

Ricardo Sassenburg Matroos Technische Dienst



De werkweek van ...

Ricardo Sassenburg (19) is matroos der eerste klasse bij de Technische Dienst. Zijn functie draait vooral om machines: installaties van onmenselijke omvang en met onmenselijke vermogens. Want om een fregat met een waterverplaatsing van meer dan zesduizend ton in beweging te krijgen en op topsnelheid te laten varen, heb je wel een paar krachtige 'batterijtjes' nodig. Dat die altijd in topconditie zijn, daarvoor zorgen de TD'ers van het onderdeel mobility – voortstuwing zeg maar – waarbij ook Ricardo is ingedeeld. "Hartstikke kicken", zegt hij, "want dankzij onze inspanningen vaart dit bakbeest wel mooi naar de andere kant van de wereld, als het moet."

Maandag

Het is druk op het bureau TD (Technische Dienst) aan boord van de Hr.Ms. Evertsen. Vijf voor acht: nog een paar minuten en Ricardo's werkweek gaat weer van start. Alle matrozen TD die zich met de voortstuwing bezighouden, plus de 'bijbehorende' korporaals, sergeant en majoor, komen bij elkaar om te bespreken wat er vandaag moet gebeuren.

Omdat het schip momenteel binnenligt, begint de dag met een standaard controlerondje langs de installaties. Ricardo ontdekt samen met zijn collega dat er bij een van de kruisvaarddiesels een filter vervangen moet worden en regelt het meteen. In beide machinekamers – de voormachinekamer met de hoofdvaart, de gasturbines, en de achtermachinekamer met de kruisvaarddiesels – moet alles altijd tiptop in orde zijn, want een klein gebrek kan grote gevolgen hebben. Niet alleen dat het schip misschien niet kan varen als er ergens wat mis is, de boel kan zelfs compleet exploderen: "Er zit zóveel gevaarlijke brandstof in die ruimtes, daar moet je ontzettend voorzichtig mee zijn."

Dinsdag

Ricardo is met het schip pas nog een maandje naar Zweden geweest. "Zelf zou ik het niet hebben verzonnen, maar Stockholm bleek hartstikke leuk te zijn. Leuke kroegjes en eettentjes. Gezellig samen op stap in het weekend. En de sfeer aan boord was heel goed." Toch is het altijd even wennen om weer te gaan varen, vindt Ricardo. "Je ziet je familie een poosje niet en je krijgt heel andere werktijden. De eerste keer dat je om



vier uur 's ochtends je nest uit moet, baal je echt wel even. Dat heb je als je de 'platvoet-dagwacht' loopt, van vier tot acht 's ochtends en 's avonds."



Ricardo neemt ons mee naar de Technische Centrale (TC), waar de TD'ers tijdens hun zeewacht regelmatig te vinden zijn. Veel monitors, veel knoppen en hendels, veel schakelborden en panelen. Gepiep, lichtgeflinker, geruis alom. "Op die machine daar krijg je alarm als er ergens op het schip bijvoorbeeld een deur open gaat die dicht moet blijven", wijst Ricardo. "En hier op dit beeldscherm zie je precies wat er in de machinekamers gebeurt. Ik kan nog veel verder inzoomen, zie je? Een beetje Big Brother-achtig is het wel, hoor. Kijk, daar heb je mijn collega's, beneden bij de diesels. Die zijn het koelwatersysteem aan het controleren. Vorige week hebben we daar een lek ontdekt en verholpen: eerst zijn we met z'n tweeën een hele tijd bezig geweest om een pompje tussen de leidingen uit te krijgen, want daar zat de fout, en toen hebben we dat ding gerepareerd en teruggeplaatst. Sindsdien werkt het allemaal weer perfect, maar we blijven alert. Wel interessant hoor, zo'n probleem. Of mag ik dat niet zeggen? Nou ja, je kiest niet voor niets voor techniek, toch? Laat mij maar lekker sleutelen. Heerlijk. Als het dan ook maar lukt, tenminste, want dát is de kick!"

Woensdag

In de haven werk je als TD'er gewoon van acht tot vijf, maar op zee is het vier uur op, acht uur af. Met drie roulerende divisies is de TC dan dus 24 uur bemand. Een vierde divisie werkt daarnaast van acht tot vijf overdag én kan buiten 'kantooruren' worden opgetrommeld als de dienstdoende zeewacht assistentie nodig heeft.

"Zolang de motoren draaien, moeten er altijd genoeg TD'ers paraat zijn om bij calamiteiten – brand in een gasturbine, oliemist in de machinekamer, ik noem maar wat doemscenario's – alles en iedereen zo snel mogelijk in veiligheid te brengen en de schade te beperken." Ooit meegemaakt, zo'n bedreigende situatie? "Gelukkig niet. Maar we oefenen veel, want als er echt iets is, moet het natuurlijk wel in één keer goed gaan."



Donderdag

Ricardo begint samen met een collega met hun dagelijkse rondje. Omdat het de eerste van de maand is, ligt er straks waarschijnlijk een nieuw pakje kaarten klaar voor de matrozen, zegt hij, terwijl hij de beveiliging van een klep inspecteert. "Daar staan de details op van alle periodieke onderhoudsklussen die we deze maand naast de vaste controles moeten doen: de instructies, de benodigdheden, en zelfs de tijd die je er ongeveer voor moet rekenen. Er zitten ook altijd dingen bij die je nog nooit eerder hebt gedaan, omdat 'periodiek

onderhoud' in sommige gevallen betekent: één keer per jaar vervangen. Andere opdrachten komen elke maand terug, of nog vaker."

Vrijdag

Kruisvaartdiesels, de hoofdvaart, gasturbines, generatoren, tandwielassen, oliepompen, persleidingen, plaatkoelers, compressoren – Ricardo praat erover alsof hij er zijn hele leven al bekend mee is. "Toch raakte ik pas op de middelbare school geïnteresseerd in machines, en toen heb ik elektrotechniek gekozen.



Ondertussen begon de marine me ook te trekken. Maar na mijn eindexamen was ik te jong om te solliciteren, dus dat werd eerst een jaartje Vrede & Veiligheid. Inmiddels zit ik helemaal goed: ik doe het leukste werk, vind ik zelf, en ook nog op het nieuwste schip!" Die middag loopt Ricardo nog één keer de machinekamers na, checkt of alles schoon is, leegt de prullenbakken... "Oké, wat mij betreft zijn we weekendgereed. Straks met de trein

naar Rozenburg, lekker naar huis. Tuurlijk heb ik daar zin in. Maar maandagochtend ga ik met net zoveel plezier weer aan de slag!"