

Reportages & achtergronden

EXCLUSIEVE REPORTAGE Edward Heerema bouwt het grootste schip ter wereld

Hollands glorie zonder weerga

ONGEKEND STAALTJE HOLLANDS GLORIE: 'S WERELDS GROOTSTE SCHIP GAAT ZATERDAG 10 JANUARI VOOR ANKER in de Alexiahaven op de Tweede Maasvlakte. Speciaal voor de komst van deze zee-reus uitgebaggerd. Bijna 124 meter breed en 382 meter lang, acht voetbalvelden groot. De 'Pieter Schelte' zet de offshore wereld op zijn kop. Hoe de ultieme droom van reder Edward P. Heerema werkelijkheid werd.

door Charles Sanders

Daar ploegt ze door de golven van de Atlantische Oceaan, westelijk van Namibië. Al vijf weken op volle zee, na 17 november de Zuid-Koreaanse scheepswerf te hebben verlaten. Eergisteren nog in Kaapstad, voor een bunkerstop. Met 370 bemanningsleden aan boord en veertien knopen snel, stampet het bijna intimiderend grote monster richting doel. Kapitein Carlo Floor heeft vanaf de majestueuze brug op zijn radarschermen de voorlopige eindbestemming Rotterdam al in het vizier.

Ruim 27 jaren van financiering, planning, bouw en het telkens weer inspelen op de laatste technische ontwikkelingen gingen aan deze eerste lange reis vooraf. Het resultaat is duizelingwekkend. Dit nieuwe Nederlandse hefschip breekt alle maritieme records.

Waar de 'Pieter Schelte' van offshore rederij Allseas verschijnt, past slechts bewondering. Met een maximale waterverplaatsing van 1 miljoen ton en een prijskaartje van 2,4

ONGEKEND Met het liftstelsel achter zich is de Pieter Schelte 477 meter lang, 124 meter breed. Beschikt over drie pijpkranen en nog een speciale kraan die gewichten tot 600 ton aan kan. Landingsdek geschikt voor grote Sikorsky S-61 en S-92 helikopters, slaapplegelegenheid voor 571 mensen. Het eerste plan, uit 1987, voorzag nog in het koppelen van twee supertankers. Later werd een geheel nieuw concept getekend. Het Zuid-Koreaanse Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering bouwde het schip. In het 'binnenmeer' van de Tweede Maasvlakte worden vanaf 10 januari de 65 meter lange balken van het hefsysteem geïnstalleerd.

miljard euro is zij de koningin van zeeën en oceanen. Zelfs de grootste sceptici – al sinds de plannen voor de Pieter Schelte werden gelanceerd waren er twijfels over de haalbaarheid – moeten nu toegeven dat Edward P. Heerema's geesteskind geen luchtkasteel is. Het schip met de twee grote

rompen kan een compleet booreiland van 48.000 ton – zes Eiffeltorens – in één hijs van de sokkel tillen en aan wal brengen. Golven tot drie meter? Geen probleem! Prestaties die lang voor onmogelijk werden gehouden. Het hefschip komt als groepen, omdat veel 35 jaar oude en inmiddels verlaten platforms moeten worden gesloopt. Dankzij de Pieter Schelte hoeft dat straks niet meer op volle zee, waardoor risico's voor mens en milieu verdwijnen. Daarnaast kan het schip tot 3500 meter diep gas- en oliepijpen leggen met een veel grotere diameter dan totnogtoe. Allseas-topman Edward Heerema is terughoudend als het om publiciteit gaat. Hij geeft de voorkeur aan een rol op de achtergrond. Over zijn notering in de Quote 500 zegt hij bijvoorbeeld: „Liever zou ik net over de rand van die miljonairlijst vallen. Plaats 501 of lager dus...”

Zijn bescheidenheid tekent ook het kantoor in Delft. Geen glazen kolos vol pracht en praal, maar een eenvoudig pand. En daar waar andere ceo's zich omringen door een legertje se-

cretresses, assistenten en pr-medewerkers komt Heerema (67) ons persoonlijk ophalen voor het interview. „Ik hoef niet zo nodig in de schijnwerpers”, zegt hij. „Maar met de Pieter Schelte op komst wil ik één keer uitleg geven. Over het schip, de naam, mijn drijfveren, dit bedrijf.” Vooral die naam deed bij sommigen de wenkbrauwen fronsen. Pieter Schelte Heerema was de vader van Edward. Hij overleed in 1981 op 73-jarige leeftijd. Een wereldvermaard pionier in de offshore wereld, ingenieur die na tal van briljante uitvindingen het leggen van onderzeese pijpleidingen en de bouw van olieplatforms vergemakkelijkte. Heerema sr. is onverbrekelijk verbonden met een lange serie off-

LEES VERDER OP PAGINA 30

Pieter Schelte heeft een oppervlakte van acht voetbalvelden.



