

Berichten van op het water

Bart Plouvier





VLOOTers...

Varen. Schepen. Terug naar de essentie. Terug naar de schilderachtige Schelde, rimpelloze kanaalvlaktes, zonsondergangen op zee. Omringd door complexe techniek, losgekoppeld van de wal, maar hoe dan ook verbonden. Eeuwenoude stormen trotserend maar het licht van de vuurtoren in zicht.

De essentie van dit mooie bedrijf, deze rederij, zijn jullie, collega's, in welke graad of hoedanigheid ook. Jullie, die voor het water kozen en de dagelijkse, steeds meer verscheiden uitdagingen die er deel van zijn.

Dit boek schetst slechts enkele momenten, toont enkele beelden. VLOOT is echter veel rijker aan verhalen, telt meer dan vijfhonderd collega's. Slechts enkelen figureren hier. Ook vele anderen vinden dagelijks, aan boord van onze schepen en aan de wal, een job, een stuk zekerheid, een uitdaging en het water. Met deze bundel van Bart Plouvier als warme zielsverwant.

Yves Goossens

Algemeen directeur Vloot

Berichten van op het water

<i>Mijn overgrootvader was zeeman ...</i>	9
<i>Verse tomaten en schuurpapier</i>	11
<i>Science fiction op groot scherm</i>	13
<i>Geen job voor watjes</i>	15
<i>Hoe diep is de Schelde vandaag?</i>	17
<i>Boeiend en veilig</i>	19
<i>Via opa's laddertje</i>	21
<i>Schipper mag ik overvaren</i>	23
<i>De liefde van de zeeman gaat door de maag</i>	25
<i>Iedere oever is een overkant</i>	27
<i>Waar aalscholvers kolibries lijken</i>	29
<i>U vraagt, wij varen</i>	31

Mijn overgrootvader was zeeman

Mijn overgrootvader was zeeman. Hij had het vak geleerd op een driemastbark en was zowel vóór als achter de mast, een paar keer de wereld rondgezeild. Op latere leeftijd werd hij zeeloods. Zijn zoon, mijn grootvader dus, had graag de fakkel overgenomen maar hem werd om medische redenen de toegang tot de zeevaartschool geweigerd. Zijn liefde voor getallen vond geen uitweg in de navigatiekunst en misschien minder vreemd dan op het eerste zicht lijkt, koos hij voor een accountantsbestaan. Maar zijn gemiste roeping bleef hem parten spelen. Ik herinner me nog goed dat hij 's zondags, op de blauw en rood geruite bladzijden van zijn balansboeken, schepen voor mij tekende; dat hij alle onderdelen benoemde en dat hij me later - ik moet dan een jaar of tien geweest zijn - meenam naar het Antwerpse Noorderterras of naar de Vlissingse dijk, waar we, vleeskroketten met brood etend, naar de door hem uitvoerig becommentarieerde schepen keken. Hij kende alle vlaggen van alle landen en kon feilloos een tonnenmaat schatten. Mijn grootvader heeft het niet meer mogen beleven, maar uiteindelijk kroop het bloed waar het niet gaan kon en monsterde ook ik aan als matroos op een zeesleper.

Mijn laatste reis ligt al weer meer dan 24 jaar achter mij, maar mijn liefde voor het water, de zee, de Schelde, schepen en varens gasten is gebleven. Als het even kan, stap ik aan boord: van een ferry naar Engeland, van een cruiseschip op de Middellandse Zee, een kajak op de Semois, een motorjacht op de Friese wateren, een vissersboot in het Kattegat, een spits op de

Ieperlee, een veerpont tussen Rupelmonde en Schelle.

Toen mij gevraagd werd of ik dit boekje wou schrijven heb ik geen ogenblik gearzeld. Deze opdracht gaf mij de kans om schepen te bezoeken die ik voordien allen maar kende van 'zien langsvaren': een boeienlegger, een loodskotter, een reddingsboot. Bovendien kreeg ik de niet te versmaden kans 'Lange Nelle' te beklimmen. De nieuwe technologieën, toegepast aan dek en op de brug, sloegen mij af en toe met verstomming. Wist ik veel! Wat is er in die 25 jaar een hoop veranderd, verbeterd! Hoeveel veiliger is het werk geworden, hoeveel méér wordt er rekening gehouden met de mens achter de gezagvoerder, de motorist, de matroos.

En overal, van op de brug van een sleper tot in de 'put' van een Vlissingse kotter of een Antwerpse veerpont, werd ik door de mensen van VLOOT allerhartelijkst ontvangen. In elke messroom was er tijd voor een kop koffie en een babbel, over hun werk en over het mijne. De wederzijdse belangstelling was groot, gemeend en gezond. Wanneer ik thuiskwam vroeg mijn vrouw vaak hoe 't was geweest. Bijna onveranderlijk luidde mijn antwoord: 'Was ik 15 jaar jonger, ik zat morgen weer op 't water'.

