

**Van Kielplaat
tot Mastkloot**

door

Arend Zeebeer

Eerder verschenen:

Van potdeksel tot luikhoofd

Van bulb tot spiegel

Auteur: Arend Zeebeer
isbn: 9789402141740
Omslagontwerp: Auteur
Copyright: Auteur
Druk: Brave New Books

Afbeelding omslag: Stormweer op de Noord Atlantische Oceaan

Van Kielplaat tot Mastkloot

Inhoud

Waar praten we over.....	1
Week 1.....	11
Week 2.....	27
Week 3.....	41
Week 4.....	57
Week 5.....	75
Week 6.....	91
Week 7.....	105
Week 8.....	125
Week 9.....	141
Week 10.....	157
Week 11.....	173
Week 12.....	191
Week 13.....	207
Week 14.....	225
Week 15.....	243
Week 16.....	261
Week 17.....	277

Waar praten we over:

Dit is het verslag van een reis van vier 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: 168,21 meter

Dit is de grootste lengte, van het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 14 grote veertig voets containers achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 25,2 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 7 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendeck: 14.4 meter

Drie meter is ongeveer één verdieping. Dus het schip is aan de binnenkant bijna 5 verdiepingen hoog. Bij een lengte van 68 meter en een breedte van 20,4 kun je dus een paar huizen compleet in kwijt in zo'n scheepsruim.

Hoogtes onder het tussendeck: 3,18, 7,03 of 10,23 meter

Als het tussendeck geplaatst is zijn dit de hoogtes eronder. Het meest gebruiken we de middenhoogte, 6,46 meter. Dat is ongeveer

Waar praten we over

de hoogte van een huis met twee verdiepingen en een lage vloering (ca. 7 meter)

Hoogte boven tussendek: 10,10, 6,25 of 3,05 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,37 meter lang, breedtes van 10,02 tot 20,32 meter en 1 meter dik, in hun geheel weghalen, of op verschillende hoogtes ophangen. Hierdoor kunnen we ladingen van verschillende afmetingen meenemen.

Zomerdiepgang: 10,74 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 opgelast: het diepgangsmerk. Een onderdeel van het diepgangsmerk is het Plimsollmerk. Deze geeft alleen de zomerdiepgang aan.

Hoe dieper een schip mag afladen, 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.

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 16641 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 bere-

Waar praten we over

kening van havengelden, belastingen en wat dies meer zij proberen scheepsbouwers het zo laag mogelijk te houden. Één van de gevolgen hiervan zijn (meest container-) schepen met een waanzinnig hoge deklast en een relatief laag vrijboord. 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 m³.

NT (Net tons = netto tonnage): 6730 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: 21400 excl TD

20760 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 0	15250 cbft / 430 m ³
	Ruim 1	208.000 cbft / 5.890 m ³
	Ruim 2	557.250 cbft / 1.5780 m ³
	Totaal	765.250 cbft / 21.670 m ³

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

Waar praten we over

ding, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in m^3 , maar de bevrachters uit pure gewoonte nog steeds in cbft (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.

Containers

Ruim	TEU	478
Dek	TEU	656
Totaal	TEU	1.134

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 inge-

Waar praten we over

wikkelde 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 (Australië). 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.

Luiken

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim mee wordt afgesloten

Weatherdeck:	Ruim 0 6,40 × 7,60 meter
	Ruim 1: 25,60 × 17,80 / 15,20 meter
	Ruim 2: 38,40 × 17,80 meter
	Ruim 3: 32,00 × 20,40 meter
	steel, end folding type
Tweendeck:	Ruim1: 25,60×17,80/15,20/10,10
	meter
	Ruim 2: 38,40 × 17,80
	Ruim 3: 32,00 × 20,40
	consisting of 16 steel pontoons

Bulkheads Removable pontoons for up to 14 compartments at TEU interval

Waar praten we over

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 25,60 meter lang, aan de voorzijde 15,2 meter breed, en aan de achterzijde 17,8 meter. Ruim 2 is 38,40 meter lang en 17,8 meter breed, ruim 3 is 32 meter lang en 20,40 meter breed.

De term folding wil zeggen dat de luiken omhoog kunnen vouwen met behulp van hydraulische pluñjers, daarnaast zijn er in ruim 2 nog 2 rolpontons, die heen en weer kunnen rollen, en indien nodig helemaal weggehaald kunnen worden..

Het tweendeck is het tussendeck. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 16 pontons van 6.37 lang. Twee zijn half zolang. Omdat ruim 1 taps toeloopt, hebben de pontons daar verschillende breedtes.

Elk van die pontons, tot 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 wegneembare nokken, die officieel Willies heten. Waar die benaming weg komt is mij onbekend.

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.