Aandrijving Twaalf Rolls Royce azimuth-thrusters. Schroeven die 360 graden om hun as kunnen draaien. Elk met een vermogen van 6050 kW.

GEGEVENS:

- lengte: 382 meter
- breedte: 124 meter
- waterverplaatsing: max. 1.000.000 ton
- max. tilgewicht: 48.000 ton
- max. snelheid: 14 knopen



Helidek is groot genoeg voor het laten landen van een Sikorsky S-61.

Slaapplegelegenheid: 571 mensen



Beveiliging door Israëlische scherpschutters wanneer er langs de Somalische kust of door de Golf van Aden wordt gevaren.

Nagelnieuw Nederlands hefschip breekt alle maritieme records

Werken met kerst een feest!

PAGINA T32/T33

Kerstverhaal Leon de Winter: Bom in Den Haag

PAGINA T34/T35

Prijskaartje **2,4** miljard euro

VERWIJDEREN OFFSHORE INSTALLATIE



1 De Pieter Schelte vaart op eigen kracht naar de installatie die verwijderd moet worden.



2 Het schip vaart met haar twee boegen om het platform.



3 Acht klampen die elk 6000 ton kunnen tillen klemmen zich om de pijlers van de installatie.



4 Het deken van het schip wordt gecompenseerd door het tegengesteld bewegen van de klampen.



5 Wanneer de klampen gezekerd zijn wordt door het legen van de ballasttanks van het schip (het schip komt hoger in het water te liggen) de installatie van het frame getild.



6 De klampen houden de installatie stevig op zijn plek en de Pieter Schelte vaart weg van het frame.

BRON ALLSEAS

© DE TELEGRAAF

Reder praat openhartig over oorlogsverleden van vader en ruzie tussen broers



Groot, groter... Pieter Schelte!

(L) De Pieter Schelte tijdens een proefvaart buiten de haven van Okpo in Zuid-Korea. FOTO ANP
(R) Edward Heerema bij een model van de Pieter Schelte. FOTO JOHANNES DALHUIJSEN

VERVOLG VAN PAGINA 29

hore noviteiten. Maar een donkere passie is er ook. Pieter Schelte Heerema kiest na de Duitse bezetting van ons land voor een rol in het naziregime. Van november 1942 tot juni 1943 is hij één van de directeurs van de 'Nederlandse Oost Compagnie', ressorterend onder de beruchte Waffens SS. De compagnie had tot doel civiele werken uit te voeren in door Hitler gecontroleerd Oost-Europa. Heerema ziet zijn misstap lang voor D-day in, krijgt ruzie met zijn Duitse superieuren en duikt onder. Niet genoeg om het besmette blazoën te schonen. De ingenieur wordt na de bevrijding gearresteerd en in 1946 veroordeeld tot een gevangenisstraf gelijk aan zijn voorarrest. Een jaar later vertrekt hij met vrouw en dan nog enig kind naar Caracas in Venezuela.

Zoon Edward: „Na in de oorlog zeven maanden voor de Duitsers te hebben gewerkt als directeur van de Nederlandsche Oost Compagnie, kreeg mijn vader twijfels. In 1943 kwam de ommekeer, hij had spijt. Te-

genover zijn gezin – mijn zus, vier broers, moeder – sprak hij zelden over die tijd. In 1947 keerde hij Nederland de rug toe. Ook een vlucht voor het verleden.”

Edward Heerema realiseerde zich dat de naamgeving van zijn reuzencatamaran op weerstand zou stuiten. In 2008 waren er al Kamervragen van de SP. De kritiek ging ver, tot stoten diep onder de gordel.

Zo zei David Barnouw, destijds van het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD), in de Volkskrant: „Die naamgeving toont aan dat Edward aan dezelfde groothedswaanzin lijdt als zijn vader. Ik hoop maar dat het schip niet onder Nederlandse vlag gaat varen.”

Andere historici menen dat de rol van Heerema sr. in de oorlog weinig voorstelde. Hem kon hooguit worden verweten dat hij, als zoveel landgenoten, pas halverwege de strijd het licht zag.

