

**Van Bulb  
tot Spiegel**

**door**

**Arend Zeebeer**

Van deze schrijver is reeds verschenen:  
Van Potdeksel tot Luikhoofd

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789402129601
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur

Afbeelding omslag: Aanloop Gibraltar op 26 juni 2013

## *Inhoud*

---

<b>Waar praten we over.....</b>	<b>1</b>
<b>Week 1.....</b>	<b>11</b>
<b>Week 2.....</b>	<b>31</b>
<b>Week 3.....</b>	<b>55</b>
<b>Week 4.....</b>	<b>81</b>
<b>Week 5.....</b>	<b>105</b>
<b>Week 6.....</b>	<b>127</b>
<b>Week 7.....</b>	<b>151</b>
<b>Week 8.....</b>	<b>169</b>
<b>Week 9.....</b>	<b>195</b>
<b>Week 10.....</b>	<b>215</b>
<b>Week 11.....</b>	<b>235</b>
<b>Week 12.....</b>	<b>255</b>
<b>Week 13.....</b>	<b>277</b>
<b>Week 14.....</b>	<b>297</b>
<b>Week 15.....</b>	<b>317</b>
<b>Week 16.....</b>	<b>335</b>
<b>Week 17.....</b>	<b>351</b>

---

*Inhoud*

---

**Week 18..... 369**

**Week 19.....391**



# Waar praten we over:

---

Dit is het verslag van een reis van vijf maanden op een modern droge lading schip. Dat is een schip dat vrijwel alle ladingsoorten kan vervoeren, behalve vloeibare (olie) en gas. Om deze reden worden ze ook wel “general purpose” genoemd.

## Hoe groot is zo'n schip nou eigenlijk?

Een schip heeft een aantal afmetingen, lengte, breedte, diepte, inhoud en nog een paar. Het schip waarover deze reis gaat heeft de volgende afmetingen:

### Hoofdafmetingen

Lengte over alles: 156,9 meter

Dit is de grootste lengte, van het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 13 grote veertig voets containers achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 22,8 meter

Breedte volgens de mal is de breedte over de buitenkant van de spanten. Voor de grootste breedte komen de huiddikte en de slijtranden er nog bij. Het is ietsje breder als een autoweg met 6 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendek: 13.25 meter

Drie meter is ongeveer één verdieping. Dus het schip is aan de binnenkant 4½ verdieping hoog. Bij een lengte van

## ***Waar praten we over***

---

70 meter en een breedte van 17,8 kun je dus een paar huizen compleet in kwijt in zo'n scheepsruim.

Hoogtes onder het tussendek: 3,25, 6,46 of 9,60 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes eronder. Het meest gebruiken we de middenhoogte, 6,46 meter. Dat is ongeveer de hoogte van een huis met twee verdiepingen en een lage vloering (ca 7 meter)

Hoogte boven tussendek: 9,00, 5,79 of 2,65 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, 17,8 meter breed en 1 meter dik, in hun geheel weghalen, of op verschillende hoogtes ophangen. Hierdoor kunnen we ladingen van verschillende afmetingen meenemen.

Zomerdiepgang: 10,25 meter

Een schip mag afladen op een bepaalde diepgang. Het stuk vanaf de waterlijn dat nog boven water uitsteekt heet vrijboord. Vanwege de veiligheid is bepaald dat dit vrijboord, afhankelijk van seizoen (winter of zomer) en vaargebied (tropen, Noord Atlantic) een bepaalde minimum waarde moet hebben. Bij een bepaald vrijboord hoort een bepaalde diepgang, en die vastgestelde diepgangen worden genoemd naar die indeling. Zomerdiepgang is de diepgang tot waar het schip mag afladen in de zomer op gemiddelde breedte. De markeringen van deze diepgangen is op de zijde opgepast: het diepgangsmerk. Een onderdeel van het diepgangsmerk is het Plimsollmerk. Deze geeft alleen de zomer-

## ***Waar praten we over***

---

diepgang aan.

Hoe dieper een schip mag worden afgeladen, hoe meer lading erin kan (wet van Archimedes). Maar dat niet alleen. Brandstof, drinkwater en voorraden wegen ook. Het kan soms een heel gereken zijn om te voldoen aan die eisen.

Houtdiepgang: 13,53 meter

Dit is een speciaal merk voor de houtvaart. Het heeft dezelfde karakteristieken als het gewone merk, maar is voor gebruik met een deklust hout. Hout heeft opdrijvende kracht van zichzelf, en als dit van boord tot boord geladen wordt vergroot je effectief het vrijboord van het schip. Hetzelfde geldt in principe voor bijvoorbeeld containers, maar dan moet je er heel zeker van zijn dat ze waterdicht zijn. En dat is nooit zo. Tegenwoordig wordt hout in pakketten geladen en niet meer van boord tot boord met losse plankjes. Veel te arbeidsintensief. Het houtmerk bestaat nog steeds, en dat komt, zoals een loods in het Suezkanaal me vertelde, omdat “het gemakkelijker is een piramide te verslepen dan om een wet te veranderen”.

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 13400 ton

Voorheen werd hiervoor de registerton (BRT) gebruikt. Het is de bruto inhoud van een schip in kubieke meters. Dat wordt berekend met een ingewikkelde formule waar niemand nog maar iets van begrijpt. Omdat dit getalletje gebruikt wordt voor de berekening van havengelden, belastingen en wat dies meer zij proberen scheepsbouwers het zo laag mogelijk te houden. Één van de gevolgen hiervan is, dat (meest container-) schepen een waanzinnig hoge

---

## ***Waar praten we over***

---

deklast en een relatief laag vrijboord krijgen. Dit heeft weer tot gevolg dat met enige regelmaat containers op de kust aanspoelen. Bruto inhoud en veiligheid staan dus op een ietwat gespannen voet met elkaar. De GT is in kubieke meter, de registerton was ook een inhoudsmaat, van 100 kubieke voet, of 2,83 m<sup>3</sup>.

NT (Net tons = netto tonnage):            5920 ton

Hiervoor geldt ruwweg hetzelfde als voor de GT. Het idee om de netto inhoud van een schip is leuk op papier, maar in de praktijk gebruik je de ruimafmetingen.

Draagvermogen:                                    18500 excl TD

17650 incl TD

Het draagvermogen is de hoeveelheid tonnen van 1000 kilo dat een schip kan meenemen op zomerdiepgang. Dit bedrag is inclusief brandstof, drinkwater en de rest. Het laadvermogen is ditzelfde, minus brandstof, drinkwater en de rest. Omdat beide een theoretische benadering is van de scheepsbouwer worden deze getalletjes in de praktijk nooit gebruikt. In de praktijk gebruik je de actuele waarden voor brandstof en dergelijke.

## **Volume**

Grain = bale:	Ruim 1	208.000 cbft / 5.890 m <sup>3</sup>
	Ruim 2	557.250 cbft / 15.780 m <sup>3</sup>
	Totaal	765.250 cbft / 21.670 m <sup>3</sup>

Deze waarden worden gebruikt om te bepalen hoeveel kubieke meters lading er in het ruim past. Dat is van belang

---



## ***Waar praten we over***

---

voor volume lading, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in  $m^3$ , maar de bevrachters uit pure gewoonte nog steeds in cft (kubieke voet). Omdat wij onze gegevens krijgen van de bevrachters rekent de verscheper om naar cft, wij krijgen dat getalletje en rekenen weer terug naar cbm, omdat alle scheepsgegevens metriek zijn. Een enkel keertje gaat dat mis en dan past de lading niet in het ruim, of je hebt teveel ruimte over. En dan heeft de bevrachter weer een paracetamolletje nodig.