Waar praten we over

Maximale belasting

Weatherdeck:	2,0 t/m ²
Hatchway 1:	7,50 t/m ²
Hatchway 2:	5,5 t/m ²
Hatchway 3:	3,5 t/m ²
Tanktop:	20 t/m ²

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

- Het hoofddek kan 2,0 ton / m² dragen.
- Tussendek ruim 1 doet 7,5 ton / m².
- Tussendek ruim 2 doet 5,5 ton / m².
- Tussendek ruim 3 doet 3,5 ton / m²
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m².

De verschillende waarden voor het tussendek komen door de verschillende breedtes van de ruimen. Bij een grotere breedte moet een grotere afstand overbrugd worden, en kan een ponton minder dragen.

Zo'n tussendeks ponton (ruim 2) van 18 x 6 meter kan dus bijna 600 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. Twee aan bakboord en één aan stuurboord. 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

Waar praten we over

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.

Sideloaders

Aan stuurboord zitten er vijf sideloaders, in goed Nederlands laadliften. Deze zijn ontworpen om snel papierrollen te kunnen laden en lossen, maar ze kunnen ook andere ladingsoorten aan, op voorwaarde dat de colli qua afmeting passen en niet zwaarder zijn dan 18 ton. Het idee is dat een forklift vanaf de kade de lading op een liftplatform zet, de lift brengt het naar het juiste dek waar een andere forklift de lading op zijn plek rijdt.

Hoofdmotor

De voortstuwing gaat met een 12060 kW zware olie motor. Als boegschroef is er een 850 kW elektromotor.

De snelheid bij de proefvaart was 18 knopen in ballast. Normal draaien we langzamer. Constant vol vermogen draaien is niet zo best voor het motortje. Berekend bij geladen schip zou dit 17 knopen zijn. Een normalere waarde voor vol vermogen is 16 knopen in ballast en 15 geladen. Brandstof verbruik ligt dan in de orde van 40 ton per dag. Brandstof is IFO (Intermediate Fuel Oil) van 380 cSt (centiStokes).

Brandstof en ballast

Zware olie	1635 m ³
Gasolie	220 m ³
Ballast	7545 m ³

Deze getalletjes zijn wat geflatteerd. Alles is meegerekend, maar niet alle tanks kunnen gebruikt worden. Ook blijft er altijd een beetje achter als ze leeg zijn, het residue.

Waar praten we over

In theorie zouden we hiermee 40 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 17280 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: Donderdag, 12 december 2013

Op weg om op te stappen op m'n volgende schip. Dat ligt in Rauma, in Finland. Dus met Finair vanaf Schiphol naar Helsinki, en dan door naar Turku. In Turku zal er wel een autootje met chauffeur staan te wachten om me naar het schip te brengen. Dat is de gebruikelijke gang van zaken.

Vanaf huis wordt ik opgehaald met de Schipholtaxi. Dat is wel zo makkelijk als je met twee koffers van samen 30 kg pakkazie zit. Uiteraard zorgt Schipholtaxi er voor dat je menselijkerwijs gesproken op tijd op Schiphol staat. Veel te vroeg dus. Vliegtuig ging om 1140, Schipholtaxi zou er om 0940 zijn, twee uur voor intercontinentale vluchten. Wist niet dat Helsinki op een ander continent lag. Finland is uiteraard Schengen zone, dus de enige echte controle is de gebruikelijke anti-bommen controle. Al met al sjouw je normaal in een half uur van de taxi naar de gate. Inclusief alles. Het zit wel eens tegen, daarom is een uur redelijk. Twee uur is overdreven.

Maar de taxichauffeur wil niet te laat zijn, die neemt ook twee uur voor een ritje van anderhalf. En liever meer, want tenslotte kun je rond die tijd richting Amsterdam dikke files tegenkomen.

Chauffeur had één of ander systeem aan boord waar hij real time de files kon volgen, en z'n navigatortje pakt dan de snelste route. Dat was tenminste de theorie.

In ieder geval zou de taxi me kwart voor acht ophalen. Uiteraard was hij iets te vroeg. Maar dat is niet zo erg. Ik zat al te wachten. Natuurlijk kwamen we kort na Almere in de file te staan, maar dankzij dat systeem en wat ervaring konden we toch nog redelijk doorrijden. Ongeveer half tien waren we op Schiphol. Één uur drie kwartier. Kwartiertje file. Is te doen. Zoals gebruikelijk kon ik zowat ongestoord doorlopen. Half uur later zat ik bij de gate. Dik anderhalf uur te vroeg. Nou ja, vliegen is altijd een misse dag, en als je ver

Week 1

moet, twee.

