

**Van Geusje  
tot IJsmes**

**door**

**Arend Zeebeer**

Eerder verschenen:

Van Potdeksel tot Luikhoofd

Van Bulb tot Spiegel

Van Kielplaat tot Mastkloot

Van Tanktop tot Onderdeks

Van Kluis tot Kampagne

Bij de titel:

Geusje: Speciale Nederlandse vlag die alleen in de haven op zon en feestdagen gevoerd wordt.

IJsmes: Zware driehoekige stalen pin onder het achterschip en boven het roer. Het dient ter bescherming van de roerkoning tijdens achteruitvaren (deinzen) in ijs.

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789402154986
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur
Druk:	Brave New Books

Afbeelding omslag:

**De sluis van Côte St Catherine, St Laurence Seaway, Canada**

---

Van Geusje tot IJsmes

## *Inhoud*

---

---

<b>Waar praten we over.....</b>	<b>1</b>
<b>Week 0: Proloog.....</b>	<b>9</b>
<b>Week 1.....</b>	<b>13</b>
<b>Week 2.....</b>	<b>33</b>
<b>Week 3.....</b>	<b>49</b>
<b>Week 4.....</b>	<b>67</b>
<b>Week 5.....</b>	<b>83</b>
<b>Week 6.....</b>	<b>101</b>
<b>Week 7.....</b>	<b>119</b>
<b>Week 8.....</b>	<b>137</b>
<b>Week 9.....</b>	<b>153</b>
<b>Week 10.....</b>	<b>171</b>
<b>Week 11.....</b>	<b>189</b>
<b>Week 12.....</b>	<b>205</b>
<b>Week 13.....</b>	<b>223</b>
<b>Week 14.....</b>	<b>241</b>
<b>Week 15.....</b>	<b>257</b>
<b>Week 16.....</b>	<b>275</b>
<b>Week 17.....</b>	<b>293</b>



# 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: 137,16 meter

Dit is de grootste lengte, van het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 11½ 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 5 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendeck: 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: 8,52 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): 8448 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 m<sup>3</sup>.

NT (Net tons = netto tonnage): 4651 ton

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

Draagvermogen: 12754 excl TD

12324 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 558678 cbft / 15820 m<sup>3</sup>

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 m<sup>3</sup>, 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<sup>3</sup> 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 1280 m<sup>2</sup>

Tussendek 1430 m<sup>2</sup>

Hoofddek 1617 m<sup>2</sup>

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      720

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: 31,74 × 15,80 meter

Ruim 3: 26,60 × 15,80 meter

steel, end folding type

Tweendeck: Ruim 1: 28,00 × 15,80 meter

Tweendeck: Ruim 2: 61,84 × 15,80 meter

bestaande uit 17 stalen pontons

Bulkheads Removable pontoons for up to 11 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 31,74 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 17 pontons. 11 daarvan zijn 6,35 meter lang, drie zijn half zolang. Dan zijn er twee van 4,36 meter en de laatste is 1,92 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 <sup>2</sup>
Tweendeck:	4,00 t/m <sup>2</sup>
Tanktop:	20 t/m <sup>2</sup>

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

- Het hoofddek kan 1,75 ton / m<sup>2</sup> dragen.
- De tussendecken doen 4,00 ton / m<sup>2</sup>.
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m<sup>2</sup>.

De grootste pontons, die van 6,35 meter, kunnen dus goed 400 ton dragen. Een geladen vrachtauto weegt ongeveer 40 ton. Er kunnen dus 10 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 60 ton trekken bij een vlucht van 16 meter en 40 ton op 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 120 ton doen, de zogenaamde dual lift.

---

## Waar praten we over

---

### Hoofdmotor

De voortstuwing gaat met een 5430 kW zware olie motor. Als boegschroef is er een 500 kW elektromotor.

De snelheid bij de proefvaart was 15 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

De brandstof capaciteit is

Zware olie (IFO 380): 1338 ton

Dieselolie 173 ton

In theorie zouden we hiermee 66 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 22478 zeemijl. Één keer de wereld rond over de evenaar is 21600 mijl. Dat zouden we misschien nét redden zonder bij te tanken.

# Week 0: Proloog

---

## Dag 0, Donderdag 18 februari 2016

Ik ben weer eens een keertje bezig om mezelf voor te bereiden voor weer vier maanden op zee. Ik begin hiermee een beetje vroeger dan gebruikelijk, want het loopt allemaal zo in het honderd, dat het waard wordt er wat over te schrijven.

Het begon allemaal dik een week geleden. Ik heb een bepaald aantal verlofdagen en als dat minder dan 15 werkdagen wordt ben ik oproepbaar. Dus, drie weken voor einde verlov kunnen ze bellen. Einde verlov was rond de twaalfde en dan wordt het tijd om zelf maar een belletje te wagen om te voorkomen dat je het bericht krijgt: "Sorry, er is wat mis gegaan. Kun je morgen om 0600 op Schiphol staan?".

