Van Slampamper tot Koning

door

Arend Zeebeer

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789464353624
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur
Druk:	Brave New Books

Afbeelding omslag:
Het laden van een zeiljacht in La Pallice (Frankrijk)

Eerder verschenen:

Van Potdeksel tot Luikhoofd	2012
Van Bulb tot Spiegel	2013
Van Kielplaat tot Mastkloot	2013 - 2014
Van Tanktop tot Onderdeks	2014 - 2015
Van Kluis tot Kampagne	2015
Van Geusje tot IJsmes	2016
Van Gaffel tot Hennegat	2016 - 2017
Van Vloei tot Rollerbit	2017
Van Vlak tot Luik	2017 - 2018
Van Schavot tot Bak	2018 - 2019
Van Kuil tot Schot	2019
Van Poort tot Kooi	2019 - 2020

Bij de titel:

Slampamper:

Pen om de ankerketting snel los te kunnen maken.

Koning:

As waar het roer om draait.

Waar praten we over.....1

Week 0: Proloog..... 9

Week 1..... 15

Week 2.....33

Week 3.....53

Week 4..... 71

Week 5.....89

Week 6..... 107

Week 7..... 123

Week 8..... 139

Week 9..... 157

Week 10.....173

Week 11..... 191

Week 12..... 209

Week 13.....227

Waar praten we over:

Dit is het verslag van een reis van drie maanden op een modern droge-lading-schip. Dat is een schip dat vrijwel alle ladingsoorten kan vervoeren, behalve vloeibare (olie) en gas. Om deze reden worden ze ook wel “general purpose” genoemd.

Hoe groot is zo'n schip nou eigenlijk?

Een schip heeft een aantal afmetingen, lengte, breedte, diepte, inhoud en nog een paar. Het schip waarover deze reis gaat heeft de volgende afmetingen:

Hoofdafmetingen

Lengte over alles: 142,10 meter

Dit is de grootste lengte, van de voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 8 vrachtauto's met aanhanger achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 18,9 meter

Breedte volgens de mal is de breedte over de buitenkant van de spanten. Voor de grootste breedte komen de huiddikte en de slijtranden er nog bij. Het is ietsje breder als een autoweg met 5 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendek: 11,80 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.

Hoogtes onder het tussendek: 3,36; 6,40 of 8,36 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)

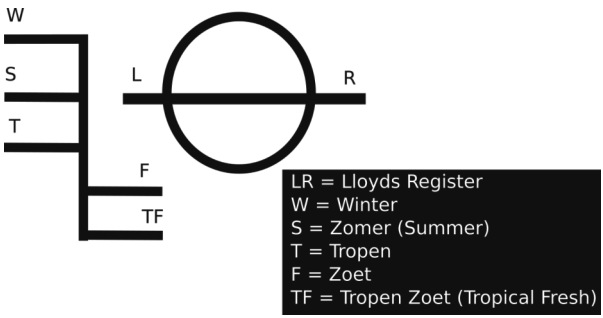
Hoogte boven tussendek: 7,75; 4,70 of 2,75 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, een 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: 8,48 meter / 8.70 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 zijn op de zijde opgelast: het diepgangsmerk. Een onderdeel van het diepgangs-



Diepgangsmerken

merk is het Plimsollmerk. Het Plimsollmerk 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 één en ander. Het kan soms een heel gereken zijn om te voldoen aan die eisen.

Dit schip heeft twee diepgangen waarop ze mag afladen: 8,48 meter en 8,70 meter. Onder bepaalde omstandigheden en met behulp van speciale voorzieningen mag de grootste diepgang gebruikt worden. Normaal wordt de kleinste gebruikt.

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 9524 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 is (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): 4187 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: 11720 / 12200 excl TD

11300 / 11780 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. Omdat het schip twee diepgangen heeft, heeft ze ook twee draagvermogens.

Volume

Grain = bale:

Totaal 552.10 cbft / 15.640 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 de waarden gelijk.

