

# Tanker Sombra is paradepaardje van Hendricks Scheepvaart

De laatste jaren was Koedood Dieselservice, naast reparatiewerkzaamheden en hermotoriseringen, vooral betrokken bij de afbouw van drogeladingschepen. Via Hendricks Scheepvaart uit Gorinchem kreeg Koedood voor het eerst te maken met de afbouw van een stookolietanker. Voor de eveneens in Gorinchem gevestigde M. Remie Tankvaart b.v. is in Hendrik-Ido-Ambacht de ongeveer 3350 ton metende (type-N, gesloten) tanker Sombra van 110 x 11,40 meter afgebouwd.

Eigenaar Mark Remie heeft een duidelijke voorkeur voor een Mitsubishi *medium speed* motor; de voortstuwing van de Sombra wordt dan ook verzorgd door een 8-cilinder motor van dit type met een capaciteit van 1826 pk bij 1060 toeren.

## Door Jan Hoek

Na zusterschip de Marinier is de Sombra de tweede tanker van de door Hendricks Scheepvaart ("the Dutch shipbuilder") ontwikkelde nieuwe bouwstijl van het type Master. Hendricks Scheepvaart is een jong bedrijf dat zich voornamelijk bezighoudt met het bouwen van schepen en de makelaardij ervan. Het op industrieterrein Epanland in Gorinchem gevestigde bedrijf bouwt al enige jaren verschillende type casco's, variërend van drogeladingschepen en tankers tot jachten; van casco tot geheel turn key. Het team bestaat naast directeur Peter Hendricks uit Jeroen Struijk (*sales support*), algemeen secretaresse Carola Kieboom en technisch adviseur en uitvoerder Michel van Weel.

Peter Hendricks is zeer content met de Sombra. 'Het is in mijn ogen optisch een van de mooiste tankers die er rondvaart. Zo hebben we de boeiing zowel achter als voor iets opgetrokken. Het bij het Roemeense Turnu Severin gebouwde casco is onder onze begeleiding ter plaatse mooi strak en goed gebouwd. We letten in Roe-

menië niet alleen op de bouw, maar ook het verven gebeurt onder onze regie.'

Zes maanden is er volgens Hendricks hard gewerkt aan het samen met Lloyds ontwikkelde ontwerp van de Sombra. Hij vertelt daarover: 'De zijtanks zijn groter, waardoor er voldoende ballast is en sprake van ongeveer twintig procent meer stabiliteit. Dat is vooral goed merkbaar met het rondgaan en manoeuvreren. Verder hebben we een besparing van veertig ton staal kunnen behalen en dit is een bouwbesparing alswel een hoger rendement tijdens de exploitatie.'

## Kruiplijn

'Tijdens de proefvaart bleek dat de Sombra een rustig, heel goed varend schip is. Ook op het gebied van geluid werd het zonder problemen goedgekeurd. We hebben vijfduizend kilo extra brandwerend isolatiemateriaal gebruikt en het glas is dikker dan normaal; daardoor zijn er ook bij een pittige golfslag geen blinden nodig,' aldus Hendricks.

'Bij de aftimmering heeft Verveer brandvertragend materiaal gebruikt dat daarvoor voornamelijk in passagiersschepen werd gebruikt. De thermische Konuthermverwarmingsketel van twee miljoen kkc zorgt ervoor dat de stookolie opgewarmd kan worden. De tien met spiralen uitgeoefde tanks hebben een capaciteit van bijna 3400 ton. Daarmee is de Sombra de grootste tanker in zijn klasse. De twee ladingpompen, vanwege een zo hoog mogelijk rendement in het midden van het schip geplaatst, hebben een capaciteit van 650 kuub per uur en zijn met de kruiplijn in gedachte speciaal ontwikkeld.'

'Dat geldt ook voor de door Van Wijk Werkendam ontwikkelde bunkermast, die een maximale hoogte van 1,04 meter ten opzichte van het dek heeft. Het leidingstelsel is in samenwerking



Het stuurhuis is geleverd door Kampers Scheepskonstructie. (foto's Jan Hoek)

met GTI ontwikkeld. Alles bij elkaar zijn we zeer content met de Sombra en we mogen deze tanker zonder twijfel het paradepaardje van Hendricks Scheepvaart noemen.'

De Sombra gaat voornamelijk varen op de rivieren en de Duitse kanalen, maar kan desgewenst ook in zeehavens bevoorraden. Met andere woorden: de Sombra is een breed inzetbaar schip. Peter Hendricks besluit zijn verhaal: 'We hebben al geruime tijd een prima relatie met Koedood in Hendrik-Ido-Ambacht en ook deze maal heeft dat bedrijf ons niet teleurgesteld. Dat is ook de reden dat we daar inmiddels de afbouw van twee drogeladingschepen hebben ondergebracht en in optie nog twee tankers. In totaal heeft Hendricks Scheepvaart de opdrachten voor elf schepen, te leveren in 2005-2006. Bijkomend voordeel van de samenwerking met Koedood is dat de door eigenaar Mark Remie gekozen medium

speed-motor door het dieselservicebedrijf uit Hendrik-Ido-Ambacht geleverd kon worden.'

