

64^{VZW} Nieuwe Brug



PB-PP

BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks publicatie

JAN - FEB - MAA 2015

Jaargang 17

P509374

Mensen samenbrengen rond zee en havens



Koppelverband - Een combinatie van een motorvrachtschip en een 'duwbak'. Het motorvrachtschip is een duwschip. De 'duwbak' kan een echte duwbak, maar ook een omgebouwd vracht- of sleepschip zijn.



UITNODIGING OP VOORDRACHT "14-18 BRUGGE IN OORLOG"

door Patrick VERBEKE

Donderdag 12 februari 20u00

meer info op blz 3 van deze Nieuwsbrief.



Woordje van de voorzitter

Beste vrienden van Zeehaven Brugge

Een jaar geleden voorspelde het havenbestuur voor 2014 een status quo. En kijk: de globale maritieme volumes van 2014 verschillen nauwelijks 0,3% met de volumes van 2013. Bijzonder positief oogt het aantal shiften dat de havenarbeiders presteerden: die stegen met 5% ten opzichte van 2013. Dat wordt hoofdzakelijk verklaard door de sterke stijging (+13%) van het aantal nieuwe wagens dat via Zeebrugge verscheept werd.

In de haven werd 2014 dus met goed nieuws afgesloten en werd 2015 met goede moed aangevat.

Het staat enigszins in contrast met de onzekerheid die heerst over de evolutie van de deep sea containertrafiek. Maar de havengemeenschap maakt zich op om met hernieuwde krachten ook op die uitdaging een antwoord te geven.

Het vertrouwen in de verdere groei van Zeebrugge blijft intact.

De troeven blijven valabel. De moeilijke economische situatie heeft echter het besef bijgebracht dat de haven haar strategieën moet aanpassen en de krachten meer dan ooit moet bundelen.

Dat wordt dan ook onze wens voor het nieuwe jaar: ons samen voor Zeebrugge blijven inzetten.

Erna Vienne
Voorzitter



De haven van Zeebrugge zal op 31 december op jaarbasis 43 miljoen ton goederen behandeld hebben, 0,3% meer dan in 2013.

Dit blijkt uit een prognose op basis van de al beschikbare cijfers.

Havenbaas Joachim Coens spreekt van een status quo. Het roll-on/roll-off verkeer steeg met 4,8% naar een totaal volume van 13,14 miljoen ton. Vooral Zuid-Engeland, Ierland en Scandinavië wogen hierin door. Binnen de ro/ro-overslag viel de behandeling van nieuwe personenwagens sterk op, met een groei van 13% en een nieuw recordcijfer van ruim 2,2 miljoen stuks, ondanks een neergaande Europese automarkt. Volgens Coens betekent dit dat de autobehandeling zich op Zeebrugge concentreert.

Hij verwacht dat deze concentratie zich in de toekomst zal voortzetten. De stijging van de afhandeling van nieuwe auto's klinkt ook de havenarbeid op. De dokwerkers voerden 280.000 havenshiften uit, 5% meer dan in 2013. De containeroverslag deed het vooral in de eerste jaarhalf erg goed.

Maar op jaarbasis blijft het bij een groei met 1,8%, goed voor 20,8 miljoen ton. De shortsea containeroverslag volgt dezelfde trend als de ro/ro-overslag en boekt goede resultaten (+3,1%), maar

de deepsea overslag stond onder druk tijdens de tweede jaarhalf, onder andere door het wegvallen van Evergreen Lines. Dit leidde tot een daling met 2,5%.

De stukgoed daalde dit jaar met 30,1%.

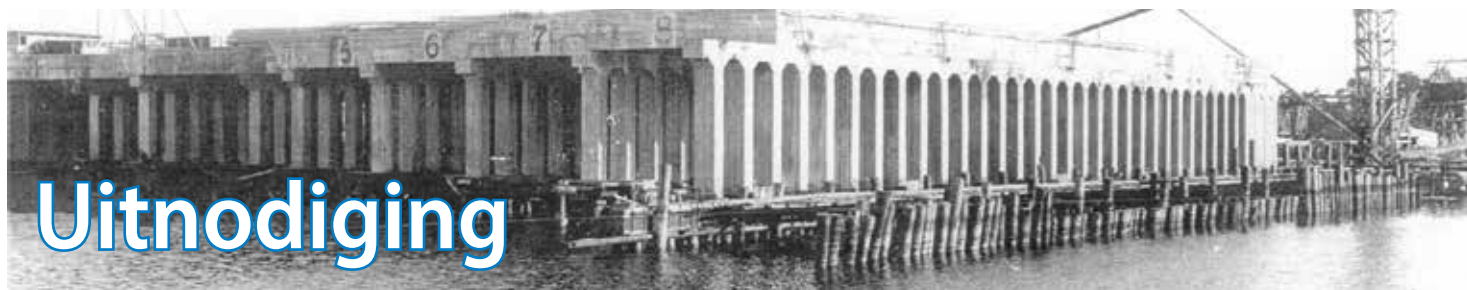
Het vervoer van materialen voor de bouw van offshore windparken is weggefallen.

