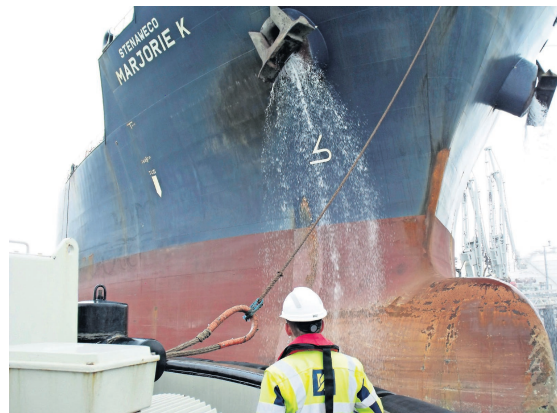


Een dag aan boord van de Kotug Smit-sleper Experience

## Muisstil tot het erop aankomt

Door Dick den Braber

Slepers zijn niet weg te denken uit de havens. Zij brengen zeeschepen naar hun losplaats en assisteren ze weer naar zee. Schuttevaer voer mee op de hybride sleper Experience van Kotug Smit in de Rotterdamse haven.



Als de sleepkabel knapt, ben je nergens meer

De Smit Schelde aan het werk onder gezag van kapitein Rob Cuijpers.



Kapitein Johan van Dam (27) aan boord van de Experience. (Foto: Dick den Braber)

Muisstil glijdt de Experience door het Ca-handkanaal. Alle systemen zijn in bedrijf, toch staan de motoren stil. Met dank aan het hybride systeem, legt kapitein Johan van Dam (27) in het stuurhuis uit. Hij wijst naar een scherm links van hem. 'Hierop zie je hoeveel vermogen de accu's hebben.' De Experience vaart nog maar kort rond in de Rotterdamse haven. Kotug Smit heeft haar in bruikleen gekregen van Damen Shipyards. Oorspronkelijk had sleep- en bergingsbedrijf Multitrag de Experience (Azimut Stern Drive Tug 2810 Hybrid, trekkracht 60 ton, bouwjaar 2015) laten bouwen voor sleepwerk in het Scheldedelta. Maar het hybride systeem had last van kinderziekten en de sleepboot keerde terug naar Damen. Hetzelfde gebeurde met de hybride Adventure, het één jaar oudere zusje van de Experience, dat aan ijs in Ijmuiden was geleverd. Van Dam: 'Toen wij een order voor twee nieuwe sleepers plaatsten bij Damen, kregen we in afwachting van de oplevering van de nieuwe boten, deze twee hybride sleepers aangeboden.' Kotug Smit, heeft al verschillende hybride sleepers in gebruik, zoals de KI Evolution en KI Emotion, die ook door Damen zijn gebouwd, maar greep deze kans graag aan om de voordelen van dit nieuw ontwikkelde hybride concept eens te beproeven. Met de volle medewerking van de technici van Damen zijn twee machinisten van Kotug Smit er stap voor stap in geslaagd het systeem te doorgronden en de oorzaken van soms raadselachtige systeemuitval te achterhalen.

### Mist

Het hybride systeem scheelt qua brandstofverbruik een slok op een brood. Van Dam: 'De dieselmotoren zijn ontworpen om maximaal vermogen te leveren. Als we met de losse boot varen of wachten op werk, zijn ze hierdoor erg onzuinig. Als dan de accu's het overnemen, besparen we brandstof en sparen het milieu.' Wachten op werk is er trouwens niet bij deze ochtend. Het is spitsuur in de haven. Zo gaat het wel vaker in de sleepbotenwereld: ballen of stilstaan. Van Dam, vijf jaar in dienst en sinds drie jaar kapitein, had het dit keer zien aankomen. Een dikke mist in de avond en nacht ervoor ontstond de vaart alle zicht op het water. 'Hierdoor moest een aantal schepen buitengats blijven wachten. Nu het licht werd, wilde iedereen tegelijk naar binnen.

