

**Van Vlak
tot Luik**

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

Bij de titel:

- Vlak: Vlakke kielplaat aan de onderzijde van een schip.
Luik: Opening aan de bovenzijde van het ruim om te laden en te lossen.

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789402176209
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur
Druk:	Brave New Books

Afbeelding omslag:

De Sørffjord bij Odda, wachtend op de lading uit Tyssedal

Inhoud

Waar praten we over.....	1
Week 0: Proloog.....	9
Week 1.....	11
Week 2.....	25
Week 3.....	39
Week 4.....	55
Week 5.....	69
Week 6.....	85
Week 7.....	101
Week 8.....	117
Week 9.....	133
Week 10.....	147
Week 11.....	163
Week 12.....	179
Week 13.....	195
Week 14.....	211

Waar praten we over?

Dit is het verslag van een reis van drie maanden op een modern drogeladingschip. Dat is een schip dat vrijwel alle ladingsoorten kan vervoeren, behalve vloeibare (olie) en gas. Om deze reden worden dit soort schepen 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 de 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 dan 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 vier 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: 3,19m, 6,35m of 8,85m

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 vloering (ca 7 meter).

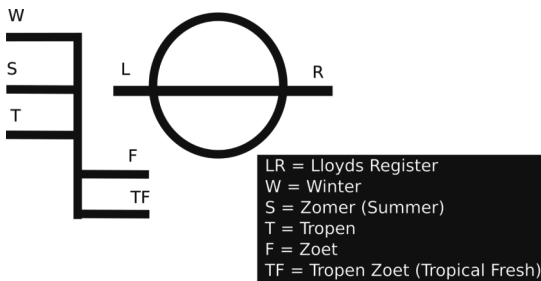
Hoogte boven tussendek: 7,85m, 4,70m of 2,20m

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: 8,50 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 minimumwaarde 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.



Waar praten we over

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 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): 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: 12500 excl. TD

12075 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 waarden voor brandstof en dergelijke.

Waar praten we over

Volume

Grain = bale:

Totaal 556980 cbft / 15772 m³

Deze waarden worden gebruikt om te bepalen hoeveel kubieke meters lading er in het ruim passen. Dat is van belang voor volumelading, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in m³, maar de bevrachters uit pure gewoonte nog steeds in cbft (kubieke voet). Omdat wij onze gegevens krijgen van de bevrachters rekent de verscheper om naar cbft, wij krijgen dat getalletje en rekenen weer terug naar cbm, omdat alle scheepsgegevens metriek zijn. Een enkel keertje gaat dat mis en dan past de lading niet in het ruim, of je hebt teveel ruimte over. En dan heeft de bevrachter weer een paracetamolletje nodig.

De termen **grain** en **bale** slaan op een methode van rekenen. Balespace is de hoeveelheid m³ stukgoed dat een schip kan meenemen, grainspace is voor de hoeveelheid gestorte lading (bulk). Omdat dit schip volledig vierkant is van binnen, zijn hier de waarden gelijk.

Oppervlakten

Tanktop: 1280 m²

Tussendek: 1430 m²

Hoofddek: 1500 m²

Het oppervlak wordt nog wel eens gebruikt voor verschillende soorten stukgoed. De verscheper moet dan opgeven hoeveel de lading stuwt per vierkante meter in plaats van het meer gebruikelijk ton per cbm of ton per cft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het algemeen goed, omdat er geen spanten en andere uitstekende delen in de weg zitten zoals bij oudere schepen.

Containers

Totaal TEU: 658

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 zijn overigens een wetenschap apart. Het idee is prachtig: gestandaardiseerde laadbakjes. Alleen heeft zowat iedereen zijn eigen standaard ontwikkeld. Zo had ik eens op een ander schip een lading lege containers van Qingdao (China) naar Freemantle (Australië). Alleen waren ze volgens de standaard van de Australische spoorwegen: 45 voet en aan weerszijden een duim breder. Het gevolg was dat geen enkel containerschip ze mee kon nemen, want dat past precies. Wij hadden precies die ruimte over, en konden de boel dus meenemen.

Luiken

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim wordt afgesloten

Waar praten we over

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

Ruim 2: 31,74 × 15,80 meter

Ruim 3: 26,60 × 15,80 meter

steel, endfolding 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 tussendek. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 17 pontons. Elf 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.