De termen **grain** en **bale** slaan op een methode van rekenen. Balespace is de hoeveelheid  $m^3$  stukgoed dat een schip kan meenemen, grainspace is voor de hoeveelheid gestorte lading (bulk). Omdat dit schip volledig vierkant is van binnen, zijn hier de waarden gelijk.

### **Oppervlakten**

Het oppervlak wordt nog wel eens gebruikt voor verschillende soorten stukgoed. De verscheper moet dan opgeven hoeveel de lading stuwt per vierkante meter in plaats van het meer gebruikelijk ton per cbm of ton per cft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het algemeen goed, omdat er geen spanten en andere uitstekende delen in de weg zitten zoals bij oudere schepen.

## *Waar praten we over*

---

### **Containers**

Ruim	TEU	470
Dek	TEU	599
Totaal	TEU	1.069

Dit is de hoeveelheid containers die het schip kan hebben in TEU. Een TEU is een Twenty foot Equivalent Unit, oftewel een twintig voets container. Voor ons zijn dit de kleintjes. Er bestaan ook FEU's, die staan voor een veertigvoeter. Omdat dit schip een ingewikkelde indeling heeft, we kunnen bijvoorbeeld ook 43 voeters en 45 voeters meenemen, is het altijd verstandig het container laadplan erbij te nemen.

Containers overigens is een wetenschap apart. Het idee is prachtig: gestandaardiseerde laadbakjes. Alleen heeft zowat iedereen zijn eigen standaard ontwikkeld. Zo had ik eens op een ander schip een lading lege containers van Qingdao (China) naar Freemantle (Australie). Alleen waren ze volgens de standaard van de Australische spoorwegen]: 45 voet en aan weerszijden een duim breder. Het gevolg was dat geen enkel containerschip ze mee kon nemen, want dat past precies. Wij hadden precies die ruimte over, en konden de boel dus meenemen.

## ***Waar praten we over***

---

### **Luiken**

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim mee wordt afgesloten

Weatherdeck Ruim 1: 32,00 × 12,70 meter

Ruim 2: 70,40 × 17,80 meter

steel, end folding rolling lift away type

Tweendeck Ruim 1: 25,60 × 17,80

/15,25 /12,70 /9,40 meter

Ruim 2: 64 × 17,80

consisting of 15 steel pontoons

Bulkheads Removable pontoons for up to 13 compartments at TEU interval

Dit zijn de luiken. De "weatherdeck" luiken vormen de waterdichte afdichting van het ruim. Daar mag geen spatje doorkomen. Deze liggen op rubber op een RVS rand rondom het luik. Verder is er een systeem van labyrintafdichting. Dit houdt in dat als er toch nog een druppeltje doorheen komt, dit wordt opgevangen door een lekgoot, van waaruit het met een drain met terugslagafsluiter uit het luik verwijderd wordt. Ruim 1 is 32 meter lang, aan de voorzijde 12,7 meter breed, en aan de achterzijde 17,8 meter. Ruim 2 is 70,4 meter lang en 17,8 meter breed.

De termen folding/rolling/lift off willen zeggen dat een deel omhoog kan vouwen met behulp van hydraulische plunjers, een gedeelte kan van voren naar achter kan rollen

## ***Waar praten we over***

---

en vice versa, en dat ze indien nodig er ook afgetild kunnen worden. Bij aftillen heb je de volledig ruimopening beschikbaar van (ruwweg) 70 x 18 meter.

Het tweendeck is het tussendek. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 15 pontons van 6.37 lang. Twee zijn half zo lang. Omdat ruim 1 taps toeloopt, hebben de pontons daar verschillende breedtes.

Elk van die pontons, 44 ton per stuk, kunnen met de kraan recht overeind gezet worden. Ze vormen dan een schot (bulkhead) om twee soorten lading van elkaar te kunnen scheiden. In de zijde van het ruim zitten uitklapbare nokken, die officieel Willies heten, maar die ook wel paardekoppen genoemd worden. Die laatste term slaat op een vergelijkbare constructie op de oudere schepen, waar ze inderdaad wel wat op een paardenkop leken. Diezelfde paardenkoppen vormen ook de stutten waarop de pontons rusten als ze als tussendek gebruikt worden.

Elk ponton vormt een sectie, die even lang is als een 20 voets container. Die schotten kunnen voor en achter elke sectie gezet worden, waardoor een heleboel compartimenten gevormd kunnen worden.

### **Maximale belasting**

Weatherdeck:	2,60 t/m <sup>2</sup>
Hatchway 1:	7,50 t/m <sup>2</sup> forepart, 5,5 t/m <sup>2</sup> aft part
Hatchway 2:	5,5 t/m <sup>2</sup>
Tanktop:	20 t/m <sup>2</sup>

## ***Waar praten we over***

---

De maximale belasting is op dit schip een heel belangrijk gegeven.

- Het hoofddek kan 2,60 ton / m<sup>2</sup> dragen.
- Tussendek ruim 1 voorkant doet 7,5 ton / m<sup>2</sup>, en achterkant 5,5 ton / m<sup>2</sup>. De achterkant is breder en moet daarom een grotere afstand overbruggen, vandaar.
- Tussendek ruim 2 doet ook 5,5 ton / m<sup>2</sup>.
- De tanktop, helemaal onderin draagt 20 ton / m<sup>2</sup>.

Zo'n tussendeks ponton van 18 x 6 meter kan dus ongeveer 620 ton dragen. Een geladen vrachtauto weegt ongeveer 40 ton. Er kan dus 15,5 vrachtauto op parkeren. Qua gewicht dan. Een heleboel schepen hebben op hun tanktop een lagere belasting dan dit schip in het tussendek. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

## **Kranen**

We hebben drie kraantjes aan stuurboord staan. Deze kunnen elk maximaal 120 ton trekken, bij een vlucht van 16 meter. Bij een vlucht van 30 meter is dit 55 ton. Er is nog een tussenstandje van 90 ton. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 240 ton doen, maar zijn dan erg beperkt in de plaats waar ze kunnen komen.

## *Waar praten we over*

---

### **Hoofdmotor**

De voortstuwing gaat met een 8400 kW zware olie motor. Als boegschroef is er een 850 kW elektromotor.

De snelheid bij de proefvaart was 19 knopen in ballast. Normaal draaien we langzamer. Constant vol vermogen draaien is niet zo best voor het motortje. Berekend bij geladen schip zou dit 17,5 knopen zijn. Een normalere waarde voor vol vermogen is 17,5 knopen in ballast en 16 geladen. Brandstof verbruik ligt dan in de orde van 30 ton per dag. Brandstof is IFO (Intermediate Fuel Oil) van 380 cSt (centi-Stokes).

### **Brandstof en ballast**

In theorie zouden we dus 50 dagen volle kracht kunnen draaien. In de praktijk is dat minder, omdat hier alle tanks zijn meegeteld, ook degene die om meerdere redenen niet in gebruik zijn (overflowtanks en dergelijk). De theoretisch actieradius is dan 21000 zeemijl. Één keer de wereld rond over de evenaar is 21600 mijl. Dat halen we dus net niet zonder bij te tanken.

