

Een rondje Middellandse Zee

Door: Gert W. Bruins



Tijdens de reis werd het vaarplan regelmatig gewijzigd, wat best leuk en verrassend was.

Het was alweer een tijdje geleden dat we echte zeelucht geroken hadden en zo werd er een reis geboekt op een vrachtschip richting het zuiden met op- en afstap in Antwerpen. Het vertrek zou op zaterdag 5 april 2007 plaatsvinden, maar door slecht weer scheepten we pas drie dagen later in en moesten wij ons langs 'kuddes' vrachtwagens door de Liefkenshoektunnel richting Grimaldi-terminal, nummer 1333, wurmen om 'ons' schip te zien liggen, de Italiaanse autocarrier *Grande Portogallo*.

Maar eerst moesten we nog door de 'beveiliging' zien te komen, aanmelden, paspoortcontrole, ticket laten zien... Je zag de Belgische douanier denken: 'Rare Hollanders, die met al die auto's meegaan'. Ernstig wenste hij ons toe: "Goede reis en kom gezond weer thuis". Voorzichtig laveerde schoonzoon Tom de auto richting schip en zocht een veilige plek om de bagage uit te laden. De chiefmate verwelkomde ons met zijn beste steenkoolengels en twee Indiase bediendes hielpen om de bagage via de lift naar onze hut te brengen. Mijn fiets was het laatste bagagedeel en ik liet me een plekje aanwijzen, vlakbij de laadklep, tevens 'gangway'. Hoogstpersoonlijk sjoerde ik mijn fiets zeevast. We waren aan boord.

De Scheldeloodsen

De volgende dag bleek dat wij de enige passagiers waren en rond 6 uur voeren we de Schelde af richting Portbury, de haven van Bristol. Op het brugdek kwam de kapitein op me af, stelde zich voor en nam me mee richting Belgische loods, die met boerenpet op en een hoop humor zijn werk stond te doen bij de Indiase roerganger en ook van de loods kreeg ik een hand en een lach. 'We varen nog op Belgisch grondgebied' vertelde hij. Tijdens

Bij de loodswisseling te Vlissingen klommen er maar liefst 4 loodsden aan boord.



ons gesprek zei hij dat de Belgen in het verleden beter het Afrikaanse Kongo hadden kunnen ruilen met de 'Ollanders' tegen Zeeuws-Vlaanderen en de Westerschelde. Met zijn glimmoogjes legde hij de kapitein ook nog even uit dat het volkje ten noorden van zijn land echte handelslui zijn en vanwege hun zuinigheid wel 'overgezwommen Schotten' moesten zijn. Ik pareerde met de vraag of de Vlamingen nu eindelijk eens Frans gingen leren en probeerde daarna de kapitein uit te leggen dat we over en weer als landen geintjes over elkaar uitwisselen en dat de Vlamingen nog steeds proberen Nederlands te spreken. Met een lach en zwaaiende armen stond de loods even later op de Vlissingen-loodsboot en klauterden er vier loodsden de touwladder omhoog. Eén ging er naar de brug en de anderen kwam ik later in de messroom tegen. Zij waren 'Ollanders' en voeren mee naar loodsschip *Wandelaar* om vandaar weer schepen richting Antwerpen te loodsden.

De bemanning, hun bezigheden en 'de wal' als 'big brother'

We voeren alweer zuidelijk, richting Setubal, het betere weer tegemoet, toen ik na een praatje op de brug met de kapitein over de nationaliteiten op 'ons' schip mij over de bemanningslijst boog om met hulp van de Indiase hutbediende, tevens steward en hulpkok, met voornaam Rajesh, deze lijst te vertalen.

Er waren 11 Italianen aan boord, inclusief de kapitein en hwtk, verder drie Roemenen en 16 Indiërs. Onder de Indiërs waren vijf officieren, 2de stuurman, 1ste, 2de en 3de wtk en de elektricien. Verder was er één Italiaanse assistent-wtk. Rajesh merkte met een lach op, dat er nu vier nationaliteiten, de Hollanders meegeerekend, aan boord waren.