Oppervlakten

Tanktop	1242 m²
Tussendek	1415 m²
Hoofddek	1596 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 696

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 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 (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 aan de bovenkant mee wordt afgesloten

Weatherdeck:	Ruim 1: 25,60 × 15,80 meter
	Ruim 2: 64.00 × 15,80 meter
	steel, end folding type
Tweendeck:	Ruim 1: 25.6 × 15,80 meter
Tweendeck:	Ruim 2: 57.60 × 15,80 meter
	bestaande uit 14 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 25,60 meter lang en 15,80 meter breed. Luik 2 is 64,00 meter lang en 15,8 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 14 pontons. Tien daarvan zijn 6,35 meter lang, drie zijn 5,24 meter en één van 3,30 meter.

Elk van die pontons, tot 34 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 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 op elke sectie gezet worden, waardoor tien compartimenten gevormd kunnen worden.

Maximale belasting

Weatherdeck: 2,00 t/m²

Tweendeck: 4,50 t/m²

Tanktop: 20 t/m²

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

· Het hoofddek kan 2,00 ton / m² dragen.

· De tussendekken doen 4,50 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 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.

Hoofdmotor

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

De snelheid bij de proefvaart was 15 knopen in ballast. Normaal draaien we langzamer. Constant vol vermogen draaien is niet zo best voor het motortje. Berekend bij geladen schip zou dit 14 knopen zijn. Een normalere waarde voor vol vermogen is 13 knopen in ballast en 11 geladen. Brandstof verbruik ligt dan in de orde van 20 ton per dag. Brandstof is IFO (Intermediate Fuel Oil) van 380 cSt (centiStokes).

Brandstof

De 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

Na een ruim aantal perikelen werd het eindelijk tijd om weer eens de koffers te pakken. Dankzij een ongeëvenaard aantal Corona-maatregelen was dat niet meer dan terecht. Ik zat inmiddels al weer vanaf 22 januari thuis. Vijf maanden maar liefst, dik een maand langer dan ik recht op had. Niet dat ik dat persoonlijk uitermate bezwaarlijk vond. De baas betaalt me gewoon door en dat houdt in dat ik goed beschouwd op de baas zijn kosten vakantie aan het vieren ben. Maar ze hebben, uiteindelijk, toch een bootje voor me opgesnord.

Eerst zou ik naar Antwerpen, maar dat ging niet door omdat mijn buitenlandse collega niet naar huis kon. Dat was omdat in zijn land, de Filipijnen, er nog steeds restricties waren op het ontvangen van reizigers. Pech voor hem. Toen zou ik nog even naar een schip dat onderweg was naar Japan. Dat ging ook niet door, waarom ben ik niet gewaar geworden. Opeens kwam af dat ik naar een ander schip zou, dat op dat moment in Dakar in Senegal lag. Die zou bunkers nemen op Las Palmas op de Canarische Eilanden en daar zou ik dan aan boord komen. Las Palmas is een stuk korter vliegen dan naar Japan. Dat is daarmee alleen maar voordelig.

Een paar dagen later, een dag voor ik zou vliegen, belt kantoor. Het wordt toch anders. Vrijdag is het schip op Huelva. Je moet daar opstappen, het schip gaat niet naar Las Palmas. Oké, verandering van plannen, een doodenkel keertje gebeurt dat wel eens. De donderdag heb ik nog niets gehoord dus ik klim maar weer eens in de telefoon en vraag waar die vluchtgegevens blijven. Het antwoord was dat het erop leek dat de lading nog niet klaar was en dat het schip woensdag 24 juni voor de kant zou komen. Ik zou dan diezelfde dag vliegen. Bel dinsdag maar op om te horen of het doorgaat.

Dinsdag maar weer opgebeld, ja, de heren waren in vergadering, je wordt teruggebeld. Ik wil er een beetje vaart achter zetten omdat ik ook nog mijn reis van huis naar Schiphol moest regelen. Normaal doet de baas dat ook, maar de Schipholtaxi die ze daarvoor normaal gebruiken reed niet in verband met Corona. Ik had daarvoor een taxicentrale te pakken genomen die voor een niet veel hoger bedrag datzelfde wilde doen. Kantoor sputterde daarover eerst een beetje tegen maar ging even later toch akkoord met de iets hogere kosten. Maar ik moest die taxi wel op tijd bestellen.

