

**Van Tanktop
tot Onderdeks**

door

Arend Zeebeer

Eerder verschenen:

Van potdeksel tot luikhoofd

Van bulb tot spiegel

Van kielplaat tot mastkloot

Auteur: Arend Zeebeer
isbn: 9789402152234
Omslagontwerp: Auteur
Copyright: Auteur
Druk: Brave New Books

Afbeelding omslag: Zonsopkomst in Ust Luga

Van Tanktop tot Onderdeks

Inhoud

Waar praten we over.....	1
Week 1.....	9
Week 2.....	25
Week 3.....	43
Week 4.....	61
Week 5.....	77
Week 6.....	93
Week 7.....	111
Week 8.....	129
Week 9.....	145
Week 10.....	161
Week 11.....	179
Week 12.....	195
Week 13.....	211
Week 14.....	227
Week 15.....	245
Week 16.....	263
Week 17.....	279
Week 18.....	297

Inhoud

Week 19..... 315

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: 129,60 meter

Dit is de grootste lengte, van het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 10½ grote veertig voets containers achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 18,9 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 dik 5 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendek: 11,75 meter

Drie meter is ongeveer één verdieping. Dus het schip is aan de binnenkant zowat 4 verdiepingen hoog. Bij een lengte van totaal 85.4 meter en een breedte van 15.8 kun je dus een paar huizen compleet in kwijt in zo'n scheepsruim.

Waar praten we over

Hoogtes onder het tussendek: 3,19, 6,35 of 8,85 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes eronder. Het meest gebruiken we de middenhoogte, 6,35 meter. Dat is ongeveer de hoogte van een huis met twee verdiepingen en een lage vliering (ca 7 meter)

Hoogte boven tussendek: 7,85, 4,70 of 2,20 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, breedte van 15,80 meter en 0,67 meter dik, in hun geheel weghalen, of op verschillende hoogtes ophangen. Hierdoor kunnen we ladingen van verschillende afmetingen meenemen.

Zomerdiepgang: 8,61 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.

Waar praten we over

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 7949 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 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): 4157 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: 12200 excl TD

11850 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.

Waar praten we over

Volume

Grain = bale:

Totaal 525000 cbft / 14870 m³

Deze waarden worden gebruikt om te bepalen hoeveel kubieke meters lading er in het ruim past. Dat is van belang voor volume lading, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in m³, 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 cbft, 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 m³ 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

Tanktop 1200 m²

Tussendek 1343 m²

Hoofddek 1490 m²

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

Totaal TEU 678

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 (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.

Waar praten we over

Luiken

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim mee wordt afgesloten

Weatherdeck: Ruim 1: 26,60 × 15,80 meter

Ruim 2: 25,44 × 15,80 meter

Ruim 3: 26,60 × 15,80 meter

steel, end folding type

Tweendeck: Ruim 1: 85,4 × 15,80 meter

bestaande uit 16 stalen pontons

Bulkheads Removable pontoons for up to 10 compartments at TEU interval

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.

Luik 1 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed. Luik 2 is 25,44 meter lang en 15,8 meter breed, luik 3 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed.

De term folding wil zeggen dat de luiken omhoog kunnen vouwen met behulp van hydraulische plunjers. Elk luik heeft twee van deze vouwluiken, voor en achter.

Het tweendeck is het tussendeck. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 16 pontons. 10 daarvan zijn 6,35 meter lang, vier zijn half zolang. De laatste twee zijn 4,36 meter.

Waar praten we over

Elk van die pontons, tot 24 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 we paardenkoppen noemen. Van opzij hebben ze wel wat weg van een paardenhoofd.

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 tien compartimenten gevormd kunnen worden.

Maximale belasting

Weatherdeck:	1,75 t/m ²
Tweendeck:	3,20 t/m ²
Tanktop:	20 t/m ²

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

- Het hoofddek kan 1,75 ton / m² dragen.
- De tussendecken doen 3,2 ton / m².
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m².

De grootste pontons, die van 6,35 meter, kunnen dus goed 320 ton dragen. Een geladen vrachtauto weegt ongeveer 40 ton. Er kunnen dus 8 vrachtauto's op parkeren. Qua gewicht dan. Een heleboel schepen hebben op hun tanktop een lagere belasting dan dit schip in het tussendeck. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

Kranen

We hebben drie kraantjes, alle drie aan stuurboord. Deze kunnen elk maximaal 40 ton trekken, bij een vlucht van 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 80 ton doen, de zogenaamde dual lift.

Waar praten we over

Hoofdmotor

De voortstuwing gaat met een 4950 kW zware olie motor. Als boegschroef is er een 215 kW elektromotor.

De snelheid bij de proefvaart was 14.5 knopen in ballast. Normaal draaien we langzamer. Constant vol vermogen draaien is niet zo best voor het motortje. Berekend bij geladen schip zou dit 14 knopen zijn. Een normalere waarde voor vol vermogen is 13 knopen in ballast en 11 geladen. Brandstof verbruik ligt dan in de orde van 20 ton per dag. Brandstof is IFO (Intermediate Fuel Oil) van 380 cSt (centiStokes).

Brandstof en ballast

De brandstof capaciteit is

Zware olie (IFO 380): 1135 ton

Dieselolie 164 ton

In theorie zouden we hiermee 55 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). Ook worden tanks nooit helemaal gevuld vanwege het risico van overstroming. De theoretisch actieradius is dan 19000 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 Dinsdag 16 September 2014

Vandaag voor het eerst in maar liefst 5 maanden weer eens naar boord gegaan. Dit keer naar één van de oudere schepen, een beestje van 1991, dat is het jaar dat ze in de vaart gekomen is. Voor de rederij een standaard schip, de nieuwere zijn wat groter maar hebben een vergelijkbare indeling.

