

**Van Poort  
tot Kooi**

**door**

**Arend Zeebeer**

Eerder verschenen:

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

Bij de titel:

Poort: Venster met sponning.

Kooi: Bed.

Auteur:	Arend Zeebeer
isbn:	9789464189698
Omslagontwerp:	Auteur
Copyright:	Auteur
Druk:	Brave New Books

Afbeelding omslag:

**Zonsopkomst in Dalian (China)**

---

Van Poort tot Kooi

## *Inhoud*

---

---

<b>Waar praten we over.....</b>	<b>1</b>
<b>Week 0: Proloog.....</b>	<b>9</b>
<b>Week 1.....</b>	<b>13</b>
<b>Week 2.....</b>	<b>29</b>
<b>Week 3.....</b>	<b>47</b>
<b>Week 4.....</b>	<b>63</b>
<b>Week 5.....</b>	<b>81</b>
<b>Week 6.....</b>	<b>97</b>
<b>Week 7.....</b>	<b>115</b>
<b>Week 8.....</b>	<b>131</b>
<b>Week 9.....</b>	<b>147</b>
<b>Week 10.....</b>	<b>165</b>
<b>Week 11.....</b>	<b>181</b>
<b>Week 12.....</b>	<b>195</b>
<b>Week 13.....</b>	<b>211</b>
<b>Week 14.....</b>	<b>227</b>
<b>Week 15.....</b>	<b>243</b>

## *Inhoud*

---

---

<b>Week 16.....</b>	<b>257</b>
<b>Week 17.....</b>	<b>273</b>
<b>Week 18.....</b>	<b>291</b>

# 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: 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 8 vrachtauto's met aanhanger achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 18,9 meter

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

Hoogte ruim zonder tussendek: 11,75 meter

Drie meter is ongeveer één verdieping. Dus het schip is aan de binnenkant zowat 4 verdiepingen hoog. Bij een lengte van totaal 85,4 meter en een 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 vloering (ca 7 meter)

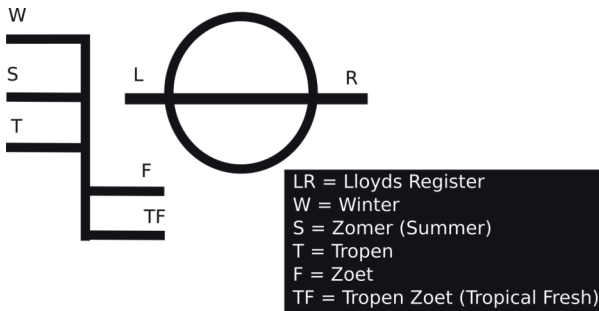
Hoogte boven tussendek: 7,85; 4,70 of 2,20 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, 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: 8,53 meter

Een schip mag afladen op een bepaalde diepgang. Het stuk vanaf de waterlijn dat nog boven water uitsteekt heet vrijboord. Vanwege de veiligheid is bepaald dat dit vrijboord, afhankelijk van seizoen (winter of zomer) en vaargebied (tropen, Noord Atlantic) een bepaalde minimum waarde moet hebben. Bij een bepaald vrijboord hoort een bepaalde diepgang, en die vastgestelde diepgangen worden genoemd naar die indeling. Zomerdiepgang is de diepgang tot waar het schip mag afladen in de zomer op gemiddelde breedte. De markeringen van deze diepgangen is op de zijde opgelast: het diepgangsmerk. Een onderdeel van het diepgangs-



Diepgangsmerken

---

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

---

merk is het Plimsollmerk. Deze geeft alleen de zomerdiepgang aan.

Hoe dieper een schip mag afladen, hoe meer lading erin kan (wet van Archimedes). Maar dat niet alleen. Brandstof, drinkwater en voorraden wegen ook. Het kan soms een heel gereken zijn om te voldoen aan die eisen.

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 8620 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<sup>3</sup>.

NT (Net tons = netto tonnage): 4398 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

---

## Waar praten we over

---

waarden voor brandstof en dergelijke.

### Volume

Grain = bale:

Totaal 556980 cbft / 15772 m<sup>3</sup>

Deze waarden worden gebruikt om te bepalen hoeveel kubieke meters lading er in het ruim past. Dat is van belang voor volume lading, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in m<sup>3</sup>, maar de bevrachters uit pure gewoonte nog steeds in cbft (kubieke voet). Omdat wij onze gegevens krijgen van de bevrachters rekent de verscheper om naar cft, wij krijgen dat getalletje en rekenen weer terug naar cbm, omdat alle scheepsgegevens metriek zijn. Een enkel keertje gaat dat mis en dan past de lading niet in het ruim, of je hebt teveel ruimte over. En dan heeft de bevrachter weer een paracetamolletje nodig.

De termen **grain** en **bale** slaan op een methode van rekenen. Balespace is de hoeveelheid m<sup>3</sup> stukgoed dat een schip kan meenemen, grainspace is voor de hoeveelheid gestorte lading (bulk). Omdat dit schip volledig vierkant is van binnen, zijn hier de waarden gelijk.