Mijn verzoek om vlot terug te bellen werd ter harte genomen want in een tijdsbestek van een uur werd ik maar liefst door vier verschillende mensen teruggebeld, zonder dat dezen wisten waar het om ging. De laatste, nummer vier, wist me in ieder geval te vertellen dat het morgen waarschijnlijk wel zou doorgaan. Altijd bemoedigend, dat woordje “waarschijnlijk”.

Ik was inmiddels aan het pakken en heb gelijk de taxi gebeld. Dat was geen probleem, taxi zou komen. Nog even een aantal laatste handen gelegd. M'n kotje staat wel leeg in die periode. De buren houden het als een havik in de gaten en een buurvrouw van een paar huizen ver komt wekelijks naar de post kijken, de planten water geven en het hele huis een goede kuisbeurt geven. Ik kom dan weer terug in een schoon huis.

Maar de rest van de dag kreeg ik geen verontrustende telefoontjes meer. De volgende ochtend om vijf uur op, taxi was besteld op half zes. Die was keurig op tijd en anderhalf uur later waren we op Schiphol, ietsje voor zevenen, helemaal zoals gepland.

Schiphol was een puinzooi vanwege de Corona-maatregelen. De helft van de bewegwijzeringen klopte niet en uiteindelijk werd je van hot naar haar gestuurd omdat tweederde van faciliteiten gesloten was. Maar waarom je in vertrekhal 2 moet inchecken en dan in vertrekhal 1 door de veiligheidscontrole moet ontgaat me.

Maar daar is vast over nagedacht. Ik had tijd zat en binnen het uur had ik alle formaliteiten gehad. Voor de rest was het afwachten en boekje lezen.

Het vliegtuig was mooi op tijd. Iedereen een snuitje voor en alle stoelen bezet. Of dat veel helpt, goeie vraag. Ik weet het niet en moet maar vertrouwen op wat de deskundologen ons voorschotelen. Ik vind het alleen wel opvallend hoe vaak die deskundologen adviezen hebben die in het voordeel zijn van macro-economische belangen. Jan met de Pet kan barsten en zijn spaarcentjes opvreten, maar een vliegtuig wordt als vanouds volledig volgedouwd.

Goed twee uur later waren we op Barcelona. Daar was het nog mooier dan op Schiphol geregeld. Uiteindelijk bleek dat ze een soortement éénrichtingsverkeer hadden ingesteld zonder dat aan den volke kond te doen. Als je dus per ongeluk de verkeerde kant opliep, zoals ondergetekende, kwam je opeens aan een blokkade zonder dat je gewaar kon worden waar je dan wél moest zijn. Maar je hebt een mond om te vragen. Eerste opmerking van de dame was “maar u bent hier helemaal verkeerd”. Daar was ik ook al achter, probleem was dat ik niet wist waar ik dan wél moest zijn. Maar ik werd een andere richting op gedirigeerd en daar zag ik dat er aan weerskanten van de hal een trap was. Één voor naar beneden en de ander voor naar boven. Toen had ik het lek boven. Dankzij de onvolprezen aanwijzingen nog drie keer misgelopen maar uiteindelijk was ik in de goede sectie beland.

Welke gate ik moest hebben werd voor alle duidelijkheid maar niet aangegeven. Dat werd pas een uur voor vertrek bekendgemaakt. Ik moest in totaal zes uren wachten dus dat duurde nog even. Dat ik overigens niet de enige uil was die de weg niet kon vinden bleek toen ik door een Spanjool werd aangeschoten die het ook allemaal niet kon vinden. Gelukkig was ik al doende een beetje minder onwijs geworden, dus kon hem in mijn beste Spaans het al-

lemaal uit de doeken doen.