Dat m'n verlof zo lang was had twee oorzaken. Ten eerste maak ik gebruik van een regeling dat ik mijn verdiende overwerk omzet naar extra verlofdagen. Ik krijg daarmee minder in het handje maar mag langer thuisblijven. Ten tweede had de rederij schijnbaar niemand nodig. Dat wil wel eens zo uitkomen. In dit geval duurde het drie weken voordat ze een bootje voor me opgeschommeld hadden. Vreemd, maar wat mij betreft geen probleem, want ik wordt normaal doorbetaald.

Ik werd met de Schipholtaxi naar Schiphol gereden, wel zo comfortabel als je voor vier maanden pakkazie bij je hebt. De taxi was om tien over acht besteld maar stond vijf voor al voor de deur. Ook geen probleem, ik zat toch al op het vinkentouw. Onderweg geen vertraging, de files waren al foetsie. Eerst de scheepspost opgehaald, die ligt normaal gesproken klaar op Schiphol, en een half uurtje later was ik door de controles. Twee en een half uur de tijd voor een bakje koffie.

E-readertje te voorschijn gehaald en verder gegaan met één van mijn drieduizend niet volledig legaal gedownloadede boekjes. Veel meer is er toch niet te doen. Het vliegtuig, een cityhopper naar Aberdeen, was keurig op tijd. Anderhalf uur later stond ik in Schotland. Nog steeds deel van het Verenigd Koninkrijk, maar voor hoe lang weet op dit moment niemand. Over een tijdje is er een referendum dat daarover uitsluitsel moet brengen

Week 1

Op het vliegveld stond een mannetje op me te wachten om me naar het schip te brengen. Dat is de normale procedure. Ze zijn als de dood dat we ergens verdwalen of op een andere manier blijven hangen. Het was ongeveer anderhalf uur rijden naar Montrose waar inmiddels het schip al aangekomen was.

Aan boord had ik al gauw mijn collega te pakken. Koffers in de hut gezet en de papierwinkel afgeleverd bij de kapitein. Anders verveelt die zich toch maar. Toen maar bijgepraat met de collega. Overdracht heet dat. Wat is de huidige reis, hoe staat het met de lading, wat is de komende reis, zijn er defecten aan het schip, al dat soort dingen. Het scheepstype kende ik en ik vaar al een tijdje bij deze rederij. Ik ken dan ook zo langzamerhand het klappen van de zweep. Rondje over het schip gemaakt. Aanschouwelijk onderwijs is altijd duidelijker dan de dingen aflezen van een papiertje.

Het schip was cellulose aan het lossen en zou later die middag klaar zijn. Er was nogal wat geharrewar over vertrek. Om acht uur 's avonds was het hoog water en zouden we kunnen vertrekken. Samen met de kapitein overlegd over de voorbereidingen voor de volgende haven, en besloten om die voorbereidingen hier maar te doen. Vertrek werd daarmee uitgesteld tot half negen de volgende ochtend. Een hele mooie tijd, na het ontbijt en voor de koffie. Dat zou vaker zo geregeld moeten worden.

Maar vanaf einde lossing tot na elfen 's avonds was ik samen met de derde stuurman en de matrozen aan het pontonnetjes gooien.

Het schip heeft halverwege de hoogte een tussendek. Dat tussendek bestaat uit dikke platen, pontons genaamd. Om meer ruimte te maken voor de lading waren een aantal van die pontons aan dek gelegd. Die hebben we weer terug in het ruim gebracht, maar al met al ben je toch een paar uurtjes bezig daarmee. In de volgende haven, Kalinigrad in Rusland, waar we de laatste lading lossen,

Week 1

doen we de rest.

Die laatste lading is een paar duizend ton corn gluten meal, maar wat dat is weet ik ook niet. Gemalen maiskorrels denk ik. Tegen twaalf uur de kooi in en ondanks de hectiek toch een behoorlijke nachtrust.

Dag 2 woensdag 17 september 2014

Even voor zevenen de kooi uit, ik was toch wakker. Een blik aan dek geworpen om te zien of de nachtwacht zoals gevraagd de kistjes het sjormateriaal vastgezet had. Dat was keurig in orde. Diepgangen aflezen, dat doen we ter controle van de stabiliteitsberekening en om te zien of we niet per ongeluk dieper liggen dan we zouden moeten. Dat is standaard procedure. Daarna ontbijt, gepraat met de kok over mijn voorkeuren met eten. Kokkie is de enige waarmee ik eerder gevaren heb, goed vijftien jaar terug op mijn eerste schip bij de rederij. Hij had toen zijn haren nog.

Om acht uur ongeveer naar boven gehobbeld om de brug klaar te maken voor vertrek. Kijken of alle machientjes het nog doen en een bakkie koffie te zetten voor de loods.

Die kwam, zoals afgesproken om half negen aanzetten. Drie man sterk. Normaal komt er eentje, maar in dit geval waren er twee leerlingen bij om de kunst af te kijken. Ik was daarmee snel door de koffie heen. Dat was alleen voor mij een probleem, want de kapitein, als zoveel Russen, drinkt voornamelijk thee.

In de haven met behulp van een sleepboot het schip gedraaid. Normaal doen we dat zonder sleepboot en met de boegschroef, maar die doet het niet omdat er schijnbaar een visnet inzit. Hoe die erin gekomen is, is een raadsel, want er zit normaal een rooster voor om dat soort dingen juist te voorkomen. In de laatste haven heeft een duiker al geprobeerd om dat ding eruit te wriggelen, maar dat is mislukt.

