

Brandstofpomp probleem (Vervolg op Archangel 1978)

De eerste paar dagen voelde het als een bevrijding na bijna twee weken Archangel. Vanaf de Witte Zee waren we naadloos de Barentszee op gevaren. Moermansk lag links achter ons.

Helemaal rond geladen met Russisch hout in het ruim plus een deklust. Altijd zoveel mogelijk meenemen. Reisje van Archangel naar South Shields. Eeuwen lang was er al handel naar- en van Archangel. Huiden, bont, stoffen, teer, potas, kanonnen, hout, hennep, buskruit, noem maar op. Relaties waren er al vanaf de 16e eeuw geweest. Hollanders wisten Archangel al zo lang te vinden. Archangel was zelfs een periode aan het eind van de 16e eeuw de enige haven waarlangs Rusland buitenlandse handel dreef. Tot St. Petersburg werd gesticht door Peter de Grote na een oorlog met Zweden.

In de tweede wereld oorlog waren er konvooien georganiseerd van IJsland naar Moermansk en Archangel. De Amerikanen en Engelsen stuurde tanks, vliegtuigen, voedsel en allerlei goederen naar Stalin om de oorlog tegen Hitler bij te staan.

De Barentszee liet haar grootse eigenschap gelden. Het was zwaar weer. De *Sundsviken* met haar op ijs gebouwde romp had het er maar moeilijk mee. Ze ploegde met de kop op zee door de zware, schuimende golven met prachtige, donker indigo kleuren. Op de zeekaart werd nauwkeurig de positie bijgehouden in de vorm van met potlood getekende rondjes met een stip erin. Van de kleine afstanden tussen de rondjes werd de ouwe niet vrolijk. Weinig voortgang. Altijd koppijn met zwaar weer. Binnen blijven. Weinig werk te doen. Afwachten tot het weer beter werd.

Maar ik kon er ook zo van genieten. De hele dag alles in beweging. Uitzicht op zee. Rondom. Een gigantisch berglandschap, voortdurend wisselend. Schuimend in allerlei blauwe, grijze en groene vlaktes, niet doorzichtig maar toch transparant. Schaduwen die over elkaar heen buitelden, absoluut niet tot stilstand te dwingen om het te onthouden. Alsof het verboden was om zulke geheimen in het hoofd op te slaan. 's Nachts in slaap gewiegd, schuivend in je vel en op en neer. Hoger en hoger tot het achterschip weer in een dal wegzakte. Binnen een paar tellen sliep ik.

De ouwe liet de matrozen en mij als leerling stuurman, twee uur per wacht sturen. Drie matrozen en ik betekende drie keer per etmaal sturen. Kop op zee houden en zo goed mogelijk de golven berijden. Het kleine skelter stuurtje van de *Sundsviken* werd door ons geconcentreerd bediend. Na twee uur was je doodmoe. Inspannend kijken naar het kompas en de roerstand. Het stuurtje dan weer naar bakboord dan weer naar stuurboord drukken terwijl je jezelf ook nog staande moest houden met deze zware zeegang. Maar ook weer genieten van het panorama over de schuimende, nooit te volgen zee.

Als ontbijt konden we met slecht weer pap krijgen in plaats van een gedekte tafel met brood, vleeswaren, koffie en thee. Op een van de ochtenden was ik aan het sturen toen de *Sundsviken* een golfdal in dook. Later hoorde ik dat ik volgens de kok, die beweging verkeerd had opgevangen want hij had een volle pan met pap niet weten te houden. De pan was met een mooie, olympische beweging terecht gekomen op de vloer van de kombuis. Zo had ik me dat voorgesteld. De hele inhoud was verloren gegaan. Wekenlang heb ik dat aan moeten horen.

Een zaterdag was voorbij gegaan en de zondag daarop had ik weer mijn ochtend stuur beurt beleefd. Ik was bijna klaar met een zittend bezoek op het toilet toen het schip zwaar begon te slingeren. De motor was uit gegaan waardoor er geen stuurkracht meer was. De *Sundsviken* was niet meer bij machte om de kop op zee te houden en was dwars op de golven komen te liggen. Ik kreeg niet de tijd om mijn toilet bezoek netjes af te ronden door wat toiletpapier te gebruiken. Het algemeen alarm ging af. Tot uit den treuren had ik de instructies gelezen die overal hingen op het schip, vanaf dat ik hier aan boord kwam. Het was mijn eerste vaar ervaring op deze *Sundsviken*. Een coaster varende voor een Zweedse charter maar wel onder Nederlandse vlag. Ze was gedoopt als *Gera Holwerda*. Deze instructies lieten zien hoe je het zwemvest moest aantrekken en wat je moest doen wanneer het algemeen alarm klonk. Het algemeen alarm waren bellen die rinkelde in de halletjes waar de hutten aan waren gelegen. Irritant hard rinkelde ze, vooral toen ik nog op het toilet zat terwijl ik nog niet klaar was. Maar de instructies opvolgend vloog ik van het toilet af. Jimmy, onze

Filipijnse matroos, vloog naar beneden roepend: "Everybody to the wheelhouse!"

