

**Van Schavot  
tot Bak**

**door**

**Arend Zeebeer**

Eerder verschenen:

Van Potdeksel tot Luikhoofd	2012
Van Bulb tot Spiegel	2013
Van Kielplaat tot Mastkloot	2013 - 2014
Van Tanktop tot Onderdeks	2014 - 2015
Van Kluis tot Kampagne	2015
Van Geusje tot IJsmes	2016
Van Gaffel tot Hennegat	2016 - 2017
Van Vloei tot Rollerbit	2017
Van Vlak tot Luik	2017 - 2018

Bij de titel:

- Schavot: Hoogste dek bovenop de opbouw. Plaats van de meeste antennes
- Bak: Verhoogd voordek.

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789402161854
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur
Druk:	Brave New Books

Afbeelding omslag:

**Ijsbrekerassistentie door ijsbreker Kontio**

## *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>25</b>
<b>Week 3.....</b>	<b>39</b>
<b>Week 4.....</b>	<b>53</b>
<b>Week 5.....</b>	<b>67</b>
<b>Week 6.....</b>	<b>81</b>
<b>Week 7.....</b>	<b>97</b>
<b>Week 8.....</b>	<b>111</b>
<b>Week 9.....</b>	<b>127</b>
<b>Week 10.....</b>	<b>141</b>
<b>Week 11.....</b>	<b>155</b>
<b>Week 12.....</b>	<b>169</b>
<b>Week 13.....</b>	<b>183</b>
<b>Week 14.....</b>	<b>197</b>



# Waar praten we over:

---

Dit is het verslag van een reis van drie 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 puntje van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 8 vrachtauto's met aanhanger 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 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 inwendige breedte van 15,8 meter kun je dus een paar huizen compleet 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)

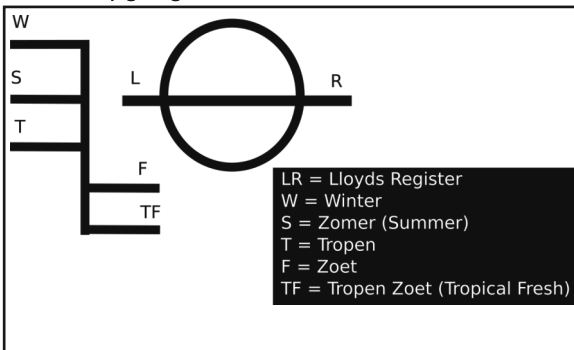
Hoogte boven tussendek: 7,85; 4,70 of 2,20 meter

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 diepgangs-



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

---

merk 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): 8448 ton

Voorheen werd hiervoor de registerton (BRT) gebruikt. Het GT 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 de 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 ruimaftmetingen.

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 zijn van de scheepsbouwer worden deze getalletjes in de praktijk nooit gebruikt. In de praktijk gebruik je de actuele

---

## Waar praten we over

---

waarden voor brandstof en dergelijke.

### 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 gebruikelijke ton per cbm of ton per cft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het



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

---

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 met 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 endfolding wil zeggen dat de luiken omhoog kunnen vouwen met behulp van hydraulische pluñjers. 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

## Waar praten we over

---

ton doen, de zogenaamde dual lift.

### 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. Brandstofverbruik 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 meegemeld, 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

En weer zit ik op Schiphol te wachten op de dingen die komen gaan. Het was weer zoals niet ongebruikelijk een behoorlijk gedoe voordat ik uiteindelijk de vluchtgegevens had.

Wegens privéredenen was ik langer thuis gebruikelijk. In totaal ben ik goed zes maanden thuis geweest. Op vier oktober had ik me bij de baas gemeld als zijnde beschikbaar. Vanaf dat moment zijn ze een bootje voor me gaan zoeken.

De eerste die voorbijkwam zou de vijftiende op Three Rivers, in het plaatselijke taaltje Trois Rivieres, zijn. Dat was op een zondag. Toen ik de vrijdag ervoor niets gehoord had er maar even een telefoontje aan gewaagd. “Nee, dat schip gaat niet door, maar je staat nu op de lijst voor één van twee schepen. De ene is onderweg naar Iskenderun in Turkije. Als dat doorgaat wordt het de haven ná Iskenderun. De ander is onderweg naar Duluth in Minesota”. Dat ligt aan de Amerikaanse Grote Meren tussen Canada en de Verenigde Staten. Duluth ligt aan Lake Superior, het Bovenmeer, helemaal in het westelijke hoekje. Verder kun je niet. Dat zou de vijftiendagste worden.