Week 1

Er was even sprake van dat we het schip achterover zouden trimmen zodat de boegschroef boven water zou komen. Dat is makkelijker werken dan onder water. Maar in overleg met de rederij is besloten in Norrköping, de laadhaven na Kalinigrad, weer een duiker te huren en die de klus te laten klaren. Ik ben blij toe dat dit niet hoeft, want het is een aardige puist werk. Alle tussendekspon-tonnetjes, die we net op de plek gelegd hebben, moeten dan alle-maal weer naar achteren gepikold. Dat duurt met een beetje goede wil een uurtje of zes, plus dat we ook weer een uur of zes doende zijn om de boel weer op de plek te krijgen. Waarschijnlijk zit de baas ook tegen die tijden aan te hikken, want tijdens zo'n operatie kunnen we niet laden. Daar komt overigens nog bij dat tegelijk ook nog de ballast naar achteren gepompt moet worden, en als het schip teveel achterover ligt kunnen we ook problemen krijgen met de luiken en de kranen. In de praktijk komt het er op neer dat we eerst pontonnetjes moeten doen, en dan pas kunnen gaan pompen.

Volgens de computers zouden we dan iets van zeven en een halve meter achterover komen te liggen. Vrij veel (een heleboel dus) voor een schip van 129 meter lang. Probleem is natuurlijk of de programma's bij dergelijke situaties nog wel betrouwbaar zijn. Op het handje uitrekenen is dat in ieder geval niet. Onze gegevens zijn alleen betrouwbaar binnen bepaalde limieten en daar gaan we in deze situatie gierend overheen.

Voorlopig is het strontdik van de mist. Een mijltje (een zeemijl is 1852 meter) of minder. Maar we hebben twee goede radars en een toeter. Alles wat we op de radar niet zien toeteren we wel aan de kanten. Tenminste dat hopen we maar. Het is wel zo dat iemand die in dit soort weer zonder behoorlijke radarreflector de plas op-gaat een potentiële zelfmoordenaar is.

Week 1

Ondertussen krijgen we informatie uit Kalinigrad. Om drie uur 's middags worden we verwacht, op de twintigste. Goed, daar kunnen we dan op varen. Snelheid aanpassen zodat we er op tijd zijn. Komt neer op twaalf knopen. We kunnen harder, maar waarom zou je extra prut verstoken als het niet nodig is? Natuurlijk moeten we wel compenseren voor stroom en wind.

We gaan boven Skagen, de noordpunt van Jutland, langs, en dan via de Sont en het Drogden kanaal (bij Kopenhagen) de Oost-zee in. Zuid van Bornholm langs en dan zijn we er.

Ik doe mijn eerste rondje op zee aan dek. Kijken of er dingen zijn die verbetering behoeven. Die zijn er altijd, ik moet alleen weten welke.

Dag 3 donderdag 18 september 2014

Het is mooi opgeklaard. Orion is goed te zien op stuurboordsboeg, ze is net opgekomen. Maansikkeltje erbij, wie doet je wat. Veel verkeer is er niet, wel een booreiland hier en daar.

We zijn bezig met het tweede deel van de Noordzee, morgen heel vroeg zijn we bij Skagen. Periodiek worden we om de noord of om de zuid gezet door de getijstromingen, maar die zijn hier bovenin vrij zwak.

De bootsman en matrozen gaan verder met de klussen die nog open stonden en die ik van mijn collega heb doorgekregen. Ik heb ook twee man in het ruim om de zijden bij te plekken. Die raken altijd een beetje beschadigd tijdens de lossing. Ik ga verder met mijn ronde en steek mijn kop in allerhande kastjes om te zien wat waar ligt.

Kapitein is druk met de inklaring voor Kalinigrad. Die jongens hebben een pretenties vanjewelste. Dat komt wel vaker voor. Elke logica ontbreekt daarvoor, maar het zijn de regels en je hebt er maar aan te voldoen. Een hoop van die regels stammen nog uit de

Week 1

Sovjet tijd, om de doodeenvoudige reden dat niemand op het idee gekomen is om ze aan te passen. Voor ons als eenvoudig zeevarende is het grootste probleem dat elk land zijn eigen regeltjes heeft en dat er geen peil op te trekken valt wat nu weer heel erg verschrikkelijk belangrijk geacht wordt.

Rusland heeft bijvoorbeeld een geheel eigen lijst van geregeleerde medicijnen, zodat je het standaard lijstje van de WHO moet aanpassen. Ze willen precies weten wat je aan boord hebt, en de kans is vrij groot dat dit ook gecontroleerd wordt. De reden van zo'n controle ontgaat me ietwat, want als we zouden willen smokkelen zetten we het uiteraard niet op de lijst.

Voor de rest van de bemanning zijn alcoholhoudende stoffen van belang. Waar welk ander land in de hele wereld onderscheidt maakt in zwaar en licht alcoholisch, trekt Rusland één lijn. Drie liter bier is hetzelfde als drie liter wodka. Dat is wel makkelijk rekenen natuurlijk want de grens tussen zwaar en licht is natuurlijk vrij arbitrair. Officieel is het bij natuurlijke gisting licht, en bij gedistilleerde dranken zwaar. Maar sommige trappisten bieren komen aan de achttien procent. Een doos bier is echter al acht liter, je gaat volgens de Russische regels dan ook al gierend over de schreef als je een half doosje hebt staan. Het is gewoon lastig.

Ook moeten we onze voorraad aan vreemd geld opgeven. Hoewel dat dankzij de Euro een stuk minder geworden is, hebben de meeste mensen nog wel een stapeltje Australische, Nieuw Zeelandse of Amerikaanse dollars liggen. Hier hebben ze overigens wel de regels aangepast, want je mag tot een tegenwaarde van tienduizend dollar vrij invoeren.

In de Sovjettijd mocht je wel vrij invoeren, maar je moest letterlijk alles declareren om te laten zien of je wel officieel gewisseld had. Van elke transactie in buitenlandse valuta kreeg je een bonnetje en met die bonnetjes moest je laten zien dat je aankopen le-

Week 1

gaal waren. Ook daar was de truc natuurlijk om niet op te geven het simpelst. Toch moest je daar voorzichtig mee zijn, want als je in kennelijke staat terugkwam van de wal met evenveel geld als je was vertrokken, stonk dat niet alleen naar de drank, maar ook naar de misdaad.

