

# Seaway Heavy Lifting tilt zwaar aan ‘user handbook’

Of we het nu hebben over een veerpont of een containerschip: de meeste schepen zijn ontworpen om goederen of passagiers zo efficiënt mogelijk van A naar B te brengen. Slechts een paar schepen worden gebouwd om hele specifieke taken te verrichten zoals baggeren of pijpen leggen. De Oleg Strashnov wordt een zeer zeldzame combinatie van een schip dat goederen en passagiers vervoert én een zeer specifieke taak uitvoert. De Oleg krijgt namelijk een kraan van 5000 ton, de zwaarste kraan ter wereld op een enkelromps-schip.



Ronald van Son;  
Projectmanager IHC Merwede  
divisie Offshore & Marine

**W**e zijn op bezoek bij IHC Merwede divisie Offshore en Marine. Hier wordt de Oleg gebouwd voor Seaway Heavy Lifting. Een rondleiding over en door de Oleg Strashnov maakt snel duidelijk dat het een bijzonder ingewikkeld schip is. Op de werf liggen tientallen onderdelen. Alsof iemand een reusachtige bouwdoos heeft leeggemaakt. Opvallend zijn de twee vleugels die nog aan weerszijden van de brug moeten komen, voor een beter uitzicht tijdens de werkzaamheden. Deze brugvleugels kunnen er pas worden aangezet wanneer het schip ‘De Hef’ in Rotterdam zal zijn gepasseerd. Anders is deze doorvaart te smal. Bij de burens van Hollandia is de kraanarm van 135 meter lang in aanbouw, die straks het meest opvallende onderdeel van de Oleg zal zijn. Vanaf de kade zie je hoe de romp tot net boven de waterlijn een paar meter smaller is dan de bovenste romphelft. Onze gids Michiel Buné, een van de zes afbouwcoördinatoren, leidt ons mee naar de ingewanden van het schip om dit uit te leggen. Hier zien we gigantische ballasttanks, elk ter grootte van een doorzonwoning, die worden vol gepompt wanneer het schip stil ligt om te hijsen, waardoor de brede bovenromp (47 meter breed) in het water zakt en stabiliteit verleent. Tanks leegpompen: schip rijst en de smalle onderromp (37 meter) klieft door het water. Je moet er maar opkomen. Het geeft de Oleg een topsnelheid van 14 knopen. De meeste fietsers kunnen dat zonder trapondersteuning makkelijk bijhouden, maar andere drijvende kranen maken geen schijn van kans.

Tijdens het hijsen stuwen krachtige pompen het ballastwater computergestuurd razendsnel tussen de tanks heen en weer om het schip in balans te houden. Nog dieper in de buik van het schip laat Michiel de acht computergestuurde lieren zien die de ankerkabels bedienen waarmee de Oleg exact op zijn plaats wordt gehouden tijdens het liftwerk. Deze lieren bezit de Oleg Strashnov in aanvulling op het aanwezige DP3 systeem; een dynamisch positionerings systeem met thrusters in de hoogste uitrustingsklasse.

## One of a kind

“Alle schepen die wij bouwen zijn technisch complex, en meestal one of a kind. We bouwen nooit drie keer achter elkaar hetzelfde schip”, vertelt Ronald van Son. Hij is projectmanager van IHC Merwede divisie Offshore & Marine bij de bouw van de Oleg Strashnov. “Bij een schip als dit is er altijd veel informatie die wordt uitgewisseld tussen het schip zelf en de equipment aan boord. Die twee moeten goed op elkaar afgestemd zijn. Alle systemen moeten goed geïntegreerd zijn. De interface is erg belangrijk. Het is niet zo dat we het schip afbouwen en dan nog wat apparaten op het dek zetten.” Seaway Heavy Lifting eiste bij dit complexe project dat IHC Merwede de complete documentatie voor alle apparatuur aan boord overzichtelijk en handzaam meeleverde. “Ja, dat was voor ons de eerste keer dat een opdrachtgever dat eiste. Het user handbook wordt meestal door de eigenaar zelf gemaakt. Normaal gesproken wordt alle documentatie, tekeningen en handleidingen zonder user handbook opgeleverd, maar dit was anders. Wij kenden

## Een paar getallen van de Oleg Strashnov

Lengte: 183 meter  
Grootste breedte romp: 47 meter  
Grootste diepgang: 13,5 meter  
Tonnage: 47.000 ton  
Oppervlakte werkdek: 3.950 m<sup>2</sup>  
Aantal hutten: 121  
Maximaal aantal opvarenden: 395  
Capaciteit kraan 5000 ton @ 32 meter



Verebus al als een ingenieursbureau dat deze klus goed zou kunnen klaren. De opdracht is vergeven en ik moet zeggen dat het allemaal vrij vlot verloopt. De communicatie tussen ons en Verebus is erg soepel. We hebben een paar keer met ze om de tafel gezeten om te bepalen hoe het handboek er uit moest komen te zien, want het moet natuurlijk geen zoekplaatje worden. Maar er zijn weinig hickups.”

## Drie boekenkasten

De systemen en apparatuur aan boord worden beschreven in de papieren documentatie die de leveranciers en IHC Merwede hebben aangeleverd. Papier werkt nog altijd het prettigst voor de eindgebruikers. Verebus verzamelt, ordent en structureert alle informatie onder een overzichtelijke paraplustructuur, waarbij Verebus zelf de nodige aanvullingen verzorgt, de inhoudsopgave en de interface toevoegt. Naast een papieren versie, levert Verebus ook een gedigitaliseerde versie aan. Het handboek is een soort “Helikopter-boek” over alle toegeleverde documentatie heen, en geeft inzicht in de systemen, de samenhang en functionaliteit aan boord. Het is dus een leeswijzer voor het totale geleverde systeem. De complete documentatie en informatie van de Oleg Strashnov vult uiteindelijk drie hele boekenkasten.