Elk van die pontons, tot 32 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

Waar praten we over

van het ruim zitten wegneembare nokken, die aan boord van dit schip "willies" heten. Waar die term vandaan komt heb ik nog nooit gewaar kunnen worden.

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:	4,00 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 4,00 ton / m².
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m².

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 80 ton trekken bij een vlucht van 16 meter en 65 ton op 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 160 ton doen, de zogenaamde dual lift.

Waar praten we over

Hoofdmotor

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

De snelheid bij de proefvaart was 15 knopen in ballast. Normal 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 brandstofcapaciteit is

Zware olie (IFO 380): 1300 ton

Dieselolie: 170 ton

In theorie zouden we hiermee 65 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, dinsdag 5 december 2017

Het wordt weer zo langzamerhand tijd om brood op de plank te krijgen. Mijn verlof loopt tegen 14 december af en volgens contract ben ik inmiddels oproepbaar. Daarom belde ik vorige week dinsdag op, om te horen of er al wat in het vat zit. Sinterklaas wordt wegens familiale zaken zaterdag 2 december verwacht en daarom was ik druk met de voorbereidingen, maar toch begon het te dringen.

Via de telefoon kreeg ik te horen dat ik ingedeeld was op een schip dat 2 december op Houston aankwam. Dat is te kort dag, dus werd het de haven na Houston. Niet ongebruikelijk, maar wel lastig. Een schip kan vanaf Houston alle kanten op, zoals Port Arthur op een halve dag varen of naar Canada op 8 dagen varen. Eigenlijk weet ik daarmee nog niets, behalve dat het na de tweede wordt.

Donderdag heb ik nog niets gehoord, dus bel ik weer. En dan is er wat bekend. Het wordt Jacksonville aan de Amerikaanse oostkust. Één van de havens waar de schepen van de rederij regelmatig komen. Waarschijnlijk zou het schip daar de achtste of de negende zijn. Eind komende week. Mooi.

Maandag maar weer even gebeld want ik had verder nog niets gehoord. Ja, het wordt waarschijnlijk donderdag, ik maak gelijk de tickets in orde. En desgevraagd zou kantoor ook Schipholtaxi regelen. Het is allemaal een beetje op korte termijn, maar de meeste regelingen heb ik al getroffen, dus in principe niets in de weg.

's Middag word ik gebeld: er is wat veranderd, je gaat naar een ander schip, dat komt woensdagavond aan op Kemi. Kemi ligt in het noorden van Finland, helemaal in het topje van de Botnische Golf. Maar de ticket zou geregeld worden.

Week 0

Dinsdagochtend om negen uur is er nog geen ticket binnen. Ik had afgesproken met een voormalig buurvrouw om daar koffie te gaan drinken. Voordat ik wegga, het is drie kwartier rijden, maar even gebeld. Ja inderdaad, er is nog niets. Misschien is het schip wat vertraagd, dat je pas donderdag vliegt. Maar ik zoek het uit en dan stuur ik je alles wel op.

Als ik terugkom van de koffie zit er inderdaad een ticket en een garantiebrief in de inbox. Maar geen bevestiging van de Schiphol-taxi. Dus maar weer gebeld. Oh, dat wordt een probleem, want dat moet 24 uur van tevoren besteld worden, en daarvoor is het nu te laat. Misschien kun je zelf als privépersoon nog wat regelen. Dat lukte dus ook niet.

Naar de buurman. Gelukkig ging de vlucht naar Helsinki op een christelijk tijdstip. Ik kon met de trein van Zwolle naar Schiphol, en buurman kon me naar Zwolle brengen. Ik heb nog wat tegoed van buurman, en bovendien doen we zoiets wel vaker. Maar buurman moet wel kunnen natuurlijk. Maar buurman kon, dus dat leed was alweer geleden. Twee uur voor de vlucht op Schiphol, volgens het spoorboekje moest ik de trein van 08:17 van Zwolle hebben. Direct via Almere naar Schiphol. Met veertig kilo pakkazie is niet overstappen wel zo prettig.

Week 1

Dag 1, woensdag 6 december 2017

Normaal is het een half uurtje naar Zwolle, maar ik moet ook nog zoeken en zo. Drie kwartier is zat. Om 06:30 opstaan, de laatste handelingen voordat je voor weer eens drie maanden onderweg gaat. Kwart over zeven was het nog duister bij de burens. Maar even aan de bel getrokken. Buurman deed open alsof hij er op stond te wachten. Hij kwam net de trap af. Even een mok koffie en nog een paar van die dingen en om half acht reden we.

