

Aan boord van mts Pendolari 'forens' je eerste klas

3 maart 2021



(foto Maritime Filming Group)

Met de Forens, daarna Forens II die zo'n tien jaar geleden van de helling rolde, is al veel gependeld tussen terminal en bestemming. Niets verroest of versleten, zelfs in uitstekende conditie, maar de business vraagt om verkoop... Je maakt een stap en dan? Galle Makelaars heeft een 135 x 17,50 meter Chinees casco in de aanbieding. Bepaald geen kleintje, maar de grootte past het Scheepvaartbedrijf Forens BV als een jas. Het komt rond! Stefan en Wimke de Vries-Smedeman, alweer tien jaar aan boord bij de 'forens-bv', krijgen van Stefans ouders de kans om het roer van de firma over te nemen. De afbouwkade voor de Pendolari (Italiaans voor Forens) ligt bij De Waal Machinefabriek in Werkendam. Jaap Oonincx van OSO Scheepsonderhoud, ook bekend van Liquid Control Trading en Dutch Well Pumps, is met zijn team prominent van de partij bij de afbouw, Mark Roodhart houdt als G&R Scheepsbouw en turnkey leverancier van het schip dagelijks de vinger aan de pols. Dus weet je zeker dat het goed komt!

Een machtig schip

De bijna overlopende rivier tilt het mts Pendolari als een reus boven de kaai. Model, laswerk, Scheldehuid en verdubbelingen geven zich bloot. Het is een puntgaaf Chinees casco dat via de Beringstraat aan dek van een deepsea carrier de 15.500 kilometer tussen

Oost-Azië en Rotterdam in 28 dagen aflegde. De zeeroute langs de rand van de wereld, waar Willem Barentsz aan het einde van de 16e eeuw naar op zoek was, ligt nu kwetsbaar bloot als het zomert. Ijsberg mijddend en een oppertje van Noorse Fjorden voor een iets te stijve wester maar nog ineengekrompen door de poolwind, kwam het casco eerst bij het binnenlopen van de Waterweg tot zijn 135 meter lengte.

Een machtig schip als je over dek loopt, de machinekamers induikt of de schitterende royale verblijven bekijkt. De stuurhut is de droom van elke kapitein, hoewel tankvaart verre is van dromerij. Er moet gewerkt worden. De ijver spat van opbouw en boeiingen, zo glad als een autodeur, af. Plamuur en schuurpapier zijn hier niet in de kast gebleven. Het signaal is zoals te doen gebruikelijk bij de firma: marineblauw!



(foto Johan de Witte)

De afbouwvriendelijke sneeuw die er aan komt, betekent opruimen en dichtmaken! Volgens afspraak maakt Stefan de Vries tijd vrij voor een interview. “Laten we naar ons bouwkantoor lopen, Wimke wil er ook bij zijn”, zegt hij.

Stonden jullie aan de Hoek toen de casco's binnen liepen?

“Natuurlijk wilden we dat niet missen.”

Kan je omschrijven wat er door je heen ging als je slechts door rapporten, films en foto's bent geïnformeerd en dan oog in oog staat met je schip?

“Eindelijk kunnen we beginnen, dachten we allebei. Na anderhalf jaar aflossen en in de weer met van allerlei was dat wel een momentje. Ook het besef dat je ouders dit mogelijk hebben gemaakt en wij daar eigenaar van

worden, komt op zo'n moment wel heel erg binnen. Het maakt ons dankbaar en trots."

Wanneer je Stefan naar de ins & outs van afbouw vraagt, zegt hij: "Het is niet moeilijk op voorwaarde dat je een totaalconcept hebt en met professionele mensen werkt. Mark Roodhart bijvoorbeeld bouwt niet zijn eerste schip en staat 100 procent achter je. OSO kent de binnenkant van techniek, levert met de ladingpompen eigen productie en werkt met uitstekende vakmensen. En natuurlijk heeft De Waal het roersysteem en schroefassen geleverd."

"EMS installeerde met zijn mensen het elektrisch systeem, maar als je met name kijkt naar medewerker Danny Dijkema... een jonge specialist in zijn werk die er plezier in heeft om je te helpen, vinden we dat super. Ook de jongens van Artco Painting hebben ons respect: met plamuren en verven in dit seizoen maak je niet elke dag een 'schilderij', maar het ziet er fantastisch uit."

Was dat nodig, Stefan?

"Plamuren niet, verven wel. Wanneer de basis goed is, heb je er plezier van en het betaalt zich terug. Misschien ben ik hierin ook wel een beetje fanatiek."

Hoe was het met de kijkers, Wimke?

