OPERATIE “ORESUND”

Geen brug te ver voor Smit Transport & Heavy Lift.

Eind vorige eeuw zijn de afzinkbare zware transport pontons, van Smit Transport & Heavy Lift, “Giant 3” en “Giant 4”, betrokken geweest bij het vervoer van onderdelen voor de nieuw te bouwen brug-tunnel verbinding over de Öresund tussen het Zweedse Malmö en het Deense Kopenhagen.

Over een periode van 22 maanden hebben 25 transportreizen plaatsgevonden tussen Cadiz, in Zuid Spanje, en het eerder genoemde Malmö. Op elke ponton werden twee brugdelen geplaatst, varieerend met lengtes van 120 mtr. en 140 mtr. Bij het laatste transport echter werd slechts één deel van 140 mtr vervoerd. Totaal 49 brugdelen, 42 van 140 mtr en 7 van 120 mtr..

Al in 1995 werd Smit Transport benaderd door Dragados Offshore, de Spaanse onderaannemer, van Sundlink contractors, en bouwer van de brugdelen, of Smit Transport een offerte uit wilde brengen voor het vervoer van deze brugdelen. Een drukke tijd brak aan voor de afdelingen van Smit Transport en die van de Engineering. Deze afdelingen begonnen met resp. de voorbereidingen voor het vervoer en de ontwerpen, om de brugdelen van de wal op de ponton te schuiven; zeevasten etc. alles zodanig dat dit voor alle transporten kon worden gebruikt. Tekeningen werden gemaakt om de pontons aan te passen voor het transport van deze lange secties. Tenslotte kon aan de opdrachtgever een gedegen plan worden aangeboden om dit transport uit te voeren.

Hierbij werd tevens de offerte uitgebracht. Smit Transport kon voor deze opdracht haar beide identieke Giant pontons, de "Giant 3" en de "Giant 4" aanbieden. Voor Dragados was dit een belangrijk gegeven. Immers voor het transporteren over de bouwwerf en het laden, kon worden volstaan met één tekening en één plan. Smit Transport kon uiteindelijk de opdracht binnenhalen.

Een **Gigantisch** project zou in 1997 een aanvang nemen.

Midden 1997 werd een begin gemaakt met de bouw voor het vervoer van de eerste secties brugdelen. Wij noemen hierbij: De z.g.n. skidbanen, nodig om de brugdelen van de wal op de ponton te krijgen. De zeevasten, nodig voor het zeetransport, waaronder de pitchstoppers, om de brugdelen op hun plaats te houden tijdens de stampende beweging en de rollerstoppers, om de brugdelen op hun plaats te houden bij slingerde bewegingen.

Ook kregen de pontons een ander uiterlijk. Zo werd het lading dek met 10 meter verlengd, door de bovendekse ballasttanks en cargoruim secties te verwijderen. De huid aan de achterzijde aan BB en SB werd over een lengte van 30 meter versterkt.

Nadat de bouw van de skidbanen was afgerond werden deze, samen met de zeevasten, op de Giant's geplaatst. Eén skidbaan zover mogelijk naar het voorschip en de andere aan de achterzijde, tussen de hartlijnen van deze banen een lengte van 100 mtrs. creërend.

Intussen had Dragados Offshore ook niet stil gezeten. Zij waren begonnen met het opzetten van een productielijn voor de bouw van de brugdelen. Een hal werd ontworpen en gebouwd, waar het cementendek kon worden ingegoten. Mallen werden gebouwd voor het ingieten van het cement. Ook de z.g.n. load-off kade met een speciaal zeebed, voor het aan de grond zetten van de pontons, werd in orde gemaakt. Natuurlijk een karwei dat niet van de één op de andere dag gerealiseerd kon worden.

Ook Malmö zat niet stil. Ondanks dat men daar te maken heeft met de gehele brug en tunnelbouw beperken we ons hier tot de ontvangst van de pontons. Faciliteiten werden gemaakt om de Giants daar af te meren en de brugdelen te lossen. In tegenstelling tot Cadiz heeft Malmö bijna geen getijden verschil. De noodzaak om de Giants hier aan de grond te zetten voor het lossen was dan ook niet aan de orde. Toch werd er een speciale afmeerkade ontworpen. De kade bestond uit een tweetal pieren, die in lengte richting aansluiten dwars op de ponton gelegen skidbanen.

