KRUIEN MET DE SJOUWER

tekst en foto's: Jan van 't Verlaat

Na een presentatie over ontwikkelingen in de binnenvaart voor een groep niet-binnenvaarders te hebben gegeven, vroeg één van de aanwezigen of het mogelijk was om met een binnenschip mee te varen. Jawel, sinds kort is dat tegen betaling mogelijk (zie het aparte tekstkader op het eind van dit artikel). We zijn dat samen in april van dit jaar gaan doen. Daarmee kon gelijk ook mijn wens in vervulling gaan om nog eens op een 'koud-koud-koppelverband' mee te varen. Uiteraard mede met de bedoeling om er in ons magazine aandacht aan te schenken. Dit artikel focust op de overwegingen van een binnenvaarder om al dan niet voor een koppelverband te kiezen.

EVOLUTIE

Koppelverbanden drukken een steeds groter stempel op het scheepvaartbeeld in de binnenvaart. Of je nu in de stroomgebieden van de Donau, de Rijn of de Seine komt, overal zie je ze. In het stroomgebied van de Rijn verschenen de eerste koppelverbanden gelijk met de duwvaart vanaf 1957. Toen vaak nog bestaand uit een aangepast motorvrachtschip en een voormalig sleepschip. Vervolgens heeft er een enorme evolutie plaatsgevonden. De eerste nieuw gebouwde koppelverbanden bestonden meestal uit een orginele duwbak met een duwmotorschip waarvan de kop eveneens veel gelijkenis had met de kop van een duwbak. Gaandeweg zijn er tal van ontwikkelingen geweest om de waterweerstand op de overgang tussen duwbak en duwmotorschip te verminderen, zoals met flappen. In het jubileumboek van de vereniging met een beeld over 50 jaar binnenvaartontwikkeling ('Toekomst voor het Verleden' is nog bestellen, wegens succes is er een 2e druk!) zijn die veranderingen met diverse afbeeldingen geïllustreerd. Zo zijn we nu aangekomen bij de zogenoemde 'koud-koud-koppelverbanden'. Tijdens de vaart lijkt zo'n verband op afstand eerder op één langgerekt schip dan op een duwcombinatie zoals in de beginjaren.

Zoals in het jubileumboek uitgebreid is beschreven, waren er intussen meer ontwikkelingen, waaronder het motoriseren van het geduwde schip, zodat die zich los van het duwmotorschip in havengebieden kan verplaatsen. Voorts kwamen er verbanden in allerlei maten, specifiek afgestemd op vaarwegen, zoals voor de Moezel of de Zuid-Willemsvaart. En verder is er de trend naar meer driebakskoppelverbanden, die de duwvaart met grote duwboten ten dele (Imperial) of zelfs geheel (Rhenus) hebben vervangen. In perioden van laag water zie je die grote koppelverbanden zelfs nog vaker, zoals we al in Binnenvaart 2015/6 (zie pag. 59-61) beschreven. Op de Donau varen zelfs vijfbakskoppelverbanden (vooral DDSG en de Oekraïense UDP).

Het nog nieuwe koppelverband SJOUWER is op 3 oktober 2009 met een lading containers afvarig in het gebergte. Op de achtergrond Sankt Goarshausen met de Burg Katz.

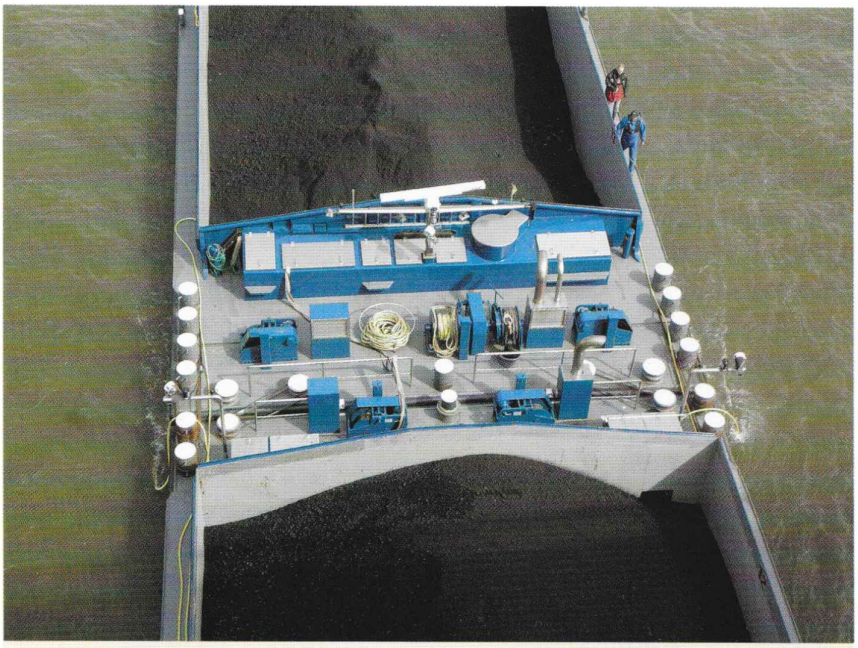
KOUD-KOUD

Bij koud-koud-koppelverbanden past de rechte achterkant van het voorste schip pal tegen de rechte voorkant van het duwende schip. Ze zijn als het ware elkaars spiegelbeeld en de overgang herken je bijna alleen door de koppeldraden en de lieren die de boel strak bij elkaar houden. Geen fratsen met boeiingen, duwknieen of flappen meer, vandaar het begrip 'koud-koud'. Als het goed is zie je tijdens de vaart ter hoogte van die overgang geen waterwerveling. Het is duidelijk, met zo'n koppelverband wilden we mee om daar meer over te weten te komen.