Bart Plouvier

Verse tomaten en schuurpapier

Ik arriveer in Oostende op een vrijdagochtend. Het is nog vroeg, maar er heerst al flink wat bedrijvigheid langs de kade waar Loodskotter 1 bevoorraad wordt. Straks vertrekt de boot met zijn twintigkoppige bemanning om een kleine zestien mijl uit de kust, een week lang de loodsdienst te verzekeren. Magazijnier Adriën en logistiek manager Birgit hebben, ondanks talrijke gsm-oproepen en de formulieren die hen langs alle kanten worden toegestopt, de drukte onder controle. Het bunkeren verloopt gesmeerd en ze vinden zelfs tijd om mij even langs de schabben te leiden en mijn nieuwsgierigheid te bevredigen. Ik ben zeeman geweest, ik wéét hoe belangrijk het is aan boord lekker te kunnen eten. Dus gaat mijn belangstelling in de eerste plaats uit naar wat de kok op zijn verlanglijstje heeft gezet. De verse spullen zijn ook écht vers en worden 'just in time', net voor de afvaart, geleverd. Dat was in mijn tijd wel even anders! Net als het wassen. Onze overall kregen wij schoon door hem in te smeren met een vetoplossend goedje, hem aan een touw achter de boot te hangen en hem een halve dag later weer binnen te halen. Klus geklaard! Hier gaat alles in grote zakken naar een wasserij waar tevens kleine herstellingen worden uitgevoerd.

Het magazijn lijkt wel op een doe-het-zelfzaak: onderhoudsproducten allerhande, schroeven in diverse maten, stofzuigerzakken, dweilen, trechters, oorbeschermers, kookpotten, schuurpapier op rollen. Van elk product, elk item, wordt er een veiligheidsfiche bijgehouden. Die kan, als er op zee wat

misloopt, een hulpmiddel zijn om snel een oplossing te vinden voor het zich stellende probleem. Ik zie veel materiaal en vervangstukken, bestemd voor de motoristen. 'Loctite', herken ik, in mijn tijd lijmden de machinisten, in afwachting van een degelijke herstelling, er álles mee aan mekaar. Adriën benadrukt dat je wel een beetje technisch aangelegd moet zijn, dat je vertrouwd moet raken met het maritieme jargon om deze klus elke vrijdag weer tijdig te klaren.

Maar er is meer dan dat. Hij zorgt er ook voor dat er 25 dvd's meegaan en dat geen enkele ploeg twee keer dezelfde film te zien krijgt. En als er een hometrainer aan boord stuk is, wordt ook dat euvel verholpen. Er wordt nu gewerkt aan een systeem, vergelijkbaar met een webwinkel. De kapitein zal dan, via computer, al van op zee zijn bestellingen kunnen doormailen. Toekomstmuziek! Ik weet het al na een kwartiertje: Adriën houdt van zijn job. Zó'n verantwoordelijkheid krijgen en daar dan aan kunnen beantwoorden, geeft een geweldig gevoel van voldoening.

Science fiction op groot scherm

Reginald, de kapitein, geeft het bevel los te gooien. Langzaam zwenkt de kont van het schip, wég van de kade. We varen een eindje achteruit, zwaaien en kiezen het zeegat. De wachten worden verdeeld. Er wordt 4 uur op en 8 uur af gelopen. Vél beter dan de 6 uur op, 6 uur af die ik op de sleepboten draaien moest. Het werk aan boord mag dan, zeker voor de gezagvoerder, vermoeiend zijn en veel verantwoordelijkheid met zich meebrengen, je krijgt tenminste de tijd om voldoende te slapen en je even te ontspannen. Om te vissen zelfs. En de buit te barbecueën! Mijn contacten met loodsen bleven altijd beperkt. Als we met een sleper in moeilijk, onbekend vaarwater kwamen, klom er één aan boord en als ik dan toevallig aan 't roer zat, kreeg ik, de tijd dat hij er was, mijn bevelen van hém. Wat daar allemaal aan voorafging heb ik nooit geweten.

De kotter blijkt een soort doorgeefluik voor loodsen. Kleine bootjes, de jollen, snel als jetski's, halen loodsen op en zetten ze elders weer af. Alles moet vlot verlopen, timing is belangrijk, uiterste concentratie wordt vereist. De boot beschikt over technische snufjes die in mijn tijd nog science fiction waren. Ik maak kennis met het AIS-systeem (Automatic Identification System), overgewaaid uit de luchtvaart. Een groot scherm vertelt de kapitein alles wat hij weten moet over het vaartuig binnen het bereik van die 'slimme' radar: naam, bestemming, tonnenmaat, lengte, koers, enz.... Onwaarschijnlijk handig! Hij weet onmiddellijk met wie hij te doen heeft en of het opvarend schip een loods nodig heeft en zo ja, wanneer.