Ik bel dus op naar de baas en daar vertellen ze me dat ik voor een schip geboekt ben dat onderweg is van Varna in Bulgarije naar Huelva in Zuid Spanje. Op dat moment varende in de Egeïsche Zee. De haven ná Huelva zou ik aan boord moeten stappen. Keurig. Ik heb dan nog netjes een paar dagen de tijd om mijn zaakjes te regelen, koelkast leeg te eten en meer van dat soort praktische zaken.

Een paar dagen later is het schip in Huelva en vertrekt daar na twee dagen. Op de site van "<http://www.marinetraffic.com>" is het schip netjes te volgen. Naast positie, koers en snelheid wordt ook bestemming en ETA, de verwachte aankomsttijd, weergegeven. In dit geval "voor order". Dat houdt in dat er nog geen nieuwe reis bekend is en dat het schip moet wachten tot dit wel het geval is.

Op de site kon je zien dat het schip weer terug door Gibraltar ging en in de Alboran Zee, tussen Marokko en Spanje, ging liggen drijven. Dat is een niet ongebruikelijke procedure. In de Middellandse Zee lig je een stuk rustiger dan op de Atlantische Oceaan.

## **Week 0**

---

Afgelopen weekend zag ik dat het schip vanuit die positie plotseling benen maakte, weer Gibraltar door en langs de kust van Portugal omhoog. Gezien de vaart héél kalmpjes aan. Ter hoogte van Lissabon ging ze alleen dwars uit de flank de oceaan op.

Conclusie: ze had voorlopige orders gekregen voor Noord West Europa en die waren even later weer ingetrokken. Niet echt gebruikelijk, maar het kan gebeuren.

Op maandag zag ik dat het schip weer onderweg was, weer richting Engels Kanaal. Op dinsdag maar weer een belletje gewaagd, en watetje, er was nieuws. Het schip was onderweg naar IJmuiden, in de loop van het komende weekend aankomst. Voorlopig maandag naar boord, donderdag nog even opbellen voor de laatste info.

Donderdag opgebeld. Oh, ja, eh, daar gaat iemand anders over, maar ik zal even voor je kijken. Ja, inderdaad, over het weekend in IJmuiden. Die blijft daar nog wel even liggen. Ligt bij de hoogovens. Ik geef het door aan de collega en die geeft dan wel door waar je precies moet wezen. En inderdaad. In de loop van de middag een mailtje met het adres en de procedure om bij de hoogovens door de poort te komen. Dat is tegenwoordig ook hoe langer hoe meer een hele operatie.

In de tussentijd de buurman in de kuif gepikt. Kun je mij.... Natuurlijk. Buurman rijdt me met mijn eigen autootje naar IJmuiden en levert het op de terugweg af bij de garage. Probleem opgelost. Nu nog de koffers inpakken, vuilnis verzorgen, overgebleven inhoud van de koelkast naar Pa, andere burens goedendag zeggen, centrale verwarming instellen, briefje voor de poetsvrouw schrijven, tuinman inlichten, uitstel aanvragen voor de belastingen, en dan nog eens kijken of ik nog wat vergeten ben. Dat is meestal zo.

## ***Week 0***

---

Dat kan allemaal over het weekend gebeuren. In wezen is alles standaard, elke keer hetzelfde. De dingen die wat langer duren, aanvragen van de papieren, keuringen en dat soort dingen zijn al gebeurd. Ik hoop alleen maar dat er in de tussentijd geen extra eisen bij zijn gekomen die ik gemist heb. Normaal houdt de rederij me wel op de hoogte, maar ook daar zijn het maar mensen, en waar gehakt wordt vallen spaanders.

---

---



# Week 1

---

## Dag 1, Maandag 22 februari 2016

Vandaag naar boord. Over het weekend had ik al goeiendag gezegd aan familie, buren, vrienden en bekenden. Niet dat dit zo'n gigantische lijst is, maar toch. Op zaterdag de koffertjes gepakt, dat gaat vlot. Zondag is gereserveerd voor pa, die wordt ook al een dagje ouder.

In de ochtend wat vroeger opgestaan dan voor mij gebruikelijk, zo rond een uur of zeven. Er zijn altijd een stuk of wat van die dingen die op het laatste moment gedaan moeten worden en de laatste daarvan komen echt op het laatste moment. Verder met een scheef oog het kotje van buurman in de gaten gehouden of daar al leven te bekennen was. Buurman zou me wegbrengen, dat was afgesproken. Tussen acht en negen wegrijden, totale reistijd is dik anderhalf uur, dan zijn we mooi achter de files aan en zijn we ruim voor de middag op de plek van bestemming.

