

de laatste beletselen

een tewaterlating van anderen bezien

Met een sierlijk bijtje slaat de doopvrouwe een dun touw door en het veertien miljoen kilo zware tankschip glijdt van de helling . . . „Een vriendelijke vorm van bedrog”, denken velen. „De arbeiders die onder het schip staan, zorgen er natuurlijk voor dat het gevaarte op gang komt”.

Maar zij hebben het toch mis. Wel degelijk is het de doopvrouwe en niemand anders die de laatste beletselen wegneemt, zoals dat officieel heet. Enige minuten vóór de tewaterlating „hangt” het hele schip aan het touwtje dat op de eretribune over het sierlijke hakblok is gespannen. Hoe dit alles in zijn werk gaat en wat er de laatste drie kwartier voor het grote moment gebeurt in de ruimte tussen scheepsromp en helling, heb ik onlangs met eigen ogen kunnen zien, toen op de werf van de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij N.V. de 65.000 ton metende Nederlandse Shell-tanker „Dosina” te water ging.

De laatste stoppingen

In het halfduistere wereldje onder de „Dosina” tref ik de drie mannen aan die de figuurlijke touwtjes van de stapelloop in handen hebben. Hoofdingenieur J. A. Jonker, bedrijfsleider W. Koudstaal en hout-scheepmakersbaas K. Kegel. Ondanks de spanning die er heerst, vindt laatstgenoemde toch nog tijd me het een en ander uit te leggen.

Hij wijst op de achttien balken, de stoppingen, die het schip aan weerszijden nog ondersteunen. De laatste achttien van de ongeveer 400 waarop de „Dosina” tijdens de bouw gerust heeft. De overige zijn de dag daarvoor en in de loop van deze dag al weggeramd.

En dan wil ik natuurlijk alles weten over de goot, de glijbaan waarover het schip over een goed half uur in zijn element zal schuiven. Deze is 1,75 meter breed en geheel bedekt met Shell-vet. Eerst een tien millimeter dikke laag Shell Base Coat en daarover gesmeerd een dunne laag Shell Slip Coat. Op deze vette substantie rust de houten slee, die met staaldraden aan de tan-

ker bevestigd is, en die straks dus met schip en al in het water zal glijden.

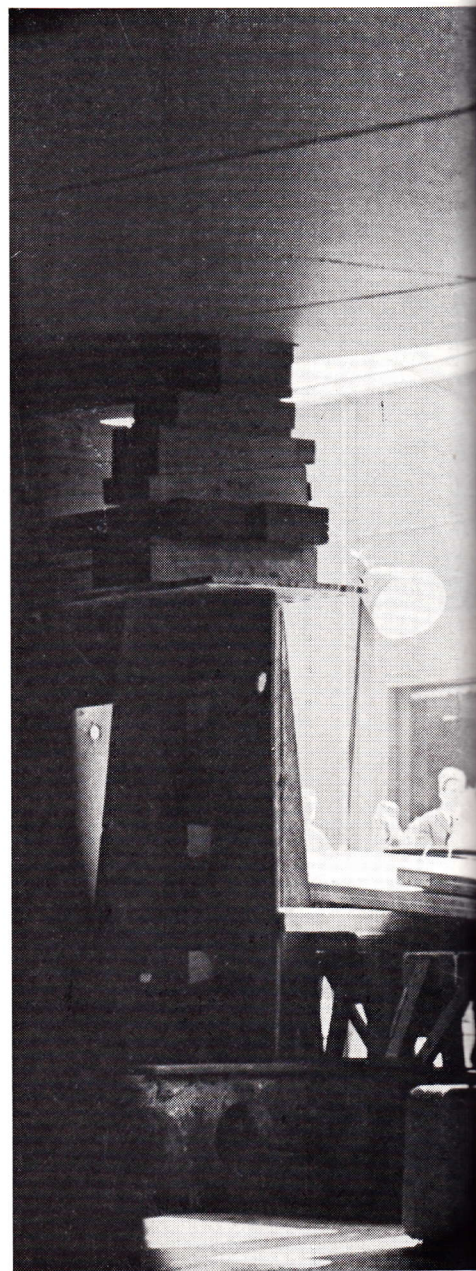
Twee wijzers geven aan hoe diep en hoe ver de „Dosina” na het wegrammen van de stoppingen al is weggezakt en afgeleden. Verticaal $7\frac{1}{2}$ mm, en achteruit 11 mm. „Een gunstig teken”, zegt de heer Kegel. „Een bewijs dat er beweging in zit en dat 'ie het wel zal doen.”