Samen met Frank word ik, na enkele uren al, via een jol en een paar overstapjes op andere boten, weer naar Oostende gebracht. Tijd zat voor een babbel. Een aantal schepen valt onder Franks supervisie, hij wordt gecontacteerd als de dienstverlening van VLOOT – in dit geval: beloodsen – in het gedrang komt. Hetzij bij dag, hetzij bij nacht. 's Vrijdags is hij altijd present om met scheepstechnici en kapitein eventuele technische problemen van nabij te bekijken. Hij is ingenieur van opleiding maar schepen en de zee hebben hem altijd al gefascineerd. Het boeiende aan zijn baan is dat hij met zoveel facetten van de ingenieurswetenschap in aanraking komt: laswerk, elektriciteit, hydraulica, pneumatica. Geen enkel bedrijf kan hem die afwisseling bieden. Daarnaast treedt hij ook, officieus, op als bemiddelaar tussen bemanning en walpersoneel. Eventuele communicatiestoornissen weet hij bijna altijd op te lossen. En Frank werkt niet alleen graag met machines, ook met mensen.

Geen job voor watjes

Jean-Paul kent de zee. Voor hij de functie van Nautisch Dienstchef bekleedde, was hij tien jaar kapitein op een kotter. Als ik hem vraag wat zijn huidige job dan zoal inhoudt, antwoordt hij droogjes: 'Zorgen dat de boel blijft draaien.' Vroeger, toen ik voer, hadden wij een walkapitein die op die vraag precies hetzelfde antwoord gaf. Wij riepen dan in koor: 'Nee, dat doen wij!' Ik moet nu toegeven dat ik zijn verantwoordelijkheden indertijd zwaar onderschat heb. Jean-Paul is dus niet alleen hoofdcoördinator van de zeereddingsdienst, hij ziet erop toe dat alle schepen van VLOOT die vanuit Oostende ingezet worden, degelijk bemand zijn en alzo de hen opgelegde taken – en dat zijn er nogal wat! – naar behoren kunnen uitvoeren. Hij moet grote en kleine problemen kunnen oplossen, de gevolgen van een aanvaring inschatten en even later een mopperende veerdienstklant te woord staan. En, net als ingenieur Frank, fungeert hij vaak als buffer tussen het varend personeel en de bedienden aan wal. De dienstchef is tevreden als zijn bemanning tevreden is. En die tevredenheid kan hij deels zelf bewerkstelligen. Daaruit puurt hij zijn energie en motivatie.

We zien, vanuit het raam, een reddingsboot de haven van Oostende binnenvaren. Johnny, opzichter van de zeereddingsdienst komt mij oppikken. Het vaartuig, dat vanuit Nieuwpoort ingezet wordt en het snelste aan de Belgische kust is, heeft wel iets weg van een ruimtecapsule. Ik neem plaats naast de schipper. De Belgische kust, vertelt Johnny, is bijzonder goed beveiligd. Naast een bestendig varensklaar liggende sleepboot, de

beruchte Seaking helikopters en de strandwachters zijn er drie stations, waar telkens een onzinkbare reddingsboot klaar ligt om uit rukken. Er staat slechts een hele lichte deining, maar toch lijkt het alsof wij, wanneer we de 30 knopen halen, over een stukgereden kasseiweg hossen. Hoe het er aan toe gaat bij slecht weer, kan ik me nauwelijks voorstellen. ‘We gaan dan niet over maar dóór de golven.’, weet Johnny. Dit is duidelijk geen job voor watjes!

Vanaf windkracht 6 zijn de reddingsposten – de derde bevindt zich in Zeebrugge – dag en nacht bemand door een team van vrijwilligers. Ook in de uitkijktoren te Nieuwpoort luisteren mannen bestendig naar de radio, naar signalen uitgezonden op de noodfrequenties. Bovendien worden zee en horizon visueel in de gaten gehouden. Rookpluimen, vuurpijlen, afgedreven surfers, een cargo die rare manoeuvres maakt.....’We zijn allemaal zelf varenden, we hebben naast dit vrijwilligerswerk nog een job op een kotter of een tender. We weten hoe verschrikkelijk het is als je in nood verkeert en er niemand komt opdagen.’ Deze mannen zijn duidelijk trots op hun baan.

Hoe diep is de Schelde vandaag?

De Veremans gestationeerd te Antwerpen, werd gebouwd om hydrografische metingen uit te voeren. Het schip valt onder de bevoegdheid van VLOOT, maar bij de eigenlijke meetverrichtingen komt hooggespecialiseerd personeel te pas, hydrografen van de afdeling Kust. Zij interpreteren getallen, kleuren en lijntjes, zij verzamelen en verwerken het cijfermateriaal. De ochtend dat ik aan boord stap gaat het, over een wat grauwe maar rustige stroom, richting Valkenisse. De Veremans neemt regelmatig water- en bodemonsters, maar vandaag wordt op die welbepaalde plek, de diepte van de Schelde gecontroleerd. Eb en vloed, het steeds drukker wordende scheepsverkeer en het afkalven van de oevers, allemaal zaken die invloed hebben op de stand van het waterpeil.