Kwart over acht nog geen teken van leven bij de buurtjes. Toch maar aangebeld, afspraak is afspraak, en ik wil ook niet te laat aan komen kakken. Mijn collega zit op het vinkentouw, die wil ook graag naar huis. Ze waren net bezig toilet te maken. We komen er zo aan. Ik werd met een mok koffie in de kombuis geparkeerd en even later kwamen ze er aan.

Nog even een babbeltje gemaakt en toen onderweg. Vooraf had ik mijn koffers al in de auto gesmeten. Licht uit, laatste ronde door het huis en onderweg. Via de polder, Lelystad, Almere, waar ze dik aan het schoffelen waren met één of andere wegwitbreiding. Ik had van de rederij een adres gehad plus instructies. Ik reed puur op het Tomtommetje en dat ging prima. Via de Zuidas richting Haarlem en even later via een tunneltje onder het Noordzeekanaal door. Tegen die tijd zaten we al in Beverwijk.

## Week 1

---

En daar begon het gegooi in de glazen. Precies op het punt waar we de weg af moesten waren ze bezig met de zoveelste brekerij. Tomtommetje klopt dan niet meer. Maar, geen probleem, ik moest naar de Hoogovens, tegenwoordig noemen ze dat Tata steel. Als ze dat nou op de borden zetten is het nog steeds goed. Maar ja, dat was klaarblijkelijk iets teveel gevraagd. Of ik heb een bordje over het hoofd gezien, dat kan natuurlijk ook.

Wat wel aangegeven was, was Havens West en Havens Oost. Dat was ook makkelijk. We moeten toch echt in het westen zijn. Dus bordjes Havens West gevolgd. Naar het oosten toe. Niet goed. Dat kon je op je klompen aanvoelen. Ook Tomtommetje was het er niet mee eens. Toch maar weer achter dat ding aangereden en ja, via het industrieterrein kwamen we toch uit bij de poort van de Hoogovens.

De poort was een vierbaans weg, met daarboven aangegeven voor wie elke baan bedoeld was. Ik koos "Visitors", met een icoontje van een personenauto erbij. Dat klopte het best, al ben ik geen bezoeker. Bij een slagboom moest je een kaartje gebruiken om de boom open te krijgen. Ik had géén kaartje. Een man die daar bij een hokje stond gevraagd. Die zei: even terugrijden, een parkeerplekje zoeken en dan in het gebouwtje een kaart halen. Dus ik terug rijden, keren en opnieuw proberen. Helemaal rechts was een parkeerterrein, ik helemaal naar rechts. Ook in de richting van dat gebouwtje. Stond er een hek voor wat ik wegens de wachtende vrachtauto's niet gezien had. Ik zet mijn karretje neer op een setje sergeantsstrepes. Uiteraard niet de bedoeling, maar daar stond ik het meest uit de weg.

Komt diezelfde man uit dat hokje naar me toe: mijnheer, u mag hier helemaal niet staan. Dat was inderdaad wel duidelijk, maar waar dan wel? Één van die opstelsporen naar de poort toe had een aantal parkeervakken. De bedoeling was dat we daar zouden staan.

## **Week 1**

---

Dus ik draai de auto en race tegen het heil in op zo'n plekje. Mijnheer, u hebt zowat alles fout gedaan wat u fout kon doen, met een litanie wat ik allemaal mis had gedaan. Er was geen kip op de weg, niemand had enige hinder gehad.

Uiteindelijk stonden we goed. Pasje halen. Eerst bonnetje trekken. Heeft u legitimatie bij u? Ja, in de auto. Terug naar de auto, paspoort ophalen. Pasje gekregen en een kaartje om de poort weer uit te gaan op kenteken. Gelukkig wist ik dat uit de kop. Komt buurman naast me staan, die was even naar de wc geweest. Ik geef het kaartje aan buurman en zeg: die heb zo nodig om er weer uit te gaan. Gaat die mijnheer óók mee? Ja, mijnheer brengt zo mijn autootje terug naar huis. Buurman moest er ook aan geloven, die kreeg ook een kaartje op de borst.

Goed. We kregen een dame mee want de auto moest ook nog geïnspecteerd worden. Auto geïnspecteerd, ik hoefde in ieder geval geen koffer open te maken. Dat willen ze soms ook wel eens doen. Dame wil weg lopen. Ik vraag: Waar moeten we eigenlijk heen? Ik heb van de rederij geen kadenummer gekregen. Dame: heeft u geen kaartje gehad? Loop maar even mee dan teken ik het wel voor u aan.

Dame geeft een net kaartje met daarop onze route. Wij terug naar de auto. Route volgen. Makkelijker gezegd dan gedaan. De indicaties op de borden kwamen niet overeen met die op het kaartje. Maar op een gegeven moment zie ik een paar schepen liggen en ga in die richting. Meestal als je de bootjes ziet liggen, kun je langs de kade wel naar het schip komen.