En zo werd eind april in Gorinchem de auto met de autokraan aan boord gehesen van de SJOUWER van Folkert Jan Semplonius. Het verband had in de Merwehaven in Rotterdam een lading piekijzer aan boord genomen uit een zeeschip en moest dat naar Germersheim brengen. Een prachtige reis stroomopwaarts begon en een luttele twee-en-een-half etmaal later zouden we daar al arriveren. Inderdaad, het was verbazingwekkend hoe vlot dit koud-koud-verband het Rijnwater doorkliefde en daarmee zijn gezwinde faam waar maakte.

SJOUWER EN KRUIER

In een apart tekstkader bij dit artikel zijn de gegevens te vinden van de SJOUWER, oftewel meer specifiek: het duwmotorvrachtschip SJOUWER en het duwschip SJOUWER I. Een optelsom leert dat het koppelverband in totaal



De 'koud-koud'-overgang tussen duwbak en duw-mvs verloopt bijna naadloos zodat deze tijdens de vaart geen waterweerstand van betekenis oproept. Het beetje waterwerveling ter plekke op deze foto van de SJOUWER wordt alleen maar veroorzaakt door de daar liggende waterslangen waarmee de twee aanlopende bemanningsleden weldra verder zullen gaan.

189,98 meter lang is en 5985 ton kan laden. Tijdens de reis horen we nog dat het verband inclusief antenne theoretisch gesproken maximaal 18,20 m boven de waterlijn uitsteekt, namelijk wanneer ze leeg met de stuurhut in de hoogste stand zouden varen. Halverwege de reis wordt het stuurhuis even in die hoogste stand gezet om ons als gasten een idee te geven. Diep onder ons zien we het piekijzer in het ruim liggen en om ons heen kijken we ver over de landerijen en zien tal van kerktorens van omliggende dorpen.

Verder wordt duidelijk dat er zo'n 70.000 liter gasolie gebunkerd kan worden. En dat de diepgang van het achterschip daarbij een overweging is, want de schroeven moeten voldoende water hebben. Ze hebben daar minimaal 1,40 m nodig om nog te kunnen varen. Op de eenheid bevinden zich 2 generatoren van 65 kVA en één van 85 kVA op het voorschip van het duwmotorschip. Die generatoren zijn tevens nodig voor het op temperatuur houden

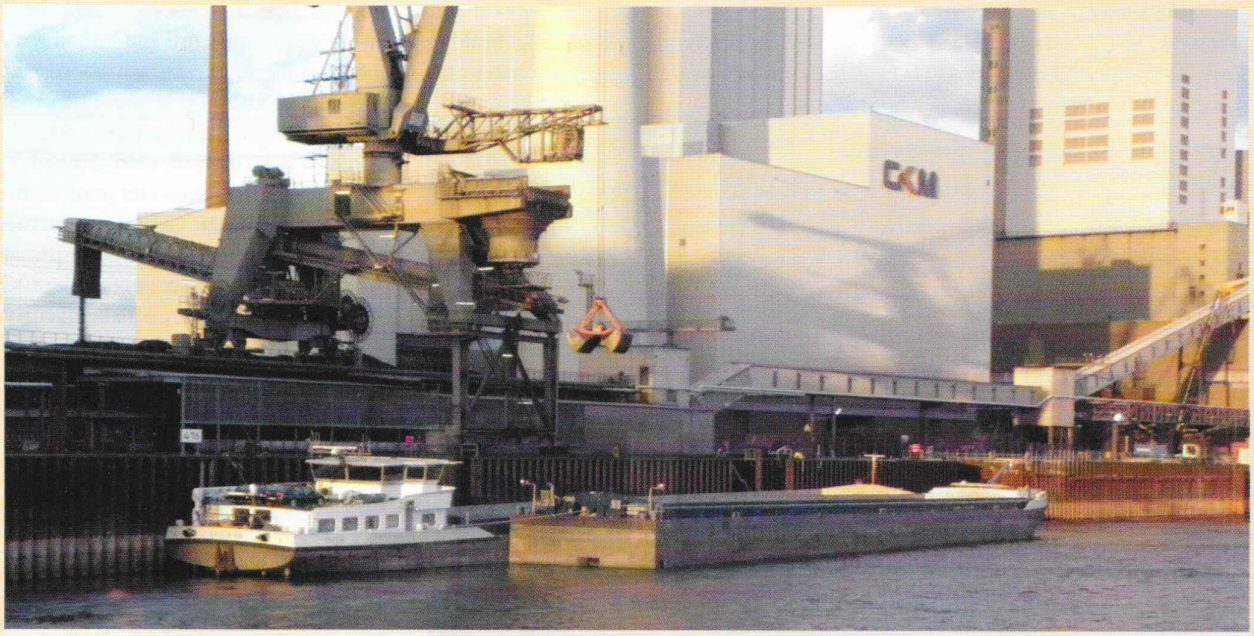
Gegevens kvb SJOUWER

Duwmotorvrachtschip SJOUWER:

l x b x d:	104,00 x 11,45 x 3,58 m
tonnage:	3189 ton
teu:	208 (4 lagen), 260 (5 lagen)
voortstuwing:	2 x Mitsubishi S16R-C2MPTK ieder 1700 pk bij 1600 rpm
boegschroef:	1 x Scania Veth 529 pk
bouwjaar:	2009
bouwwerf:	casco: Xin-Lan Shipyard, Yiangduj (China) afbouw: Holland Shipyards BV, Hardinxveld-Giessendam (NL)
Europanr.:	02332229

Duwschip SJOUWER I:

l x b x D:	85,98 x 11,45 x 3,58 m
tonnage:	2796 ton
teu:	192 (4 lagen), 240 (5 lagen)
boegschroef:	2 x Scania Veth 529 en 638 pk
bouwjaar en – werf:	idem
Europanr.:	02332228



Het koppelverband ligt te lossen bij Mannheim op 12 april 2011 en is daartoe – zoals gebruikelijk – gesplitst, links het duw-mvs SJOUWER en rechts het duwschip SJOUWER I.

