

**Van Gaffel
tot Hennegat**

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

Bij de titel:

Gaffel: Min of meer horizontale boom hoog in de mast. Vroeger gebruikt om het zeil aan op te hangen (Gaffelge-
tuigd), tegenwoordig voornamelijk gebruikt voor vlagvoering.

Hennegat: De koker waardoorheen de roerkoning loopt. De roerkoning is de as waarmee het roer bewogen wordt.

Auteur: Arend Zeebeer
isbn: 9789402162233
Omslagontwerp: Auteur
Copyright: Auteur
Druk: Brave New Books

Afbeelding omslag: Aanloop Cariacou, een eiland bij Grenada.

Van Gaffel tot Hennegat

Inhoud

Waar praten we over.....	1
Week 0: Proloog.....	9
Week 1.....	15
Week 2.....	35
Week 3.....	55
Week 4.....	75
Week 5.....	93
Week 6.....	111
Week 7.....	129
Week 8.....	147
Week 9.....	165
Week 10.....	183
Week 11.....	199
Week 12.....	217
Week 13.....	235
Week 14.....	251
Week 15.....	269
Week 16.....	287



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 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.

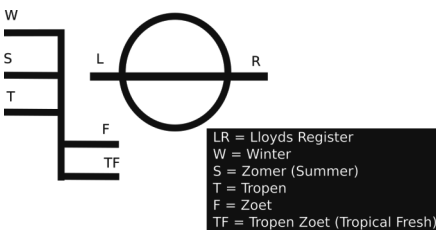
We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, breedte van 15,80 meter en 0,67 meter dik, in hun geheel weghalen, of op verschillende hoogtes ophangen. Hierdoor kunnen we ladingen van verschillende afmetingen meenemen.

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 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 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 deze 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 gebruikelijke 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 tussendek. 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.

Elk van die pontons, tot 24 ton per stuk, kunnen met de kraan recht overeind gezet worden. Ze vormen dan een schot (bulkhead)

Waar praten we over

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 he-leboel 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 of tandem 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

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 0: Proloog

Dag 0 Donderdag 3 november 2016

Vanochtend vroeg onderweg gegaan om op te stappen in Sept Iles, de zeven eilandjes, in Canada, maar het verhaal begint alleen veel eerder, in september maar liefst.

Eind september zitten er een paar afspraken aan te komen, en omdat ik ergens halverwege oktober door mijn verlof heen ben, bel ik naar de rederij om te vragen of ze al iets van een planning hebben. Normaal kijken ze niet zo ver vooruit, maar je weet maar nooit. En inderdaad, er was nog niets bekend, maar ik moest me vanaf 8 oktober klaar houden. Volgens contract ben ik vanaf 15 werkdagen voor einde verlof oproepbaar, en dat zal dan wel op 8 oktober zijn. Ik heb in ieder geval een datum waarnaar ik me richten kan en daar was het me om begonnen.

Een paar weken later maar weer eens contact gezocht, en warrampel. Ze hadden een bootje voor me, 23 oktober opstappen in Rouen. Het schip kwam ergens vanuit de Middellandse Zee. Ik kijk op Marine Traffic, en inderdaad, bootje ligt in Griekenland. Als ze vertrekt wordt ook de ETA, de verwachte aankomsttijd, weergegeven, en dat klopt heel aardig met wat de rederij me vooraf verteld had.

Ik begin alvast na te denken over hoe ik daar heen moet. Vanaf waar ik woon is het zowat 600 km, een flinke afstand, maar wel te doen op een dag. Als mijn collega het er mee eens is, dan is de beste optie om met eigen vervoer te gaan. Collega kan dan het autootje weer terugbrengen. Paar dagen tevoren bel ik weer om hom of kuit te krijgen. "Ja eh, er is wat veranderd. Je gaat nu naar een ander schip, die is nu onderweg naar Barranquilla, in Colombia. In Colombia lossen we liever niet af, maar de haven na Barranquilla ga je er heen".

Week 0

Maar als na Barranquilla nog niets bekend is, dan heb je geen idee op welke termijn je opgeroepen wordt. Voor hetzelfde geld pikt het schip een lading op in Venezuela, ook één van die landen waar ze tegenwoordig liever niet aflossen, en gaat daarna richting Europa. In dat geval kan het nog wéken duren. De kans is dan groot dat ze me weer op een ander schip indelen. Maar als het schip naar Mexico gaat, Veracruz of zo, dan wordt de aflossing op zeer korte termijn, in de orde van twee dagen of zelfs nog minder.