Er kwam net een man aanlopen. Die maar even aangeschoten. We moeten kaai drie hebben. Oh, dit zijn nummer één en twee. Moet u die kant uit rijden en dan rechtsaf tot vlakbij de poort (een andere dan waardoorheen we naar binnen waren gekomen) en dan weer rechts.

## **Week 1**

---

Wij in de aangegeven richting. Op een gegeven moment komen we vlak voor een afsluiting bij een weg naar rechts. Daar maar ingedoken. En waratje, vlak voor einde weg zie ik een bekende schoorsteen. Die kant motten we op. Komen we weer voor een slagboom. Na even rondkijken zie ik dat ik aan de verkeerde kant van een verkeersdruppel voorbij was gereden. Het richtingsbord had een kusje van een vrachtauto gehad. Ik naar de goede kant en daar was een paal met een intercom. Mannetje aan de andere kant van de intercom doet de boom omhoog en wij kunnen de parkeerplaats op rijden.

Koffertjes onder de arm en lopend naar het schip. Dat was maar tweehonderd meter.

De rest komt morgen...

### **Dag 2, Dinsdag 23 februari 2016**

Eenmaal aan boord aangeland, de matroos van de gangway hielp sjouwen, en de tweede stuurman was ook in de buurt. De hele pruttel werd naar boven gesjouwd, ik had alleen maar mijn handtas. Eerst maar naar de hut, de hele pakkazie neerzetten. In de hut vond ik mijn collega. Even kort een praatje gemaakt. Er werd niet gewerkt. We moesten wachten op een ander schip dat aan de overkant aan het laden was. Als die klaar was, waren wij aan de beurt. Mooie gelegenheid om buurman even rond te leiden. Buurmans kennis van de scheepvaart beperkt zich tot een punter met een 4 pk buitenboordmotor.

Na de rondleiding is buurman afgetaaid, en ik hoop maar dat hij de terugweg gevonden heeft, want anders rijdt hij nog steeds als een soort Kapitein van der Decken over de Hoogovens.

Papieren, monsterboekje en paspoort ingeleverd bij de kapitein. Overdracht gehouden met de collega. Dat was meer een praatje “welke boot heb jij gezeten” dan dat het een echte over-

## **Week 1**

---

dracht was. Maakt niet uit. Hij had de belangrijke zaken op papier staan en de rest kom ik vanzelf wel tegen.

Voor collega was het nog even spannend. Die woonde in Spanje, en er was, ondanks herhaalde verzoeken, nog geen vlucht geregeld. Maar even na de middag kreeg hij bericht dat hij een hotelletje in zou en dat hij de andere dag zou vliegen. In de middag zou hij opgehaald worden. Ook leuk. Geen tijd opgegeven. Dat is altijd lekker wachten.

Maar om vijf uur 's middags kwam er inderdaad een autootje voor hem. Eerste machinist was ook al afgelost. Dat was de laatste Nederlander, ik zit nu in m'n uppie met een kudde Russen en Filipijnen. Het is niet de eerste keer, ik zal het wel redden. Ben d'r in ieder geval niet bang voor.

's Avonds nog even bij de kapitein gezeten, samen met de nieuwe opperstoker. Dikke verhalen vertellen natuurlijk, dat is te doen gebruikelijk.

De andere dag, vandaag dus, begon het echte leven. Gisteren waren er al een paar mannen van de technische dienst van de rederij geweest voor wat reparaties, vandaag kwam er een andere, die voornamelijk kwam kijken naar zaken die voorheen gerapporteerd waren, om te zien of, en hoeveel ervan, klopte. Hij had een lijstje bij zich van dingen die geïnspecteerd moesten worden. Daar zijn we dan zowat de hele dag mee zoet geweest.

Gisteren was het ankerspil gerepareerd. Kijken of het ding werkelijk werkt. Vrije val boot moest weer eens te water. Er was een rapport over lekkende ontluchtingen in één van de Void Spaces, de loze ruimten in het schip. Bleek niks van waar, en we zijn daarom alle andere ruimten door geweest. Dat zijn allemaal kruip door sluip door gangetjes van elkaar gescheiden door mangaten die ook nog eens half geblokkeerd waren door leidingen en kabelgoten. Ik ben aan de maat, maar niet echt dik. Toch had ik best moeite om me er-

---

## **Week 1**

---

door heen te persen. Al met al zo'n honderd meter, met elke 6 meter een mangat, met daarnaast nog drie kraanfundaties met zes mangaten elk.

Het was niet voor niets. Een paar ontluchtingen hadden een beetje gelekt en zodoende de hydraulische leidingen van het luikenpatent aangetast. Dat is hoge druk hydrauliek, praat je over 200 bar, en daar wil je geen lekkerij op hebben. Een paar andere beschadigingen kunnen we zelf doen en daar heb ik de bootsman maar op af gestuurd.