De eerste stuurman was lading- en facilitair manager en liep geen wacht. Vroeger is niet meer, de lading bestond, in ons geval, uit alles wat rijden kon, ook voertuigen op rupsbanden, en werd door 'de wal' aan boord gereden. Ladingplan en alle verdere zaken stonden op de 'datastikker' van de 'man' van Grimaldi, ik noem hem voor het gemak de walkapitein. De Italianen aan boord gebruikten de term 'designated person ashore' (DPA), dit ondanks dat de Italiaanse officieren slecht Engels spreken. De datastikker van de DPA gaf dan het aangepaste ladingplan aan de computer van de eerste stuurman en klaar is kees. Nou ja, er ging dus eigenlijk nog wel eens wat mis en ik zag dat er her en der nog wel eens een 'tallyman' stond. Maar er zijn altijd uitzonderingen op de regel. Onze 'commandante' pas 35 jaar, sprak gelukkig zeer verstaanbaar Engels en had zakelijk servicegevoel. We lagen nog niet eens vast in Setubal, toen onze taxi al arriveerde, dat was al bij het naar binnenvaren geregeld toen hij de agent aan de lijn had. Ook de machinekamer zat helemaal aan het computertouwje vast. De aansturing van het onderhoud kwam grotendeels via e-mail binnen, maar ook een onderdeel was zo besteld en lag klaar in de volgende haven, De hwtk werd gevraagd daar en daar even naar te laten kijken omdat het zusterschip er problemen mee had. De techniek werd dus ook grotendeels vanaf de wal aangestuurd. Het 'vrije' zeemansleven is niet meer.

'Safety first' en eerste rondje machinekamer

Bij de maaltijden in de officierenmessroom was de hwtk nadrukkelijk aanwezig in woord en gebaar. Degenen die de boeken van Glencannon kent, over het leven van een Schotse hwtk en geschreven door

Guy Gilpatric, zouden dit beamen, hij leek hier sprekend op, veel lachen en veel lawaai. Maar een eerste indruk is niet altijd de juiste. Hij was behoorlijk doof en sprak werkelijk maar een paar woorden Engels. Dus dan kwamen de Indiërs echt niet aan het woord, die spraken alleen maar Engels richting Italianen en onderling hun eigen taal, waarbij de Indiërs onderling ook nog verschillende talen spraken. Bediende Rajesh vertelde mij dat er in India zo'n 30 verschillende talen gesproken werden en dat de verstandhouding tussen de Italiaanse hwtk en zijn Indiase wtk's uitgesproken slecht was. Toen ik weer een heftige discussie in de messroom meemaakte en hier verbaasd naar keek, maakte Rajesh me voorzichtig duidelijk dat dit dagelijkse kost voor ons zou zijn.

'Safety first' was een kreet die je her en der in de wandelgangen geschilderd of op stickers tegenkwam, maar toen ik in de haven van Setubal tijdens mijn eerste rondje machinekamer deze kreet weer tegenkwam, kreeg ik daar toch wel gemengde gevoelens bij. Weer op zee, richting Livorno, vroeg ik, heel voorzichtig aan de kapitein of hun maatschappij ook een cursus Engels verzorgde voor hun Italiaanse officieren, hij had het gelijk door en lachte. 'Ze (hij bedoelde het kantoor) zadelen ons op met allerlei nationaliteiten, maar we moeten het zelf maar uitzoeken'. En toen ik op 'Safety first' wees hetgeen ook op de brug aan de wand geschilderd was, lachte hij alleen maar en haalde zijn schouders op.

Twee hwtk's

De kust van Italië werd in sneltreinvaart afgewerkt. In Livorno en Civitavecchia lagen we maar even, maar in Salerno, de thuishaven van de Italianen, was er tijd genoeg om wat inkopen te doen, maar we vertrokken toch alweer snel richting Straat van Messina, waar we 's nachts doorvoeren en voor een half uur een loods aan boord namen. Prachtige nacht met verlichting rondom en een emotionele 3de stuurman die met zijn ouders en vrouw in Messina belde. Zijn geboortestad vertelde hij me later en ik zag hem een traan uit zijn ogen wrijven.