Volgens Marine Traffic vertrekt het schip “For orders” vanuit Barranquilla. Daarmee weet je nog niets. Het enige wat duidelijk is dat ze om de noord vaart. Dat duidt op de Golf van Mexico. Ik bel maar weer eens. Telefoontje blijft wel gangbaar op die manier. Er was nadere informatie. Het schip was onderweg naar Pensacola in Florida. Aankomst verwacht 23 oktober. Twee dagen voor die datum heb ik nog niets gehoord, dus voor de zoveelste keer maar weer in de telefoon geklommen.

Er was kakelverse informatie, twintig minuten geleden binnengekomen. Pensacola ging niet door. Het werd Sept Iles in Canada, aan de noordzijde van de Golf van St Lawrence. Verwacht 3 of 4 november. Opmerking van familie en vrienden: “Als het zo doorgaat dan ben je met de kerst nog thuis”. Maar ook Marine Traffic geeft aan dat het schip inderdaad de derde zou aankomen, om zes uur 's avonds. Logischerwijze wordt dat dan de derde of de vierde vliegen.

Afgelopen dinsdag ben ik even kleppen bij een voormalige buurvrouw, in de buurt van Hoogeveen. Als ik terugkom knippert het lampje van de telefoonbeantwoorder. De rederij had gebeld. Ik bel terug, en hoor dat het komende donderdag zal worden. Twintig over zeven in de ochtend gaat het vliegtuig. Joepie, dat wordt een leuk dagje. Inmiddels was er ook een e-mail binnengekomen met een voorlopig reisschema. Schiphol – Frankfurt – Montreal – Quebec – Sept Iles. Vier vluchten en zowat vierentwintig uur onderweg. Of ik

Week 0

een Schipholtaxi wilde hebben. “Ja graag, om drie uur in de ochtend rijdt het openbaar vervoer nog niet”.

Woensdagochtend inpakken, in de middag bij nog een paar mensen langs om te vertellen dat ik nu écht weg ga, auto wegbrengen, koelkastje leegruimen, kasten nakijken en vroeg naar bed. Twintig voor vier staat de Schipholtaxi voor de deur.

De Schipholtaxi is mooi op tijd, moet nog even een andere klant ophalen in Zwolle, en dan richting Schiphol. Op Schiphol ruzie gehad met de incheckautomaat. Dat is standaard, ik heb altijd ruzie met die krenge.

Na een grondige veiligheidscontrole zit ik eindelijk in de vertrekhal te wachten op m'n vlucht. Ik ben nog anderhalf uur te vroeg.

Drie vluchten later. Ik zit op Quebec en het duurt nog een uur of twee voordat mijn vlucht naar Sept Iles gaat. Het klopte allemaal als een bus, alleen moest ik op Montreal bij wel ik geloof zes verschillende instanties langs om te laten zien wie ik was die ik was. Ook nog eens de koffers ophalen en door de douane dragen, en toen sjouwde ik na de eerste immigratiecontrole de derde voorbij. Waarschijnlijk heb ik het verhaal van de tweede immigratie niet goed begrepen, want toen ik met koffers bij de douane was kon ik weer omkeren om alsnog bij immigratie nummer drie langs te gaan. Maar de mensen waren wel vriendelijk en behulpzaam. Dat heb, ik bij de plaatselijke zuiderburen, wel eens anders meegemaakt.

Voor de rest moet je verrekte goed opletten dat je niet de verkeerde kant op sjouwt. Voor overstappen heb je drie verschillende mogelijkheden. Naar de US, naar Canada, dus binnenslands, en internationaal. Uiteraard wordt dat op verschillende manieren aangegeven, zodat als je denkt dat je een bepaald bordje moet volgen, je verkeert loopt want het volgende bordje ziet er anders uit. US en Canada worden meestentijds, niet altijd, met de nationale vlag aangegeven, en internationaal is gewoon internationaal. Maar je moet

Week 0

blijven opletten anders sta je uiteindelijk maar zo bij de aankomsthal, terwijl je de vertrekhal moet hebben.

Vanaf Montreal naar Quebec en van Quebec naar Sept Iles ging het met een klein apparaatje met een luchtklutser aan weerskanten: een klein vliegtuig met twee propellers. Naar Quebec was het drie kwartier en naar Sept Iles een uur en twintig minuten.

Op Sept Iles liep ik gelijk al tegen de agent aan die me op kwam halen. Koffers waren zo door, alleen zeikende nat van de regen.

Volgens de agent gelijk naar het schip. Ze zou gelijk binnenkomen, nog een uurtje, en rijden was ook een uurtje.