# Week 1

---

## Dag 1: 09 april 2013

Daar gaan we weer voor drie stuiver. Vanochtend om 6 uur opgestaan, en om zeven uur bracht buurman me naar het station. Vandaar moest ik, zoals afgesproken, naar Schiphol. Daar zou een chauffeur me oppikken en me naar Vlissingen brengen. Er kwamen twee man aan op Schiphol uit Oost Europa, en die moesten ook mee. Kantoor vond dat makkelijkste oplossing. Ik had liever zelf met m'n eigen karretje naar Vlissingen gereden. Dan kon een van de mensen die naar huis gingen daarmee naar mijn huis rijden, en buurman kon die dan op de trein zetten. Dat ging niet door, omdat juist degene die in de buurt woonde, geen rijbewijs had, hoorde ik later.

Oké, dan maar op deze manier. Dat werkt ook. Ietsje voor negenen op Schiphol (soms zijn de spoorwegen wel op tijd), en om negen uur op het afgesproken punt. Niemand te zien, tenminste niemand die me naar Vlissingen wilde brengen. Koffertje neergezet en er boven op gaan zitten, dan gaat niemand ermee aan de haal. Tenminste niet zonder dat ik er van weet. EReader tevoorschijn gehaald en maar een stukje lezen. Ik ben d'r, nu de rest nog.

De rest manifesteerde zich in een wat oudere man met een bordje waar de naam van de rederij op stond. Die was er al weer zo snel van tussen dat toen ik m'n koffers in de hand had hij al weer in de menigte verdwenen was. Toen maar op wacht gaan staan op het plekje waar ik hem het laatst gezien had. Die komt vast nog wel een keer langs. En inderdaad, nog geen vijf minuten later kwam hij weer in

## **Week 1**

---

looppas voorbij zeilen. Dit keer had ik hem op tijd bij zijn vestje. Oké stuurman, even die andere gast ophalen. De derde machinist stond ook al te wachten blijkbaar, want even later kwamen ze met zijn tweeën aanzetten.

Op naar de auto. Daar zat nummer drie te wachten. Op naar Vlissingen. Even een bunkerstop en onder Rotterdam nog even een plaspause. En op naar Terneuzen. Terneuzen??? Ja, daar zit de immigratie en de buitenlandse aflossers moeten eerst daar hun neus laten zien. Waarom dat niet in Rotterdam kan of voor mijn part op Schiphol ontgaat mij enigszins.

Via de tunnel onder de Westerschelde door, stempeltje in het paspoort van de collega's, weer onder de Westerschelde door en naar de Sloehaven. Daar lag het bootje te wachten. Dat gaat ook niet zo één twee drie. Eerst moet terdege bekeken worden of we wel het recht hebben om het haventerrein op te gaan, en of we geen ploffstoffen bij ons hebben. Die controle bestond uit het ophalen van een fiche door de chauffeur, die zich voor die gelegenheid met helm en reflexieveest uitdoste. Het was van buitengemene importantie dat ten allen tijde beschermende kleding werd gedragen, dus ook het stukje van de auto naar het kantoortje en weer terug. Zucht. Met die fiche konden we door de slagboom en hadden verder van niemand last.

Aan boord kennis gemaakt. M'n nieuwe schip is één van een serie van acht schepen, waarvan de laatste vier uitgerust zijn met extra accommodatie voor maximaal acht leerlingen en een leraar. De reder heeft samen met de

---



## **Week 1**

---

overheid en het Onderwijsfonds voor de Scheepvaart een project lopen om maar zoveel mogelijk mensen naar zee te krijgen. Dit schip, samen met drie van haar zusjes, is een onderdeel van dat project. Twee van de leerlingen had ik bij een voorgaande reis ook al eens meegemaakt. De kop van de kapitein had ik ook al eens gezien, maar de rest van het volk was nieuw voor me.

Overdracht, wat is kapot en wat hebben ze de laatste dokbeurt vergeten te repareren en dergelijke. Voor mij is het de vierde keer op zo'n zusterschip, dus als ik de lopende zaken maar weet, dan lukt 't wel.

Natuurlijk waren er alweer de nodige veranderingen op het reisschema, maar dat is standaard. Morgen is het wéér anders. De lading die er nu uitgaat is aluminium ingots. Dat zijn blokken aluminium, die als pallets opgestapeld zijn. Alles gaat er hier uit, morgenavond vertrek we weer als alles goed gaat.

Inmiddels heb ik ook de gegevens van de komende reis onder ogen gekregen. De inkt was nog nat. Volgende haven is Rostock, via het Kiel Kanaal. Daar laden we een grote mobiele kraan in stukjes en brokken. "Knock down" heet dat officieel. Daarna nog wat laadhavens, en de bestemming van dat alles is Zuid Amerika, Brazilië en Uruguay.

### **Dag 2: 10 april 2013**

Alweer een hele dag aan boord. Gisteravond had ik meegekregen dat het schip de tiende laat in de middag of vroeg in de avond (vandaag dus) leeg zou zijn. In mijn on-

---

## Week 1

---

schuld ventileerde ik dat naar de hoofdmachinist. Potverblomme zei die, dan mag ik wel aanpoten, want we hebben gisteren een zuiger en een voerinkje eruit gepeuterd en nou zit ik met lekkerij op de hoofdmotor. Pas als dat verholpen is dan kan ik beginnen met de motor op te warmen, en het is maar de vraag of ik dat red. Die dus als een gek ventje met z'n kop de hoofdmotor in.

Ik dwarrel een beetje over dek en kom een stuwadoor met praatpaal (walky talky) tegen. Toch maar even vragen. Stuwadoor wist te vermelden dat hij het óók niet wist, maar dat het hem stug leek dat we voor morgen leeg zouden zijn. Ik op een draf naar de ouwe, want die moet dat soort dingen wel weten. "Laten we de agent dan maar 's bellen". Die wist te melden dat het in ieder geval donderdag zou worden, maar misschien ook wel vrijdag in de ochtend. Één van de leerlingen sprong een gat in de lucht, want die kon daardoor nog even naar huis. De machinist: "Heb ik me dáárvor zo lopen haasten?"

Het schip begon al lekker achterover te trimmen. Beetje te lekker eigenlijk. Volgens de specificaties mogen we maximaal 1,35 meter achterover trimmen. Voor een schip van zowat 160 meter is dat belachelijk weinig. In de praktijk kom je er dus ieder ogenblik overheen. In dit geval wel een beetje teveel. Ik had me verkeken op de snelheid van de lossing van ruim 1 (voorin). Dus ging ze over de nacht een beetje te snel achterover. Om zes uur, toen ik erbij kwam, toch maar de voorpiek en dubbele bodem 1 t/m 4 vol laten gooien. Dat zijn allemaal tanken die voorin zitten en dus als

## **Week 1**

---

tegenwicht kunnen dienen voor de geloste lading. Dat hielp, maar niet genoeg. Dus in de middag ook maar zijtanken 1 en 2 vol laten gooien. Die zitten ook voorin. Daarmee lagen we zo goed als gelijklastig.

En toen kwamen de stores. De rederij heeft in haar uiterste wijsheid besloten dat we eens per acht maanden mogen bestellen. Dan praat je over dingen als verfkwasten, inktpatronen, wasmachines, wc-papier en dat soort dingen. Dat vinden ze op kantoor wel makkelijk, en misschien is het ook wel goedkoper als je in één keer een hele pruttel tegelijk besteld. Voor ons aan boord is het iedere keer weer spannend, want als je wat vergeten bent, of er wordt wat verkeerd geleverd, dan is het de komende 8 maanden op een houtje bijten. Nou is daar wel weer wat op te vinden, want als je proviand inslaat dan vinden de meeste scheepszwendelaars (shipshandlers) het geen enkel probleem om tien luiwagens als doos bloemkool op de lijst te zetten. Dat moet je ook weer niet vaak doen, anders valt het op.

