

De een vaart voor z'n plezier, de ander voor z'n brood

Een mooie reis door het ijs

Door: Hans Pasterkamp

Dagboek aantekeningen van mijn zeereis van 26-02-2006 t/m 08-03-2006 met het ms Containerships V (route: Rotterdam-Helsinki-Kronstadt-Helsinki-Dantzig-Teesport-Rotterdam).

Zondag 26-02.

Ik kreeg afgelopen vrijdag 24-02 bericht van Cargo Ship Cruises dat de reis werd vervroegd naar zondag 26-02 in verband met meer vervoersaanbod. Afvaart was bepaald op zondagnacht 24.00 uur. Ik was vanaf 19.00 uur welkom aan boord in de Beatrixhaven te Rotterdam.

Na het afscheid nemen van mijn echtgenote gaan we, mijn zwager brengt mij weg, 's avonds op weg naar Rotterdam waar we om ± 20.00 uur bij de boot arriveren. De respectievelijke containerkranen zijn 'druk in de weer' met de belading.

Na mij gemeld te hebben bij de eerste stuurman ga ik naar mijn hut. Aangezien ik de enige passagier ben, heb ik een ruime hut, met aparte kooiruimte, tot mijn beschikking.

Het is nu 21.45, mijn spullen zijn ingeruimd; de reis kan beginnen.

Daarna nog een tijdje op de brug geweest om me te oriënteren op de diverse navigatieapparatuur en zeekaarten voor de reis. Tevens kennis gemaakt met de tweede stuurman die bezig is met de reisvoorbereiding. Ik verneem dat we om 23.45 de loods aan boord krijgen en wil om die tijd weer op de brug zijn om de afvaart vanuit de Beatrixhaven (zonder sleepbootassistentie) richting Noordzee mee te maken.

Kennis gemaakt met de kapitein en de loods.

Meegekeken op de radar op onze weg naar zee. Het is rustig op de Nieuwe Waterweg.

De loods verlaat ons om 01.30 buitengaats, waarna we onze reis zelfstandig voortzetten.



Containerships V is een container-carrier/feeder van bruto 8932 registerton; container capaciteit 749 TEU; bouwjaar 1996; l.o.a 154.5 m; breedte 21.7 m; hoofdmotor Mak 8 cil. 10.000 kW (± 13.300 pk). De bemanning bestaat uit 12 koppen. Het schip vaart onder Duitse vlag met Duitse officieren en een internationale crew. De reder is Rederij H.P. Wegener uit Hamburg en wordt operationeel gecharterd door vervoerder/bevrachter Containerships.

Maandag 27-02.

Opgestaan om 06.00, wèl iets te vroeg achteraf gezien, want het ontbijt is om 07.30. Het is nog pikkedonker behalve wat lichtpunten in de verte van gasplatforms.

Na het ontbijt, we zijn nu ter hoogte van de Friesland Junction, ga ik nog even naar m'n kooi omdat ik de afgelopen nacht weinig heb geslapen.

Na de koffie op de brug.

De boot loopt nu hoge vaart (19 knopen), er is weinig scheepvaart, matige wind maar er loopt nog wel naar verhouding een hoge deining als gevolg van een zware storm enkele dagen terug in het noordelijke gedeelte van de Noordzee. Mijn maag komt een beetje in opstand maar het blijft acceptabel.

Op mijn vraag aan de kapitein waarom wij niet via het Noord-Oostzee kanaal gaan, zoals op het routekaartje van Cargo Ship Cruises stond aangegeven, antwoordt hij dat de route via Skagerrak, Kattegat en Sont financieel voordeliger is (omzeilen tol in het kanaal) en maar vier uur langer varen is om de Oostzee te bereiken.

Warme maaltijd om 12.00 (asperge soep, nudeln met stukjes kip en fruit toe). Na de warme maaltijd wat gelezen in de meegenomen Volkskrant in mijn comfortabele hut.

Hierna weer naar de brug. De hoge deining is vrijwel voorbij. Allebei radars staan bij. Op enige afstand is een vissersboot die, met de eindboei van zijn net, op korte afstand van onze koers ligt. Geen probleem, het gaat allemaal goed en er blijft voldoende ruimte.

In de namiddag komt land in zicht aan stuurboordzijde, de noord-westkust van Denemarken (duinen met strand).

Na de avondmaaltijd weer naar 'boven'. Het is al behoorlijk donker met hier en daar de lichten van vissende kotters. Wij zijn ter hoogte van Hanstholm waarna wij de Jammerbocht ingaan richting Hirsthals en Kattegat. Om 22.00 naar kooi.