Eerst naar Helsinki, daar overstappen voor Turku. Helsinki is een klein, efficiënt opgezet vliegveld, alles is op loopafstand, zonder lopende banden. Alleen hadden niet alle gates een slurf. Wij werden voor Turku met een bus naar het vliegtuig gebracht. Klein apparaatje met twee luchtklutsers voor de voortstuwing. Het is maar een half uur vliegen, je bent gauw uit je lijden. M'n buurman was hier een Fin die thuiskwam uit Korea. Die had voor Wartsila in Pusan motoren afgesteld, zei hij. Maar waarom ben je niet met de bus gegaan? Die is naar Rauma net zo snel als je de overstap van anderhalf uur meerekent en een stuk goedkoper. Nou ja, mijn baas betaalt, en als die zegt dat ik via Turku moet vliegen, dan doe ik dat.

In Turku werd ik opgewacht door een taxichauffeur die vloeiend Fins sprak. Helaas is Fins niet één van mijn sterkste talen. Communicatie met de goede man was daarmee ietwat problematisch. Ook kwam ik erachter dat ik samen gereisd had met twee man van de technische dienst van de rederij. Maar die moesten naar een ander bootje dat binnenkort zou binnenlopen. Omdat die naar een hotel gingen huurden die zelf een autootje, ik ging met m'n vriend de taxichauffeur mee.

Zowat anderhalf uur draaien naar Rauma. Ik werd direct aan boord afgeleverd even na zessen. Onderaan de gangway liep ik de kapitein al tegen het lijf. Die had net het weerbericht binnengekregen en liet daarop een batterij extra trossen uitzetten. Een schip dat bijna leeg is steekt flink hoog en kan behoorlijk wind vangen.

Maar op zoek gegaan naar m'n collega. Samen met een matroos de koffers vijf dekken omhoog gesjouwd. De collega was nergens te vinden. Goed, dan maar even de ruimen langs. Dit schip heeft een wat eigenaardige indeling, maar ik had jaren terug al eens op een zusje gezeten, waardoor ik nog een beetje de weg kon vinden. En inderdaad kwam ik collega in heftig conclaaf met de super-

Week 1

cargo en de eerste machinist tegen. Er was iets mis met de elektronica van de laadliften, maar dat was net opgelost. Toen maar begonnen met de overdracht. Tweeënhalf uur later zou collega worden opgehaald. Er was daarmee niets teveel tijd, want op dit type schip heb ik weinig tot geen ervaring. Je moet het er echter mee doen, je kunt moeilijk je collega het vliegtuig laten missen.

Omdat er, in tegenstelling tot gebruikelijk, vierentwintig uur per dag werd gewerkt werd ik gelijk ingeschoren in het scheepsgebeuren. Maar ook dat is niet de eerste keer. Ik heb één aparte tas met daarin bovenop wat je het eerste nodig hebt. Overall, werkschoenen, handschoenen. Dat aangeschoten, doorwerkpak van de collega gebietst, ik kon er weer tegen.

Maar ja, als betrekkelijk onervaren man kun je jezelf maar het best zo min mogelijk met van alles bemoeien, en vooral de kat uit de boom kijken. Rondje over het schip gemaakt en daarna de laad-instructies van de komende reis doorgespit. Toen was het alweer zowat twaalf uur. Knorren.

Dag 2: Vrijdag, 13 december 2013

Zes uur opgestaan. Over de nacht was inderdaad die storm die gisteren verwacht was op komen zetten. De hele nacht op stootgaren gelegen, en ternauwernood een oog dicht gedaan. Die ochtend hoorde ik dat de kapitein het grootste gedeelte van de nacht boven had gezeten, omdat hij door dat geloei niet kon slapen en toch flink ongerust was. 's Ochtends waaide je nog steeds uit de lijken. De supercargo vertelde 's middags dat op de Botnische Zee (het zuidelijke deel wat we in Nederland de Botnische Golf noemen) een golfhoogte gemeten was van zes meter. Voor plaatselijke begrippen ongekend hoog, het is maar een klein zeetje met een korte oploop of fetch. Hoe wijder het water hoe meer de wind de golven kan opjagen en hoe hoger die golven kunnen worden. Zes meter was dan

Week 1

ook kort bij het absolute record daar ooit gemeten.

Ik verder met het verkennen van het schip, maar de belading gaat ook door. Hoort allemaal bij de taakomschrijving, en bovendien, omdat ik op dit schip weinig ervaring heb wil ik wel met de neus vooraan staan als er wat bijzonders gebeurt.

Één van die dingen was dat van de reis een luchtdroger in elkaar gestort was. Normaal zijn die dingen oerdegelijk, er gebeurt nooit wat mee. Maar via een ingewikkeld proces was de koperen bedrading aangetast, en daardoor was 'ie kaduuk. Nu zijn er wel voorzieningen om zo'n ding uit te wisselen, maar die zijn de afgelopen veertien jaar, sinds de nieuwbouw, nooit gebruikt. Gelukkig had de machinist de boel al terdege voorbereid. Supercargo regelde een vorktrucje met lange lepels en daarmee hebben we eerst het grote luik uit het schot getild, dan de oude droger van z'n fundatie gevist, de nieuwe uit z'n transportcradle gehaald en op de oude fundatie geplaatst. Zo makkelijk als het hier staat was het niet, maar het had een stuk erger gekund.