Aangekomen aan de kade was er geen schip te bekennen. De lading, die bestond uit, in tegenstelling tot ik verwacht had, blokken aluminium, lag al wel op de kade. Volgens de agent zouden ze 24 uur per dag laden, te beginnen om middernacht, en met twee dagen klaar. Waarom de goede man mij niet naar een hotel had gebracht en dan de volgende ochtend aan boord, schiet mij maar lek. Volgens hem had het schip gezegd dat er ruimte beschikbaar was. Dat was gelul, deze schepen hebben nooit ruimte.

Eerst maar even bij de stuwadoor in het kantoor een bakje koffie gedaan en met de voorman even gesproken. Ik ken de schepen en de uitrusting, dus ik kon hem nog wat in het voren vertellen.

Even na elven kwam het schip aanzeilen, met een ietwat merkwaardige manoeuvre voor de kant gekomen, ze zat zowat met de kont op de kaai, en tegen twaalfen lag ze vast. Toen moesten we nog "eventjes" wachten. Het schip was direct vanuit Colombia gekomen en moest terdege door de douane gecontroleerd worden. Compleet met drugshond en duikbootje onder het schip door. Voor zover mij bekend niets gevonden. Maar de hele bemanning moest er wel bij blijven voor de hutinspectie. Ook mijn spullen werden on-

Week 0

derzocht.

Toen maar even een babbeltje gemaakt met de collega. Omdat er geen enkele slaappleats beschikbaar was konden we stante pede de overdracht doen, hij kon afmonsteren, inpakken en toen stond de agent al in zijn nek te hijgen: waar blijf je nou. Inmiddels was het al twee uur in de ochtend. Uiteindelijk kon hij het hotel in, en de overdracht? Ach, ik zie wel hoe het bootje er bij ligt.

Al met al 28 uur in touw geweest.

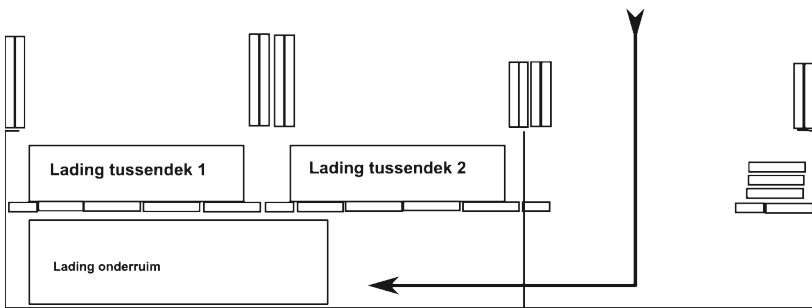
Week 1

Dag 1 Vrijdag 4 november 2016

Ik had gedacht dat ik in ieder geval een normaal stukje kon tukken, maar nee hoor, om vijf uur wakker. Nog even omgedraaid, je kunt wel aan de gang blijven, maar om zes uur was ik zo wakker dat ik er maar uitgegaan ben. Even een praatje gemaakt met de tweede stuurman, die kwam net van wacht, en daarna met de derde. Die was net op wacht gekomen.

We lagen om zes uur inmiddels 25 cm voorover. Daarom om acht uur de machinist maar gevraagd om de voorpiek en tank 1 eruit te slobberen. Dan komen we wel weer achterover. Om zes uur zaten de eerste twee secties erin. Het schip heeft drie luikhoofdopeningen en één ruim. Je kunt helemaal van voor naar achter rijden. Daar wordt bij deze belading gebruikt van gemaakt. We laden onze lading van blokken aluminium via kraan 2 en kraan 3. Dan worden ze over de tanktop naar voren gereden naar ruim 1. Zo wordt het schip van voor tot achter vol gereden met behulp van forklifts die de blokken in stapeltjes van vijf op de plek brengen. We laten de twee achterste secties open zodat de forklifts nog steeds kunnen manoeuvreren. Helemaal volmaken zou volgens de supercargo te lang gaan duren.

Als het onderruim bijna vol is dan gaat één kraan verder in het tussendek, en als het onderruim helemaal vol is, dan gaan ze allebei verder in het tussendek.