Je kunt je voorstellen dat dit in één keer een behoorlijke hoeveelheid is. Dit keer viel het mee. Maar 14 pallets. Soms zijn het er 18. Maar die moeten wel voor het eerstvolgende regenbuitje onderdeks staan. Zoveel ruimte hebben we bij lange na niet, geen enkel schip heeft dat. De enige manier is door als een gek ventje zoveel mogelijk dingen direct op de plaats brengen, of tenminste in de buurt ervan. Dan heb je in ieder geval een gespreide congestie. We zijn dus met alleman tot acht uur 's avonds bezig geweest. Tussendoor kwamen overigens ook nog drie pallets met verf. Dat ging

---

## **Week 1**

---

dus in één moeite door. Het dek is nu leeg. Daarentegen staan alle gangpaden vol met spullen die wachten tot ze hun weg vinden. Maar dat is met een paar dagen wel over.

Uiteraard gaat het werk gewoon door. Over de nacht wordt er weer met één ploeg doorgewerkt. Allemaal in de hoop dat we donderdag leeg zullen zijn.

Ik weet in ieder geval zeker dat ik een goede nachtrust zal genieten. Tachtig keer op een dag zes dekken op en neer denderen gaat je niet in de koude kleren zitten als je net vijf maanden op je kont gezeten hebt.

### **Dag 3: 11 april 2013**

We zijn onderweg. Het lossen ging, goed beschouwd op z'n elfendertigst 24 uur per dag door. Maar uiteindelijk was alle lading, goed 14000 ton aluminium, eruit. Ondertussen proviand aan boord, bemanningswissel gedaan (3 man), Diesel en zware olie gebunkerd, acht-maandelijkse stores aan boord gekregen (en voor een groot gedeelte al weggeruimd ook), vuilnis aan de wal gebracht en een slokje brandstof aan boord gekregen. Na lossing moesten we nog even wachten op de loods, en hebben toen ook maar de strongbeam weggeruimd.

Als het schip met een zware lading in het onderruim gaat varen wil het luikhoofd (de bovenrand van het ruim) van luik twee inknippen. Dat is een flink aantal centimeters. Het komt omdat luik 2 idioot groot is, goed 70 meter lang. Als referentie, een niet al te groot huis is ca 15 × 12 meter. Het ruim is 70 meter lang, 17 meter breed en 13 meter

---

## Week 1

---

diep. Er passen dus zowat 6 complete huizen in. Om dat inknippen te voorkomen zetten we halverwege bovenin een stalen balk. Die is ietsje korter dan het ruim breed is. Paar vulplaatjes aan weerskanten (zo'n vulplaat is 50 × 50 cm en 10 mm dik, en daarmee flink looiïg) en het luik kan niet verder inknippen dan de balk toelaat. Maar als hij niet nodig zit 'ie in de weg, dan leggen we hem op z'n eigen plekje aan dek.

Tegen drieën was het lossen gedaan, en om 1630 de loods. We moeten naar het Kieler Kanaal, om de noord. Dus gingen we via het Oostgat, vlak onder de boulevard van Vlissingen langs. Tevoren wilden alle leerlingen, die toevallig allemaal van de zeevaartschool van Vlissingen komen, kijken en zwaaien naar hun collega's in de schoolbanken. Dat ging hem dus niet worden, want toen we eenmaal uit de Sloehaven de Westerschelde opdraaiden werd het strontdik van de mist. Op een gegeven moment zagen we kraan 1 niet meer. Dus was het zicht minder dan 100 meter. Met een goede radar en nog wat bijkomende apparatuur is dat met voorzichtig varen wel te doen, maar uitkijken ho maar.

Wachtlopen tot 2000 en dan nog maar eventjes m'n rapportjes en journaaltjes bijwerken. Dat moet ook gebeuren. Hoera. Morgen om vier uur moet ik er weer bij. Tegen die tijd zullen we al weer in de buurt van Texel zitten. Dat is druk water, dus tijdens de wacht kan ik ook niets doen. Over de nacht door het kanaal en een paar uur later zitten we weer op Rostock. En dan kunnen we weer fris en fruitig aan de slag. Anders verveel je je toch maar.

## Week 1

---

Awel, eerst maar eens rustig een biertje, muzikje op, en een boekje lezen. Als je dan met een half uurtje begint te knikkebollen is de stress eruit en slaap je als een roos. Hopelijk zonder doornen.

### **Dag 4: 12 april 2013**

Inderdaad, dankzij het inloop programma van de hoofdmotor waren we om vier uur zowat dwars van Den Helder. Een flink stuk naar buiten vanwege de verkeerscheidingsstelsels "Off Texel" en "Off Vlieland". Het was niet zo druk. We kwamen alleen een beetje knijp te zitten met een bootje dat meer het bakboords deel van de verkeersbaan pakte dan ik verwachtte. Maar we liepen goed vijf knopen sneller, we waren hem op die manier zo voorbij. Voor de rest de rommel van de stores verder opruimen. Het meeste daarvan heeft z'n weg gevonden. Er liggen alleen nog een paar onbegrepen stukken in de gang. Nog maar eens driftig over nadenken. Één van die dingen is een stapel papieren vuilniszakken. Wie die besteld heeft, en waarom, is mij onduidelijk. Ze zijn voor voedselafval, maar als ze daarvoor gebruikt worden lekken ze met twee dagen door. Wij kunnen ze daarvoor niet gebruiken. Andere, niet organische, afval soorten moeten we tegenwoordig, sinds 1 januari 2013, allemaal aan boord houden. Daardoor maakt het voor ons geen enkel verschil meer hoe we het verpakken. Helemaal niet verpakken is milieutechnisch natuurlijk het beste. Hoe minder afval hoe beter. Maar voor ons is dat geen doen, omdat we in korte tijd veel naar een vuilnisbak moeten brengen. Dus de nieuwe regels houden uiteindelijk in dat

## **Week 1**

---

we meer afval produceren. Dat wordt dan, als het goed is, wel aan de wal verwerkt, maar omdat de ophaaldiensten aan de wal niet gestandaardiseerd zijn komt alles door elkaar heen. Uiteindelijk komt het er op neer dat we net als vroeger we alles bij elkaar donderen en het of verbranden, of aan de wal geven. Nou ja, het zal mijn tijd wel duren. Voordelen van het nieuwe systeem zie ik echter niet.

Vier uur 's middags waren we bij de Elbe 1. Het lichtschip, een boei eigenlijk, officieel is dat een LANBY (van Large Automatic Navigational BuoY), voor de Elbemonding. Daar vlakbij kregen we de loods. Van de agent in het kanaal hadden we te horen gekregen dat er dankzij de mist wat congestie was, en dat we waarschijnlijk op Brünsbüttel rede ten anker moesten voor een uur of zes. Tijdens het varen kregen we via de radio bericht dat de congestie snel minder werd, en uiteindelijk gaf de loods door dat we niet hoefden te wachten. Er waren namelijk drie schepen voor ons die niet tegelijk in de sluis pasten. Wij pasten wel met één van die drie in één sluis, dus konden we dat gat gebruiken.

