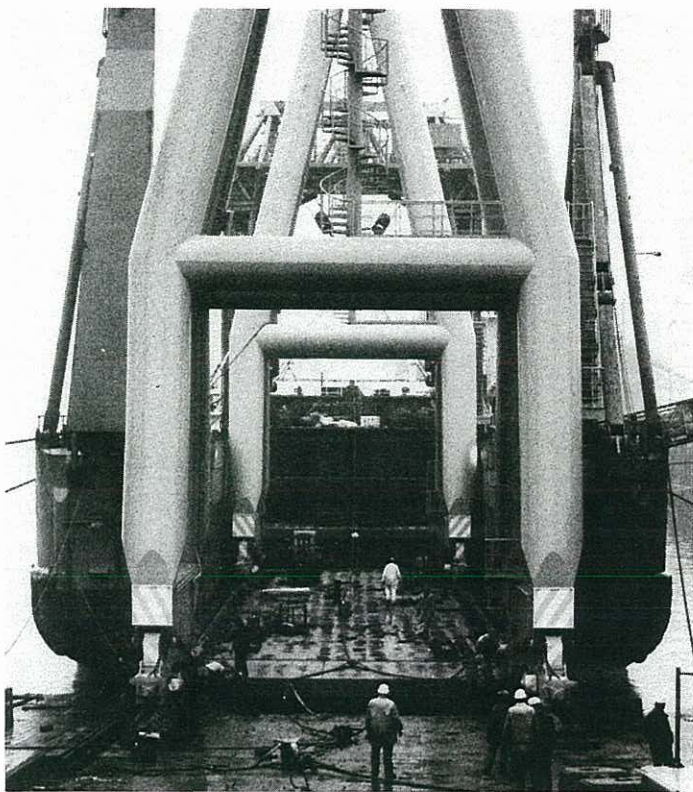


Vele shipping-activiteiten

Zuigers, kranen en trafo's op pontons en zwaar transportschepen

Business booming for Mammoet Shipping

Suction dredgers, cranes and transformers shipped by pontoon and heavy-lift ships



Een veelheid en verscheidenheid aan zwaar materiaal is in de afgelopen wintermaanden door Mammoet Shipping getransporteerd met gebruikmaking van afzinkbare pontons, zeesleepboten en zwaar transportschepen.

In Bremen werden eind februari twee yard-cranes aan boord van het zwaar transportschip "Docklift 1" geladen om verscheept te worden naar de Jeddah Shiprepair Yard in Saoedi-Arabië.

De twee kranen, die elk een hoogte hadden van 52,5 m en een gewicht van 257,5 ton wer-

den gebouwd in Bremen door Liebherr, Nenzing, Oostenrijk. Door middel van rijgoten, roltanks en lieren werden de kranen aan boord van de 2425 bruto ton metende "Docklift 1" gereden. Half maart werden de twee kranen op de werf in Jeddah afgeleverd.

Throughout the winter months, Mammoet Shipping was able to make constant use of its submersible pontoons, ocean-going tugs and heavy-lift vessels to transport a great variety of heavy loads.

At the end of February two yard cranes were loaded aboard the heavy-lift vessel "Docklift 1" in Bremen for shipment to the Jeddah Shiprepair Yard in Saudi Arabia. The cranes, each of which was 52.5 metres high and weighed 257.5 tonnes, were built in Bremen by Liebherr,

Nenzing, Austria. To haul them aboard the "Docklift 1", which has a gross tonnage of 2425, it was necessary to use special skidding tracks, steel rollers and winches. The cranes were delivered at the shipyard in mid-March.





Zuigers

In de Vulkaanhaven te Vlaardingen werden onlangs twee cutterzuigers met bijbehorend

materieel op de afzinkbare ponton "MG 338-2" geladen. Het baggermaterieel voor het aannemingsbedrijf Volker Stevin werd door de sleepboot "Smit Enterprise" naar Port Harcourt in Nigeria gesleept.

Suction dredgers

Two suction dredgers complete with auxiliary equipment were recently loaded aboard the

submersible pontoon MG 338-2 at the Vulkaanhaven in Vlaardingen. The dredgers, owned by the construction company Volker Stevin, were then towed by the tug "Smit Enterprise" to Port Harcourt in Nigeria.

Transilift-kraan

In de maanden december en januari werd een transilift-kraan, bestemd voor de montage van offshore materiaal, van Pascoe in de staat Washington getransporteerd naar Nigg, Schotland. De kraan, die een capaciteit heeft van 1600 ton, werd aan boord geladen van de "Happy Runner", die wegens zijn geringe diepgang speciaal voor dit karwei was uitgekozen. Het zwaarste onderdeel, de trawler-unit en het drijfwerk met een gezamenlijk gewicht van 628 ton, werd aan boord gerold via de achterklep van de "Happy Runner". Dit was het eerste zeeschip dat de Columbia-rivier opvoer.

Transilift crane

In December and January a transilift crane with a capacity of 1600 tonnes was transported from Pasco in the state of Washington on the western seaboard of the United States to Nigg in Scotland for use in assembling off-shore equipment. As Pasco is situated some distance inland on the river Colorado and no sea-going

vessel had ever penetrated as far upstream before, it was clearly a tough assignment. The vessel chosen was Mammoet's heavy-lift vessel "Happy Runner", whose shallow draft was admirably suited to the task in hand. The heaviest part of the crane – the trawler unit and floating section whose combined weight was 628 tonnes – was rolled on board the "Happy Runner" via the stern-ramp.