Daarnaast nog een beetje geharrewar over de ballast, voornamelijk omdat ik m'n collega verkeerd begrepen had en vervolgens de overdracht niet goed had gelezen. Nou ja, er zijn geen dooien gevallen en alles is uiteindelijk goed gegaan.

Laden gaat voor plaatselijke begrippen op z'n dooie akkertje. Waarom dat is ontgaat me ietwat. We krijgen goed achtduizend ton papier, en wat lichte projectlading. Zo'n beetje de helft van wat het schip kan hebben. Als de jongens voluit gaan doen ze een schip als dit in goed een dag, een halve lading mag dan normaal gesproken niet langer duren. Maar nou ja, voor ons is het alleen maar prettig als het wat langer duurt. Je houdt dan wat meer tijd voor het reguliere onderhoud. Want dat gaat natuurlijk ook door.

Week 1

Wat ook heel prettig was dat we tot negen uur 's avonds niet wisten of er wel een nachtploeg zou komen. De rederij heeft haast, dat heeft de rederij altijd, het schip moet altijd gisteren klaar zijn, maar in dit geval hangt ook de rederij af van de goede wil van de stuwadoors. Overwerk wordt alleen maar op vrijwillige basis gedaan, en als de heren niet komen opdagen kun je hoog springen of je kunt laag springen, maar het schip blijft liggen.

In dit geval wordt er geen overwerk gedraaid, en blijven we naar verwachting tot morgenmiddag liggen. Nog meer tijd voor dat reguliere onderhoud. Morgen om zeven uur gaan we door.

Dag 3: Zaterdag, 14 december 2013

Vanochtend om zes uur er maar weer uit. Om zeven uur komen de stuwadoors weer en moet de boel wel open liggen. Dat de stuwadoos op z'n elfendertigst werkt en elke twee uur een half uur aan z'n stutten trekt is geen reden om die jongens ook maar één seconde vertraging te laten hebben. Openleggen gaat best vlot, kwartiertje hooguit, maar als je te krap rekent zul je altijd zien dat er juist dan iets vast loopt. Bovendien heb je dan nog ruim tijd voor een bak thee.

Om acht uur de bootsman z'n instructies gegeven voor de voorbereidingen voor de volgende haven. Dat wordt Eemshaven bij Delfzijl. Daar krijgen we 104 twintig voet containers. Gisteren al even een voorlopig plannetje gemaakt en met de kapitein doorgesproken. Het resultaat daarvan vertaal je naar instructies voor de bootsman, anders verveelt die zich toch maar. Het komt er op neer dat de twistlocks en de sjormaterialen uit de containerstore gehaald worden en klaargelegd worden aan dek. Tegelijk een paar bakjes met andere losse rommel weer in de containerstore gegooid, die lag toch open. Een bakje is een aluminium kist van ruwweg 1 kubieke meter. Twaalf ervan passen in een flatrack, een speciale open con-

Week 1

tainer waar die bakjes precies inpassen. Die flatrack past weer precies in een verticale glijbaan in de containerstore. Zo kun je de boel heel makkelijk stapelen en staat alles zeevast. Wel zo prettig als je slecht weer tegenkomt.

Daarnaast moesten de rubbers van de luiken in de vaseline gezet worden, er moest nog wat losse rommel worden vastgezet en de papier rolletjes vastgezet. Dat gebeurt met luchtzakken die met perslucht tussen de rollen in worden opgeblazen. Die dingen zijn flink sterk en drukken maar zo een stapel rollen van een ton of tien klemvast. Snel te plaatsen en ook weer snel weer weg te halen.

Tegen enen zijn we klaar.

Dat klaar werd iets vroeger, maar niet veel. Eerst een beetje discussie van wanneer komt de loods nou, maar dat werd uiteindelijk twee uur. Uurtje om klaar te maken, dat kan. De bootsman was inmiddels klaar met die voorbereidingen voor Eemshaven, en had ook een paar matrozen aan het onderhoud voor de ruimen gezet. Toen dat klaar was alleman het ruim in om de lading vast te zetten. Routineklus, zeker met deze lading. Zijdeur dicht, kranen naar beneden en klaar. Alles binnen de gestelde termijn. Loods was iets te vroeg en de sleepboot iets te laat. Dat heft mekaar mooi op zullen we maar zeggen. Maar het viel best mee en twintig over twee voeren we al.

