



Scheepsbouwkundig Gezelschap "William Froude"

Tweedaagse Binnenlandse Excursie
'Schateren op de Zeeuwse wateren'
12 & 13 oktober 2017





S.G. "William Froude"

TBE I 'Schateren op de Zeeuwse wateren'

Inhoud

Voorwoord	3
Royal IHC	4
Loodswezen	6
Amels	8
Damen Schelde Naval Shipbuilding	10





Voorwoord

Waarde Lezer,

De eerste Tweedaagse Binnenlandse Excursie is alweer een feit! Afgelopen 12 en 13 oktober zijn wij met een groep van 27 studenten afgereisd naar Kinderdijk en Vlissingen om in totaal vier bedrijven te bezoeken.

Op een vroege donderdagochtend stond iedereen op tijd klaar om met z'n allen richting Kinderdijk te vertrekken. Na een korte stop bij Royal IHC zijn we doorgereden naar het mooie Vlissingen, waar we een schip van het Loodswezen hebben bezocht. Hierna is het avond- en nachtprogramma volgens mij bij iedereen goed bevallen en het is wederom gebleken dat Froude een hechte groep is.

De volgende ochtend stond iedereen weer fris en fruitig klaar om de laatste twee bedrijven, Amels en Damen Schelde, te bezoeken. Bij Damen Schelde hebben we de TBE in stijl afgesloten in de bedrijfsbar, waarna we met z'n allen weer naar het vertrouwde Delft vertrokken.

De onderstaande stukjes zijn door een aantal van jullie zelf geschreven en ik vind het leuk om te zien wat voor indrukken de bedrijven en deze TBE bij jullie hebben achtergelaten. De foto's zijn daarnaast grotendeels gemaakt door onze eigen FotoCo.

Ik heb enorm genoten van mijn eerste TBE en ik wil jullie allemaal bedanken voor de goede sfeer en de oplettendheid bij de bedrijven. Hopelijk hebben jullie net zo genoten als ik! Veel plezier met lezen!

Met Immer Luide Plonsch!

Mick van der Velden
Commissaris Excursies





Royal IHC

Snel een bammetje smeren en op de fiets naar de faculteit. Hier vertrokken we 's ochtend in drie busjes op weg Royal IHC, een bedrijf gespecialiseerd in het ontwikkelen, ontwerpen en bouwen van schepen en materieel voor de bagger en offshore industrie. Eenmaal aangekomen in Kinderdijk moesten we even wachten voor de slagbomen om op het terrein te komen, waar we werden opgewacht door een ingenieur van IHC.

We kregen twee presentaties. In de eerste presentatie werd verteld over een project in China en de moeilijkheden en uitdagingen die daarmee gepaard gaan. Denk hierbij aan de taalbarrière, een andere stijl van problemen oplossen en de andere normen en waarden die in China gehanteerd worden. Het was zeer interessant om te horen hoe hiermee werd omgegaan en hoe er voor ieder probleem een oplossing was.

De tweede presentatie ging over de baggerschepen zelf. Wat ze nou eigenlijk doen en wat voor verschillende typen baggerschepen er allemaal bestaan. Verder werd er ingezoomd op het ontwerpproces en welke uitdagingen dat met zich meebracht. Dit had vooral te maken met de extreme krachten die een schip moet kunnen weerstaan.





Na de presentaties kregen we een rondleiding over de werf. Het was niet mogelijk om de werkplaatsen in te gaan of om de schepen te betreden, aangezien er druk werd gewerkt. Wel werd ons veel verteld over de verschillende stappen van de bouw en hoe ze op de werf te werk gaan. In de rondleiding kwamen we langs twee, al te water gelaten, schepen waar ze bezig waren met de afbouw. Dit was erg indrukwekkend, omdat we nu pas echt een beeld konden krijgen bij de getallen. Je realiseert pas hoe groot deze schepen kunnen worden als je er zelf naast staat.

Als laatste hebben we een heerlijke lunch gekregen op IHC, waarna we vervolgens de reis doorgezet hebben richting Vlissingen.

Bram Knecht & Huub Steeghs





Loodswezen

Na het bezoek aan Royal IHC trok de karavaan verder zuidwaarts naar Vlissingen, het Loodswezen stond op het programma. In de haven van Vlissingen opende de Pollux haar deuren voor ons na een half uur wachten totdat deze door de sluizen was. De Pollux, met IMO-nummer 9496953, is te zien als één van de drie moederschepen van het Loodswezen. Normaliter ligt het schip 14 mijl buiten de kust tussen de drukke vaarroutes. Om de 7 dagen komt het schip dan naar de haven om van bemanning te wisselen, te bevoorraden en eventueel onderhoud te doen. Laat het nou net zo zijn dat het schip tijdens de TBE in de haven zou liggen, een bezoek waard dus.