Op station Zwolle bleek dat ze poortjes hadden geïnstalleerd. Heel handig als je er met twee koffers doorheen moet. Tegen de tijd dat je aanstalten maakt om door te lopen zijn de poortjes weer dicht. En als je eenmaal ingecheckt bent dan gaan ze niet weer open. Met behulp van een vriendelijke medereiziger, die me uitcheckte zodat ik opnieuw kon inchecken, en dat twee keer herhalen, kwam ik er uiteindelijk door. Hoe weet ik niet, want het bleek dat ik niet ingecheckt was. Dus nog een keer, maar dan zonder koffers, twee keer door de poortjes en op weg naar het perron.

Op de roltrap kwam ik de spoorwepolitie tegen. Die hadden denkkelijk mijn escapades op camera gezien en spraken mij aan. Alles was in orde en ze waren best vriendelijk. Op het perron moest ik nog een kwartier wachten. Boekje lezen.

Uiteraard zet de NS dubbeldekkers in van en naar Schiphol, dus heb ik een goed uur op het balkon gezeten. Op die dubbeldekkers heb je haast geen plek om je koffers op te bergen, en bovendien is het een crime om met koffers die nauwe trappetjes op en af te gaan.

Van de rederij had ik instructie gehad om de scheepspost op te halen bij Arke Fly. Geen Arke Fly te vinden. Informatie gevraagd. Arke Fly was overgenomen door TUI Fly, en die jongens zaten in hal 3. Naar hal drie. Nee, vroeger deden we dat wel maar wie dat

Week 1

tegenwoordig doet, geen idee.

Rederij gebeld. Gelukkig waren het kantooruren, dus de dame die mijn ticket had geregeld en de instructies gegeven had was op kantoor. O ja, foutje. Daar hebben we tegenwoordig een ander agentschap voor. In hal 2. Ik weer terug naar hal 2, en inderdaad, de bewuste agent was er. Ik krijg een envelop met de scheepspost, klaar.

Ik ga naar de dichtstbijzijnde bagageafgifte. De boardingpassen had ik inmiddels al uit zo'n machientje getrokken. Voor het eerst in mijn leven op Schiphol dat die dingen zónder mankeren werkten. Bij de bagageafgifte werd ik teruggestuurd. Voor Finair moet u in hal 1A zijn. Grom.

Ik naar 1A, dat was een nieuwe hal, nog een stukje voorbij 1. Ik zie daar geen bagageafgifte dus schiet ik een juffertje aan. Nee mijnheer, voor Finair moet u terug naar hal 1 en dan de eerste balie. Dat was de balie voor Icelandair, maar de tweede was die van Finair. De dames daar zaten duimen te draaien, dus ik was eindelijk mijn spullen kwijt.

Door de veiligheidscontrole. Die hadden ook weer één en ander te mekkeren over mijn camera en e-book, maar ik had schijnbaar geen bommen bij me. Ik mocht ongemolesteerd doorlopen. Nog een goed uur op mijn kont zitten en boekje lezen. In ieder geval was het vliegtuig op tijd.

Op Helsinki kon ik op de borden mijn vlucht niet vinden. Het vluchtnummer was er wel, maar op een andere tijd en een andere bestemming. Het probleem lag in het feit dat op mijn ticket de instaptijd stond, en op de borden de vertrektijd. En daar zat een half uurtje tussen. Verder was het een vlucht met een tussenlanding. Alleen de eerste bestemming, Kokkola, werd op de borden weergegeven. Als je dat eenmaal weet is dat natuurlijk geen probleem. Als je het niet weet is het op zijn minst verwarrend. Gelukkig spreken ze

Week 1

goed Engels op Helsinki.

In Kokkola stapten een aantal mensen uit. Vanwege de veiligheid werden de luchtklutsers uitgezet. En toen kreeg die beste brave piloot de bakboordpropeller niet meer aan de praat. Één of andere computerstoring, zei hij. Omdat het zeker een half uur zou gaan duren moesten we uitstappen en in de terminal wachten. Maar uiteindelijk kreeg hij hem toch draaiende en vertrokken we met een krap uur vertraging naar Kemi.