Trafo's

Begin februari werden te Amsterdam onderdelen voor een elektriciteitscentrale aan boord van het zwaar transportschip "Happy Runner" geladen. Het transport bestond uit twee transformatoren, geleverd door Holec (Smit Nijmegen), twee stators, gebouwd door Alstohm Belfort in Frankrijk, en een controlekamer van 80 ton. Aan boord van de "Happy Runner" ging ook de ponton "Wormer" mee. Bij Cork, aan de

zuidkust van Ierland, ging het schip voor anker en werd al het materiaal, dat bestemd was voor de Aghada krachtcentrale in Cork met eigen gerei op de ponton gelost. De ponton werd naar de loswal gesleept, waarna de lading door middel van een slede-operatie op de wal werd gebracht.

Transformers

At the beginning of February parts for the Aghada power station at Cork on the south coast of Ireland were loaded aboard the "Happy Runner". The cargo consisted of two transformers delivered by Holec (Smit Nijmegen), two stators manufactured by Alstohm Belfort in France, a control room weighing 80 tonnes and Mammoet's own pontoon "Wormer". When the vessel anchored off the Irish coast, the "Wormer" was launched first, after which the remaining cargo with ships gear were loaded aboard it. The pontoon was then towed to the discharging wharf where the cargo was brought ashore via a skidding operation. All in all, it was a busy winter for Mammoet Shipping!



Efficiency en flexibiliteit bij transporten voor elektriciteitscentrales

Efficiency and flexibility in transporting parts for power stations

Op tal van plaatsen, zowel in Nederland als daarbuiten, worden door personeel en materieel van Mammoet Transport én Mammoet Shipping belangrijke diensten geleverd bij de bouw en inrichting van elektriciteitscentrales. Zowel het algemeen transport van de constructiefabrieken naar de bouwplaats per zwaar transportschip, per ponton of met gebruikmaking van trailers en platformwagens als het lossen en op hoger gelegen vloeren van de centrales brengen van onderdelen, waarbij autokranen worden gebruikt, behoren tot de diensten.

Van groot belang is daarbij dat een grote efficiency en flexibiliteit worden geboden aan de montageleiding, de werkvoorbereiding en de afdelingen expeditie van de verschillende constructiewerkplaatsen en fabrieken. Er mogen – onder andere in verband met de krappe opslagruimten bij de in aanbouw zijnde centrales – geen wachttijden ontstaan. Het transport is de grote schakel. Recente voorbeelden zijn de werkzaamheden van Mammoet voor de uitbreiding van de elektriciteitscentrale Harculo aan de IJssel. Zowel voor Holec (Smit) transformatorfabriek te Nijmegen, voor Stork-KAB te Hengelo als voor Thomassen Holland werden grote transporten naar de nieuwe produktie-eenheden uitgevoerd. Eind januari werden voor Holec twee transformatoren bij de fabriek te Nijmegen

werden sinds juni 1980 honderden transporten uitgevoerd van Hengelo of elders in Nederland naar de bouwplaats. Het betrof het transport van duizenden onderdelen van de installatie, de hoofdleidingen tussen ketel en turbine, afgassenkanalen, stoomomvormer, stookinstallatie en het koelwatersysteem. Inmiddels waren uit De Steeg in opdracht van Thomassen Holland ook de turbine-onderdelen aangevoerd. Het zwaarste gedeelte daarvan woog 225 ton, terwijl voorts een generator van 165 ton en onderdelen van respectievelijk 80 en 25 ton op de montageplaats werden afgeleverd.

Uiteraard heeft de transportleider van Mammoet wekelijks overleg met de vertegenwoordigers van de verschillende opdrachtgevers, teneinde een optimale voortgang van de werk-



The personnel and equipment of Mammoet Transport and Mammoet Shipping play a key role in the construction and fitting out of numerous power stations both in the Netherlands and abroad. Two of the essential services they provide are transporting parts from the factory to the construction site either on heavy lift ships, pontoons or on platform trailers, and unloading and lifting them on to the upper floors of the power stations using cranes.

Efficiency and flexibility on the part of the transporters are of paramount importance to the site management and planners and the forwarding departments of the various manufacturers as on-site storage space is extremely limited and delays in delivery cannot be tolerated. Indeed, transport is the linchpin of the whole operation.

One of Mammoet's most recent assignments, for example, was to deliver heavy equipment for Holec (Smit), Stork-KAB and Thomassen Holland to the power station at Harculo on the river IJssel where new production units are being added to increase output capacity. At the end of January two transformers weighing 240 tonnes and 125 tonnes were hoisted on to platform trailers at Holec's factory in Nijmegen and taken by road to be loaded aboard Mammoet's pontoon "Zijpe", which took them the rest of the way to Harculo. Since June 1980 Mammoet has also transported literally hundreds of heavy loads from Hengelo or elsewhere in the Netherlands to the construction site for Stork-KAB which is supplying the boiler plant. The loads included the

main pipes connecting the boiler and the generator, exhaust-gas ducts, a steam converter, furnace equipment and cooling system. During the same period, Mammoet has also transported various parts of the turbine from De Steeg to the site for Thomassen Holland. The heaviest load weighed 225 tonnes, although there was also a generator of 165 tonnes and other parts weighing 80 tonnes and 25 tonnes.

Not surprisingly, Mammoet's transport manager has weekly meetings with representatives of the various clients in order to ensure that work at the construction site proceeds as smoothly as possible. General manager Mr F.D. Eeftink explained the problems. "Stork-KAB, for instance, has about a hundred people at the site," he said. "That's an enormous number to keep fully employed. It's our job to deliver sufficient equipment to keep them in work. On the other hand, however, we mustn't deliver too much as there's no room to unload it at the site. Everything has to be coordinated down to the last detail, so we have very accurate, comprehensive



op platformtrailers geplaatst en vervolgens naar de verscheppingsplaats gereden om aan boord van de ponton "Zijpe" te worden gereden. Over water ging het vervolgens naar Harculo, waar de 240 tons en 125 tons exemplaren aan land werden gebracht. Voor Stork-KAB, die de ketelinstallatie levert

De 240 en de 125 tons transformatoren voor de centrale te Harculo gaan aan land.

