



Een paar apart

Twee dieselelektrische voortgestuwde schepen, in 2004 gerealiseerd door De Hoop en Droste, vervoeren vanuit zee over de Franse Gironde, secties voor de Airbus naar Toulouse. Het zijn schepen met een beweegbaar laaddek; lage kruiphoogte, bijzondere ballast systemen, fluisterstille decibels, afwijkende rompvorm, vrijwel geen golfslag of emissie en

bedrijfsleven!

Een blik in het bijna 25 jarig bestaan van Droste Elektro bv, tellen we additioneel aan vervanging en installatie van zeeschepen zo'n kleine 30 geïnstalleerde passagierschepen, geïllustreerd door namen als Henri Dunant, Amadeus, KD enzovoort. Erik Goossens die het directeurschap deelt met zijn compagnon Guido Droste schuift aan;" We hebben elk detail van

overzichtelijk, moeilijk wordt eenvoudig en voorkomt fouten. Droste blijft met de 'plus' van De Hoop op spanning!

Scheepswerf De Hoop

De Hoop is altijd in beweging geweest en ook in de afgelopen jaren hebben we weer wat essentiële stappen gezet. Dit vertelt directeur Patrick Janssens, die ondanks dat het aardig in het werk zit, even tijd voor ons neemt.

outs' in de la liggen, kiest men toch vaak weer voor een nieuw ontwerp. In dit geval wordt een model bij de Hoop eerst geslept, voor dat het in de spanten wordt gezet. De Hoop presteerde het in 2005 de 110x 11.40 meter en 2 ½ deks rivercruiser Blue Danube, vanaf de tekenafel in 16 weken op te leveren inclusief 'lepels in de lade en glazen in de kast'! Een ongekende realisatie die faciliteit vraagt, echter onmogelijk is zonder energieke samenwerking. De Hoop is volop bezig, 12 werkschepen in verschillende grootte; diving support vessels, suppliers en een rivercruiser vullen de orderportefeuille. Sinds halverwege vorig jaar is de werf in Foxhol overgenomen –met 70 medewerkers- en continueert onder de naam "De Hoop Foxhol". Verbazing alom in Groningen, toen er verleden week de bulbsteven van een supplier-casco naar buiten kwam. Immers de werf heeft de laatste jaren enkel secties gebouwd. Voor de Groningers wordt het opletten, binnenkort rolt er een echt 110 meter passagierschip het Winschoterdiep in.

vooraf gekozen vermogen. Het systeem heeft lagere onderhoudskosten, eenvoudige plaatsing van units en zonder keerkoppeling.

Onderzoek met dieselelektrischevoortstuwings leert dat er toepassings afhankelijk een besparing van 15 tot 30 procent in de binnenvaart mogelijk is. Rivercruisers vragen een wisselend vermogen. Containerschepen gebruiken 80 procent van hun draaiuren, slechts 30 procent van het motorvermogen. Vanzelfsprekend moeten er betreffende toepassing altijd sommetjes worden gemaakt, waaruit zal blijken of investering in dieselelektrisch voordeel biedt. Ieder heeft zijn eigen rekenformule. De Hoop ontwerpt en rekt, maar zit ook op de 'stoel van de eigenaar' betreffende exploitatie. Een dieselmotor is juist bij de laagste belasting, verre van efficiënt in verbruik en heeft daarbij een schadelijke uitstoot. Niettemin kunnen we motoren niet missen, de ónnodige vermogens, daar gaat het om! Uiteindelijk zullen brandstofkosten en het milieu bepalen welke energie van toepassing zal worden. De Hoop ontwerpt en bouwt, Droste Elektro zet er spanning op, waarmee Lobith's scheepbouw zijn 'kop op stroom' heeft!



kunnen op zee aan het moederschip koppelen voor lading overname. Een paar apart! In 1992 kwam de 'noodgenerator' op mps Regina Rheni ter vervanging van de gebruikelijke noodaccu-voorziening, uit 'de ontwerp koker, waarna het standaard werd in de branche. Nog eentje; Power Lock walaansluiting! Guido Droste kwam op een beurs zag het Power Lock system, implementeerde het voor het eerst bij de Grand Circle Line en trad op als ambassadeur voor dit systeem, om walaansluitingen langs Europese rivieren te realiseren. Onmiddellijk werd de gebruiksefficiëntie door de branche omarmd. Voor Rivercruisers die al snel zo'n 400 ampère walstroom vragen – uitgerust met Power Lock standaard- is het tegenwoordig de stekker aansluiten en emissieloos de nacht in. Een mooi voorbeeld voor Europese politiek; in een paar jaar standaardisatie zonder wetgeving, een wapenfeit wat gereserveerd schijnt voor het

installatie en gebruikt materiaal, van alle door ons geïnstalleerde schepen hier in 't archief. Het soort lampjes van een KDér of van Feenstra hoeven we niet naar te raden. We hebben een kleine hechte ploeg, met kleinschaligheid heb je regie over dingen. Weten wat er aan boord gebeurt. Ook kijken we heel duidelijk naar groene schepen,

"De Hoop heeft zich nooit geschuwd om bijzondere projecten aan te pakken en daar gaan we verder mee" zegt Janssens. "Voor uitdaging, innovatie of specialisering was De Hoop altijd al een podium." Tijdens het winterseizoen zijn er 14 rivercruisers langs geweest voor 'upgrading' en reparatiewerkzaamheden.

Diesel elektrisch

Het komt steeds dichterbij! In de offshore was er de 70er jaren al sprake van dieselelektrische voortstuwings. Op locatie houden survey en resque schepen zich in



energie besparing is 'hot', evenals automatiseringssystemen." Een mens heeft dip's, een systeem heeft daar geen last van. Nog wint een systeem het niet van de mens, maar zijn gebreken moet men wel door automatiseren oplossen. Automatiseren reduceert werkbelasting, maakt



De eerste passagierschepen met roerpropellers in combinatie met een innovatief onderwaterschip liepen bij de Hoop Lobith al lang geleden van stapel. Sindsdien is deze uitvoering in de Rivercruisers business as usual! Ondanks dat er zo'n 3000 verschillende scheepsontwerpen met hun 'in en

positie door minimaal vermogen. Bij dieselelektrische voortstuwings regelt een powermanagement systeem –zie foto's- de overbodige energie en schakelt één van de aggregaten uit. Vermogens van 1500 KW kan men bijvoorbeeld verdelen over vier units. Manoeuvres vragen hierbij een



Scheepswerf De Hoop Lobith BV
Bijlandseweg 17 - 19, 6919 BH Tolkamer
P.O. Box 12 - 6916 ZG Tolkamer
The Netherlands

Shipyard  De Hoop