

Gedeelte van “RSV Indruk”, maart 1976, 1^e jaargang, nummer 3.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



Deze maand in druk:

**Pijpenbuigers
maken kunstwerk**

Opdracht uit Moskou

**Werken in
het buitenland**

**De mens centraal:
Adrianus Buys 103 jaar
Bill en Jaap leggen kranen**

Met linkerhand begonnen

'Ook 25 jaar geleden ging alles niet vanzelf. Ten eerste gooide vaderlijke PTT roet in het eten toen ik solliciteerde bij de werf Jan Smit Czn. N.V. Ze stuurden mij een schrijven gedateerd 29 december 1950 om naar aanleiding van mijn sollicitatiebrief van 22 december 1950 de zaterdag daarop, op 30 of 31 december, om 15.00 uur – dat weet ik niet zo precies, wel dat er op zaterdag nog werd gewerkt – mijn sollicitatie nader toe te lichten. Die brief werd echter door mij pas op 2 januari 1951 ontvangen. Ten tweede: op het moment dat ik mijn sollicitatie had moeten toelichten had ik op die bewuste zaterdag bij het schaatsenrijden door een val mijn rechterhand gekneusd.

Telefonisch werd een nieuwe afspraak op woensdagavond gemaakt. De toenmalige directieuren Poul Benzon en De Vries moest ik mijn linkerhand toesteken, wat van mijn kant een beetje onhandig aardeed'.

Dat vertelde de heer L. Brussé tijdens het vieren van zijn 25-jarig jubileum in het bedrijfsrestaurant Home Port op Rozenburg.

De heer J. de Winter, sprekend namens de



foto 1

Bloemen werden aangeboden door Ria van Dam . . .

foto 2

. . . en felicitaties door ir. W. Landheer.



OR-RSV, herinnerde zich dat de heer Brussé op het oude kantoor een kamer met balkon en openslaande deuren had, met een prachtig uitzicht op de hoge kastanjebomen, waar de werf vol mee stond. Op de tekenkamer werd getekend aan het 1.900 tons vrachtschip 'Vesta'. Kon de heer Brussé tijdens zijn 12½-jarig jubileum vertellen dat toen 100 bouwnummers, vertegenwoordigend '14 kilometer schip', uitgegeven waren, nu is hij – hoe goed gedocumenteerd hij altijd voor de dag komt – de tel kwijtgeraakt. Dat komt ook omdat hij zijn volle aandacht ging besteden aan de normalisatie. Hij zal de enige binnen RSV zijn die door dit werk het verschil tussen een pijp en een buis weet.

In 1962 werd bij de VUS door een driemanschap de normalisatie vanuit de resp. tekenkamers aangepakt. In 1969 werd het een volledige dagtaak voor de heer Brussé en hij werd belast met de leiding van de normalisatieafdeling.

In januari 1972 zijn wij als RSV-normkommissie (samengesteld uit RS- en

VUS-normcommissies) gezamenlijk verder gegaan voor het komen tot RSV-normen. Deze afdeling is per 1 januari 1975 een RSV-normalisatieafdeling geworden. Van hieruit hopen wij de eerstkomende maanden ook alle dochterondernemingen van RSV, die hiervoor in aanmerking komen, de reeds vervaardigde normen in uniforme ordners toe te zenden'. Aldus de heer Brussé. Op deze wijze bevestigde hij zonder het zelf te beseffen de typeringen, welke ir. W. Landheer (die sprak namens RSV) en de heer K. v. d. Graaf (het woord voerend namens de RSV-normkommissie) van hem hadden gegeven: een man die zich waar mogelijk met zijn volle persoon inzet om de normalisatie te verduidelijken, om ze door en in te voeren. En terecht, want normalisatie werkt belangrijk kostenbesparend.

De heer Brussé, thans hoofd afdeling RSV-normalisatie, fors van gestalte, voelde zich naar zijn zeggen toch klein worden na het aanhoren van de toespraken, het ervaren van veel medeleven en daarbij de grote bloemenhulde en de vele geschenken.