Om vier uur 's middags was het toen al weer tijd voor de wacht. Samen met de Filipijnse leerling. Eerst maar eens gevraagd hoe hij het gewend was, en daarna instructie gegeven over het hoe en waarom van het wachtlopen. Je moet tenslotte ergens beginnen. Aan het einde van de wacht waren we bij Marketskallen. Dat is een smalle zeestraat (iets meer dan 1 mijl breed) tussen Zweden en de Åland eilanden, die bij Finland horen. Alle verkeer van en naar de Botnische Golf moet daar doorheen. Het kan dan bij tijd en wijle best druk wezen, vooral aan het einde van de week zuidgaand of

Week 1

aan het begin noordgaand.

In Finland en Zweden proberen ze zoveel mogelijk de schepen maandagochtend vroeg aan te laten komen en op vrijdagmiddag weer weg te schoppen. Daarmee wordt duur overwerk voor de stuwadoors vermeden. Daardoor heb je bij dat nauwe gat af en toe leuke piekbelastingen. Dit keer waren we met ons vijven naar het zuiden, terwijl er 3 schepen om de noord gingen. Daarbij hadden we even een schoenlepel nodig. Klein stukje afsnijden en de binnenbocht pakken. Met zeventien knopen waren we verreweg de snelste, de concurrent waren daarmee we zo kwijt. Gelukkig was dat in de aanloop naar Marketskallen toe. En omdat we de snelste waren hadden we op het nauwste stukje het rijk alleen. Of leerling het allemaal meegekregen heeft weet ik niet. Voor mij was het in ieder geval een interessante situatie.

Al met al ben ik daarmee niet aan de havenadministratie toegekomen. Dat moet dan maar na de wacht. Maandagochtend heel vroeg zijn we bij Kiel, om het kanaal door te gaan.

Dag 4: Zondag, 15 December 2013

Vanochtend om vier uur eruit, voor m'n wachtje. Dat is de gebruikelijke gang van zaken. Mijn wacht loopt 's ochtend van 4 uur tot acht uur en 's middags dezelfde tijden. Dit is volgens het 4/8 wachtstelsel, uitgaande van een drieploegendienst. De derde stuurman doet de 8-12 en de tweede stuurman de 0-4. Er zijn meer systemen, maar deze is, samen met het twee ploegen stelsel 6/6, op de Nederlandse koopvaardij het meest gebruikelijk. In de bagger doen ze bijvoorbeeld 8/16, waarbij je de ene dag 8 uren loopt, en de tweede 16 uren.

De machinisten lopen dezelfde wacht. Het schip heeft weliswaar een certificaat om met onbemande machinekamer te mogen varen maar de rederij heeft verordonneerd dat de machinisten 24

Week 1

uur per dag wacht moeten lopen. Een gebarsten leidinkje hebben ze eerder door als ze er in de buurt rond lopen, dan dat ze in de messroom een videotje zitten te kijken of de binnenkant van hun oogleden aan het bewonderen zijn.

De rederij stelt daarmee hogere eisen dan de wetgever. Dat komt op meer plaatsen tot uitdrukking. We varen op dit moment met ongeveer dubbel zoveel mensen dat vereist is. Dat is niet omdat ze zo graag de werkloosheid willen beperken. De rederij is er simpelweg achtergekomen dat meer mensen aan boord voordeliger is. De matrozen zijn gewoon goedkoper dan voor elk wissewasje stuwa-doors of ander personeel in te huren. Ook dat wachtlopen in de machinekamer heeft een vergelijkbare reden.

Op het moment ben ik druk met het schip te leren kennen en met de stabiliteit en de komende beladingen. In grote lijnen was het allemaal al bekend, maar bijvoorbeeld in de volgende haven krijgen we een stapel containers aan dek. Tot gisteren was nog niet bekend hoeveel en met welke afmetingen. Toch een belangrijk gegeven voor de stabiliteit. Nu de hoeveelheden en gewichten bekend zijn kunnen we beginnen met uit te cijferen hoe de trim en de stabiliteit gaan worden. Maar ook dan zitten er nog wat variabelen, zodat de echte stabiliteit we pas achteraf kunnen vaststellen. Dan hebben we ook de actuele diepgangen waarmee we de belading tot op zekere hoogte kunnen controleren. Als er meer dan een paar centimeter verschil is tussen de berekende en afgelezen diepgang is de kans groot dat je ergens een stomme fout gemaakt hebt.

In de praktijk komt het er op neer dat je een aantal alternatieven uitrekent en daarbij een voorlopig stuwplan in elkaar timmert. Komen er nadere gegevens binnen, dan pak je het meest nabij gelegen alternatief en gebruikt dat voor de belading. Niet zelden moet je van het plan afwijken, dat hangt ook af van de ladingsoort en de haven waar je laadt, overigens. Papier laden in Rauma bijvoorbeeld

Week 1

is aardig betrouwbaar. Stukgoed in Antwerpen is wat dat betreft huilen met de pet op.