### Oppervlakten

Tanktop 1270 m<sup>2</sup>

Tussendek 1419 m<sup>2</sup>

Hoofddek 1589 m<sup>2</sup>

Het oppervlak wordt nog wel eens gebruikt voor verschillende soorten stukgoed. De verscheper moet dan opgeven hoeveel de lading stuwt per vierkante meter in plaats van het meer gebruikelijk ton per cbm of ton per cft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het alge-



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

---

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

## *Waar praten we over*

---

### **Luiken**

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim mee wordt afgesloten

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

Ruim 2: 31,74 × 15,80 meter

Ruim 3: 26,60 × 15,80 meter

steel, end folding type

Tweendeck: Ruim 1: 28,00 × 15,80 meter

Tweendeck: Ruim 2: 61,84 × 15,80 meter

bestaande uit 17 stalen pontons

Bulkheads Removable pontoons for up to 11 compartments at TEU interval

De "weatherdeck" luiken vormen de waterdichte afdichting van het ruim. Daar mag geen spatje doorkomen. Deze liggen met rubber op een RVS rand rondom het luik. Verder is er een systeem van labyrintafdichting. Dit houdt in dat als er toch nog een druppeltje doorheen komt, dit wordt opgevangen door een lekgoot, van waaruit het met een drain met terugslagafsluiter uit het luik verwijderd wordt. Luik 1 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed. Luik 2 is 31,74 meter lang en 15,8 meter breed, luik 3 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed.

De term endfolding wil zeggen dat de luiken omhoog kunnen vouwen met behulp van hydraulische pluñjers. Elk luik heeft twee van deze vouwluiken, voor en achter.

Het tweendeck is het tussendeck. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 17 pontons. 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.

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

---

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 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: 2,00 t/m<sup>2</sup>

Tweendeck: 4,50 t/m<sup>2</sup>

Tanktop: 20 t/m<sup>2</sup>

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

- Het hoofddek kan 2,00 ton / m<sup>2</sup> dragen.
- De tussendecken doen 4,50 ton / m<sup>2</sup>.
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m<sup>2</sup>.

De grootste pontons, die van 6,35 meter, kunnen dus goed 400 ton dragen. Een geladen vrachtauto weegt ongeveer 40 ton. Er kunnen dus 10 vrachtauto's op parkeren. Qua gewicht dan. Een heleboel schepen hebben op hun tanktop een lagere belasting dan dit schip in het tussendeck. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

## Waar praten we over

---

### 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. 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. 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):            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 meegesteld, 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

Het moest er weer eens van komen. Na drie maanden thuis zitten moet er toch weer eens brood op de plank komen. Ik had wat verplichtingen in Oostenrijk rond de tijd dat mijn verlof op was en daarom ruim van te voren de rederij gebeld hoe of we dit in het vat konden gieten. “Geen probleem”, zei de rederij, “we zetten je gewoon op de lijst op de datum ná Oostenrijk”. “Mooi, dan hebben we daar geen omkijken naar”.

Even voor ik naar Oostenrijk zou nog even met de baas gebeld. Er was nieuws. Ik stond op de lijst voor Durban in Zuid Afrika, achttien september opstappen. Dat kwam netjes uit want ik zou de vijftiende terugkomen. Dan, een dag voor ik naar Oostenrijk zou, belt de baas met het bericht dat het niet Durban zou worden maar Kaapstad. Niet de achttiende maar de tweeëntwintigste. Snel geconfereerd met Oostenrijk en inderdaad, ik kon daar een paar daagjes langer blijven, nog even door de plaatselijke bergen sjouwen. Korte vakantie eraan vastplakken.

Ik kom de achttiende terug uit Oostenrijk en de andere dag bel ik weer met de baas. Blijkt dat het nog een dag later wordt, de drieëntwintigste. Gelijk ook de vluchtgegevens gekregen: directe vlucht van Schiphol naar Kaapstad, vliegtuig gaat om vijf over tien. Ook maar even Schipholtaxi geregeld. Die vonden het leuk om mij maar liefst om half acht af te leveren. Normaal ben je binnen het uur door alle controles maar ze zijn als de dood zo bang dat iemand te laat is.

Van mijn huis naar Schiphol is het anderhalf uur rijden onder normale omstandigheden, maar Schipholtaxi neemt doorgaans twee uur, ook weer voor jekannietweten. En inderdaad, 's middags voor de vlucht wordt ik opgebeld met het bericht dat ik half zes wordt opgepikt. Uur van te voren opstaan, prullenbakken leegma-

## **Week 0**

---

ken, nog wat andere zaken doen, daar gaat gauw een uur mee heen. Mijn koelkast had ik de dag ervoor al leeggemaakt, alle bederfelijke waar naar de burens, misschien kunnen die er nog wat mee. Dat is gebruikelijk. Als ik weer terugkom zorgt buurvrouw weer voor een volle koelkast.

Het liep allemaal zoals gepland. Taxi was mooi op tijd, ik was de enige passagier, op naar Schiphol. Bij Schiphol waren ze met de weg bezig, dus de laatste paar honderd meter in de file gestaan. Rijdt de chauffeur door de drukte per ongeluk de parkeerplaats P1 op. Bochtje draaien en direct er weer uit, opnieuw proberen. Toen ging het wel goed.