Tijdens een gesprek met die inspecteur kwam een grote laadbalk ter sprake. Zo eentje waarmee je hijsen van 160 ton mee kunt oppikken. Soms zijn die dingen wel handig als je zware stukken hebt, maar de laatste vijf reizen waren alleen met stortgoed geweest en dan ligt zo'n beest alleen maar in de weg. Maar even een balletje opgegooid. Inspecteur zegt: "Ik weet er niks van, maar ik bel even met de man die dat soort dingen regelt". Dat telefoontje had succes, want een uurtje later kwam er een telefoontje dat de truck er met een uurtje zou zijn.

Vrachtauto kwam om vijf uur. De chauffeur vertelde dat hij al een paar dagen op het vinkentouw zat voor dat balkje. De rederij had begrepen dat we op onze wachtkaai, waar we nu liggen, die balk niet konden lossen en op de laadkade wel. Dat was dus typisch andersom. Op de laadkade zitten de treinen met lading in de weg en met de walkraan zo'n balk lossen, daar moeten de stuwadoors maar net zin in hebben. Vaak hebben ze dat niet, want dat brengt alleen maar papieren gedonder met zich mee. Hier op de Hoogovens is het zo'n ambtelijke bedoening dat je er donder op kunt zeggen dat elk hijsje in drievoud geadmistreerd en verantwoord moet worden.

## **Week 1**

---

Maar wij waren dat kreng kwijt. Alleen de tweede en derde stuurman hadden pech. Die hadden het in de kop gehaald wat eerder te eten, volgens het motto, die vrachtauto komt gegarandeerd tijdens het eten. Dat klopte. Net toen ze het bord vol hadden was het “toet-toet”.

In de tussentijd nog een paar keer andere informatie gekregen over de belading. Oorspronkelijk zouden we woensdag, morgen, om 0600 beginnen. Voordat we kunnen beginnen moesten we eerst verhalen naar het plekje waar nu dat andere schip ligt. Dat zou dan midden in de nacht worden. Maar vandaag kwam uiteindelijk door dat we woensdag over de dag zouden verhalen. Wanneer we dan beginnen zien we wel. We hadden vandaag een paar buitjes, en voor elk buitje legt dat andere schip zijn ruimen dicht. Kost elk buitje anderhalf à twee uur. Daardoor zullen ze wel vertraging hebben opgelopen. Maar ons komt dat wel goed uit.

### **Dag 3, Woensdag 24 februari 2016**

Vandaag zouden we verhalen. Wanneer was niet gezegd. 's Ochtends tegen zessen sta ik op. Niet dat er dan wat te doen valt, hier tenminste niet, maar dan kan ik rustig om me heen kijken, bakkie thee erbij en tegen de tijd dat ik wakker ben komt de rest van de kudde naar beneden gestommeld.

Ik kijk naar buiten. Onze collega, waar wij op wachten, is nog steeds bezig, op z'n elfendertigst. Ik loop naar de wachtsman. Over de nacht veel buitjes gehad. Dat levert bij de buurman vertraging op. Het zal allemaal wel weer uitgesteld zijn. Dat is meer regel dan uitzondering.

Aan dek gaat het verder zijn gewone gangetje, voor zover het een gewone situatie is. Bootsman gaat verder met het schrappen en schilderen van de pijpleidingen van de void space aan stuurboord, ik krijg nog wat kleine klusjes van de kapitein die waren blijven lig-

## **Week 1**

---

gen van voordat ik aan boord kwam en die mijn collega me vergeten was te vertellen. Daar is de derde stuurman een buitengewoon vrijwillig slachtoffer voor. Delegeren is ook onderdeel van de job, tenslotte.

Een aantal van de pijpen in de void space waren zodanig aangetast dat ze vervangen moesten worden. Daarvoor had de inspecteur van de rederij een mannetje besteld. Die zou de maten nemen, de pijpen op maat laten maken en dan kan van de reis de machinist die dingen op de plaats brengen. En dan maar hopen dat de boel goed werkt aan de overkant. Dat is altijd weer een verrassing. Tijdens de reis kunnen we helaas de luiken niet testen. Die test moet tot aankomst wachten.

Even na tien krijgen we te horen dat verhalen gepland is voor twee uur 's middags. Dat kon slechter, een heleboel slechter. Na de koffie nog even de radarmast ingeklommen op zoek naar lekkerij. Tijdens regen komt er water naar binnen ter hoogte van de trapopgang naar de brug. Dat kan van een boel plaatsen vandaan komen, en een lek in de radarmast is er één van. Mijn collega had de ruitensproeier, het toilet en de gootsteen al gecontroleerd maar niets gevonden. Nu ga ik vrolijk(?) verder in de hoop dat ik wel wat vind. In ieder geval is de radarmast droog van binnen, zonder leksporen. Dat is het dus óók niet.