Ook de toevoer van LNG (-6%) blijft dalen, door de aanhoudende sterke vraag naar gas vanuit vooral Japan en een vlak Europees economisch landschap met verminderde energiebehoefte.

De vloeibare bulk komt uit op 6,6 miljoen ton (-4,3%), vaste op 1,26 miljoen ton (-2,2%).

(bron: Nieuwsblad Transport 23 december 2014)





Uitnodiging

14 - 18 Brugge in oorlog

Voordracht door dhr Dr. Patrick Verbeke

In de aula van het Grootseminarie Potterierei 72 in Brugge op
donderdag 12 februari om 20:00 uur.

Inschrijving voor deelname is wenselijk voor de receptie na de voordracht
www.zeehavenbrugge.be / info@zeehavenbrugge.be / Tel 050 54 69 11



Dr. Patrick VERBEKE

is werkzaam als psychiater in het Departement Psychiatrie en Psychosomatiek van het AZ Sint-Jan te Brugge.

Als liefhebber van de geschiedenis verdiepte hij zich in de geschiedenis van Brugge gedurende de Eerste Wereldoorlog.

14-18 Brugge in oorlog.

De rol die Brugge speelde in de Eerste Wereldoorlog was verre van marginaal.

In het verlengde van zijn rijke middeleeuwse geschiedenis kreeg onze stad in veertien-achttien opnieuw en ongevraagd de gedaante van een havenstad.

Matrozen en marine-infanteristen beheersten het straatbeeld.

De Duitse legerleiding liet de achterhaven ombouwen tot een indrukwekkende en hooggesofisticeerde onderzeebootbasis waar de ingenieurs uit Duitsland hun nieuwe krijgsmaritieme technieken introduceerden.

Brugge werd het speerpunt van de ultieme en niets ontziende "Uneingeschränkte U-Bootkrieg" die als doel had de bevoorrading van Groot-Brittannië lam

te leggen om de Britten vooralsnog op de knieën te krijgen.

De achterhaven die rechtstreeks in verbinding stond met de gloednieuwe zeehaven van Zeebrugge vormde voor Groot-Brittannië dermate een bedreiging dat de Britse legerleiding besloot om de beide havens te bombarderen.

De aanwezigheid van de duikboothaven had voor de Brugse bevolking desastreuze gevolgen.

Door het gebrek aan precisie bij het lossen van de bommenlast kwamen nagenoeg 6.000 vliegtuigbommen terecht in de binnenstad en de randgemeenten.

Doordat de stad bovendien in "Operationsgebiet" lag was het bezettingsregime bijzonder hard en was de bewegingsvrijheid van de bevolking uitermate beperkt.

Nieuws uit de binnenvaart

LNG stap voor stap.

Met vijf zijn ze momenteel: de binnenschepen die in de EU op LNG varen.

In juni werd de 'Eiger-Nordwand', een koppelverband van de Danser Group, na een retrofit feestelijk in gebruik genomen.

Toch is het nog wachten op nieuwe LNG-regelgeving en bunkerstations.

Hoe verloopt de introductie van de groene brandstof in de binnenvaart?

Ook bestaande binnenschepen kunnen omgebouwd worden zodat ze op LNG (Liquefied Natural Gas) varen.

Anders dan mts 'Argonon', mts 'Greenstream', mts 'Interstream' en mts 'Sirocco' – de vier andere binnenschepen in de EU die op LNG varen – is de 'Eiger-Nordwand' van Danser Group bovendien een drogeladingschip.

'Het verschil tussen drogelading of tankvaart maakt eigenlijk niet zoveel uit,' vindt Ben Maelissa, Directeur bij Danser Group. 'Vooral het draaiuren van je schip doet ertoe als je de investering in LNG wilt terugverdienen.'



Nul fijn stof.

De 'Eiger-Nordwand' is een 177 meter koppelverband van tien jaar oud.