Bij terminal 2 uit de auto gegooid, daar moest ik wezen. Chauffeur direct weg, want die was al te laat voor zijn volgende vrachtje. Ik moest van de baas nog de scheepspost ophalen en die bleek op terminal 1 te liggen. Op Schiphol is dat gelukkig niet zo'n probleem. Je sjouwt je alleen een ongeluk. Post opgehaald, ingecheckt en koffers afgeleverd. Dat ging, nieuw voor mij, met een automatisch systeem. Je gooit de koffer in een bak, er komt een label uit een sleuf, label op de koffer en als alles klopt wordt de koffer op de lopende band gemieterd. Als laatste krijg je nog een bonnetje voor als de koffers zoek raken. Normaal heb ik altijd ruzie met dat soort systemen, maar in dit geval werkte het. Er was een wachtrij dus ik had in ieder geval de tijd om de kunst af te kijken.

En inderdaad, met in totaal een uurtje was ik door de uitklaring, douane, immigratie, beveiliging en al die andere buitengemeen nuttige hindernissen voor de luchtreiziger. Ik had nog ruim anderhalf uur de tijd om in mijn e-book te lezen.

De vlucht was op tijd, een directe vlucht van Schiphol naar Kaapstad, in totaal krap twaalf uur. De piloot wist er nog een kwartiertje van af te knabbelen. Gelukkig maar, want je krijgt wel een blikken kont van zo lang zitten.

## **Week 1**

---

Aan de andere kant, op Kaapstad, stond een taxichauffeur me op te wachten. Die vertelde me dat ik een hotel in zou. Dat wist ik al, maar wat ik niet wist was dat het schip vertraging had opgelopen en pas de vijftiengste in de middag zou aankomen. Tegenwind en stroom tegen, dat wil wel. In ieder geval zou morgenochtend de agent langskomen voor een update.

In het hotel nog een verrassing. Daar wachtte de derde stuurman me op. Rederij had me niet verteld dat er nog iemand zou komen. Niet dat dit belangrijk is, overigens. Derde stuurman wachtte al sinds die ochtend op me, die was om vijf uur 's ochtends aangekomen. We hadden samen één kamer, maar dat was het penthouse, helemaal bovenop op de elfde verdieping. Dat was een compleet appartement met twee slaapkamers en een keukentje. Prima. Als er maar een bed staat.





# Week 1

---

## Dag 1, dinsdag 24 september 2019

Om acht uur opgestaan en samen met de derde stuurman naar het ontbijt gestrompeld. In een onbekend hotel is het altijd een beetje onwennig, wat is er ter beschikking en waar staat de boel. Voor de rest was het min of meer standaard. Alleen was er veel warm eten, maar daar zullen de Engelse invloeden hier wel voor gezorgd hebben. De ontbijtzaal was overigens wel afgeladen met Hollanders, waarschijnlijk waren er kort tevoren een paar Neckermanvluchten aangekomen.

We hadden nog maar net het eten door de hals toen de agent kwam aanzeilen. Mooi op tijd. Die kwam vertellen dat het schip inderdaad vertraagd was. Op zijn mobieltje liet hij zien dat ze net dwars van Swakopmund was en een behoud maakte van iets meer dan vier knopen. Dat schiet niet op. Maar voor ons is dat nou niet zo'n enorm bezwaar. Het schip zal vast wel eens aankomen en dan kunnen we alsnog aan boord gaan. Voor de gaande man is dat iets minder, die zit natuurlijk op hete kolen.

Agent vertelde ook dat Kaapstad alleen werd aangelopen voor de bemanningswissel. We gaan met een bootje naar buiten op de rede en daar stappen we aan boord. Tegelijk moeten er nog zo'n zeshonderd kilo voorraden aan boord gezet worden. Ik hoop daarvoor dat er niet teveel deining staat, misschien kunnen we dat met de kraan doen. Zeshonderd kilo op het handje is vrij veel, zeker als dat met slingerend schip op de rede moet gebeuren.

Voor de rest van de dag waren we vrij. Agent regelde nog dat we lunch en diner in het hotel konden krijgen, dus voor ons natje en droogje was gezorgd. Eerst maar eens naar het Waterfront. Dat is de oude haven van Kaapstad. We kregen een lift van de vriendin van de agent, die moest toch die kant op. Ver was het niet, een paar honderd meter. Ik had voor alle zekerheid nog wel een kaartje

## **Week 1**

---

van de stad geratst bij de receptie. Beter mee verlegen dan om verlegen.

Beetje rondgelopen in die toeristental, veel meer is het niet. Paar plaatjes geschoten met m'n mobieltje. De echte camera had ik thuis, in het hotel, gelaten om niet té opvallend de toerist te spelen. De agent had ons dienaangaande gewaarschuwd. Vooral tegen donker moet je toch oppassen hier.

Het was niet druk. Het was een plaatselijke feestdag en daarom waren de meeste winkeltjes gesloten. Tegen twaalfen het hotel opgezocht. Daar stond voor ons een bak voer klaar, Alles wat "gratis" is (door de agent betaald wordt) is meegenomen.