Naast de schipper en een motorist maken twee matrozen, Aimé en Marc, deel uit van de vaste bemanning. Hun taken zijn mij deels vertrouwd: schoonmaken, roer lopen, ramen zemen, koffie zetten, trossen losgooien, anker laten vallen. Maar er is meer: de meettoestellen te water laten, de kraan bedienen, de wetenschappers bijstaan – potjes met water of slib vullen. Dat ze bijna elke avond weer thuis zijn, vinden ze fantastisch aan deze baan. Marc, die vierentwintig jaar op de koopvaardij voer, heeft nu eindelijk een sociaal leven. Als je vraagt hoe hem dat bevalt, is zijn glimlach een meer dan afdoend antwoord. Ilse studeerde toegepaste economie en werkt hier nu als kwaliteitsmanager. Ook zij is er vandaag bij, om een praatje te slaan met de bemanning, om te zien of alles zo'n beetje naar wens ver-

loopt. Ilse zorgt er voor dat aan de ISO-norm wordt voldaan, een afkorting die staat voor International Standardization Organization. Zij ziet erop toe dat de kwaliteit van producten en diensten gewaarborgd wordt. Het hele idee komt uit de auto-industrie en is in de privé-sector weid verbreid. VLOOT was een van de eerste overheidinstellingen die de ISO-norm ging nastreven. Wanneer er bij de rederij iets misloopt, hetzij sociaal, communicatief of zelfs technisch, en het probleem raakt via de normale kanalen niet opgelost, dan kan iedereen, van schipper tot stoker tot bediende, bij Ilse terecht. Maar ook als alles op rolletjes loopt is de kwaliteitsmanager onafgebroken op zoek naar punten die kunnen verbeterd worden. Het boeiende aan deze job is al die verschillende mensen leren kennen, te zien hoe alles in elkaar haakt en de relatieve onafhankelijkheid die eigen is aan deze baan. ‘Relatief’, want Ilse wordt zélf af en toe gecontroleerd. En dan krijgt zij op haar beurt aanbevelingen!

Boeiend en veilig

Ik heb, als sleepbootmatroos, honderden boeien uit het water gevist. De oranje cilinders markeerden de plek waar de ankers lagen die wij moesten bovenhalen. Maar het werk dat de Lillo verricht, is nauwelijks te vergelijken met wat ik vijftientig jaar geleden deed. Ik zie hoe zes mannen, in fluorescerend pak, mét reddingsgordel om en helm op, een enorm groen baken aanpikken en met de kraan op dek tillen. Zo'n boei weegt 3,5 ton en bij het heffen gaat de Lillo en heel klein beetje overhellen. Het gevaarte bestaat uit vier compartimenten. Bij een aanvaring blijft de boei meestal nog wel drijven en hoeven enkel de beschadigde delen vervangen te worden. En het toplicht wordt gevoed door zonnepaneeltjes! Dat de waterkwaliteit van de Schelde de laatste jaren drastisch verbetert maakt dat zo'n boei in geen tijd een baard van eendenmossels en wieren kweekt. Met een hogedrukreiniger wordt ze schoongespoten en weer in het water gezet.

Hoofdmotorist Eric slaat de hele operatie gade van op de brug. De Lillo heeft er al wat jaren dienst op zitten en Eric en zijn ploeg kampen nu en dan met de problemen waar alle scheepswerktuigkundigen vroeg of laat komen voor te staan. Maar, na twee dagshiften en één nacht, genieten ze thuis van twee welverdiende dagen rust. Eric en zijn ploeg proberen zoveel mogelijk zelfbedruipend te werken en opgelopen pannes aan boord te herstellen. Daar hoort ook het onderhoud van de kraan bij, klein laswerk en ik ben er zelfs getuige van hoe Eric de uitgevalen computer weer aan de praat krijgt.

Preventieadviseur Mieke is mee aan boord. De meeste bemanningsleden blijken haar te kennen, grappen en grollen vliegen heen en weer. Mieke werkt nauw samen met Ilse en soms zijn hun taken amper van elkaar te scheiden. Je zou kunnen zeggen – dat haal je al uit het woord ‘preventieadviseur’ – dat Miekés aandacht vooral uitgaat naar veiligheid. Zo heeft zij van aangepaste kledij een prioriteit gemaakt en haar onderzoeken daaromtrent hebben wel degelijk resultaten opgeleverd. ‘De mensen zijn tevreden, en de veiligheid is de laatste zes jaar sterk toegenomen.’

‘Maar’, voegt ze daar onmiddellijk aan toe, ‘we moeten waakzaam blijven! Als er een ongeval gebeurt, hoe klein ook, wil ik de oorzaak kennen en vanuit die ervaring proberen om herhalingen te voorkomen.’ Zo is het Miekés verdienste dat niemand zonder reddingsvest en helm aan dek verschijnt. En aan het milieu denken, ook dat hoort er bij. Het varend personeel moet weten hoe met afval en drijvende olievlekken om te gaan.