Op Kemi stond er al een taxichauffeur te wachten. Direct naar het schip.

Daar aangekomen zaten ze met smart op me te wachten. Zelfs de taxi voor mijn afflosser was er al. Hij moest om drie uur 's nachts vliegen, en inmiddels was het al tegen tienens plaatselijke tijd. Overdracht gemaakt. Hoe staat het met de belading, hoe staat het met de ballast, belangrijkste punten van het onderhoud doorgenomen en toen was het rennen naar de taxi.

Papieren inleveren bij de kapitein, en toen maar gaan liggen. Morgen is er weer een dag.

Dag 2, donderdag 7 december 2017

Even na zessen wakker geworden en maar opgestaan. Alles was rustig. Gisteren had ik gehoord dat de stuwadoord tussen negen en tien zou beginnen. Hij moest eerst een ander schip afmaken. Normaal beginnen ze in Finland om zeven uur. Maar van negen tot tien is het pauze dus voor tienens doen ze niets.

Even voor negenen begonnen de heren aanstalten te maken. Een liefvallige voordame (vrouwelijke voorman) kwam haar opwachting maken. Waar beginnen, hoeveel ploegen, meer van dat gezeur, waarvan het prettig is dat je van te voren weet wat er gaat gebeuren maar waar ze negen van de tien keer tien minuten voor start mee aan komen zeulen.

Week 1

In dit geval viel dat nog redelijk mee. Omdat ze die pauze hadden konden we de pontons verplaatsen die natuurlijk net op het plekje lagen waar zij met laden wilden beginnen. We zaten wel even krom toen ze een klampruck in het ruim wilden zetten. Een klampruck is een soortement vorklift speciaal voor pakken cellulose. Dat was de lading. Die pakken worden vanaf de zij ingeklemd en kunnen dan opgetild worden.

Wat er gebeurde was het volgende. Omdat we hier te maken hebben met temperaturen van tegen de min achttien, moeten we voorkomen dat het ballastwater befrist in de ontluchting. Als dat gebeurt moet je die ontluchting ontdooien en dat is een hels karwei. Doe je dat niet kun niet meer ballasten of ontballasten. Dat voorkomen van bevrozing doen we door de ballasttanks niet helemaal vol te maken. Nadeel daarvan is dat de stabiliteit veel slechter wordt. Toen de stuwadoor de zware klampruck optilde met de scheepskraan viel het schip behoorlijk scheef. In eerste instantie niet gedacht aan die tanks die gedeeltelijk gevuld waren, dus ik zat even met het handen in het haar.

Maar toen we een andere kraan buitenboord zwaaiden werd de helling vlot minder en konden ze het ding aan boord hijsen. Probleem opgelost.

Voor de rest werd er gewoon geladen. En ik houd me hier bezig met door het schip te draven om te kijken waar alles was opgeslagen. Voor mij is dit een nieuw schip, dit type schip heb ik nog niet eerder gevaren. Het is dan wel gebouwd naar hetzelfde plan als een ouder type waar ik wel ervaring mee heb, maar er zijn toch een behoorlijk aantal details die nét even anders zijn. Ook de plekjes waar de verschillende vaste uitrustingsstukken zijn opgeslagen zijn zo hier en daar net even anders. Dat zal nog wel even wennen worden.

Week 1

Maar anders hebben we toch niets te doen.

Dag 3, vrijdag 8 december 2017

Om even voor zevenen erbij. De derde stuurman was zo verstandig geweest om de luiken niet open te trekken. Het kon wel, maar er was geen stuwadoor te bekennen, en met dit weer, sneeuw en harde wind, was de kans groot dat er ook geen stuwadoor zou komen.

Ik even na zevenen naar het kantoortje van de stuwadoor. Als Mohammed niet naar de berg komt dan komt de berg wel naar Mohammed. Voorman vertelde dat het voor tien en wel niets zou worden, en volgens het weerbericht zou het na twaalfen weer erger worden. Goed, dan weet je tenminste iets.

Tien uur: niks noppes nada. Het bleef sneeuwen en waaien. Na het eten maar weer even de kaai opgestruind. Voorman vertelde dat het tot vier uur 's middags wel niks zou worden, maar met een uurtje komt de nieuwe voorman en dan heeft die het voor het zeggen. Hij kan natuurlijk niet voor zijn collega spreken.