Tijdens onze reis met de SJOUWER doemen steeds weer prachtige coulissen op. Links Götterswickerhamm bij het aanbreken van de dag, rechts Leverkusen met een dreigende lucht die niet veel goeds belooft maar wel een bijzonder beeld oplevert.

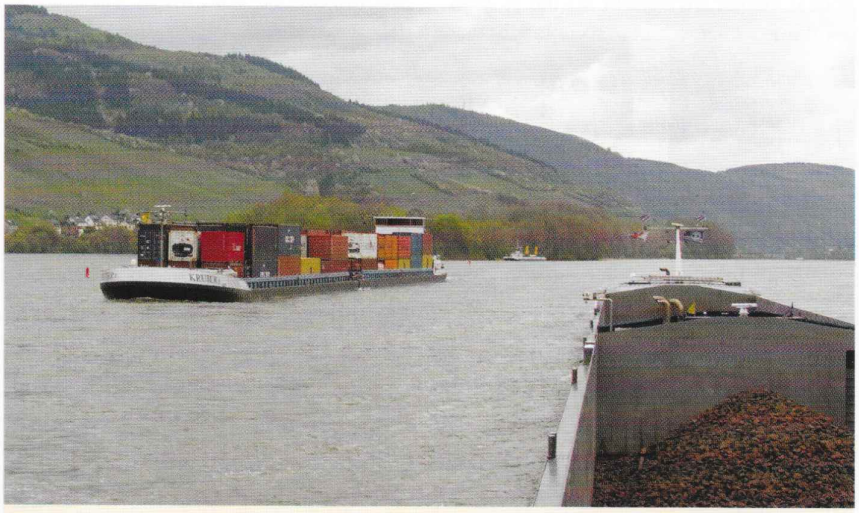
van koelcontainers wanneer die vervoerd worden.

Tijdens deze reis nemen we drie verschillende partijen piekijzer mee van respectievelijk 3000, 600 en 1000 ton, dus 4600 ton. Omdat er voldoende water staat, had het verband met 5985 ton volledig benut kunnen worden, maar deze partijen waren nu eenmaal niet groter. Daar stond tegenover dat we nu wat vlotter stroomopwaarts varen. Het koppelverband gebruikt deze reis slechts circa 16.000 liter gasolie. Wanneer het verband dieper afgeladen is en er meer water in de rivier staat, kan dat oplopen tot boven de 20.000 liter. Tijdens deze reis draaien de beide karren tussen de 550 en 1200 toeren, afhankelijk van het riviervak.

Semplonius heeft nog een ander koppelverband. Dat is de KRUIER, gebouwd in 2005. Ook modern koud-koud, maar met totaal 5249 ton en een lengte van 171,82 m iets kleiner. Vaak varen ze met beide eenheden de Rijn op en hij probeert altijd heen en terug lading te hebben. Onderweg komen we de KRUIER tegen met een lading containers en de vorige reis stroomaf had de SJOUWER nog hüttenzand aan boord. Maar hij vaart ook vaak met grind stroomaf en met kolen stroomop. De SJOUWER wordt bevracht via HTAG (vroeger Harpen) en de KRUIER door De Korte.

BOERENZOON

Die namen SJOUWER en KRUIER zijn mooi gevonden en ook heel herkenbaar als horend bij elkaar. Folkert Jan Semplonius vertelt dat ze de namen zelf bedachten, 'Sjouwer' is eigenlijk de Friese vertaling van 'Kruier'. Jawel, hij heeft Friese roots. Als boerenzoon kwam hij via aangetrouwde familie in contact met de scheepvaart en wist al vanaf zijn 13e dat hij wilde gaan varen en een eigen schip wilde hebben. Nu vaart hij al weer 30 jaren. Zijn vrouw Riny vaart soms ook mee, ze hebben twee dochters en hebben een huis in Friesland.

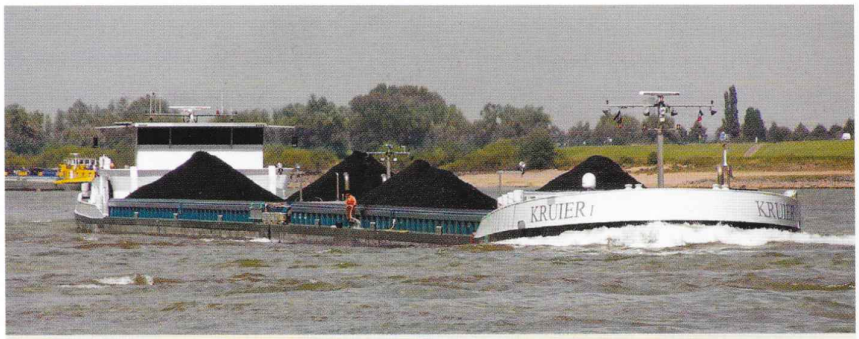


SJOUWER ontmoet KRUIER.