Een matroos maakt discreet een opmerking over de sluiting van de helmen. Mieke neemt ze ter harte.

Via opa's laddertje

Mijn overgrootvader woonde in Vlissingen en was zeeloods. Ik herinner me weinig van zijn verhalen, maar dat hij 't moment van overstappen, 't moment dat hij langs de buitenboord hangende ladder van een zeeschip omhoog moest klimmen, altijd een bangelijke bedoening is blijven vinden, dat weet ik nog wél. VLOOT heeft in Vlissingen drie boten ter beschikking, waarvan er twee continu in bedrijf zijn. Per uur worden er liefst drie schepen bediend. Zeeloodsen gaan hier van boord, rivier- en kanaalloods en klauteren omhoog. De tijd dat de rede vol wachtende schepen lag is voorbij. Ook hier moet de boel blijven draaien en walmachinist Tom stelt dat de druk om de redebotten aan de gang te houden, soms behoorlijk hoog ligt. Maar aan het enthousiasme waarmee hij dat vertelt merk ik dat het juist die uitdaging is die hem voortdrijft en motiveert.

Zo'n loodsboot kan niet langer dan 1,5 uur uit de vaart gehouden worden, want dan loopt het hele systeem in de soep. Lukt het herstellen niet binnen die tijdsspanne, dan komt het vervangschip in actie. En dat moet natuurlijk tiptop in orde zijn. In een modern vaartuig zit veel elektronica en als daar wat mee misgaat moet ook dat vaak aan wal worden opgelost. Tom moet het overzicht behouden, coördineren en gepast delegeren. Er heeft altijd één iemand permanentie, maar die belt de walmachinist nogal dikwijls om raad. 'De telefoon is mijn beste vriend', lacht Tom.

Hij gaat efficiënt te werk, heeft een lijst van taken en controles opgesteld die dagelijks moeten uitgevoerd worden. 's Och-

tends, bij een kop koffie, overloopt hij wat er de afgelopen nacht zoal gebeurd is en aan de hand van die gegevens wordt de nieuwe dag ingedeeld. Dan neemt hij de logboeken door en boekt de verkregen gegevens in zijn pc. Om de 250 uren wordt er een oliestaal genomen, na 500 uren zijn de filters aan vervanging toe. Alles wordt minutieus bijgehouden zodat er bij pech snel kan worden ingegrepen. Op die manier creëert Tom in de werkplaats een soort EHBO voor zijn boten.

Wij varen uit. Tom gaat mee. Een goed contact met het varende personeel is belangrijk en maakt dat de dingen gesmeerd lopen. De machinekamer ligt er bij, opgeblonken als 't zondagse bestek. De zee blijft rustig. Zouden ze mijn overgrootvader (°1876) nog naar zijn schip geroeid hebben? Wij kijken uit naar een grasgroene tanker: zeeloods er af, rivierloods er op. Dat gaat nog steeds via opa's laddertje. 'Weet je, elke beloodsing is een gecontroleerde aanvaring! Die bootjes zien af hoor!', weet Tom. En dan zingt zijn mobieltje alweer. 'Een beetje druk is leuk', lacht hij.

Schipper mag ik overvaren

Ik ben vertrouwd met de veerbootjes van Tielrode en Hamme, kleine vaartuigen die het voornamelijk tijdens weekends en vakanties druk hebben met het heen en weer varen van recreanten. Het veer tussen Hoboken en Kruibeke is een behoorlijk grote boot: 37,5m lang, 13,5m breed. Ooit lag hij op de Amsterdamse grachten, maar hij werd vakkundig verbouwd. Een paar jaar geleden nog, kwam er een moderne keuken annex messroom voor de bemanning bij. Met dit veer worden voornamelijk mensen die op de linker Scheldeoever wonen en op de rechter werken, 's morgens heen en 's avonds weer teruggevaren. Nogal wat passagiers stoppen de fiets in de koffer van hun auto, halen de tweewieler er in Kruibeke uit en nemen hem mee naar de overkant. Die tocht duurt nauwelijks vijf minuten. Een prima manier om de ellendige ochtendfiles bij de Kennedytunnel te vermijden!

Het manoeuvreren van zo'n pont vraagt, omwille van het getij toch enige vaardigheid. Er wordt met de stuurboordzijde aangemeerd, de kop wordt in de stroom gelegd. De twee motoren van elk 650pk drijven schroeven aan die in een straalbuis werden gemonteerd. Die buizen op hun beurt kunnen 360° draaien. Een roer hebben ze hier niet nodig! Sturen gebeurt met de schroeven. Op de brug geven twee wijzerplaatjes de stand van de straalbuizen aan. Daarnaast kan de schipper, via vier camera's, volgen wat er zich aan dek, in de gangen en bij de poort afspeelt. Bovendien beschikt hij over een bochtaanwijzer, een kompas, twee marifoons, een intercom en uiteraard een radar

met groot scherm. Want ook bij mist wordt er gevaren en niet alleen binnenschepen maar ook coasters en pleziervaartuigen passeren hier.

