# Van Vloei
# tot Rollerbit

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 |

Bij de titel:

Vloei: Onderdeel van het anker dat zich in de zeebodem ingraafd.

Rollerbit: Schijf met een vertikale as die dient om een tros een andere richting te geven.


| | |
|---|---|
| Auteur: | Arend Zeebeer |
| isbn: | 9789402168327 |
| Omslagontwerp: | Auteur |
| Copyright: | Auteur |
| Druk: | Brave New Books |

Afbeelding omslag:

**Jachten onderweg van Kerkyra naar Palma de Mallorca**

**Waar praten we over.....1**

**Week 0: Proloog..... 9**

**Week 1..... 11**

**Week 2.....27**

**Week 3.....43**

**Week 4.....59**

**Week 5.....75**

**Week 6.....91**

**Week 7..... 109**

**Week 8..... 125**

**Week 9..... 143**

**Week 10.....159**

**Week 11..... 175**

**Week 12.....191**

**Week 13..... 207**

**Week 14.....221**

# 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 het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 11½ grote veertigvoetscontainers 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 tussendek: 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 kwijt in zo'n scheepsruim.

Hoogtes onder het tussendek: 3,19 m. 6,35 m. 8,85 m.

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).

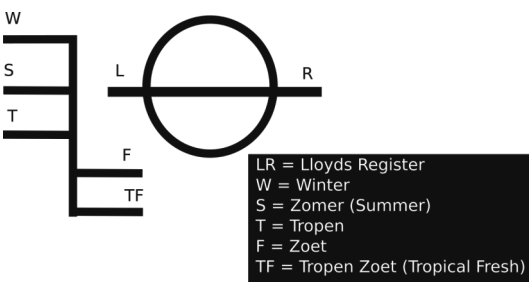
Hoogte boven tussendek: 7,85 m. 4,70 m. 2,20 m.

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 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.




Hoe dieper een schip mag afladen, hoe meer lading erin kan (wet van Archimedes). Maar dat niet alleen. Brandstof, drinkwater en voorra-

den 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 $m^3$.

NT (Net tons = netto tonnage): 4651 ton

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

Draagvermogen: 12754 excl. TD

12324 incl. TD

Het draagvermogen is de hoeveelheid tonnen van 1000 kilo die 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.

## Volume

Grain = bale:

| | |
|---|---|
| Totaal | 558678 cbft / 15820 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: | 1617 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 cbft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het algemeen goed, omdat er geen spanten en andere uitstekende delen in de weg zitten zoals bij oudere schepen.

## Containers

Totaal TEU: 720

Dit is de hoeveelheid containers die het schip kan hebben in TEU. Een TEU is een Twenty foot Equivalent Unit, oftewel een twintig voets container. Voor ons zijn dit de kleintjes. Er bestaan ook FEU's, die staan voor een veertigvoeter. Omdat dit schip een ingewikkelde indeling heeft, we kunnen bijvoorbeeld ook 43 voeters en 45 voeters meenemen, is het altijd verstandig het containerlaadplan 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 (Australie). 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

| | |
|---|---|
| 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 plunjers. Elk luik heeft twee van deze vouwluiken, voor en achter.

Het tweendeck is het tussendek. 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.

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/m²

Tweendeck: 4,00 t/m²

Tanktop: 20 t/m²

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

· Het hoofddek kan 1,75 ton / m² dragen.

· De tussendekken 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 tussendek. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

## Kranen

We hebben drie kraantjes, alle drie aan stuurboord. Deze kunnen elk maximaal 60 ton trekken bij een vlucht van 16 meter en 40 ton op 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 120 ton doen, de zogenaamde dual lift.