Eerder hadden ze twee maal een schip dat ze SEMMY noemden. Ze zijn er ook mee naar de Donau geweest, zelfs tot aan Mohacs in Zuid-Hongarije. In 2007 begon hij samen met compagnon Robert van der Meulen met het eerste koppelverband. De KRUIER namen ze over van een andere eigenaar. Een jaar later lieten ze de SJOUWER zelf bouwen. Hij ging daarvoor ook in China op de werf kijken. Zijn compagnon stapte er in 2010 uit, sindsdien is hij eigenaar maar de twee namen van de koppelverbanden zijn behouden.

Semplonius neemt regelmatig gasten mee aan boord. Onlangs voer er nog een Zwitser mee. Nu zijn wij aan boord. En binnenkort volgen weer anderen. Hij vindt het mooi om met uiteenlopende mensen van gedachten te wisselen tijdens de vaart. Het verbreedt de horizon. "Je krijgt van alles mee uit andere leefwerelden. Dat zet mij soms aan het denken over van alles en nog wat, 's nachts in de stuurhut op een rustige rivier heb je daar alle tijd voor." In zijn eigen dorp in Friesland is Semplonius ook actief in het dorpsleven. Hij vertelt dat hij bewust in 'het 14-14-schema' vaart, zodat hij ook vrije tijd aan de wal heeft. "Want anders heb je bijna geen sociaal leven. In de binnenvaart kan je makkelijk in een soort isolement raken. Iedereen denkt daar natuurlijk anders over en moet dat ook zelf weten," zo zegt hij, "maar dit is mijn doelstelling." Op een gegeven moment merkt hij zelfs op dat het ene bemanningslid extra op een koppelverband al een overweging voor hem is: hoe meer mensen, des te meer ervaringen. Stagiairs heeft hij ook vaak aan boord.

We zijn tijdens deze dagen volledig in de kost. Zijn vrouw vaart deze keer niet



Van afstand lijkt een 'koud-koud'-koppelverband net een enkel lang schip. Dit zijn twee plaatjes van de KRUIER, het andere koppelverband van Folkert Jan Semplonius.

mee, maar de bemanning is er volledig op ingesteld. Ook stuurman Joris Loman houdt wel van een praatje, kookt graag eten en vaart in zijn vrije tijd op een snelle watertaxi in Rotterdam met allerlei klanten. Op het koppelverband varen ze meestal met 5 bemanningsleden in volcontinu-dienst. Iedereen aan boord is er aan gewend dat er gasten aan boord zijn en ze zijn daar ook op ingesteld.

DUBBEL SCHIP

Ergens halverwege 'het gebergte', dat we gelukkig bij daglicht passeren, zoomen we in op de voor- en nadelen van zo'n koppelverband. Folkert Jan Semplonius begint met te benadrukken dat je natuurlijk moet meegaan in de vooruitgang. Hij beschouwt het als een sport om over nieuwe ontwikkelingen na te denken en vindt het belangrijk om altijd scherp te blijven om zonodig nieuwe wegen in te slaan. Dat hoort naar zijn mening bij goed ondernemerschap. Wanneer ik hem een paar weken later toevallig op de beurs in Gorinchem weer ontmoet, samen met zijn vrouw Riny, zie ik hem daar ook weer druk in gesprek met iemand, ongetwijfeld over weer een potentiële toekomstkans.

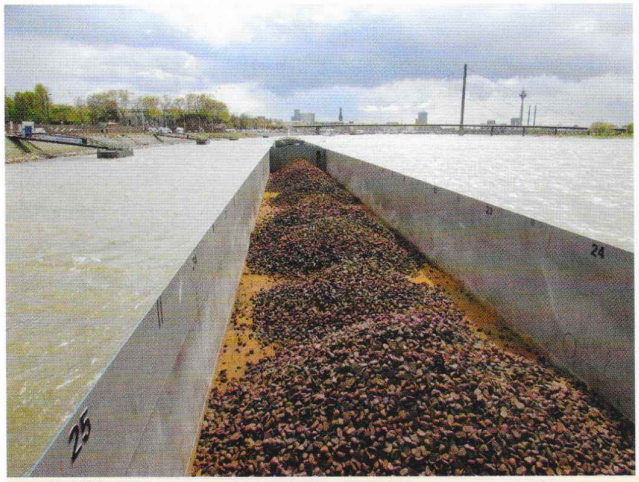
Goed, terug naar ons gesprek in de stuurhut van de SJOUWER. Op mijn vraag wat het grootste voordeel van een koppelverband is, komt als primaire reactie dat je in feite een extra schip, dus dubbele tonnage, meeneemt en dat je daar maar één bemanningslid extra voor nodig hebt.

VERGELIJKING MET '135'

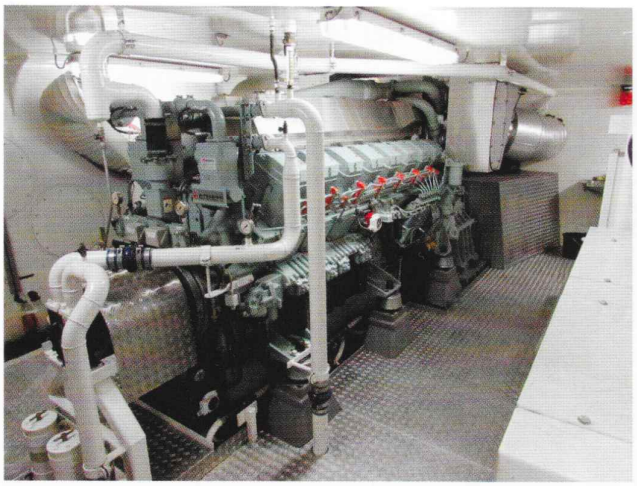
Natuurlijk heeft hij nagedacht over de koop van een '135-er': "Wanneer je een koppelverband vergelijkt met een groot 135-meterschip met ongeveer dezelfde tonnage, dan zie je dat je zeker bij lagere waterstand met een koppelverband voordeliger bent. Zo'n koppelverband als dit is ook veel lichter gebouwd dan een 135-meterschip, daar moet veel meer versterking in, dat hangt met de vorm van het schip samen. Daardoor hebben wij relatief minder eigen gewicht, is het draagvermogen groter en kunnen we dus verhoudingsgewijs meer lading meenemen. Maar bij hogere waterstanden geeft een bevrachter bijvoorbeeld voor het vervoer van containers soms de voorkeur aan een breed 135-meterschip omdat je dan stabieler ligt en je meer mogelijkheden hebt voor het stuwplan van je containers."

