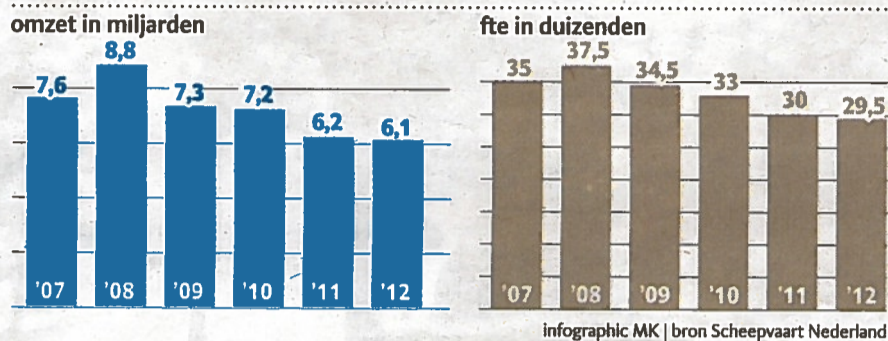


Gelderse werven

SCHEEPSBOUW IN NEDERLAND



werven groeit daar nog steeds en inmiddels weten ze ook in Brazilië, Rusland, India, de Filipijnen en Vietnam hoe je schepen bouwt. Ralph Dazert, marketanalist van Scheepsbouw Nederland, ziet echter ook lichtpuntjes in deze concurrentieslag. „De scheepswerven langs de grote rivieren hebben zich meer en meer gespecialiseerd. Neem bijvoorbeeld Heesen in Oss. Dat bedrijf

hoort bij de mondiale top 5 van jachtenbouwers. Verder hebben werven zich toegelegd op de bouw van riviercruiseschepen, offshoreschepen en baggerschepen. Daarbij moeten in 2015 alle tankers dubbelwandig zijn; dat levert ook veel werk op.” De bouw van binnenvaartschepen voor droge lading ligt volgens Dazert ‘al jaren op z’n gat’. Ook de bouw van casco’s – scheepsrompen – wordt al ja-

ren uitbesteed aan lagelonenlanden in Oost-Europa en China.

Nederlandse werven bouwen deze casco’s af, plaatsen de motoren en appendages en leggen leidingwerk aan.

Volgens algemeen directeur Frans van Tiem van scheepswerf De Gerlien van Tiem in Druten wordt dat effect nu wat afgevlakt. „De invoer van casco’s uit China is verminderd. Ze worden steeds duurder en ook het transport is peperduur”, verklaart hij.

De Gerlien van Tiem is een van die werven die overleven door specifieke opdrachten aan te nemen en daarmee een naam op te bouwen. „Naast het repareren van binnenvaartschepen hebben we momenteel twee passagiersschepen voor een Amerikaanse rederij in opdracht en bouwen we een vrachtschip om tot dubbelwandige tanker.”

Ook buurman Ravesteyn in Deest is een werf die nog prima draait met 150 man personeel. Het bedrijf ontwikkelt pontons voor bijzondere toepas-

singen en ontwierp en bouwde een varend werkeiland voor plaatsing en reparatie van windmolens in zee. De Hoop in Lobith is de grootste van de vier nog actieve werven aan de Gelderse rivieren. Het bedrijf heeft tweehonderd mensen in dienst en de orderportefeuille is voor drie jaar vol. Algemeen directeur Patrick Janssens: „Momenteel lopen hier wel duizend mensen op de werf. We hebben drie grote passagiersschepen in opdracht, twee bevoorradingsschepen en we bouwen acht schepen om.” De werf bestaat dit jaar 125 jaar en heeft het drukker dan ooit. „Wij bouwen een schip nog helemaal zelf en hebben een interne opleiding ontwikkeld voor ons personeel. We hebben daardoor nog geen gebrek aan vakkundig personeel. Iedere jonge medewerker leert alle facetten van het vak kennen. We zijn nog steeds marktleider op het gebied van de binnenvaart. Onze specialiteit is dat we innoverende, ingewikkelde opdrachten aankunnen.”

Nederlandse superschepen voor cruises met Amerikaanse toeristen op Franse rivier Rhône

Werf in Druten bouwt luxe cruiseschepen voor de Rhône.

Het interieur lijkt op dat van een sjeke club voor de allerrijksten. Veel spiegels, barokke wandbekleding, marmeren wastafels, grote bedden, een glazen lift met waterval en speciaal voor het schip gemaakte olieverfschilderijen. SS (SuperSchip) Catherine is ingericht naar Amerikaanse smaak. Het 135 meter lange cruiseschip is speciaal ontworpen en gebouwd om met

Amerikanen over de Franse rivier de Rhône te varen. Het luxe passagiersschip is besteld door een Amerikaanse rederij en ligt nu nog aan de kade van De Gerlien van Tiem. Deze scheepswerf in Druten bouwde de Catherine en dit jaar volgt zusterschip Maria-Thérèse.

Een mooie order voor Frans van Tiem, de oprichter en eigenaar van de werf. Op de werf aan de Waal werken 45 mensen in vaste dienst. Van Tiem heeft deze order binnengesleept en de Catherine op tijd en naar tevredenheid van de opdrachtgever afgebouwd. Zijn zoon Frank en projectleider Eric Rietveld hebben daarbij een flinke vinger in de pap gehad. Frank van Tiem: „Het casco is gebouwd in Groningen. Veel scheepsrompen komen tegenwoordig uit China of Oostbloklanden, maar zo’n luxe

schip is net wat ingewikkelder dan een vrachtschip of tanker.” Eric Rietveld: „Het meest ingewikkelde is de coördinatie. Bij de bouw en afbouw zijn zo’n veertig gespecialiseerde bedrijven betrokken. Het schip is uitgerust met *thrusters*: schroeven die 360 graden kunnen draaien. Denk maar aan twee enorme buitenboordmotoren. Die techniek levert in combinatie met een boegschroef een uiterst wendbaar schip zonder roeren op.” De elektromotoren van de schroeven worden – net als eigenlijk alles aan boord – gevoed door generatoren. Zes dieselmotoren die elk een dynamo aandrijven. Het schip maakt van rivierwater schoon water voor de badkamers van 86 passagiersverblijven en 30 hutten voor 59 bemanningsleden. Verdeeld over drie dekken kunnen maximaal 166 gasten mee. Aan boord

ook een Cézanne- en een Van Goghzaal, een zwembad, een enorme keuken met zes koel- en vriesruimtes, voorraadruimtes en een wasserij. Frank van Tiem: „Het schip heeft drie machinekamers. In het stuurhuis is de nieuwste en beste nautische apparatuur ingebouwd.” Eric Rietveld: „Aan de afwerking van het interieur is veel aandacht besteed. Overal zit bijvoorbeeld ledverlichting, in de roestvrijstalen reling en in de gangen net boven de vloer.” De niet-zeewaardige Catherine wordt binnenkort op een groot schip van Rotterdam naar Marseille gevaren. Vanaf april cruist het schip onder Nederlandse vlag voor rederij Uniworld tussen Avignon en Lyon. Een acht-daagse tocht kost ongeveer 4.000 dollar (2.936 euro). Bouwkosten schip: tussen de 25 en 30 miljoen euro.

SCHEEPSWERVEN

- scheepswerf dicht
- scheepswerf in bedrijf