## 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. 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 brandstofcapaciteit is

| | |
|---|---|
| Zware olie (IFO 380): | 1338 ton |
| Dieselolie: | 173 ton |

In theorie zouden we hiermee 66 dagen volle kracht kunnen draaien. In de praktijk is dat minder, omdat hier alle tanks zijn meegeteld, ook degene die om meerdere redenen niet in gebruik zijn (overflowtanks en dergelijke). Ook worden tanks nooit helemaal gevuld vanwege het risico van overstroming. De theoretische 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

Nadat ik de vorige keer op 20 februari thuisgekomen ben, wordt het zo langzamerhand eens tijd om weer eens brood op de plank te krijgen. Het is inmiddels eind mei en dan zit mijn tijd er ongeveer op. Ik maak termijnen van 3 maanden en heb dan aansluitend drie maanden verlof. Dat is een bijzondere regeling, waar ze bij de rederij een paar jaar terug mee begonnen zijn, en waar ik sinds enige tijd enthousiast gebruik van maak.

Omdat er eind mei ook wat familiefeesten aan zaten te komen voor alle zekerheid de baas maar eens gebeld, om te voorkomen dat ik geen beloftes maak die ik niet waar kan maken.

En warempel, er was nieuws. Ze hadden een bootje voor me, maar dat lag in Klapeida in Litouwen in dok. In verband met het contract van de collega die ik zou aflossen zou het waarschijnlijk begin of midden juni worden. Prima, dat zat niet in de weg met de familiale verplichtingen.

Einde mei niets gehoord. Dus maar weer gebeld. De zesde juni zou het beestje in Avilés liggen en dan zou ik er heen gaan. Goed. Ik had er al zo'n beetje rekening gehouden, dus een verrassing was het niet. Op internet, op Marinetraffic.com, maar eens opgezocht waar ze uithing. Op dat moment was ze onderweg van Husum in Zweden naar Rauma in Finland. Even doortellen met de gemiddelde snelheid, en dan is de zesde geen gekke schatting.

Een dag later komt de reder met een mailtje. Het wordt niet de zesde, maar de achtste. Ondertussen is ze weer weg van Rauma en onderweg naar Kiel in Duitsland. Dat is een beetje vreemd. Normaal ga je in Holtenau de sluis door, en Kiel loop je alleen maar aan als je daar te laden of te lossen hebt. Het bootje maar even gevolgd op MarineTraffic, en inderdaad, ze steekt de sluis in bij Holtenau, en aansluitend verandert de bestemming in IJmuiden.

Denkelijk gaat ze daar jachtjes oppikken, dat gebeurt wel vaker.

Na IJmuiden wordt de bestemming Southampton in Engeland. In Southampton worden ook wel vaker jachtjes geladen, waarschijnlijk was het dek nog niet vol. Als je een volle ruimlading hebt en dat had ze, dat had ik op de webcam van de sluis van Holtenau gezien dan kun je met deklading nog een beetje bijverdienen. Voor de reder zijn dat de krenten in de pap, bijverdienen zonder dat er veel kosten tegenover staan.

Als ze in Southampton liggen krijg ik te horen dat het een dagje later wordt, de negende, en nog een dag later krijg ik te horen dat het nóg een dag later wordt. We schrijven dan inmiddels de tiende. Denkelijk is er een jacht vertraagd of is er op een andere manier stront aan de knikker gekomen.

In mijn vak moet je gewoon flexibel blijven, het is vrij gebruikelijk dat om een veelvoud aan redenen schema's plotseling veranderen. Dit keer is dus geen uitzondering. Ik heb alleen geen flauw idee van het waarom, maar dat hoor ik vast wel als ik aan boord stap.

Op een gegeven moment vertrekt het schip inderdaad van Southampton, en warempel, ze heeft bestemming Avilés, met als ETA 14:00 op de tiende. Komt het toch nog goed. Ik krijg van de rederij de nodige bescheiden, schijnbaar hebben ze er daar ook wat meer vertrouwen in gekregen, en ook Schipholtaxi wordt geregeld. Alleen komen die etters me om kwart over drie in de ochtend ophalen. Het vliegtuig gaat om acht uur. Het is van mijn stekje anderhalf uur draaien dus kwart voor vijf sta ik op Schiphol. Ruim op tijd heeft plots een geheel nieuwe dimensie gekregen.