"Wil je dezelfde tonnage als dit koppelverband vervoeren met een 135-meterschip, dan spreek je al gauw over een breedte van rond de 16 tot 17 meter. Dat betekent dat je in stroomopwaartse richting, zeker op stukken Rijn waar het hard stroomt, er sneller doorkomt met ons koppelverband van 11,45 m breed. De eenheid is wel langer maar je breedte is bij flinke stroom tegen sterk bepalend." Dat zou dan toch ook betekenen dat je met je gasolie voordeliger uit bent dan met zo'n breed enkel schip? Semplonius bevestigt dat dit in het algemeen het geval is. Maar het hangt ook van andere factoren af: hoe is het onderschip gebouwd, hoe zit het met de motoren.

"We hebben in Nederland grote schepen, mooie schepen ook. Maar wanneer het



Een indruk van onze lading: piekijzer. Het wordt ook wel ruw ijzer genoemd. Bij deze partijen ging het om stukken tot zo'n decimeter groot.



'Spic-en-span'-machinekamers: van boven naar beneden één van de Mitsubishi-hoofdmotoren (1700 pk), het mechaniek van een spudpaal en één van de Scania's die zich zowel voorop de bak (op deze foto) als het duw-mvs bevinden voor de aandrijving van de Veth-jets.

schip breder is, heb je vaak het probleem dat de kraan aan de wal daar niet goed bij kan. Na verloop van een paar jaren komt er dan soms wel een wat grotere kraan, dat is in principe wel vervangbaar. Maar dat duurt even en de pioniers van die eerste schepen moeten dan een lans breken voor de rest. Bij onze breedte vallen er al havens af, maar wanneer je met 14,20 m, laat staan 17,50 m gaat varen, valt er nog meer af. Dus dat is zeker een overweging die pleit voor een koppelverband, wil je dezelfde tonnage vervoeren."

OPSPLITSEN

Hij vertelt dat één van zijn belangrijkste overwegingen om geen 135-meterschip te kopen maar een koppelverband, de grotere flexibiliteit is. Hij kan het verband splitsen en daardoor kan hij naar meer plekken toe, bijv. in havens. De duwbak kan zich zelfstandig verplaatsen. Hij noemt een paar voorbeelden: "Wanneer wij bijvoorbeeld grind gaan laden aan de Bovenrijn, kan dat op twee plaatsen tegelijk. Hetzelfde gebeurt bij het lossen van grind in Amsterdam bijvoorbeeld. De bak wordt intussen ergens anders gelost. Meestal is die helemaal uit het zicht. Dan ben je in één dag leeg. Wanneer dat achter elkaar op één plek moet gebeuren, kan dat al weer twee dagen duren en het kan betekenen dat dan net je winstmarge van die reis weg is."

"We halen meestal de bak zelf weer op met het duwmotorschip. De bak kan dus wel zelfstandig varen, maar dat is niet voor grote afstanden. Maar er zijn koppelverbanden waarvan de bak dat wel kan en mag. Hij heeft er zelfs wel eens over gedacht om een 135 m lange bak te kopen en die extra langszij het koppelverband te leggen. Die zou dan zelf moeten kunnen varen met behulp van Schottels, die je kan opdraaien tijdens de vaart, want dan moet je geen onnodige weerstand hebben van uitstekende schroeven en dergelijke. Maar in dat geval moet je natuurlijk wel een bepaald type vervoersrelatie hebben met voldoende kwantiteit om dat rendabel te maken."

Doordat het verband opsplitsbaar is, kunnen ze ook vaarwegen bevaren waar je met een enkel groot schip niet kan komen. Semplonius noemt als voorbeeld het Merwedekanaal. "We kunnen bij Gorinchem naar binnen en bij Vianen er weer uit. In Gorinchem gaan we dan separaat de sluis door, eerst de bak en dan het duwmotorschip. Daarna koppelen we vast en gaan we in lengteverband naar Arkel, dat mag geladen. Daar gaan we dan wel eens lossen. Vervolgens gaan we los door naar Vianen, omdat gekoppeld daar niet mag. We zouden er makkelijk gekoppeld door kunnen, dat zou ook veel beter varen, maar het is verboden. In Vianen moeten we er ook weer in twee delen uit."

Regelmatig varen ze de Main op. Dat kan gewoon achter elkaar gekoppeld. Daar heb je echter die 'bananensluizen', die lopen krom en dan kan het best lastig zijn om met zo'n 190 meter lang koppelverband daar vlot in te komen. Stuurman Joris Loman vertelt dat er dan de eventuele mogelijkheid is dat je de koppeldraden aan de ene kant wat laat vieren, zodat het verband een beetje knikt. De kopschroef kan daar behulpzaam bij zijn. Niet dat dit gebruikelijk is, maar het is een optie. Semplonius wijst er op dat er verbanden zijn die een vast kniksysteem hebben, in het Duits aangeduid als 'Gelenkverband'. Maar een gewoon koppelverband heeft dus ook de mogelijkheid om te knikken, er is in dat opzicht flexibiliteit.