Tussen 05u en 23.45u wordt er zo'n 38 keer heen en weer gevaren, dat maakt 76 overtochten. Twee schippers in één ploeg is dus zeker geen overbodige luxe. Ze moeten te allen tijde alert blijven. Samen met de motorist van dienst vervoeren ze dagelijks zo'n 700 à 800 man. Omwille van het drukke schema, de vroege en late uren van afvaart, draait de bemanning ongewone shiften. Daarin vallen de uren waarin de motoren stilliggen en vindt men tijd voor nazicht en papierwerk. Dan volgen drie welgekomen vrije dagen. Om de andere dag komt een matroos die voor het onderhoud zorgt, schrobben, vegen, een schot afwassen en waar nodig, roest bikken en een likje verf zetten.

De ochtendddrukke is voorbij wanneer ik meevaar. Van op de brug volg ik de ongewone manoeuvres. Twee brommers en een stel mannen met nordic wandelstokken ontschepen. 'Die lopen naar Bazel en zetten daar terug over naar Hemiksem, ook een veerdienst van VLOOT', weet de schipper.

De liefde van de zeeman gaat door de maag

Sleepboten zijn waterbulldozers, de krachtpatsers van de zee die in actie komen als andere vaartuigen beschutting zoeken voor storm en ontij. Zo zijn ze gebouwd, ze stralen kracht uit en hun silhouet is van ver herkenbaar. Als ik aan boord stap van de Zeehond blikkert de hemel blauw in het Oostendse havenwater. Al ben ik zo lang geleden voorgoed afgemonsterd, voor mij is het een heel klein beetje thuiskomen, ik herken zoveel: het ruime achterdek, de winches, de zodiak, de kraan.

Op de sleepers waar ik op voer waren koks steevast de meest bijzondere, vaak wat marginale figuren. Net als wij, halve piraten! Bij VLOOT gaat het er heel anders aan toe. Marc volgde niet alleen hotelschool, hij voer een poos bij de koopvaardij en haalde ook nog eens, samen met een rits andere keukenpieten in dienst bij VLOOT, het internationaal certificaat van scheepskok. Wie kan het belang van een goeie maaltijd aan boord beter inschatten dan hij! 'Eten is hier meer dan je maag vullen en op krachten komen, het is evenzeer een sociaal gebeuren', weet Marc. Hij stelt zelf de lijst op van waren die hij wil inslaan en houdt daarbij rekening met de seizoenen, én met de wensen van de bemanning.

Net als de rest van de achtkoppige crew loopt hij één week op, één week af en is hij de derde week stand-by in Oostende. 'Een hele verbetering', lacht hij. Marc serveert twee warme maaltijden per dag. Als iemand iets absoluut niet lust, bakt hij met plezier een flinke omelet. Met speciale diëten houdt hij graag rekening. Om 6u staat hij achter zijn fornuis om een stevig ont-

bijt klaar te maken. Een week doorwerken dus, maar de vol-
doening is groot, want een goeie kok wordt door zijn beman-
ning op handen gedragen. Dat merk ik na het middagmaal. De
matrozen gaan spontaan hun eigen eetgerei afwassen.

Op de brug verbaas ik me weer over het arsenaal navigatie- en
andere toestellen die een kapitein vandaag ter zijne beschik-
king heeft. De taken die de “Zeehond” moet uitvoeren zijn ook
heel divers: boeien verleggen, loodsen transporteren bij slecht
weer, reddings-, blus- en bergingswerken. En visserijcontroles
uitvoeren. Tenminste: de controleurs ter plekke brengen. Die
gaan dan na of de vervoerde hoeveelheid vis wel klopt met de
in het logboek opgegeven hoeveelheid, of de mazen van de net-
ten niet te klein zijn, of er gevist wordt waar ze mógen vissen.

In de namiddag word ik met de zodiak aan wal gebracht. Ik
wil gezwind aan boord springen maar glijd uit. Wonder boven
wonder kom ik op mijn kont, precies op mijn zitplaats terecht.
Ik trek een gezicht alsof ik het allemaal zo bedoeld had.

Iedere oever is een overkant

Ooit was ik een week te gast op de replica van een viermast-bark, de Star Clipper, gebouwd op een werf in Langerbrugge. Ronald, verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van de veerdienst te Gent vertelt mij dat de werf waar dat bewuste schip gebouwd werd al lang niet meer bestaat en dat Langerbrugge helemaal geen dorp is. Vroeger, toen het kanaal Gent-Terneuzen nog veel smaller was, lag er, waar nu de veerboot Lieven Bauwens de verbinding verzekert, een 'lange brug'. De bruggenhoofden staan er nog en zijn zelfs geklasseerd. Ronalds kantoor was het bruggenwachterhuisje.