Een beetje geharrewar op het gebied van de consumpties. Alcoholica waren niet inbegrepen en we wilden toch een glas bier hebben. Dan betalen we die apart op het kamernummer en rekenen we af bij het uitchecken. Ik probeer dan met de bonnetjes de rederij een poot uit te draaien, je praat echt niet over grote bedragen en als die er niet intrappen dan betaal ik het gewoon zelf. Over die paar biertjes ga ik geen stennis schoppen.

Na de middag weer een stukkie lopen. Weer naar het Waterfront en vandaar richting zuid langs de waterkant. Aanvankelijk met wat resorts, maar daarna over een soortement boulevard. Op een gegeven moment kijken we mekaar aan. Hoe ver zijn we en wat zijn de opties. In eerste instantie beslis ik voor doorgaan en via de Kloofweg tussen de Leeuwenkop en de Tafelberg. Als we bij de rotonde aangekomen zijn kijken we nog een keer op de kaart om de voortgang te beoordelen en besluiten landinwaarts te gaan en via High Level Road terug te keren. Op die manier steken we een fors aantal meters af.

Onderweg komt iemand van de plaatselijke bevolking ons achterop en begint te vertellen dat hij wel heel erg zielig is omdat zijn huis is afgebrand en dat hij voor zijn familie helemaal niets te

## **Week 1**

---

eten heeft. De agent had ons voor dit soort ontmoetingen al gewaarschuwd en uit mijn eigen Afrikaanse ervaringen wist ik ook al hoe laat het was. Via een slinkse manoeuvre bij een stoplicht, mijnheer liep door rood, wij bleven staan en gingen vervolgens de andere kant op, raakten wij hem kwijt.

Een andere truc die we van de agent gekregen hadden was dat we nooit midden op straat op de kaart zouden moeten gaan kijken. Omdat we niet echt zeker waren van de richtingen deden we dit toch en binnen een paar tellen hadden we weer een plaatselijk individu opgepikt, die ook verschrikkelijk zielig was. De tweede keer schoten we een winkeltje in om op de kaart te kijken. Bleek dat we een ietsje landinwaarts verzeild waren. Met behulp van de kaart wisten we nu precies hoe we lopen moesten. Inderdaad vonden we in no time het hotel. Inmiddels was het al donker geworden.

In het hotel hadden ze een soortement selfservice. Een aantal schotels stond klaar en opscheppen maar. In tegenstelling tot het ontbijt was er nu een vliegtuiglading Fransozen aangekomen, wat het afluisteren van de gesprekken duidelijk bemoeilijkte. Maar het eten was heel behoorlijk en het bier was goed. Maar dat laatste wist ik al van een vorige gelegenheid. Castle Beer is een lokaal biertje dat heel behoorlijk te pruimen is.

### **Dag 2, woensdag 25 september 2019**

Vroeg in de ochtend uit bed gebeld door de receptie. De agent had doorgegeven dat we om zeven uur 's avonds zouden worden opgepikt. Met andere woorden, we hadden nog zowat een hele dag voor de plaatselijke bezienswaardigheden.

Eerst maar uitgecheckt. Het hotel had, net als zowat alle hotels, een ruimte waar de koffers konden blijven. Op advies van de agent zijn we vervolgens naar City tours gegaan. Die rijden volgens het stap-op stap-af principe op verschillende routes met halfopen dub-

## **Week 1**

---

beldekker bussen door de stad. Je koopt een kaartje voor de hele dag, of voor meerdere dagen, en je kunt vervolgens onbeperkt bij de halteplaatsen opstappen en afstappen. Best een efficiënt systeem.

Wij kozen voor de rode route, die door de stad naar het dalstation van de kabellift naar de Tafelberg loopt en vandaar via de kustweg weer terug naar het beginpunt. Mijn collega was al wel eens in Kaapstad geweest, maar toen was de kabelbaan buiten bedrijf vanwege mist. Hij wilde wel eens een kijkje boven nemen. Gisteren overigens was de kabelbaan ook gesloten wegens de wind, maar vandaag was hij open. Gelijk ook maar een kaartje voor de kabelbaan gekocht in de hoop dat wachttijd niet al te lang zou zijn.

Komen we na een ritje door de stad met een rubbernek gids via een koptelefoontje aan bij het dalstation. Daar stond groot aangegeven en werd ons door een employee verteld, dat de wachttijd drie uur zou zijn. Het was inmiddels een uur in de middag. En gezien de lengte van de wachtrij kon drie uren wachten wel eens niet zo'n gekke schatting zijn. Dan zouden we tegen vieren naar boven kunnen. Interessant maar niet heus. Bij de informatiebalie ons licht opgestoken over de alternatieven. Lopend naar boven was zeer wel mogelijk en zou tweeënhalf uur duren. Lopend naar boven sneller dan de kabelbaan. Joepie.

Maar het was inmiddels flink warm geworden. Zo warm dat we een dergelijke klimpartij, ongeveer zeshonderd meter naar boven, de Tafelberg is ruim duizend meter boven zeeniveau, maar uit ons bolle kop lieten. We zijn véél te fijn gebouwd voor dat soort ongein. Bovendien moeten we langer mee dan vandaag. Vanavond moeten we aan de bak.

