

# PORTRET

## Machinist



Foto: Koos Groenewold/Vismagazine



**Naam:** Henk Kramer  
**Leeftijd:** 23  
**Geboorteplaats:** Urk  
**Thuis:** Urk, getrouwd met Jannette  
**Hobby's:** Voetbal (Excellent Bouwwerken)  
**Beroep:** Machinist MDV 1  
**Loopbaan:** Op de visserijschool liep ik stage bij Snoek op de SC 10 en werd de belangstelling voor motordrijver gewekt. Na school ben ik echter eerst twee jaar op de P 224 als kok gekomen. Toen vroeg Dirk Romkes me als machinist op de Eurokotter UK 194, de huidige NG 21. En daarna dus de overstap op de MDV 1. Aandeelhouder Hendrik Romkes is mijn schoonvader.  
**Hoe kwam je in de branche?** Van vader op zoon. Vader Gerrie vist op de SC 28, broer Klaas op de ST 27.

**Machinekamer:** „Eigenlijk hebben we geen hoofdmotor. Maar als je wil: dat is de kleine groene e-motor in het midden van de machinekamer. Die drijft de schroef aan. We hebben een generator staan, die via een trafokast de stroom voor de e-motor levert. Die generator is een 680 pk Mitsubishi, bij ons aan boord noemen we die de diesel. Het verbruik van de diesel is afhankelijk van de hoeveelheid kW's die worden gevraagd. Niet meer dus. Extreem gezegd: als we een lamp aanzetten, gaat de diesel in toeren omhoog. Een leuk detail: als we de stroom overzetten, zien we het licht niet knipperen. De grote verwerkingspomp kunnen we van 01, tot 2,5 bar zetten, want het is natuurlijk niet nodig dat deze de hele week volaan draait. Want: hoe sneller deze draait, hoe meer stroom en dus hoe meer diesel deze vraagt. We hebben drie standen boven in de brug: power, haven en eco. Bijna de hele week staat de diesel op de eco-modus, alleen als we de haven in- of uitvaren zetten we deze op de power-modus met een vast toerental van 1.200. 1.200 toeren is 500 kW. De e-motor staat echter verzegeld op 400 kW. Draait die op honderd procent, dan hebben we dus nog een buffer van 100 kW voor ons boordnet. We hebben ook een noodgenerator, maar die draait niet; het is alleen een thuiskomstje als dat ooit nodig zou zijn bij pech. In vergelijking met een 'normale' machinekamer heb ik er allemaal minder werk aan. Want een grote hoofdmotor en koppeling ontbreken. Dat scheelt onderhoud. Dankzij ons powermanagementsysteem draait alles automatisch, ook de pompen. In juni zijn we uitgevaren, kinderziektes zijn intussen opgelost. We verbruiken op dit moment zo'n 6.500 liter brandstof per honderd uur, in vergelijking met een grote Eurokotter toch een kwart minder. Terwijl we meer kabel vieren (200 meter), en dus met een grotere spreiding vissen. We stomen lekker snel: 10,5 mijl. Nu zijn we bezig met de finetuning om het brandstofverbruik nog wat verder omlaag te krijgen, daarvoor is deze maand bijvoorbeeld een cruisecontrolesysteem geïnstalleerd. Onze schroef – drie meter drieblads - kunnen we op één slag per minuut laten draaien. Tijdens het vissen zitten we op een belasting van 75-85 procent. Dus we hebben nog kracht over.“