Eveneens in de voorbereidingsperiode was het afsluiten van contracten met SmitWijs voor de levering van zeesleepboten. Omdat SmitWijs zelf behoorlijk in het werk zat, moest worden gekeken naar het inhuren van sleepboten bij andere rederijen. International Transport Contractors (I.T.C.) uit Heemstede werd benaderd en deze kon twee identieke zeeslepers leveren gedurende de gehele transport periode. Het werden de "Sumatras" en de "Suhaili". Beide slepers met een bollardpull van 100 ton en 8200 BHP.

Uiteindelijk in de zomer van 1997 was het zover en stond in Cadiz, aan de kust van Andalusië en oudste stad van Europa, het eerste "Oresund" brugdeel, 120 mtr. lang, bij Dragados Offshore op de kant gereed voor transport naar Zweden. Het tweede deel, eveneens 120 mtr lang, volgde spoedig, de productielijn draaide op volle toeren. Het duurde echter nog tot midden september voor het eerste brugdeel kon worden geladen.

Nadat de eerste twee brugdelen met een lengte van 120 mtr een breedte van 25 mtr en een hoogte van 11 mtr en geconstrueerd uit staal en beton, op de "Giant 3" waren geladen vertrok op 1 november 1997 het eerste transport van 25 reizen uit Cadiz naar de North Harbour in Malmö. Deze twee delen, E28 en E27, waren de eerste delen van de oostelijke overbrugging aan de Zweedse zijde. De lengte van dit gedeelte bedraagt 3739 mtr, terwijl de westelijke overbrugging, die aan de Deense kant, 3014 mtr bedraagt. Het gewicht van deze stalen/betonnen constructie bedraagt ongeveer 4700 ton voor de 120 mtr delen en 5200 ton voor de 140 mtr lengtes. Het totaal gewicht dat de Giant pontons

dus moesten dragen, kwam hierbij op een kleine 10.000 ton. Rekent men hierbij het gewicht van het ballastwater, dit om de z.g.n. kattenrug te voorkomen, dan kan men zeggen dat het vervoersgewicht hierbij op een kleine 20.000 ton kwam. De diepgang van de pontons was dan ook gemiddeld 5.70 meter. Voor de sleepboten dus een behoorlijk zware sleepklus.

Dat het een behoorlijke zware sleepklus was, bleek al snel na het vertrek op 1 november 1997, de "**Sumatras**" die als eerste sleepboot met de "Giant 3" aan de tros de spits af moest bijten, werd bij het naderen van de Golf van Biskaje geconfronteerd met de eerste winterstormen, die in deze gebieden rond die tijd van het jaar daar altijd aanwezig zijn. Zware Noordwester stormen teisterden het transport. Alles bleef gelukkig heel en het transport kon veilig, 19 dagen na vertrek uit Cadiz, in Malmo worden afgeleverd. Bij aankomst werd kapitein Kees Koops gevraagd of hij tijdens het transport van deze brugdelen, bang was geweest. Zijn antwoord was van een echte sleepboot kapitein n.l. "Bang ben ik niet geweest, wel bezorgd".

Hoewel men bij de bouw door Dragados, reeds bij aanvang van het tweede transport 3 maanden achter op het schema lag, kon zonder problemen de tweede reis aanvangen. Deze reis verliep voorspoedig, er waren wel slecht weer periodes, doch men liep keurig tussen de depressies door en na 14 dagen was men op de rede van Malmö. Een schema waar men bij het begin van dit contract een beetje op had gerekend.

De bekende problemen, die wij hier kinderziektes noemen, waren nog niet geheel opgelost in het zuidelijke puntje van Europa. De "**Suhaili**" kon na haar brugstukjes te hebben afgeleverd in Malmö niet direct terug naar Cadiz, zij werd verzocht om t.h.v. Malmö te blijven. De "**Sumatras**" met de "Giant 3" was nog niet geladen en dus niet gereed om te vertrekken uit Cadiz, waardoor de "**Suhaili**" met de "Giant 4 nog niet in Cadiz terecht kon.

Langzaam maar zeker, bij het vorderen van het project, begon zich een systeem te vormen en tekende zich een continuïteit in het transport af. Het laden in Cadiz ging meer voortvarend en ook het lossen in Malmö verliep naar wens. Heel voorzichtig konden wat dagen van de achterstand worden weggewerkt. Doch van een juich stemming kon men nog niet spreken, immers het was nog steeds winterdag. Op reis nr. 4 werd dat maar weer al te duidelijk. Bij de terugkeer met de lege ponton naar het zuiden moest kapitein Koops, nu aan boord van de "**Suhaili**", op 2 april 1998 een schuilplaats op gaan zoeken. Omdat de skidbanen op de pontons zo'n 6 mtrs. buiten de zijkanten van de pontons staken kon niet zomaar een haven worden binnengelopen. De shelter werd gevonden in de Seine Baai. Twee dagen heeft de "**Suhaili**" de Giant 4 gaande weten te houden, voordat het weer een beetje opknapte en zij haar reis kon voortzetten.