Toen kregen we het volgende punt. De diepgang en, wat we noemen, de airdraught. Dat is het stuk van het schip dat boven water uitsteekt. Er liggen een aantal bruggen over het kanaal. Je mag maar 40 meter boven water uitsteken om er onderdoor te kunnen te varen. Omdat het schip van kiel tot topje van de mast 48 meter is moesten we een diepgang hebben (ter plaatse van de mast) van 8 meter of meer. Tijdens het varen hadden we een hele hoop ballast achterin gepompt, waardoor we in de sluis 8,3 meter staken. Nu

---

## **Week 1**

---

hebben ze op de sluis een soortement theodoliet staan waarmee ze de hoogte van een schip kunnen meten. Ik werd met een scheepstekening de sluis opgestuurd om de sluismeester te laten zien dat we inderdaad 48 meter waren, die had daarom gevraagd, en tegelijk werden diepgang en hoogte gemeten. Uiteindelijk waren we volgens de meting 40,19 meter hoog, maar, zeiden ze op de sluis, dan zit je voldoende binnen de marge om te mogen doorvaren. Tijdens het varen zinkt een schip namelijk verder in, de zogenaamde "squat". Dat is afhankelijk van de snelheid en hoeveel water rond het schip is. Vooral in een kanaal met weinig water onder de kiel kan dat flink wezen. Voor dit schip kan dat oplopen tot meer dan 2 meter. In het kanaal is de maximale diepgang 9,5 meter maar bij meer dan 8,5 meter ben je een diepstekend schip en mag je, vanwege die squat, maar ook wegens de zuiging aan oevers, minder snel varen. Wij vielen (net) binnen al die grenzen, en mochten zonder verdere toestanden doorvaren.

Morgen maar eens kijken wanneer we in Rostock zijn. Zal wel in de loop van de ochtend worden. Beetje afhankelijk of we nog veel vertraging in het kanaal krijgen. En dan natuurlijk wanneer er wordt gewerkt. Voorlopige informatie is drie uur 's middags beginnen, en zondagmiddag vertrek.

### **Dag 5: 13 april 2013**

Over de nacht het kanaal door. Om vier uur 's ochtends eruit. Voor mij maakte dat niet zoveel uit, ik kom er normaal toch om vier uur bij, maar voor de rest van de kudde is het minder. De rest van de ochtend maar een beetje kalm aan

---



## **Week 1**

---

gedaan, want volgens de verwachting wordt het doorhobbelen tot elf 's avonds en al je pech hebt, langer.

Vanaf de Kiel Kanaal loods was het maar goed 6 uur naar de loods van Rostock. Vanaf de sluis naar het loodsstation, waar we de kanaalloods kwijtraakten, was het een uurtje varen. Rond vijf uur de loods eraf. Nog steeds dik in de mist. Tijd van het jaar, mist komt vaak voor in het voorjaar. Het water is nog koud, en de lucht begint al warmer te worden. Gelukkig hebben we een goede radar met ARPA, als er niet teveel verkeer is kunnen we gewoon doordenderen. Met de mist en de kou varen er bijna geen jachtjes, dan kun je ze ook niet voor de flikker varen zullen we maar zeggen.

Om elf uur waren we dan ook bij Rostock, en tegen twaalfen lagen we weer vast. Alweer een mega-reis afgesloten. Na het middageten de boel klaargemaakt voor de belading, want de heren stuwadoors zouden inderdaad om 3 uur 's middags beginnen. Ruim open, een paar tussendeckspontons naar ruim één. Dat was al vast een voorbereiding voor de derde laadhaven, Antwerpen. Punt was dat we hier in Rostock deklust zouden krijgen, en ik wilde dat op ruim één hebben. Als dat dan al klaar is, heb je later in Antwerpen minder gedonder. En verder, alles wat op z'n plek ligt scheelt in Hamina, de tweede laadhaven, weer werk voordat het laden daar kan beginnen. De stapel met pontons lag namelijk op het plekje voor de Hamina lading. Hoe kleiner die stapel, hoe minder tijd je nodig hebt om hem weg te draaien. Je bent toch gauw 20 minuten per ponton bezig als het vlot gaat, dus als je er al 4 kwijt bent, dan ben je an-

---

## Week 1

---

derhalf uur sneller.

Om drie uur hadden we precies de luiken goed liggen voor de belading, dat kwam weer mooi uit. Eerst maar even een babbeltje gemaakt met de voorman en de supercargo. In principe konden we laden volgens het voorlopig stuwplan, maar ik had wat te mauwen over die deklust. Het stuwplan van kantoor voorzag de deklust op voorkant luik 2, waardoor zowel de Hamina, als de Antwerpen als de Bilbao lading geblokkeerd werd. Dat zou betekenen dat de boel er drie keer af zou moeten, alleen al om het ruim open te moeten maken. Om met een bekende Nederlands/Argentijnse prinses te spreken, dat is een beetje dom. De supercargo, een Pool die veel van dat soort werk voor de rederij doet, en die ik al kende, had dat ook al gezien. Die wilde alleen de deklading eerst in tussendek 2 hebben, en dan in Antwerpen verslepen naar ruim één. Dat had twee nadelen: ten eerste moet je het dan met twee verschillende kranen beetpakken om het op ruim 1 te krijgen, eerst met kraan 2 om het uit het ruim te vissen en dan met kraan 1 om het op de uiteindelijke plaats te gooien. Meer kraanbewegingen is meer tijd. Tweede nadeel is het sjorren. De boel moet wel aan dek vastgemaakt worden anders waait het er tijdens de reis vanaf. Volgens het idee van de super zouden we dus twee keer sjorrings moeten zetten, één keer in het tussendek en één keer op ruim 1. Als we de boel direct op 1 zouden zetten dan kon een deel van de sjorrings gewoon blijven zitten en waren we een stuk sneller klaar in Antwerpen. Met een beetje discussiëren, in alle vriendelijkheid, zag de goede man in dat ik gelijk had en gingen de twee stukken giek,

## Week 1

---

want daar praatten we over, direct naar luik 1. Het komt niet vaak voor dat je het als stuurman wint van zowel kantoor als van een supercargó, maar als het eindelijk zover is vergoed het veel. Die jongens zijn bijna even eigenwijs als ik.

Ondertussen was de stuwadoór al begonnen met laden. De boel kwam er, op een paar details na, helemaal volgens plan in te staan. Keurig werk van die supercargó, maar ja, hij had diezelfde soort kraan al een paar keer op één van onze schepen gepland, dus hij kende de haken en ogen. Die zaten voornamelijk in de driedimensionale vorm van de stukken. Sommige dingen staan in een boogje, waardoor er onder ruimte is voor een paar kleine kistjes. Of een ding is aan één kant breder dan aan de andere kant, waardoor je door slim neer te zetten weer een paar meter kunt winnen. Omdat hij dat al een paar keer gezien had wist hij dat beter dan ik, en daar wordt zo'n supercargó dan ook voor betaald. Ik krijg normaal alleen maar een lijstje met maximum afmetingen en gewichten, waardoor je in je voorlopige plan een heleboel ruimte kunt verliezen.

Het laden ging vlot. De stuwadoórs deden niet anders, en hadden dan ook de vracht er binnen de kortste keren in staan. We hadden zelfs ruimte over voor de deklást. Alweer een voordeel voor ruim 1, we hoefden geen tussendek te leggen, 20 minuten per ponton, maar we konden die twee stukken giek gelijk aan dek smijten, terwijl de sjorder gewoon kon doorgaan met het vastzetten van de lading in het ruim. Half elf was het laden gedaan. De sjorder ging nog even door tot kort na elven. Hèhè, puf, weer een dagje van

---

## Week 1

---

vier tot elf. Matrozen gooien het ruim wel dicht, en ik ging nog even een biertje doen met de machinisten. Dan onder de pomp en knorren. Morgen om zeven uur staan ze weer op de stoep.