Inderdaad kon een uur voor vertrek afgelezen worden welke gate het vertrek zou plaatsvinden. In hunne ondoorgrondelijke wijsheid hadden de plaatselijke machthebbers het zodanig georganiseerd dat er tegelijk twee naast elkaar liggende gates aan het instappen waren terwijl ietsje verderop een vliegtuig aankwam. Resultaat was dat de passagiers van drie volle vliegtuigen door elkaar aan het sjouwen waren in een relatief smal corridor. Anderhalve meter afstand houden, zoals aanbevolen, was op die manier volledig uitgesloten.

Maar het vliegtuig naar Sevilla vertrok op tijd en een goed uur later waren we er al weer. Net uit het vliegtuig werd ik aan mijn tas getrokken. Dat was de hoofdmachinist die me in eerste instantie aan mijn tas herkende. Vorig jaar hadden we als kerstcadeau een tas met opdruk gekregen. Die tas had ik nu over mijn schouder hangen. Een paar jaar terug had ik met dezelfde man gevaren. We kenden elkaar. In eerste instantie niet zo goed omdat we allebei een snuitje voor hadden maar dat was maar even.

Net buiten de douane werden we opgewacht door twee chauffeurs. Het bleek dat er in totaal vijf man afgelost werden. De eerste en tweede stuurman, eerste en tweede machinist en de kok. Zowel de eerste als de tweede machinist kende ik al. De rest was nieuw voor mij. Na de nodige kennismakingen werden we met twee auto's naar een hotel in Huelva gebracht. Dat was een goed uur met de auto verderop. Kok was overigens in zak en as, zijn bagage was niet aangekomen.

Ingecheckt in het hotel en toen op een draf naar een restaurantje aan de overkant van de straat. We waren al een tijdje onderweg en de voorzieningen in het vliegtuig waren hoe dan ook maar matig te noemen. Gelukkig waren er geen directe restricties zoals in sommige andere landen. We konden zo aanschuiven en een bord

met eten bestellen. Biertje erbij en we waren weer helemaal boven Jan.

Week 1

Dag 1, donderdag 25 juni 2020

De volgende ochtend om zeven uur aan het ontbijt, om kwart voor acht zou de taxi komen om ons aan boord te brengen. Kok was inmiddels een beetje vrolijker. Zijn bagage was opgeduikeld in Barcelona en zou naar Sevilla gebracht worden. Vraag is dan natuurlijk of die koffer op tijd aan boord zou komen.

Ontbijt in het hotel was een soortement lunchpakket, met twee volledig oneetbare boterhammen, een bakje yoghurt en een banaan. Gelukkig waren de banaan en de yoghurt wel eetbaar.

Prompt om kwart voor acht waren beide taxi's aanwezig. Op naar het schip. Dat was niet zo ver, maar aan de poort bleek dat we niet waren aangemeld. Konden we nog tien minuten tot een kwartier wachten totdat de formaliteiten gedaan waren. Wat het probleem was weet ik niet. Ze hadden voor aankomst tien dagen de tijd gehad om de boel in orde te krijgen, maar ja.

Toen ik eenmaal aan boord was, was mijn collega dolblij. Die zat inmiddels al zeven maanden aan boord. Ze zouden net beginnen met de belading, iets van tienduizend ton van een soort van erts. Mijn collega had de complete belading gepland en omdat de walkraan was uitgerust met een weeginstallatie klopte dat allemaal als een bus. Laden ging razendsnel, in de orde van duizend ton per uur. Dezelfde dag, om half zes, waren we klaar met laden. Toen duurde het nog tot een uur of negen voordat de formaliteiten gedaan waren en de loods aan boord kwam. Kok was weer in zak en as, want zijn koffer zou pas om acht uur in Sevilla zijn. Te laat om nog aan boord te kunnen komen. Kok werd door de kapitein met de agent de wal opgestuurd om de nodige kleding te kopen om Zweden te halen. Volgende haven is in Noord Zweden, in wat genoemd word de Botnische Baai. Scandinaviërs verdelen de Botnische Golf in de Botnische Zee en de Botnische Baai. De Botnische

Zee is het gedeelte tussen zeg maar Gävle en Holmsund, tussen de Noord Kvarken en de Zuid Kvarken. De Botnische Baai is het deel ten noorden ervan.