The 240-tonne and 125-tonne transformers for the power station at Harculo being brought ashore.

zaamheden op de bouwplaats te verzekeren. Bedrijfsleider F. D. Eeftink: "Stork-KAB bijvoorbeeld zit daar op het werk met zo'n honderd medewerkers. Een enorm aantal mensen, dat aan het werk moet blijven. Het is eigenlijk onze taak zoveel aan te voeren dat ze kunnen doorwerken. Aan de andere kant mag je ook niet te veel aanvoeren, want er is geen plaats om af te laden op zo'n moment. Het dient allemaal heel precies op elkaar afgestemd te zijn. Alles ligt vast in heel nauwkeurige planningsschema's, zowel voor het transport te water als te land en voor al het hijswerk."

Samenwerking

De door opdrachtgevers gewaardeerde vakbekwaamheid, efficiency en flexibiliteit, wordt verwoord door de heer Mertens van Holec: "Bij deze miljoen-

projekten – het ging bij ons om twee trafo's van zo'n totaal f 4 miljoen – word ik al ingeschakeld als er een aanvraag voor de bouw van een transformator binnenkomt. Hoe kun je er komen en wat gaat het kosten is de voornaamste vraag. Samen met de mensen die het werk moeten gaan doen kun je een heel stuk ervaring van vele jaren inbouwen. Wordt de offerte een opdracht, dan ga je het pas concretiseren. Het is zulk mooi werk, vooral als je zo fijn kan werken met hoofdvoerders als Rovers en de zijnen."



Ook elders: Malmö

Ook op andere plaatsen is de afgelopen maanden door Mammoet' personeel en materieel gewerkt aan transporten voor elektriciteitscentrales.

Twee hoogspanningsschakelinstallaties werden eind januari bij de Firma Coq in Utrecht geladen op 4 – assige uitschuiftrailers om getransporteerd te worden naar een elektriciteitscentrale nabij Malmö, Zweden. De installaties, elk 30 ton zwaar en bij elkaar f 2,4 miljoen waard, werden over de weg

naar Amsterdam vervoerd en aldaar op de trailers aan boord van een ferryschip naar Malmö geplaatst. Te Malmö zorgden de trailers voor het transport naar de centrale. Belading in Utrecht geschiedde met behulp van twee 30 tons hydraulische autokranen.



Transport abroad: Malmö

Mammoet has also transported heavy loads to power stations outside the Netherlands.

At the end of June, for example, two high-voltage switch units were collected from the firm of Coq's in Utrecht for transport to a power station near Malmö. The 30-tonne units, which had a combined value of 2.4 million guilders, were loaded on to 4-axle extendible trailers with the

assistance of two of Mammoet's 30-tonne mobile hydraulic cranes and then taken to Amsterdam by road, where they were driven aboard a ferryboat to Malmö. On arrival in Sweden they were taken by road to the power station.

schedules for both road and river transport and the lifting operations."

Collaboration

The expertise, efficiency and flexibility by which the clients set so much store was summed up by Mr Mertens of Holec: "Whenever we're asked to tender for one of these million-guilder transformer orders, I'm called in right at the outset. The two transformers for Harculo were worth 4 million guilders in

all. The main questions always are how can you get the transformer to the site and what will it cost to do so. When we're preparing our estimates we always want the benefit of Mammoet's invaluable experience, especially as it's Mammoet which will actually be doing the work. Not until the tender is actually accepted do we get down to working out the details. If you're fortunate enough to have a superintendent like Toon Rovers and his people on the job, it's a joy to do the work!"



Van Mannheim, West Duitsland, werd deze 250 tons stator naar Amsterdam vervoerd en aldaar over geslagen en in opslag genomen.

This 250-tonne stator was brought from Mannheim in West Germany to Amsterdam, where it was transhipped and stored.

En van Mannheim

Voorts werd van Mannheim, West Duitsland, een 250 tons stator op onze ponton "Zeevang", geduwd door de "Albert Goedkoop", naar de Amsterdamse haven gebracht. In de Vlothaven geschiedde de overslag met gebruikmaking van een van de drijvende bokken van Mammoet Goedkoop. De stator is voorlopig in Amsterdam opgeslagen. Ook voor intern transport worden medewerkers en materieel van Mammoet er vaak bij geroepen. Dit speelde zich onder andere af bij de Kema te Arnhem, waar een 140 tons transformator op een speciale diepladervloer naar een nieuwe plaats moest worden vervoerd.

Mannheim, Germany

Another assignment carried out by Mammoet recently was the collection of a 250-tonne stator from Mannheim in West Germany. The stator was loaded aboard Mammoet's pontoon "Zeevang" and pushed by the "Albert Goedkoop" to Amsterdam, where it was to be stored for the time being. When the convoy arrived in the "Vlothaven" in Amsterdam, the stator was unloaded by one of Mammoet Goedkoop's floating sheerlegs. Mammoet is also often called in by companies wishing to shift heavy equipment internally. Kema in Arnhem, for instance, recently commissioned Mammoet to move a 140-tonnes transformer on a special low bed trailer to a new location.



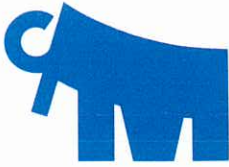
Intern transport bij de Kema: een 140 tons trafo wordt verplaatst op een speciale diepladervloer.

Internal transport for Kema: a 140-tonne transformer being moved on a special low bed trailer.