Tussen 04.30u en 23.20u vaart de veerpont onafgebroken heen en weer. Op die tijd worden 700 fietsers en voetgangers overgezet, 1.500 personenwagens en 200 lichte vrachtwagens. Wie op een ander manier aan de overkant wil geraken moet een volgende veerdienst of de rijweg nemen en dat kost in beide gevallen gauw 10 km. Toch wil men het commerciële vrachtvervoer niet echt aanmoedigen. De Lieven Bauwens is er in de eerste plaats voor 'Jan met de pet', de man die van Oostakker naar Evergem uit werken gaat, of omgekeerd. Zoals steeds bij VLOOT staat continuïteit hoog in het vaandel. Altijd ligt er een tweede boot stand-by, altijd is er een schipper van wacht. Eén telefoontje en de man arriveert binnen de kortste keren aan de oever van het kanaal.

En uiteraard is ook veiligheid belangrijk. Een half uur voor de eerste afvaart is iedereen aan boord en wordt alles nagekeken op eventuele onregelmatigheden. Motoren en propellers wor-

den vaak gereviseerd. Dat moet ook wel want de boot draait 7.000 uren per jaar! Tweejaarlijks wordt hij op de wal gezet. Het vaartuig is dubbelwandig zodat, moest er toch een aanvaring plaatsvinden, er slechts één of twee compartimenten vollopen.

In totaal werken hier 13 mensen. In een periode van 10 weken draait elke ploeg 14 vroegdiensten, 14 namiddagdiensten en 13 dagdiensten. De overige tijd is men stand-by of vrij. Van de 10 weekends worden er 4 effectief gewerkt, moet men er 1 de permanentie verzekeren en is men er 5 vrij. Het urenschema oogt vrij complex maar voor Ronald is het klaar als kanaalwater – en het water is hier ongemeen zuiver! Leuk ook dat er voor de twee matrozen doorgroeimogelijkheden zijn. Als ze bepaalde cursussen volgen kunnen ze overnemen van de schipper. Ik vaar even mee. Van op de brug worden valluik, verkeerslichten en slagbomen geregeld. Het zicht is weids. Dat moet ook wel want het kan hier behoorlijk druk worden. Soms is het zigzaggen tussen binnenvaart en zeeschepen.

Waar aalscholvers kolibries lijken ...

Bouwkundig ingenieur Jan ontwierp vroeger bruggen en kaaimuren en is nu bij VLOOT in dienst als verantwoordelijke voor de bebakening. Hij koopt boeien, lampen en signalisatiepanelen aan en moet er voor zorgen dat de Lange Nelle, Oostendes vuurtoren, blijft draaien. Ontelbare keren heeft Nelle, de thuishaven op enkele uren varen, naar mij geknipoogd. Het licht bevestigde wat wij op de radar zagen en dat was op een of andere manier erg geruststellend. Dat ze in morse de O van Oostende pinkt, heb ik nooit geweten.

De toren, in gebruik sinds 1949, is nu geklasseerd, maar tot in 1995 was naar boven klimmen niet risicoloos en vielen er regelmatig stukken beton naar beneden. Jans eerste taak was zorgen dat Lange Nelle, die van lampen tot voet één grote barst vertoonde, overeind bleef. Stalen banden, langs de binnenkant gemonteerd en aangespannen, houden de boel nu recht. Wat de toren niet belet om, onder invloed van het eigen gewicht, de zon en de wind, af een toe een beetje te wiebelen. We klimmen naar boven, 324 trappen. Met zijn bijna 70m is dit de hoogste vuurtoren langs de Noordzeekust

De tussenverdieping, vóór Jans komst onbruikbaar, lijkt mij al behoorlijk hoog maar ik denk dat we niet eens halfweg zijn. Gelukkig heb ik de laatste tijd een beetje aan mijn conditie gewerkt. Boven aangekomen heb ik nog adem over. De oude lampen en lenzen, destijds gemaakt in Parijs, ogen als grote, geslepen diamanten. Het geheel drijft en draait in een bad kwik en kostte destijds evenveel als een villa in de duinen. Heel wat

vuurtorenliefhebbers willen uit nostalgie maar wat graag naar boven om de constructie te bewonderen. 'Zou de boel hier ooit verwijderd moeten worden, dan kan dat alleen per helikopter', weet Jan. De tegenwoordige lampen zijn veel compacter, twee stuks en één reserve die het automatisch overneemt bij panne. Nelle begint uit zichzelf aan haar taak als de opgestelde sensoren te weinig licht van buiten opvangen. De elektrische aandrijfmotor is super beveiligd, gaat officieel 20 jaar mee maar wordt, het zekere voor het onzekere nemend, al na 10 jaar vervangen. Loopt er toch wat mis, dan rinkelt bij Jan de alarmtelefoon, zonder dat iemand een nummer hoefde te draaien. Wind en regen houden de ramen schoon. Het uitzicht is onvergetelijk: mensen als poppetjes, aalscholvers als kolibries. In de verte het belfort van Brugge en de watertoren van Oudenburg. Maar, u bent gewaarschuwd: probeer niet zonder toestemming boven te komen. De deuren zijn beveiligd en voor u twintig trappen hoog bent heeft Jan u bij de kladden!