Nog steeds was het niet gedaan met het winterse weer toen men met reis nr: 5 wilde aanvangen. De weerberichten voor de Portugese kust waren van dien aard dat kapitein Willem van Beek van de "**Sumatras**" het vertrek uit Cadiz moest uitstellen. Ook hier moest men twee dagen wachten tot de depressie van de Noord-Atlantic zich zo een weg had weten te zoeken, dat vertrek uit Cadiz verantwoord was. Terwijl op 2 april Koops de luwte op zocht vertrok van Beek uit Cadiz. Drie dagen ging het goed, doch t.h.v. Lissabon

besloot van Beek zijn koers te verleggen naar een meer zuidelijke. De voor hem weggelopen depressie had zich dusdanig ontwikkeld, dat er geen doorkomen aan was. Tevens was de richting veranderd, waardoor hij er volop tegenin zou moeten boxen. Na twee dagen een zuidelijke koers te hebben aangehouden, kon weer langzaam worden teruggekeerd naar de noord. Ook hier bleef alles heel en 20 dagen na vertrek uit Cadiz kon ook dit transport veilig te Malmö worden afgeleverd.

Reis nr: 5 had nog een staartje van het winterse weer te verwerken, doch men kon constateren dat de zomertijd aanbrak. De volgende reizen verliepen bijzonder snel, zelfs zo snel dat reis nr: 8 met de "**Suhaili**" en onder gezag van kapitein Gijs Dijkdrenth het record brak. Op 11 juni 1998 vertrok hij uit Cadiz om 11 dagen later, op 22 juni 1998, de "Giant 4" in de North Harbour te Malmö af te leveren. Ook de terug reizen verliepen vrij vlot en zonder problemen , in 10 dagen kon de reis Malmö – Cadiz worden afgelegd.

Had men bij het ingaan van het zomerseizoen nog een achterstand in de transportplanning, die Dragados aan het begin van het contract had gemaakt, van 2, 5 maand, nu had men deze in dit zomerseizoen weten terug te brengen tot 1,5 maand. Het ging dus goed en zonder dat er erg veel problemen waren. Wel kreeg men, tijdens reis nr: 10, bij aankomst te Malmö, te maken met technische problemen bij de "**Suhaili**". Deze problemen waren van dien aard dat de sleepboot moest worden vervangen. I.T.C. kon het zusterschip "**Simoon**" inbrengen en met deze sleepboot van hetzelfde type en vermogen werd het bruggentransport voortgezet, zonder dat er vertragingen optraden.

Het winterseizoen brak weer aan en tijdens, of de duivel er mee speelt, reis nr: 13 was het weer behoorlijk raak. Bij het gaande houden in de Sont werd de "**Simoon**", met kapitein Jan Nieuwhof, geconfronteerd met een behoorlijk portie slecht weer. Het was zo

erg dat hij zich genoodzaakt zag twee lege achter bunkers met ballastwater te vullen om meer gewicht in de sleepboot te krijgen. Ook liep de "Giant 3" enige schade op. De reserve sleepspruit, die aan het railingwerk op het voorschip lag vast gesjord kwam los. De railing werd gedeeltelijk van dek gescheurd. Ook hem gelukte het tenslotte ondanks deze weersomstandigheden zijn sleep veilig binnen te brengen.

Op 17 januari 1999 vertrok kapitein Jan van Driel, reis nr: 17, met de "**Simoon**" uit Cadiz. Een reis die van Driel lang zal bij blijven. Er was bij vertrek geen vuiltje aan de lucht, wel zat er een depressie in het noorden. De Noordzee bleek zich opnieuw niet van z'n beste kant te laten zien. Maar van Driel zag geen enkel probleem, het zou immers nog 10 dagen duren voor hij dit gebied zou inlopen en dan konden de weersomstandigheden zich wel hebben verbeterd. Het bleek echter niet beter te zijn, hoewel hij een rustige snelheid van 4 mijl kon blijven ontwikkelen kwam er, op 5