Van Enschede naar Borlänge (Zweden)

Transport, montage en hijsen in één hand

From Enschede, Holland to Borlänge, Sweden



Crane transport, assembly and hoisting in one assignment



Despite the fierce competition in the European steel industry, Dutch companies still excel when it comes to quality and precision work. In 1980, for instance, the NV Transportwerktuigen- en Machinefabriek Sander & Zoon of Enschede, which has a staff of about 100 and specialises in building cranes and heavy transport equipment, managed to win an order worth 3.6 million guilders from a Swedish company for the construction of a huge gantry crane.



Ondanks de zware concurrentie in de Europese staalindustrie kan het Nederlandse bedrijfsleven nog concurreren als het om kwaliteit en maatwerk gaat. De NV Transportwerktuigen- en Machinefabriek Sander & Zoon uit Enschede, een bedrijf van circa honderd man, gespecialiseerd in de bouw van kranen en transportinstallaties, wist in 1980 in Zweden een opdracht te verwerven voor de bouw van een immense gantry crane. In eerste instantie werd alleen het transport van de kraan aan Mammoet Van Wezel uitbesteed. Later verwierf men ook de opdracht voor het hijsen en monteren van de kraan.

After initially hiring Mammoet just for the transport of the crane, Sander NV later had second thoughts and commissioned Mammoet for the lifting and assembly as well. It made good sense, of course, to have the transport and assembly carried out by the same firm, and Sander NV needed little convincing. It was not until later, however, that Mammoet won the order for the lifting as well. The original plan envisaged the use of 4 mobile cranes at various points along the crane. Because of the risks which this involved, Mammoet proposed an al-

ternative plan involving the use of a "hydrajack" – a hydraulic lifting system designed by Mammoet itself for very heavy loads. The plan was drawn up by draughtsmen at Mammoet's office in Breda.

Mammoet Van Wezel wist haar opdrachtgever ervan te overtuigen dat het leiden van het transport en de montage vanuit één hand de efficiency zou bevorderen. Later bood Mammoet Van Wezel in samenwerking met Mammoet Stoof uit Breda een alternatief voor het bestaande hijsplan aan. Met de hydrajack, een hydraulisch hefsysteem dat door Mammoet zelf is ontwikkeld voor het hijsen van zeer zware lasten, meende men een veel veiliger plan te kunnen maken dan het bestaande hijsplan dat uitging van vier mobiele kranen die elk op een punt de 75 meter lange, 22 meter brede en 290 ton zware kraan moesten hijsen. Met dit hijsplan verwierf men de opdracht voor het hijsen, een taak die werd voorbereid op de tekenkamers van Mammoet Stoof in Breda.

Per vrachtboot

De verrijdbare gantry crane die een waarde van 3,6 miljoen gulden vertegenwoordigde, was bestemd voor de fabriek in Borlänge van de Zweedse staalproducent Svensk Stål. De kraan zou worden ingezet voor het laden en lossen van

Transport by freighter

The gantry crane had to be delivered to the Borlänge factory of the Swedish steel producers Svensk Stål, where it was to be used for loading and unloading steel plate, the four magnets being capable of lifting a total of 32 tonnes.

Originally Mammoet intended transporting the crane by road through Germany and Denmark. Later, however, it discovered the existence of the Iggesund Line, a shipping company which operates a weekly service between Amsterdam and Iggesund, a small port on the east coast of Sweden some 280 kilometres from Borlänge. The cargo on the outward voyage is normally paper, but on the



het moreel van de montageploeg.

Het frame van de kraan werd eerst zoveel mogelijk op de grond in elkaar gezet. In totaal gingen er circa 5800 bouten in de montage zitten. Vervolgens werd het geheel omhoog gehesen, voornamelijk met de kracht van de hydrjack die op circa tweederde van de kraan werd geplaatst. Aan het eind van de kraan werden de zestigen tachtig tons mobiele kraan opgesteld. Deze hielpen bij het hijsen maar hielden tegelijkertijd de kraan in de juiste stand. De 42 ton zware loopkat die reeds op de kraan was geplaatst, diende in het hijsplan als contragewicht. Doordat er slechts op drie niet ver van elkaar verwijderde punten werd gehesen, bleef de hijsbaas voortdurend op de hoogte van de hijsnelheid op elk punt. Het risico dat een miljoenen kos-



tende kraan uit de kabels zou vallen, was daarmee sterk verkleind.

Na het hijsen volgden de laatste montagewerkzaamheden: het plaatsen van de onderste verbinding van de pendelpoot en de montage van de vaste

poot waarna de kraan op de rails werd geplaatst. De laatste handelingen voor de oplevering van de kraan werden uitgevoerd door Siemens die de kraan voorzag van de kilometerslange elektrische bedrading voor de loopkat.

crab, which had already been mounted on the crane, was used as a counterweight during the operation. As the crane was lifted at only three points, none of which were far apart, the foreman in charge of the lifting knew the lifting speed at all times, which helped to minimise the risk that the multi-million-guilder crane would slip from the cables and crash to the ground.

After the lifting had been completed, the last assembly work was carried out: the lowermost connecting equipment for the travelling leg was placed in position and work on the fixed leg was completed, after which the crane was placed on the rails. Before it was handed over to the owners, the finishing touches were added by Siemens which installed the miles of electric cable needed for the travelling crab.

Nieuwe etage op KLM computercentrum

Additional storey hoisted on to KLM computer centre

In het weekeinde van 4 en 5 april heeft het computercentrum bij het hoofdkantoor van de KLM in Amstelveen er een nieuwe etage bijgekregen.

De in Waalwijk gebouwde etage bevatte de hele airconditioningsinstallatie voor dit centrum. De etage was in zeventien segmenten gebouwd die maximaal 19 meter lang, 7,50 meter breed en 3,65 meter hoog waren en een gewicht hadden van 31 tot 41 ton. In Waalwijk moest de muur uitgebroken worden om de gevaartes met behulp van air-pallets naar buiten te kunnen krijgen. De segmenten werden met een 130 tons kraan op trailers geladen en naar de haven gereden waar ze op pontons werden geplaatst. In Amstelveen werden ze gelost en op 3-assige semi-uitschuifbare trailers naar het hoofdkantoor van de KLM gereden. Daar werden ze met behulp van een 200 tons auto-kraan, voorzien van een 49 meter lange mast, op het gebouw geplaatst. Maandagochtend 6 april om 8 uur, toen het computercentrum weer in vol bedrijf moest zijn, was het karwei opgeleverd.