Na nog een paar telefoontjes werd het nummer twee, die naar Duluth. En het zou de achtentwintigste worden. Ook een zondag. Ik zou vliegen via Parijs naar Mineapolis. De vrijdag ervoor toch maar weer eens opgebeld. Ja, de vluchtgegevens komen nog. Ook maar tegelijk Schipholtaxi gevraagd, want als ik om acht uur vlieg moet ik, naar de VS, om vijf uur op Schiphol zijn en om drie uur in de ochtend vertrekken. “Oh, dat is veranderd. Je vliegt maandag om elf uur naar Chicago. Daar overstappen naar Duluth”. Dat is in mijn geval om zes uur rijden. Beter dan om drie uur in de ochtend.

## **Week 0**

---

En nu zit ik op Schiphol een blikken kont te kweken. Onderweg vrijwel geen vertraging, alleen bij Almere even langzaamaan, dus was ik half acht op Schiphol. Ook de controles liepen vlot, koffers afgegeven en dat soort dingen en toen had ik nog tweeënhalve uur over om op Schiphol kapot te slaan. Maar daar heb ik een e-book voor. Vijfduizend titels in pocketformaat. Voordat ik daar doorheen ben duurt het wel even.

Maar uiteindelijk gaat het vliegtuig. Ondertussen heb ik ook mijn medereiziger opgepikt. Één van de matrozen reist ook mee. Ik ken hem nog van mijn vorige schip, daar zaten we ook samen op.

Goed negen uur naar Chicago is een hele zit. Beenruimte was gelukkig ruim voldoende, maar je zit wel met een hele kudde in een blikken trommel.

In Chicago werd het leuk. Normale Nederlanders hebben geen visum nodig maar moeten een ESTA-formulier invullen. Wat of het verschil is met een visum weet ik niet, daarvoor moet je bij de Amerikaantjes wezen.

Maar hoewel we aangaven dat we een zeemansvisum hadden werden we toch de verkeerde rij ingestuurd, waar aan het einde een batterij automatische machines de visa uitlazen. De onze dus niet, want wij zijn als zeeman automatisch verdacht. Het is niet anders. Machientje sloeg op tilt, juffertje erbij geroepen en die heeft ons toen naar de juiste rij geleid.

Toen we eenmaal aan de beurt waren bleek dat de baas ons geen garantiebrief meegegeven had. Ikzelf had er eerlijk gezegd ook niet aan gedacht. Dat was een heel probleem en wij werden met nog een stelletje verdachte individuen in een hokje gezet, afwachten op de dingen die gingen komen. Na verloop van tijd en een beetje heen en weer gepraat was dat ook geklaard. Wij kregen onze paspoorten en andere formulieren terug en konden de koffers ophalen.

## **Week 0**

---

In Amerika is het zo dat je bij eerste binnenkomst eerst je koffers moet ophalen, zelf door de douane moet brengen, en dan weer moet afgeven. Dat doen ze omdat ze anders op alle vliegvelden een douane neer moeten zetten. Op deze manier kunnen ze een groot aantal douanestations uitsparen.

Onze koffers waren dankzij de vertraging alvast van de band gehaald en ergens anders neergezet. Toen bleek dat de koffer van de matroos ontbrak. Weer iemand aangeschoten, die scande de bagageticket uit Schiphol en wist te vertellen dat iemand per ongeluk de verkeerde koffer had meegenomen en dat die aan de andere kant van de douane apart gezet was.

Wij de douane door, dat was een wassen neus, koffertjes weer op de band, matroos was dolblij toen hij inderdaad zijn koffer weer terugvond, eind goed al goed.

Toen moesten we met de bus naar een andere terminal. Ook weer een gedonder, want er waren drie verschillende aanwijzingen in drie verschillende richtingen, waarvan er maar één de goede was. Maar je hebt een mond om te vragen.

Op de andere terminal moesten we weer door de controle. In tegenstelling tot Schiphol moesten we zowat in ons blote gat er doorheen, maar dat mocht de pret niet drukken. Wat nog veel leuker was, was dat de matroos, waarschijnlijk bij dat gehijster bij de immigratie, zijn boardingpas kwijt was geraakt. Ik was al zowat overal doorheen toen ik merkte dat matroos niet achter me aankwam. Maar weer terug gehobbeld, even gepraat met de controleuze, en matroos kon een nieuwe boardingpas gaan halen.

Maar al met al konden we nog uren wachten op de volgende vlucht naar Duluth.