februari, een hele diepe depressie over zijn transport. De snelheid liep terug en zelf zo dat hij stil kwam te liggen en erger nog de sleep ging er met zijn sleepboot vandoor. Ook rondom hem was het een verschrikking, collega's verloren hun sleep en zaten in de moeilijkheden. Van Driel besloot 's-nachts zijn sleepdraad verder uit te vieren. De sleepdraad kwam hierdoor aan de grond en bracht opnieuw het risico tot breken dichterbij. Wat van Driel wel bereikte, was dat het transport niet meer achteruit verdaagde en stil kwam te liggen. De opzet van kapitein van Driel slaagde wonderwel, zeker nu men boven de wadden was verdaagd en op de banken dreigde te lopen. Door de moeilijke en onbegaanbare zee kon men verder niets uitrichten. Na scheepsberaad werd afgesproken zolang het mogelijk was het daglicht af te wachten. Bij het ochtend worden kon men constateren dat de wind iets in kracht afnam. Gedurende de nacht was het transport een behoorlijk eind achteruit gezet, doch het belangrijkste, de verbinding was in takt gebleven. Bij het verdere verloop van de dag verbeterde het weer langzaam maar zeker en de sleepdraad kon weer iets worden ingenomen. In de loop van de middag kon zelfs weer een kleine vooruitgang worden geboekt. De ruimte werd weer opgezocht en de snelheid nam geleidelijk toe. Het mag een wonder worden geheten dat de sleep niet was losgeslagen van z'n sleepdraad.

Goed zeemanschap en degelijk materiaal heeft de doorslag gegeven dat na 15 dagen worstelen een transport opnieuw veilig kon worden afgeleverd.

Of het aan de weersomstandigheden heeft gelegen of niet, maar de "**Simoon**" moest bij het begin van reis nr: 21, door machine problemen uit de vaart worden genomen. In eerste instantie kon I.T.C. geen zusterschip in het transport inbrengen daar deze te ver van de locatie verwijderd waren en er dus stagnatie zou optreden. Zij werd dan ook vervangen door de "**Anglian Duke**" van Klyne Tugs uit Lowestoft. Deze kon op 19 april 1999 zonder vertraging met transport 21 uit Cadiz vertrekken. De "**Anglian Duke**"

maakte echter iets meer dan ¾ reis, want bij de terug vaart naar Cadiz kon de "**Solano**" t.h.v. Lissabon de sleep overnemen. I.T.C. had dus weer twee zusterschepen in het project. Het was echter nog niet helemaal gedaan met de schepen wisseling, want tot overmaat van ramp kreeg nu de "**Sumatras**", vanaf het begin in actie bij dit transport, te maken met machine problemen. De "**Simoon**" was inmiddels gerepareerd en kon de "**Sumatras**" dan ook direct vervangen. Zonder noemenswaardige problemen konden beide sleepboten, de "**Simoon**" en de "**Solano**" het transportproject afronden.

De laatste reis nr: 25 zou haast nog roet in het eten hebben gegooid voor een goede afloop. Op de dag van vertrek uit Cadiz, op 7 juli 1999, kon 's-ochtends worden vastgemaakt voor vertrek. Alles was in gereedheid. De "Giant 3" met slechts één brugdeel op haar dek aan bakboord en dus zwaar tegen geballast lag te wachten tot de sleepboot haar zou oppikken. Maar men had buiten de waard gerekend. Op het moment van vertrek, de sleepboot had al vast gemaakt, kwam de in Cadiz zo beruchte Levante op zetten. Deze oostelijke wind met een kracht van 7 tot 9 beaufort stond dwars op de sleep en sleepboot. Kapitein van Driel, opdat moment gezagvoerder van de Solano, nam geen enkel risico en blies, in overleg met de loods, surveyor, Smit en Dragados het vertrek af. Tegen de avond zou opnieuw worden bekeken of het transport zou vertrekken. Ook nu bleek dat de Levante nog niet was uitgeraasd en vertrek onmogelijk bleek. Het duurde tot de volgende avond voor men het sein voor een veilig vertrek kon geven. Het weer sloeg tegen de middag om als een blad van een boom, had men 's-ochtends nog de sterke oostelijke wind in de middag draaide zij eerst naar de zuid en toen door naar het westen met een luwte van 3 beaufort.

Voor Dragados een verademing en een zorg minder de champagne kon worden aangerukt, doch voor van Driel en zijn mannen was het toch nog even 2 weken slepen en het hoofdje er bij houden. Echter op 19 juli 1999 kon het laatste brugdeel W02 veilig aan het Zweeds – Deense consortium worden overgedragen.

Een tweejarig transportproject was hiermede beëindigd. Een project dat door vakmanschap en een grote dosis inzet zonder schade en grote problemen tot een goed einde was gebracht.