Je zorgde dan ook dat je een geloofwaardige hoeveelheid munten officieel gewisseld had, en de rest deed je zwart. Dat scheelde indertijd ongeveer een factor tien of meer. Als je officieel wisselde kreeg je zeg één roebel voor een dollar, en zwart kon je tien roebel of meer voor de dollar krijgen. De zwarte koers kon overigens nog wel eens schommelen, afhankelijk van de lokale mores en omstandigheden.

Net in de periode dat de Sovjet-Unie opgeheven werd was ik in Novorossiisk (vertaald Nieuw Rusland) aan de Zwarte Zee. Alle Sovjet regels bestonden nog, maar de wisselkoersen waren al vrijgegeven. De officiële koers lag daarmee zo dicht bij de zwarte dat het niet waard was om te smokkelen. Heel prettig daarbij was dat het prijspeil nog niet aangepast was. Zo kregen we achtentwintig roebel voor een dollar, veertien voor, toen nog, een gulden. Een biertje aan de wal was één roebel. Goedkoper stappen heb ik nergens meegemaakt.

Dag 4 vrijdag 19 september 2014

Vandaag komen we door de Sont. Dat is vrij krap varen, met gewoonlijk veel verkeer. Bij een vorige rederij kwam ik hier op een vaste dienst tussen Finland en Fredericia in Denemarken zowat twee keer per week doorheen, maar voor de tweede stuurman was het de eerste keer. Iedereen moet er eens voor de eerste keer doorheen. Gisteren vroeg hij mij wat de knelpunten waren. Zo goed en zo kwaad als het ging uitgelegd.

Week 1

In het Kattegat, de Belts en het begin van de Oostzee heb je vaarroutes. Die zijn gemarkeerd door boeien. Het is een overblijfsel uit de Tweede Wereldoorlog toen het hele gebied bezaaid was met mijnen. Die routes hebben een letter, zoals de T-route, de H-route en meer. Omdat die routes gewoonlijk de meest logische route vormen houdt iedereen zich nog steeds aan deze vaarwegen. De boeien hebben per route een nummer. Zo heb je de T-6 bij Anholt en de T-1 bij Skagen.

Direct in het begin heb je Skagen. Daar om de hoek is een reede voor schepen die daar wachten als het op de Noordzee aan het spoken is. Bovendien is er een belangrijk bunkerstation. Zeg maar een benzinepomp. De schepen gaan daar ten anker en dan komt de bunkerboot langs om brandstof over te nemen. Het wil daarvoor nog wel eens een geharrewar zijn van schepen die aankomen en een geschikt plekje zoeken, schepen die net vertrekken en jongs die, zoals wij, alleen maar doorvaren.

Ietsje verderop heb je Anholt, een eiland in het midden van het Kattegat. Vrijwel alle verkeer gaat ten oosten van Anholt langs, en precies op de oostpunt komen de verkeersstromen van de Grote Belt en de Sont samen. De vaarweg ten westen van Anholt is eigenlijk te ondiep. Omdat bij Anholt weinig ruimte is zit je mekaar daar nog weleens in de weg, vooral als je zuidgaand bent richting Sont krijg je bij Anholt verkeer van stuurboord dat recht van de weg heeft.

Volgende punt is het noordelijk deel van de Sont, bij Helsingör en Helsingborg. In de directe aanloop willen er nog wel eens lastige vissertjes in de rondte drijven, en direct na de bocht heb je de ferries. Vooral op de zomerdag varen er veel, soms elk kwartier. Omdat er weinig ruimte is zit je mekaar gauw in het vaarwater.

Week 1

Kort na de ferries moet je kiezen of je west of oost van Disken langsgaat. Disken is een ondiepte in het midden van het vaarwater. Kort daarna heb je hetzelfde met Ven, een eilandje in de Sont. Verstandige mensen houden Ven aan bakboord, maar sommigen denken dat het beter is om zuidgaand aan de oostkant te blijven. Die komen als ze pech hebben een hele sliert tegenliggers tegen op het moment dat het net niet uitkomt. De discussies zijn vaak hoogst amusant om aan te horen als je er niet direct bij betrokken bent.

Het zuidelijk gedeelte is het Drogden kanaal. Het kanaal zelf loopt van Nordre Rose tot Drogden, maar het feest begint al bij Middelgrunds Fort. Tegenwoordig valt het wel mee hoewel vooral schepen onder loodsaanwijzing voor interessante situaties kunnen zorgen. Ten eerste moeten ze de loods oppikken of van boord schoppen waardoor ze plotseling manoeuvreren. Verder zijn de loodsen van mening dat zij het recht hebben op het midden van het vaarwater en dat de rest er maar omheen moet. Toen ze bezig waren met de aanleg van de brug-tunnel tussen Denemarken en Zweden was dat overigens nog veel leuker.

Als je de vuurtoren van Drogden gehad hebt is het lek boven. Dan hoef je alleen nog maar voorbij Falsterbo Rev, maar daar is het vaarwater alweer een stuk breder zodat je meer ruimte kunt houden.

In totaal duurt de Sont maar een uurtje of vier, maar het heeft al menig maagzweer opgeleverd.

In de hele Oostzee is het anders varen dan in de rest van de wereld. Het enige wat er zover ik weet op lijkt is de Japanse binnenzee, waarbij Japan zowel drukker als nauwer is. Het verschil zit voornamelijk in de drukte en de hoeveelheid water die je tot je beschikking hebt. Je vaart gewoon een stuk dichters op elkaar, en je moet er maar vanuit gaan dat de tegenpartij oplet en zich aan de regels houdt. Over het algemeen klopt dat gelukkig wel.

Week 1

Dag 5 Zaterdag 20 september

Vandaag komen we aan. Alles is gesteld op drie uur, en dan zouden we om vijf uur voor de kant liggen. Bootsman legt de trossen klaar en maakt schoonschip. Dat hoort overigens toch bij de zaterdagse werkzaamheden.