De oorzaak van het blauwbekken

'Toen het zo lang duurde, voordat de pijpenlegger 'Bar 347' tewatergelaten kon worden, heb ik op een bepaald moment behoefte gehad aan een scheepstoeter om de blauwbekkende belangstellenden te laten weten dat er in feite niets aan de hand was', vertelde ons ir. P. Eysker.

Hoe het dan kwam dat de toeschouwers een uur een ijskoude wind moesten trotseren, voordat ze dit schip van de helling zagen glijden? Die vraag legden we voor aan de mensen, die beslisten over het moment van de tewaterlating: ir. C. Winde en ir. P. Eysker.

De heer Winde trachtte het ons 'eenvoudigweg' uit te leggen. De meest ideale omstandigheden bij een tewaterlating zijn een zo laag mogelijke stroomsnelheid met tegelijkertijd een zo hoog mogelijke waterstand en windstil weer. Maar zoiets gebeurt zelden of nooit, zeker niet bij een open verbinding met de zee. Dan heb je niet alleen te maken met de grillige weersomstandigheden van ons kikkerlandje, maar ook met de waterafvoer (het bovenwater) van Rijn en Maas. Zelfs bij leken is bekend dat de maanstand eb en vloed beïnvloedt. Men heeft ook met bovenstroom te maken. Daardoor is het water in totaal gezakt (door de onderstroom naar zee) terwijl de bovenstroom nog voortduurt.

Als het schip de helling afglijdt – en dat geldt speciaal voor tankers met een zwaar gewicht in het achterschip (machiniekamer etc.) en slanke schepen, waarbij het achterschip het eerst water gaat – is de opwaartse druk van water (daarom moet er voldoende water staan) bij-

zonder belangrijk. Het achterschip weegt naar beneden door. Ongeveer op een kwart van het schip, op de hoogte van de pompkamer net voor de machinekamer, bestaat dan als je niet oppast kans op bodemschade. Dit speelde bij de tewaterlating van de brede en in verhouding vrij korte pijpenlegger geen overwegende rol, men was niet zozeer aan de waterhoogte gebonden, maar wel afhankelijk van de stroomsnelheid. De RDM-helling staat dwars op de rivier. Als er bij de tewaterlating een ontoelaatbare stroomsnelheid is, vooral aan de oppervlakte van het water, dan bestaat de kans dat de sleden (verbonden aan het schip) in de goten gaan wringen, de randen van de goten beschadigen of zelfs naast de goten komen met alle kwalijke gevolgen.

De toeschouwers die zo lang hebben moeten staan bibberen, zullen nu begrijpen welke belangen er op het spel stonden.

De waterhoogte wordt op een peilschaal in de helling afgelezen. De stroomsnelheid door een meetvaartuig van de Deltadienst van Rijkswaterstaat opgenomen. Door middel van een Pitotbuis wordt de gemiddelde snelheid opgenomen van wateroppervlak tot de bodem van de rivier en ook wordt de snelheid $2\frac{1}{2}$ meter onder het wateroppervlak gemeten.

Zoals gebruikelijk werd dit niet alleen op de dag van de tewaterlating gedaan, maar ook op de dag daarvoor. Men had toen uitgerekend dat het tijdstip van hoogwater tien over drie zou zijn. Maar de wind draaide helemaal naar n.w., steeds kwam het water maar op, niet volgens



het boekje. De stroomsnelheid bleef te hoog. Hierdoor konden de heren Eysker en Winde, die de stroomsnelheden per portofoon van het meetvaartuig doorkregen, pas om tien voor vier het sein voor de tewaterlating geven. Ze nemen altijd de besluiten in onderling overleg; om risico's te vermijden moet je met zijn tweeën zijn, want een van de twee zou door omstandigheden kunnen uitvallen.

De spanning van dit moment is niet zo groot als een paar uur daarvoor. Hiervoor hebben de heren wel angst. Dan moet n.l. beslist worden of de stoppingen er onderuit moeten gaan. Is dat gebeurd, dan moet het schip tewater. Als het schip niet van de helling zou gaan, zou het een vermogen kosten.