U vraagt, wij varen

Vlak bij het loodswezengebouw, niet zo heel ver van de plek waar eens de trotse schepen van de Red Star Line aanmeerden, ligt een politieboot stand-by. Vroeger zag ik de waterflikken – sinds de serie ‘Flikken’ op de televisie loopt, is dat al lang geen scheldwoord meer – onderweg van Vlissingen naar Antwerpen, wel eens over de Schelde scheren of stil dobberend, met sterke schijnwerpers de zijde van een binnenschip of het kasteel van een zeereus onderzoeken. Op zoek naar wat? Eén keer werden we óók even in zo’n lichtbundel gevangen. Ik smokkelde nooit meer dan een slof sigaretten of een paar liter jenever en al leek het me toen al onwaarschijnlijk dat ze zich met dergelijke futiliteiten bezighielden, ik was opgelucht hen te zien vertrekken. Wanneer ik op een ochtend bij de Tavernierkaai toekom is er helemaal geen politie aan boord. Wél een schipper en een matroos in dienst van VLOOT. Dag en nacht is de boot bemand en wordt hij vertrekkensklaar gehouden. In het totaal verzeke- ren een aantal ploegen de dienst. Als de politie hier per wagen arriveert stellen ze zich ten dienste van de opgekomen eenheid. De agenten die meevaren kregen een speciale opleiding en kennen dus heus wel het verschil tussen stuur- en bakboord. Zonder de arm der wet uitvaren mag alleen in uiterste nood, als er bijvoorbeeld ergens iemand over boord is geslagen. Dan telt elke seconde en zou het al te gek zijn om te wachten! De politie heeft achter de brug een eigen compartiment, een soort bureel waar ze, op parallelle schermen, kunnen volgen hoe er gevaren wordt, wat de schipper op zijn radar ziet. De brug lijkt wel één

groot scherm: zeeradar, het fameuze AIS-systeem, kaartplotter, een ontvanger voor de naar achter gerichte camera's.

De ranke polyester boot is 22 meter lang en 5,5 meter breed, haalt met zijn 2.000pk motor een snelheid van 28 knopen en beschikt over een brandblusinstallatie, gemonteerd op de voorpiek. Een boegschroef vergemakkelijkt het langsij manoeuvreren aanzienlijk. Ik ben uiteraard nieuwsgierig naar wat de politie op het water dan zoal allemaal uitvoert, maar daar weten de mensen van VLOOT ook niet zo erg veel van. De politie vraagt en zij varen en wat er aan boord van gepraaide schepen gebeurt, wordt niet aan de grote klok gehangen. En dat is natuurlijk ook logisch en begrijpelijk.

Terwijl ik met de schipper koffie drink in de mess hoop ik op de komst van een politiewagen en een ijlings vertrek. Het jongetje in mij ziet ons al over het water scheuren en in James Bondstijl een jacht vol cocaïne enteren. Maar zo'n vaart zal het, letterlijk en figuurlijk, niet lopen.







- FOTOGRAFIE
- FOTO-DECORATIE
- GRAFISCHE VORMGEVING
- DRUKWERK
- HUISSTIJL
- LOGO'S
- ONTWERP WEBSITE

Yel Photo & Design - Prins Boudewijnstraat 13 bus 2 - 8400 Oostende
0486-16 25 36 ■ info@yelphoto.be ■ www.yelphoto.be



Colofon

Eerste druk 2009

Wettelijk depotnummer: D/2008/3241/357

Copyright: VLOOT en Bart Plouvier

Verantwoordelijke uitgever: Rita Bertens (VLOOT)

Foto's: Fotoclub Objektiv Bredene

Ontwerp & Layout: Yel - Photo & Design





Bart Plouvier

Bibliografie

Geboren te Mortsel bij Antwerpen op 17/06/51. Oudste uit een gezin van zes. Na lagere humaniora in diverse colleges, een paar jaar op de Antwerpse Kunstacademie gezeten. Tussen '70 en '80 banjoïst geweest in de bluegrassgroep "The Fruit Juice Revelation". Aan de kost gekomen als barman, tuinier, bouwvakker, fabrieksarbeider, kok, brouwersgast, muzikant in Bobbejaanland, en nog veel meer. In mei '80 aangemonsterd op een zeesleper. Aan boord beginnen schrijven; aanvankelijk dagboeken, schetsen voor verhalen. Afge-monsterd in '84. In '88 kwamen de eerste publicaties. Velen volgen: in diverse tijdschriften, verhalenbundels, bloemlezingen. Sedert enkele jaren reisverslaggever voor 'Weekend Knack', de Nederlandse Volkskrant, Grande, De Standaard, Uit-Magazine e.a. Sinds '98 full-time auteur. Oeuvre bestaat uit romans, kortverhalen, reisimpressies, kinderboeken, poëzie en theater, alles samen zo'n 25 creaties.