

Nieuwe opdrachten

Hefschip voor Pijlerdam

De bouw van het hefschip, nodig voor het transport van de pijlers voor de stormvloedkering in de Oosterschelde, werd onlangs opgedragen aan het Rijn-Schelde-Verolme concern.

Het hefschip moet vanaf begin 1982 de pijlers uit het bouwdok bij het werkeiland Neeltje Jans in de Oosterscheldemonding naar hun plaats van bestemming varen. Zoals bekend zullen er in de drie openingen van de stormvloedkering in het totaal 66 pijlers worden geplaatst, waarvan de grootste exemplaren ongeveer 40 meter hoog zijn en 17.500 ton wegen. Door de opwaartse druk die het water aan de pijlers geeft, kan voor het hefschip worden volstaan met een draagvermogen van 10.000 ton.

Het schip wordt gebouwd in een U-vorm, zodat het zich in het bouwdok om de pijler kan manoeuvreren en hem vervolgens met twee portaalkranen, met takels en zware hijsklauwen drie meter van de zeebodem kan tillen.

Met behulp van eigen voortstuwing, sleepboten en gebruik makend van de eb- en vloedstromen vaart het hefschip met de pijler naar de plaats van bestemming in één van de drie stroomgeulen. Daar wordt deze neergezet op een vooraf aangebrachte fundering. Tussen de pijlers worden 63 stalen schuiven gemonteerd, betonnen tussenbalken en brugkokers aangebracht.

Het hefschip, dat *Ostrea* (Oester) gaat he-

ten, wordt 87 meter lang en 47 meter breed en heeft een portaalhoogte van 36 meter. Met de bouw ervan is een bedrag van ruim 72 miljoen gulden gemoeid.

Schip en Werf, 1980, blz. 43.

TEWATERLATINGEN

Ostrea

Het hefschip *Ostrea*, dat gebouwd wordt voor het plaatsen van de pijlers van de stormvloedkering in de Oosterschelde,

werd op 11 juli gedoopt en te water gelaten. De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw F. T. de Graaff-Van der Walle, echtgenote van ir. A. de Graaff, waarnemend directeur-generaal van Rijkswaterstaat.

De *Ostrea* is in aanbouw bij de Rotterdamse Droogdokmaatschappij, onderdeel van RSV. Opdrachtgeefster is de aannemingscombinatie Dosbouw v.o.f., die de stormvloedkering bouwt en die voor de bouw van het schip handelt in naam van het rijk. Het hefschip moet eind van dit jaar klaar zijn. Het zal de pijlers uit het bouwdoek in de Oosterscheldemonding halen en naar hun plaats van bestemming in de sluitgaten varen.

De *Ostrea* is gebouwd in een U-vorm, zodat zij in de bouwput om een pijler kan manoeuvreren en deze vervolgens met twee portaalkranen en met behulp van takels en zware hijsklauwen van de bodem van het bouwdoek kan tillen. Vervolgens vaart het hefschip naar de plaats waar de pijlers op de zeebodem moeten worden geplaatst. Daar zal men na uitvoerige proefvaarten medio 1982 mee beginnen. De voorstuwing geschiedt door twee elektrische en twee diesel aangedreven roerpropellers. De *Ostrea* is 87 meter lang en 47 meter breed; de portalen worden 36 meter hoog. Hoewel de zwaarste pijler die de *Ostrea* moet vervoeren 18.000 ton weegt, kan worden volstaan met een draagvermogen van het hefschip van 10.000 ton.

In het totaal moet de *Ostrea* 66 pijlers uit de bouwput naar hun plaats van bestemming in de drie sluitgaten transporteren. Volgens het huidige werkschema zullen alle pijlers begin 1984 zijn geplaatst. Met de bouw van het hefschip is een bedrag van 72 miljoen gulden gemoeid.

Schip en Werf, 1981, blz. 267.

Tewaterlating

Macoma

Op 11 september werd het afmeerpontoon voor het hefschip *Ostrea*, dat zal worden

gebruikt voor het plaatsen van de pijlers in de Oosterscheldemonding gedoopt en te water gelaten. De doop en tewaterlating werden verricht door mevrouw H. E. M. A. van Dam-Kruijssen, echtgenote van de algemeen directeur van de aannemingscombinatie Dosbouw, hoofdaannemer bij de bouw van de stormvloedkering.

Het afmeerpontoon, waarvan de totale kosten 45 miljoen gulden bedragen, kreeg de naam van een schelpdier, namelijk *Macoma* (Nonnetje).

Het afmeerpontoon is in aanbouw bij de scheepswerf en machinefabriek De Merwede b.v. te Hardinxveld-Giessendam. Het zal begin volgend jaar klaar zijn. De *Macoma* is 45 meter lang en ruim 47 meter breed.

De *Ostrea* zal tijdens het plaatsen van de pijlers tegen de *Macoma* worden afgemeerd om nauwkeurig op zijn plaats te blijven.

De *Macoma* wordt ook uitgerust met een baggerladder met een 27 meter brede zuigmond voor het verwijderen van zandafzettingen op de fundering vlak voor het plaatsen van de pijlers.

Schip en Werf, 1981, blz. 334.

Laatste bouwdokken pijlers Oosterschelde onder water

Onlangs werd begonnen met het onderwater zetten van de twee overgebleven bouwdokken waarin de pijlers voor de stormvloedkering in de Oosterschelde staan. Met de bouw van de pijlers is in 1979 begonnen. Alle 66 pijlers zijn thans klaar. Zij staan in drie bouwdokken in een grote bouwput van 800 bij 1200 meter bij het werkeiland Neeltje Jans. In augustus 1981 werd het eerste van de drie bouwdokken onder water gezet. Van hier uit heeft het hefschip Ostrea een proevenprogramma afgewerkt voor het heffen en plaatsen van de pijlers. De eerste pijler zal in de tweede helft van dit jaar worden geplaatst in de stroomgeul Hammen. Het vierde bouwdok bij Neeltje Jans wordt voorlopig nog niet onder water gezet. Daarin zijn thans de zogenaamde dorpelbalken in aanbouw, die de voeten van de pijlers met elkaar zullen verbinden. Deze dorpelbalken zijn zeer grote betonnen kokers. De excursies naar Neeltje Jans zullen voortaan dus niet meer door de bouwdokken van de pijlers kunnen leiden. De route van de rondleidingen voert nu langs andere interessante objecten op het werkeiland.

Schip en Werf, 1983, blz. 118.