Tijdens het ontbijt maakten we kennis met nog een hwtk, die in Salerno aan boord gekomen was. Jawel, hij was ingevlogen uit India. Zijn verlof zat erop. Hij woonde voorlopig bij ons in de gang en bij prachtig weer vertelde hij ons aan dek dat hij nog niet in functie was en ook zijn epauletten niet op had om maar geen verdere problemen te veroorzaken. Schijnbaar was 'de wal' toch op de hoogte van wat er zich aan boord afspeelde. De Indiase wtk's wilden nu eigenlijk alleen nog maar met hem overleggen. Ja, ook al ben je passagier er wordt toch tegen je aan gepraat. Op de brug vertelde de kapitein dat de Italiaanse hwtk geen verlof aangevraagd had, maar dat er nog wel bericht aan boord zou komen, een e-mail is snel verzonden. Op mijn vraag wat hij ervan vond dat hij nu twee hwtk's aan boord had, zei hij dat de wal nogal 'slordig' was en dat men niet zachtzinnig met het personeel omging.

Griekenland en Klein-Azië

Met prachtig weer 'stoomden' we richting Piraeus waar we in de vroege ochtend voor anker gingen. We waren niet de enige. Tegen de avond hoorden we dat er voorlopig geen plaats was in de haven, dus anker op. Er was besloten dat de auto's voor Griekenland in Vólos gelost zouden worden, een eindje noordelijker. Een prachtige vaart langs veel Griekse eilanden. Even per fiets Vólos in om wat geld uit een automaat te trekken en dat lukte ook nog, zodat er wat lekkers gekocht kon worden. Waar ik van schrok was de armoede in een Euroland, iets wat ik niet verwacht had.



GRANDE PORTOGALLO, werd in 2002 gebouwd in Kroatië op de Uljanik-werf te Pula en staat geregistreerd in Palermo. Zij is 176 meter lang en meet 37726 Gross ton en kan 4000 auto's meenemen, met recht een grote parkeergarage. Naast haar aandrijschroef, 15760 apk, heeft zij nog een boeg- en hekschroef van 1360 en 1040 apk, zodat de kapitein vaak zonder sleepboothulp kan aanleggen.

Dan een prachtige oversteek over de Aegeïsche zee richting Dardanellen en Zee van Marmara waar we 's nachts doorvoeren. Onze taxi stond beneden in de haven van Gemlik te wachten en de agent belde de taxichauffeur om als vertaler op te treden. Wat een service en het werd nog mooier, want er was feest in Gemlik en naar het bleek in heel Turkije. Wij zagen Ata Türk op een foto met bloemen eromheen en uiteraard ook een groot standbeeld van hem. We zien een grote optocht met trommels en er werd alleen maar Ata Türk, Ata Türk... geroepen. Heel veel mensen met kinderen, allemaal feestelijk gekleed. Het is een feestdag, 'de dag van het kind' in een ver verleden ingesteld door Ata Türk. Het werd ons allemaal verteld in perfect Engels door een schone Turkse dame, lerares Engels in Ankara, bleek later. Wij vroegen haar om uitleg en zij was zeer verbaasd om Nederlandse toeristen te treffen. Slim als we waren vroegen we haar waar wij lekker Turks konden eten en... wat hebben we lekker gegeten! De volgende dag, na een paar uur varen, legden we aan bij de Fordfabrieken in Yeniköy. Een groot complex, Amerikaans georganiseerd, met fabriekstransport naar de poort. Op aanraden van de Indiase hwtk bezochten we Gölcük, een plaatsje 25 km verderop. Veel te zien en prima van eten en drinken vertelde hij en dat klopte ook. Uiteraard stond er een standbeeld van Ata

Mustafa Kemal Ata Türk, de grondlegger van het moderne Turkije. Je komt zijn standbeeld overal in Turkije tegen. De moeite waard om de geschiedenisboeken weer in te duiken.





Uitpuffen op dek 11, bij de ingang van de lift. Ik kwam net uit de machinekamer met oorbescherming, wat een teringherrie!

Türk met in de buurt een prima restaurant, de eigenaresse sprak goed Duits en verwende ons. We deden inkopen, maar onze betaalpas werkte in de winkel niet dus wisselden we Euro's in Turkse lira's. Toen we terug aan boord gingen, gaven we de resterende lira's aan de taxichauffeur, die bleef ons maar bedanken, we hadden meer dan dubbel betaald.