In dit geval gaan we er maar van uit dat de aantallen kloppen, zo niet, dan verzinnen we wel wat. We zullen het met z'n allen nog druk genoeg hebben. Die containers staan er zo op, maar we moeten een hele pruttel sjormateriaal en kapot spul ter reparatie aan de wal geven, verder krijgen we voorraden, die bij voorkeur voor vertrek weg gestuwd moeten zijn. En er staat vast nog wel wat meer op het programma. Dat is meestal zo.

Voorlopig zijn we morgenochtend heel vroeg bij de loods voor het Kieler kanaal. Dat heet officieel het Nord Ostsee Kanal en is gegraven als het Kaiser Wilhelm Kanal. Afhankelijk van de heersende politieke toestanden willen de namen nog wel eens veranderen. Het geeft wat bekorting ten opzichte van de route via Skagen, ten noorden van Denemarken langs. Voor kleinere schepen is het weer vaak een reden om via het kanaal te gaan, voor ons is tijd-winst het belangrijkste. Economisch is het lood om oud ijzer. Je verstookt minder brandstof en dat is goedkoper, maar daartegenover staat dat je loodskosten en kanaalgelden hebt. Voor ons aan boord maakt dat allemaal niet zoveel uit. Dat soort dingen berekenen ze op kantoor aan de wal. Het geeft natuurlijk wel allemaal meer gedonder. Loodsladder ophangen, twee keer meren in de sluis, vaak op onmogelijke tijdstippen, het komt er allemaal bij. Maar ja, de mens wikt, kantoor beschikt.

Dag 5: Maandag, 16 december 2013

Onderweg in het Kieler kanaal. Vanochtend om vier uur de loods, precies toen ik op wacht kwam. Het schip is aan de grote kant voor het kanaal, met goed negen meter diepgang waren we ook nog eens diepstekend. Naar aanleiding daarvan zijn er nog speciale regels voor wat betreft het elkaar passeren. Die regels

Week 1

hebben we allemaal wel in de boeken staan, voornamelijk in de zeilaanwijzingen, in het Engels de Pilots. We hebben de Engelse uitgaven van de Britse Admiraliteit aan boord, daarom praten we ook in het Nederlands over de Pilots.

Onder andere staat daarin een uittreksel van de belangrijkste plaatselijke regels en verordeningen, en dus ook de regelgeving van het kanaal. Maar aangezien de loods die regeltjes uit de kop kent nemen we gewoonlijk de moeite niet. Ons hoofd is al groot genoeg. Het moet wel in de helmpjes blijven passen. In de praktijk krijg je toch van Traffic Control te horen waar je je aan te houden hebt. Als je dat opvolgt kun je weinig fout doen. Bovendien kun je altijd nog Traffic de schuld geven als het toch mis gaat.

Dit keer waren we vlot de sluis door. We lagen als enige in de kolk. Ook dat is een voordeel als je aan de maat bent. Er zijn maar weinig scheepjes die er bij in passen. Je hebt dan vaak het rijk alleen en hoeft niet op anderen te wachten. In de kolk krijg je de kanaalloods aan boord, samen met twee roergangers. Boven een bepaalde maat krijg je een roerganger van de wal.

Halverwege krijg je bij Schülpe een loodswissel. Als je Schülpe niet kunt vinden op de kaart is dat niet zo bijzonder. Zo'n enorme metropool is het niet. Voor wie geïnteresseerd is, het ligt een paar kilometer zuidwest van Rendsburg. De roergangers wisselen elkaar af, en blijven het hele kanaal aan boord. Na de loodswissel moesten we een tijdje op een tegenligger wachten. Voor de rederij is dat wat minder, want we kunnen alleen met hoogwater bij Eemshaven naar binnen. Als we teveel vertraging krijgen dan missen we het tij en kunnen buiten op het volgende hoogwater wachten.

De vertraging hebben we dus gehad. Eventjes na de loodswissel moesten we wachten op een tegenligger. We gooien nu even voor middernacht het spijker erin in de buurt van de Westereems boei. Daar wachten we op het volgende hoogwater. Het scheelde

Week 1

maar een uurtje, maar dat was voldoende.

Verder was er weer wat gehacketak over de lading en de diepgangen in Immingham. Er is een restrictie voor de sluis van 10,37 meter. En met de originele plannen zouden we 10,70 steken bij vertrek. En dan heb je wiertjes nodig. De halve middag besteed aan het omwerken van de container belading van Eemshaven. En dan natuurlijk controleren of het dan wel kan. Antwoord was ja, het kan. Maar dan moeten we wel over de maximale dekbelasting heen. En dat doen we niet als er niet één of andere deskundoloog z'n goedkeuring geeft. Volgens die deskundoloog zou het onder bepaalde voorwaarden gaan.