Het was me het dagje wel, maar er kon weer gevaren worden.

Dag 2, vrijdag 26 juni 2020

Zoals te verwachten is vandaag een dag van kennismaken. De bemanning is wat dat betreft het makkelijkst. Eerste en tweede machinist kende ik al en ook de bootsman had ik een paar jaar terug al meegemaakt. De rest van het zootje zijn onbekende grootheden maar de eigenaardigheden en nukken kom ik tijdens de reis vanzelf wel te weten. Wat het werk betreft is iedereen in mindere of meerdere mate ervaren, dat loopt normaal gesproken vanzelf. Over het algemeen hoe minder je je daarmee bemoeit, hoe beter het gaat.

Blijft over het schip zelf en de lopende werkzaamheden. Vooral dat laatste zal nogal wat voeten in de aarde hebben (of aan dek natuurlijk, zoveel aarde is er niet vinden aan boord van een schip).

Voor wat het schip zelf betreft hebben we een complete waslijst van instructies die ik dien door te spitten. Hier heet dat op zijn Nederlands de OBA's, voor Orders van Blijvende Aard. In het Engels de Company Standing Orders. Ooit is de rederij daarmee begonnen als praktische aanwijzingen over wat wel en wat niet te doen. In de loop der tijd is het verworden tot een boekwerk van meerdere honderden pagina's die een paar keer per jaar aangepast worden aan de vigerende wetgeving en plaatselijke verordeningen in de verschillende havens. Omdat er vanwege de oorspronkelijke opzet geen touw meer aan vast te knopen is, alles staat door elkaar heen, min of meer op chronologische volgorde van uitgave, is het nog best lastig om iets terug te vinden.

Tegenwoordig heeft de rederij daar een elektronisch boekwerk van gemaakt in PDF-formaat, zodat het nóg lastiger is het zootje te doorzoeken. In theorie kun je een PDF gemakkelijk doorzoeken, maar alleen als je de exacte term gebruikt. En dat laatste wil nog wel eens een flessenhals zijn.

Het eerste wat je op een nieuw schip moet doen is de familiarisatie. Dat houdt in dat iemand die bekend is met het schip en de brand- en veiligheidsmiddelen een rondleiding geeft en vertelt waar de verschillende veiligheidsmiddelen opgeslagen zijn, hoe en waar de brandbluspomp te starten, welke afsluiters te bedienen om CO_2 in de machinekamer toe te laten in geval van brand en meer van dat soort dingen. Vroeger deed je dat vanzelf, tegenwoordig is dat een verplicht nummertje.

Daarnaast dienen we een brand- en sloepenrol te houden, ook weer om de nieuwe bemanningsleden vertrouwd te maken met de vluchtroutes en verzamelplaatsen en dergelijke.

Ten derde dien je je vertrouwd te maken op je nieuwe werkplek. Voor mij is dat in principe het hele schip, maar in de praktijk begin je met de brug. Mijn collega had me al een rondleiding gegeven, maar er zijn natuurlijk altijd dingen waar je niet aan denkt of waar je langsheen loopt. Vooral het instrumentarium is wat dat betreft notoir. Voor nogal wat apparaten heb je dagen en soms weken nodig om ermee vertrouwd te raken. Gelukkig zijn veel van die dingen hetzelfde merk en type als op de andere schepen, zodat het voornamelijk de vraag is waar ze dit of dat nu weer verstopt hebben. Voor enkele dingen geldt dat ze min of meer nieuw zijn, en dan moet je inderdaad even in het instructieboek kijken voor eventuele gekkigheden.

De lopende werkzaamheden zijn meestal niet zo'n punt. Daar heb ik voor de meeste zaken de bootsman voor. Die heeft de daagse leiding over het onderhoud. In dit geval zal het schip na de ko-

mende loshaven het dok in gaan voor onderhoud en ombouw. En dat is nogal een lijst. Daar ben ik de komende twee weken wel druk mee. In de eerste plaats met wat er op de planning staat en in de tweede plaats met het voorbereiden. Op dit moment, ik ben net een dag aan boord, heb ik daar maar een heel vaag idee van.