Verder houden we een brand en sloepenrol. Eens in de maand oefenen we in brand aan boord en met schip verlaten. Normaal kiest de kapitein een plekje uit en dan moet de rest doen alsof daar brand is. Typisch is de kombuis. Daar is iets meer risico van brand en is makkelijk bereikbaar. Dat laatste is een praktische overweging die niet in de handboeken staat.

Oefening brandbestrijding begint met koppen tellen. Als iedereen aanwezig is krijg ik als brandmeester door van de kapitein waar de brand is. In geval van de kombuis moeten dan de bijbehorende ventilatiekleppen gesloten worden en de ventilator gestopt. De kombuis heeft een aparte ventilatie voorziening. Een aantal matrozen helpen de derde stuurman om de kleppen te sluiten en de rest legt de brandslangen klaar. Als de machinekamer beschikbaar is wordt daar de brandbluspomp gestart, indien niet gebruiken we de noodbrandbluspomp voor in het neusje. Daar zorgt één van de machinisten voor, hoewel iedereen dat ding aan de praat moet kunnen krijgen. Vaak is dat ook onderdeel van zo'n oefening. Ondertussen hijsen de tweede stuurman en de tweede machinist zich in het brandpak met persluchtmasker, geassisteerd door de overblijvers. Ik geef de drukken van de perslucht door naar de kapitein. Die houdt dan bij hoe lang de mensen met perslucht bezig zijn en geeft een brul als ze moeten evacueren.

Als alles klaar is, de brandslangen worden in eerste instantie gebruikt op de buitenkant van het brandende compartiment te koelen, gaan de beide tweedes op onderzoek uit. In de praktijk "vinden" ze een klein brandje dat gesimuleerd met een poederblusser te do-

Week 1

ven is.

Of het in het echt ook allemaal zo loopt weet ik niet, hoewel ik van mensen die werkelijk brand hebben meegemaakt vertellen dat in het echt alles een stuk sneller gaat en er veel minder in de rondte gelummeld wordt. Op zich niet zo verwonderlijk, want brand is een serieuze zaak aan boord.

Een oefening schip verlaten heeft wat minder voeten in de aarde. Zonder daadwerkelijk van boord te stappen valt er ook weinig te oefenen. Ook dit begint met koppen tellen en er wordt gevraagd wat of de verschillende taken zijn. Sommige dingen liggen uit praktische overwegingen op verschillende plaatsen en moeten verzameld worden. Denk aan extra voedsel en dekens, maar ook aan seinmiddelen als EPIRB en radarbakens.

Een EPIRB is een satellietzender die buitenop gemonteerd zit, en automatisch vrijkomt en gaat zenden als het schip zinkt. Als je het schip in een noodsituatie verlaat neem je dat ding mee zodat je makkelijker te vinden bent. Radarbakens, we hebben er twee van, geven een seintje als ze door een radarstraal getroffen worden. Dat kun je op een radarscherm herkennen als een bepaald patroon, dat aangeeft in welke richting het baken zit.

In dit geval liet ik op verzoek van de kapitein één van de matrozen uitleggen hoe een reddingsvlot gestreken moet worden. Die bepaalde matroos had bij een vorige oefening lopen schutteren en de kapitein wilde weten of 'ie het nu wel wist. Op een paar kleine details na lukte het wel.

Belangrijkste bij het vrijzetten van zo'n vlot is te zorgen dat hij niet wegwaait. Je moet dus altijd zorgen dat je nog een touwtje vast hebt om hem naar je toe te trekken. Een painter-line heet zoiets op z'n Engels. Vanglijn is dat in het Nederlands. Waar ze die namen vandaan halen weet ik niet maar op zich is dat minder belangrijk. Als iedereen maar weet wat het is en waarvoor hij dient. En natuur-

Week 1

lijk niet vergeet het te gebruiken.

Vanmiddag tegen een uur of drie zijn we op Kalinigrad. Eens kijken hoe het er daar uitziet. Het is alweer een hele tijd geleden dat ik daar geweest ben.

Dag 6 zondag 21 september 2014

Gisteren waren we even voor drieën bij de loods. Omdat Kalinigrad aan een vrij smal kanaal ligt gaan de schepen in konvooi naar binnen en naar buiten. Alles nog een beetje in Sovjet stijl. Iedereen moet zich maar aan de beambten aanpassen. In het westen is het meer gebruikelijk om de schepen gewoon naar binnen te halen. Is het vaarwater bezet, dan moet je even wachten. Hier is het zo dat er vaste tijden zijn, of er nu scheepvaart is of niet. Elk systeem heeft zijn voor en tegen.

Onze bestemming was een nieuwe haven even voor Kalinigrad zelf. Het stond nog niet eens in de kaart. Nu is dat nog niet eens zo ongebruikelijk. De meeste hydrografische instituten, die voor de kaarten zorgen, werken gewoonlijk als een slak in een teerton. Bovendien zijn er nog vertragingen uit concurrentieoverwegingen. Het zijn vrijwel allemaal staatsbedrijven, gewoonlijk vallend onder defensie, maar ze gunnen mekaar het licht in de ogen niet.

Zo hoorde ik van een Russische collega dat de Russische hydrografische dienst eerst de Russische kaarten met de nieuwste gegevens publiceert en deze gegevens pas na een half jaar of langer beschikbaar stelt aan de rest van de wereld.

Zelf heb ik meegemaakt dat er in de aanloop van Kingston op Jamaica op de uiterton een Racon (radarbaken) geïnstalleerd was. Duidelijk te zien, want het ding toonde prima op de radar. Zes maanden later kreeg ik de kaartcorrectie aan boord: "Gelieve een radarbaken te plaatsen op de uiterton van de aanloop van Kingston". In het echt is het in het Engels en gaat dat vergezeld van posi-

Week 1

tie en specificatie van het baken.