De dekbelasting wordt bepaald aan de hand van de slechtst mogelijke omstandigheden, zodat je er met de beste wil van de wereld geen fouten mee kunt maken. Als je uitgaat van de actuele situatie kun je vaak een stuk verder gaan, maar dat is een berekening die we aan boord niet kunnen en mogen maken. Daarom vragen we advies van kantoor, en die komen dan met een plan hoeveel en onder welke voorwaarden we de belading dan wel kunnen uitvoeren.

Op zich was het idee eenvoudig. De luiken zijn het zwakst in het midden. Daar zorg je dat je ruim onder de maximale belasting blijft. Aan de zijden is het luik een stuk sterker. Daar mogen we met speciale toestemming in beperkte mate over het maximum heen. In dit geval is de maximale belasting per containerplaats 52 ton, en we gaan tot 54. Niet zo'n zware overschrijding dus. In het midden gaan we niet verder dan 27 ton, dus ruim eronder.

We komen er wel, eens.

Dag 6: Dinsdag, 17 december 2013

Het begon allemaal lekker rustig. Om zeven uur anker hieuwen, half acht de loods. Tegen tien voor de kant en dan de rest. Vanaf vier uur ankerwacht gelopen. Eindelijk tijd voor het havenjournaal

Week 1

van Rauma en voor de werkljsten van de matrozen. Om zes uur de loods even bevestiging gevraagd of we inderdaad de loods zouden krijgen. Natúúrljik. Oké, maar je kunt het maar zeker weten.

Om half zeven komt de bootsman boven. Even doorgesproken wat er allemaal te doen is, containers sjourren, dat doen we zelf. Zevenster materiaal van boord. Dat is sjormateriaal om jachten te kunnen sjourren. Zevenster is een onderdeel van de rederij dat gespecialiseerd is in het verschepen van jachten. Dat soort lading hebben we dan ook regelmatig aan boord.

We hadden nog een twintigvoet container aan boord staan die ook richting kantoor moest, en ook de kapotte droger die we in Rauma hadden uitgewisseld. De rederij had een vrachtautootje gestuurd waar we zoveel mogelijk moesten opstapelen. De rest laten ze liggen voor de volgende.

Het had de hele nacht geregend en in deze tijd van het jaar is het om zeven uur natuurlijk stikdonker. Onderweg naar voren toe om het anker te hieuwen kom ik een sjordraadje tegen van dat sjormateriaal. Niet gezien vanwege de schaduwen. Knal, plat aan dek, midden in een plasje water. Begint goed. M'n waardigheid was er erger aan toe dan het lijf. Geen blijvende gevolgen dus. Tenslotte had, hoop ik, niemand het gezien.

Anker eruit getrokken en tegelijk de leerling, die ook meegekomen was, instructie gegeven. Gelukkig ging alles zoals het gaan moest. Opgestoomd richting de Westereems boei. Daar zou de loods komen. Ook dat klopte. Loods aan boord en genoeglijk keuvelend over het afgelopen stormweer, het ene verhaal nog sterker aangedikt dan het andere, richting Eemshaven geprutteld. Voor de mond van de haven staat op het tij een fikse stroom. Je kunt alleen binnen komen als de stroom binnen de perken is. Het is wel apart varen. Je stuurt aan op de vaste wal, maar omdat je door de stroom met een rotvaart opzij gezet wordt kom je als het goed is precies

Week 1

voor de havenmond uit. Als het niet goed is heb je wieltjes nodig om de dijk op te rijden.

In ons geval klopte het al een bus. We schoten zo het gaatje in. Dat gaatje is vrij ruim, je hebt wel wat over. Rondzwaaien met een slepertje en met bakboord voor de kant vastmaken. Toen we eenmaal goed en wel vastlagen spring ik aan de wal om de diepgangen te halen. Daar stond de broer van de eerste machinist te wachten. Machinist ging naar huis en broertje kwam hem ophalen. Agent stond ook te wachten, de stuwadoor kwam aanlopen en ook de nieuwe eerste machinist kwam bepakt en bezakt, inclusief echtgenote, aansloffen. Echtgenote kwam alleen wegbrengen, ze kwam niet mee. Toen iedereen z'n zegje gedaan had en alle handjes geschud waren kwam de walkraan al aanrijden. In het Kieler Kanaal hadden we alle voorbereidingen al gemaakt, ze konden gelijk beginnen. De vrachtauto voor alle spullen kwam ook al aanrijden.