Verder nog even naar de vuilnisafgifte gevraagd. Dat verschilt per haven. Soms komen ze het ophalen, soms moet je het naar een centraal punt brengen en soms krijg je een container naast de gangway. In dit geval moesten we het naar een centraal punt brengen, en dat punt stond achter de loods. Vandaar dat we het nog niet gezien hadden. In ieder geval heeft de bootman weer wat te doen.

Met dit weer is het gebruikelijke werk geen doen. Het blijft beperkt tot schoonmaken en opruimen. Dat mag best wel eens een keertje gebeuren, maar ik heb de jongens liever buiten aan de gang. Maar het is niet anders. Een paar kliko's met huisvuil wegbrengen kan er ook nog wel bij.

Week 1

Ikzelf ben nog steeds bezig me in te werken op het schip. Het meeste weet ik onderhand wel, maar er zijn altijd dingen waar je nog even niet aan gedacht hebt. Zo langzamerhand kom je alle kastjes wel eens tegen. Dan even met de neus er in, en dan vooral niet vergeten waar je die spullen ook weer gezien had.

Ook houd ik me bezig met het overtypen van wat scheepsgegevens. In de loop der tijd heb ik wat handige spreadsheets geschreven die aangepast moeten worden aan elk schip. De berekeningen zijn steeds dezelfde, maar de parameters variëren van schip tot schip. Dus elke keer als ik op een nieuw schip kom typ ik die gegevens over. Dat kan, afhankelijk van het overige werk, een paar dagen duren, maar dan ben ik er ook verder van af. Ook als ik weer terugkom op hetzelfde schip dat zijn die gegevens nog steeds geldig.

Om een uur of zes werd de sneeuw minder en om zeven uur stond de stuwadoor op de stoep met het verzoek open te maken. En toen waren we weer aan het werk. Ze stoppen om tien uur, zoals gebruikelijk en morgen om 7 uur zijn ze er weer. Volgens de voorman maken ze er een hele dag van, dus van zeven tot tien in de avond, maar in die tijd zullen ze niet klaar zijn, zei de voorman.

We wachten maar geduldig af

dag 4, zaterdag 9 december 2017

Gisteren zei voorman dat ze vandaag de hele dag zouden werken, en eventueel wat overwerk zouden maken om het af te maken. We zullen wel zien wat het wordt. In ieder geval springen ze van het ene ruim naar het andere om de lading er op de juiste manier in te krijgen. Omdat we te maken hebben met verschillende bestemmingshavens komt dat er behoorlijk op aan.

Week 1

Voorlopige bestemmingshavens zijn Vuosaari (bij Helsinki), Gibraltar, Palma, Nice, Limassol, Alexandrië, Assan, Aliaga, Izmir, Nea Moudania en Limas. Van sommige havens moet ik nog opzoeken waar ze liggen, maar daar hebben we een atlas voor. We gebruiken niet de laatste Bosatlas overigens. We doen dat met Lloyds Maritime Atlas, een duur ding, meer dan 139 euro bij Bol, heb ik me laten vertellen, maar er staan zowat alle havens in de wereld in. De enige moeilijkheid die we nog wel eens hebben is met de spelling en soms geeft een verscheper een kade aan in plaats van een haven. Dan wordt het zoeken wat lastiger, maar nog steeds niet onmogelijk.

Met het overwerk overigens valt het mee. Toen het bericht doorkwam bij de stuwadoor dat het overwerk betaald zou worden zetten ze er opeens op een gigantische manier de sokken in. Dat komt overigens weleens vaker voor: rederijen bang maken dat ze het niet gaan redden, en als die rederij dan met extra poen over de brug komt, zijn ze met tien minuten klaar.

En dan, in de loop van de middag, begint het zowaar lichtjes te dooien. Niet dat dit zo prettig is. De boel wordt er maar nat van en als het later weer gaat vriezen krijg je overal dik ijs tussen. Verder wordt de natte sneeuw alleen maar zwaarder en wordt lastiger te scheppen. Droge sneeuw is veel gemakkelijker.