De schrijver klaar voor z'n 'ijsbrekerreise'.

De Wagenborgschepen zijn hier vaak te zien.





Woensdag 01-03.

Deze morgen is het vriezend weer (-5° Celsius) en als ik uit mijn patrijspoort kijk, zie ik de eerste ijsschotsen. We zijn dan ook in de Finse Golf gearriveerd ten noordwesten van Estland.

Langzamerhand worden de ijsschotsen groter maar omdat zij los liggen wordt de boot niet in zijn vaart gehinderd. We stomen nog steeds met een vaart 19 knopen. Toch wel een indrukwekkend gezicht die witte zee met al die schotsen. Overigens is het weer prima, blauwe lucht, volop zon en weinig wind. Weinig meelopen of tegemoet komend verkeer.

We naderen Helsinki, om 12.30 komt de loods aan boord voor de verdere aanloop en het aanmeren in de containerhaven.

Ook hier volop ijs in het havengebied maar het zijn grote losse schotsen waar we gemakkelijk doorheen kunnen.

Na het middageten loop ik wat over het haventerrein. Het is naar mijn ge-

Een indrukwekkende witte zee.

Dinsdag 28-02.

Als ik deze morgen op de brug kom, zijn we de brug over de Sont al gepasseerd. We zijn nu oostelijk van Kopenhagen en gaan richting zuidelijke vuurtoren in de Sont waarna koers wordt gezet richting Bornholm, welk eiland noordelijk wordt gepasseerd en dan de Oostzee in.

's Middags is er meer scheepvaartverkeer; opmerkelijk veel containerfeeders (o.a. Wagenborg) en een enkele vissersboot. De maatschappijnaam Wagenborg is hier geen onbekende. De verrekijker komt nu goed van pas. In de namiddag met tweede stuurman veiligheidsvoorschriften doorgenomen op papier en daarna op het dekhuis belangrijke zaken bekeken, zoals verzamelpunt, vrije val reddingsboot, life-jacket, brandblussers etc.

Na de avondmaaltijd in mijn hut gebleven. Die avond begonnen in het boek 'Het Bernini-mysterie' door Dan Brown, auteur van 'De Da Vinci-Code'.

Vissers op het ijs vlak naast de vaargeul.



Overal waar je kijkt is het wit van het ijs en de sneeuw.



voel heel erg koud, zodat ik weer snel op de boot terug ben. Ik overweeg nog de stad in te gaan maar omdat we tegen de avond vertrekken naar Kronstadt blijf ik aan boord. Overigens ligt het haventerrein nogal verwijderd van het stadscentrum.

Het wordt toch nog later in de avond voordat we naar Kronstadt vertrekken. Nadat we in de havenkom zijn gedraaid, zoeken we, met behulp van het zoeklicht, de vaargeul op die ons weer naar de Finse Golf brengt. De loods verlaat ons weer een paar mijl uit het havengebied op een eilandje waarop een loodsstation is gevestigd en wij gaan de ijsvlakte in.

Donderdag 02-03.

Na het ontbijt naar de brug. Rondom ons één grote ijsvlakte bedekt met sneeuw. We varen in konvooi met nog vier schepen, voorafgegaan door een Russische ijsbreker, richting Kronstadt.

Regelmatig klinkt door de marifoon met een Russisch accent vanuit de ijsbreker: 'Keep your distance'. Wij houden een afstand aan van ongeveer een halve mijl, wat voldoende wordt geacht. Ongeveer 3 à 4 mijl vóór Kronstadt komt de Russische loods aan boord.

Dicht voor Kronstadt zitten mannen naast hun auto op diverse plekken langs de vaargeul. Het zijn hobbyvissers die met een hengeltje, d.m.v. een geboord gat in het ijs, vis proberen te vangen. Het geheel is een bijzondere en grappige gewaarwording.

Het is nogal lastig aanmeren in Kronstadt omdat brokken pakijds zich hebben opgehoopt tussen de kademuur en het schip. Een havensleperkje geeft assistentie.

De Russische Douane/Immigratiedienst kwam aan boord met vier personen. Ik had mijn paspoort bij de kapitein ingeleverd voor de douanecontrole maar zij wilden mij ook in werkelijkheid zien. No problem! Zij knikten alle vier instemmend en ik kon weer gaan. Het is inmiddels avond geworden. We liggen nog steeds aan de containerterminal; af en toe gaat er een container van en naar onze boot. Ik ben benieuwd of we vanavond nog vertrekken terug naar Helsinki.