### **Dag 6: 14 april 2013**

Om zes uur het nest uit, even een bakje thee. De matrozen en de derde stuurman waren al bezig om het luik open te trekken. Mooi zo, daar hoef ik me al niet meer druk over te maken. Ietsje na zevenen kwamen de sjorders aanrijden. Een grote ploeg, mannetje of tien. Er zit altijd veel handwerk in het sjoeren, waardoor een grote ploeg alleen maar prettiger, en ook sneller werkt. Even als een kakkerlak op en neer springen om aanwijzingen te geven. Vooral de deklust kwam kritisch omdat die er in Antwerpen er weer af en na de belading van ruim 1 er weer op moet. Als je dat in één keer goed aanpakt scheelt dat later een hoop werk. Gelukkig was de lasser van goede wil, en deed het precies zoals ik het hebben wilde. Dat is niet altijd het geval. Soms draai je je om om iemand anders uit te schelden, en als je weer terug komt staat de boel toch anders dan je het gehad wilde hebben. Maar hier geen last, ze hadden het keurig gedaan. Om acht uur kwam de supercargo aanzeilen, samen met de surveyor van de ontvanger. Dit soort kraantjes, eigen gewicht volgens de declaratie 600 ton, en een SWL (hijsgewicht) van 150 ton, zijn aardig aan de prijs, dus wil iedereen dat het heel overkomt. De ontvanger had dan ook, zoals wel vaker voorkomt, een mannetje gehuurd om te controleren of de boel er heel in kwam, en of het sjoer-

## Week 1

---

ren wel goed gedaan was. De sjorders gelijk: "Oh nee hè, hij weer." De goede man was een Pietje Precies, die alles helemaal volgens zijn ideeën wilde hebben. Op zich niks mis mee natuurlijk, maar hij had wel de naam om als het werk er eigenlijk opzat, met een aantal extra eisen te komen. Dat had ik de dag ervoor al gehoord, dus ik had de man uitgevraagd en al een aantal zaken zo laten vastzetten zodat hij vandaag minder te mekkeren zou hebben. En inderdaad, hij kwam natuurlijk met een aantal extra dingen, maar die konden à la minute opgelost worden, waardoor zelfs de sjorder weinig te kankeren had.

Om elf uur waren alle lasjes gelegd, stonden alle kettingen stijf en waren de bandjes doorgehaald. Mooi, een uurtje voor op schema. Twaalf uur de loods. Matrozen voor die tijd laten eten, en de rest erna, want twaalf uur is natuurlijk precies tijdens de schaft.

Ondertussen was het prachtig weer geworden, lekker zonnetje erbij, je zou bijna gaan denken dat het zomer zou gaan worden. Voor de trosjes los, springetje houden, achter alles los en met de motor opdraaien in de spring zodat de kont van de kaai zwaaide. Springetje los, met de boegschroef een riedel naar stuurboord (we lagen bakboord gemeerd) en we waren weer onderweg. Hoekje om richting Warnemünde, en we hadden gelijk bijna een rondvaartboot op de bulbsteven zitten. In Rostock is er een havenrondvaart, die met een paar bootjes in de rondte varen. Die jongens doen dat rondje zo vaak dat ze gemakzuchtig worden, en schijnbaar niet meer voldoende naar de radio luisteren. Onze loods had keurig over de radio doorgegeven

---

## Week 1

---

dat we het havenbekken uitkwamen, maar blijkbaar had die rondvaartboot dat niet meegekregen. Dat was bijna zwemmen voor de passagiers, want wij hebben wel ijsversterking. Gelukkig ging alles goed, want anders krijg je weer een enorme papierwinkel, om van de vertraging maar niet te spreken.

Rond enen de loods eraf geschopt, en onderweg naar Hamina. Tussen Orregrund, het loodsstation voor Kotka en Hamina, en de haven ligt nog ijs, dus moeten we ook nog een keer onze ijsvoorbereidingen doen. Alle waterleidingen drainen, koeling van de hoofdmotor en het hulpbedrijf controleren, en meer van dat soort zaken. We hebben daar een soortement checklist voor, dus dat is het lijstje nalopen, met je gezonde verstand even kijken naar dingen die niet op het lijstje staan, en dan lukt het wel. Gelukkig zitten we wel eens vaker in het ijs, dus we weten hoe het werkt. Bovendien is het laat in het seizoen, het ijs begint overal te breken. Ik verwacht dan ook niet dat we serieus last zullen krijgen. Midden in de winter, met een luchttemperatuur van min dertig en lang donker is het lastiger.

Voorlopig gaat het voor 'n oortje, met een beetje goede wil zijn we dinsdag (16/04) rond de middag bij Orregrund. Tenzij ze op kantoor het op de heupen krijgen, en plotseling willen dat we voluit gaan draaien. Dan kan het nog vroeg in de ochtend worden. Afhankelijk van de ijssituatie kan dat een hele dag schelen.

## **Week 1**

---

### **Dag 7: 15 april 2013**

De kapitein heeft toch maar gas bijgegeven. We zullen daarom wat vroeger aankomen. Gisteren, zondag, heeft hij geprobeerd de rederij te pakken te krijgen om te vragen wat nou de bedoeling was, maar noch op de "na kantooruren" telefoon, noch op de email kregen we respons. Dan neemt de kapitein zelf maar de beslissing.

De NAVTEX (navigational telex) is van slag. Niets bijzonders, dat gebeurt wel vaker. Goed beschouwd zit dat ingebakken in het systeem. De NAVTEX is een systeem om automatisch navigatie waarschuwingen te ontvangen. Normaal gesproken werkt dat flitsend, aangenomen dat die berichten uitgezonden worden. Het systeem werkt op twee middengolf frequenties, waarvan wij, op de internationale vaart, alleen de 518 kHz gebruiken. Zo'n middengolf frequentie heeft normaal een dracht, de afstand waarover hij ontvangen kan worden, van rond de vijfhonderd mijl. 's Nachts meer dan overdag, en er kunnen ook, afhankelijk van de toestand van de atmosfeer, bijzondere situaties ontstaan. Hier in de Oostzee wil dat nog wel eens in het voorjaar gebeuren. Dan is opeens de dracht veel groter dan normaal. Op de middengolf kun je dan berichten uit de Zwarte Zee en de Middellandse Zee ontvangen, en het komt ook wel voor dan je Canadese berichten binnen krijgt.

Alle stations werken op dezelfde frequentie volgens wat ze noemen het "timesharing" principe. Ze zenden dan in een bepaald gebied na elkaar uit. Krijg je berichten binnen van een naburig gebied, omdat de dracht groter is dan gebrui-

## Week 1

---

kelijk, dan storen ze elkaar, en je ontvangt niets.

De stations en de berichten herken je (en de ontvanger doet dat automatisch) aan een letter en cijfer code. Elk station in een gebied heeft een eigen letter. Er zijn dus maximaal 26 stations in één gebied. Zo heeft ook elk bericht een letter, voor ijswaarschuwingen, weerberichten, noodgevallen, en zo. Elk bericht van een bepaald type heeft verder een tweecijferig volgnummer. Zo'n code luidt dan als volgt: CB23. C is het station, B het type en 23 het volgnummer. De ontvanger houdt bij welk bericht hij al ontvangen heeft, en drukt hem, binnen een periode van 72 uur, niet meer af. Op die manier wordt voorkomen dat je dubbele berichten ontvangt. Ontvang je nou berichten van een naburig gebied, dan kan het zijn dat de ontvanger ten onrechte een bericht niet afdrukt. Hij drukt dan bijvoorbeeld het weerbericht van de Zwarte Zee af, en zal het weerbericht, met toevallig hetzelfde volgnummer, van de Oostzee, niet afdrukken. De kans is klein dat zoiets gebeurt, maar hij bestaat wel.