Ik liet me, achteraan hem gaand, vallen in het trapgat, gebruik makend van een omhoogkomende beweging van het schip. Mijn zwemvest lag ook ik mijn hut, net als de zijne op hetzelfde dek. Ik was gekleed in een spijkerbroek, een T-shirt en een blouse en realiseerde dat het dan toch wel koud zou zijn als we naar buiten moesten. Snel trok ik nog de jas van mijn regenpak aan en stopte mijn paspoort in een broekzak. Vlug het zwemvest om m'n nek, de lintjes gekruist achter m'n rug en aan de voorkant vast strikken. Nu gebruik makend van de neerkomende bewegingen van het schip was ik in 'no time' via de binnentrappen in het stuurhuis. Het eerste wat ik zag was de kapitein. Hij stond met de rug naar me toe aan het instrumenten paneel gekleefd, wijdbeens, zich stevig vasthoudend, tevens wijdarms. Onder z'n kalende hoofd met het randje krulletjes rondom als een monnik, was de rand van z'n zwemvest te zien. Hij straalde een en al rust uit. Kalm praatte hij met de eerste stuurman. Toen ik mezelf klemvast had gezet tussen het wandje van het halletje en de kaartentafel hoorde ik de stuur 'Mayday, mayday, mayday *Sundsviken*' roepen in de microfoon van de radio. (Drie maal mayday gevolgd met de scheepsnaam is de afgesproken internationale noodroep voor de zeevaart. Het is afgeleid van het Franse m'aider wat 'kom mij helpen' betekent) Het was behoorlijk serieus. Op de hoofd WTK, de tweede WTK en de assistent WTK na was iedereen in het stuurhuis. Twee Indonesische matrozen stonden aan bakboord in de diepte want we werd naar bakboord gedrukt door de wind en de zee. Het rook naar een gebruikt toilet. Sommige deden het kennelijk in hun broek, in ieder geval het gas. Gelukkig was ik net geweest...

Ik hoorde in vlagen de reden van de motorstoring toen de hoofd WTK even in het stuurhuis kwam. Een van de twee brandstofpompen van onze twaalf cilinder was kapot. Het huis was gebarsten waarschijnlijk door het trillen van een niet goed aangedraaide bout. De hele brandstofpomp moest vervangen worden. Er was een reserve brandstofpomp. Die moest in plaats van de probleem pomp getakeld worden. Een karwei van anderhalf uur. Ondertussen slingerde de *Sundsviken* in aller stilte, zonder de gewone motor herrie en de daaruit volgende trillende geluiden, steeds heviger. De laadbomen van het schip, die op de deklust vastgemaakt waren, begonnen los te raken. Als er geen deklust was lagen ze in hun mik. Echter de deklading was hoger dan de miks dus lagen ze nu op de deklading vastgesjord.

Op een moment helde het schip hevig naar bakboord waardoor de deklading een anderhalve meter naar bakboord schoof. Angstig zag ik het hele oppervlakte van de persennings (dekkleden) bedekt met losse planken om de kleden vast te houden, verschuiven. De kabels die de zaak vasthielden braken niet. Later was het verhaal dat dit wel had moeten gebeuren. Dan verliest het schip de deklading en zou het dan geen belemmering meer moeten zijn. Ik had er niet aan moeten denken want wat hadden dan de tevens los geslagen laadbomen gedaan? En wat zou het dan een puinhoop zijn geweest. Al die bundels hout die in losse planken uiteen zouden zijn gevallen.

Het probleem was nu dat de *Sundsviken* nog meer naar bakboord overhelde tijdens het slingeren. Het wijzertje van de slinger indicator op de achterwand van het stuurhuis gaf soms bijna 45 graden aan. Rondom aan de horizon verschenen een paar grote Russische vissersschepen. Ze waren te herkennen aan de vele antennes. De stuur had contact met een radio station in Noorwegen. Er stond een helikopter klaar, hoorde we door de speaker.