Week 1

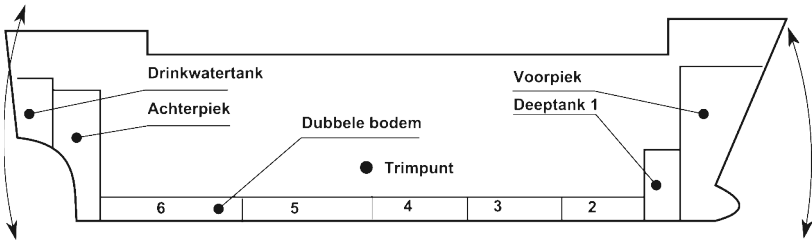
Wat voor deze haven nieuw is dat ze continue doorwerken. Normaal hebben ze elke twee uur een half uur pauze. Er zijn nu extra mensen ingehuurd zodat ze mekaar kunnen aflossen. Ik heb met deze lading hier geen ervaring, maar volgens de supercargo gaat het op deze manier inderdaad een stuk vlotter.

De bootsman en de matrozen leggen alvast de materialen klaar om de lading te kunnen sjoeren. De blokken worden opgestapeld en tegen elkaar aan gereden, maar in de breedte blijft er natuurlijk een gat over. Dat wordt opgevuld met luchtzakken. Om te voorkomen dat deze kapot schavielen op de scherpe randjes van het aluminium komen er aan weerszijden platen plywood tegenaan. De gaten die te klein zijn voor een luchtzak worden afgestempeld met houten keggen. Onder de blokken komen rubber matjes, en onder de bovenste laag ook. Alles om te voorkomen dat de boel op zee plotse-ling aan de haal gaat.

Ik pak m'n koffers uit, dat gaat ongeveer even vlot als het inpakken. Een stapel van de ene soort in de ene kast, een stapel van de andere soort in de andere, moeilijker dan dat is het niet. Nog even de muziek aansluiten, ik heb een ruime MP3 speler bij me. In mijn hut staat standaard een goedkope installatie met een aux ingang. Ik heb uit ervaring een sortering kabeltjes bij me voor de meest voorkomende aansluitingen. Ook hier past één van die kabels. De boel even instellen, en ik had weer herrie in de keet.

Met het eten heb ik het met de kapitein over de stabiliteit. Kapitein geeft aan dat we nogal hoog zitten in de buigende momenten. Dat is een percentage van de maximale doorbuiging die een schip op zee mag hebben. De berekening is hondsmoeilijk en in de praktijk alleen maar met een computer te maken. Omdat deze schepen oersterk zijn vind ik het zacht gezegd ietwat vreemd. Ik krijg van de kapitein de bunkergegevens; ballast en ladinggegevens heb ik al en maak mijn eigen berekening. En ik kom op dezelfde waarden die de

Week 1



kapitein en mijn voorganger ook hadden. Plan de campagne: bunkers vertrimmen van stuurboord naar bakboord en van midscheeps naar achteren. Als we op de plaats van de grootste buigende momenten de gewichten verlagen worden die momenten vanzelf lager. En door dat verpompen van stuurboord naar bakboord kunnen we de helling verminderen waardoor we minder ballast nodig hebben om het schip overeind te houden. Dat vermindert de diepgang en ook weer die buigende momenten. Het verschil is niet groot maar het gaat wel de goede kant op. Het is het enige dat we doen kunnen zonder de supercargo tegen de haren in te strijken. De enige echte methode is het laadschema veranderen en dan kost het dágen extra om die lading erin te gooien. We zitten nog steeds aan de goede kant van het maximum, dus we doen het er maar mee.

Dag 2 Zaterdag 5 november 2016

Het is weer weekend. Niet dat dit ergens schokkend gewaar te worden is. Volgens de supercargo merken alleen de stuwadoors dat, die krijgen daarvoor een overwerkvergoeding en daarom is het in het weekend geen enkel probleem om werkvolk te krijgen. Door de week schijnt dat anders te zijn.

Het schip ligt een metertje voorover. Mijn fout. Het schip wordt van voor naar achter beladen, en daarom duikt het kopje snel naar beneden. Ik heb gister dan wel de voorpiek en tank 1 laten ontballasten. De derde machinist, hier zo te horen de chef ballast, heeft nog 70 ton in de voorpiek en iets van 50 ton in tank 1 laten zitten.

Week 1

Te snel de pomp afgezet. Ballasten is een vak apart. Als de pomp vacuüm trek, dan lijkt het of de tank leeg is. Dat vacuüm is echter maar tijdelijk. Zo gauw als je de pomp afzet stroomt van alle kanten weer water toe. Waarom dit is ligt aan de constructie van de tank en de plaats van de zuigpijp. Die twee zorgen er samen voor dat de pomp harder water pompt dan het kan toestromen. De truc is dan om de capaciteit van de pomp te verminderen zodat het water nog kan toestromen. Dat heet het “strippen” van de tank. Als je goed kunt inschatten hoeveel je de pomp moet knijpen zodat je nog steeds opbrengst hebt, dan kun je goed ballasten. Derde machinist moet het schijnbaar nog leren.