Op de bovenste foto de visuele hulpmiddelen bij de navigatie, zoals radarbeeld, AIS en daartussenin een scherm met gegevens over actuele diepte, snelheid, zijdrift etc. Verder vooral veel camerabeelden rondom. Op de middelste foto koerst Semplonius recht op de Keulse Dom af en op het laatste beeld ligt die al weer achter ons. Boven ons meevarende eigen parkeerterrein is de nieuwe stedelijke ontwikkeling van de Keulse Rheinauhafen te zien.

MET DRIE BAKKEN

Hij heeft met de SJOUWER een proefvaart gedaan met twee extra duwbakken langszij. Dat was bij Salzig met de autoriteiten aan boord. Toevallig varen we daar wanneer hij dit vertelt. Hij wijst dan ook naar buiten: "Dat was hier net om het hoekje. We moesten in de afvaart binnen 500 m stil liggen, maar dat lukte al na 300 m." Dus het was niet moeilijk om die toestemming te krijgen. Die geldt trouwens onbeperkt. Met drie bakken mag hij ook door het gebergte, zowel in de opvaart als de afvaart. Sinds hij die toestemming heeft, neemt hij bijvoorbeeld ook wel eens een nieuwbouwcasco voor een passagiersschip langszij mee of een nieuwe duwbak die van een werf komt.

Hij heeft ook wel overwogen om met twee bakken langszij met kolen naar het Kraftwerk Mannheim te gaan varen, maar kwam tot de conclusie dat dit zo veel extra kosten met zich mee brengt dat dit niet rendabel is. "Zeker bij dure gasolie en je hebt in het gebergte waarschijnlijk voorspan nodig. Verder moet je wachten tot alle vier eenheden gelost of geladen zijn. De bemanning is intussen wel aan boord en wordt dan niet effectief ingezet. De daguitgaven voor het personeel zijn best hoog, want er zit altijd een ploeg thuis en een aan boord. Zolang je in beweging bent, gaat dat goed, maar je moet niet te lang stil liggen."

"Het zou misschien kunnen renderen wanneer je steeds de twee extra bakken kan achterlaten op het laad- en lospunt, maar dan moet je een dikke transportas hebben en liefst over een kortere afstand, zoals Imperial met de driebakskoppelverbanden tussen Rotterdam en het Ruhrgebied doet. Er zijn ook nog wel andere mogelijkheden. Bij erg laag water namen we regelmatig twee extra bakken mee van Veerhaven of Imperial, omdat de duwboten dan niet met zes duwbakken mogen varen. Maar dat is natuurlijk alleen beneden het Ruhrgebied. We kwamen dan bijvoorbeeld van de Bovenrijn en pikten die twee extra bakken op in Huckingen of Walsum om die mee naar de Dintelhaven te nemen."

KEERZIJDEN

Een koppelverband mag dan veel voordelen hebben, er zijn wel degelijk ook nadelen. Met name de verbinding tussen duwbak en duwschip blijft een 'breekpunt'. Zo zijn op de SJOUWER een keer bij Hansweert de koppeldraden gebroken,

De SJOUWER passeert afvarig de Baanhoekbrug in Sliedrecht. Naast de eigen lading grind wordt ook een nieuwbouw-duwbak langszij meegenomen die voor een ander is bestemd.

toen een langskomende zeeboot op de Westerschelde flinke golven veroorzaakte. Dat die draden breken is nog tot daaraan toe, maar ook de elektriciteitsverbinding breekt dan. Semplonius: "Wanneer je op Zeeland of op het IJsselmeer vaart en je hebt flinke windkracht, dan moet je de bak er niet voor houden, dan moet je 'm er naast leggen. En wanneer het echt hard waait, kan het nodig zijn dat we moeten slepen, dus de bak er achter. Dan zijn het gewoon twee losse vaartuigen. Er moet dan wel een man op de bak. Wanneer je bijna bij de haven bent, dan kan die bijvoorbeeld de kopschroef vast starten, want in de haven kan de bak zelf varen. Dat slepen op ruim water hebben we zelf nog niet hoeven doen, maar dat is dus ook een optie. Maar eigenlijk alleen wanneer je leeg bent. In geladen toestand zou ik er niet zomaar aan beginnen. Want je zit dan met je rechte kop van het duwmotorschip in dat water en de bak heeft dan ook meer gewicht. Die moet er natuurlijk wel goed achter blijven hangen. We hebben wel een sterk touw aan boord om ook te kunnen tornen, maar ja, het is dan toch wel een risico."

Semplonius over het breken van het verband: "Ja, alles breekt altijd op het zwakste punt. En dat zijn bij ons natuurlijk die draden. Bij Düsseldorf is de bak tijdens de vaart een keer losgebroken. Zelf voelde ik niets, het gebeurde zo maar ineens. Het merkwaardige was dat de langsdraden er uit gelopen waren, ze waren niet gebroken. Alleen de kruisdraden waren gebroken. Dat is heel raar want als je eenmaal in het verband ligt, dan komen de krachten niet op de kruisdraden maar op de langsdraden. Er is mij later verteld dat als je diep geladen bent en er water op de trommel komt, dat je dan een soort slipbeweging krijgt en de langsdraden misschien geleidelijk zijn losgewrikt. Ja, dat zou kunnen. Dat is een leerpoces dat je af en toe meemaakt. Het is toen allemaal goed afgelopen. Maar ja, je moet dan nieuwe draden steken, alle elektriciteit moet weer aangepast worden en nog meer dingen die dan moeten gebeuren, dus je bent even bezig, het kost je een halve dag. Daarna konden we gewoon weer verder met de bak."