During the weekend of 4 and 5 April, the computer centre at KLM's headoffice in Amstelveen acquired an extra storey, which will in due course house the complete air-conditioning plant for the centre.



The new storey, which was built in Waalwijk consisted of 17 units, each of which was max. 19 metres long, 7.50 metres wide and 3.65 metres high and weighed between 31 and 41 tonnes.

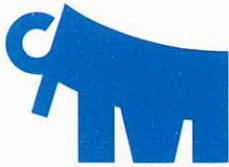
When the units were ready for transport, the wall of the factory had to be partly demolished so that they could be hauled outside on air-pallets. A 130-tonne crane was used to load the units that had a total length of 184 m on to trailers, after which they were driven to the harbour and transferred to pontoons. On arrival in Amsterdam they were unloaded on to 3-axle semi-extendable trailers and driven to KLM's headoffice. There they were hoisted on top of the building by a 200-tonne mobile crane, equipped with a 49-metre jib.

The whole job was completed by 8 a.m. on the morning of Monday, 6 April, when the computer centre had to be operating as normal again.



Drie bergingen in de winterdag

Three winter salvage operations



Na enkele rustige maanden bereikte de bergingsploeg van Mammoet op 26 januari van dit jaar een noodkreet: het bergingsvaartuig "Redder" werd om onmiddellijke assistentie gevraagd door de schipper van het 900 ton metende binnenvaartschip "Spartitento". Dit schip, dat op het Buiten-IJ lag,

gend aan de drijvende bokken werd het schip afgevoerd om gelost te kunnen worden. Begin februari slaagden de Mammoet-bergers er, ondanks de grote concurrentie, in een bergingsopdracht te krijgen voor de 900 ton metende "Anja". Het met zand en grind geladen schip, dat onderweg was

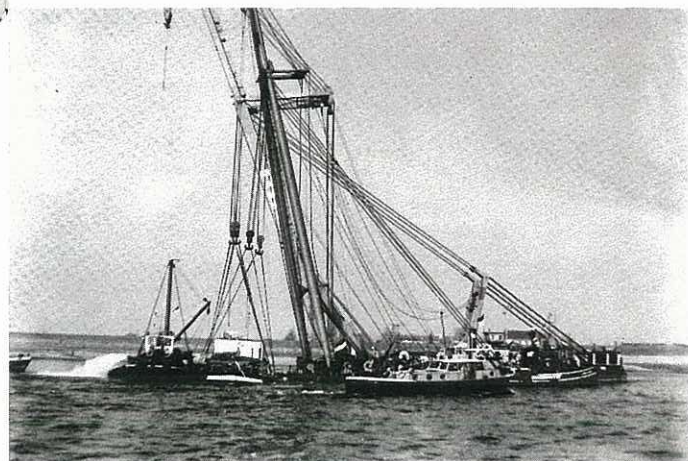
den naar de bokken "Amsterdam" en "Gazelle" nam twee dagen in beslag. Daarna werden zes zware stalen stroppen met een doorsnee van 70 mm. onder de "Anja" doorgetrokken en het sein om te lichten werd gegeven. Hoewel het werk bemoeilijkt werd door de zeer sterke stroom slaagden de bergers er toch in het wrak drijvende te krijgen door tijdens het lichten voortdurend het water te blijven wegpompen. Na enkele gaten en scheuren gedicht te hebben, werd rond de middag de "Anja" weer drijvend afgeleverd.

der" arrived, the whole stern of the "Astra IV" was already submerged, and only the bow and the two foremost holds were still afloat. Hoses were thrown into the holds that were by then almost full of water and the sheerlegs "Jumbo" and "Gazelle" were called in to help. The sunken part was then raised quickly by passing four steel stropps underneath the hull of the ship. The sodden maize had become so heavy, however, that the vessel could not stay afloat, so it was towed away – still supported by the sheerlegs – to be unloaded.

After several months of near inactivity, Mammoet's salvage team suddenly received a distress call on 26 January from the skipper of the 900-tonne inland waterways vessel "Spartitento", who requested the immediate assistance of the salvage vessel "Redder". The "Spartitento" which was on the "Buiten-IJ" near Amsterdam had sprung a serious leak in the engine room. Pumping the water out was no problem for the "Redder's" 200 hp centrifugal pump, and when the oil had been removed as well, the crew spent a fruitless hour searching for the leak.

At the beginning of February the Mammoet salvage team managed to win an order in the face of fierce competition to salvage a 900-tonne freighter called the "Anja". The vessel which was loaded with sand and gravel was en route from Wesel in Germany to Zwolle when it encountered rough weather on the Rhine near Lobith and began to take on water. This happened so quickly that within the space of a few minutes it sank in mid-stream in about eight metres of water.

The next day, when the weather had improved slightly, the "Redder" was able to start the salvage work. Two whole days were spent pumping away the cargo and attaching cables to the sheerlegs "Amsterdam" and "Gazelle", after which six heavy steel slings were made fast under the hull. Once this had been done, the signal was given to start lifting. Despite the fast current, the salvors succeeded in raising the vessel and keeping it afloat by keeping the pumps going continuously throughout the entire operation. After sealing off some holes and gashes in the hull, the salvors were able to deliver the vessel intact and afloat to the owners at midday.



had te kampen met ernstige lekkage in de machinekamer. Voor de met bijna 200 paardkrachten aangedreven centrifugaalpompe van de "Redder" bleek het een kleinigheid om het water uit de machinekamer te pompen. Nadat ook de olie verwijderd was werd nog een uur naar het lek gespeurd dat, merkwaardig genoeg, niet werd gevonden.