Hij kan dus nu inmiddels voor de derde keer de voorpiek, tank 1 en intussen ook tank 2 en 3 van de dubbele bodem doen. Het schiet wel op op die manier. Ik hoop niet dat we hiermee een snelle bulkhaven krijgen. Op deze manier zijn we dan al beladen terwijl de halve ballast er nog inzit.

Intussen moeten ook dubbele bodem 4 en 5 eruit, samen met de zijtanken 3. Ik had gehoopt dat dit allemaal vandaag had kunnen gebeuren, maar met een goede honderd ton voorin blijven we in de kop liggen, en kunnen we ons niets veroorloven. Eerst moet die ballast voor eruit, en pas dan kunnen we verder kijken.

Het is intussen ook een stuk frisser geworden, er lag een flink stuk ijs op de kaai, waar gisteren een plas water lag. Het wordt constant kapot gereden door de forklifts, dus de stuwadoor heeft er geen last van.

Over de nacht is kraan twee in het tussendek begonnen. Dat hebben we nu van voor tot halverwege luik drie dicht liggen. Via de achterste helft is de stuwadoor nog bezig het onderruim te beladen. Die zit nu achterin ruim twee, en dan moet nog twee derde van ruim drie. Dat zal wel morgenochtend worden, heb ik zo'n idee.

Week 1

Het tussendek loopt een stuk vlotter, daar zijn ze ondertussen ook al in ruim twee bezig. Volgens de deskundigen zouden we morgenavond kunnen varen.

Tussen de bedrijven door ben ik bezig om de stabiliteitsgegevens over te tikken. Ik heb een stuk of wat programmaatjes die best wel handig zijn om even snel wat uit te rekenen. Ik kan die gegevens wel scannen en digitaliseren, maar de facto ben ik op het handje sneller en nauwkeuriger. Ook OCR programma's laten nog wel eens een steekje vallen. Omdat je je in dat soort gegevens geen enkele fout kunt veroorloven, moet je ieder getalletje nog weer navlooiën of alle cijfertjes goed gelezen zijn.

Bootsman is met zijn mensen doende de luikhoofdrenden schoon te maken. Voor vertrek wil ik de rubbers van de luikafdichtingen in de vaseline hebben en dan moeten ze eerst schoon zijn. Ik hoop dat het vaselineren dan wat vlotter loopt. Vaseline op een warm plekje zetten zodat het makkelijk smeerbaar is, dan hebben ze het met de dikke bokkenpoot er vlot opzitten. Dat is tenminste de bedoeling. Morgen zien we wel verder.

Dag 3 Zondag 6 November 2016

Kort voor drieën in de ochtend gaat de telefoon. Rond drie uur zou het onderruim vol zijn. Dan moet een schot achter de lading gezet worden om te zorgen dat de stapels niet achterover tuimelen. Dat is van te voren zo gepland. Helaas was het nog geen tijd om een schot te plaatsen. De stuwadoor was toe aan de laatste paar rijtjes en wilde iets van het stuwplan afwijken om tijd te winnen. Daardoor zou een wat groter gat ontstaan, maar volgens de stuwadoor was dat door de sjorders wel te dichten.

Temet dat we bezig zijn komt de supercargo, die het stuwplan getekend had, voorbij. Die wilde erbij zijn als het schot erin ging. Met andere woorden, de rijtjes die inmiddels geplaatst waren van-

Week 1

wege die tijdwinst konden er weer uit en ging alles volgens het stuwplan.

Volgens de supercargo, die al een stuk of wat van deze verschepingen gedaan had, konden de sjorders niet sjoeren. Hier en daar een keg inrammen deden ze prima, zakkies blazen konden ze ook, maar een compleet raamwerk timmeren was teveel gevraagd. Dus was de stuwadoor tot vijf uur doende om de stapeltjes er op de gewenste wijze in te prikken.

Toen het tussendek plaatsen en het schot plaatsen. Supercargo had het goed uitgemeten. Aan bakboord hadden we nog drie centimeter over. Daar hoefde niet eens een zakje tussen, dat ging met een keg. Op andere plaatsen was meer ruimte, in de orde van twintig à dertig centimeter. En daar kan prima een luchtzak tussen. Wel even een plaat plywood tussen de lading en de zak, anders gaat die geheid kapot. De gietstukken die we laden hebben aardig scherpe randjes.