"Ja, er komt nogal eens iemand. Dat past niet altijd, maar ik vind het plezierig om te laten zien waar we enthousiast over zijn. We zijn ook dankbaar dat corona ons op de werkvloer niet geraakt heeft en je moet ook maar geluk hebben dat vrienden op onze drie kinderen wilden passen wanneer we er een beroep op deden."

De Interieurzusjes

Bij Wimke en haar zus Inge sluimerde al langer de wens om een interieurstyling-bedrijf te beginnen. Ze hadden beiden hun opleiding achter de rug en hun plan was: aan de Pendolari hangen we het label ofwel 'visitekaartje' van ons bedrijf. Volgens Stefan zijn ze geslaagd.

Wimke: "Eerst en vooral ging het om samenwerking met de timmerlieden van Combinatie Interieurbouw uit Hardinxveld. Dat ging echt super! Het zijn vaklui die plezier hebben om een plus te geven aan hetgeen we wilden realiseren. Als Interieurzusjes, wilden we onderscheidend en duurzaam zijn, ambiance creëren, hier en daar een luxe accent en onderhoudsvrij."

Wat is het meest onderscheidend?

"We noemen het onze kokosnotenwand. Klinkt apart, en dat is het ook. Het geeft veel sfeer. We kozen voor 'Big Croco' duurzame vinylwandbekleding in de gangen en verblijven."

Met open inbouwkasten en op elkaar afgestemde pastelkleuren is een warme sfeer gecreëerd die verrast. Met een knipoog naar Stefan, want een betere opdrachtgever konden de dames zich voor dit project niet wensen.

Rondje schip

De telefoon roept deze sympathieke ondernemers weer naar de werkvloer. Zelf lopen we nog even over het schip en we zien allround kwaliteit. We stuiten op twee Caterpillars 3512 als voortstuwing in de gigantische machinekamer. Het leidingwerk is van De Jong's Pijpleidingfabriek uit Sliedrecht, dat eveneens in het gerenommeerde rijtje thuishoort. Management betekent ook zuinig aan doen. Precies daarom lijkt de Pendolari uitgerust met een Heatmaster thermische verwarmingsketel. We zien een autokraan en spudpaal van Misti. Er is voorbereiding voor een katalysator en filter. Twee kopschroeven van Verhaar met C18-motoren houden het voorschip van deze indrukwekkende tanker in bedwang. Nog maar net bij Tiengemeten aangekomen slalomt de 8.000 ton massa gracieus door het Vuile Gat. De stureigenschappen zijn optimaal. Het schip houdt zich heel rustig tijdens de extreme proeven. Topsnelheid 20,5... erg netjes. De volle gang erin, achteruit en binnen 340 meter stil, de paling uit de grond! Rondje om de as.



(foto Johan de Witte)

We houden Mark Roodhart in de gaten die zich focust op de decibels. Hier mag zelfs met 50,9 in het stuurhuis en 55,5 in de woonkamer worden geslapen, hoewel dat voor de roerganger zeker niet van toepassing is! Zijn glimlach, en die van Stefan, zijn vaarwaterbreed als blijkt dat de acht slaapkamers records neerzetten tussen 43,1 en 52 decibel. Extreem laag! De perfect ontworpen VicusDT-schroeven hebben hier ook zeker aan bijgedragen.

Hoe hebben jullie dat voor elkaar gekregen?, vragen we Bart Reinders van Combinatie Interieurbouw. Hij antwoordt: “Massa en volume spelen een grote rol. We kregen de vrijheid niet zuinig te zijn met isolatie, hier en daar hebben we materiaal extra volume gegeven. Belangrijk is elk contact met het casco te vermijden. We hadden ook het geluk om met dikke ramen van OMRU te kunnen werken. Het is een optelsom van materiaal, vakwerk en ervaring, pas dan wordt het een succes.”

Overigens had OSO Scheepsonderhoud met de twaalf ladingpompen van Dutch Well Pumps eveneens succes: 3.420 m³/u loscapaciteit. Volgens insiders is dat een record.

Tevreden? praaie we Roodhart van Galle Makelaars nog even. “Ja zeker. Een afbouw uit het boekje. Met dank aan alle onderaannemers en leveranciers, die ondanks de grote drukte, een prestatie van formaat geleverd hebben. Met slechts vier nuttige, maar vooral gezellige bouwvergaderingen en duidelijke communicatie aan boord is alles vlekkeloos verlopen.”

“De samenwerking met de familie De Vries was heel prettig. Het zijn professionals in wat ze doen: duidelijk, helder en zeer correct. We hebben er mét elkaar, niemand uitgezonderd, een prachtig en kwalitatief hoogwaardig schip van gemaakt!”

tekst: Johan de Witte