De "Redder" was nog niet terug bij de steiger of een nieuwe noodkreet werd opgevangen. Ditmaal betrof het het met mais geladen sleepschip "Astra IV", dat zinkende was bij de graansilo's van IGMA te Amsterdam. Ter plaatse bleek dat het hele achterschip van de "Astra IV" al onder water was verdwenen en alleen de kop en de twee voorste ruimten nog drijvend waren. Slangen werden in de reeds vollopende ruimten gooid en de bokken "Jumbo" en "Gazelle" werden opgeroepen. Snel werd het gezonken gedeelte omhoog gehaald door vier stalen stroppen onder het schip door te trekken. De nat geworden mais was zo zwaar geworden dat het schip onmogelijk kon blijven drijven. Han-

van Wesel in Duitsland naar Zwolle, kwam toen het bij Lobith ons land binnenvoer, in ernstige moeilijkheden. Het overslaande water deed het schip in snel tempo vollopen en midden in de Rijn zonk het naar de op acht meter diepte liggende bodem.

Een dag later, toen de weersomstandigheden enigszins verbeterd waren, kon de "Redder" met de bergingswerkzaamheden beginnen. Het wegpompen van de lading en het aanbrengen van meerdra-

Hardly had the "Redder" moored at the jetty when another distress call was received; this time the vessel concerned was the "Astra IV", a freighter loaded with maize, which was sinking near the IGMA grain silos in Amsterdam. When the "Red-



Zwaar transport

"Bier-apollo's", kranen, kolommen, haspels, modules en bedieningshuis vervoerd

Heavy transport

Beer "apollos", cranes, columns, reels, modules and control room transported by road



Walkraan opzij

In de Antwerpse haven moest onlangs een walkraan een stapje opzij doen om drie andere kranen doorgang te verlenen. Daartoe werd de 271 ton wegende kraan met behulp van een platformtrailer, die een lengte van 20 en een breedte van 4,5 meter had, op 144 wielen opzij gerold.

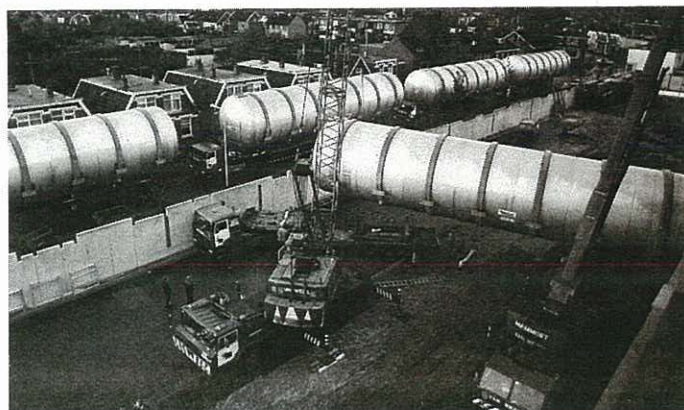
Normaal wordt een en ander gedemonteerd maar dat is een tijdrovende aangelegenheid. Met deze voor Antwerpen vrij nieuwe techniek kon dit karwei in vijf uur worden geklaard.

Harbour crane moved

Mammoet was called in recently to move a harbour crane in the port of Antwerp so that

three other cranes could pass. Normally when this happens, the crane has to be dismantled which is naturally very time-consuming.

By using a 144-wheel platform trailer measuring 20 metres by 4.5 metres, Mammoet managed to roll aside the 271-tonne crane in just five hours. This method is still quite new in Antwerp.



Veel van wat er het afgelopen jaar op teken tafels en in constructiewerkplaatsen werd ontwikkeld en gebouwd, is in de laatste maanden van 1980 en de eerste maanden van 1981 door onze autokranen, platformtrailers en trucks verplaatst. Daarbij waren kolossale "bierflessen" van Grolsch in Hengelo, kranen in de haven van Antwerpen, kolommen van 70 meter lengte in diezelfde haven voor China, haspels met kabels bij de NKF in Delft, een 1500 tons module, bestemd voor een booreiland, in Lowestoft (UK) en zelfs een compleet bedieningshuis voor Estel Hoogovens te IJmuiden.

Many of the projects and designs prepared and brought to fruition in 1980 provided work for Mammoet in the closing months of 1980 and early 1981. Among the heavy loads transported by our mobile cranes, platform trailers and trucks were some gigantic "beer bottles" belonging to Grolsch of Hengelo, cranes in the port of Antwerp, 70 metre columns for China in the same port, reels and cables at the NKF in Delft, a 1500-tonne module for a drilling platform in Lowestoft in the UK, and even a complete control room for Estel Hoogovens in IJmuiden.

"Bierflesjes"

Op dinsdag 4 november 1980 werden bij een temperatuur van 8 graden onder nul 6 lager-tanks afgeleverd bij de Grolsch bierbrouwerij te Hengelo.

De "bierflesjes", die een lengte van 22,5 m en een doorsnee van 5,5 m hebben, zijn per ponton aangevoerd in de haven van Enschede en daar op de opleggers van Mammoet Van Wezel geladen.

Samen met de Enschedese politie was een route uitgestippeld en behalve een enkel verkeerslicht dat voor het konvooi moest wijken deden zich geen problemen voor bij het transport. Om zeven uur 's ochtends meldden de kolossen zich bij de brouwerij na een twee uur durende rit dwars door Enschede om ontdaan te worden van hun in totaal 180 ton zware last. Autokranen zorgden er daarna voor dat de tanks op hun plaats

kwamen te staan. Voorlopig was daarmee de opslagcapaciteit van Grolsch met 1,6 miljoen pilsjes uitgebreid. Binnenkort zullen nog 24 tanks, waarbij 16 "Apollo's" (vertikale tanks), worden geïnstalleerd.