Als nou straks alle blokken weggeramd zijn, rust het schip alleen nog op die smalle goot. Mocht het schip dan een beetje slagzij maken, dan wordt het opgevangen door de slagbeddingen die aan weerszijden parallel aan de goot lopen”.

„En wat zijn nu die zogenaamde laatste beletselen?” vraag ik. De heer Kegel wijst ze me aan. „Ziet U hier die zes ijzeren nokken aan de slee? Die worden tegengehouden door zes klinken. Aan de andere kant van de goot zitten er ook zes. Elk stel klinken bestaat uit een aantal in elkaar grijpende hefbomen die op hun plaats worden gehouden door deze staaldraad. Op 't ogenblik zitten er ook nog sloten op de hefbomen en staan er stutbalken onder. Maar als we die straks wegnemen, wordt het schip alleen nog maar tegengehouden door die klinken en dus door de staaldraden, die helemaal naar voren lopen, tot bij de eretribune. Daar gaan de draden via een bevestiging over in het touwtje dat over het hakblok loopt, en waarmee, door een apart touwtje, ook de champagnefleshouder verbonden is. Als het touwtje doorgehakt wordt, komt er speling in de draden, de klinkhefbomen vallen snel achter elkaar los, de nokken raken hun steun kwijt en het schip gaat glijden. Inmiddels is ook de fles tegen de boeg van het schip stukgeslagen. U ziet, het is geen boerenbedrog. Alleen houden we natuurlijk wel rekening met de mogelijkheid dat het schip niet van de helling wil. Ik heb het zelf in al die jaren dat ik hier werk nog nooit meegemaakt, maar is dat het geval, dan hebben we een hydraulische pers achter de hand die een druk van 200 ton kan uitoefenen en 'm zo over zijn dode punt heendruwt”.



De heer Jonker op de „commandopost” onder het tankschip





De wijzers geven aan hoeveel millimeter het schip is weggezakt en afgegleden



De laatste blokken worden weggeramd. De plaatsen waar ze tegen de scheepswand zaten, worden onmiddellijk daarna geveerd



De directeur van de werf wijst de doopvrouwe waar het touw doorgehakt moet worden.

Rechts: Het Shell-tankschip glijdt over de 1,75 meter brede goot met Shell-vet te water



De hangsloten aan de klinken worden verwijderd. Daarna zullen ook de houten stutten weggehaald worden

