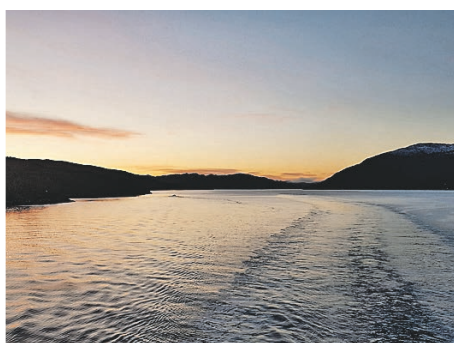


# Onthaasten op de *Rumba*

Geen bioscoop, blackjack of bar, wel veiligheidshelmen, verladingschema's en varkensgebraad. **Florien van Rees** (61) voer mee op containerschip de *Rumba*, van Rotterdam naar Noorwegen. *'Het dagelijks bestaan is hier ver weg.'*





TEKST & FOTO'S FLORIEN VAN REES

Voorzien van veiligheidsinstructies, helm, geel hesje en stoelindeling van de reddingscapsule vind ik via een smalle trap de weg naar mijn hut. Deck 4, dat is de komende acht dagen mijn thuis, want ik ben passagier op de Rumba. Het schip van de Noorse rederij Arctic Container Line vaart met maximaal vierhonderd grote containers heen en weer van Rotterdam naar Zuidwest-Noorwegen. Ik ga mee om de zee te ervaren, het leven aan boord mee te maken en om niéts te doen eigenlijk. De reis is mijn bestemming. De hut blijkt verrassend comfortabel: veel kastruimte, een lekkere hoekbank, acht stopcontacten, een eenpersoonsbed waar je niet uit kunt rollen en een compleet badkamertje. Voor een van de ramen staan containers, maar het andere biedt vrij zicht. Naast mij is het *hospital*: een ziekenhuisbed met infuus erboven, een brancard en kastjes met medische instrumenten. Er kunnen kleine ingrepen worden uitgevoerd, maar niet door een arts, want die is er niet.

‘De kapitein en ik moeten elke vijf jaar op medische les,’ vertelt eerste stuurman Aleks’s middags. ‘De scholing duurt drie dagen, daarna ben ik dokter,’ zegt hij lachend. In een laasje liggen ook pillen tegen zeeziekte. Ik heb mijn eigen doosje bij me, maar met tips van ‘de loods’, degene die de Rumba naar zee heeft geleid, hoop ik overeind te blijven. ‘Bij zeeziekte vooral niet in de hut gaan liggen, je hebt juist frisse lucht nodig. En focus op de horizon, dat is het enige wat niet beweegt.’ De stuurmannen op de brug zijn in hun nopjes met het weer en de positieve voorspelling voor de komende dagen. De kapitein zit voor de brug op een krukje in de zon. Windkracht 4 en ik vind de zee nogal ruw, maar hij noemt het kalm. ‘De golven zijn hooguit anderhalve meter hoog. Bovendien komt de wind uit het noorden, dus varen we er recht tegenin. Dat is rustiger dan wanneer de golven van de zijkant komen.’ Hoe ik me ook op de horizon richt, aan het begin van de eerste avond ga ik me toch »

‘Bij zeeziekte vooral niet in de hut gaan liggen, je hebt frisse lucht nodig,’ waarschuwt de loods die ons naar zee heeft geleid

onaangenaam voelen – licht in m'n hoofd, wee in mijn buik – en neem een Suprimal. Later in de week zal ik nog twee keer zo'n tabletje nodig hebben.

In bed probeer ik nog wat te lezen, maar val ik om negen uur in slaap. Om pas elf uur later wakker te worden. Op volle zee. Niets dan open water, geen windmolenparken, alleen in de verte soms een ander schip of een boortoren. Lichte deining, het constante regelmatige gebrom van de motor. In de hut is geen internet meer, wat zo zal blijven tot laat in de avond in de eerste haven. Met een snelheid van 14 knopen (zo'n 25 km per uur) kachelt de Rumba in 34 uur van de Tweede Maasvlakte naar Tananger.

**Geen bioscoop, blackjack, bingo** of bar, zoals op de cruiseschepen die dezelfde route varen. Saai, maar in je eentje in zo'n cocon zonder vertier of internet raak je onthaast en is het dagelijks bestaan ver weg. Je kunt ongestoord boeken lezen, schrijven en offline werken. Nu duurt mijn trip slechts een week en bieden de havens afleiding, maar je kunt ook mee op schepen naar andere continenten en dan zie je weken achtereens niets dan zee. Om toch soms iemand te zien, kun je rondjes maken over het schip, kijken wat de crew aan het doen is. Derde ingenieur Stanislav wil wel een rondleiding geven door de machinekamer. Ik krijg gehoorbeschermers vanwege het oorverdovende lawaai, maar wat een imposante apparatuur daar onderin het schip.

Op het dek vetten volmatrozen/kraandrijvers Oleksii en Dmytro stangen in, bootsman Vitalijs en lichtmatroos Edvards zijn bezig met een waterslang. Op de brug bespreken de eerste en tweede stuurman de verladings-schema's, gestuurd door de Rhoonse cargadoer Boeckmans. Kapitein Pawel doet administratie. 'Ik moet de boeken opmaken, het is het einde van de maand.' De rangen op een schip zijn voor iedereen duidelijk, de bijbehorende taken ook.