"Beer bottles"

On Tuesday, 4 November 1980, six storage tanks for lager were delivered to the Grolsch brewery in Hengelo in freezing weather with a temperature of 8 degrees below zero (centigrades). The tanks, which are referred to in the trade as "beer bottles", are 22.5 metres long and 5.5 metres in diameter. After travelling by pontoon to Enschede, they were unloaded and put on to trailers supplied by Mammoet Van Wezel. The convoy then set off on a two-hour journey to the brewery. The route for the 180-tonne load was plotted by the Enschede police, who had done their homework well as the only problem on the way was a set of traffic lights which had to be removed. The convoy arrived at the brewery at 7 a.m. after passing right through the centre of Enschede.

Mobile cranes were then used to unload the tanks and to position them in the brewery. At a single stroke Grolsch had increased its storage capacity by 1.6 million glasses of beer! A further 24 tanks will be installed shortly, including 16 "apollos" (vertical tanks).



police escort. Fortunately, the great weight of the load meant that the trailers could get a good grip on the slippery but reasonably driveable roads.

Working in the cold

As twenty degrees below zero (centigrade) is regarded as perfectly normal for January by Swedish standards, Mammoet had provided its assembly team with special footwear and lined working clothes to enable them to withstand the cold. Although the temperature did not drop below ten degrees under zero and quite often rose well above zero when the sun shone, the special clothing proved its worth as staying on the steel girders for any length of time was bone-chilling work. Nonetheless, the work progressed well. Sanders NV had produced precision-made parts and Mammoet was not unduly inconvenienced by the weather. Both factors together helped to boost the team's morale.

platen staal. De vier magneten waren in staat een totaal gewicht van 32 ton te hijsen. In eerste instantie was Mammoet van plan het hele transport over de weg te doen via Duitsland en Denemarken. Later ontdekte men de Iggesund Line, een wettelijke scheepvaartverbinding tussen Amsterdam en het 280 kilometer van Borlänge verwijderde Iggesund. Naar Nederland werd papier vervoerd, de terugreis werd regelmatig leeg aanvaard. De Iggesund Line bleek voor Mammoet een veilige manier om het merendeel van de negentien trailers naar Zweden te vervoeren. Het transport over de weg werd daarmee tot een minimum beperkt wat in het ijzige en onvoorspelbare winterklimaat van Zweden een voordeel was. De hele kraan werd naar Zweden vervoerd in onderdelen waarvan de zes liggerbalken met een lengte van 25,5 meter en een gewicht van 34 ton, en de loopkat van 42 ton de uitzonderlijkste waren. Elk onderdeel is voor verscheping in de fabriek van Sanders op het volgende onderdeel gepast om ongewenste verrassingen op de bouwplaats tot een minimum te beperken. De liggers en de loopkat werden vervoerd

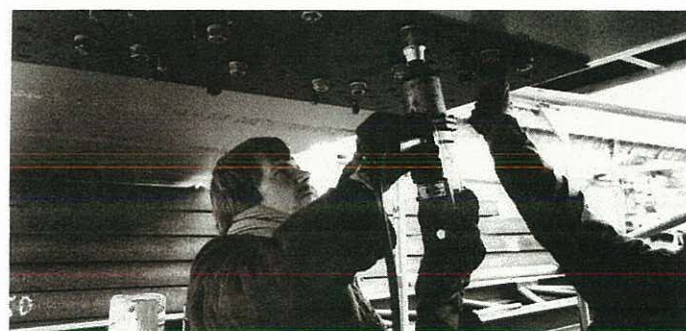
op uitschuiftrailers die waren uitgerust met drie of vier gestuurde assen. In Zweden werd het transport begeleid door een politie-escorte. Het grote gewicht gaf de trailers goed grip op de gladde maar redelijk berijdbare wegen.

Werken in de kou

Twintig graden onder nul is in Zweden vrij normaal voor de maand januari. Daarom had Mammoet haar montageploeg voorzien van speciaal schoeisel en gevoerde werkkledij. Hoewel de koude meestal niet verder kwam dan tien graden onder nul en een winterzonnetje het kwik soms ver boven nul dreef, bleken deze voorzieningen geen overbodige luxe. Vooral het langdurig vertoeven op de stalen liggers deed de mensen verstijven tot op het bot. Desondanks vorderde het werk goed. Machinefabriek Sanders leverde passend maatwerk en Mammoet ondervond bij het transport geen echte hinder van de weersomstandigheden. Deze goede werkvoorbereiding en vlotte toelevering van onderdelen hadden een zeer goede uitwerking op

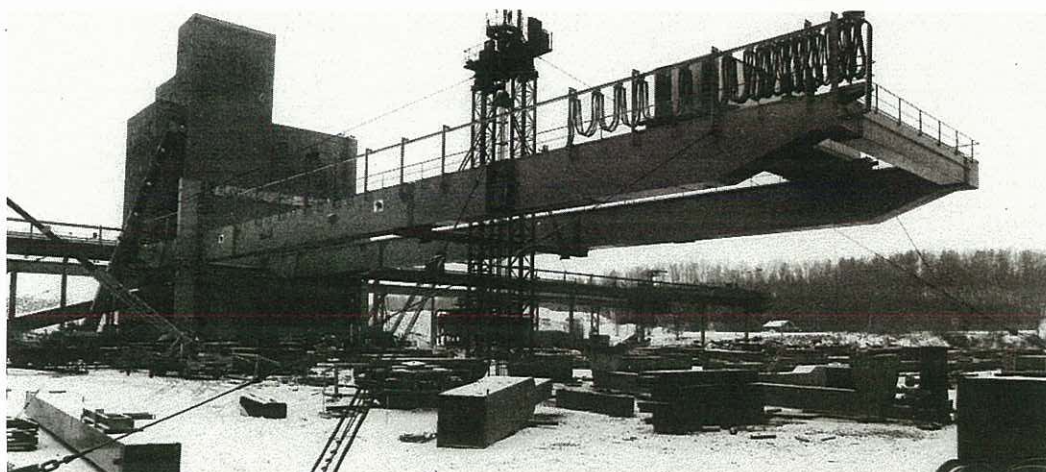
return journey the vessels are very often in ballast. In view of the harsh and unpredictable nature of Swedish winters, it was felt best to transport the majority of the nineteen trailers on the Iggesund Line's vessels, thereby restricting the distance to be covered by road to a minimum.