## **Week 0**

---

Naar Duluth was het al met al anderhalf uur. Dat viel mee. Echter op Duluth was er geen agent of taxichauffeur te bekennen. Normaal wordt je opgepikt en hetzij naar een hotel of naar het schip gebracht. Zoals eerder vermeld was er geen garantiebrief. Dus direct de agent bellen ging niet, ik had geen nummer. Toen maar de rederij gebeld. Daar is natuurlijk niemand aanwezig om vijf uur in de ochtend, maar er is een 24 uurs noodnummer. Dat gebeld. De man aan de andere kant stond uiteraard te juichen: gelijk gevraagd naar die garantiebrief. Tsja, als je niet weet waar je die moet afhalen wordt dat lastig. En eerlijk gezegd, ik had er helemaal niet aan gedacht. Mannetje in Nederland duikelt het telefoonnummer van de agent in Duluth en seint dat door via SMS.

De agent gebeld. Beetje heen en weer, maar er werd, om half twaalf 's nachts, in ieder geval antwoord gegeven. Met een half uur, drie kwartier zou hij er zijn. En inderdaad, met een half uur kwamen er twee mannetjes de luchthaven binnen. Inmiddels was de hele luchthaven van god en alle mensen verlaten.

Één van de twee was de agent, de ander had ik opgebeld. Dat zat zo, vertelden ze. Kantoor had mij een oud telefoonnummer gegeven, dus belde ik iemand die helemaal geen agent was. Vroeger wel, maar niet meer.

Maar omdat de twee goede kennissen waren en stomtoevallig beide in Duluth waren hadden ze elkaar opgezocht. En net op dat moment belde ik. Toen kwamen ze ons met hun tweetjes ophalen en brachten ons netjes naar een hotelletje. Morgen naar boord, eind goed al goed.



# Week 1

---

## Dag 1, dinsdag 30 oktober 2018

Veel te vroeg wakker geworden natuurlijk, zes uur tijdsverschil slaap je er niet in een nachtje vanaf. Tegen zevenen maar naar het ontbijt, er was zowaar thee en brood, al was dat laatste niet te hachelen. Heet water, daar kunnen zelfs Amerikanen niets aan verknoeien.

Kort na het ontbijt komt de agent langsdalven. Helemaal volgens de afspraak, het was nog niet helemaal duidelijk wanneer we precies aan boord konden. Helemaal niet, bleek het geval. Het schip had vertraging, daarom moesten we een nachtje langer blijven. Vanmiddag zou hij opbellen hoe of het er mee stond.

's Middags inderdaad een telefoontje. Inderdaad werd het niets, vandaag. Morgen maar weer eens kijken. Agent: "Ik bel wel". Of we nog iets nodig hadden? Nou nee. Ontbijt kregen we in het hotel en voor de rest is de creditcard goed. Lopende kosten, mits redelijk, worden door de rederij vergoed. Ik heb vaker met dat bijltje gehakt en dat is nooit een probleem.

Wat wel een probleem was, was het opladen van mijn computer. Die heeft een Europese stekker en dat past niet in een Amerikaans stopcontact. Nu had ik, bekend met de internationale compatibiliteit, een multifunctionele adapter meegenomen. Alleen was dat ding voor lage vermogens en zat er op de adapter van mijn laptop een hoog-vermogen-stekker. Het verschil zit in de dikte van de pootjes. Laag-vermogen pootjes zijn dunner. Die dikke potten pasten never nooit niet in de dunne gaatjes van die reisadapter. Nou ja, voor een dag zonder laptop, daar worden we niet koud of warm van. Mijn telefoontje en e-book kon ik wel opladen, dat was geen probleem.

## **Week 1**

---

Tegen de avond in de lobby gevraagd of er ergens een lokale vreeschuur in de omgeving was. Jazeker, een stuk of wat. Schuin tegenover is het dichtste bij en in de Mall aan de overkant van de grote weg zitten er meerdere.

Met ons tweetjes naar de Mall gestruind en inderdaad, direct bij de ingang zat "Applebees". Zo te zien een aardig tentje. Er was alleen een beetje geharrewar over het bier. Ze hadden alleen Amerikaanse uilenzeik en dat vind ik lastig drinken. Maar ze hadden ook nog een speciaal biertje en dat was, hoewel apart, wel te drinken.

Na het eten nog even de Mall doorgelopen. Voor Amerikaanse begrippen niet zo'n grote, maar ja, veel meer is er niet te doen en de aanbevolen toeristische trekpleisters zitten voornamelijk rond de haven en dat is vanaf het hotel net een beetje te ver met deze temperaturen.