Na een half uur vroeg de ouwe aan de tweede stuurman om de touwladder aan stuurboord vanaf het sloependek uit te rollen. Op aanwijzing van de tweede stuurman volgde ik met Jimmy hem als enige toen hij om assistentie vroeg. We haalde het zeiltje er af, maakte de opgerolde touwladder los en lieten het langs de buitenkant van de accommodatie zakken. Het einde van de touwladder haalde met deze slagzij de zee oppervlakte lang niet. We zouden het laatste stukje moeten springen in het reddingsvlot. Deze lag op het sloependek in haar capsule te wachten. De sjorringen hiervan maakte we op een klein stukje na los.

Terug in het stuurhuis wachtten we gespannen af. Angst voelde ik helemaal niet. Ik was negentien en had nooit een noodsituatie meegemaakt. De ouwe en de stuurman straalde een en al kalmte uit. Ze leken de zaak volkomen in de hand te hebben. Wat zou ik me druk maken? Mijn directe collega's hadden er meer moeite mee. Ze stonden angstig zich in het stuurhuis vast te houden en wachtte op de dingen die zouden komen. Kennelijk hadden ze al meer meegemaakt.

Na drie kwartier hoorde we de motor weer aanslaan. De WTK's hadden motor gerepareerd in de helft van de tijd die de hoofd WTK had verwacht. Het was een top prestatie die nooit bekend zou worden. Nooit zouden ze er een lintje of een medaille voor krijgen.

De *Sundsviken* kon met de kracht van de nu draaiende motor weer de kop op zee draaien. De slagzij over bakboord was ongeveer tien graden. De ouwe liet mij, om mij iets te doen te geven, naar beneden gaan. Ik moest naar de machinekamer om de WTK's te vragen de stuurboord ballast tanks vol te pompen. Dit had makkelijk via de interne telefoon gedaan kunnen worden maar het gaf mij wel een gevoel dat ik een bijdrage aan deze noodsituatie kon leveren.

Ik liet me zakken via de trappen naar het dek waar onze hutten lagen. Daar was ook een binnen deur naar de machine kamer. Het halletje was besmeurd met gasolie. De WTK's hadden ook de zwemvesten gehaald in hun hutten. Ze waren toen al kletsnat van de gasolie die uit de leidingen gespoten was. Aangekomen in de machinekamer klemde ik een gehoor beschermer op m'n oren en werd ik blij begroet door hun drieën als een soort langverwachte bewoner van een andere planeet. Maar zij zagen er zo uit. Van top tot teen waren ze doordrenkt met gasolie. Hun witte overalls hadden een amber kleur gekregen. Ook de machinekamer zag er zo uit en gelukkig was die ook weer gevuld met herrie. Ik vroeg hun zo hard mogelijk de stuurboord ballast tanks vol te pompen zoals de ouwe had gezegd. De tweede WTK draaide aan wat afsluiters en de tanks werden gevuld. Teruggekomen in het stuurhuis was de sfeer een stuk minder gespannen. De ouwe vroeg de kok of hij thee wilde maken. Gezamenlijk dronken we de thee nu met een volledig elf koppige bemanning. Het vol pompen van de stuurboord ballast tanks had niet heel veel geholpen. De slagzij bleef rond de tien graden. Gezamenlijk sjorden we de laadbomen en de deklading weer vast. Het bleef slecht weer.

Vanaf het noorden van Noorwegen is er een mogelijkheid om gedeeltelijk binnendoor naar het zuiden te varen. Er komen dan twee loodsen aan boord die vier op vier af wacht lopen om het schip door de fjorden te helpen. Het is een prachtige route tussen de Noorse fjorden door. Ook moesten we weer sturen. Twee uur per keer dus drie keer per dag. En dat in die wonderschone Noorse wereld. Slapen op een schuin liggend schip was even wennen.

Aangekomen in South Shields werd de *Sundsviken* met de overhangende deklading naar de kade vastgelegd. De havenarbeiders krapte even aan hun hoofd toen ze de deklust zo zagen overhangen. Toen we de deklading losmaakte viel een gedeelte in losse planken op de kade. Het was even wat meer werk om de boel op te rapen. Dat was alles.

Eeuwen lang wordt deze route al bevaren. Waarom alleen verhalen over Kaap Hoorn? Waar zijn die verhalen over het rondenvan de Noordkaap gebleven?

Cor Vonk, 14 september 2012