Om 23.00 hoor ik dat de hoofdmotor wordt gestart en val in slaap met de gedachte dat we zo meteen zullen vertrekken!

Vrijdag 03-03.

Ik word om 02.00 wakker van schurende en bonkende ijsschotsen en het geronk van de hoofdmotor. Ik kijk uit m'n patrijspoort en zie dat we nog aan de containerterminal liggen maar wel zijn gedraaid. Een kleine havensleepboot/ijsbreker is bezig het ijs los te woelen teneinde voor ons de 'weg vrij te maken'. Ik realiseer me dat het ongeveer drie uur heeft geduurd voordat we zijn gedraaid als gevolg van steeds weer vastvriezende schotsen. De temperatuur schommelt dan ook om de -12° graden Celsius en de oostenwind is gaan aanwakkeren tot 6 à 7 Beaufort.

Deze morgen m'n favoriete maal: opgerolde pannenkoek met kaneel en suiker, gecombineerd met appelmoes. Ik geef de kok een compliment, een Kaapverdiaan die al 25 jaar op zee zijn vak uitoefent. Het is een plezierige man die altijd 'klaar' is voor een praatje.

We zijn vannacht zelfstandig vertrokken uit Kronstadt, dus niet in konvooi. In de loop van de morgen komen we echter vast te zitten in opeengehoopte ijsschotsen. Men probeert er uit te komen wat uiteindelijk gelukt. We vervolgen nu onze route in een zojuist opengebroken vaargeul, richting Helsinki.

Het grootste gedeelte van de middag op de brug geweest. We varen min of meer in konvooi.

De ijsbreker is terug gegaan richting Kronstadt. Het varen in ijssituatie vind ik een bijzondere ervaring! In de namiddag komt de Finse loods aan boord, dezelfde persoon als bij onze aankomst van enige dagen



Ook een rondleiding door de machinekamer en controlekamer ontbreekt niet.



geleden. Helsinki is al een vertrouwde haven geworden. Zou er morgen gelegenheid zijn om Helsinki te bezoeken? We will see!

Zaterdag 04-03.

Afgelopen nacht en deze morgen is men druk bezig geweest met het laden en lossen van containers. De geelkleurige Containerships-containers overheersen op dit gedeelte van de terminal en op onze feeder. Uit informatie van de kapitein heb ik begrepen dat het nog niet duidelijk is wanneer we vertrekken.

Een sleepboot is echter al bezig de vastgevroren ijsschotsen los te woelen. En jawel, om 12.00 wordt losgegooid en vertrekken we richting Dantzig. Het uitvaren naar de Finse Golf verloopt soepel.

De tweede stuurman loopt wacht tot 16.00. Deze middag legt hij min of meer in vogelvlucht de praktijk van de radar uit. Aangezien ik thuis al eens de theorie heb bestudeerd uit het boekwerk 'Radar voor jachten' (principes, navigatie, voorkomen van aanvaringen) komt het een en ander mij niet onbekend voor.

In de loop van de middag verdwijnt het ijs en zetten we verder koers richting het Zuiden (kaartkoers 200). Bij het avondeten met de hwtk afgesproken dat ik

Aan het ontbijt.

Hier bracht ik een groot deel van mijn reis door: de brug.





Het is druk op straat.

morgen, na aankomst in Dantzig, de machinekamer kan bekijken.

Zondag 05-03.

Het is zondagmorgen, we bevinden ons midden in de Oostzee. Lichte deining, windkracht 5 à 6 Bft., zonnig weer, strakblauwe lucht en een temperatuur van ca. 8° Celsius. Wat wil je nog meer! Er is weinig scheepsvaart, af en toe een feeder die we oplopen en een kruisende ferry van Stena Line richting Zweden.

Aan het einde van de morgen naderen we Dantzig. De loods komt aan boord, verwelkomt bovenaan de touwladder door twee man dekpersoneel.

Volgens de kapitein is het smal vaarwater naar de terminal. Dat klopt ook wel, iedereen is dan ook zwijgzaam en extra oplettend op de brug. Het is nauwkeurig sturen terwijl de boot nauwelijks vaart loopt.

Na het middagmaal ga ik met de hwtk naar de machinekamer. Uiteraard uitleg over controlekamer, hoofdmotor, tandwielkast, ballastpompen, hulpmotoren etc. Na de avondmaaltijd vertrekken we weer, er zijn weer wat containers bijgekomen en afgestaan neem ik aan. Aangezien het zicht door mijn patrijspoort vooruit versperd wordt door containers heb ik daardoor niets van de laad- en losactiviteiten kunnen waarnemen.