Edward, over de naamgeving: „In onze wereld kent men Pieter Schelte Heerema vanwege zijn verdiensten, daar speelt die episode geen rol. Maar in de familie is wel degelijk geworsteld

Opvolger, die nóg breder is, staat al op stapel

met vaders oorlogsverleden. We hebben er heel duidelijk afstand van genomen en we kunnen ons goed voorstellen dat dit voor velen moeilijk ligt. Het was voor mij een tweestrijd. Enerzijds het besef van die oorlog, anderzijds de bewondering voor zijn creati-

viteit en ondernemersgeest.”

Waar vriend en vijand het over eens zijn: zonder Heerema had de offshore niet, of pas veel later, het hoge niveau en de grote diepten bereikt waarop nu wordt gewerkt.

Pieter Schelte is voor de oorlog gerespecteerd ingenieur van de Nederlandse

Maatschappij voor Havenwerken. Het brengt hem naar Portugal, Iran, Suriname, Curaçao en Venezuela. Twee jaar na de bevrijding van ons land, moet hij opnieuw beginnen.

„In Venezuela, waar hij eerder getuige was van oliëwinning in het Meer van

Maar 1956 betekent de kentering. „Vader ontwikkelde een holle voorgespannen betonpaal, uitzonderlijk sterk en goedkoop te vervaardigen”, vertelt Edward Heerema. „Die uitvinding bracht hem roem. Tot 1973, toen de oliëmaatschappijen in Venezuela werden genationaliseerd en de industrie stagneerde, verdiende hij veel geld.”

Pieter Schelte Heerema installeert honderden platforms, steigers en bruggen in het Caribisch gebied, bouwt de fundering van de destijds langste oeververbinding ter wereld over het Meer van Maracaibo. In 1961 keert de ingenieur, inmiddels internationaal gelauwerd, met zijn gezin terug naar Nederland. Hij slaat zijn vleugels uit over de Noordzee, waar de offshore olie- en gasindustrie net opkomt.

Kort voor zijn dood in 1981

laan maakt voor boorplatforms in het Meer van Maracaibo. Jaren balanceert hij op de rand van faillissement en is amper in staat zijn gezin, ook zoon Edward wordt in Venezuela geboren, te onderhouden.

Maar het zou anders lopen, de broers gaan ieder hun eigen weg. Volgens krantenberichten uit die tijd ontstaat er ruzie, met name tussen het drietal dat voor de offshore kiest. Vooral het conflict tussen Edward en diens jongere broer Pieter komt in het nieuws. Pieter jr. neemt uiteindelijk het bedrijf over, de anderen worden jaren later – voor naar verluidd omgerekend 455 miljoen euro uitgekocht.

Over zijn relatie met broer Pieter zegt Edward Heerema: „We zitten donderdag niet samen onder de kerstboom, maar de scherpe kantjes zijn eraf. Met mijn andere broers is het contact weer goed. Ik spreek de een vaker dan de ander.”

De drie broers Edward, Pieter en Hugo leiden succesvolle offshore bedrijven. De eerste twee hebben ongeveer evenveel werkne-

mers (2500) en een vergelijkbare omzet (1,3 miljard euro). Hoewel Edward er – ondanks een brede glimlach – niet op ingaat, is er vooral tussen hem en Pieter rivaliteit.

Zeventien jaar geleden nam Pieter één van de grootste kraanschepen ter wereld over van een concurrent. Dat schip wordt nu overvleugeld door de Pieter Schelte. Leek de volledige naam van vader en pionier Pieter Schelte Heerema soms te veel op die van zijn rivaliserende broer?

„Nee hoor”, lacht Edward alweer. „Maar die toevoeging 'Heerema' zou op het gelijknamige bedrijf van mijn broer kunnen wijzen. En de Pieter Schelte hoort nu eenmaal bij de vloot van Allseas...”

Geruststelling voor de scheldende voormalige NIOD-medewerker David Barnouw: het hefschip zal niet onder Nederlandse vlag varen, ondanks de thuishaven op de Tweede Maasvlakte.

„Ook onze andere schepen dragen de kleuren van Panama”, zegt Heerema. En niet louter om fiscale redenen: „De kleinere kunnen door het Suezkanaal



INNOVATIE
Innovatie is het sleutelwoord bij de Pieter Schelte. Twaalf propellers – 360 graden verstelbaar – zorgen voor de aandrijving. Het vermogen van 95.000 kW laat het hefschip met 1 miljoen ton waterverplaatsing 14 knopen per uur varen. De 'stempels' die het afgedankte of juist te plaatsen olieplatform vastpakken, worden door een ingenieur en door Allseas zelf ontwikkeld computersysteem gestabiliseerd. Wind en golven tot drie meter hoogte hebben daardoor geen vat op het opereren op volle zee. Kosten? Navenant: 2,4 miljard euro. Ter vergelijking: het gehele JSF-straaljagerproject, waarover Nederland twintig jaar lang discussieerde, heeft een prijskaartje van 4,5 miljard euro. Allseas maakte eerder al grote innovatieve stappen met machines als Digging Donald en de schepen Calamity Jane, Lorelay en Solitaire.

multimiljonair. Die staf van persoonsbeveiliging werd uitgebreid nadat hij in Dubai slachtoffer was van zware mishandeling.

