

De 'Deo Volente'

Een schip waarover is nagedacht

DOOR WILTO EEKHOF

Op 6 januari vertrok het ms 'Deo Volente' van Hartman Marine uit Urk voor haar eerste reis in ballast van Harlingen naar Bremen. Hier zou deze mini heavylijfter met eigen laadgerei windmolens laden met bestemming Ierland, projectlading die ze ook aan boord zou brengen van de eveneens voor deze reis ingezette 'Esperance'.

De 'Deo Volente' is in haar soort een bijzonder schip, dat door haar eigenaar Hartman Marine uit Urk speciaal is gebouwd voor het vervoer van projectlading, maar dat ook kan worden ingezet voor het vervoer van droge lading en containers. De bouw van dit

schip te bouwen is uitgeweken naar Polen waar in Stettin bij de Partnerwerf het casco werd gebouwd. De afbouw vond plaats in de thuishaven Urk door de speciaal voor deze afbouw opgezette onderneming Hartman Marine. Bouwnummer 0001 domineerde

nog enkele dagen drooggezet bij Shipdock BV, om op 6 januari zee te kiezen. De visie achter de 'Deo Volente' is een schip in de markt te zetten waarbij minder wordt gedacht in tonnen en meer in snelheid, want een reis waarbij minder zeedagen worden gemaakt, levert per dag meer aan inkomsten op, ondanks extra kosten aan brandstofverbruik en tonnageverlies, dan met een schip dat iets meer lading kan meenemen maar langzamer vaart. Een reis van bijvoorbeeld



Afmerend en in ballast, langsij de kade van de Korte Lijnbaan. Foto: Wilto Eekhof.

kleine en snel varende zwareladerschip is in nauwe samenwerking tot stand gekomen met de Central Industry Group in Groningen, Vuyk Engineering en het Marin in Wageningen. Omdat in Nederland geen geschikte werf kon worden gevonden om het

dan ook de laatste maanden van 2006 de Visserijhaven van Urk alvorens op 18 december naar IJmuiden te vertrekken voor een proefvaart op de Noordzee met als eindbestemming Harlingen. Hier vonden de werkzaamheden plaats en werd het schip

Rotterdam naar Istanbul met een schip dat gemiddeld 10 knopen vaart, duurt gemiddeld twaalf dagen, terwijl de 'Deo Volente' met een dienstsnelheid van 18 knopen dit traject in zeven dagen kan afleggen. Hoewel de netto inkomsten van de totale reis voor

beide gelijk liggen, zullen deze voor de 'Deo Volente' zelfs iets hoger uitvallen, omdat op zware olie wordt gevaren, een oliesoort die bijna de helft goedkoper is dan gasolie. Daarnaast hoeft de 'Deo Volente', vanwege haar grote bunkercapaciteit, op ditzelfde traject niet tussentijds te bunkeren wat nog eens wacht- en bunkertijd bespaart. Voor korte reizen, zo is de verwachting, zal de hogere snelheid eveneens tijdwinst opleveren, omdat de vaartijd korter is en weekenden kunnen worden ontlopen. Een ander bijkomend voordeel ten opzichte van langzaam varende schepen is dat op reizen kan worden geboden die buiten het bereik vallen van deze schepen.

Door de hoge snelheid van het schip is het onderwaterschip scherp gesneden. De 'Deo Volente' is verder voorzien van een bulbsteven terwijl onder het achterschip een trimwiel is aangebracht die moet voorkomen dat de spiegel zich bij hoge snelheden ingraaft. De romp is voorzien van een milieuvriendelijke antifouling coating waardoor organismen zich moeilijk hechten aan het relatief gladde oppervlak en er afvallen zodra het schip snelheid maakt. De verwachting is dat deze siliconencoating het rendement met twee à drie procent zal verbeteren. De coating is minder geschikt voor het varen in ijs, maar de broers Hartman hebben hun schip niet direct ontworpen voor deze vaargebieden.

Aan dek van de mini heavylijfter 'Deo Volente' staan twee Liebherr-kransen met een hijskracht van 120 ton bij maximaal zestien meter, 100 ton bij 20 meter en 80 ton bij 24 meter. In tandem bedraagt het gezamenlijk hijsvermogen 240 ton!

In de machinekamer staat een 8L32 Wärtsilä-hoofdmotor met een vermogen van 5.000 pk of 3.680 kW. Met deze op 3.000 kW afgestelde motor werd tijdens de proefvaart een snelheid behaald van 19 mijl. In de praktijk betekent dit een dienstnelheid van 18 mijl en daarmee is de 'Deo Volente' vermoedelijk het snelst varende vrachtschip ter wereld onder de 3.000 gt!

Het tonnage van dit dubbeldeksschip

bedraagt: 2.999 bt, 1.199 nt en 3.750 td. Er kunnen 236 teu containers worden geladen, waarvan benedendeks 73 en aan dek 163. De bunkercapaciteit bedraagt o.a. 420 m³ zware olie, 84 m³ gasolie en 15 m³ smeerolie. De afmetingen bedragen: 104,80 x 15,60 x 5,80 x 7,40 meter.

2000 bij Tille Shipyards in Kootstertille gebouwde 'Deo Volente' (2.800 td), dat die kennis werd uitgebouwd met als eindresultaat dat in 2005 opdracht werd gegeven tot het bouwen van een nieuwe geheel op maat toegesneden mini-heavylijfter.