Ik blijf vanavond in mijn hut want mijn boek nadert de finale van het mysterie en ben benieuwd naar de oplossing.

Maandag 06 03.

Na wederom een gevarieerd ontbijt naar 'boven'. We zijn in de Sont en naderen de nieuwe en imposante brug over dit water wat naar verhouding toch nog wel redelijk breed is.

In het Kattegat nogal wat scheepsbewegingen, o.a. een sleepboot met sleep waarop onderdelen van stoomketels, veel vissersboten en nogal wat zeezeilers. Ook na het middagmaal blijft het interessant om op de brug te blijven door de vele scheepsbewegingen. Mijn verrekijker maakt overuren. Bovendien wordt het interessant (onder leiding van de tweede stuurman) als we diverse schepen gaan plotten middels ARPA en tevens meer over een geplot schip te weten kunnen komen via AIS, zoals naam, eigenaar, lading, bestemming enz. Naar huis gebeld via Inmarsat, prima verbinding; mijn echtgenote kwam luid en duidelijk over.

We zijn het Kattegat uit en zetten koers in het

Skagerrak richting Noordzee met de uiteindelijke bestemming Teesport.

Dinsdag 07-03.

Als ik om 07.30 naar de mess afdaal komt de geur van koffie en gebakken eieren mij al tegemoet. Prima! Na zo'n dag of tien varen raak je gewend aan het aan boord zijn van een schip met zijn diverse regels en gewoonten. Er heerst een gedisciplineerde relaxedheid, tenminste zo ervaar ik dat.

In de loop van de morgen ga ik weer naar de brug; de kapitein loopt wacht tot 12.00 uur. Geen onaardige vent maar niet zo spraakzaam als de eerste en tweede stuurman. De GPS geeft een COG van 244 graden aan wat de met potlood getrokken koers op de kaart ook aangeeft. Onze vaart belooft 19 knopen.

Op dit gedeelte van de Noordzee helemaal geen scheepsvaart of visactiviteiten. Beide radars staan bij, één op 12 mijl en de ander op 6 mijl. Geen

enkele echo, alleen onze boot als middelpunt van de schermen. Nog steeds (15.30 uur) een stille dag wat betreft scheepsbewegingen. In de verte aan bakboord doemen enkele platforms op.

Om 19.00 maken we vast in Teesport, een groot havengebied met o.a. olieraffinaderijen, hoogovens, gasontvangst van uit de Noordzee en een behoorlijke containerterminal.

Woensdag 08-03.

Om 01.00 uur word ik wakker door het starten van de hoofdmotor. We vertrekken dus naar onze eindbestemming Rotterdam.

Deze morgen is er weinig zicht, grijze bewolking en het regent. Aan het eind van de morgen, ter hoogte van Lowestoft, is het nog steeds heilig en regenachtig. In de loop van de middag wordt het echt mistig; nu bewijst de radar zijn extra nut bij beperkt zicht.

We komen de zuidelijke Noordzee binnen en naderen de Raconboei van de Noordhinder en vervolgen onze koers via de Eurogeul naar de Nieuwe Waterweg. Ondertussen komt de loods aan boord. Om 16.45 liggen we aan de kade in de Beatrixhaven. Mijn zeereis is voltooid en 'smaakt naar meer'.

Na afscheid te hebben genomen van officieren en kok, de mensen waar ik het meest mee te maken heb gehad, verlaat ik de boot. Een mooie en interessante bootreis mede door de winterse omstandigheden in het hoge Noorden, de ondervonden gastvrijheid en uitleg en praktijk van het navigatiegebeuren door de stuurlieden.

Ik word door mijn echtgenote opgehaald met de auto vanaf het ECT-kantoor. Ik heb haar veel te vertellen. Al met al een boeiende zeereis, maar eenmaal weer thuis is die sfeer ook niet te versmaden.

Hans Pasterkamp is gepensioneerd kredietadviseur van de ING Bank, laatstelijk werkzaam op kantoor Volendam waar hij zich o.a. heeft bezig gehouden met de financiering van Noordzeekotters, wat zijn reeds bestaande nautische interesse heeft geïntensiveerd. Het een en ander heeft daarna geresulteerd in zelfstudie navigatie, waarvoor hij diverse hand- en studieboeken heeft doorgenomen.

Van oorsprong een 'armchair-sailor' die met de zeereis naar de Oostzee en enige jaren daarvoor naar Bilbao, hobbymatig het water heeft opgezocht. ■