Maar volgens de dame van de info was er een alternatief. Stukkie de berg omhoog. Dan via een min of meer horizontaal pad dat helemaal rond de berg loopt een stukje naar links en daar is

## **Week 1**

---

weer een pad naar beneden en over de weg weer terug naar het uitgangspunt. Dat was al zwaar genoeg. Tenminste dat vonden wij, heftig schimpend op onze conditie of, beter gezegd, het gebrek daaraan.

Terug op het beginpunt de bus gepakt, via de boulevard naar het Waterfront, waar we opgestapt waren. Het was inmiddels na drieën. Aan het Waterfront, het stikt er van de restaurantjes, een stevig glas bier genuttigd. Tenslotte moet al dat luie zweet weer aangevuld worden. Als lunch ook maar een visje genomen. Met al dat bier kon dat beest ruim zwemmen.

Lopend terug naar het hotel. Nog een biertje om die vis de ruimte te geven en prompt om zeven uur kwam een busje vóór om ons naar het bootje, dat ons naar het schip zou varen, te brengen. Het schip kwam alleen maar voorbij om ons aan boord te krijgen en om wat proviand in te nemen. Daarom zou ze buiten blijven en zou de overdracht op de rede plaatsvinden. Dat scheelt tijd en haven-geld. Bij de immigratie troffen we de agent. Die zou ook mee komen. Tevoren hadden we aangegeven dat we maar eventjes nodig zouden hebben voor de overdracht. Toch wou de agent er zelf bij zijn, misschien ook vanwege die proviand.

Op het bootje ben ik maar naast de schipper gaan zitten. Een beetje de kunst afkijken, zeg maar. Zo'n klein jolletje is toch wat anders als een groot schip. Aangekomen bij het schip gaf de schipper een koers en snelheid op waarbij de beweging, golfslag, het gunstigst zou zijn. Derde en ik via de loodsladder aan boord. Naar boven, terwijl de bootsman en de matrozen de vreterij aan boord brachten. Twee pallets, dat is vlot gebeurd.

Ondertussen ging de derde naar zijn collega en ik naar de mijne. Kort een praatje van wat en hoe. We zijn onderweg naar India met een lading zakgoed. Zakjes van tachtig kilo per stuk. Goed beschouwd is dat verschrikkelijk ouderwets. De laatste keer dat ik

## **Week 1**

---

zakgoed vervoerd heb is vijftig jaar geleden met gezakte suiker van Antwerpen naar Port Said. Nog wat technische bijzonderheden uitgewisseld en de collega's konden er af. Al met al duurde dat minder dan een uur.

Nog even een praatje met de kapitein gemaakt. Ik had al eens eerder met de goede man gevaren, in totaal een week of twee een aantal jaren terug. Daarna gauw te kooie. Morgen om vier uur is het weer dag.

### **Dag 3, donderdag 26 september 2019**

De eerste volle dag aan boord. Gisteren op tijd het nest ingedoken en om vier uur er weer uit. De gewone zeewacht. We varen ten zuiden van de Kaap. De bedoeling is dat we er met een ruime boog omheen varen, ten zuiden van Madagaskar en dan wat meer naar het noorden. De bestemming ligt op het Indiase subcontinent tegenover Sri Lanka.

Eerst maar eens wegwijs worden. Bij de wachtoverdracht had de tweede stuurman me al het een en ander verteld. Verder de oude e-mails lezen, de reisinstructies en wat dies meer zij. Gewoon zorgen dat je zo vlot mogelijk op de hoogte bent van de daagse gang van zaken.

Normaal kom je in een haven aan boord en moet je gelijk aan de bak voor wat betreft ballasten en controles op de belading, maar in dit geval kom ik halverwege de reis aan boord en dan zijn andere dingen een eerdere zorg.

Nieuw hier zijn een aantal zaken die ze de laatste keer in droogdok hebben geïnstalleerd. De belangrijkste daarvan zijn het ballastwater behandelingssysteem en de scrubber. De scrubber is een installatie om de rookgassen van de motor te reinigen, vooral voor wat betreft de zwavel. Voordeel van die scrubber is dat we niet meer twee soorten brandstof aan boord hoeven te hebben. Ballast-

## **Week 1**

---

waterbehandeling is om het ballastwater te desinfecteren zodat er geen vreemde beestjes van het ene continent naar het andere getransporteerd worden. Vroeger deed je dat door de tanks te spoelen, nu, met deze installatie, wordt het water bij het innemen al behandeld.

Het leuke met deze installaties is dat ze gebouwd zijn volgens bepaalde specificaties. Hoeveel kubieke meter water per uur, welke mate van desinfectie, methode van desinfectie en dat soort dingen. Dankzij de nogal trage besluitvorming bij de IMO (International Maritime Organization, de internationale wetgever op maritieme zaken van de Verenigde Naties) heeft een aantal landen hun eigen wetgeving op dit gebied geïmplementeerd. Dat resulteert in een hutjemutje van allerlei bepalingen en regels waar de schepen tegenwoordig aan moeten voldoen. Dat terwijl het idee achter de IMO natuurlijk is om alle neuzen één kant op te krijgen. Maar nu vinden die landen hun eigen wetgeving zo onvergelijkbaar veel beter dan de internationale dat ze zich niet willen aanpassen. Nationale wetgeving gaat voor de internationale, dat staat zo in die verdragen, dus niemand kan ze dwingen zich aan te passen.