Na het eten zo zoetjes aan klaargemaakt voor het verhalen. Het andere schip is zo te zien klaar met laden; ze zijn daar aan het zeeklaar maken. Ik moet eerst weer een beetje wennen aan de apparatuur en de opstelling ervan. Het is al weer een tijdje geleden dat ik op één van de zusjes gezeten heb, en deze is ook nog een keer in Noorwegen gebouwd.

De schepen worden in series gebouwd, en soms worden de schepen over meerdere werven verdeelt. Van dit type zijn er een aantal in Nederland gebouwd, en de rest in Noorwegen. Dit is een



## Week 1

---

Noorse, en die zijn in details nét even een beetje anders dan de Nederlandse. Gewoon even wennen. De telegraaf is van een ander model, en zit een andere boegschroef in, met een ander bedieningspaneel, dat soort dingen.

Tien voor twee kwam de loods aan boord. Ietsje daarvoor kwam het sleepbootje al aandobberen. In een half uurtje naar de overkant gevaren. Dat was een afstand van misschien honderd meter. Buurman (het schip) was kort daarvoor vertrokken. Na het vastmaken hadden we een probleem met de gangway. De kade was veel te hoog. Nu was eronder een looppad gemaakt met bolders om te kunnen meren. Helaas waren wij weer nét te hoog om veilig de gangway op dat looppad te leggen. Nou hebben we daarvoor een soortement loopplank die we de kippenloop noemen, vanwege de dwarslatjes die erop gelast zijn. Maar die konden we niet gebruiken omdat de walkraan in de weg stond. Dan maar de loodsladder. Loods springt aan de wal en ik gelijk achter hem aan.

Daar was al een mannetje een elektrische kabel aan het klaarleggen. Mannetje kon me vertellen dat we twee ploegen kregen in plaats de ene die ze ons beloofd hadden. Daar ging de planning die mijn collega zo zorgvuldig in elkaar getimmerd had. Er is toch iets te zeggen voor een behoorlijke communicatie. Nu kon ik à la minute een nieuw laadplan gaan verzinnen, want het mannetje moest wel weten waar we moesten beginnen. Nou is dat soort situaties meer regel dan uitzondering, het maakt geen donder uit wat voor planningen je maakt, het loopt toch in het honderd.

Mannetje gewaarschuwd dat we ergens halverwege op ruim één zouden moeten gaan laden in verband met de trim van het schip. Oh, zegt hij, ik weet niet of die lading wel klaar staat. Even vragen. Er staan maar 27 rollen lading voor ruim één in de loods, maar, zo vertelt de man, tegen de tijd dat die er in liggen dan staat er wel een spoortreintje klaar. Goed, daar zullen we dan maar op

## **Week 1**

---

vertrouwen. We zullen wel moeten. En anders wachten we toch even?

Gelijk de ruimen open, natuurlijk hebben ze haast, dat hebben ze altijd. Dat het daarna op z'n elfendertigst gaat is een tweede. Of-schoon, dat valt mee. Vroeg in de avond staan er in ruim twee, na drie uur werken, al twee rijtjes in. Als dat zo doorgaat zijn we morgen ergens in de loop van de dag klaar. Dat is best vlot voor een lading als deze.

Dat wordt alleen een beetje pech voor de reparaties die nog voor de pijpen gepland staan. Die moeten er in dat geval nog aardig aan trekken om de boel op tijd af te krijgen. We zullen wel zien waar het schip strandt.

Hopelijk nergens.

### **Dag 4, Donderdag 25 februari 2016**

Over de nacht waren er de nodige veranderingen. Zoals gewoonlijk eigenlijk. Ze hadden me bij aankomst verteld dat ze tot zes uur vanochtend door zouden gaan met twee ploegen. Daarna met één. We zouden dan naar behoefte kunnen overschakelen naar ruim één, als de trim te groot zou worden.

In het echt werd het wat anders. Om negen uur 's avonds lag één van de walkranen al stil omdat er geen lading was en even na tien was de lading voor ruim twee en drie op. Vriendelijk verzoek van de stuwadoors of ze op ruim één mochten beginnen. Natuurlijk, indachtig de regel nooit een stuwadoos te laten wachten als het niet absoluut noodzakelijk is.

Gevolg echter was wel dat ik vanwege de planning alvast de ballasttanks 4, 5 en 6 leeg had laten halen als tegenwicht voor de belading achterin. Met lading op ruim één zou het voorschip gaan zakken, waardoor ontballasten op tanks 1, 2 en 3 noodzakelijk werd. De derde machinist had de wacht en die was daarmee de, het

## **Week 1**

---

en een lul, om het maar even onparlementair te zeggen. In plaats dat hij na tank zes, om tien uur 's avonds ongeveer, naar zijn nest kon, kon hij gelijk doorgaan met de rest van de ballast. Dat werd dus vroeg in de ochtend voor de arme jongen.