Enmaal aan boord werden we rondgeleid langs de vertrekken, de kombuis en de recreatieruimten. Aangezien het Loodswezen niet bekend is na een studie Maritiem aan de TU, gingen de ogen van de Froudianen open bij het horen van de informatie die ons werd verteld door Cees Stam. De luxe afwerking van het schip, gebouwd door Barkmeijer, viel ons meteen op, net als de zeer ruime stuurhut met hoge ramen en een groot oppervlak. Als technenuten kon de machinekamer niet bespaard blijven tijdens ons bezoek. Door de enthousiaste Henry werd veel verteld over de motoren en alle andere werktuigkundige systemen aan boord. Door het enthousiasme wisten we naderhand bij wijze van spreken de functie van elk schroefje aan boord na deze tour.



Dan iets over het Loodswezen in het algemeen. Loodsen zijn verplicht op schepen vanaf 80 meter in lengte of als er een andere reden is, zoals nalatigheid van de kapitein. Om een schatting te geven van de kosten van een loods naar de haven van Rotterdam, een schip van 366 meter in lengte betaalt ongeveer €15.000,-. Elke haven stelt haar eigen eisen ten behoeve van de hoogte van dit bedrag, sommige gaan uit van de diepgang, andere van het DWT en weer andere van de lengte. Loodsen werken vooral veel 's nachts, vandaar dat de accommodatie-vertrekken aan boord van de Pollux hierop ook op zijn ingericht.

De weg om Loods te worden is lang. Een opleiding tot stuurman is een vereiste, waarna minimaal vijf jaar zee-ervaring is verplicht. Na dit traject volgt er een specialistische opleiding van 13 maanden bij het Loodswezen. Als laatste stap is het verplicht om je in te kopen bij het Loodswezen om loods te worden. Als maritiem ingenieur kan men ook terecht bij het Loodswezen, maar dan meer in een walfunctie als fleetmanager.

Na ongeveer 2 uur verlieten we de Pollux met een enthousiast gevoel, deze excursie van de TBE was van een andere aard dan dat we normaal gewend waren. Eenmaal in de busjes was dit dagprogramma afgesloten en openden de deuren van het City Hostel in Vlissingen, kamerverdeling gemaakt, even opruisen en door naar het strakke avondprogramma.

Sommige van de Froudianen konden de verleiding niet weerstaan en hebben het barpersoneel van het hostel gezelschap gehouden terwijl langzaam aan iedereen beneden verzamelde voor het avondeten. Een degelijke burgertent (als in burgers die je normaal op de BBQ legt) had de Commissaris Excursies gevonden. Nadat de Penningmeester het turfsysteem aan de groenen van de TBE had uitgelegd werden de eerste drankjes geserveerd, bij de één ging die er sneller in dan bij de ander en bij de ander ging het sneller draaien, maar dit kon de pret niet drukken. A fijn, spechen, eten, spechen, koffie en hupsakee, naar het Pool-café.

Het verdere avondprogramma en de hieraan gekoppelde gebeurtenissen zullen niet worden opgenomen in dit reisverslag omtrent persoonlijke aard. Wel mag ik zeggen dat het een bruisende avond was.

Egbert Kooij



Amels

Op de tweede en laatste dag van de TBE bezochten we als eerste de werf van Amels, gelegen aan de Dokhaven. Hier kregen we een presentatie van Ton Uiterwaal, de manager van Human Resources. Hij gaf ons een inleiding in wat Amels al jarenlang het beste doet, namelijk het bouwen van luxe jachten. Het bedrijf bestaat al sinds 1918 en heeft altijd al schepen gebouwd, maar begon pas in 1982 in de jachtbouw, met de constructie van de 48 meter lange Katalina.

Tegenwoordig is Amels een van de grootste spelers op het gebied van jachten. In samenwerking met Damen Shipyards is het bedrijf in staat om unieke schepen te produceren. Zo biedt Amels ook het zogeheten Yacht Support aan. Dit is een concept, waarbij een tweede schip met een groot dek extra transportmogelijkheden biedt aan het jacht. Denk hierbij aan kleine submersibles, speedboten of jetski's.

Een ander interessant project is de SeaXplorer. Dit is 's werelds eerste purpose-built expeditiejacht dat als doel heeft om op onherbergzame wateren te kunnen varen. Het is bedoeld voor diegene die niet rustig over de Middellandse Zee wil varen, maar de wereld daarbuiten wil verkennen. Met haar ijssklasse en bijlboeg kan de SeaXplorer de ruigste poolgebieden aan. Het concept lijkt aan te slaan; er zijn namelijk al twee SeaXplorers in de maak.





Een slim concept dat Amels hanteert is dat niet elk schip volstrekt uniek is, maar dat de jachten worden gebouwd volgens een aantal standaard ontwerpen. Amels biedt deze jachten aan in haar limited editions serie. De klant kan zijn schip naar eigen behoeven personaliseren, terwijl de grote lijnen van het schip gelijk blijven. Hierdoor zijn de schepen snel klaar en heeft de klant tóch zijn unieke schip.