Volgens Ben Maelissa vervangt de Danser Group ook in andere binnenschepen de motoren na 60- tot 70.000 draaiuren.

In het geval van de 'Eiger-Nordwand' hebben ze daarbij gekozen voor motoren met LNG als hoofdbrandstof: de dual fuel technologie.'

Het voordeel daarvan is dat je altijd kunt doorvaren. Als er eens een storing is in het LNG-circuit, dan schakel je automatisch over op diesel. Loopt alles goed, dan gebruik je diesel alleen om het LNG te ontsteken. In de praktijk is 99 tot 95 procent van ons verbruik LNG.

De LNG-tank gaat wel ten koste van containerruimte: in totaal is er zes stuks 20-voetscontainers opgeofferd. Door over te schakelen op LNG, is de 'Eiger-Nordwand' een stuk milieuvriendelijker geworden. De CO₂-uitstoot ligt 20 procent lager dan voordien. De nieuwe motoren stoten zo goed als geen fijn stof, geen NO_x of stikstofoxiden, en nauwelijks zwaveldioxide uit.

Wachten op de wet.

De Europese Commissie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verwachten nog altijd veel van het gebruik van LNG als brandstof voor de binnenvaart.

Toch hebben ze momenteel nog geen technische veiligheidsvoorschriften klaar voor binnenschepen die op LNG willen varen.

Elk schip dat op LNG wil varen moet nog altijd vooraf een aanbeveling krijgen van de CCR en, voor schepen die aan de ADN-wetgeving moeten voldoen, ook van het ADN Safety Committee van de VN in Genève. Nu België eind oktober is toegetreden tot het ADN-verdrag, kan dat ook voor schepen varende onder Belgische vlag.

De technische voorschriften van de CCR voor binnenschepen op LNG zouden volgens de laatste planning op 1 december 2015 in voege moeten treden. Ook voor het bunkeren van LNG ontbreekt het voorlopig aan de vereiste regelgeving en infrastructuur.

Bunkerbarges in Zeebrugge.

In de haven van Zeebrugge wordt ingezet op bunkerbarges die zich aan de lokale LNG-terminal kunnen bevoorraden.

De uitbreiding van de aardgasterminal met een nieuwe steiger voor het laden en lossen van aardgas zou eind 2015 operationeel moeten zijn. Ook bunkerschepen bestemd voor de binnenvaart zullen aan de nieuwe steiger kunnen komen laden. De uitbouw van de infrastructuur lijkt overigens ook in buitenlandse havens slechts stap voor stap vooruit te gaan. Net als het uitrollen van een LNG-regelgeving.

Maar aangezien ook de introductie van nieuwe binnenschepen op LNG onder invloed van de marktsituatie wat vertraagt, lijkt niemand daar echt wakker van te liggen.

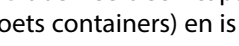
Zolang het maar stap voor stap vooruit blijft gaan.

(bron: Magazine voor de binnenvaart, dec 2014)

Gelezen in...

Nieuwe containerreuzen komen naar Zeebrugge.

Het is niet langer Maersk Line dat met de grootste containerschepen ter wereld vaart: voortaan is dat China Shipping Container Lines (CSCL). Het eerste schip in een reeks van vijf, de CSCL Globe, heeft zijn eerste reis aangevat.

Scheepswerf Eigenaar		TEU TDW	L. (m)	Br. (m)	Diepte (m)	Cont. Breed
Jiangnan Cangning Hull H 6002 CMA CGM TBN 2015 Sept		17.859 Teu	399	54	16	21
Hyundai Samho Hull 5746 UASC TBN 2015 Apr		18.800 Teu	400	58,6	16	23
DSME Hull 4277 MSC TBN 2015 Jan		18.400 Teu	395,4	59	16	23
Hyundai H.L. Hull 2696 CSCL Globe 2014 Nov		19.000 Teu	400,0	58,6	16	23
DSME Hull 4250 Mc Kinney Möller 2013 Jun		18.270 Teu	399,0	59,0	16	23
DSME Hull 4161 CMA CGM Marco Polo 2012 Nov		16.020 Teu	396,0	53,6	16	21
Odense Hull 203 Mc Kinney Möller Emma Maersk 2006 Aug		15.550 Teu	397,7	56,4	16	22

De CSCL Globe heeft een capaciteit van 19000 teu (twintigvoets containers) en is 400m lang en 58,5m breed.