KOPPELEN KOST TIJD

"Een nadeel is dat je met een koppelverband op de plaats waar je moet laden of lossen, altijd een uur extra werk hebt. Wanneer we bijvoorbeeld 's nachts met een lading kolen bijna bij het Kraftwerk in Karlsruhe zijn, dan ben je geneigd te denken, dat we er om 4 uur zijn en dat je dan kan gaan slapen. Maar voor je bent losgekoppeld en goed en wel vast ligt, is het al gauw 5 uur voor je je mandje in kan." En dat hebben ze natuurlijk ook wanneer ze weer gaan vertrekken, dan moeten ze eerst de bak weer voorkoppelen. "Kijk, die extra man op een koppelverband is niet zonder reden, je moet soms echt ook wel meer inspanning plegen om alles te kunnen doen."

"De koppeldraden zijn stalen draden. Die zijn best zwaar, daar moet je niet te veel mee sjouwen", zegt Semplonius. "Het koppelen is routinewerk en daar moet je eenvoud in hebben. Je moet niet te veel willen switchen. Een draad wegleggen is eigenlijk het belangrijkst. Wanneer je die verkeerd weglegt, dan ga je bij het koppelen fouten maken. We leggen ze zo neer dat ze gelijk goed liggen voor het koppelen, dat moet snel en effectief gebeuren. Je hoeft er dan dus ook nooit mee te sjouwen. Het neemt niet weg dat het best wel zwaar werk blijft. Dat mag je niet onderschatten."

OPDRAAIEN

Hij noemt als ander nadeel dat je met een koppelverband niet zo maar overal op de rivier kan opdraaien. "Wanneer we bijvoorbeeld in Trechtingshausen hebben geladen, dan varen we eerst door naar Bingen, laten 'm daar rondvallen en varen dan stroomafwaarts. Wat we in Trechtingshausen ook wel deden, is met de bak op zij rondgaan en dan bij Salzig de bak voorkoppelen. Maar dan moet de bemanning heel goed op elkaar ingespeeld zijn om dat te doen. Je blijft

Steeds vaker zie je driebakskoppelverbanden die de grote duwboten ten dele vervangen, zoals dit koppelverband GAVIALIS dat structureel twee bakken van Imperial langszij meeneemt. Dat mag Semplonius met de SJOUWER ook, zelfs in het gebergte, omdat hij er na een proefvaart toestemming voor kreeg.

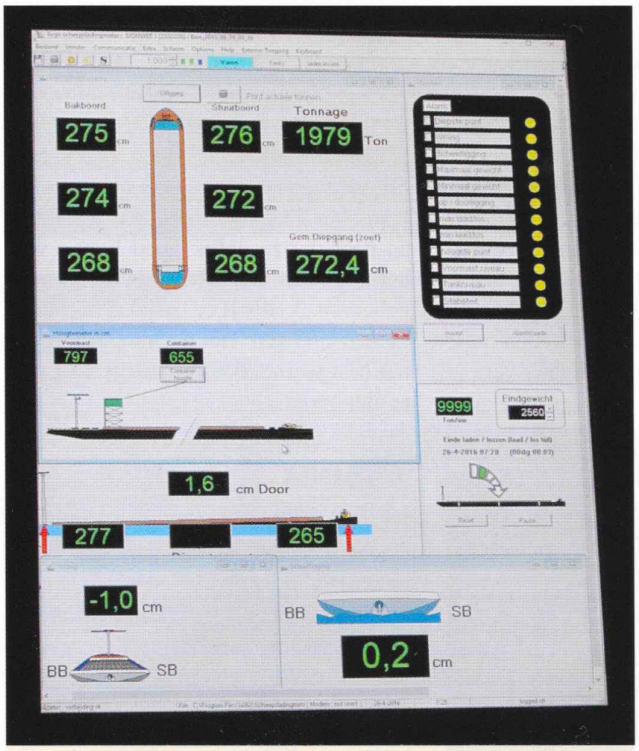
Marke I is weliswaar niet bereikt, maar er staat toch aardig wat water en dus stroom. Semplonius heeft echter berekend dat hij het lange verband ongesplitst de smalle haveningang van Germersheim in zal brengen. Op de rechterfoto draaien we daar naar binnen. Alle pk's komen erbij aan bod.

dan kop voor liggen, laat de bak er voor zakken en die koppel je dan vast. Ik heb dit anderen ook wel in het gebergte zien doen, maar dat doe ik zelf liever niet. Mocht het daar verkeerd gaan, dan ben je je bak echt kwijt. Bij Salzig lig je een beetje uit de stroom en je ligt stevig voor anker, dus dat vind ik wel verantwoord. Maar iedereen maakt natuurlijk zijn eigen afwegingen. en dat ligt voor iedereen anders. Het hangt er ook van af hoe hard het stroomt, hoeveel water er staat. Je moet het soms ook eerst zelf ondervinden hoe het gaat."

Wanneer ze afvarig zijn en bijvoorbeeld in Nijmegen even willen stoppen, kan dat gewoon kopvoor. Vroeger moest je met een schip daar rond gaan om aan de Waalkade aan te leggen. Dat hoeft met een sterk koppelverband niet. Daarvoor hebben ze ook de proef gedaan om zelfs met twee extra bakken langszij tot stilstand te kunnen komen. "Ik vind kopvoor vast maken zelfs vaak makkelijker dan tegen de stroom vast maken. Want wanneer ik stroomaf vast maak, heb er direct zicht op wanneer ik de kont laat bijvallen. Ik kan vanuit de stuurhut bijvoorbeeld precies zien aan welke paal vastgemaakt kan worden. Wanneer je dat stroomop doet, zit de kop van het verband een heel eind weg, het verband is toch 190 meter lang."