Voor een passagier is de brug het leukst; je hebt er het beste uitzicht, kunt meekijken op de beeldschermen en de stuurman zijn meestal wel in voor een praatje, in hun beste Engels. Er wordt veel gelachen, ik weet niet waarover, want de voertaal is Russisch. Socializen met de rest van de bemanning is lastig; ze komen uit Rusland, Estland, Letland, Litouwen en Oekraïne en ze spreken nauwelijks Engels. Een lastige mix, lijkt me, maar dat valt mee, zegt



de kapitein. 'Op zee telt nationaliteit niet, je bent zeeman.' De mannen beneden knikken naar me, maar leggen geen contact. Bij het inschepen is me verteld dat ik ze vooral niet in de weg mag lopen. Voor gezelligheid is bovendien weinig tijd: de Rumba doet in Noorwegen om de paar uur, bij nacht en ontij, een haven aan en dan moeten er containers af en op en dan is het alle hens aan dek. 'Een zwaar schema,' vindt de kapitein. 'Tussendoor moeten we ook aan slaap zien te komen. Op verre bestemmingen is er meer contact, dan ontmoet je elkaar in de mess, voor gamen, film kijken of – als er Filipino's zijn – karaoke.' Op de Rumba worden zelfs de maaltijden snel weggewerkt, in tien minuten, en meestal alleen. Kok Olek is de enige met regelmatige werktijden, van half zeven 's ochtends tot acht uur 's avonds is hij op zijn post. De grote, vriendelijke Oekraïner is bezig met varkensgebraad en appelstrudel. Vandaag is er ook borsjt. Stormt het, dan geen soep, want die klotst dan uit de kommen. Bij ruige zee ziet de keuken er ook anders uit, maakt Olek duidelijk. 'Kijk,' en hij haakt twee stroken staal in het fornuis, waardoor zijn pannen niet kunnen verschuiven. Bij elke maaltijd probeert hij mij heel veel

## OOK MEE MET EEN ZEESCHIP

- Meereizen op een zeeschip kan vanaf een week tot meerdere maanden. Korte vrachtreizen gaan bijvoorbeeld naar Engeland, Duitsland en Scandinavië, lange naar (Zuid-)Afrika, Zuidoost-Azië en Zuid-Amerika. Ook deeltrajecten en enkele reizen zijn mogelijk.
- Op kleine schepen is meestal maar één passagiershut beschikbaar, op de grotere schepen wat meer.
- De prijs ligt rond de 80 à 90 euro per dag, alles inbegrepen.
- Opstapplaatsen zijn onder meer Hamburg, Zeebrugge en Antwerpen. Bij vertrek vanaf Rotterdam is een speciale vervoersdienst nodig, die kost 60 tot 150 euro.
- DFDS laat passagiers toe op de lijn Gent-Göteborg: 32 uur op een roll-on-roll-offschip (hier staat de lading op vrachtwagens).
- Aanbieders van vrachtschipseereizen, zoals bijvoorbeeld de beschreven trip naar Zuidwest-Noorwegen, zijn zylmann.de, cptnzeppos.com en frachtschiffreisen-pfeiffer.de.



eten te geven. ‘How many egg?’ Ook al zeg ik dat ik er maar één wil, ik ontbijt met drie geroerde eieren. Plus toast met bacon en cheddar, als het aan hem ligt.

**Het is na middernacht** als de Rumba afstevent op Husøy. In de Noorse fjorden en kustwateren knipperen veel lichten. Een baken op elke rots, knipperende tonnen in bochten, op de bergen oplichtende elektriciteitskabels om vliegverkeer te waarschuwen, veel vuurtorens. Langs het water dorpjes, feeëriek verlicht.

Eenmaal stevig vast aan de kade, klimmen kraandrijvers naar hun cabine om drie containers te lossen en vijf te laden. De dreun als er zo’n doos op het dek landt, is voelbaar op het hele schip. Ik word wakker als de Rumba om drie uur ’s nachts de haven van Florø aandoet.

Ik heb het geluk dat het schip bij daglicht door de Hjeltefjorden naar Bergen koerst, en geniet van de omgeving. Ruige natuur, pastelkleurige huizen, vreemde watervogels. We passeren twee enorme bruggen. Het verladen in Bergen duurt drie uur, lang genoeg voor een bezoek aan de stad. De kapitein maant me veiligheidshelm en -hesje te dragen en geeft de bootsman opdracht mij van boord te helpen. Na twintig minuten lopen sta ik in een andere wereld, in werelderfgoed Bryggen, de houten werf uit de Hanzetijd, zes eeuwen geleden.

Ålesund is de volgende dag de laatste haven. Twintig lege vriescontainers gaan eraf, vijftig komen erbij. Gigantische vrieskisten zijn het, vol vis. Vanuit Rotterdam gaat die vis straks de hele wereld over. De werkzaamheden vergen zeven uur, ik ga weer op pad. Dat is het leuke van een wat kleiner schip: het kan aanleggen in de kleine havens die soms vlakbij stadscentra liggen. Ålesund is een mooi stadje met veel Jugendstil huizen en een gezellige binnenhaven. Ik neem de 418 traptreden naar panoramaplateau Fjellstua. In de verte steken de rode kranen van de Rumba de lucht in. Ik ben verbaasd dat zelfs op deze afstand, zeker een kilometer, het gieren van de kranen hoorbaar is. Bijna terug bij het schip kom ik Egor en Maksim tegen, vrienden sinds de zeevaartschool en nu tweede en derde stuurman op de Rumba. Ze zijn naar de supermarkt geweest. ‘Om chips en chocola te kopen. Voor onderweg naar Rotterdam, dan hebben we tijd om tekenfilms te kijken en FIFA te spelen.’ Voor de lange, lange terugreis, 55 uur op de eindeloze zee. «

Al zeg ik dat ik er maar één wil, ik ontbijt met minstens drie eieren. Plus toast met bacon en cheddar, als het aan kok Olek ligt