In de loop van de dag werden ze wakker op kantoor, het is maandag, tenslotte. Het bleek dat we een lijst hadden met een verkeerd nummer erop. Dan kun je natuurlijk blijven bellen. Het was uiteindelijk inderdaad de bedoeling om volle porrie naar Hamina te gaan, om zo vroeg mogelijk in de ochtend op het loodsstation te zijn. De bootsman is verder bezig geweest met zoveel mogelijk de rotzooi van Rostock op te ruimen, en de binnenboel uit te mesten. Normaal is dat een klusje voor de zaterdag, maar dit keer is het er wegens Kieler Kanaal en Rostock niet van gekomen. De derde

---



## **Week 1**

---

stuurman en drie leerlingen maar liefst peilen de ballast-tanks. Voor de stabiliteit is het wel handig om te weten hoeveel water je meesleept. Verder nog wat controles die eigenlijk voor de eerste belading in Rostock hadden moeten gebeuren, maar zelfs als je 26 man aan boord hebt heeft iedereen nog maar twee handen. Als laatste klusje konden ze de deurstoppertjes vervangen. Die zijn van (chinees) rubber, en beginnen aan alle kanten te scheuren en uit hun openingen te vallen. In Vlissingen hadden we nieuw gekregen. En daarmee zijn de jongens toch weer minimaal een dag mee zoet.

---

## Week 2.

---

### Dag 8: 16 april 2013

"Zo vroeg mogelijk bij Orrengrund loods aankomen". Daar zijn we natuurlijk zelf bij. Ietwat creatief omgaan met het pookje en we kregen om half acht de loods. In de tussentijd de leerling laten oproepen naar de verschillende verkeersbegeleidingssystemen. Die heeft dan ook wat te doen. Waarom dat oproepen nodig is voor de anderhalve man een paardenkop die hier de sloot (= de Finse Golf) door komt zeilen mag Joost weten. Als ze willen weten wie er in de rondte vaart kunnen ze ook op de AIS kijken. Daar is dat ding uiteindelijk voor (de AIS = Automatic Identification System, een transponder, ongeveer zoals ze die in vliegtuigen hebben).

In de aanloop naar Orrengrund, Orrengrund is een eilandje waar één van de loodsstations voor Kotka en Hamina gestationeerd is, kom je op een paar kabels (1 kabel = 0,1 zeemijl = 185,2 meter) langs een paar keien die je echt moet mispeilen. Voor de leerling natuurlijk spannend, want die was alleen maar wat wijder water gewend. Overal liggen boeien en staan torentjes, dus als je normaal oplet en het geultje volgt kan er niks misgaan, maar natuurlijk moet leerling dat ook doorkrijgen, daar zit 'ie voor aan boord.

Bij Orrengrund kregen we de eerste ijsklontjes te zien. Het was tevoren voornamelijk zuidelijke wind geweest dus alle drijfjts, of wat er van over was, lag tegen de Finse kust aan. Het was zo laat in het seizoen al driftig aan het smelten. De Engelsen noemen het dan "rotten ice". Schop ertegen aan en het valt in stukken en brokken uiteen. Pers het

---

## Week 2

---

samen (voor de boeg bijvoorbeeld) en het vormt een dikke, kleverige pap.

Het schip heeft de hoogste ijssklasse van Lloyds, A1. Dan kun je vast ijs aan tot zo'n 60 cm. Van het beetje dat er nog lag hadden we dan ook, ook verderop, hoegenaamd geen last. Er was nog wel een ijsbreker gestationeerd, de Voima, maar dat was meer uit gewoonte dan uit noodzaak.

Dankzij de zuidelijke wind lag de haven wel helemaal vol met los drijfij, dus om goed voor de kant te komen moest dat weg. In Scandinavië is dat in de winter de gewoonste zaak van de wereld. Zo kort mogelijk met de boeg naar de wal aan komen varen. Springetje uitzetten vanaf het voorschip en de kont bijdraaien. Het ijs wordt dan tussen wal en schip samen geperst. Je geeft dan met de motor een klapje vooruit met het roer aan boord zodat het achterschip weer afdraait. Een sleepbootje gaat er dan tussenin, maakt ook vast aan de wal, zet z'n schroef in de vooruit en zorgt daarmee voor een waterstroom naar achteren. Daarmee blaast hij het ijs tussen wal en schip weg. Sleepbootje er tussenuit, en opnieuw proberen. Het klinkt allemaal simpel, en als iedereen weet waarmee hij bezig is, dan is het dat ook. Grootste gevaar is dat de spring breekt. Dan schiet je in enen met een rotvaart vooruit en zit je in het ergste geval op je voorligger of, in dit geval, op een dwars stukje kade dat gebruikt wordt voor de laadklep van RoRo schepen, een ramp heet zoiets op z'n Engels. Wij hadden dit keer alleen last van het sleepbootje dat er een beetje te simpel over dacht en er te snel tussenuit ging. Resultaat was dat we in

## Week 2

---

plaats van één keer op en neer, drie keer op en neer moesten. In totaal zijn we goed anderhalf uur bezig geweest. Geen gekke tijd voor als je vast ijs hebt, maar onder deze omstandigheden veel te lang.

Toen we eenmaal voor de kant lagen maakten we de ruimen klaar voor de belading. Alle tussendeks pontons lagen opgestapeld voorin ruim twee, precies op het plekje waar de lading moest komen. Die moesten er dus uit, en omdat we in Antwerpen toch het tussendek nodig hebben, hebben we het er gelijk maar maar ingelegd. Dat was verder geen moeite extra. De lading bestond uit 7 kistjes met filterelementen van 54 ton elk. Nou ja, kistjes, de afmetingen waren  $9,2 \times 5,8$  in het vierkant en 5,45 meter hoog. Best groot dus.

Er zou een lasploeg komen om sjirogen en dergelijke te lassen, en de bemanning zou het sjiroren zelf doen. Omdat het eigenlijk niet tot onze werkzaamheden behoort worden we daarvoor extra betaald, dus vooral de matrozen lopen zich daarvoor het vuur uit de sloffen.

Zoals afgesproken kwam tegen half vier de stuwadoor aanzetten. Volgens de Finse methodologie zéér kalm aan beginnen. Bovendien stonden een paar kistjes op precies de plek waar eigenlijk de kraan moest staan. Finnen werken het liefst met hun eigen spullen, zelfs als dat minder efficiënt is. Dus was er een walkraan, met eigenlijk te weinig bereik. Die moest wegens dat krappe bereik heel kort tegen het schip aan neergezet worden en ook nog een paar keer verplaatsen. De scheepskranen pakken met hun 120 tons ca-

---

## Week 2

---

paciteit een stuk van 54 ton zonder boe of ba op en zetten het daar waar je het hebben wilt.

Maar toen de stuwadoor eenmaal bezig was ging het best vlot. Tegen achten was het laden gedaan. Het sjourren duurt uiteraard wat langer. De lasploeg was even na negen en klaar, en de matrozen waren, vlotter dan voorzien, tegen tien klaar. Dat kwam ook omdat we dit keer tien tons spanbanden gebruikten. Toen we aankwamen had ik de kistjes bekeken, en, wat ik al half en half verwacht had, waren het losse kisten met een frame erin. Je moest de kisten dus niet zelf vastmaken, maar door gaten in de kist het frame binnenin aanpikken en door de kist heen de sjorrings zetten. De leverancier had daarvoor al gaten gemaakt, en waar nodig hebben wij er nog een paar bijgemaakt. De loods was om elf uur besteld, dus dezelfde avond waren we weer onderweg. Zo zie je nog eens iets van de wereld, toch?