### **Dag 2, woensdag 31 oktober 2018**

Alweer vroeg wakker, lichamelijk zit ik nog op Nederlandse tijd. Als je aan boord bent wordt je vanzelf in het juiste patroon gedwongen, maar hier zitten we alleen maar op ons gat voor ons uit te staren.

Laat in de ochtend belt de agent. Het schip heeft weer vertraging. "Voorlopig ziet het er naar uit dat het pas vrijdag wordt. Misschien donderdagavond, maar daar bel ik nog wel over". Dat zet zoden aan de dijk.

Maar even naar naar de Mall gelopen en gevraagd naar een passende adapter. Niet te krijgen daar, het waren voornamelijk klerenwinkels. Maar in een telefoonshopje waren ze zo vriendelijk me uit te leggen dat ik het meeste kans maakte bij de Best Buy, een paar honderd meter verderop, die kant op.

## **Week 1**

---

Ik loop die kant op en geen Best Buy te vinden. Het wordt frisjes en ik stuit weer terug naar het hotel. Op mijn mobieltje, dat ik wel kon opladen, een kaartje van de omgeving opgevraagd en naar Best Buy gezocht. Ik had dus niet die ene maar de andere kant moeten lopen, maar het was inderdaad op loopafstand. Maar het was al wat later geworden dus morgen is er weer een dag.

Voor dit keer maar een ander restaurantje opgezocht en die hadden helemaal geen bier. Dan maar een glas water. Cola bij het eten vind ik persoonlijk ook geen prettig drinken.

### **Dag 3, donderdag 1 november 2018**

Maar weer op het dooie akkertje ontbeten, nog even met de matroos gepraat en maar af op de Best Buy. Dit keer in de goede richting. En inderdaad, drie enorme parkeerterreinen later kwam ik bij de Best Buy. Die hadden voor een paar dollar het gewenste adaptertje, dus mijn laptopje was weer helemaal gelukkig. En ik kon verder met mijn reisverslag.

Half twee belt de agent weer. Eindelijk wat beter nieuws. Het schip is onderweg van Thunder Bay. Het is ongeveer een halve dag varen. Als er geen gekke dingen gebeuren zal er in de loop van de nacht zijn. Hij komt ons dan morgen tussen zeven en half acht ophalen. De mensen die naar huis gaan worden dan in de middag afgehaald, gaan het hotel in en vliegen de andere dag. Waarschijnlijk toch nog een slag om de arm houden, tenslotte is er in de scheepvaart maar één ding zeker, en dat is dat alles onzeker is.

Eten maar weer in het tentje van de eerste dag. Daar hebben ze tenminste behoorlijk bier: Sam Adams. Beetje aparte smaak, maar in ieder geval geen uilenzeik. Volgens Marine Traffic is het schip inderdaad onderweg. ETA om middernacht. Leuke dag voor de jongens.

## **Week 1**

---

### **Dag 4, vrijdag 2 november 2018**

Vandaag inderdaad eindelijk aan boord. Om zes uur opge staan, stel je voor dat die gekke agent vroeg is. Om zeven uur niets. Om half acht ook niets. Tien over half acht een telefoontje: "ik zit vast in het verkeer, ik kom met een kwartiertje". Vijf voor acht reed mijnheer voor. Het schijnt goed te verdienen, zo'n agentschap. Voor zo'n karretje als hij had moet ik toch echt een paar daagjes sparen.

Kort na achten zijn we aan boord. Ze hebben een leuke dag achter de rug, het schip was rond middernacht binnen, vervolgens de kudde autoriteiten eroverheen en om zeven uur beginnen. Kortom, het gewone werk in een Amerikaanse haven.

Het blijkt dat al mijn voorspellingen en verwachtingen er compleet naast waren. Het schip heeft in Windsor één of ander bulkgoedje geladen en in Thunder Bay een stelletje windmolenbladen op luik 2 en 3, achterop. Hier in Duluth kregen we er nog drie bij, op luik één en de voorste helft van 2. Ze staan met de smalle kant naar elkaar toe waardoor ze elkaar kunnen overlappen.

Het scheepstype ken ik en windmolenwieken heb ik ook eerder gezien. Daarmee was de overdracht simpel. Enige probleem was dat alle plannen weer eens een keertje aangepast moesten worden. Dat was al begonnen in Thunder Bay en ook de reden van de vertraging. Volgens de autoriteiten in Thunder Bay mocht boven de bulklading niet gelast worden. Aanvankelijk was dat geen probleem, omdat de bladen op een fundatie zouden staan die zou passen op een containerstack, net alsof er een container zou komen te staan. Met twistlocks zit zo'n ding dan direct vast zonder dat je stoppertjes hoeft te lassen.