# Week 1

## Dag 1, zaterdag 10 juni 2017

Vanochtend om kwart voor drie de wekker gezet. Een half uurtje is voldoende om wakker te worden. De traditionele mok koffie drink ik wel op Schiphol. Daar heb ik zat tijd. Taxi is een kwartier te vroeg. Snel verder klaar gemaakt en vijf minuten later reden we.

Op Schiphol waren we een half uur vroeger dan gepland, er was ternauwernood verkeer om vier uur in de ochtend. Ook op Schiphol liep het vlot en na ruim een uur zat ik al bij de gate. De grootste vertraging had ik omdat de incheckbalie nog niet open was. Nog twee uren op de kont zitten.

Vliegtuig was op tijd. Ik vloog via Madrid en daar had ik ruim een uur voor overstappen. Gelukkig was het in dezelfde terminal.

Naar Avilés was het een uurtje vliegen en rond enen waren we daar. Mijn koffer was de allerlaatste die van de band kwam, dus dat was nog even spannend. Taxichauffeur stond al klaar en het was maar een kwartiertje met de auto naar de haven.

Alleen was het schip er nog niet. In een kantoortje op de kaai met de stuwadoor op internet gekeken: ze kwam net binnenvaren. Ik nam afscheid van de chauffeur en ging op een bolder zitten. En inderdaad kwam ze even later met twee sleepbootjes de hoek om zeilen.

Ook kwam er een tankauto aan die afgewerkte olie, sludge, kwam ophalen. Dat moet regelmatig gebeuren, en in Spanje is het zelfs verplicht. Even een babbeltje gemaakt in mijn beste Spaans, en toen ging het schip naar een andere kade dan wij dachten. Chauffeur zegt: spring erin, dan rijden we samen. Ik gooi mijn koffers op de dieseltank, voor die paar honderd meter was dat geen probleem, en ik kom met de sludgetruck naar het schip. Aan boord hadden ze dat hele verhaal natuurlijk niet meegekregen en zeiden

tegen elkaar: "De agent heeft de stuurman samen met de sludge van het vliegveld laten halen".

Toen het schip eenmaal gemeerd was spring ik aan boord en maak kennis met de verschillende personen. Met de kapitein en met de hoofdmachinist heb ik al eens eerder gevaren, de rest is zo te zien nieuw voor me.

De lading is één stuk van goed 80 ton dat aan dek komt te staan. Om de een of andere reden moet het gecombineerd geladen worden; één scheepskraan en één walkraan. Normaal doe je het met twee scheepskranen (onze kranen trekken maximaal 60 ton) of twee walkranen, maar hier ging het anders.

Het was van te voren al zo gepland, dus akkoord. Mijn collega hoeft pas morgen te vliegen en heeft de voorbereidingen meegemaakt, die houdt de leiding aan dek tot het stuk staat. Als het stuk is ingepikt beginnen de stuwadoors, die het laden doen, direct met hieuwen. Ze hebben haast. Gelijk valt het schip scheef. Er hangt wel veertig ton in de scheepskraan, en dat is voldoende voor vier graden helling bij de huidige stabiliteit. Dat was niet echt de bedoeling. Stuwadoor had moeten wachten tot mijn collega, in samenspraak met de kapitein, zijn fiat had gegeven. Dan hadden we die helling kunnen voorkomen. Gelukkig kunnen onze kranen werken tot 5 graden slagzij, wat erg veel is. Andere kranen kunnen tot drie graden, en dan hadden we een serieus probleem gehad.

In dit geval viel alles nog net binnen de limieten en kon het stuk normaal aan boord gezet worden. Toch werken we liever niet zo dicht naar de limieten toe. Die dingen zijn er niet voor niets. Voor de rest was het vastzetten en opruimen. Dat deed de bootsman met de matrozen, terwijl één van de machinisten het laswerk deed. Tegen zessen was dat rond, en toen kregen we om half acht de loods.

Al met al weer een lekker dagje. Maar ja, daar verdienen we ons brood mee.