Voor de rest samen met de derde stuurman over het schip gewandeld en in allerlei hoeken en gaten gekeken. Familiarisatie heet zo iets. Vroeger sprak dat vanzelf, tegenwoordig is dat in het kader van de I.S.M. wetgeving verplicht. I.S.M. staat voor International Ship's Management, en is als het goed is een verzameling regels waar we ons toch aan hielden, maar wat nu allemaal is opgeschreven en gelegaliseerd. Als het niet goed is, is het een gigantisch administratief blok aan het been wat geen enkel praktisch nut heeft. Omdat elke rederij zijn eigen regels kan vaststellen binnen het raamwerk dat door het classificatiebureau is vastgesteld, verschillen die regels per rederij.

## **Week 1**

---

Het classificatiebureau is een organisatie die vaststelt of het schip voldoet aan alle nationale en internationale eisen en gecertificeerd is. Het kan in naam van de vlaggenstaat daarvoor certificaten te verlenen. In dit geval is ons klassebureau Lloyds Register, niet te verwarren met de verzekeringsmaatschappij, en de vlaggenstaat is Nederland. Dit schip valt daarmee onder de Nederlandse maritieme wetgeving en wordt daarop gecontroleerd door het Britse Lloyds. Dat is een niet ongebruikelijke constructie, al is een rederij vrij om een klassebureau te kiezen zolang deze door de Nederlandse overheid wordt erkend.

Even de ruimen doorgelopen. Die zijn niet volledig mudjevol geladen, om te zorgen dat er adequaat geventileerd kan worden. Met een beetje klauterwerk stap je zo op de lading en kunt zonder verder bezwaar over de lading door het ruim wandelen. Wel zorgen dat je niet misstapt, want dan heb je kans op een verzwikte enkel.

### **Dag 4, vrijdag 27 september 2019**

Vandaag begint de gewone routine, voor zover er sprake is van routine aan boord van schepen. Degenen die mijn spraakwaterval volgen hebben inmiddels door dat er inderdaad sprake is van een routine, maar ook dat die routine velerlei vormen aan kan nemen.

Weer om vier uur op wacht. We zijn inmiddels Kaap Agulhas voorbij. In tegenstelling tot wat veel mensen denken is Kaap Agulhas de zuidelijkste punt van Afrika en niet de veel bekendere Kaap de Goede Hoop. Agulhas betekent “naald” in het Portugees. In het Afrikaans wordt de kaap dan ook nog wel “Naaldkaap” genoemd, al is dat tegenwoordig zelden omdat, eigenlijk ten onrechte, het Afrikaans in verband wordt gebracht met de Apartheid. In werkelijkheid is de Apartheid ingesteld door de Britten toen die hier de baas waren.



## **Week 1**

---

De naamgeving van de kaap komt door het verschijnsel op het magnetisch kompas dat in de buurt van de kaap optrad in de tijd dat de kaap ontdekt werd. In het jaar 1500 viel het magnetische noorden samen met het ware noorden. Tegenwoordig is dat wel een beetje anders. De variatie, het verschil tussen het ware noorden en het magnetisch noorden is tegenwoordig in de orde van de vijftwintig graden en neemt nog elk jaar toe.

Kaap de Goede Hoop is overigens niet door de ontdekker zo genoemd. De ontdekker, Bartholomeus Diaz, noemde hem niet geheel onterecht "Kaap der Stormen". Hendrik de Zeevaarder, die in die tijd koning van Portugal was, vond dat pr-technisch een wat minder gelukkige vondst en hernoemde hem in "Cabo de Bueno Esperanza": Kaap de Goede Hoop. Iets wat de gids in de bus eergisteren overigens ook verkeerd vertelde.

In de ochtend hebben we de maandelijks oefeningen; oefening "schip verlaten" en de oefening "brand aan boord". Die laatste werd aangevuld met de oefening "verwonding van opvarende". Die laatste is driemaandelijks, maar was dit keer ook aan de beurt.

We begonnen met de brandoefening. Samen met de kapitein min of meer willekeurig een brandhaard uitgekozen. Meestal nemen we daarvoor een brandgevoelige plaats zoals de kombuis of het verfhok waar nogal wat brandbare spullen zijn opgeslagen. Het verfhok is daarvoor speciaal ingericht.

Dit keer was het verfhok aan de beurt. Procedure is dan dat de tweede stuurman en de tweede machinist zich in een brandpak hijsen en met perslucht een kijkje gaan nemen. Afhankelijk van de bevindingen heb je dan de keus om de boel geheel af te sluiten om de brand te smoren, een klein brandje kun je mogelijk blussen met een draagbare extincteur en als laatste kunnen we via een speciale sprinkler het hok onderwater zetten.