## Medium speed

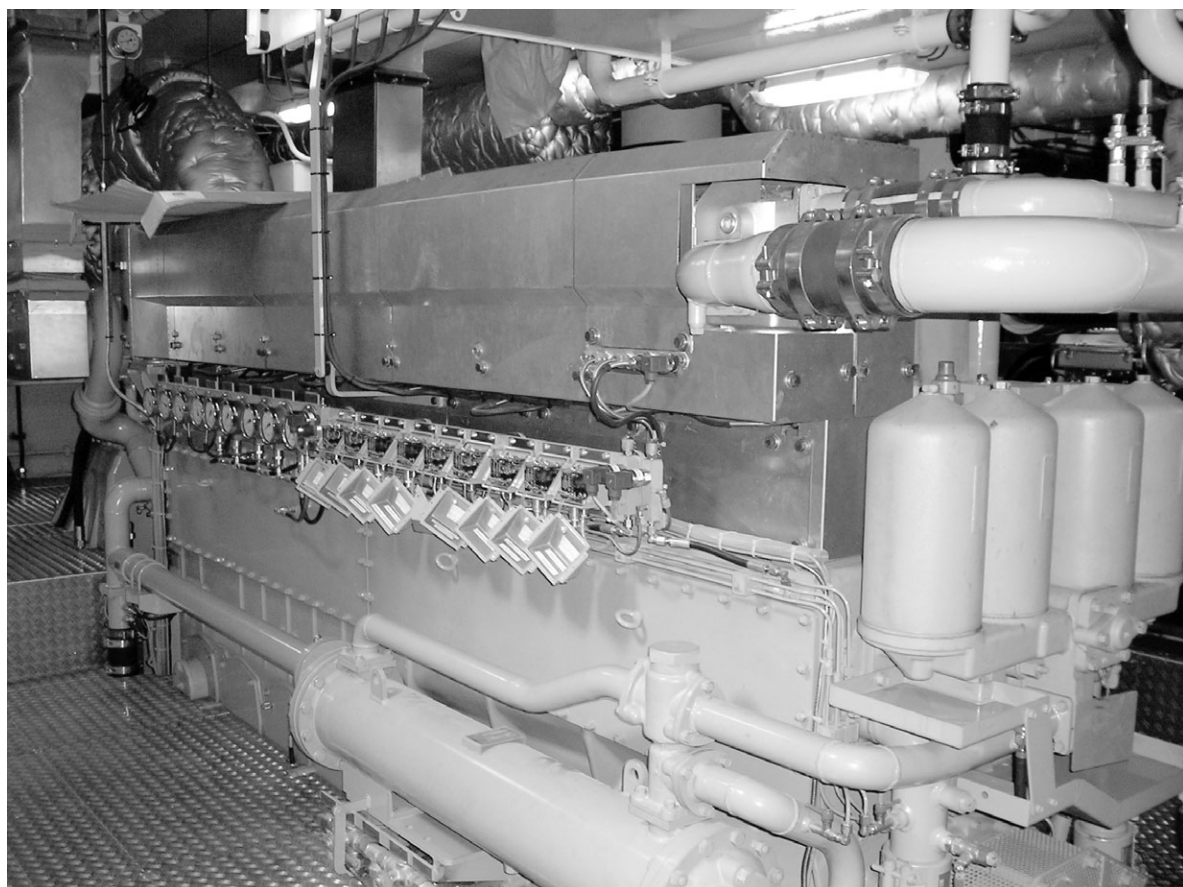
Arie Koedood van Koedood Dieselservice is zeer enthousiast over de medium speed motoren van Mitsubishi. 'Het is zonder meer een verstandige aankoop. De aanschafprijs ligt weliswaar een stuk hoger, maar zeker bij een tanker met veel draaiuren zoals de Sombra is de medium speed-motor een rendabele aankoop.'

'De motor heeft een langere standtijd ofwel langere levensduur en over het algemeen gesproken is een dergelijke motor goedkoper in onderhoud. Het is namelijk een heel eenvoudige motor zonder toeters en bellen, waardoor er sprake is van minder onderhoudskosten en storingen. Vanzelfsprekend voldoen de Mitsubishi medium speed motoren aan de nieuwste milieueisen. Ondanks het feit dat de 8-cilinder Mitsubishi star en dus niet flexibel staat opgesteld, voldoet hij ook aan de geluidsnormen.' Koedood beschikt voor de binnenvaart over drie types medium speed motoren. Naast de op de Sombra geïnstalleerde 8-cilindermotor van 1826 pk bij 1060 toeren (type S8U MPTK) zijn dat twee 6-cilindermotoren van respectievelijk 1370 pk bij 1060 toeren en

1414 pk bij 920 toeren. Verder levert Koedood desgewenst ook 12- en 16-cilinder medium speed motoren. Die komen door het grote vermogen niet voor in de binnenvaart en zijn met name bedoeld voor de zeevaart.

Het grote voordeel van het merk Mitsubishi is volgens Arie Koedood het brede leveringsprogramma. 'Van groot tot klein, alles is leverbaar van één merk. Voor de Sombra hebben we bijvoorbeeld ook de drie generatorsets (2 x 120 kVA en 1 x 678 kVA) met Mitsubishi-dieselmotoren geleverd, die ook de elektrisch aangedreven boegschroef en pompen aandrijven. We hebben de volledige technische in- en afbouw verzorgd en het leidingwerk in de voor- en achtermachinekamer. In nauwe samenwerking met Mark Remie en Oechies hebben we het touchscreen-instrumentenpaneel voor de motoren ontwikkeld.'

'We hebben eigenaar Mark Remie leren kennen als een bijzonder prettig en terzake kundig persoon, die tijdens de bouwperiode van 's morgens vroeg tot 's avonds laat aanwezig was. Omdat het voor ons de eerste maal was dat we een stookolietanker hebben afgebouwd, was er veel overleg. Daarbij kunnen we terugkijken op een uitstekende samenwerking met alle betrokkenen,' concludeert Arie Koedood.



De door Koedood geleverde 8-cilinder Mitsubishi medium speed-motor.