Weer richting Straat van Gibraltar

Het was lekker druk in de Dardanellen, de loods wees ons aan bakboord het paard van Troje en maakte reclame met een folder, hij woonde er in de buurt. Toen hij afstapte, kregen we een hand en een uitnodiging om hem en het paard daar te bezoeken. Er werd koers gezet richting Salerno, waar de Italiaanse hwtk van boord ging en de Indiase hwtk zijn epauletten opdeed. De machinekamer was, op één Italiaanse assistent na, nu een volledige Indiase aangelegenheid. Ik had een beetje medelijden met deze assistent, hij sprak geen woord Engels en was nog erg jong. Zou hij blijven varen? Een hele zondag stappen en rondneuzen in zonnig Salerno en lekker vis eten toe. Wat een leven als passagier op een vrachtschip!

We dieselden verder westwaarts richting Valencia, wat een prachtige stad is dat. Vrienden van ons wonen daar en stonden met de auto aan de kade om ons in een paar uur Valencia te laten zien, vooral de kathedraal in de binnenstad maakte indruk. Na de Spaanse maaltijd snel weer aan boord, jammer we hadden hier veel langer willen blijven. Niets aan te doen, loods aan boord en op weg naar Southampton.

Vlissingen als laatste stop en de klok van Arnemuiden

Met prachtig weer door de Straat van Gibraltar met tientallen schepen tegelijk, wat een drukte en toen pal noord, ons schip begon behoorlijk mee te deinen toen ze de Atlantische Oceaan opkroop. Het werd pas beter toen we in de buurt van Brest kwamen en Het Kanaal indoken. De kapitein kwam vertellen dat we koers gezet hadden richting Vlissingen en dat Southampton werd overgeslagen. We zouden op zondag 4 mei in Vlissingen arriveren en een dag eerder thuis komen dan gepland. Het weer werd prachtig die dag en de fiets werd nog een keer gelost om een zondagskrant

Onze buitenhut lag aan stuurboord op het bovenste autodek, dek 11. In Antwerpen werden er auto's opgeladen, maar in Setubal was dit dek al weer leeg en bleef de rest van de reis leeg, een voetbalveld groot, het werd ons wandelgebied na elke maaltijd.



De MAN-B&W motor, type 7S50MC-C is in licentie op de werf gebouwd, 7 cilinders, diameter zuiger: 500 mm en met een slag van 2000 mm produceert de motor een vermogen van 11600 KW (15760 apk). De motor heeft maar één uitlaatgassen turbo, die 18000 omw/min maakt en een ontzettende herrie veroorzaakte. Bij 127 omw/min maakte het schip 18 mijl/uur, maar dan moest het wel redelijk tot mooi weer zijn en dat hadden we meestal wel.

in Arnemuiden te gaan kopen. De portier vervees me naar het benzinestation bij 'de grote weg' en hij gaf me alvast de zaterdagkrant, die hij uit had. De klok van Arnemuiden luidde en ik stapte van mijn fiets om de hoeden van de vrouwen van de kerkgangers te bewonderen. Bij de benzinepomp lag de krant te wachten en ik kocht iets lekkers voor de portier als bedankje voor zijn spontane weggeefkrant.

Black tulips

Bij het afscheid in Antwerpen bedankten mijn vrouw en ik kapitein Graziano Facondini voor de service die hij zijn passagiers gegeven had. We hadden zelfs zijn 06-nummer gekregen voor als er iets mis zou gaan tijdens onze uitjes. Toen ik vroeg of hij nou niet iets specifiek Hollands wilde hebben, zie hij: 'I can't buy black tulips in Italy'. Hij had me al eens verteld, tijdens de uren die ik op de brug doorbracht, dat hij een hobbytuinman was en altijd van vrouw en tuin afscheid moest nemen als zijn verlof erop zat.

Eind augustus vonden wij 'zwarte' tulpenbollen bij onze tuinderij in Twello en werd er een pakketje richting Italië verstuurd.

