

**Van Kuil
tot Schot**

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

Bij de titel:

- Kuil: Verlaagd gedeelte van het hoofddek, gewoonlijk tussen opbouw en luikhoofd. Soms ook verzuipkuil genoemd.
- Schot: Afscheiding tussen twee compartimenten. Aan de wal heet zoiets een muur.

Auteur: Arend Zeebeer
isbn: 9789464182224
Omslagontwerp: Auteur
Copyright: Auteur
Druk: Brave New Books

Afbeelding omslag:

Een tweemaster onder zeil

Van Vlak tot Luik

Inhoud

Waar praten we over.....	1
Week 0: Proloog.....	9
Week 1.....	11
Week 2.....	27
Week 3.....	43
Week 4.....	57
Week 5.....	71
Week 6.....	85
Week 7.....	101
Week 8.....	115
Week 9.....	129
Week 10.....	145

Waar praten we over:

Dit is het verslag van een reis van tweeënhalve maand 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 tussendeck: 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)

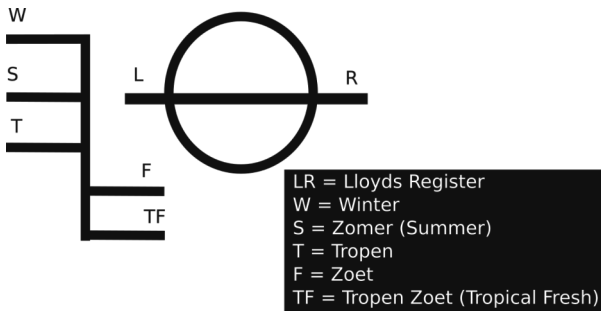
Hoogte boven tussendek: 7,85; 4,70 of 2,20 meter

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 deklust en een relatief laag vrijboord. Dit heeft weer tot gevolg dat met enige regelmaat containers op de kust aanspoelen. Bruto inhoud en veiligheid staan dus op een ietwat gespannen voet met elkaar. De GT is in kubieke meter, de registerton was ook een inhoudsmaat, van 100 kubieke voet, of 2,83 m³.

NT (Net tons = netto tonnage): 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 ruimaftmetingen.

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 hetzelfde, 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 ³
--------	------------------------------------

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 cft (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	1270 m ²
Tussendek	1419 m ²
Hoofddek	1589 m ²

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 plunjers. 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/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 tussendeck. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

Kranen

We hebben drie kraantjes, alle drie aan stuurboord. Deze kunnen elk maximaal 80 ton trekken bij een vlucht van 16 meter en 65 ton op 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 160 ton doen, de zogenaamde dual lift.

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, zaterdag 20 april 2019

Afgelopen maandag kreeg ik een telefoontje van de baas. Of ik maar genegen was om komende vrijdag naar Lome te vliegen. Lome ligt in Togo, één van de West-Afrikaanse landen zoals Liberia, Nigeria en Kameroen. Niet één van mijn favoriete bestemmingen om het maar eens voorzichtig uit te drukken. In Togo zelf ben ik nooit geweest maar in verschillende buurlanden heb ik voldoende avonturen beleefd om een zekere mate van wantrouwen te hebben.

Maar volgens de baas was dertig april mijn verlof op en volgens contract ben ik 15 (werk)dagen tevoren oproepbaar. Tenzij ik zeer zwaarwegende redenen heb, is het gewoon mijn beurt. Het enige dat ik kon verzinnen was dat ik zaterdag 20 april een afspraak had voor een verjaardag in Duitsland. Daar zou ik samen met mijn vader heen. Geen bezwaar volgens de baas, want het schip zou vier dagen binnen liggen vanaf vrijdag. Maandag klaar. Dus kon ik ook op zondag vliegen. Zaterdag op en neer naar Duitsland: vierhonderd kilometer heen, vierhonderd terug. En dan de dag erop naar Togo. Mooi.

Blijkbaar waren ze serieus, want een dag later had ik de reisgegevens al en nog een dag later een brief van de agent in Lome dat alles voor me geregeld was en dat ik het land in mocht komen. Schijnbaar heel belangrijk, want er stonden een paar hele mooie stempels op.

Ook maar Schipholtaxi aangevraagd, dat is wel zo prettig. Ik sjouw met twee koffers met in totaal goed dertig kilo pakazie en dan is bus en trein lichtelijk minder praktisch. De moderne treinstellen zijn ingericht op een minimum hoeveelheid bagage en probeer voor de aardigheid eens met een koffer van twintig kilo de bus in te komen.

Week 0

De twintigste gewoon naar Duitsland en op de terugweg belde Schipholtaxi met de tijd dat de taxi me zou ophalen. Ik zat op dat moment net in de Voerstreek in België in een “Déviation” die op typisch Belse wijze aangegeven was. Later op de snelweg maar even met de handsfree teruggebeld en de gegevens opgenomen. Kwart voor tien ophalen, vlucht gaat om half drie. Ruim de tijd.

Week 1

Dag 1: Zondag, 21 april 2019

De volgende ochtend nog even de nodige laatste handen in m'n huisje. Dat staat de komende drie maanden leeg. Dus de koelkast, prullenmanden, afvalbakken leeg, verwarming laag en meer van dat soort dingen. De bederfelijke waar gaat naar de buren, twee plastic tassen vol. Ik had verwacht later weg te gaan en daarom had ik mijn koelkast nog niet leeggegeten.