Het containerschip is daarmee nog iets groter dan containerreuzen van Maersk Line of de meest recente aanwinst van MSC, die 18 270 teu kunnen meenemen en net onder de 400m blijven.

De CSCL Globe, die even groot is als vier voetbalvelden, werd op 18 november gedoopt in Zuid-Korea. Het schip is een product van



scheepsbouwer Hyundai Heavy Industries en wordt door zijn Chinese eigenaar ingelegd op de route Azië – Europa.

Het grootste containerschip ter wereld heeft ook de grootste dieselmotor ter wereld, de MAN B&W

12S90ME-C Mark 9.2 type low-speed main engine. Deze motor levert 77.200 Pk en is 17,2 meter hoog en is volledig elektrisch gestuurd, hiermee hoopt men brandstof efficiënter te gaan gebruiken door een automatisch regeling afhankelijk van de snelheid van het schip en de condities op zee.

Volgens de rederij zal de motor zo 20% minder brandstof verbruiken dan de 10.000 TEU schepen, ook de vibraties, het lawaai en de uitstoot zullen drastisch verminderen.

Op 16 januari wordt het schip op zijn maidentrip in Zeebrugge verwacht.

De afvaart van de 'CSCL Globe' zal een week later gevolgd worden door die van de 14.066 teu grote 'Sajir', een eerste nieuwbouwschip voor UASC uit een reeks van elf.

Het tweede schip uit die reeks, de 'Al Murabba', zal al op 9 januari in Qingdao op maidentrip vertrekken.



Het worden de grootste containerschepen in de vloot van de Arabische rederij tot april 2015, wanneer UASC met de 18.800 teu grote 'Barzan' een nieuw recordschip in de vaart neemt.

De 'Sajir' is het eerste reuze containerschip dat op LNG als brandstof vaart.

(bron: De Tijd 8 dec. 2014)

Scheepvaart

Ontzwaveling van uitlaatgassen van schepen.

In de havens van de EU die binnen de Emission Control Areas (ECA) liggen (Baltische Zee en de Noordzee) zijn schepen verplicht om de motoren die langer dan twee uur in werking zijn te laten draaien op zwavelarme brandstof. Buiten de haven draaien de motoren op HFO (heavy fuel oil). Door deze wetgeving worden de kosten voor brandstof hoger tijdens het verblijf in de haven.

Oplossing : ontzwaveling van rookgassen.

Het is toegestaan om in plaats van zwavelarme brandstoffen zwavelrijke brandstoffen toe te passen (EC 2005/33, art.4c). Het is dan wel noodzakelijk dat de extra zwavelemissie wordt afgevangen.

Hiervoor zijn een tweetal technieken ontwikkeld, waarbij een aanzienlijke besparing van brandstofkosten mogelijk is.

Oplossing 1 : zeewater scrubber

Bij deze oplossing worden de rookgassen gewassen met zeewater dat in een éénmalige doorloop wordt gebruikt. De rookgassen worden door een scrubber geleid waarin zeewater verneveld wordt.

Dit zeewater wordt uit de zee gepompt en bindt de zwavel. De gasstroom verlaat de scrubber ontdaan van de zwavel via een druppelvanger. Het zeewater wordt dan in een waterbehandelingstank opgevangen, bewerkt en vervolgens weer in zee geloosd. In de waterbehandelingstank worden vaste deeltjes en olie afgescheiden.

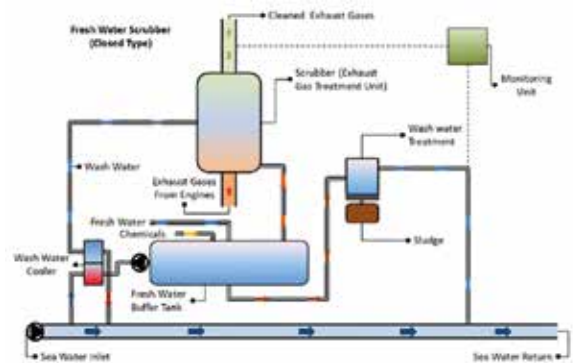
Dit slib wordt afgevoerd naar de slibopvangtank op het schip. Deze tank kan in de haven door gespecialiseerde bedrijven worden geleegd.

geleid waarin proceswater verneveld wordt.

Dit water wordt uit een reservoir gepompt en bindt de zwavel met natronloog dat aan dit water is toegevoegd.

De gasstroom verlaat de scrubber ontdaan van de zwavel via een druppelvanger.