PRETTIG VAREN

"Met dit koppelverband is het heel prettig varen. Ik vaar net zo lief achteruit als vooruit. In een haven moet dat natuurlijk vaak, maar dat gaat zo makkelijk zonder dat ik ingewikkeld hoef te doen. Eén van



In Germersheim wordt het verband gesplitst en binnen de kortste keren wordt al gestart met het lossen van de duwbak. Dat gaat razendsnel. In de stuurhut kan precies worden afgelezen hoe het lossen van de bak vordert: er resteert nog 1979 ton.

De voorkant van het duw-mvs SJOUWER is zo recht als het maar kan, zoals dat bij 'koud-koud' nu eenmaal hoort.

de voordelen – en indertijd ook een belangrijke overweging voor mij – is dat het een dubbelschroever is. Dat werkt zo veel fijner dan een enkelschroever. Ik ga nu met dit verband bij wijze van spreken makkelijker rond dan vroeger met een 80-meter op een kleiner vaarwater. Je bent veel machtiger over je schip dan bij een enkelschroever. We kunnen er één vooruit zetten en de ander achteruit, en het roer dwars zetten, dan loop ik zo mooi van de wal weg met dat hele verband. Je kan op dezelfde plek 360 graden draaien, als je wil. Daarnaast geeft het natuurlijk ook meer bedrijfszekerheid."

Een leuke bijkomstigheid is het tornen. Bij een rondleiding over het koppelverband laat hij een touw zien. Hij legt uit dat dit zogenoemd 'Nematouw' van 40 mm dik is. Dat is tien tot wel twintig keer sterker dan dikke staaldraad. Hij heeft dit touw speciaal voor tornklussen aan boord. Het gebeurt wel eens onderweg dat er een schip is vastgelopen op een ondiepte en dan wordt hij te hulp geroepen. Het koppelverband is met zijn massa uitstekend geschikt daarvoor.

Semplonius wijst nog wel op een ander gevolg van de vele koppelverbanden: "Het is wel zo dat ik denk dat de prijs door de koppelverbanden wat lager is geworden. Wij kunnen bijvoorbeeld makkelijker goedkoper varen dan een 110-er. Dat komt o.a. door de schaalgrootte in verhouding tot het aantal bemanningsleden."

CLIMAX

Tijdens onze reis is Semplonius tussen al onze geanimeerde gesprekken door kennelijk ook nog met iets anders bezig geweest. Ja, varen natuurlijk wanneer Loman niet aan de knuppel zit, maar dat lijkt vrijwel gedachtenloos te gaan. Nee, het gaat om de uitdaging hoe de haven van Germersheim in te komen. Het is daar een smalle ingang, vrijwel haaks op de rivier en er staat doorgaans aardig wat stroom. Hij zegt dat tot nu toe altijd gedaan te hebben door het verband eerst te splitsen. Maar omdat het verband deze keer niet helemaal afgeladen is, denkt hij er ongesplitst in te kunnen varen.

Wanneer het op de laatste ochtend tijdens onze reis net licht is geworden, voelen we de spanning oplopen want verderop aan de linker rivieroever, voor ons rechts, zien we die havenopening opdoemen. Je ziet dat Semplonius nu tot het uiterste is gespannen. Hij koerst op de opening af, een kleine 190 meter voor ons zien we de kop van het verband langzaam naar stuurboord zwenken. Zodra die kop bij het havenhoofd is, dan is het 'alles op alles', alle 3400 paardenkrachten plus nog de boegschroeven daarbij, zo trillen we de haven in.

Toch altijd weer een enerverend moment voor de gasten aan boord wanneer de auto aan de wal wordt gezet. Einde van een prachtige reis.

Op een gegeven moment horen we een alarmsignaal. Gaat er dan toch iets mis in de machinekamer of zo? Nee, het is het alarm van mijn auto dat in deze trillingen voldoende aanleiding ziet om kabaal te gaan maken. De eenheid lijkt op een gegeven moment bijna stil te liggen, wanneer de sterke stroom in de rivier grip op het verband probeert te krijgen. De SJOUWER overwint echter. Semplonius is voor de eerste keer met een geladen koppelverband daar naar binnen gevaren. Hij is weer een nieuwe ervaring rijker. Wij ook: Voor ons het einde van een prachtige reis in een varend hotel. ◆◆◆

Meevaren op een binnenschip

Deze reis was mogelijk via 'Binnenvaartcruises'. Dit is een initiatief van Alex Mutsaars. Hij heeft inmiddels een grote variëteit aan binnenschepen op zijn site staan, waar je tegen betaling een reis op kan meemaken. Zoals spitsen, motorvrachtschepen waaronder containerschepen, koppelverbanden, verder ook sleepboten en kustvaarders. Met bestemmingen van Zuid-Frankrijk tot Finland, varen op de Rijn of de Donau dan wel met een containerschip tussen Hengelo en Rotterdam. Voor elk wat wils dus. Uiteraard moet u tijdig reserveren, u bent niet de enige belangstellende. Wij kunnen het van harte aanbevelen.

Uitgebreide informatie op: www.binnenvaartcruises.nl
tel. Alex Mutsaars: 013-5427686 of 06-20466471 (alleen tussen 18.00 en 21.00 uur).