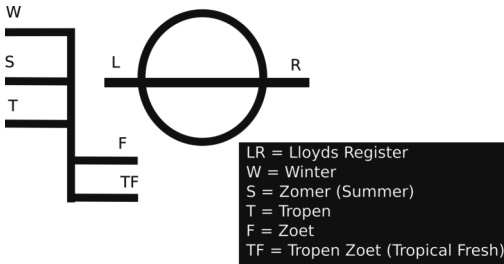
Tot een uur of zeven bezig geweest met schotten, tussendekken en andere zaken, en toen kon de stuwadoor verdergaan op het tussendek. Vanavond klaar.

De bootsman maakt de luikhoofden schoon, voor zover het gisteren al niet gebeurd is. Daarna de rubbers in de vaseline. Omdat we nog steeds op luik drie aan het laden zijn heeft hij op één en twee het rijk alleen. Voor de middag was het al klaar en lagen de kranen in de mik. Het kan maar gebeurd zijn. Bij vertrek hoeven we alleen maar luik drie klaar te maken. We moeten toch nog twee uur op de loods wachten, dus we hebben alle tijd van de wereld.

Was een beetje geïrriteerd tegenover de machinisten. De derde meld ieder ogenblik dat een tank leeg is, en als je ter controle gaat peilen dan zit er nog 20 ton in of meer. Een beetje residu, achterblijfsel, heb je altijd. De zuigpijp van de tank zit één of twee centimeter boven de bodem van de tank, dus dat laatste restje krijg je er

Week 1

nooit uit. Maar twintig ton is gewoon teveel. Maar op een gegeven moment is de tijd op, en we moeten de zijtanken nog doen. Dat doen we maar vanmiddag en hopen verder maar dat er niet teveel achterblijft. We hebben wel wat reserve met de hoeveelheid lading die we krijgen, maar omdat we op wintermerk afladen is die reserve niet zo veel.



Een schip mag tot een bepaalde diepgang afladen. Dat wordt bij de nieuwbouw bepaald en de bijbehorende markeringen, de diepgangsmerken, worden op de

zijde opgelast. Onderdeel van die merken is het bekende Plimsollmerk.

Het Plimsollmerk is de cirkel met de lijn erdoor met twee letters aan weerszijden. Hier aan boord zijn de letters "LR", dat staat voor Lloyds Register, het classificatiebureau.

Een classificatiebureau doet een belangrijk deel van de verplichte inspecties en geeft daarover certificaten uit. Zonder die certificaten mag geen schip varen.

In dit geval zitten we zo in november in het wintergebied, waardoor we een gevoelig aantal centimeter minder diepgang mogen hebben.

Blijft er teveel ballast achter in de tanks, dan komen we over die diepgang heen en moeten we bijzondere trucs gaan toepassen om wél aan de eisen te voldoen. Toch dieper afladen doen we niet, dat kan nogal wat repercussies hebben op het gebied van verzekeringen, autoriteiten die plotseling langskomen en meer van dat soort dingen waar we niet op zitten te wachten. Bovendien, die merken staan er niet voor niets op, die zijn onder meer voor ónze veiligheid.

Week 1

Maar volgens de supervisor zit het er dik in dat we tegen achten klaar zullen zijn. Dan is het om tien uur varen.

Uiteindelijk wordt het zelfs nog wat vroeger. Misschien hebben de stuwadoors een pepertje in de kont gekregen, want om 1900 waren ze klaar. De siorploeg werkte gelijk op met de stuwadoors. Het achterste rijtje van de laden heeft de bemanning zelf gedaan, daar hebben we speciale trucs voor. In dit geval werden de laatste blokken aluminium uitgevloerd. Daarbovenop een tussendekspon-ton en de lading die daar bovenuit stak met spanbandjes naar voren toe aangetrokken. Ideetje van de supercargo, wat prima werkte.

Iets voor negenen kwam de loods aan boord en een kwartier later voeren we. Op naar New Orleans.

Dag 4 Maandag 7 november 2016

De eerste dag op zee. We varen nog steeds in de Golf van St Lawrence. Dat is het stukje water ten westen van het nieuw-gevonden land, oftewel Newfoundland. Voorlopig, tot aan Cabot Strait dat de zuidelijke ingang is van de Golf, is het routetje varen. In de Golf bestaat een systeem van verkeersscheidingsstelsels. Dat zijn voor schepen het equivalent voor wegen met gescheiden rijstroken. In elke baan mag je maar één kant opvaren. Vooral voor drukke gebieden kan dat een stukje extra veiligheid bieden ten opzichte van het gewone werk, waar je elke kant kunt uitvaren waar je maar zin in hebt. In gebieden met maar weinig verkeer zijn dat soort systemen volstrekt overbodig. Helaas is dat ter beoordeling van de wal-autoriteiten die volstrekt geen begrip hebben van de dagelijkse praktijk op zee. Maar dat is een gevecht tegen de bierkaai.