## Dag 2 zondag 11 juni 2017

De eerste volle dag aan boord. We zijn onderweg van Avilés naar Gibraltar, waar we drie jachten moeten lossen en één laden. In eerste instantie houd ik me bezig met papierwerk en te kijken waar allerlei zaken opgeborgen zijn. Dat is niet zo'n probleem, alle schepen van deze rederij lijken tot op zekere hoogte op elkaar, dus voor gelijkaardige problemen is een gelijkaardige oplossing gevonden. Bovendien is het voor mij alweer de vierde keer op dit schip, hoewel de laatste keer in 2010 was, zeven jaar terug.

We varen langs de noordkust van Spanje, op ruime afstand van de kust. Bij Finisterre ligt een verkeersscheidingsstelsel op dik twintig mijl uit de kust en dat moeten we bezeilen. Vandaar gaan we om de zuid langs de kust van Portugal en zo naar Gibraltar. Komende dinsdag hopen we er te zijn.

Kapitein had oorspronkelijk opgegeven dat we er in de ochtend zouden zijn. Helaas hebben we een dikke deining tegen die ons flink tegenhoudt. Die deining komt van de Atlantische Oceaan en loopt van westnoordwest de Golf van Biskaje in. Een heel gebruikelijke situatie, maar de ene keer hobbel je er zonder vertraging overheen en de andere keer steekt het schip het neusje erin en verliest daardoor vaart. Het is niet anders.

's Middags zijn we Finisterre voorbij. We liggen nu naar de zuid in plaats van de west. In plaats van stampen zijn we nu aan het slingeren. De stabiliteit is niet denderend met al het plastic dat we aan dek en de cellulose die we in het ruim hebben. We hebben echter ruim voldoende, en het mooie is dat we met een relatief lage stabiliteit een lange slingertijd hebben. Dat is vergelijkbaar met een metronoom of met de slinger van een klok. Hoe groter de stabiliteit, hoe sneller het schip slingert. Voor het laden of lossen van zwaar spul is dat minder, maar op zee is dat prettiger.

De snelheid is ook beter nu dat stampen over is. We gaan nu voor het lapje met het windje in de rug. Ditmaal maakt de Portugese Noord zijn naam waard Het is het mooiste weer van de wereld, mooi zonnig en nog niet zo warm dat het een vetsmelterij wordt.

Komende reis is alleen niet zo mooi. Haventje, haventje, haventje, met maar weinig tijd ertussenin. Allemaal in de Middellandse Zee. Van Gibraltar naar Mallorca, naar Villefrance sur Mer, vandaar naar Alexandrië, dan Aliaga, dan Martas en als laatste Limas. De laatste drie moet ik eerst opzoeken. Ik weet niet eens waar ze liggen. Na dat zoeken blijkt Aliaga in Turkije, net noord van Izmir te liggen, Martas in de Zee van Marmara ten westen van Istanboel en Limas in de baai van Izmit.

Ook ladingtechnisch wordt het een interessante reis. Vooral Alexandrië wordt leuk, maar dan met een sarcastische ondertoon. Ik ben er met een vorige rederij vaak geweest, en het is zacht gezegd niet een van mijn favoriete havens.

Een van die dingen is dat we er ruimlading moeten lossen terwijl er nog jachten aan dek staan. Nou komt dat wel vaker voor, maar in Alexandrië heb je zoveel gedonder en gezeur aan de kont van allerlei handelaars, autoriteiten en dieverijen, waarbij alle drie onderling uitwisselbaar zijn, dat het praktisch ondoenlijk dreigt te worden om gevoelige operaties uit te voeren. Het verplaatsen van jachten aan dek is altijd een gevoelige operatie, waarbij je veel volk nodig hebt. En in Alex heb je al je volk nodig om interacties met de wal zoveel mogelijk te beperken of af te wenden. Maar misschien zie ik beren, ik ben er al een tijdje niet meer geweest.