Commandopost

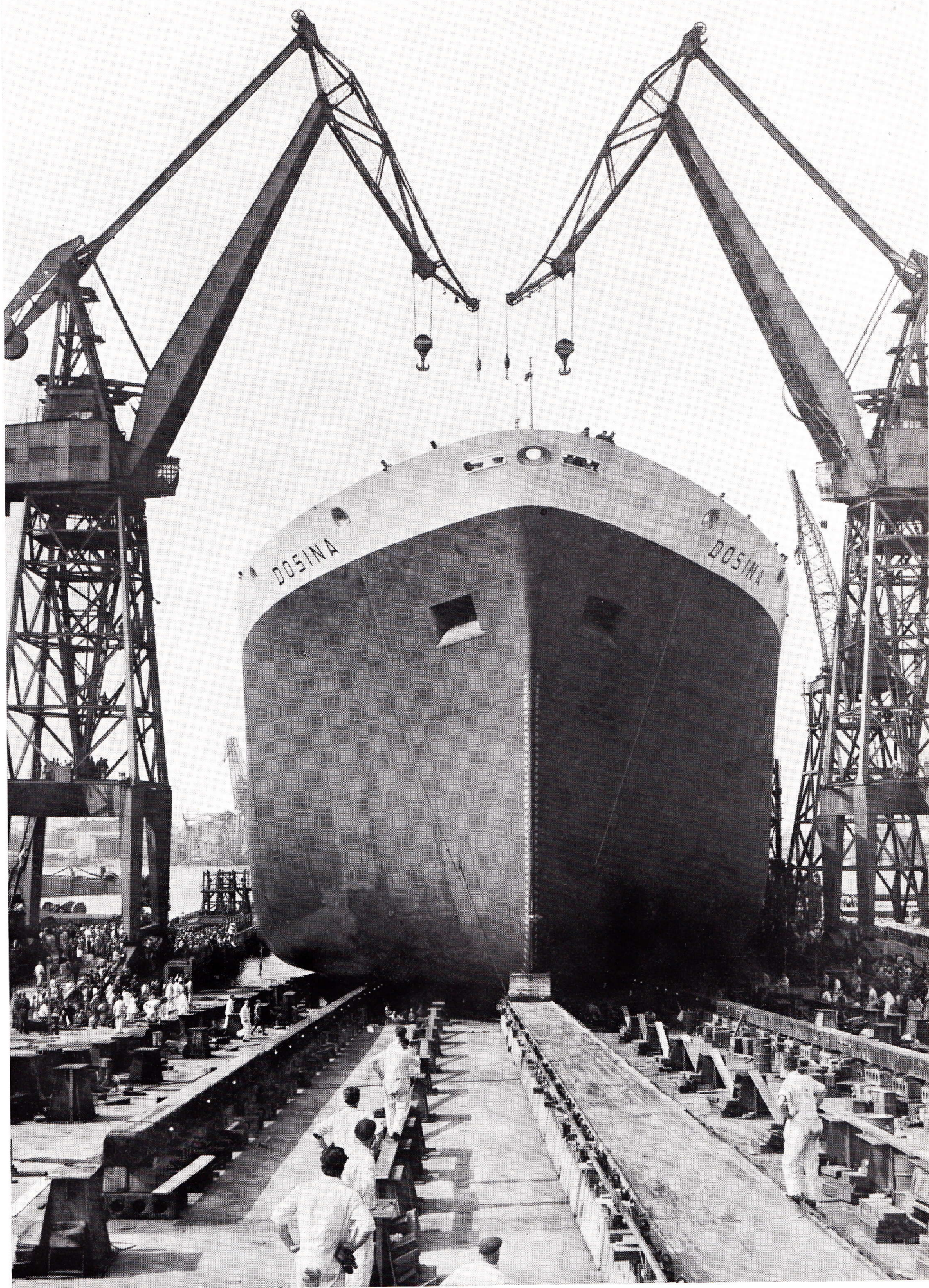
Al pratend zijn we bij de „commandopost” gekomen, onder het hart van het schip, tussen slagbedding en goot. Een stoel, een schrijfplank en een batterij van vijf telefoons. De heer Jonker heeft van hieruit contact met de mannen die het tijdverloop meten en met de eretribune. Het contact met de havenmeester op de rivier wordt met portofoons onderhouden. Er is een speciale telefoonverbinding beschikbaar voor het geval dit radiografisch contact verbroken wordt. Het schip gaat bij dood tij te water opdat de stroom er geen invloed op zal hebben. Na elk telefoontje met de tij-opmeters, wordt het tijverloop op een grafiek ingevuld.

„Laat er nog maar één uitzwiepen”, zegt de heer Jonker. Het is tien voor vier. Dat „één” wil zeggen: zes stoppingen, aan weerszijden drie. Zes ramploegen komen in actie. Twee mannen houden de ramgoot op haar plaats, waarover zes anderen met alle macht de ram tegen de houten keggen onder de blokken laten komen. Het grote holle schip zorgt ervoor dat dit werk een enorm galmend lawaai veroorzaakt. De blokken vallen weg. Onmiddellijk staat er een man klaar met kwast en verfpot om de plaats waar de stoppingen tegen de scheepswand gezeten hebben, ook een oranje-rood kleurtje te geven. Het schip wordt nu nog maar door twaalf blokken gesteund.

Peuren

Als het lawaai voorbij is, kunnen we weer verder praten. „Hoe wordt 'ie in het water afgeremd, meneer Kegel?”