## **Week 1**

---

Dit keer, en dat doen we meestal, wordt de brand geblust met een handblussertje. In het kader van “gewonde” oefening was de derde machinist gestruikeld en moest naar de messroom worden getransporteerd op een stretcher om daar verder behandeld te worden. Derde machinist is een klein, iel mannetje en dat is altijd een voordeel als er een stretcher gedragen moet worden. Nadeel is dat de stretcher eigenlijk te groot is en de gewonde als een erwt in een peul rondrammelt, ware het niet dat hij terdege was vastgesnoerd. Daar zorgen de sadistische neigingen van de medeopvarenden wel voor.

Aansluitend een praatje gehouden over wat te doen als je een gewonde aantreft: eerst zorg dragen voor je eigen veiligheid, dan hulp organiseren en pas daarna je bekommeren om de patiënt. Het gebeurt niet zelden dat, vooral als er verstikkende of giftige gassen aanwezig zijn, de potentiële hulpverlener naast de patiënt komt te liggen en zodoende van status verandert van hulpverlener naar slachtoffer. Daar zijn nogal wat nare praktijkvoorbeelden van. Iedereen kent er wel een paar, ook al is dat niet uit eigen ervaring, maar toch blijft het gebeuren.

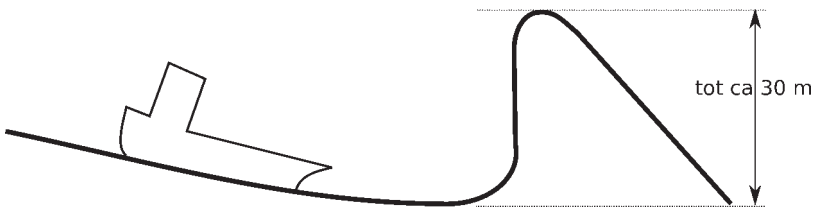
“Schip verlaten” bestaat normaal gesproken uit een inscheppingsoefening. Iedereen het bootje in en vastsnoeren. We hebben hier een zogeheten vrijevalboot. Die is scheef opgehangen op een geleiderail. Als iedereen in het bootje zit kan van binnenuit de haak worden losgekoppeld. Het bootje glijdt dan via de rail naar beneden en plonst achter het schip in het water. Op internet zijn legio filmpjes te vinden over hoe dat in zijn werk gaat.

Na de oefeningen nog even een praatje in de messroom ter evaluatie en daarmee kon die oefening ook weer in de boeken. Volgende maand weer.

### Dag 5, Zaterdag 28 september 2019

Gisterenmiddag liepen we de Agulhasstroom in. Dat is een sterke zeestroom die langs de Oost-Afrikaanse kust naar het zuiden stroomt. Plotseling liepen we in plaats van elf knopen nog maar zevenhalf en werden we als een gek om de zuid gezet. De Agulhasstroom is een voortzetting van de Mozambiqueestroom en de Zuid-Equatoriale Stroom. De Mozambiqueestroom loopt tussen Madagaskar en het continent naar het zuiden en de Zuid-Equatoriale Stroom loopt ten zuiden van de evenaar om de west door de Indische Oceaan. Bij Madagaskar buigt die af naar het zuiden en combineert met de Mozambiqueestroom in de Agulhasstroom.

Het gebied van de Agulhasstroom staat bekend om het fenomeen van monstergolven. Dat zijn extreem hoge en steile golven, tot zo'n dertig meter hoog, die onder bepaalde omstandigheden in dit gebied kunnen ontstaan. Die golven zijn het gevolg van interferentie als de stroom tegen een zuidwestelijke deining inloopt. Als er dan tegelijk nog een andere deining door loopt uit het noordoosten kunnen deze golven ontstaan. Meeste rapporten daarover zijn rond de rand van het continentaal plat, de tweehonderd meter lijn, tot dertig mijl zeewaarts.



**Monstergolf**

Het gevaar van die golven is nog niet eens zozeer de hoogte ervan, maar de steilte. Gewoonlijk worden ze vooraf gegaan door een diep golfdal waarachter een steile, hoge golf komt. Een schip is gebouwd om golven te weerstaan die een normale, sinusoïde vorm

## **Week 1**

---

hebben. Zo'n monstergolf is veel steiler en zal over het schip heen slaan, waardoor ook goedgebouwde en zeewaardige schepen ernstig beschadigd kunnen worden en zinken. Dit soort golven kunnen in principe overal ontstaan en doen dat ook, alleen komen ze hier door de natuurlijke omstandigheden vaker voor.

Gelukkig hebben wij mooi weer, toch een zeldzaamheid in deze streken, waardoor het gevaar van het optreden van deze golven vrijwel nihil is.

In de loop van de ochtend zijn we de stroom gepasseerd en lopen weer onze normale economische vaart. De charteraar heeft geen haast en heeft daarom gevraagd economisch te draaien. Daardoor verstoken we gevoelig minder brandstof maar varen langzamer. Net als met een auto die met tachtig kilometer per uur minder verstoekt dan met honderddertig.