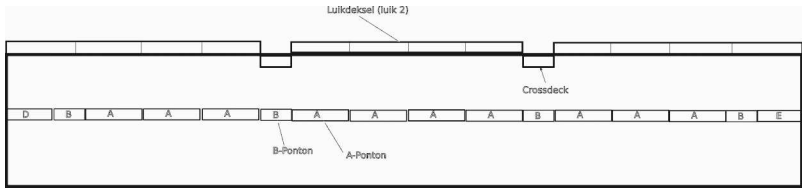
Wordt zo'n correctie eenmaal gepubliceerd, dan moeten wij die onmiddellijk in de kaart verbeteren. Of, als de kaart niet voor de huidige reis gebruikt wordt, voor aanvang van de volgende. De dames en heren hydrografen hebben er dan al een half jaar op zitten herkauwen.

In dit geval maakte het niets uit. De loods kent het boeltje als zijn broekzak, en parkeerde ons met behulp van twee sleepboten met stuurboord voor de kant. Beetje vreemd, want onze kranen staan aan stuurboord en we moeten lossen met een elevator van de wal. Dan zitten onze kraantjes wel in de weg. Maar misschien hebben ze één of andere plaatselijke verordening dat je altijd met het neusje naar buiten moet liggen. Dat komt wel vaker voor. Het idee is dan dat je in noodgevallen sneller kunt vertrekken. Typisch een idee van mensen die geen bal verstand hebben van manoeuvres. In sommige gevallen kan het inderdaad sneller zijn, maar de grootste vertraging zit in de organisatie en het beschikbaar maken van de hulp maken bij het ontmeren. Ik heb zo'n idee dat je hooguit vijf minuten wint door zo'n systeem. Terwijl het nogal wat in tijd kan schelen per keer dat het verkeerd uitkomt met de stuwadoor. En dan praat je over uren.

We hadden twee sleepboten nodig dit keer, omdat de boegschroef nog steeds op z'n gat ligt.

En toen was het wachten op de autoriteiten. Die hadden blijkbaar ook geen haast. Kapitein belde de agent, kunnen we alvast beginnen met klaarmaken? Dat was geen probleem, gelukkig. Soms hebben ze allerlei pretenties dat je de kranen niet mag gebruiken of de ruimen mag open gooien voordat de inkling is geweest. Waarom weet niemand, maar het is wel héél belangrijk.

Week 1



Luiken, crossdecks en tussendekspontons

Toen zijn we maar alvast begonnen met het inleggen van het crossdeck. Altijd een lastige operatie. Het crossdeck is het gedeelte van het tussendek dat precies onder de omhoog staande luiken zit. Het schip heeft één ruim, helemaal van voor tot achter, en drie luiken. Ook het tussendek loopt helemaal door. De scharnieren van de luiken zitten op een dwarsverbinding die 3,5 meter lang is. Onder die dwarsverbinding zit een speciaal ponton, het B-ponton. Die kun je alleen met twee kranen, voor en achter die verbinding, er uit vissen en weer terug leggen. Bovendien moet je precies manoeuvreren, anders komt de boel klem te zitten. Gelukkig hadden de jongens het vaker gedaan, en lag het ding er in no time in. Natuurlijk kwamen er natuurlijk net weer een paar mannetjes voor iets belangrijks net toen het ponton in de kranen hing. Maar dat mocht de pret niet drukken.

Nog een uurtje later kwam de surveyor voor het draftsurvey, om het schip te wegen aan de hand van de diepgangen en de waterverplaatsing. Om kwart over tien draaide de boel eindelijk.

Dag 7 maandag 22 september 2014

Gisteren, zondag, gelost. Ondertussen de zoveelste inspectie van Port State Control. Die komen ook te pas en te onpas hun neus laten zien. De meningen daarover zijn verdeeld. Voor ons is het te onpas, en zelf vinden ze te pas. De waarheid zal wel in het midden liggen.

Week 1

Het final draftsurvey gisteravond klopte niet zo best, dus is het door de surveyor dan maar kloppend gemaakt. Hij wilde geen vreemde uiteenzettingen met de plaatselijke douane. Ambtenaren zijn overal hetzelfde. Als er in de papieren staat dat er drieduizend ton aan boord zit, en de surveyor zegt dan plotseling dat het er 3030 waren, dan is Leiden in last. Geen hond die het achteraf gaat nawegen. En mochten ze het wel doen, ach, dan hebben ze een meetfout van 1%. Ik denk niet dat daar iemand nachten wakker van gaat liggen. Een draftsurvey heeft uit de aard der zaak ook een meet onnauwkeurigheid.

Na lossing, de stuwadoor was fors eerder klaar dan ze vooraf voorspeld hadden, hebben we het laatste schot afgebroken en de tussendekjes weer op de plek gegooid. Gelukkig is de bulkzooi die we hier gelost hebben droog spul, zodat het makkelijk vegen is. Met een beetje goede wil zijn we vandaag schoon. Vertrek gisteren was om half tien 's avonds, en vanochtend vroeg waren we de loods kwijt.

ETA (Estimated Time of Arrival) is elf uur 's avonds. En dan moeten we nog een uurtje of drie - vier naar binnen onder loods-aanwijzing. Weer eens een perfecte planning. Tegen de tijd dat we voor de kant liggen kunnen we beginnen met laden. tegelijk komen de duikers voor de boegschroef, en met een beetje goede wil moeten we dezelfde dag nog verhalen voor nog een paar kistjes.

Moment van schrijven is nu 's middags. Zoals gebruikelijk ligt de hele planning weer in duigen. Toen ik om vier uur 's middags op wacht kwam lag daar een berichtje dat we de loods niet eerder dan één uur 's middags zouden krijgen, morgen. Goed, kapitein komt boven en zegt met glimmende oogjes: "Eigenlijk is zes uur 's ochtends een véél betere tijd om ten anker te komen dan om één uur in de ochtend". De gashendel toen maar teruggetrokken naar standje zes om te zien wat ze zou doen.

