

De reparatie van de “Bencruachan”

Rob Hoppel



Ik heb van 1968 t/m 1977 bij de RDM gewerkt, op de Reparatie, Engine Dept. We waren toen nog verticaal gesplitst in Engine, Hull en Dok en Haven afdeling. Ik werk op dit moment nog als surveyor bij BMT Marine & Offshore Surveys en ik ben gestationeerd in Houston, Texas. Deze heette voor 2001 “The Salvage Association” en deden o.a. al het schadewerk voor de verzekeraars van de “Ben Line”. Ik heb al naar een rapport gezocht, maar 1973 is al lang geleden opgeruimd. M’n ex-collega uit Durban heeft misschien nog info, hoewel niet veel over de permanente reparaties in Rotterdam neem ik aan, maar die probeer ik ook nog op te sporen.

Het schip knakte in een grote “freak wave” bij Zuid-Afrika, geladen natuurlijk, en kwam heel dicht bij compleet vergaan. Maar dat gebeurde gelukkig niet en RDM zou hier een van z’n meest spectaculaire reparaties aan overhouden. Ik weet de details niet meer precies, maar laten we zeggen dat de knik op $\frac{3}{4}$ en $\frac{1}{4}$ van de lengte was. Het grote probleem was dat je een schip met een kattenrug niet kunt dokken, een schip moet tenslotte over de volle lengte op de blokken rusten, of je loopt het risico dat het dok knakt (wat bij de RDM trouwens een keer gebeurd is met het dok 10). Allerlei wilde ideeën werden geopperd, een grote zandberg in het dok bouwen, aangepaste hoge blokken, de tijdelijke

reparatie van Durban er af halen en het voorschip “terug buigen”, maar niets dat in de praktijk uitgevoerd kon worden.

Ik weet niet wiens idee dit was, maar uiteindelijk werd besloten om de achterste $\frac{3}{4}$ droog te zetten en de voorste $\frac{1}{4}$ uit het dok te laten hangen. Dit vroeg het uiterste van het droogdok en werd uitgevoerd in dok 8 (het meest rechtse dok in de Dokhaven, die het dichtst bij het dokkantoor). Dit ging goed. Daarna werd het voorste onbeschadigde gedeelte van de boeg losgesneden, terwijl dit door drie grote bokken in de takels werd gehouden. Dit was op zich ook een huzarenstuk. De drie grootste bokken in de Rotterdamse haven konden dit net klaren, de hoge “Ir. Snip” in het midden en twee “Takliften” aan de zijkant. De “Taklift I” hadden we nog zelf gebouwd.

Dit goede voorste stuk van de boeg werd daarna door de bokken in een van de kleinere dokken naast dok 8 in de Dokhaven gezet, ondersteund natuurlijk want dit was een lange scherpe boeg. Op een van de foto's staat dus de oude boeg, die er later weer aangezet is. Nadat de boeg er af gesneden was werd de hele kreukelzone, een meter of 10-12 lang of misschien nog langer, er af gehaald en naar de oud-ijzerboer gebracht. Het achterschip werd vervolgens ontdokt, terwijl in de scheepbouwloods dag en nacht gewerkt werd aan een nieuwe sectie voor de boeg. Niet in één stuk, dat weet ik zeker, maar ik neem aan 8 of 10 modules.

De “Bencruachan” werd daarna in dok 10 in de Heysehaven droog gezet. De boeg met de nieuwe sectie die in een van de kleine dokken stond kon niet zelf stabiel blijven drijven, dezelfde truc met drie bokken kon in de Heysehaven niet herhaald worden (de boeg was tenslotte eraf gehaald terwijl die goed bereikbaar was aan beide zijden, dit kon niet herhaald worden als het achterschip verder van de dokrand af was). Daarom werd het complete dok van z'n plaats gehaald, met de boeg erin, naar de Heysehaven gesleept en daar “kops” tegen dok 10 vastgezet. Daarna maakten de nieuwbouw-jongens drie glijbanen annex slee(p)goten van onder de boeg naar dok 10 toe en vervolgens werd met grote lieren de gedeeltelijk vernieuwde oude boeg uit het kleine dok getrokken totdat het op z'n plaats stond tegen de oude “Bencruachan” en werd er daarna aan vast gelast. Alsof er niks aan de hand was, en uiteraard paste precies, geen probleem. Op een van de foto's zie je de twee dokken in elkaars verlengde in de Heysehaven, liggen, met de oude boeg halverwege op de terugweg.

24-03-2011, Rob Hoppel, Houston, Texas, USA.