

Containerschip

Kaarsrecht en strak in het water loopt een groot containerschip de drukke Maasmond bij de Maasvlakte binnen. Alleen voorwaartse beweging. Ze laat zich niet leiden door zeegang. Alsof ze eierdozen vervoert in plaats van stalen, stijve, zware containers. Maasvlakte toeristen van een ver achterland, onbekend met scheepvaart, slaan het schip met containers, die ze doorgaans op treinen en vrachtauto's zien, gade als een drijvend economisch object. Ze babbelen knikkend en herkenkend met elkaar. Een object met een lompe, saaie, te rechte, strakke vorm. De echte kenner weet dat wat te zien is en wat onder water steekt, een uitgekiende en beproefde vorm heeft. Machines achterin, een korte schroefas, de brug even voor het midden. Helemaal uitgedacht en berekend, getest en beproefd. En om zoveel mogelijk containers te proppen in dat efficiënte ontwerp. Dat is waar het om gaat. Mogelijkheid voor bijna 14.000 twintig voet containers. In container taal: 14.000 TEU (Twenty foot equivalent unit).

Helemaal rond beladen kruipt ze statig voorbij in alle rust, ogenschijnlijk zonder stress. Rustig aan, we komen er wel. Vlak bij de haven gaat de vaart er echt uit. Wekenlang eenzelfde snelheid gehad. Eindelijk de haven bereikt. Daar wachten vijf containerkranen ongeduldig en nerveus op wat ze eruit kunnen hijsen en tussendoor of later erop kunnen zetten. De brug kijkt net boven de hoogste containers uit. Het zicht van de brug wint het toch altijd. Onder de brug de rest van de flat. Verblijven van de bemanning met uitzicht op de lading. Toch warm en behaaglijk, van alle gemakken voorzien. De sfeer van een zeeschip blijft aanwezig. Matrozen lopen alvast naar het voor- en achterschip. Piepkleine mannetjes in felgekleurde overals.

Voordat ze kwam is 'de wal' al bezig geweest. Niet alleen wat de aanloop betreft. Cargadoor, douane, havenbedrijf. Alle radertjes waren al reeds ver voor de aanloop in beweging gezet. Douane is ingelicht. Lading, soort lading, type containers, alles gecodeerd, wettelijk vereist. Het havenbedrijf is op de hoogte gebracht wat voor gevaarlijke goederen er aan komen, wat er mee gaat en wat er in het schip blijft. Elke locatie van de container is bekendgemaakt, mocht er een ramp gebeuren. De terminal heeft de containers die mee moeten verzameld in geplande stacks en ruimte gemaakt voor wat er gelost gaat worden. Bemanningszaken zijn geregeld. Post, geld, voorraden, water, brandstof, olie, onderdelen voor de machinekamer, enz. Alles moet gedaan en geregeld zijn voordat ze weer over ongeveer 24 uur zee kiest.

Op het cargadoorskantoor heeft men zich niet verveeld. Binnenkomende lading moet gemeld worden. Boeking voor container zijn gemaakt. Er is achteraan gejaagd om het schip zo vol mogelijk weer te laten vertrekken. Ruimte is geld. De douane heeft er ook maar druk mee. Gelukkig wordt alles elektronisch gemeld. De douane kan snel selecties maken via slimme computer applicaties. Sommige containers moeten worden gescand. Graag wel voor het laden anders missen ze de boot. Het kantoor moet daarover ingelicht worden en ook de klant. E-mail berichten vliegen heen en weer. De terminal, het havenbedrijf en de douane hebben berichten van de kantoren gekregen via dure, moderne servers en datacomverbindingen. Chauffeurs, treinmachinisten of binnenvaartschippers hebben containers gebracht. Het moet allemaal kloppen met de container gegevens die het kantoor gemeld heeft. Voor de containers die ze ophalen moeten de papieren ook in orde zijn. En dan moet alles ook betaald zijn. Alles bevat niet alleen de vrachtprijs maar ook nog allerlei kosten die betaald moeten worden voor veiligheid, aansluitende transporten, enz.

Twaalf uur voordat het schip binnenliep is in de vorm van twee lange elektronische lijsten de te lossen lading gemeld en de containers die geladen moeten worden. Daar zijn soms weer wijzigingen in gekomen. Weer gecommuniceerd via e-mail of telefoon. Ergens op een ver hoofdkantoor zijn er plannings gemaakt met de posities die de containers moeten krijgen. Een hele puzzel keer op keer. Een groot oorverdovend, elektronisch gekakel als je het allemaal zou kunnen horen. Ook als het containerschip straks is vertrokken gaat het gekakel door. Dagen, weken, maanden lang. Container bewegingen moeten correct worden gemeld in de juiste volgorde, er waren problemen met de douane, er is schade gemeld, kosten zijn niet helemaal of niet voldoende betaald, een container is blijven staan, trans-shipment containers moeten worden weggewerkt, natransporten moeten worden

uitgevoerd, lege containers moeten weer retour in het juiste depot komen.

Daar komt ze. Nog statiger als toen ze voor de kust te zien was. Langzaam zakt ze naar de kant. Haar schaduw valt over gereed staande containers. Een enkele sleepboot helpt duwen. Roeiers assisteren. De loods geeft rustig instructies door zijn portofoon. Prachtig mooi schip, barstensvol. Niet alleen met lading maar ook met techniek en geholpen door de techniek. Ze legt aan, zachtjes, voorzichtig, zoals elk schip, groot of klein. En ze wordt de komende 24 uur vastgehouden op een manier zoals het al eeuwen gedaan wordt. Met draden, zoals het aan boord genoemd wordt. Trossen noemen ze die bij de marine.

24 uur later is alles achter de rug. De ouwe veegt het zweet van zijn voorhoofd. Het was weer een heksenketel. De eerste stuurman is de laatste administratie nog aan het regelen. De loods is van boord en zwaait nog vriendelijk voordat hij in de sloep onder het tentje gaat zitten. Zwaar slingerend en rollend gaat de sloep richting het loodsvaartuig. In de messroom wordt nog wat gegeten. Straks weer op wacht. De jongste matroos ligt doodmoe in zijn kooi en leest voor de vijfde keer de kaart die hij van zijn vriendinnetje ver weg heeft gekregen. Hij valt in slaap op de volmaakte beweging van het schip en de zee. Die draagt het schip geduldig met al haar lading. Het maakt de zee niet uit hoeveel containers er geboekt zijn.

Daar gaat ze weer, nagekeken door vissers in hun met een zaklamp verlichte tentjes. Niet alleen vissen is hun liefhebberij maar ook die ongrijpbare sfeer. Over twaalf weken komt ze weer. Als ze de halve wereld heeft gezien. Keer op keer.

Cor Vonk
2 maart 2012