Week 1

Ondertussen was het gaan opbriezen. Het was voorspeld in het weerbericht, maar dat we er met onze, krappe, diepgang zo rot in zouden liggen hadden we ook niet verwacht. Op het moment doen we net geen drie knopen, met een aangepaste koers. Het zou morgenochtend opknappen, waarschijnlijk redden we het wel. Maar het is wel weer typische een geval van: "Al ziet met kerk en toren staan, dan is de reis nog niet gedaan".

Maar morgen zou er, volgens hetzelfde bericht, toch niet gewerkt worden. Het is alleen dat ik al met een verlekkerde blik naar de kraanarmen zat te kijken. Het is maar zelden dat je in de haven stil ligt, zodat je met dat soort klussen aan de gang kunt. Maar met de huidige vertraging kunnen we dat dat denkkelijk wel vergeten. Geen zorgen voor morgen. Het loopt tóch anders.

Wat eveneens anders loopt is de komende laadrotatie. We zouden oorspronkelijk naar Kemi en Pietarsaari voor een prakje cellulose, maar Kemi is nu gecancelld en Pietarsaari wordt steeds meer onzeker. In ieder geval schijnt de lading nog niet geboekt te zijn. En dat begint toch wel een beetje kort dag te worden. De paar zware stukken die we in Norrköping krijgen zitten makkelijk met een dag in, en dan is het weer een dag naar Pietarsaari. Daar zouden we dan met een beetje goede wil, komende vrijdag kunnen zijn. Ik heb zo'n idee dat ze nu op kantoor bij bevrachting driftig op de nagels aan het bijten zijn. Een schip met bestemming Middellandse Zee dat nog niet eens voor een derde vol is.

Voorlopig heb ik vandaag een wachdje van vijf uren in plaats van vier. Omdat we vandaag, laat, zouden aankomen was de beslissing om de klok om zes uur 's avonds te verzetten. Die moet verzet worden omdat Kalinigrad, Rusland, en Norrköping, Zweden, in verschillende tijdzones liggen. Om praktische redenen houden we bij voorkeur de tijd van het land waar we op dat moment zijn.

Week 2

Dag 8 dinsdag 23 september 2014

Het pokkenweer van gisteren is goeddeels over. We kunnen normaal draaien, en als ik het voor het zeggen had gehad, dan waren we opgestoomd en waren we tegen achten, een beschaafde tijd, ten anker gekomen op de rede van Oxelösund, die ook als rede voor Norrköping fungeert. Kapitein heeft echter instructies achtergelaten om ETA tussen twaalf en half één te maken zodat we zonder al te veel trala om één uur de loods kunnen oppikken.

Daarom kies ik voor een tussenoplossing. Ik neem ietsje terug, zodanig dat we even na achten in de buurt van het loodsstation kunnen zijn, maar met de mogelijk met een ruime bocht gaande te houden.

Kapitein kwam half acht boven, en zegt: "prima, dan gaan toch maar ten anker. Met gaande houden verstook je alleen maar extra brandstof". Tijdens dat opstomen krijgen we bericht van het loodsstation dat we de loods pas om drie uur vanmiddag krijgen. Oké, dan wordt het wat later. Kort na negenen komen we ten anker en krijgen we van Traffic Control te horen dat we op het verkeerde plekje liggen. Mijlen vrij water in de omtrek, en wij liggen op het verkeerde plekje. Mooi. Weer ankerop en een halve mijl noordwest het spijker er weer ingegooid. Volgens Traffic Control lagen we toen wel goed. Probleem was dat we net van dat stukje in Kalinigrad de kaart niet gekregen hadden. Die krijgen we in Norrköping. Wat we wel hadden was niet gedetailleerd genoeg.

Matrozen gaan verder met onderhoud van de ruimen en het uitmesten van de ruimtoegangen. Dat zijn altijd verzamelplaatsen van oude Jan en jonge Jan, en je zult net zien dat wat je nodig hebt precies onderop ligt. Uitmesten en zorgen dat de boel weer op de juiste plek komt te liggen voorkomt dat je op een kritiek moment misgrijpt.

Week 2

Voor de rest is het kalmpjes afwachten tot er wéér een verandering van plannen komt. Bij voorbeeld in de belading. Gisteren laat kregen we een aangepast stuwplan, dat voorziet in drie veertig voets en één twintig voets container bovenop luik twee. Geen probleem, maar die vier dingen kwamen wel weer plotseling uit de lucht vallen. Als ze er nou ook eens een keer voor de verandering de gewichten bij hadden vermeld, dan had ik alvast een voorlopige stabiliteitsberekening kunnen maken. Van de IMO moet dat, maar bij de IMO hebben ze nog steeds niet door dat je zonder gegevens niet kunt rekenen. Technisch gesproken is het geen probleem, het schip zal door die vier containertjes echt niet omdonderen, maar het komt in de praktijk wel vaak op neer dat je pas na vertrek je voorlopige stabiliteit kunt berekenen. En dan is het niet meer nodig.

Norrköping ligt aan het einde van de Bråviken. Dat is een diepe fjord-achtige inham met aan de mond Oxelösund. Het zal iets van vier uren onder loodsaanwijzing zijn, zodat we verwachten tegen achten vanavond voor de kant te liggen. Dan leggen we nog even de pontonnetjes klaar voor de belading, zo veel werk is dat niet, en als ze dan ook nog even zo vriendelijk zouden willen zijn om te vertellen wanneer ze willen beginnen zou het helemaal mooi zijn. We weten alleen dat woensdag, morgen, in de middag de duikers komen om de boegschroef te ontwarren.

De loods had nog bar veel moeite mee om ons behoorlijk voor de kant te krijgen. Op de één of andere manier kon hij de sleepboten niet zo best aansturen. Ik heb het fijne er van niet meegekregen, want ik speelde zoals gebruikelijk tijdens het meren voor roerganger, en dan zie je wel de resultaten maar niet de achtergronden.