Na de presentatie kregen we een rondleiding over de werf. Er waren twee jachten in productie. Het ongepolijste aluminium was hier nog goed te zien. Het coaten van een jacht, waardoor het haar glanzende witte uiterlijk krijgt, is een lang en duur proces. De kalme precisie waarmee de arbeiders te werk gaan was volgens Ton uniek voor een scheepswerf en te danken aan de relaxte sfeer die op de werf heerst. Om te zorgen dat er zo min mogelijk fouten worden gemaakt tijdens de productie, is het motto om het vooral kalm aan te doen. Hierdoor worden er uiteindelijk reparatiekosten bespaard en is de tevredenheid onder de werknemers groot.

In de tweede hal lagen twee jachten in het dok voor onderhoud. Nu was goed te zien hoe het limited editions concept te werk gaat. De schepen leken op elkaar, maar hadden toch beide hun eigen persoonlijkheid. Ook hier was het weer duidelijk dat er alles aan wordt gedaan om eventuele schade te voorkomen. Slangen van gereedschap waren met plastic omwikkeld en de werknemers aan boord hadden sloffen aan. Door de ramen konden we enigszins de luxe vertrekken zien. Ten slotte mochten we buiten aan de kade nog een 60 meter lang jacht met een bijlboeg aanschouwen.

Uiteindelijk was het een zeer geslaagd en interessant bezoek waarbij we veel te weten zijn gekomen over de luxe jachten van Amels en we gezien hebben hoe het eraan toe gaat op een werf waar uiterste precisie een noodzaak is. Het was erg indrukwekkend om dit soort schepen een keer van dichtbij te mogen aanschouwen.

Martijn Witvoet



Damen Schelde Naval Shipbuilding

Na de interessante rondleiding op de werf van Amels, werden we opgewacht door Max en Gert-Jan. Zij namen ons mee naar de werf van Damen Schelde Naval Shipbuilding waar we een rondleiding kregen over bijna het hele terrein. Het was een hele overgang van een superschone hal bij Amels naar de functionele stalen schepen van Damen.

We begonnen bij de hal waar ze losse onderdelen maken, zoals de fundaties voor de machinekamers en de commandobrug. Deze onderdelen blijft Damen verbeteren met de nieuwste technieken. Vervolgens liepen we door naar de afdeling waar de staalplaten gesneden worden. Dit gebeurt geheel automatisch. In de hal werden ook de platen gebogen en gelast, deels met een lasrobot. De kleine delen staal worden gevormd en opgebouwd voor de secties van het schip. In dit deel van de werf wordt per week wel 25 ton staal gebruikt. Ook de opbouw van de dekken met de verstijvers wordt daar aan elkaar gelast, dus ook de welbekende holland-profielplaten werden hier teruggevonden. Een leuk en praktisch feitje van deze werf is dat de hallen zijn ingericht naar de volgorde van het productieproces.

De rondleiding werd vervolgd naar de hal waar ze schepen afbouwen en de secties/modules aan elkaar lassen. Tijdens het bezoek stonden er twee schepen die afgebouwd werden. Ook stond er een zogenaamde module 3; deze is opgebouwd uit drie secties en drijft op zichzelf, zodat het getransporteerd kan worden naar een buitenlandse werf.





Nadat we de hele opbouw en afbouw van de schepen hadden gezien, gingen we door naar het hoofdkantoor van Damen Schelde. Hier kregen we een zeer uitgebreide lunch en kregen we de gelegenheid om een VR-bril uit te proberen die normaal gesproken wordt gebruikt voor trainingsdoeleinden. Jean-Paul Claassen, Director Engineering, kwam bracht tijdens de lunch een kort bezoek om een praatje te houden over Damen Schelde.

Na de lunch kregen we nog een korte presentatie van Max en Gert-Jan over het hoofdkantoor. Hierna was het eigenlijk de bedoeling dat we een moeilijke case zouden gaan oplossen, maar omdat er zoveel sjaarschen aanwezig waren en het al vrijdagmiddag was, hadden Max en Gert-Jan een ontzettend leuke Trivia quiz in elkaar gezet. Hierbij waren er vooral vragen over de JSS Karel Doorman. We werden in twee teams verdeeld: de eerste- en tweedejaars tegen de ouderejaars. Het is een tijdje spannend geweest, maar uiteindelijk wonnen de ouderejaars met twee punten voorsprong.

Als afsluiting hebben we geborreld in de bar onderin het gebouw. Hier konden we gezellig een biertje halen en terug kijken op een geslaagde excursie!

Saskia Visser & Juliette Muskiet

Deze TBE werd mogelijk gemaakt door:

DAMEN

FEADSHIP

ROYAL DUTCH SHIPYARDS



Boskalis