## Dag 3 maandag 12 juni 2017

Vandaag hebben de matrozen een vrije dag. Op de Filipijnen is het vandaag onafhankelijksdag, en dat moet uitgebreid gevierd worden. In principe hebben ze een stuk of wat onafhankelijkheids-

dagen, maar in dit geval staat me bij dat het die van de Spanjaarden is. Na de Spanjolen zijn er achtereenvolgens de Amerikanen en de Japanners de baas geweest, en vervolgens weer de Amerikanen. Inmiddels zijn ze daar ook min of meer onafhankelijk van.

De Filipijnse bemanningsleden hebben een arbeidscontract dat gebaseerd is op de voorschriften van Filipijnse overheid. Dat houdt onder meer in dat de Filipijnse feestdagen gehouden dienen te worden. In ieder geval als daarvoor de gelegenheid is. In de praktijk betekent dat dat de jongens op zee vrijaf hebben en in de havens alleen die werkzaamheden verrichten die slecht uit te stellen zijn. Daarnaast loopt de wacht natuurlijk ook gewoon door.

In dit geval hebben ze de afgelopen paar weken al aardig wat uurtjes achter de kiezen, het is dan alleen maar prettig als ze een dagje extra vrijaf hebben. Ze maken normaal 44 uur per week, de wacht in het weekend komt daar nog bij. Dat is allemaal best te doen, ook als ze, zoals gebruikelijk, tien maanden aan boord zitten. In de havens wordt het alleen significant meer, en dan ga je na verloop van tijd toch op je tandvlees lopen.

Zeker met de jachten, die we als deklading hebben. Daarbij is het alle hens en maak je al snel tegen de veertien uur per dag. Ze worden, wij allemaal overigens, voor deze extra werkzaamheden extra betaald en dat vergoedt veel. Maar ook Filipijnse matrozen zijn gewone mensen en op een gegeven moment breken ze doormidden. En dat is te voorkomen met een extra dagje kalm aan doen.

We lopen alleen ten achteren met een aantal verplichte oefeningen. Dat komt door de dokperiode, met aansluitend de intensieve reis waar we nu mee bezig zijn. Daarom hebben we morgen, ondanks die vrije dag, een oefening over hoe en wat te doen als we verstekelingen ontdekken. Aan verstekelingen zitten nogal wat juridische en financiële repercussies, terwijl vooral de bemanning ook

nog eens rekening moet houden met de praktische consequenties.

Aan de ene kant moet je de veiligheid in de gaten houden. Dat betekent dat je ze als potentiële terrorist moet behandelen. Dat is niet uit de lucht gegrepen, dat komt inderdaad voor. Aan de andere kant moet je ze ook menselijk behandelen. Dat houdt weer in dat je ze goede voeding moet geven, sanitaire mogelijkheden en slaapgelegenheid. Het schip heeft alleen voor dat soort fijnzinnigheden geen faciliteiten. In principe zou je, om aan alle regeltjes te voldoen een soortement gevangeniscel moeten hebben. Maar die is op bijna geen enkel schip te vinden.

Voor de rest is het een praatje over hoe het schip te beveiligen om te voorkomen dat dit soort ongewenste bezoekers aan boord komt. En dat houdt in dat alle hoeken en gaten op slot moeten blijven, en dat de wacht aan de gangway, het enige officiële toegangspunt, in de gaten moet houden wie er komt en wie er gaat. Hetgeen in de praktijk praktisch ondoenlijk is.

Verder ben ik doende uit te vissen wat er allemaal aan materialen aan boord ligt. Zoals te doen gebruikelijk is dat hutjemutje verspreid over het schip. Gelukkig heeft mijn collega vrij recent een inventaris gemaakt, waar ik grofstoffelijk misbruik van kan maken. Met anderhalf à twee maanden zijn we weer aan de beurt voor een bestellijstje voor de eerstvolgende acht maanden, en dan moet ik wel beslagen ten ijs komen.

Tegen zes uur ‘s middags zijn we bij Cabo de Sao Vicente, de uiterste zuidwesthoek van Portugal. Niet dat we er ook maar iets van zien, we zijn veel te ver buitengaats. Volgens de overlevering staat er een nonnenklooster, en als een schip tussen een rotspunt voor de kust en het klooster zou door varen, dan zouden de nonnetjes naar buiten komen om te zwaaien.