Met haar nieuwe schip vaart Hartman



Op de helling bij Shipdock BV met goed zichtbaar het scherp gelijnde onderwaterschip. Foto: Wilko Eekhof.

Hartman Marine en Hartman Seatrade

Achter de namen Hartman Marine en Hartman Seatrade gaan de broers Johan en Berend Hartman uit Urk schuil. Daarbij is Johan de technische man en Berend de kapitein. De broers zullen elkaar regelmatig afllossen, waarbij Berend samen met zijn echtgenote Ineke meer aan boord zal zijn, terwijl Johan vanuit Urk de rederijtaken gaat behartigen.

De broers deden in de afgelopen jaren veel ervaring op met het vervoer van projectlading. Het eerste transport op dit terrein betrof in 1995 een kraan van de vroegere Cockerill Yards, die van de Boelwerf in Temse (B) werd vervoerd naar Kirkenes aan de Varangerfjord in het noorden van Noorwegen. Daarna volgden meer van dergelijke transporten en was het vooral met de in

Seatrade bij Amasus in Delfzijl, sinds dit scheepvaartkantoor medio 2006 werd overgenomen door Harry Slort en Arend Jan Rozema, voorheen werkzaam bij Wagenborg Shipping BV, die daar ook de belangen behartigden voor Johan en Berend Hartman.

Een varende familie

Berend en Johan komen uit een varende familie die al vanaf de zeventiende eeuw actief is in de binnenvaart. De naam van hun schip ontleen de broers aan de kustvaarder 'Deo Volente' waarmee hun vader Jan Hartman heeft gevaren. Vader Hartman voer aanvankelijk ook in de binnenvaart, maar omdat de zee hem meer aantrok, maakte hij eind 1982 de overstap naar de Denemarkenvaart. Hij woonde aanvankelijk met zijn vrouw aan boord van dit in Kampen geregistreerde schip, maar toen ze in die



Achteraanzicht met de twee Liebherr-kranen.
Foto: Wilko Eekhof

jaren vaak over het IJsselmeer langs Urk voeren, kozen ze later domicilie op dit voormalige Zuiderzee-eiland. De eerste 'Deo Volente' (567 td) was in 1967 bij Scheepswerf Apol in Wirdum Gr. op stapel gezet als 'Gretina Holwerda' en werd, na haar verkoop in 1981 als 'Marant', door Hartman sr. in 1983 aangekocht. In 1992 kocht Jan Hartman een groter schip, de in 1974 bij de Gebr. Kötter in Haren Ems (D) gebouwde kruiplijncoaster 'Maria' (1.400 td), de voormalige 'Pia' en 'Cargoliner II'. Samen met zijn zoons Arend en Johan voer hij tot 1995 op dit schip, om daarna met de in 1982 bij Hugo Peters in Wevelsfleth (D) gebouwde derde 'Deo Volente' (1.550 td) zee te kiezen. Arend ging toen alleen verder op de oude 'Deo Volente', die hij omdoopte in 'Deo Gratias'.

Johan voer daarna met zijn vader en zijn jongere broer Berend, op de derde 'Deo Volente', het schip waarmee ook de eerste speciale transporten werden uitgevoerd. De opgedane kennis in het vervoer van projectlading brachten de broers Johan en Berend daarna weer in bij het ontwerp en de bestelling van hun eerste nieuw gebouwde 'Deo Volente'. In 2005 werd dit schip als 'Coral Sea' verkocht aan broer Teele Hartman, die er samen met zijn compagnon Jan van Schothorst mee vaart bij Amasus in Delfzijl. Naast andere lading, wordt ook dit schip nog regelmatig ingezet voor het vervoer van projectlading. De tweede zoon van vader Hartman, Daniël, heeft ook een eigen schip, de in 1974 gebouwde kruiplijncoaster 'Barentssee' (1.400 td) waarmee hij, evenals broer Arend, bij Wagenborg Shipping BV in Delfzijl vaart. Een varende familie derhalve, want ook één van de vier dochters van Jan Hartman is getrouwd met een zeeman, Hendrik Buter, die tot voor kort voer met de Bijlsma-trader 'Schokland' (2.500 td).

Naamgeving.

De naam 'Deo Volente' is ontleend aan het bijbelse: 'Zo de Heer wil' en daarmee dragen de broers Johan en Berend hun christelijke achtergrond uit. De Bijbel als richtsnoer schept verplichtingen, zo begreep ik van Berend toen hij naast mij op de kade in Harlingen stond en daar assisteerde bij het afmeren van zijn nieuwe schip. Zowel in woord en daad, zo gaf hij mij te kennen, willen de broers deze naam gestalte geven in de omgang aan boord met de overige bemanningsleden, als ook hun zakenrelaties. Zo enigszins mogelijk houdt dit ook in dat de zondag in ere wordt gehouden en dat deze dag als rustdag in een haven, dan wel voor anker of drijvend op zee, zal worden doorgebracht. Alleen als het niet anders kan vanwege weersinvloeden of als opdrachtgevers nadrukkelijk verlangen dat tijdig moet worden geladen of gelost, zullen de broers hiervan afwijken en daarmee is de 'Deo Volente' in dubbel opzicht een bijzonder schip te noemen!

De eerste 'Deo Volente', gebouwd in 1967. Foto: A. van Eykelen.