Over de nacht mochten we ook nog een keer open en dicht leggen voor een paar kleine regenbuitjes. 't Mocht geen naam hebben maar de boel werd er wel nat van. En dat is niet de bedoeling.

Na zes uur 's ochtends kregen we er een tweede ploeg bij op ruim drie. Tussen zeven en acht nog twee keer dicht gelegd wegens een buitje, maar dat was alleen maar om de luiken gangbaar te houden.

Na achten zou er een lasser komen om één van de aangetaste pijpen in de void space te lassen. Er waren drie soorten pijpen aangetast. Een waterpijp voor de dekwas en het brandblussysteem, twee hydrauliekleidingen om de luiken op en dicht te kunnen doen en een CO<sub>2</sub> pijp voor brandblussen met CO<sub>2</sub> en tegelijk als rookmelder.

Voor de waterpijp kwam deze lasser, de hydraulische pijpen, daar zouden we een volledige set nieuw krijgen, waarna op ze door de machinist ze zou installeren en de machinist zou zelf het CO<sub>2</sub> pijpje doen.

De lasser kwam om half tien. Nog een beetje geharrewar over de permissie. Je mag niet zomaar aan boord van een schip in de haven gaan lassen. Daarvoor moet je eerst permissie voor vragen. Punt was dat lassen in de open lucht tijdens laden en lossen niet toegestaan was, maar onderdeks wel. Permissie verleend.

Lassers, twee man sterk, de void space in. Oude pijp doorslijpen, nieuwe op z'n plek en vast lassen maar. Eerst het water eruit natuurlijk anders kun je lelijke knallen krijgen. Na de reparatie de boel op druk gezet en gecontroleerd op lekken. Mooi, de boel was

## **Week 1**

---

dicht. Bootsman heeft weer wat te schilderen.

Toen kwam even voor twaalfen de ladingsurveyor langszeilen. Die kwam met het bericht dat de lading niet klaar was, of in ieder geval niet op tijd bij het schip kon zijn. Daarom zou de stuwadoor tegen tweeën ophouden en pas in de loop van de avond verder gaan. Hoe laat, dat kon de goede man niet vertellen.

Voor ons maakt dat geen bal uit, maar voor de piepeltjes aan de wal was dat minder. Al weer een planning die in het honderd loopt. Als het een beetje meezit is het voor ons alleen maar voordelig. Oorspronkelijke planning was vrijdag om twee 's ochtend klaar, nou zou dat vroeg in de avond worden. Voor ons is dat laatste veel prettiger.

Maar omdat er na tweeën aan dek niet gewerkt werd konden we die lassers een klusje laten uitvoeren dat ook al wat langer op de verlanglijst stond. Volgens de technische dienst waren er vier ontluchtingen aan bakboord aan vervangen toe. Nieuwe waren al aan boord, dus toen we, alweer bewonderenswaardig vlot, permissie hadden, konden de lassers gelijk de ouwe ontluchtingen afslijpen en de nieuwe op de plek zetten.

Gelijk hadden we het volgende probleem. Een ontluchting heeft een kop met daarin een terugslagklep, meestal bestaande uit een drijvende bal, die voorkomt dat er bij water aan dek dit water de ontluchting inloopt. Die waren allemaal nog niet zolang geleden vervangen, behalve één van de vier die we nu bij de kop hadden. Zoeken, zoeken, zoeken naar een reserve, die, volgens de regels, aan boord zou moeten zijn. Niet gevonden. Rederij-inspecteur zou bij de rederij langsgaan om te zien of ze er daar nog ééntje hadden liggen. In dat geval moet die er morgen op. Anders de oude maar weer, en twee nieuwe op de bestellijst.

Je blijft aan de gang met die handel.

## **Week 1**

---

### **Dag 5, Vrijdag 26 februari 2016**

Gisterenavond kwamen ze opeens aandalven met weer een prakje lading. Voor ruim 2 dit keer. Toen dat op was gingen ze verder op ruim 1, waarvoor inmiddels ook weer lading was aangereiden. Toen dat ook op was trok de tweede stuurman, wiens wacht het inmiddels was, uit voorzorg dicht. Terecht. De luikjes waren nog niet dicht of hij kreeg weer een plens met regen, hagel en sneeuw over zich heen.

Later op de ochtend ging het weer lustig verder, eerst op drie, en daarna op twee. En toen was het alweer op. 's Ochtends hadden we te horen gekregen dat het, ijs en weder dienende, vier uur 's middags zou worden. Tegen tien kon je al op je klompen aanvoelen dat ze dat niet zouden redden.

Heel de verdere dag bleef het zo door gaan, zelfs de stuwa-doors krijgen er zo langzamerhand genoeg van.

De matrozen maken zo zoetjes aan klaar voor vertrek. Alles wat voorbereid kan worden doen we al, des te minder gevlieg is het op het laatst. Ruim drie was inmiddels klaar, dus daar kunnen de tussendekken op de plaats, van alle ruimen de rubbers in de vaseline. Dat gaat de veroudering tegen en verminderd tegelijk de slijtage.