Dat verhaal is, zoals de Duitsers zeggen, “Seemannsgarn”. In de eerste plaats is het geen klooster maar een oud paleis van de Portugese koning Hendrik de Zeevaarder, die in zijn paleis wachtte op schepen die van de ontdekkingsreizen terugkwamen. In de tweede plaats is de doorgang tussen kust en punt zodanig dat iedereen het wel uit zijn bolle kop laat om er doorheen te varen. Maar een leuk verhaal is het wel.

## Dag 4 dinsdag 13 juni 2017

Vandaag zijn we op Gibraltar. In de ochtend zitten we in de aanloop naar de straat, tussen Kaap St. Vincent, ook wel Kaap Stinkvent genoemd, en de ingang. Laatste bericht is dat we zullen moeten wachten op een passagiersschip dat op ons plekje ligt. Beetje gek eigenlijk, want de jachten gaan het water in, en dan kun je elke kade hebben, als er maar voldoende water is en er bolders zijn. Maar misschien is dat het probleem: Met 8,6 meter zijn we vrij diep. Toch zijn er volgens de plankaart zat kades met 10 meter of meer.

Goed, even na tienen in de ochtend krijgen we bericht dat we toch op een ander plekje komen, zodat we direct voor de kant kunnen. Eerst zouden we tegen enen voor de kant komen, maar nu kunnen we kwart voor twaalf bij de loods zijn. Dat komt uiteraard weer prima uit met het eten. Maar we zullen wel zien waar het schip strandt. Bij voorkeur helemaal niet, maar dat is een letterlijke interpretatie.

Precies met etenstijd komen we voor de kant, aan de binnenkant van de breakwater waar je alleen maar met een bootje kunt komen. De tweede stuurman en de matrozen hebben vooraf gegeten en beginnen met het optuigen van het hijsgerei. Die zijn er met laden bij geweest en weten hoe het gehesen is.

Na het eten maar aan dek gehobbeld om te zien hoe de zaken er bij stonden. De heren waren klaar met optuigen, en we hebben toen gezamenlijk het eerste jacht ingepikt. Vooraf hadden we al de losvolgorde doorgekregen. Net toen we daarmee klaar waren kwamen de loadmaster en de stuwadoors aanzeilen. Ook kwam er een grote zak aan boord om kraan 1 te testen. Die had in Southampton probleempjes gegeven en was in Avilés gerepareerd. Om die reparatie te controleren eerst maar eens testen voordat je er een duur jacht in hangt, was het idee. Met de zak kwamen twee mannetjes mee om te assisteren.

Eerst hebben we toen het eerste jacht in het water gemieterd en toen zijn de tweede stuurman en een matroos kraan 1 gaan testen. Die zak moest eerst met water gevuld worden, dat gebeurde met de brandslang en duurde daarom een tijdje. Loadmaster, bootsman en ik zijn toen samen met de stuwadoors verder gegaan met nummer twee, een kitsgetuigd zeiljacht.

Toen nummer twee in het water lag, was kraan één net klaar met testen. Zak leeg laten lopen buitenboord, hijsgerei omgezet en toen konden we met nummer drie beginnen, een 25-ton motorjacht. Voor ons is dat een middenmaatje. Tegen zessen waren we daar klaar mee, en toen moest op datzelfde plekje een ander bootje komen van vrijwel dezelfde maat. Loadmaster en ik keken mekaar aan, en, het zal toch niet…. Stutjes en blokken gewoon laten staan en kijken hoe het uitkomt. Het zou een hoop in de tijd en moeite schelen als die dingen gewoon konden blijven staan.

Uiteindelijk viel dat vies tegen. De spantjes van dat ding zaten net anders, dus moesten we de hele bups toch verslepen en opnieuw vastlassen. Voordat je de stutten neerzet, moet je wel zorgen dat ze op de spanten komen, anders prikken ze door de huid heen. En dat vindt de eigenaar niet leuk.