Eenmaal voor de kant stonden er drie kleumende Filipino's op de kaai. Die waren 's ochtends van het vliegveld gehaald, hadden tot beider ergernis de hele tijd bij de agent op kantoor gezeten en

Week 2

waren vervolgens door die agent voor aankomst op de kaai geparkeerd onder het motto: ik ben d'r af en verder zoeken ze het maar uit. Nu hebben we zeer beperkte accommodatie, en de huisgaande ploeg ging pas de andere dag. Dan is het gebruikelijk dat één van de twee in het hotel ingaat. Dat was door de agent dus niet geregeld "want hij had niks van kantoor gehoord". Alsof er geen telefoons bestaan. Met veel vijven en zessen kon er toch nog een hotelletje geregeld worden.

9 woensdag 24 september

Gisteren had de agent, die toch nog was komen opdraven, verteld dat het feest om acht uur zou beginnen. Surveyors, supercargos, technische dienst, duikers en nog wat loslopend volk zou om acht uur op de stoep staan.

Door ervaring minder dom geworden had ik het wekkertje om half zeven gezet, en inderdaad kwam de eerste tijdens ontbijt aandalven. De supercargos uit Finland. Ik had al vaker met de goede man gewerkt, dus dat zou wel gaan. Even mijn gal gespuugd over het de laadlijst, meer bijzonder het ontbreken ervan, en over het feit dat er plotseling een paar kistjes met gevaarlijke lading op bleken voor te komen. Niet dat het in de praktijk verschrikkelijk veel uitmaakt, meestal niet in ieder geval, maar volgens de regels moeten we dat soort gegevens van te voren hebben, om te kunnen beoordelen of de boel wel samen geladen mag worden en of er bijzondere voorschriften mee samenhangen. Tsjja, zegt de supercargos, dat wist ik óók niet....

Tegen achten kwam inderdaad de rest. Dan ben je in het begin even zo druk als een klein baasje, tot iedereen weet wat hij nou eigenlijk moet doen, en vooral waar.

Week 2

Technische dienst bemoeide zich met de duikers, en de belading was voor de supercargo en mij. De surveyors waren om ons weer in de gaten te houden. De bemanning zou sjoeren en voor de machinisten was het noodzakelijke laswerk.

De walkraan was echt een beestje waar over was nagedacht. Hij kon tillen. Oké, voor een kraan is dat een eerste levensbehoefte. Hij kon naar buiten zwaaien. Mooi. Maar wat hij niet kon was draaien. Om die twee stukken op de juiste plek te zetten moesten we dus het schip er onderdoor verhalen. Nou kun je een schip best heen en weer trekken, maar daar heb je wel alle volk voor nodig, drie man voor, drie man achter en iemand om de boel bij elkaar te schreeuwen is wel het minste. En dan moet je nog zien dat je zo'n schip op minder dan tien centimeter nauwkeurig afmeert, want anders klopt het stuwplan niet meer. Met een beetje behoorlijke kraan kun je een hijs op de centimeter neerzetten, maar hier ging dat niet. Degene die zoiets ontwerpt moeten ze aan de giek van z'n eigen kraan laten bungelen. Maar ja, goedkoop is het wel.

Om half negen kwamen we met het eerste stuk, en een half uur later hadden we het schip eronder geparkeerd. Het laden gaat dan verder in no time. Kunst, als je maar twee vrijheden hebt kan mijn overleden grootmoeder ook wel kraandrijven.

Schip weer versleept zodat 'ie goed zou liggen voor het tweede stuk en toen begon het wachten.

Ik kreeg van de surveyor te horen dat het tweede stuk om tien uur zou arriveren. Mooi, dan staat het er voor twaalven op en hebben we de hele middag om af te sjoeren. 's Avonds om zeven uur zouden we verhalen, eerder waren de sleepboten niet beschikbaar want die hadden een klus in een naburige haven. Om elf uur was er nog niks op de kaai, en tegen half twaalf kreeg ik een brul van de matroos van de wacht; het tweede stuk is er. En toen was het schaft voor de stuwadoor. Om half één komen ze weer terug. En

Week 2

dan hebben wij schaft. Dat valt prima te veranderen, maar dan moet ik het wel van te voren weten.

Nu hadden we met het laden weinig te doen, en het schip lag al op de juiste plek. Ik ben toen samen met de supercargo gaan eten, de rest van de kudde was plaatselijk en ging thuis de poten in de trog laten hangen.

Na het eten stuk aanslaan Dat had wat voeten in de aarde want de fundatie met de hijspunten was acentrisch. Om te voorkomen dat het hele geval scheef zou komen te hangen moest de spreidbalk ook acentrisch geplaatst worden. Het duurde even, maar uiteindelijk hing het hele zaakje goed. Schip lag al goed, en om half twee stond de boel aan boord. Afsjorren was simpel, hoewel het een hoop laswerk was.

De duikers hadden ondertussen inderdaad een stuk tros uit de boegschroef gevist, plus een stukkie visnet. Die moesten alleen nog het rooster terugplaatsen, dat rooster dat ervoor had moeten zorgen dat er geen tros in zou komen. Om te voorkomen dat er onverlaten met hun bootje aan de haal zouden gaan hebben dat ding op verzoek van de duikers aan dek gezet. Soms zijn kraantjes best makkelijk.

Om half negen verhalen. Schijnbaar hadden die sleepboten langer werk. Morgen is er weer een dag.

10 donderdag 25 september 2014

Om zeven uur zouden de heren beginnen met de belading, voor die tijd de luiken opentrekken. Ik had mijn klokje gezet om zes uur. Dan ben je iedereen voor en heb je de tijd om op je eigen manier wakker te worden. In dit geval was dat nodig ook. Derde stuurman, die normaal gesproken 's ochtend opengooit omdat zijn wacht van zes tot twaalf is, schitterde door afwezigheid. Toen samen met de matroos van de wacht opengetrokken. Dat lukt ook.