„Met peuren. Dat zijn tien trossen kettingen van elk 30 ton. Aan iedere kant van het



Na de geslaagde tewaterlating wordt de heer Jonker van alle kanten gefeliciteerd. Op de achtergrond het booreiland SEDCO-135d, dat in aanbouw was voor Shell-B.P. in Nigeria



Foto's Shell en Hans Akkersdijk

schip zitten er vijf aan de scheepswand vast. Twee peuren zijn bovendien nog voorzien van een zwaar anker. Zij zorgen ervoor dat het schip snel zijn vaart verliest en niet te ver doorloopt. Sleepboten brengen de tanker daarna langs de werf, waar ze kan worden afgebouwd. Morgen gaan we allereerst de slee en de peuren eraf halen". Vier uur. Hoog op de zij- en eretribune zijn alle genodigden inmiddels gearriveerd. Langs de helling staat het al zwart van de mensen. Of liever gezegd wit, want hier bestaat het publiek bijna geheel uit het in witte overalls gestoken werfpersoneel, met daar tussendoor wat belangstellende familieleden. Er schijnt een fijn zomerzonnetje, dat echter niet doordringt tot de lage ruimte onder het schip waar wij staan.

„Nog maar ééntje, jongens”, zegt de heer Kegel. Weer laten de zes poegen met daverend geweld de rammen op de keggen komen, zodat de blokken na een minimum van tijd al op de grond tuimelen.

Er zijn er nu nog maar zes over. De wijzers bij de goot geven aan dat de „Dosina” een paar millimeter dieper in het vet is gezakt en een paar millimeter verder van de helling is gegleden.

De heer Kegel overhandigt een sleuteltje

aan een van zijn mannen. „Maak ze maar los”. Die „ze” zijn de hangsloten aan de klinken. „En ook de rest van de blokken er maar uit!” Voor de laatste keer doen de ramploegen hun luidruchtig werk. Acht minuten over vier... De „Dosina” rust nu alleen op de 1,75 meter brede goot. Maar onze tanker vertoont geen spatje slagzij. Nu worden ook de steunpalen onder de klinken weggehaald. Het kolossale, bijna 250 meter lange schip wordt alleen nog tegengehouden door de zes stel klinken.

Het grote moment

De heer Jonker drukt één keer op de bel van de eretribune. Dat is het teken: alles vrij. Er komt een signaal terug. De spanning stijgt. Nu moet het gebeuren... Hij drukt twee keer op de bel. Dat betekent: de klinkdraad hakken. Er komen twee belsignalen terug.

Nu moet dus, onzichtbaar voor ons, daar boven mevrouw Stikker het bijltje heffen. Alle ogen kijken gefascineerd naar de strakgespannen staaldraden. Die vallen plotseling slap... Met veel geraas komen de hefboomen omlaag. De nokken van de slee zijn vrij... Een fractie van een seconde waarin

niets gebeurt... Maar dan... dan komt er langzaam beweging in het schip. Het glijdt... sneller nu, nóg sneller. We bukken ons, terwijl het rode gevaarte over ons wegschuift. Het publiek langs de helling juicht. Er klinken scheepssirenes. Kreunend en sissend glijdt de slee met de „Dosina” erop naar het water.

Dan plotseling, een zee van licht. Het schip is weg boven ons. We staan in de zon, en zien de wuivende genodigden op de eretribune. De tanker drijft op de rivier. Zij is te water. Een feestelijk moment. Het driemanschap Jonker, Kegel en Koudstaal wordt van alle kanten gefeliciteerd. Iedereen is blij dat de stapelloop zo goed gelukt is, ook al was er dan niemand die bij voorbaat aan de goede uitkomst twijfelde.

Naast me staat een R.D.M.'er met een portofoon. Hij heeft radiocontact met de mannen aan boord van de tanker. „Hoe is 't aan boord? Over” — „Alles prima. We zijn aan 't vastmaken. Over”. Dat vastmaken slaat op de sleepboten, vier van de R.D.M. en drie van L. Smit & Co. die zich nu over de „Dosina” ontfermen. En dan wordt het tijd om naar de ontvangstaal te gaan, waar toespraken en champagne de geslaagde tewaterlating zullen bezegelen. J.K.