De taxichauffeur was op de seconde op tijd en met een dikke Mercedes onderweg naar Schiphol. Onderweg mooi weer en geen vertragingen, we waren vlot op Schiphol. Op Schiphol de garantiebrief opgehaald. Dit keer klopte het wel, alles in orde. Toen inchecken.

Ik heb bijna altijd ruzie met die automatieke incheckapparaten, en nu ook weer. Ik moest volgens het apparaat mijn visumnummer invullen. Volgens de agent zou ik bij aankomst een visum krijgen en dat nummer had ik uiteraard niet. Toen maar een juffertje aangeschoten en die verwees me naar een balie. Bij de balie vroegen ze me naar mijn retourticket, die ik uiteraard óók niet had.

Uiteindelijk is het toch allemaal wel goed gekomen, maar hoe moeilijk kunnen mensen het mekaar maken. Gelukkig zijn die baliedames best vriendelijk en behulpzaam. Aan de andere kant, het is natuurlijk gewoon d'r vak.

Bij de beveiliging bleek dat ik dit keer mijn zakken helemaal leeg had moeten maken, en niet alleen het ijzerwerk. Bovendien moest ik mijn camera uit de paraattas halen. Dat was voor mij ook voor het eerst. Elke keer is er wel weer iets anders. Maar uiteindelijk had ik nog tweeënhalf uur zoet te brengen. Die benut ik dan maar om dit reisverslag te beginnen.

Week 1

Op Charles de Gaulle. Dankzij de typische indeling en de onnavolgbare bewegwijzering drie keer meer gelopen dan nodig was. Maar goed dat er op strategische punten mensen stonden met een handscanner die je de weg konden wijzen. Wonder boven wonder spraken deze mensen goed Engels. Maar met goede borden en bewijzering zouden ze al dat volk niet nodig hebben.

Ik moet weer een paar uren op mijn kont zitten, over twee uur gaat het volgende vliegtuig. Op naar Togo.

In Togo, op de luchthaven van Lome, krijg ik mijn eerste ervaringen met de plaatselijke bureaucratie. De eerste horde is de gezondheidsdienst. Even mijn pokkenbriefje laten zien, meer niet. Tegelijk moet ik nog even met een warmtebeeld camera bekeken worden. Schijnbaar had ik niets onder de leden, want ik mocht doorlopen, naar de immigratie en visumdienst.

Daar moest ik twintig euries betalen en kreeg een formulier mee om in te vullen. Formulier ingevuld, allemaal min of meer normale vragen, het meest bijzondere waren vaders naam en moeders naam. Daar kun je natuurlijk invullen wat je wilt, want dat is toch niet te controleren.

Met ingevuld formulier ik weer terug naar het loket. Daar werden paspoort, formulier en de brief van de agent ingenomen. Ik mocht rondlopen en diende achter het hokje te wachten. Ook dat was normale procedure, dat gebeurde met wel meer mensen. Een medereiziger, die een paar woorden Engels kende, was zo vriendelijk uit te leggen dat ik tegelijk mijn koffers van de band kon halen en dan weer terug naar dat hokje kon gaan. Goed.

Terwijl ik op mijn koffers wacht komt er een dametje langs dalen met een briefje met mijn naam erop. Van het agentschap. Schijnbaar was er iemand die me net buiten het vliegtuig stond op te wachten die ik straal voorbijgelopen ben. Er stonden daar inderdaad een stuk of vier afhalers, maar ik had mijn naam, of de

Week 1

scheepsnaam, niet gezien. Volgens dat dametje was ik ook opgeroepen, maar klaarblijkelijk was mijn naam zo verhaspeld dat ik dat niet gehoord heb.

Toen mijn koffers voorbij kwamen die van de band geplukt en weer terug naar dat hokje van de visumdienst. Wachten. Na verloop van tijd komt datzelfde dametje waar aanwaaien en neemt me onder de arm mee richting uitgang. Daar stond de man te wachten die me af kwam halen. Hij had inmiddels mijn paspoort van de visumdienst gesnaaid. Toen vroegen ze of ik al voor het visum betaald had. Ja, zeg ik, twintig euro. Dat was schijnbaar helemaal niet in de haak want we gingen met zijn allen, inmiddels vier man sterk, terug naar de visumdienst, waar een heleboel in deels Frans en deels in een plaatselijk taaltje gekwekt werd. Eind van het liedje betaalde de agent met biljetten met plaatselijke flappen en ik kreeg mijn twintig euro weer terug.

Daarna nog door de douane. Daar werd alle bagage gecontroleerd en gebaarde een plaatselijk individu dat ik mijn tas open moest maken. Ik frommel een beetje met de ritsen maar toen ik mijn tas open had was het individu al weer vertrokken. Tas maar weer dicht en samen met de agent naar het hotel. Hotel had een bewaker met een hek waar je met een tank moest komen om het plat te walsen Maar dat was dan ook het eerste en voorlopig het enige dat ik op het gebied van veiligheid gezien heb.

Goed. Maffen. Morgen zijn ze de eerste. Het was inmiddels al na enen in de ochtend, plaatselijke tijd.

Dag 2: Maandag, 22 april 2019

Kalmpjes aan ontbeten, er was geen enkele haast. Om negen uur mezelf maar afgemeld en in de lobby gaan zitten. Half tien zouden ze me komen ophalen. Tegen tien het agentschap maar eens opgebeld waar of die zooiensteker bleef. “Even vragen, ja