Vanochtend houd ik me onledig met ten eerste een ladinginspectie. Even kijken of alle stutjes nog rechtovereind staan. Ik had de matrozen al langs de luchtzakken gejaagd om te kijken of die nog goed opgeblazen zijn. Soms lekt er eentje, en als je dat aan het

Week 1

begin van de reis gelijk verhelpt kan dat problemen later voorkomen.

Ten tweede loop ik een aantal dingen na om te zien of er nog zaken zijn die verbetering of reparatie behoeven. Dat is een gewone, dagelijkse praktijk.

Ten derde houd ik me bezig met een aantal administratieve verplichtingen. Om te beginnen het havenjournaal. Dat is het verslag wat we zoal in de haven gedaan hebben. Dan de uiteindelijk stabiliteit uitrekenen. We maken van te voren een schatting, maar als er mutaties zijn, dan passen we dat aan en rekenen uit wat de stabiliteit is op het moment van vertrek. Aan de hand van het geschatte verbruik kun je dan een schatting maken van de stabiliteit en de diepgangen bij aankomst. En dan kijk ik nog naar de nalatenschap van mijn voorganger, wat die allemaal genoteerd heeft aan interessante zaken.

De matrozen gaan na het zakkies blazen verder in de ruimen. Er zijn een paar rotte plekjes zo hier en daar, en daar kunnen we, staande op de lading, heel gemakkelijk en veilig bij. Op die manier kun je als je geluk hebt zo stukje bij beetje het hele ruim rondwerken. Mijn collega had op die manier al het nodige laten doen, en ik ga er gewoon mee verder.

Tijdens mijn rondje in het ruim zie ik nogal wat waterdruppeltjes aan de onderkant van de luiken hangen. De boel is er als een gek aan het condenseren. Niet zo verwonderlijk, in de haven, tijdens het laden, hebben we het één en ander aan regen en sneeuw gehad, zodat er nogal wat water naar binnengekomen is. Dat verdampt gedeeltelijk en slaat neer, condenseert, op de koudste delen. En dat zijn de luikendeksels, in ieder geval over de nacht als de boel afkoelt. Als over de dag het zonnetje de luiken opwarmt is die condensatie gauw weg. De nattigheid blijft alleen wel in het ruim, vandaar dat ik de ventilatie kleppen van de ruimen maar openzet.

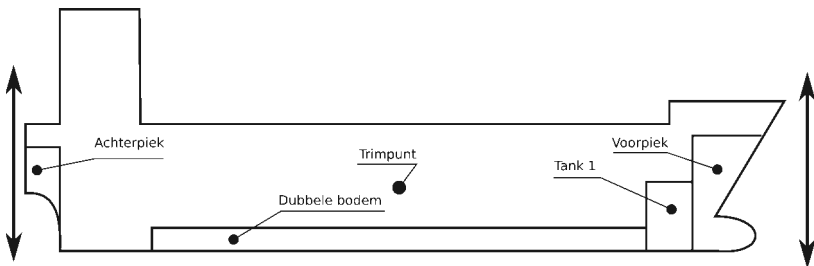
Week 1

Dankzij de vaarwind krijg je een bepaalde trek, waardoor de natte lucht vanzelf het ruim uitwaait. Als het me te erg wordt kan ik er ook nog een ventilatortje op zetten, dan gaat het nog sneller.

De leerling mocht de derde stuurman helpen. Eerst met het smeren van de trossenlieren voor en achter, en daarna met wat reparaties op de veiligheidsmiddelen. De derde stuurman is chef veiligheid, die controleert en indien nodig repareert, de brandblus- en veiligheidsmiddelen. Maar eerst mag leerling nog even de voorpiek peilen.

Die hebben we gisteren vlak voor vertrek gedeeltelijk opgevuld. We hadden bij vertrek een trim achterover, en daarmee zouden we net boven de 8,5 meter diepgang komen. Vanaf 8,5 meter moesten we 2 sleepboten hebben. Door het schip gelijklastig te trimmen konden we de diepgang verminderen tot 8,4 meter, waardoor we met 1 sleepboot toe konden. Dat scheelt munten.

Eenmaal buitengaats hebben we de voorpiek weer leeggehaald, zodat we minder water mee te slepen hebben. Bovendien ligt het schip beter met een lichte trim achterover.