In het begin van een belading gebeurt alles tegelijkertijd. Als je een uurtje verder bent dan zijn de meeste stofwolken wel opgetrokken en gaat alles op rolletjes. Ook hier. Containers werden aan de hand van het bayplan wat we gisteren gemaakt hadden aan dek gezet. Containers worden neergezet volgens rij (row), baai (bay) en laag (tier). Een baaiplan of bayplan is een dwarsdoorsnede en gewoonlijk het duidelijkst om mee te werken. Een tierplan (bovenaanzicht) of een rowplan (langsdoorsnede) kan ook, maar dan krijg je enorme lappen papier. Elke bay, row en tier hebben een eigen getalletje van twee cijfers. Daarmee kan elke plaats op het schip worden beschreven. Je hebt dan een code van 6 cijfers. Ideaal voor computers. Helaas hebben we dat soort computers niet aan boord. We moeten alles op het handje doen. Het zijn er maar goed honderd, maar de wal wil wel binnen 24 uur na beladen de hele lijst in Amerika (de bestemming van die kistjes) hebben. Waarom mag Joost weten. Een simpele ziel als ik bedenkt dat in de loshaven de

Week 1

hele handel toch weer door mekaar komt te staan. Maar dankzij tien blauwe vingertoppen van ondergetekende hebben ze in de States ook weer wat te doen.

Halverwege de belading kwamen ze ook met de voorraden aanrijden. We hadden net een kudde matrozen over die klaar waren met het aan de wal hijsen van het sjormateriaal. Die konden daarmee aanvangen. Gelukkig was het maar een kleine levering.

Een deel van de matrozen deed het sjourren van de containers, de rest ging verder met de stores. Acht pallets die met de hand over het hele schip verdeeld moeten worden. Net wat ik zeg: een kleine levering. Ruim op tijd was de belading klaar. Sjourren afgemaakt, grootste gedeelte van de stores weggeruimd, en toen was het wachten op vertrek. Vanwege diezelfde stroom als bij aankomst kunnen we ook pas op een bepaald tijdstip, om half acht, vertrekken. Wachten.

Dat wachten viel nog mee. De loods was aan de vroege kant en om half acht voeren we. Op naar Immingham. Alweer zo'n megareis. Morgen zijn we er.

Dag 7: Woensdag, 18 December 2013

Onderweg naar Immingham. Haast hebben we niet, we moeten met hoog water aankomen. Half vier de loods, tegen zevenen de sluis en om acht uur vast. Dat is het plan. Nu zijn plannen om te veranderen, maar meestal als het om natuurlijke limieten gaat kan iedereen zich daar wel aan aanpassen. In dit geval ook. Kalmpjes aan richting loodsstation gevaren, loods opgepikt en met de loods aan boord op ons dooie akkertje naar de sluis.

Er was voor de avond en nacht dikke wind en regen voorspeld, en zelfs daar hadden ze niet over gelogen. Toen we de rivier opkwamen begon het flink op te briesen, en voor de sluis gingen we als een krab door het water. Sleepboot voor en sleepbootje achter,

Week 1

en zo zijn we er toch zonder schade doorheen gekomen. Voor en achter de sluis stond het water even hoog, de beide deuren stonden open. We moesten alleen even wachten op de achtersleepboot, die moest plotseling assisteren bij een ander schip die van z'n trossen dreigde te waaien.

Binnen kregen we maar liefst drie sleepboten. Twee op te trekken en eentje om te douwen. Het ging wel traag, maar onder die omstandigheden kun je maar beter voorzichtig zijn.

Toen we eenmaal vast lagen kwamen de supercargos en de man om de luiken te testen aan boord. De supercargos kwamen even aan boord om te zien of het schip wel in orde was en het laadplan door te spreken. De man van de luiken maakte een ultrasoon test om te zien of de luiken wel dicht zijn.

Dat gaat door een luidspreker in het ruim te zetten en buitenop met een microfoon langs de naadjes te lopen. Als er meer dan een bepaalde waarde aan ultrasoon geluid door de naad komt is hij daar niet waterdicht en wordt het ruim afgekeurd. Je moet dan het ruim openmaken, rubber eruit, stukje opvullen en rubber er weer in. Ben je gauw een paar uur verder, want het zijn flinke stukjes rubber.

In dit geval vond de man één zwakke plek. Precies waar een matroos in zijn enthousiasme de zeevasten er al afgegooid had. Zeevasten er weer op en de boel voldeed aan alle eisen. Goedgekeurd.

Supercargos had ook niets aan te merken. Gelukkig maar. We hadden gisteren nog wat condensatie op de tanktop gevonden in ruim 1. Daaronder zaten twee volle ballasttanks met ijskoud water uit de Oostzee, waardoor de tanktop ook koud werd en de relatief warme ruïmlucht ging condenseren. Klein beetje water uit de ballasttanks, zodat het water de tanktop niet raakt, en de nieuwe droger die we in de Eemshaven aan boord gekregen hadden in bedrijf

Week 1

gesteld.

Omdat het zou gaan regenen waren er geen ploegen besteld.
We hadden eindelijk eens een rustige avond.