In de achterkuil, tussen de opbouw en de luikhoofden, staat een dikke plas water. In vroeger dagen, toen er nog echte schepen gebouwd werden, had het dek een bolling, zodat overkomend water gemakkelijker overboord kon lopen. Hier hebben ze denkkelijk de boel volkomen vlak afgewerkt en is door de doorbuiging van het schip een lichte depressie ontstaan. Betekent dat je altijd en eeuwig door het water loopt te sloffen, ook hier in de kou. Eronder zit de machinekamer die net een paar graadjes warmer is.

Week 1

Die sokken van de stuwadoor blijken aardig efficiënt. Om twintig voor zes gaat de laatste hijs het luik in. Luikjes dicht, laatste lading nog even afsjorren en toen was het wachten op de loods. Die was om acht uur besteld en kwam kwart voor aanzeilen. Hij had van te voren een roepje gegeven dat hij wat eerder zou komen, dus was er niets aan de hand. In sommige havens is het wel eens anders met het op tijd arriveren van vergelijkbare personen.

We moesten nog even wachten op de meerploeg van de wal. Gewoonlijk komen die ook geen seconde te vroeg het nest uit. Maar exact om acht uur waren we ontmeerd. Kalmpjes aan. We hebben voor deze haven een aardig grote diepgang. Acht meter tachtig waar het maximum negen meter is. Als je dan in enen teveel gas geeft trek je het water onder het schip weg en lig je alsnog met de buik op de keien.

Bij de breakwater lagen nog wat ijsveldjes, maar dat was allemaal door de wind van gisteren kapot gewaaid. Daar hadden we ook geen problemen mee.

Over krap-aan twee dagen zijn we in Vuosaari. Eens kijken wat dat voor gat is.

Dag 5, zondag 10 december 2017

Een lekker rustig zondagje. Precies zoals ze het aan de wal graag willen. Het schip is onderweg bezig geld te verdienen en het ligt niet ijdel in de haven of kost een vermogen aan overwerk voor de stuwadoors. Vooral hier in de Oostzee is dat soms goed te merken. Voor het weekend worden alle schepen de haven uitgeschopt, en op maandagochtend moet iedereen weer in de haven liggen voor weer een prakje lading.

In ons geval komt dat eigenlijk wat minder uit, maar dat ligt voornamelijk aan het feit dat we afgelopen vrijdag meer dan een halve dag verspeeld hebben vanwege de sneeuw. Anders waren

Week 1

we waarschijnlijk vrijdagavond al klaar geweest, uiterlijk zaterdagochtend, en hadden maandag op een redelijke tijd in Vuosaari gelegen. Nu wordt het, ijs en weder dienende, maandagavond.

Het wordt een drukke reis, net als op mijn vorige schip toen ik net aan boord kwam. Het is bijna een exacte kopie. Cellulose laden in de Oostzee, jachten op Southampton, en dan verder de Middellandse Zee door voor de lossing. Als ik goed geteld heb en er komen geen veranderingen, dan hebben we deze reis twaalf havens. De trossenlieren zullen wel gangbaar blijven op die manier.

Vanochtend een rondje over dek gemaakt en gelijk gekeken of we voldoende spullen hadden voor na de lossing. Voor de belading hebben we zo goed als niets. Dat moet de stuwadoor of de bevrachter leveren. Maar na lossing moeten we in tien minuten klaar zijn voor de volgende belading en daar hebben we gereedschap en materiaal nodig. Het makkelijkste is dat alvast in Southampton te bestellen. In de Middellandse Zee is het of schreeuwend duur of helemaal niet te krijgen.

Maar we hadden nog, maar we zullen uit pure voorzichtigheid toch maar het één en ander bijbestellen, want wie weet wat de volgende reis gaat worden. Voor hetzelfde geld hebben we weer een puist materialen nodig. Hebben is hebben en krijgen is de kunst.

Vanochtend rond half tien kwamen we langs Nordvalen. Dat is een vuurtoren midden in de Noord Kwarken of Norra Kvarken. Halverwege Zweden en Finland, tussen Holmsund en Vaasa. Het is een nauw stukje en je mag, zeker met onze diepgang, niet te ver van die toren blijven anders loop je aan de andere kant van het vaarwater omhoog. Op zijn smalst is het ongeveer een halve mijl, ongeveer 900 meter, breed. Altijd leuk als je tegenliggers hebt.

In dit geval was er niets in de weg. Alleen zat er voor ons een bootje dat naar Rauma moest. Maar dat haalden we pas na Nordvalen in.
