

Boven Rob Swart,
Application Engineer
Kunststoffen,
onder Marcel de Schot.



Marcel de Schot, Operations Manager bij Spliethoff:
“Engineering inkopen lijkt misschien duur,
maar verdient zich op termijn terug.”

Na voortvarend engineeringtraject:

Spliethoff maakt schoon schip met maatwerk afdekplaten

Tijdelijk een gat afdekken in de wand van een scheepsruim lijkt niet zo'n uitdaging. Maar als in dat gat een steunblok zit dat uitklapbaar is, zijn lumineuze ideeën welkom. De Amsterdamse rederij Spliethoff ontwikkelde samen met ERIKS een oplossing en kan nu letterlijk schoon schip maken.

De Spliethoff Groep is een van de grootste rederijen in Nederland. Het bedrijf is marktleider in de wilde vaart: de vloot vaart wereldwijd en transporteert nagenoeg alles. De tussendeckschepen vervoeren afwisselend bulkclading en stukgoed, dat kan variëren van containers met pennen tot windmolens en straaljagers. In het ruim van deze schepen zijn aan weerszijden, op verschillende niveaus 'klapwilly's' geplaatst, 200 stuks in totaal. Ze dienen ter ondersteuning van de tussendeck pontons in horizontale en verticale stand. Voor het transport van stukgoederen kunnen de tussendeck pontons op verschillende niveaus geplaatst worden. Bij stortgoed worden de Willy's ingeklapt.

“Ons probleem betrof de gaten die dan ontstaan”, vertelt Marcel de Schot, Operations Manager bij Spliethoff. “Als je deze gaten niet afdekt, lopen ze vol bulkclading, zoals cacao, rijst of concentraten. Na het lossen kost dit de hele dekbemannings, tot wel tien man, een halve dag extra om schoon te maken. Elk gat moet worden uitgeblazen met lucht. Dat kost veel tijd en is een forse kostenpost! Zelf werk ik bij de Baltic afdeling. Ik hou me bezig met papier/klei-afvaarten, en dan vooral met het regelwerk rondom de lading. Deze klei, ook wel China-klei genoemd en veelal gebruikt in de papierindustrie, is nog fijner dan poedersuiker en kruipert in alle hoeken en gaten. Dat leverde in het verleden veel klachten op, waaronder claims van klanten over achtergebleven resten van voorgaande ladingen. Het werd kortom hoog tijd voor een adequate oplossing.”

Reken- en tekenwerk

Vanaf nieuwbouw waren er wel stalen afdekplaten, maar die zijn zwaar. “Door intensief gebruik ontstaan er ook snel deuken in en gaan ze lekken waardoor er alsnog lading in de openingen loopt. Bovendien zitten de stalen platen geborgd met pinnetjes die snel afbreken of wegroesten. Behalve het slecht functioneren ontstond er op termijn een valrisico. Vanuit een eerdere samenwerking voor een gelijksoortig project hadden we al contacten met ERIKS, met Application Engineer Rob Swart als contactpersoon.” Rob: “De complexiteit zat 'm in de variëteit in maatvoering. Niet elk gat is hetzelfde, laat staan op verschillende schepen. Ook zijn veel steunblokken niet precies eender geplaatst. Na veel reken- en tekenwerk hebben we een kunststof opzetplaat ontwikkeld: een slagvaste, vlakke RX® PC Polycarbonaat plaat, voorzien van twee RX® Multilene blokken en magneten. We gebruiken verwijderbare zuignappen (glasdragers) als handgrepen.”



Uit de kunst

Als voorbeeld van wat Spliethoff zocht kreeg Rob Swart een houten blok mee. Een langdurig en intensief engineeringtraject in nauw overleg met Spliethoff volgde, maar met resultaat: een matrijs-gebonden kunststof plug met verstevigingsribben aan de zijanten en opgevuld met purschuim met een hoge dichtheid. De plug wordt inmiddels wereldwijd aan boord van 25 schepen ingezet. “Ze werken uit de kunst”, aldus Marcel de Schot. “We varen er al twee jaar mee en hebben er nog niet één hoeven vervangen.”

De paarse kleur is expres gekozen, legt Marcel uit: “De platen moeten in alle omstandigheden goed opvallen en afsteken tegen de lading. Als ze onverhoopt vallen, moeten de stuwadoors of de bemanning ze kunnen terugvinden. Paars valt lekker op in een schip met een geheel grijs ruim.” Marcel en zijn collega's, maar ook de bemanningen aan boord van de schepen zijn blij met de uitvinding. “De Willy-platen van ERIKS zijn licht, ijzersterk, flexibel en transparant: je kunt dus direct zien of er toch lading achter zit. Eenmaal bevestigd zitten ze muurvast, maar evengoed gaat het los halen in een handomdraai. Het belangrijkste is de tijdswinst die we boeken en het feit dat we geen claims meer krijgen. De Willy-platen zijn al gepatenteerd en er bestaat grote interesse voor vanuit de toeleveranciers aan de scheepvaart. Engineering inkopen lijkt misschien duur, maar met de besparingen die het oplevert, verdient je het op termijn weer terug! Bovendien is ERIKS zeer voortvarend te werk gegaan.” ■