Met behulp van verplaatsingsmeters wordt nadat de stoppingen zijn weggeslagen nauwkeu-

rig nagegaan of het schip iets gezakt is en zich heeft verplaatst. Als dat het geval is, is het schip niet 'door zijn vet gezakt' en zal de stapelloop wel als 'van een leien dakje' gaan. Er heeft dan n.l. al beweging in het schip gezeten. Natuurlijk staan hydraulische vijzels aan weerskanten van het schip, die samen 1500 ton druk geven, gereed om eventueel een zetje te geven, maar die zijn gelukkig nog nooit gebruikt bij de RDM. Of de heren nog konden slapen voor deze tewaterlating? 'Ik sliep als een roos', zei ir. Eysker. De heer Winde sliep wel, maar niet zorgeloos.

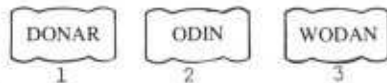
Aan de hand van latere staatjes van Rijkswaterstaat vindt nog eens een controle plaats. De peurberekening wordt nagegaan en de wrijvingscoëfficiënten; kortom, de ervaringsfeiten worden uitgebreid.

Intelligentietest

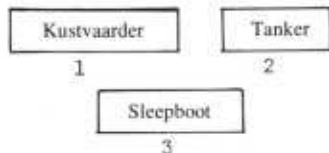
Vraag 1

De Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam verbouwd een schip, dat daarna het grootste kraanschip ter wereld werd.

Hoe heet dit schip nu?



Voor de verbouwing was het een:



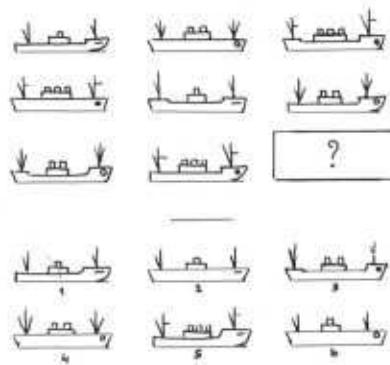
Vraag 2

Welke naam hoort in deze rij niet thuis en waarom niet?

POOLZEE - RODE ZEE -
WITTE ZEE - TASMAN ZEE -
MIDDELLANDSE ZEE - ZWARTE ZEE -
NOORDZEE - BARENTZ-ZEE.

Vraag 3

Welk van de scheepjes, genummerd 1 t/m 6, behoort in het vierkante vak?



Vraag 4

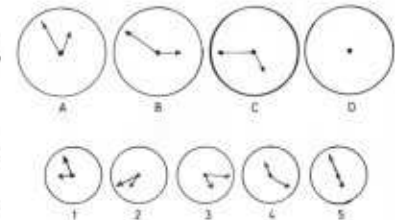
Redt uzelf (gehoord van een wegenwacht)

U krijgt onderweg met de auto een lekke band. U gaat het wiel verwijderen om het reservewiel met een goede band op te zetten, doch bij dit werkje vallen alle vier de wielmoeren in een rioolput en u kunt ze onmogelijk bereiken. Hoe kunt u nu met de auto toch naar de dichtstbijzijnde garage rijden om een nieuw stel te halen?

Vraag 5

Kunt u klok kijken?

Welke stand van de wijzers van de vijf behoort in de rechter lege klok D?



Vraag 6

Welk getal moet in het cirkeltje worden ingevuld?



Inzenddatum

Uw oplossing moet uiterlijk 20 april a.s. in het bezit zijn van de redactie RSV In-Druk, Adriaan Volkerhuis, 5e etage, Postbus 1425, Rotterdam.

Inzenders moeten werkzaam zijn in een van de RSV-bedrijven. Mocht u meerdere oplossingen tegelijkertijd willen inzenden (bijv. ook de oplossing van puzzel 3), dan verzoeken wij u dringend voor elke oplossing een afzonderlijk velletje papier te gebruiken.

Prijzen

1e prijs f 100,-; 2e prijs f 50,-;
3e prijs f 25,- en 4e prijs f 10,-.