Tenslotte vallen bij dit project de volgende cijfers op:

* 4 Smit Transport ballast engineers zijn in dit project ingezet geweest, n.l. Maarten Versluijs – project manager; Hans van der Ster – project engineer; Dirk Prins en Harry van Zon – engineers. Vele malen hebben zij de pontons moeten ballasten en ontballasten. Duizenden tonnen water zijn de tanks ingelopen om het er daarna weer uit te pompen.

* 2 Smit Transport pontons, de "Giant 3" en de "Giant 4", hebben de brugdelen op het dek vervoerd. Zij hebben in totaal 66.182 ton staal en 157.304 ton beton vervoerd, wat neerkomt op een totaal gewicht van 223.486 ton en met een totale lengte van 6.720 meter.

* 8 sleepbootkapiteins zijn bij het transport betrokken geweest n.l. Kees Koops, Gijs Dijkdrenth, Willem van Beek, Heertje Starrenburg, Jan Nieuwhof, Charlie Jacolino, Jan van Driel en Martin Davies.

* 5 sleepboten hebben het transport verzorgd n.l. de "**Sumatras**" de "**Suhaili**" de "**Simoon**" de "**Solano**", van I.T.C. uit Heemstede en de "**Anglian Duke**" van Klyne Tugs uit Lowestoft. Samen hebben zij met de beladen en onbeladen pontons een afstand van 97.413 mijl afgelegd. Een afstand die er zijn mag, als men constateert dat dit bijna 2,5 maal rond de aarde is.

De sleepboten hebben samen 615 dagen op zee gezeten en er ook nog eens 150 liggen wachten voor naar binnen kon worden gegaan. Cijfers die aan tonen dat dit een project is geweest waarbij van een ieder constant de uiterste concentratie en inzet werd gevraagd. Dit is ook gelukt en Smit Transport kan dan ook terugkijken op een zeer geslaagde transport periode in haar bestaan. Het zal waarschijnlijk wel weer even duren voor men zo'n project kan binnenhalen en de bovengenoemde cijfers kan evenaren of verbeteren.

Een korte geschiedenis van de Sontbrug

De brug, een wereldwijd bekend icoon, is in feite deels een spoor-/verkeersbrug en deels een tunnel over de Sont (of 'The Sound') tussen Denemarken en Zweden. Het werd voltooid in 2000, net binnen een jaar na de laatste overspanning, maar het heeft een vrij lange en ingewikkelde geschiedenis. Het is een symbool van veel en soms tegengestelde dingen: Noordse samenwerking op het gebied van economie en techniek, evenals het oplossen van griezelige echte of ingebeelde misdaden; bewegingsvrijheid, met duizenden pendelaars die dagelijks heen en weer reizen, en recentelijk bewaakte grenzen met bijbehorende identificatiecontroles. Ongeacht de verschillende perspectieven is het een onmiskenbare, fysieke link tussen continentaal Europa en de rest van de Scandinavische landen, en een beeld van grensoverschrijdende relaties.

De openstelling van de brug voor verkeer in 2000 had een enorme sociale en economische impact op zowel Denemarken als Zweden. De rit van tien minuten stimuleerde een grote mate van mobiliteit en de stroom van mankracht, goederen en diensten. Het aantal dagelijkse pendelaars groeide van 3.291 in 2000 naar 18.000 in 2010. De koppeling heeft tot nieuwe kansen geleid: in 2005 verhuisden bijvoorbeeld veel Denen naar Zweden om aan de torenhoge huizenprijzen in Denemarken te ontsnappen en reisden dagelijks naar hun werk. Een Deens tekort aan arbeidskrachten halverwege

de jaren 2000 leidde ertoe dat Deense werkgevers Zweden rekruteerden. Zelfs de economische crisis van 2008 heeft het aantal pendelaars niet significant doen afnemen. Het toegenomen aantal vluchtelingen in 2015 herinnerde er echter duidelijk aan dat de Sontbrug een fysieke grens tussen twee staten blijft. Omdat de stroom vluchtelingen de voorkeur gaf aan Zweden boven Denemarken om asiel aan te vragen, gingen veel van de 163.000 asielzoekers die op weg waren naar de Sontbrug door Denemarken en werden aanvankelijk hier geregistreerd in plaats van in Zweden (volgens de Dublin-regels). In september 2015 besloten de Denen de registratie op te schorten, tot woede van de Zweedse regering, en sinds december 2015 controleert de Zweedse politie de identificatie van reizigers in treinen en bussen die de Sont oversteken. De Deense politie voerde eind 2019 opnieuw grenscontroles uit vanwege zorgen over de veiligheid.