Ontmeren was dit keer heel makkelijk. Sleepbootje aan de kont, en die trok ons met een beetje hulp van de hoofdmotor naar achteren. Toen we eenmaal in het vaarwater lagen trok de sleper ons rond en konden we wegvaren. Een kind kan de was doen, maar hoe je dat op z'n Fins zegt weet ik niet.

### **Dag 9: 17 april 2013**

Een hele dag op zee. Je weet niet wat je overkomt op deze megareizen. Twee hele dagen varen, van Hamina naar Holtenau. Wat natuurlijk ook meehelpt is dat we nu econo-

---

## Week 2

---

misch draaien. Om brandstof en daarmee munten te sparen varen we met 80% vermogen. In snelheid betekent dat, dat we in plaats van 16 nog maar 13 knopen doen. Omgerekend naar brandstof is dat in plaats van 32 ton per dag nog maar 24 ton per dag. Gek genoeg rekenen we normaal de hoeveelheid brandstof per dag in plaats van per afgelegde mijl. Waarom dat is weet ik niet. Het enige dat ik me kan voorstellen is dat we nog wel eens omvaren of een hoekje afsnijden, waardoor het werkelijke aantal afgelegde mijlen niet hetzelfde is als wat oorspronkelijk gepland is. Vroeger, voor de komst van de moderne navigatie systemen in de 50er en 60er jaren gebeurde dat vaker dan nu.

Hoe dan ook, op deze manier doen we op volle kracht op een reis van 1600 mijl 100 uur. zeg vier dagen, dus 128 ton brandstof à raison van zo'n US\$ 500, is 64.000 dollar. Gereduceerd wordt dat 123 uur, dus een dag langer: Vijf dagen. Wordt dan vijf keer 24 is 60.000. Je hebt dan 4000 dollar minder uitgegeven.

Uiteraard klopt deze berekening niet helemaal. Ik houd geen rekening met de vaste lasten, bijvoorbeeld. Bovendien heb je op een langere reis een groter risico op vertragingen door weer, machine schades en nog een stuk of wat mogelijkheden.

Maar in het algemeen kun je stellen dat, tot een bepaald punt, langzamer varen voordeliger is dan sneller. Maar dat weet iedereen die zelf de benzine voor z'n autootje betalen moet.

We zijn nog steeds bezig met het opruimen van de

---

## Week 2

---

stores die in Vlissingen waren geleverd. Een aantal dingen vinden z'n weg onmiddellijk. Probleem daarbij is dat je terauwernood de tijd hebt om het behoorlijk te administreren. Als er iets niet geleverd is maar wel op de lijst staat, dan moet dat wel gemeld worden, anders hebben we er de volgende acht maanden plezier van. (Waar liggen de reparatiesetjes van de FFB? Zijn niet aan boord, die hebben ze 6 maanden terug vergeten te leveren. Dat soort werk). De matrozen hebben het dan al op de plek gelegd voordat ik weet dat het aan boord gekomen is. Meestal weet de bootman of één van de andere stuurman wel dat het is binnengekomen en waar het geland is. Kwestie van rondvragen.

Tweede serie is de grootste groep. Die moet wachten tot er een kastje beter is ingedeeld zodat de boel behoorlijk kan worden opgeborgen. Dat ligt dan één of twee dagen in een hok of in de gang en wordt opgeborgen zodra er een plekje is georganiseerd. Dat doe ikzelf of ik geef er opdracht voor. Ik weet dus op een prik dat het geleverd is en waar het terechtgekomen is. Dat is zoals het hoort.

De derde groep is gewoonlijk het kleinste. Dat zijn de onbegrepen stukken. Die heeft m'n collega besteld zonder door te geven waarvoor, gewoonlijk om dat hij dacht dat het wel duidelijk zou zijn. Zo heb ik eens drie maanden met een afsluiter in m'n hut gezeten, totdat ik erachter kwam dat het een spuitstuk was voor de kleine dekwasslang. Handig ding, maar ik had de maat niet herkend. Wat ook nog wel eens voorkomt is dat kantoor zonder opgave van redenen de bestelling ietwat aanpast. En dan krijg je ook nog wel eens



## Week 2

---

dingen die in eerste instantie, om het zachtjes te zeggen, niet onmiddellijk herkend worden.

Dit keer was de functie wel duidelijk. Er was een batterij stoelen geleverd. Buisstoeltjes voor in de messroom en het kantoortje, een stuk of acht, drie stuks draaiende bureaustoelen, en 6 leunstoelen. Nogal veel op een schip dat net vier jaar oud is, maar de origineel geleverde kwaliteit was nou niet je dat, nieuwbouw in China zullen we maar zeggen, en verder heeft de boel op een schip meer te lijden dan in een stilstaand kantoorgebouw waar de meeste stoelen voor ontworpen zijn. Als er op een kantoor aan de wal elke 20 seconden een aardbeving van 7 op de schaal van Richter voorbij komt dan zal er ook wel iets sneuvelen denk ik zo. Aan boord heet dat slecht weer met een (te) grote stabiliteit.

Zo'n bestelling wordt op maat uitgevoerd. Elk stoeltje heeft dus z'n functie. En als dat niet voldoende duidelijk op papier staat dan staat de ontvanger van de bestelling, ik dus, naast een stapel stoelen op z'n kop te krabben, van waar moeten die dingen nu weer allemaal heen. Soms zijn er meer gegadigden dan stoelen, soms andersom. In beide gevallen is een soortement van Salomonsoordeel vereist, waarbij de laatste vorm wat makkelijker is dan de eerste.

Vrijwel alles is nu ingeruimd en we zijn bezig met het reorganiseren. Het laatst waren de overalls aan de beurt. De leerling die voor deze gewichtige taak als vrijwilliger was aangewezen komt naar me toe met de melding dat maatje 52, een zogeheten Filipijnenmaat omdat er na wassen alleen maar een Filipijn in past, schitterde door afwezigheid.

---

## Week 2

---

Inmiddels was er een telex binnengekomen van kantoor dat maat 52 niet geleverd kon worden en dat er in plaats maat 54 geleverd is. Daarmee is dat probleem van de baan. De jongens moeten de overalls nog wat heter wassen. Of anders wat meer eten, zodat ze de overall ingroeien.

### **Dag 10: 18 april 2013**

Vanochtend zaten we zeg maar tussen de zuidpunt van Gottland en Öland Södra, een kei met een vuurtoren erop ten zuiden van Öland. Vooral als je de Zweedse kust vaart en je kent de originele Nils Holgerson (Nils Holgersons wonderbare reis) van Selma Lagerlöf, dan is het één en al herkenning. Het boek is geschreven met de intentie Zweedse schoolkinderen de geografie van Zweden bij te brengen, en een heleboel eilanden en plaatsjes zijn direct te herkennen, vooral als ze aan de kust gesitueerd zijn. Zo zijn de vlinder van Öland en het Lille en Stora Karlsö (het kleine en grote Karelseiland) direct te vinden.

Vanaf Gottland varen we door het Bornholmse Gat tussen Bornholm en de Zweedse kust bij Sandhamneren. Vooral op Bornholm barst het van de, in onze oren, eigenaardige namen, zoals Korsodde, Knudskirke en Bjørnemølle.

In Het Bornholmse Gat moeten we tegenwoordig zig-zagen. Er is wat ze noemen een verkeerscheidingsstelsel neergelegd. Toevallig of niet loopt de middenlijn precies over de (denkbeeldige) grens tussen Denemarken (Bornholm is Deens) en Zweden. Je bent min of meer verplicht om die