Oorspronkelijk was het plan om eerst alles in het water te gooien, dan op ons dooie akkertje te gaan eten, en na het eten dat laatste jacht te laden. Met de lossing viel het toen een beetje tegen. Een van de hijsslings was beschadigd en moest vervangen worden. Dat duurde zowat een half uur, en dat was wat we ongeveer voor het eten gerekend hadden. Resultaat was, dat, toen we het laatste jacht in het water hadden, het volgende al naast het schip lag.

De eigenaar had hem bij de loodsladder gelegd en kreeg toen de motor niet meer aan de praat om hem naar kraan één te varen. Dus hebben we het ding met zijn 25 tonnen naar voren gejaagd. Dat is te doen, maar neemt uiteraard ook weer wat tijd in beslag.

Even na achten was het hijsen gedaan. Loadmaster en stuwadoors nokten af en wij gingen verder met sjorren en opruimen. Dat was tegen negenen gedaan en om half tien kwam de loods. Die bracht ons met behulp van een sleepbootje buiten de pieren en voor de rest mochten we het zelf doen. Op naar Palma de Mallorca, anderhalve dag verderop.

## Dag 5 Woensdag 14 juni 2017

Vandaag een rustig dagje, eens een keer niet in een haven. Twee havens in vijf dagen is voor onze begrippen vrij veel, en er zitten er nog meer aan te komen. Morgen zijn we alweer op Palma de Mallorca, waar er vier jachten af gaan, maar door de manier van stuwen, het ging niet anders, moet er eerst eentje af, en later weer teruggezet worden. We hebben daarmee zes operaties in plaats van vier.

Op Mallorca is er momenteel een staking aan de gang, waardoor er morgen niet gewerkt gaat worden. Sinds we daar bevestiging van kregen, varen we dan ook economisch, om na twaalven aan te komen. Volgens kantoor is het loodsengeld dan ook lager.

Ik had het prettiger gevonden als we er wat vroeger waren geweest. Ik had graag nog wat testjes op de kranen uitgevoerd, samen met de machinist. Machinist heeft meer te doen en nu is het afwachten of we er wel gelegenheid voor hebben. Standaardopmerking is dan natuurlijk dat je dan maar tijd moet maken, maar helaas hebben de meeste dagen maar 24 uur. Alleen als we om de west varen willen we nog wel eens een dag hebben van 25 uur, maar staat tegenover dat we gewoonlijk evenzoveel dagen van 23 uur krijgen als we weer om de oost gaan. Dat is lood om oud ijzer.

Omdat het dek vol staat met jachten, heb ik moeite om de matrozen aan de praat te houden. Er is natuurlijk zat te doen, dit schip is één van de oudjes met ruim twintig jaar, maar aan dek is er niets en de ruimen zitten vol met lading. Tussen Avilés en Gibraltar had ik ze aan het schoonmaken, en nu heb ik ze in de ruimingangen en rond de accommodatie bezig met kleine schilderswerkzaamheden. Alles kan, zolang het maar niet aan dek is.

Voor de rest hebben we onder de bak een hele stapel met spanbanden en ratels liggen. Die gebruiken we om lading te sjorren. Die kunnen nog ontroest en gangbaar gemaakt worden, en dan kunnen ze lichtjes in het vet om te voorkomen dat ze binnen de kortste keren weer vastzitten. Dat kan een hoop tijd en ergernis schelen als je ze weer eens een keertje nodig hebt.

Morgen in de haven maar eens kijken waar ik ze dan aan kan zetten. Overmorgen, vrijdag, is de staking over, en dan gaan we de hele dag lossen. Over het weekend varen we, en dan zullen we zo rond zondag op de volgende loshaven zijn. Op de lijst staat Nice, maar eigenlijk zullen we ten anker komen op de rede van Villefrance sur Mer. Daar gaan er twee af, komt er eentje bij en moet er eentje verplaatst worden om goed uit te komen in Alexandrië. Daar moeten de ruimen open om de ruimlading te kunnen lossen.