We zijn nu begonnen met de, relatief korte, oversteek naar de zuidkust van Madagaskar. Vandaar steken we om de noord langs La Réunion en Mauritius richting India. De ETA, de verwachte aankomsttijd is nogal ongewis, omdat er nog wat vuiltjes vooruit liggen. Tenminste dat belooft onze meerdaagse weersverwachting. Bovendien is het momenteel regentijd in Zuid India. We kunnen daarom nog wat regenbuitjes tegemoet zien. Maar voorlopig is het weekend. Twee dagen absoluut niets doen.

### **Dag 6, Zondag 29 september 2019**

We varen nu ten zuiden van Straat Mozambique. De koers is een beetje naar het noorden verlegd richting de zuidoostpunt van Madagaskar, koersje zestig. Dan blijven we ruim vrij van de wal maar gaan wel de goede kant op. Tot vanochtend vroeg lagen we meer oostelijk om zo snel mogelijk uit het gebied van de Agulhasstroom te komen.

## **Week 1**

---

De wind is wat op gaan briezen, het is nu windje vier à vijf uit het noordoosten. Met geladen schip, we liggen meer dan acht meter diep, buizen we behoorlijk, maar niet meer dan gebruikelijk. Ik hoop dat het in de loop van de week een beetje opklaart, dan kan ik de matrozen buiten laten spelen. Vanwege de lading kan ik ze in het ruim niets laten doen, de lading is gevoelig voor geurtjes. Mijn voorganger had ze aan het werk gezet in de ruimtoegangen en de nieuwe pompkamer.

De pompkamer is een ruimte waar voorheen een ballasttank zat en die nu bij de machinekamer is getrokken. Bij de laatste dokbeurt is dat zo gemaakt om ruimte te krijgen voor de ballastwaterbehandeling en voor de scrubber. Daar heb ik het op dag drie al over gehad. Zoals gebruikelijk in dok heb ze de boel half afgeleverd samen met een pot verf. Een en ander met de bedoeling dat wij dat wel even af konden maken omdat we anders helemaal niets te doen hebben.

Gevolg is natuurlijk wel dat ik een ballasttank van dik tweehonderd ton minder heb, terwijl ik zijn collega aan de andere kant ook maar beperkt kan gebruiken. Beide tanks zitten achterin, zodat de enige manier om de schroef onder water te houden die overblijft het ontballasten van de voorpiek is. Hierdoor wordt de beschikbare ballastcapaciteit nog verder gereduceerd. Door die installatie is het schip in zijn geheel wel goed dertig ton zwaarder geworden, dat dan weer wel.

De tweede stuurman had een verrassing. Toen ik aan boord kwam had hij een enorme baard, in zo'n mate dat ik het mij afvroeg of het wel verantwoord was om hem met perslucht op, een brand in te sturen, zoals we met de oefening van afgelopen vrijdag gesimuleerd hebben. Volgens de gebruiksaanwijzing van die maskers, het zijn overdrukmaskers, mag dat geen probleem opleveren, maar toch. Bovendien heb ik zelf ook een gedistingeerde gelaatsversie-

## **Week 1**

---

ring onder mijn kin hangen, dus eigenlijk heb ik geen recht van spreken op dat punt. Alleen is de tweede stuurman één van de twee aangewezen personen voor de perslucht.

Dat stuk struikgewas had hij afgehakt. In een keer had hij een blotebillengezicht vanjewelste. Dat is overigens altijd zo. Ik vroeg hem of hij per ongeluk op de wind was gaan staan. “Nee”, zei hij, “We zijn Afrika voorbij en dan hoef ik er niet zo vervaarlijk uit te zien”. Echte reden is dat hij komende haven, in India, naar huis gaat. Thuis in Estland wil hij er een beetje toonbaar uitzien.

Verder ben ik bezig met de verflijst. Kapitein wil komende week een bestellijst indienen. Gelukkig heeft mijn collega een recente inventaris achtergelaten, dat maakt het leven een stuk makkelijker. Bovendien is het einde maand. Dat betekent mijn belangrijkste hobby; het invullen van allerlei nuttige en minder nuttige lijstjes, zoals de werkuren van de kok en de matrozen, staat van onderhoud en dat soort dingen. Het is niet de eerste keer voor mij en bovendien heeft ook op dit punt mijn collega het netjes achtergelaten.

De werklijsten zijn in een half uurtje gedaan en de staat van onderhoud, het maandrapport geheten, dat doe ik morgen wel. Tenslotte is werk het mooiste dat er is. Je moet altijd zorgen dat je zo veel mogelijk voor de volgende dag overhoudt.

### **Dag 7, Maandag 30 september 2019**

Zo, het gewone werk kan weer beginnen. De matrozen gaan verder met de ruimingangen, de pompkamer is gedaan. De volgende klus, waar we afgelopen week al mee begonnen waren, is het schilderen van de binnenkant van de schoorsteen. Daar lopen de pijpen van de uitlaatgassen door en is uiteraard flink warm. Op het moment zijn de buitentemperaturen schappelijk, zo snel mogelijk afmaken is dan ook het devies. Volgende week kun je daar helemaal niet meer zijn. Als ik zou weten dat we bij de volgende haven