Kort en goed, het paste niet. Een vergelijkbaar probleem hadden we vorige reis in Turkije, maar daar was dat van te voren al opgelost. Hier niet en bovendien lagen die autoriteiten dwars. Oplos-

## **Week 1**

---

sing van het probleem was een aantal tussendeckspontons aan dek leggen en daar die windmolenbladen op zetten. Ook dat hebben we eerder gedaan, in Esbjerg in Denemarken. Ook dat vonden de autoriteiten hier niet in de haak omdat die pontons onvoldoende vastgezet zouden kunnen worden. Uiteindelijk met stoppers op plaatsen waar we wel konden lassen en extra kettingen kwamen we voldoende in de richting en kon er geladen worden. Al met al heeft dat vier dagen vertraging opgeleverd, precies die vier dagen dat matroos en ik in dat hotel op ons gat zaten te niksen.

Omdat de uiteindelijke uitkomst er voor zorgde dat het hele stuwplan in het honderd liep moesten hier in Duluth de bladen, die al volgens het oorspronkelijke plan op de kade gezet waren, gekeerd worden. En een apparaat van rond de zestig meter lang draai je niet zo maar eventjes. Dat kostte per blad ruim een uur.

Maar het laden ging vlot en tegen een uur of drie was het laden gedaan, even na vijven was het sjoeren ook rond en toen moesten we nog tot negen uur wachten op de loods. Die stapte twintig voor aan boord en vijf over voeren we, onderweg naar Montreal voor bunkers.

### **Dag 5, Zaterdag 3 november 2018**

Om vier uur begint de wacht. Kwart voor wordt ik gepord door de tweede stuurman, daar had ik om gevraagd. Boven op de brug begin ik na een bak koffie weer een beetje mens te worden. Wacht-overdracht. Koersen, weer, zicht, schepen in de buurt. Alles is rustig, het weer is prachtig en je kijkt de wereld uit. Niks in de weg dus je kunt op je gemakje wegwijs worden, al is het stikdonker. Na verloop van tijd ben je aan de donkerte gewend en zie je toch het een en ander, de rest doe je op de tast. Op een onbekend schip kun je dat beter niet proberen, maar ik ben al zo vaak teruggekomen op schepen van hetzelfde type dat het heel snel went.

## **Week 1**

---

Keuvelen met de matroos van de wacht. Niet dat we iets zinnigs te verhalen hebben, maar op die manier heb je vlot door wat voor vlees je in de kuip hebt. Bovendien houd je de mensen op die manier wakker en kun je gelijk tussen neus en lippen doorgeven wat je op je lever hebt. Vooral voor de matroos van de uitkijk is zo'n wachtorn van twee uren, matrozen doen twee uur de man en de stuurlui vier uren, strontvervelend. Ze worden geacht twee uren lang in het donker te kijken terwijl er maar weinig echt te zien valt. Komt er een schip in zicht, of wat anders uiteraard, dan melden ze dat. Dan gaan we met ons tweetjes gissen wat het is en wat er gaat gebeuren. Negen van de tien keren helemaal niets, natuurlijk.

Op de Amerikaanse Grote Meren, we varen nu op het Bovenmeer oftewel Lake Superior, zijn er aanbevolen routes. Als je die volgt is er weinig kans dat je ergens tegenaan vaart. Niet uitgesloten uiteraard, vissermannen, jachten en ander loslopend volk kun je overal tegenkomen, maar er zijn oostgaande en westgaande routes, die elkaar maar zelden kruisen.

We varen het hele stuk onder loodsaanwijzing, de loods blijft aan boord. De goede man komt af en toe kijken of we nog wel de goede kant op varen en voor de rest heb je er geen last van. Hij komt pas echt in het geweer als we in de buurt van de sluis komen van Sault St Marie. Dat is de eerste sluis als je van Duluth komt.

We zullen daar zo tegen middernacht zijn. Voor mij is het de eerste keer dat ik op de Meren zo ver naar binnen ben. Voorheen, op andere schepen, ben ik nooit verder gekomen dan Valleyfield aan de St Lawrence Seaway. Daar ben je alleen maar op het kanaal en niet eens op de Meren. Sluizen heb ik natuurlijk vaker gedaan, tot vervelens toe, maar het zou me niets verwonderen of de Amerikaantjes hier nog wat bijzondere trucs uitgevonden hebben om de boel nog wat gecompliceerder te maken. In het algemeen zijn er voor de St Lawrence Seaway een hele schuif bijzondere re-