Tijdens de middagwacht de leerling een beetje in de rondte geschopt. Leerling maakt zijn eerste reis, en moet nog een hoop dingen leren. Maar mijn collega heeft hem zo te zien al redelijk wegwijs gemaakt. Hij staat in ieder geval niet te trillen op zijn benen als ik een woordje van kritiek durf te uiten. Vooreerst moeten we wennen

Week 1

aan mekaar. Dat gaat beide kanten op. Mijn ervaring met Filipijnse leerlingen is zeer divers, maar ik krijg als eerste indruk dat deze aan de goede kant zit. En dat maakt het leven voor ons allebei een stuk prettiger.

Dag 5 Dinsdag 8 november 2016

We zijn nu echt buitengaats. Gisteravond zijn we Cabot Strait uitgekomen en daarmee zitten we nu op de Atlantische Oceaan. We gaan nu om de zuidwest tussen Nova Scotia en Sable Island door en gaan dan wat verder naar het zuiden. Punt is dat rond de Verenigde Staten een gebied ligt waar je alleen maar brandstof mag gebruiken met een laag zwavelgehalte. Rond West Europa ligt net zo'n gebied. Omdat die brandstof een stuk duurder is, en omdat we maar een beperkte hoeveelheid bij ons hebben, willen we zo gauw mogelijk buiten dat gebied zijn. Dan varen we een stukje om, maar uiteindelijk is de baas een stuk goedkoper uit.

In Straat Florida hebben we met hetzelfde te maken. We houden daar de buitenbocht, kort langs de Bahama's en Cuba, waar die regels niet gelden. Pas als we de Mississippi aanlopen komen we dat ECA (Environmental Control Area) weer binnen. Vanwege het milieu verstoken we dus meer brandstof en blazen dienovereenkomstig meer kooldioxide en fijnstof de lucht in. En dat terwijl de milieuwinst vanwege het lage zwavelgehalte dubieus is. Omdat de zwavel eruit gehaald is blijven andere reststoffen, zware metalen en zo, er in achter. Die komen dan ook in het milieu, maar daar wordt niet naar gekeken. Bovendien draait ons motorretje op de zwavelarme prut slechter. Het is een lichtere soort, waarvoor de motor niet ontworpen is. Of het milieu met die regels gebaat is of juist niet, weten doe ik het niet, maar er zit meer aan vast dan alleen dat zwavelgehalte.

Week 1

Bootsman gaat met de matrozen verder in het ruim. Dat begint aan de binnenkant er alweer aardig als een gespikkelde beer uit te zien. De condensatie op de onderkant van de luikendeksels is afgelopen, maar omdat we zijn gaan slingeren is het water dat op de lading lag in de vorm van sneeuw en dergelijke gesmolten en zwiept van de lading af. Het druppelt dan naar beneden en vormt daar forse natte plekken. Als de bilges, de putjes van het ruim, vol zijn gaat er een piepertje en kunnen we het leegpompen. Dat is makkelijk te controleren, want het achterste gedeelte van het ruim, waar de putjes zitten, is leeg gebleven. Je kunt er zo naar toe lopen.

De derde stuurman is doende met een brandslangenkastje. Daarin worden een brandslang en een spuitstuk opgeborgen. Die kastjes zijn op een fundatie tegen de verschillende scheepsdelen gebout. Omdat er maar weinig ruimte is achter zo'n kastje zal het daar blijven roesten. In dit geval vond de derde het raadzaam die hele fundatie weg te slopen en door een nieuwe te vervangen. Assistentie krijgt hij van de leerling, die hogelijk verbaast was dat dit soort klussen niet aan de machinisten wordt overgelaten. Dat zijn aan boord normaal gesproken de ijzerwerkers. Alleen hebben die jongens nog wel meer te doen, dus alles wat we zelf kunnen, daarmee vallen we ze niet mee lastig. Bovendien vond de derde stuurman het wel een leuk klusje.

De tweede stuurman is bezig met één van de zeeborgen van de ruimen. Dat hoort bij zijn vaste werkzaamheden. Iedereen heeft een aantal vaste klussen waar hij voor verantwoordelijk is, zodat dit soort dingen met een zekere vorm van automatisme gebeuren. Mijn taak, als opperstuurman, is om de verschillende personen een schop onder de kont te verkopen als ze het er bij laten zitten.

Tussen de bedrijven door maak ik een slangetje op de barometer. We hebben hier een nieuw, automatisch model aan boord, dat zowel als barometer als barograaf dienst doet. Er zit een pijpje