Gedurende de dag komt ook een mannetje van het KNMI langs. Wij maken voor het KNMI gedurende de reizen waarnemingen over het weer. Sommige dingen, zoals de luchtdruk, kunnen door satellieten niet worden waargenomen, en die geven wij dan weer door. Zo'n waarneming heet een OBS. Dat is kort voor observatie. Om dat op een ordentelijke manier te doen krijgen wij van het KNMI wat spullen in bruikleen, zoals een barometer, een barograaf, een psychrometer en nog wat spullen. Die dingen moeten zo nu en dan gecontroleerd worden, en daarom komt zo af en toe, gewoonlijk

## **Week 1**

---

op uitnodiging, een mannetje langs. Zo iemand heet een PMO van Port Meteorological Officer.

Met de lading schiet het niet op. Als het niet regent of sneeuwt, dan is er geen lading, en als er lading is dan hebben de stuwadoors hun koffiepauze. Ik overdrijf een beetje, maar opschieten doet het als een luis in een teerton. Om half zeven was ruim één klaar. Pak van m'n hart, want daar zit lading in die geen regen mag hebben. Ruim twee en drie kan tegen een buitje.

Ruim één en drie worden zeeklaar gemaakt door de matrozen en ik ben driftig in de weer met het puzzelen over de luchtdroger. Dat ding is een paar jaar geleden aan boord gezet en toen hebben ze gelijk een aantal modificaties aangebracht aan het ventilatiesysteem. Punt is dat je een toevoer en afvoer moet hebben. De toevoer is duidelijk gemerkt, dat is geen probleem, maar de afvoer zit verstopt in het ventilatiesysteem. De schetsen zijn helaas niet duidelijk genoeg om te zien welk klepje nou de verbinding vormt tussen ruim 1 en 2. Die moet wel open staan, anders krijgt ruim twee geen droge lucht. Samen met de kapitein op snor geweest, hier en daar een mangat open gedraaid, en de conclusie is het zal wel via de gewone ventilatiekanalen lopen. Die zijn al open, en als het allemaal klopt is er niks aan de hand. Maar ik weet het liever zeker.

Om tien uur 's avonds nog geen spoor van de laatste lading voor ruim twee.

### **Dag 6, Zaterdag 27 februari 2016**

Om twintig over één komen de heren eindelijk aankakken. Er is weer lading. Het laatste zootje. Kwart over drie zit de boel er in. Ik controleer de diepgangen en schrik me kapot. Twintig centimeter voorover. En we hadden flink achterover moeten liggen. Niet dat dit in dit geval echt een probleem is, we kunnen achterin ballast zetten om het schip weer achterover te krijgen, maar ik heb liever dat het

## **Week 1**

---

schip zich aan de planning houdt.

Achteraf is het makkelijk verklaarbaar. De lading van ruim drie is met een forklift naar voren gereden tot achterin ruim twee. Daardoor is er een paar honderd ton lading 12 meter verder naar voren gekomen dan gepland. Had ik moeten zien, daar ben ik stuurman voor. Met het schaamrood op m'n kaken naar de kapitein. "Ach", zegt die, "dat komt wel vaker voor". Dat zal best, maar het is niet mijn gewoonte.

Maar we gooien bij vertrek een 200 ton ballast in zijtanken drie. Daar hebben we er twee van, aan bakboord en stuurboord, vandaar het meervoud. Die zitten achterin en daarmee komen we ietsje achterover. Brandstof verstoken we tijdens de reis vanuit de voorste tanks, dus tijdens de reis wordt de situatie alleen maar beter.

Om kwart over drie is het klaar laden. Matrozen maken het laatste ruim zeeklaar, de surveyor komt met de bemerkingen op de lading voor de mate receipts, oftewel de stuurmansreçu's. Daarop komen de bemerkingen op de lading. Officieel zijn dat de ontvangstbewijzen waarmee verklaard wordt dat het schip de lading in goede orde ontvangen heeft. Aan de hand van de reçu's wordt het cognossement, oftewel de vrachtbrief gemaakt. Eventuele opmerkingen op de reçu's worden op de vrachtbrief overgedragen en daarmee nog officiëler dan officieel. Voor de lossing kan de ontvanger met de vrachtbrief aantonen dat hij recht heeft op de lading.

Vroeger deed de kapitein dat soort dingen, maar tegenwoordig doet kantoor dat. Met de moderne communicatiemethoden kan dat zonder bezwaar. Op kantoor zijn ze doodsbenuwd dat de kapitein door een verschrijving of een domme vergissing een fout maakt die de rederij geld gaat kosten. Een vrachtbrief vertegenwoordigt de lading, en dat kan makkelijk een paar miljoen zijn.