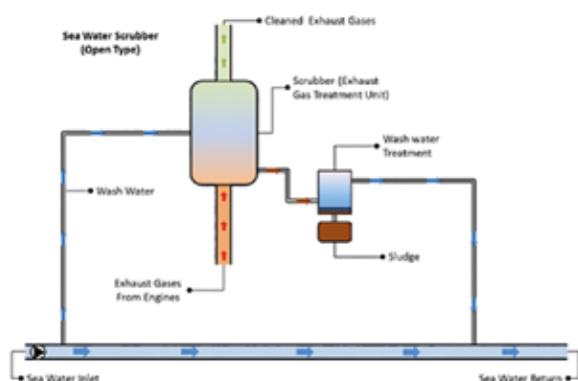
De zwavel wordt als zout gebonden in het proceswater. Dit water wordt in een behandelingstank opgevangen, bewerkt en vervolgens weer naar de



scrubber gebracht. In de waterbehandelingstank worden vaste deeltjes en olie afgescheiden. Het met zouten verzadigde proceswater wordt afgevoerd naar een afvalwatertank en het slib naar een slibopvangtank. Ook deze tanks kunnen in de haven worden geleegd door gespecialiseerde bedrijven.

Een zeewater scrubber kan ook op een later tijdstip eenvoudig worden uitgebreid naar een gesloten systeem scrubber.

(tekst: AEC Systems Scheepvaart ; tekeningen: shippipedia)



Oplossing 2 : gesloten systeem scrubber

Hier worden de rookgassen gewassen met schoon water dat in een recirculerende doorloop wordt gebruikt. De rookgassen worden door een scrubber

Scheepvaart

Nieuwe reddingsboot R6-ORKA is aangekomen!

Op zondag 23 november 2014 voer de R5-TUIMELAAR de nieuwe reddingsboot R6-ORKA tegemoet. Deze laatste zou voor de eerste maal haar thuishaven Oostende aanlopen, na een tocht van twee dagen.

Op vrijdag 21 november 2014 verliet de ORKA de werf in Lorient, met een gemengde bemanning van de werf en VLOOT aan boord. Gezagvoerder Mark Vanderwal en Alexander Van Den Bussche (technische dienst) konden op die manier niet alleen kennis maken met het vaartuig, maar ook nagaan of er nog specifieke aandachtspunten aan het licht kwamen tijdens de transit.

Ter hoogte van Koksijde kwam de ORKA in het zicht van de TUIMELAAR, waar naast de bemanning ook kapt. Réjane Gyssens (hoofd MRCC) en kapt. Yves Goossens mee aan boord waren.

Rond 10.30 uur liep de ORKA vervolgens de haven van Oostende binnen, vergezeld door de TUIMELAAR en de SPN-09. De ZEEHOND liet haar brandbluskanonnen spuiten als eerbetoon bij deze eerste aanloop.

Van zodra de ORKA tegen de kaai afmeerde, brachten de aanwezige VLOOTcollega's en kapt. Gyssens een bezoek. De R6-ORKA is 19,60 meter lang, 6,14 meter breed en heeft een diepgang van 0,95 meter. Er is plaats voor 27 drenkelingen.



Dankzij de lage vrijboord van het achterdek, kunnen drenkelingen gemakkelijk, vlot en veilig aan boord genomen worden. Het vaartuig is geschikt om ingezet te worden tijdens zwaardere weersomstandigheden. Naast de

moderne apparatuur aan boord om de veiligheid te waarborgen tijdens operationele activiteiten, is de constructie zelfrichtend.

Op maandag 24 november 2014 ging, na een laatste inspectie van de federale collega's van de Scheepvaartcontrole/vlaggenstaat de formele op-



levering door en werd bij de eigendomsoverdracht van de werf naar de Vlaamse Overheid/VLOOT de Franse vlag ingeruild. Dhr. Jan Vandamme vertegenwoordigde de werf Chantiers Navals Bernard (Locmiquelic-Frankrijk).

Aansluitend ging nog een korte vaart door, waarbij ir. Nathalie De Jaeger (FOD Mobiliteit en Vervoer – Maritieme Zaken) en ir. Davy Vandecasteele (Bureau Veritas) aansloten. Zij hadden net een DOC-ISM-audit afgewerkt.

De komende maanden zullen de verschillende reddingsploegen met het vaartuig familiariseren, waarna de ORKA formeel zal overnemen van de TUIMELAAR (die dan reservevaartuig wordt).



(bron: www.welkombijvloot.be)

Met dank aan



AltéAd