The entire crane was transported in parts, the largest of which were six 25.5 metre long girders weighing 34 tonnes each and the travelling crab weighing 42 tonnes. All the parts were fitted together on a trial basis at Sanders's factory before shipment to avoid unpleasant surprises at the construction site. The girders and crab were transported on extendible trailers with three or four axles. In Sweden the convoy had a



To start with, as much of the frame of the crane as possible was assembled on the ground. No fewer than 5,800 bolts were needed to complete this stage of the work. Once this had been done, the entire crane was lifted up, mainly by the "hydra-jack" which was positioned along about two-thirds of the crane.

The 60-tonne and 80-tonne mobile cranes were placed at the end to help lift and also to hold the crane in the correct position. The 42-tonne travelling





Kolommen voor China

Onder erbarmelijke weersomstandigheden – koude en ijsregen – werden op 14 januari in Antwerpen twee kolommen op

pontons geladen. De kolommen waren elk 70 meter lang en hadden een doorsnee van 2,20 meter. Het gewicht van elke kolom bedroeg 144 ton. Beide waren bestemd voor Sjanghai. De in Willebroek door S.A. Gränges Graver gebouwde "pijpen" werden naar Rotterdam getransporteerd waar ze

werden overgeladen op een zeeschip, dat ze verder naar China vervoert.

Columns for China

Despite terrible weather conditions with driving sleet and an icy wind, Mammoet succeeded in loading two columns on to pontoons in Antwerp on 14 January. Each of the columns was 70 metres long and 2.20 metres in diameter, and weighed 144 tonnes. The columns, which were manufactured by S.A. Gränges Graver, were then taken to Rotterdam where they were loaded on to a freighter for transport to Shanghai in China.

Bedieningshuis

In Uitgeest begon op 10 februari om 19.00 uur een nogal ongevoel en zeer omvangrijk transport. Een zesennegentig wielentellende platformwagen met daarop een 19 meter lang, 8,20 meter breed en 3,50 meter hoog bedieningshuis, bestemd voor Hoogovens, vertrok die avond richting IJmuiden. Diverse lantaarnpalen en verkeerslichten moesten tijdelijk het veld ruimen om het transportloorgang te verlenen.

Het 45 ton wegende bedieningshuis werd door vele belangstellenden gadegeslagen op zijn weg naar de hoogoven-gas-expansieturbine van hoogoven 7, waar het kort na middernacht werd afgeleverd.

Control room

A rather unusual and very large convoy set out from Uitgeest at 7 p.m. on 10 February. The load in question was a 45-tonne control room which was being transported on a 96-wheel platform trailer to the Hoogovens foundry in IJmuiden. As the control room measured 19 metres by 8.20 metres and was 3.5 metres high, various lamp posts and traffic lights had to be moved temporarily to allow it to pass.

Many people stopped to watch the convoy pass on its way to Hoogovens where it was to be sited near the expansion turbine for No. 7 blast furnace. The convoy arrived shortly after midnight.



Foto: NKF Delft Photography: NKF Delft

Haspels met kabel

Aan de loswal van de NKF aan de Delftse Schie werd op 31 oktober 1980 een zwaar transport aan boord van een dekschuit gehesen. Het betrof twee haspels compleet met bok en aandrijfapparatuur. Elk van deze haspels bevatte ruim 2000 m onderwater elektra-kabel met een gewicht van 70 ton. Eveneens behoorden twee landkabels à 620 m en een 5 ton zware 2 km lange telefoonkabel tot het transport.

Een 200 tons kraan hees de lading aan boord van de dekschuit die naar Rotterdam werd gesleept. Aldaar werden de haspels overgeladen om naar hun bestemming in het Midden-Oosten verscheept te worden.

Reels with cable

On 31 October 1980, a Mammoet 200-tonne crane was used to load a heavy cargo on board a pontoon at the loading wharf of NKF in Schie near Delft. The cargo consisted of two reels and the driving equipment. Each of the reels contained 2,000 metres of underwater electric cable weighing 70 tonnes. Two land cables of 620 metres each and a 5-tonne 2-kilometre long telephone cable were also loaded. The barge was then towed to Rotterdam where the reels were transhipped for delivery to the Middle East.



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

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

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

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

Establishment Z. Limburg
Dabekausen B.V.
Stationsstraat 122,
6191 BG Beek (Holland)
P.O. Box 45
6190 AA Beek (Holland)
Tel. 04402-2245, Telex 56268

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

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

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

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

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

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

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

Mammut Transport AG.,
Austrasse 2, Postfach 9,
CH-4153 Reinach BL-1, (Switzerland)
Tel. 061-765150, Telex 63931

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

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

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

MIDDLE EAST

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

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

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

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

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

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

K. Al-Jassim/Mammoet Transport,
P.O. Box 1355, Safat
Kuwait
Tel. 810715-816606
Telex 3357

SOUTH AMERICA

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

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

 **MAMMOET
TRANSPORT**