Een beschonken Rus plantte zijn vuist in het gezicht van de aimabele Nederlander, nadat deze het had gewaagd te klagen over wangedrag van diens vier kinderen in het exclusieve Jumeirah Beach Hotel. Edward Heerema bleef achter met een dubbele kaakbreuk, drie gebroken kiezen en een zware hersenschudding.

Dat zijn dié momenten waarop de deels hier, deels in Zwitserland wonende reder de krant haalt. En als een zakendeal slecht uitpakt. Eerder dit jaar werd bekend dat Allseas slachtoffer was geworden van oplichters uit Malta. Heerema belegde 100 miljoen euro in wat een zeepbel zou blijken. „Uiterst geraffineerd”, zegt hij. „Vooruitzicht was 45 miljoen euro in een jaar te verdienen, met volledige controle over de inleg. Zo werd ik erin betrokken.”

Naïef, geeft hij toe: „Ik was veel te goed van vertrouwen. Bijna 89 miljoen is uiteindelijk opgespoord, het reste-

rende bedrag heb ik met privé geld teruggestort in de kas van Allseas. We zijn naar de rechtbank in Londen gestapt om die boeven aan te pakken en om te voorkomen dat er nog meer slachtoffers vallen. Misdaad mag niet onbestraft blijven. En wie fouten maakt, zoals ik in deze

Ook geen verlengde Audi A8 of BMW 7-serie met privé chauffeur voor deze bestuursvoorzitter, maar een tweedehands Mercedes. „Viercilinder, diesel. Ik trek weinig geld uit mijn bedrijf. Medelijden is niet nodig... Ik leid een prachtig leven.”

Een leven met straks al-

zwart zal zien van de belangstellenden.

„Zeventwintig jaar duurde het, 2,4 miljard euro vermeldt het prijskaartje, 700 miljoen ging naar Nederlandse leveranciers”, vertelt Edward Heerema. „Een bankconsortium met ook ABN Amro, ING en RBS Nederland stapte in, het vertrouwen was er. Ons bedrijf beschikte over het resterende kapitaal. Toen ik het personeel vertelde over de plannen, voelde ik aanvankelijk twijfel. Was die investering niet te groot? Nu staat heel Allseas vierkant achter de Pieter Schelte.”

Groot, groter, ...Pieter Schelte! Maar niet voor lang. Heerema: „We hebben besloten tot de bouw van nog een hefschip. Want wereldwijd zijn er superolieplatforms die op hun laatste benen lopen. Alleen al dertien in de Noordzee. Zo groot dat zelfs de Pieter Schelte ze niet kan liften. De nieuwbouw zal daarom vooral breder worden.”

's Werelds grootste – alweer – wordt in 2020 in 'Theater Allseas' verwacht. Nieuwe ronde, nieuwe kansen, nieuwe toekomst.

rende bedrag heb ik met privé geld teruggestort in de kas van Allseas. We zijn naar de rechtbank in Londen gestapt om die boeven aan te pakken en om te voorkomen dat er nog meer slachtoffers vallen. Misdaad mag niet onbestraft blijven. En wie fouten maakt, zoals ik in deze

Ook geen verlengde Audi A8 of BMW 7-serie met privé chauffeur voor deze bestuursvoorzitter, maar een tweedehands Mercedes. „Viercilinder, diesel. Ik trek weinig geld uit mijn bedrijf. Medelijden is niet nodig... Ik leid een prachtig leven.”

Een leven met straks al-

'We hebben Israëlische scherpschutters aan boord'

LICHTEN OFFSHORE FRAME



1 Om het offshore-frame van de bodem te tillen wordt de Pieter Schelte met haar achterstevens naar het frame manoeuvreerd.



2 De enorme kantaal/hefkrana wordt in positie gebracht.



3 Takels worden aan de bovenkant van het frame bevestigd.



4 Het frame wordt met klampen bevestigd aan de kantaal/hefkrana.



5 Het frame wordt plat op het dek gelegd.



6 De Pieter Schelte vaart met de volledige off-shore installatie aan boord naar de gewenste haven.