

SCHEEPSBOUW Allseas bouwt bulkcarrier om

Audacia: knap staaltje Hollands vernuft

STIJN HUSTINX
ROTTERDAM

Tweeduizend man (en een enkele vrouw) hebben er dik anderhalf jaar, zeven dagen per week, 24 uur per dag aan gewerkt. En deze maand is ze klaar: pijpenlegger Audacia, een knap staaltje Hollands vernuft.

De bedrijvigheid in en rond de voormalige bulkcarrier Audacia op het terrein van Keppel Verolme is enorm. Tientallen arbeiders lopen af en aan over de loopplank naar het schip. Er wordt gelast, geveerd en getest. Hier wordt hard gewerkt.

Het schip staat nog vol met steigers. Het is haast ongelooflijk dat het zo goed als af is, grijnst Edward Heerema, baas en enig aandeelhoudervan Allseas.

Op het oog een vrij timide man, met een zachte stem, maar hij staat erom bekend dat hij bikkelhard kan zijn. Veel is er niet over hem bekend. Hij woont in Zwitserland. Hij zal vast erg rijk zijn, al zegt Allseas dat dat wel meevalt. Hij investeert namelijk al z'n geld meteen weer in zijn eigen bedrijf. Van zijn verzekeraar mag hij desondanks in ieder geval niet op de foto.

De Audacia is een pijpenlegger. Het maakt, kortom, verbindingen

Het laatste wat je wil is dat ze gaan muiten. En de lassers leggen we al helemaal in de watten.

tussen olie- of gasveld en de kust. De voormalige bulkcarrier is geschikt gemaakt om overal ter wereld tot wel 3.000 meter onder water pijpen te leggen. Kosten: 275 miljoen euro. Het is het zesde schip van het Nederlands-Zwitserse offshorebedrijf Allseas, met onder meer een vestiging in Delft.

Heerema is tevens de ontwerper van de Audacia. Hij leerde het vak van zijn vader, Pieter Schelte. „De Audacia moest er snel komen,” zegt Heerema. „Door de hoge olieprijs willen alle maatschappijen extra leidingen laten leggen. Twee jaar geleden moesten we zelfs 'nee' verkopen als er een nieuwe aanvraag binnenkwam.”

„We zijn daarom al tijdens het ontwerp met de bouw van het schip begonnen,” vertelt Heerema. „Behoorlijk risicovol. Maar we willen onze concurrenten voor blijven.” Daarom werd ook gekozen voor het ombouwen van de bulkcarrier, in plaats van nieuwbouw. Dat kost te veel tijd. Wereldwijd varen zo'n vijftig pijpenleggers rond, waarvan er vijftien concurrentie bieden aan Allseas, aldus Heerema.

Eenmaal aan boord van de Audacia vervliegt al snel de notie van de aanwezigheid op een schip. Het lijkt wel een grote fabriekshal. Van de oorspronkelijk zeven ruimen is niets meer over. Hier worden straks stukken pijpleiding van telkens twaalf meter aan elkaar gelast. Dat gebeurt in drie lasunits. Grote grippers-tensioners - knippen de gelaste pijpleiding vast, zodat ook bij flinke deining gewoon kan worden doorgevoerd. De grote graaiers kunnen 175 ton aan.

Met behulp van propellers vaart de kapitein de Audacia steeds twaalf meter achteruit. De leiding wordt zodoende via een enorme bui-



zenconstructie op de boeg in het water getransporteerd, de stinger. „Als het moet kan dat wel duizend kilometer achter elkaar,” zegt Heerema. „Dat is geen probleem. En het kan allemaal op de meter nauwkeurig.”

De pijpenlegger is 225 meter lang, 32 meter breed. „Het is net een varende fabriek,” beaamt André Steenhuis, de technische man van Allseas. Als de Audacia eenmaal in gebruik is, biedt ze werkgelegenheid aan 400 man.

Het schip telt 240 slaapplekken, een sauna, een wasserij, een fitnessruimte en een luxe restaurant. De mannen en vrouwen gaan vijf weken op, vijf weken af. Het moet dus goed zijn uit te houden aan boord. „Het laatste wat je wil, is dat ze gaan muiten,” zegt Steenhuis. Zeker de

42 lassers worden in de watten gelegd, zegt hij.

De Audacia komt deze maand gereed. Na wat proefdraaien wacht eerst een kleine klus op de Noordzee, daarna volgt een kwarwei van een half jaar in de zee bij India. Heerema hoopt dat het schip zich in een jaar of twaalf heeft terugverdiend. Het moet in totaal dertig jaar meegaan.

Hoe groot Allseas tegen die tijd is, weet niemand. Het werd in 1985 opgericht en telde toen 25 werknemers.

Dik twee decennia later is het bedrijf uitgegroeid tot een mega-onderneming met 2000 man op de loonlijst. „Het is ongelooflijk hard gegaan,” constateert Heerema droogjes.

tot ingenieuze pijpenlegger

De Audacia lijkt nog het meest op een varende fabriek. FOTO CEES KUIPER

Toekomst

Allseas bouwt allergrootste schip ter wereld

Nu de Audacia zo goed als af is, wordt het tijd voor het volgende project voor Allseas. Eigenaar Edward Heerema is van plan het grootste schip ter wereld te bouwen. Hij kiest echter niet opnieuw voor Rotterdam.

„Hoe graag ik dat ook zou willen, het kan hier gewoon niet. Er is geen enkele werf waar het past. Bovendien is hier simpelweg onvoldoende gekwalificeerd perso-

neel. Dus wordt het China of Zuid-Korea. Natuurlijk speelt het kostenaspect ook een grote rol.”

Het nieuwe schip vernoemt Heerema naar zijn vader, Pieter Schelte. Het wordt het grootste werkschip ter wereld, bestemd voor het installeren of weghalen van bovenbouw- en onderbouwconstructies van grote offshore olie- en gasplatforms. Misschien nog wel het best vergelijkbaar met

een enorme, varende vorkheftruck. De Pieter Schelte wordt 360 meter lang en 117 meter breed.

Heerema wil met de Pieter Schelte inspelen op de ontwikkeling dat vanaf 2011 oude platformen die geen olie of gas meer produceren, verwijderd moeten worden en op het land afgebroken. Ook dit schip kan worden ingezet als pijpenlegger. De varende reus kost ongeveer 1,3 miljard euro.