Tien van onze boten moesten we middendoor aan zo'n schip vastmaken met sleepkabels, terwijl het nog vaart loopt. In podrichte mist is dat bijzonder lastig; de radar is te traag voor zo'n manoeuvre

op enkele meters van de boeg.' Achter vastmaken likt wel, maar daarmee alleen krijg je een drijvend gevaarte van, zeg 100.000 ton, niet waar je het hebben wilt. Voor het begeleiden van middelgrote zeeschepen zijn ten minste twee sleepers nodig. Bij een smeltijs van minder dan zes knopen kan zo'n enorm schip zichzelf niet meer sturen. Laat staan dat ze precies op de goede plaats komt te liggen. Slepen is daarom eigenlijk niet de goede benaming voor ons werk: wij assisteren bij het wenden van de schepen.' Het besluit om een schip te laten wachten, zoals bij zeer dichte mist, valt overigens zelden. Van Dam: 'Het blijft een lastige afweging. Tijd is geld. De belderd moet ook een halve dag wachten. Daarom proberen wij in de mist toch te doen wat wij kunnen.'

### Slepen

Aan boord houdt een driekoppige bemanning de boot in bedrijf: de kapitein, een machinist en een matroos. In het geval van de Experience vaart ook aspirant-kapitein Sander Cuijpers mee. Zijn pa, Rob, vaart al heel zijn leven op de sleepboten bij Smit. Nu heeft Sander ook de overstap gemaakt vanaf de grote vaart. Zo zijn er trouwens wel meer families waar van meerdere generaties bij Kotug Smit werken. De marifoon kraakt. Van Dam krijgt opdracht de geloste olietanker Marjorie K vanaf de Bete Petroleumhaven naar buiten te brengen. Voor de hoge boeg

### Wtk's tackelen kinderziekten

van de tanker houdt Van Dam de Experience gaande, in afwachting van nadere orders. Van opzij nadert ook de Smit Panther, om zich achter het schip op te stellen. 'De Panther is een van de krachtigste sleepers van onze vloot', weet Van Dam. 'Ze heeft een trekkracht van 95 ton.' Na een halfuurje arriveert de boots aan boord van de Marjorie K. Als die via het stormkanaal zijn orders geeft aan de Experience, start aspirant-kapitein Cuijpers naar buiten. De rest van de bemanning moet binnen blijven. 'Als de sleepkabel knapt, ben je nergens meer.' Hoog boven de Experience, aan boord van de Marjorie K, werpt een matroos een hiewijl naar beneden. Cuijpers bengelt de lichte lijn naar zich toe en verbindt die aan een driflijn, die aan de eigenlijke sleepkabel zit vastgeknoopt. Vlot trekken de matrozen boven hem de hiewijl - met daaraan bungelend de driflijn en de sleepkabel - aan boord van de tanker. Vervolgens beleggen de matrozen de sleepkabel om twee bolders op het dek, en kan het

slepen beginnen.

### Risico's

Intussen heeft Van Dam wel de grote dieselmotoren gestart. Hij heeft ze nu hard nodig voor het echte werk. Moet op tijd voor de accu's, die aan een nieuw leaabeurt toe zijn. Aan de voorzijde een sleepverbinding maken met een varende zeeschip is de gewaaglijkste manoeuvre binnen het vak, stelt Van Dam. Zelf is hij niet bang dat zijn sleper wordt overvaren. 'Toen ik deze baan kreeg heb ik niet alle aspirant-kapiteins van Kotug Smit twee jaar lang een intensieve training gekregen om mijn werk veilig te kunnen doen. Verder is de Experience ervoor ontworpen. Traditionele sleepers hebben de sleeplijn op het achterdek en slepen met de achtersteven richting zeeschip. Dat is relatief kwetsbaar. Wij hebben de lieren vóór op de boot en azimuth stierndrive, 360 graden draaibare roerpropellers. Hierdoor kunnen we onze boeg richting het zeeschip houden en toch zonder krachtverlies slepen.'

### Lichte bolders

De aloude staaldraden hebben in het sleepbedrijf afgedaan. Van Dam: 'Als je steeds sterkere sleepers krijgt, heb je ook steeds sterker staalraad nodig. De kabels werden gewoon te zwaar.' Tegenwoordig bestaan de ongeveer 120 meter lange sleepkabels dan ook uit lichtere, maar oersterke kunststofvezels. De eerste 10 meter kabel is van Dyneema gemaakt. Van Dam: 'Dat is sterker dan staalraad, maar veel lichter.' Overigens speelt bij de toenemende trekkracht van de sleepboten een opmerkelijk probleem, weet machinist Eduard. 'De sleepers worden steeds krachtiger. Maar de bolders van sommige zeeschepen zijn daar nog niet op berekend. De vraag is dus niet of wij de schaalvergroting van de zeevaart kunnen bijhouden, maar of de zeevaart de trekkracht van de sleepers kan bijbenen.'