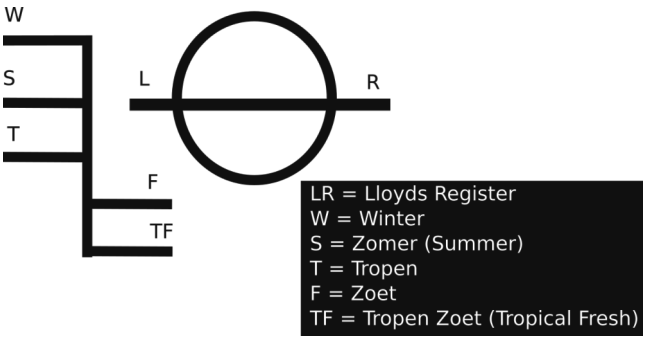
Dag 3, zaterdag 27 juni 2020

Vandaag maar min of meer serieus werk gemaakt van het bestuderen van de nodige bescheiden. Niet dat dit snel gaat. We zitten op het moment voor de kust van Portugal op goed negen graden west. De tijdzone is daar UTC + 1. Omdat we van Spanje naar Zweden gaan houden we UTC – 2, Midden-Europese zomertijd. Dat houdt in dat het zonnetje drie uur te laat opkomt en drie uur te laat ondergaat. Zonsopkomst is hier om een uur of zeven.

En om in donker uitgebreid met je neus voor een computerscherm te gaan zitten tijdens de wacht, dat doe ik liever niet. Tijdens de wacht is mijn voornaamste taak zorgen dat we nergens tegenaan varen en dat doe je het beste door naar buiten te kijken. Overdag gaat dat wat makkelijker dan 's nachts want dan hoeven je ogen niet aan het donkerte te wennen. We hebben natuurlijk radar, maar, hoe waardevol ook, het blijven machientjes die ook niet alles zien. Ook heb ik nooit geleerd om op de matroos van de wacht te vertrouwen.

Daarnaast heb ik nog wat andere dingen te doen. Het in het net schrijven van het havenjournaal, stabiliteit voor vertrek uitrekenen en de urenlijsten van mezelf, de kok en de matrozen bijhouden. Stabiliteit is natuurlijk allang bekend, maar de laatste peilingen van de tanks kun je pas bij vertrek doen. Bovendien is de stabiliteit met een bakje met erts niet kritiek. Als je een dikke deklast hebt is het een ander verhaal. Met erts is een schip, zoals dat heet, zo stijf als een deur en die paar centimeter die de laatste peilingen voor verschil kunnen maken zijn hoegenaamd niet van belang.

Wat in dat geval wel van belang is, is de diepgang. Met een schip kun je maar tot een bepaalde diepgang afladen. Die diepgang wordt aangegeven met het zogeheten Plimsollmerk. Dat merk is door ene mijnheer Plimsoll uitgevonden om te zorgen dat de schepen voldoende vrijboord zouden hebben om veilig de overkant te halen.



Uitwateringsmerk met Plimsollmerk

In dit geval hadden we een afgepaste hoeveelheid lading waarbij we een vijf centimeter vrij bleven van dat merk. We hadden dus nergens last van.

Overigens is het originele Plimsollmerk maar één diepgang dat het zomermerk genoemd wordt. Dat wordt weergegeven door een cirkel met een horizontale lijn met daarbij de letters die het classificatiebureau aangeven. Hier is dat LR voor Lloyds Register. Tegenwoordig is het uitgesplitst naar vaargebieden en seizoenen. In de tropen mag je dieper afladen op het tropenmerk en in het winterseizoen minder diep op het wintermerk. Daar zijn strikte regels voor. In dit geval blijven we de hele reis in zomergebied, waardoor we aan dat zomermerk genoeg hebben.

Bevrachters willen met dat gegeven nog wel eens moeite hebben. In het winterseizoen mag je minder lading meenemen. Als je tijdens de reis in een wintergebied komt moet je je aan die regels