

INTERVIEW SENSOREN

Het is bijna zo dat geen enkele grote berging zonder de sensoren van Siri Marine verloopt. Het bedrijf uit Appingedam was aanwezig bij de Costa Concordia en de Rena.



Bij de berging van de Rena in 2011 bij Nieuw Zeeland was Siri ook betrokken. EIGEN FOTO

Siri Marine vliegt voor berging schepen de hele wereld over

BOUKE NIELSEN

APPINGEDAM Ze vliegen bij Siri Marine de hele wereld over. Afgelopen week werd de hulp nog ingeroepen bij een door de poten gezakt accommodatieplatform in de Perzische Golf, maar de Siri-werknemer die daarheen ging zit nu alweer in Mexico. Een ander zat net in Qatar en is ook onderweg naar Mexico. Overal waar wat te bergen valt, worden de sensoren van Siri uit Appingedam als hulp ingeroepen.

Directeur-eigenaar Albert Lenting staat zelf op het punt naar Brunei te vertrekken. Zijn Siri Marine is gespecialiseerd in het registreren van minimale bewegingen. Als een schip kantelt doordat de containers of deklading schuiven, dan kunnen de meters van Siri exact vaststellen of er beweging in de scheepshoof is of het schip dreigt te breken.

„Maar we zijn ook in staat aan te geven wanneer een container overboord dreigt te vallen”, zegt Lenting. „waardoor het een heel handig instrument is. Want zoiets gebeurt natuurlijk altijd 's nachts om 4 uur, als het weer even minder wordt en de wacht ten einde loopt. Je kunt met onze meters heel wat schade voorkomen.”



Albert Lenting toont de meters.

Maar hoezeer Lenting ook overtuigd is van de waarde van de Siri-sensoren, niet alle reders vallen hem bij. Lenting: „In de koopvaardij hoor je nog al te vaak: Opa deed het ook zonder die dingen. Of: Wat kost het? Het is nu eenmaal een heel behoudende sector. En ik mag het zeggen want mijn vader was een kapitein-eigenaar.”

Lenting begon in 2003 - na een

loopbaan in de scheepvaart, offshore en scheepsbouw - met een compaan aan Siri Marine. In 2006 ging hij alleen verder. Er werken nu negen man bij Siri. Overal waar bewegingen en versnellingen moeten worden geregistreerd, is Siri van de partij. Dat kan bij boortplatforms zijn, bij schepen, bij windmolens, bij aardbevingen, bij constructiewerk, noem maar op.

In koopvaardij hoor je vaak: Opa deed het ook zonder die dingen

Maar vooral bij bergingen wordt vaak de hulp van de Siri-sensoren ingeroepen. Siri was in eerste instantie present bij de Costa Concordia en deed ook de metingen bij de Rena, het containerschip dat in 2011 bij Nieuw Zeeland op de bodem liep. Lenting: „We zijn er bij toeval in verzeild geraakt. Ik was in 2006 op Hawaï en toen liep het containerschip APL Panama op het strand. Ik ben erheen gegaan en heb onze sensoren geplaatst. Vanaf dat moment bleek dat wij konden bepalen hoe de conditie van het schip is: gaat-ie vervormen, gaat-ie breken of kan het schip geborgen worden?”

De grote bergers kennen Siri maar al te goed. „We kunnen in een heel vroeg stadium de conditie van het schip en de veranderingen meten”,

Bevingen

Ook aardbevingen kan Siri meten. Lenting: „Ik zal me niet populair maken met wat ik nu zeg, maar ik vind dat rond de bevingen in Groningen de relevantie in de discussie moet terugkeren. Niet elke scheur is een bevingscheur en niet elke beving brengt schade. Scheuren worden nu vaak te snel aan bevingen toegeschreven, terwijl scheuren soms ook door ouderdom komen. Ik doe metingen bij een fabriek in de Eemshaven. Geen enkele trilling daar is bijvoorbeeld te relateren aan een aardstok.”

zegt Lenting. „Soms gaat de telefoon en krijgen we te horen naar welke luchthaven we moeten, alles ligt dan al klaar. We hebben zelf ook altijd koffers met alle benodigde spullen klaar liggen.”

Lenting vindt het de leukste tak van sport. „Want elke berging is weer anders, er is geen draaiboek voor”, weet hij. „Omdat we op veel plekken komen, wordt ons ook om advies gevraagd, al is dat niet onze rol. Je past haast altijd bestaande technieken toe, maar soms moet ook iets heel nieuws worden bedacht. De manier waarop de Costa Concordia werd geborgen, was helemaal nieuw.”