### Nooddreep

Van Dam geniet van zijn werk. 'Ik zou er niet aan moeten denken elke ochtend in de file te moeten aanschrijven. Op het water heb ik de vrijheid, ben ik eigen baas op een sleper. Met een kleine bemanning doen we een hele week alles samen, over het algemeen gaat dat leuk. En de andere week ben ik lekker vrij, zo kan ik mijn dochtertje zien opgroeien.' Het leukste vindt de kapitein het omgaan met onverwachte gebeurtenissen. 'Als een dag anders verloopt dan normaal en ik moet improviseren. Bijvoorbeeld als de sleepmotoren van een zeeschip uitvallen: een blackout. Of als wij bij een aanvaring

**De sleepers wordt aan boord gehaald van de tanker Marjorie K, die naar zee moet worden gebracht.**

moeten assisteren.'

Ook als een schip in nood is, zijn de sleepers er snel bij om de helpende hand te bieden. 'Als we een nooddreep horen, laten we alles vallen en gaan erop af.' Het kan een kwestie zijn van leven en dood en het is ieders plicht mensen in nood te helpen. Maar ook commerciële aspecten spelen een rol, erkent Van Dam. 'Maar het gaat mij vooral om de spanning die er bij zo'n onverwachte opdracht komt kijken. We kunnen met ons werk voorkomen dat zo'n schip zonder voortstuwingsstrand of op de blokkendam voor de Tweede Maasvlakte knalt. Met alle gevolgen van dien. Zo'n schip kan breken en een milieuraamp veroorzaken. Dat voorkomen we graag. Verder zorgen we er zo voor dat het werk in de haven kan blijven doorgaan.'

### Fusie

Sinds de twee voormalige concurrenten Smit en Kotug in april 2016 de handen ineem hebben gediagen in Europa, vormen ze samen de grootste havenleepdienst in Rotterdam. Kotug Smit heeft er 20 boten varen en zo'n 60 kapiteins op de loonlijst. Europabreed opereert Kotug Smit met 70 sleepboten en circa 850 medewerkers.

'Als je groter bent, kun je meer werk aanpakken', verklaart Van Dam. 'Sinds het samengaan hebben

we best veel contracten afgesloten met rederijen. Onder meer dankzij het feit dat we onze diensten in meerdere Europese havens aanbieden.' Behalve in Rotterdam werkt Kotug Smit in de Noord-Duitse havens Hamburg, Bremerhaven en Wilhelmshaven. En in de Schelderegio: Vlissingen, Gent, Terneuzen, Antwerpen en Zebruggen. Ook aan de overkant van de Noordzee varen sleepboten in Kotug Smit's rode bedrijfskleur: in de Britse havens van Liverpool, Londen en (sinds april 2017) het Zuid-Engelse Southampton. Van Dam: 'Voor een grote klant als MOL is het interessant dat wij in zoveel havens rondvaren. Met ons kan hij hierdoor in één keer een contract afsluiten voor sleepdiensten in al deze Europese havens.' Ook het aantal sleepboten dat Kotug Smit continu in Rotterdam beschikbaar heeft, biedt voordelen. 'Met zo'n grote vloot is het mogelijk snel te schakelen en te leveren.'

De fusie pakte goed uit. 'Sinds dat gebeurde, hebben we het druk.' Dat wil niet zeggen dat Kotug Smit de enige aanbieder is. In Rotterdam is ook Fairplay een grote speler. In de Schelderegio bokst de sleepdienst met Multitrag en in Groot-Brittannië met het wereldwijd opererende Swissler, een dochter van het Deense Maersk.



De Smit Panther is één van de krachtigste sleepers van de Kotug Smit havenleepvloot met een paalbrek van 95 ton.

Bolders zijn nog niet altijd berekend op onze trekkracht