

# SUEZ DICHT



In punten en strepen bereikte ons het bericht. Zo ging dat in juni 1967 op koopvaardij schepen.

Al gauw was het nieuws via de marconist en de kapitein bij iedereen aan boord bekend. In de Zesdaagse oorlog tussen Israël en Egypte was de doorvaart van het kanaal onmogelijk geworden. 14 schepen lagen inmiddels gevangen op het Bittermeer en zouden daar het uiterlijk van een gele vloot aannemen doordat gedurende 8 jaren de woestijnwinden hun werk deden.

Op dat moment hadden wij nauwelijks oog voor de gevolgen van de blokkade van het Suezkanaal voor de wereldeconomie, maar de politieke spanningen in het Midden-Oosten hielden ons als regelmatige passanten van het kanaal wel al enige tijd bezig.

Voor ons was eigenlijk het belangrijkste hoe wij na een jaar aan boord zouden kunnen worden afgelost. Gelukkig bevonden wij ons op het moment van de blokkade nog in de buurt van Mombasa aan de Afrikaanse oostkust, maar ons vaarplan hield in dat wij nog wat lading zouden innemen in enkele havens aan de Rode Zee en dan via het Suezkanaal en de Middellandse Zee naar Lissabon zouden varen, de dichtstbijzijnde Europese haven waar onze 'buitenlijn' langs kwam en wij per vliegtuig afgelost zouden worden.

Op 2 juli 1966 monsterde ik aan als stuurmansleerling op de Merwe Lloyd van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (n.v. met kleine lettertjes). Het schip voer in een van de buitenlijnen van de Lloyd en de Stoomvaartmaatschappij "Nederland", de Nedlloyd Afrika-A Service, en kwam nooit in Rotterdam. Lissabon was voor bemanningsaflossing per vliegtuig de gunstigste haven.

De bemanning van het schip bestond uit 50 Nederlanders en 2 Indonesische wasbazen. Vanwege de passagiersaccommodatie voor 12 rijke Amerikanen was dat door de uitgebreide civiele dienst een heel gezelschap op een vrachtschip van 161 m. en 11.550 dwt.



Het was een mooie oplossing voor leerlingen om op een lange reis zonder extra aan- en afmonsteren het benodigde jaar vaartijd te halen en snel aan de studie derde rang te kunnen beginnen. We gingen met vier leerlingen mee, van wie er bij gelegenheid twee zouden worden overgeplaatst bij ontmoeting van een zusterschip, bijvoorbeeld in het Panamakanaal of op de Amerikaanse westkust.

De rondreis liep van Lissabon via New York naar de Amerikaanse westkust tot in Canada, dan terug via het Panamakanaal naar Kaapstad om van daar bijna alle havens aan te doen tot in de Rode Zee. Via het Suezkanaal konden we binnen vijf maanden weer in Lissabon zijn. De uitzendtermijn voor bemanningen van de Lloyd was toen nog negen à tien maanden. Om de nodige continuïteit te behouden werd er in Lissabon elke keer een halve bemanning afgelost per vliegtuig.

Dat was trouwens helemaal geen prettig vliegreisje. De DC-3 had een onaangenaam luchtgedrag en toen wij dachten er te zijn, bleek

dat we in Bordeaux moesten tanken en er nog eens uren in moesten zitten. We gingen zelfs met twee vliegtuigen, want inclusief bagage en wat belangrijke onderdelen voor het schip was het teveel voor één zo'n kist. Op de staart van het vliegtuig prijkte het logo MAC, door ons uitgelegd als "Maak uw laatste smak met MAC". De Lloyd had inmiddels wat belangen in de chartermaatschappij van Martin Schröder, Martin's Air Charter, dus zo hielpen wij deze jonge maatschappij vooruit.

Twee volledige rondreizen leverden ons dus tien maanden vaartijd op, maar wij werden niet in Lissabon afgelost, immers het jaar vol maken, toch? Om ons gerust te stellen werd in het vooruitzicht gesteld dat wij in het Panamakanaal overgeplaatst zouden worden op het zusterschip Marne Lloyd en zo het schema van ongeveer dertien á veertien maanden konden inkorten tot ongeveer een jaar. Mijn lotgenoot was Wim Mellegers, die ik al van de zeevaartschool kende en later ook loods is geworden. Helaas is Wim anderhalf jaar geleden overleden, hij kon onze avonturen ook mooi onder woorden brengen.

Maar goed, wij wilden dus wel ergens afgelost worden, want inmiddels had het overstappen pas in Los Angeles kunnen plaatsvinden en voor vertraging gezorgd en konden wij al zien aankomen dat wij niet met twaalf maanden en ook niet binnen dertien maanden thuis zouden komen. Lissabon was nog ver weg.

Op 5 juni 1967 brak de Zesdaagse oorlog uit en waren er veertien schepen in het Suezkanaal vast komen te zitten. Die dans waren wij dan wel net ontsprongen, maar hoe kwamen wij thuis? Opnieuw een lange luchtreis met MAC was ook geen aangenaam vooruitzicht.

De rederij wijzigde het hele vaarplan. Na nog wat koffie laden in een paar havens aan de Rode Zee en bunkeren in Djibouti zou het schip om de oost naar de Amerikaanse westkust koersen. Maar wel nog bijladen in Rangoon (nu Yangon) en Singapore. Zo zouden wij steeds verder van huis raken. Wij waren echt nog zo'n pakjesboot die in heel veel havens even wat laadde of loste. Als wij al iets wisten van containers dan was dat een modernisme dat zich hoofdzakelijk afspeelde tussen de Amerikaanse westkust en Hawaiï.

Wij kregen wel eens een reusachtige houten kist van het formaat container te vervoeren. Die kwam als "Lift Van" op het stuwplan te staan. Daarvoor werd dan het "Frisco-takel" opgetuigd of een van de drie zware spieren. Dat soort manipulaties met het eigen laadgerei vormde voor ons, leerlingen, minstens drie dagen strak meelopen met de bootsman en de kabelgast. Trouwens, de sfeer van de koloniale vaart hing daar ook nog merkbaar omheen. Beslist niet 'fout', zeer leerzaam en helemaal niet onprettig.

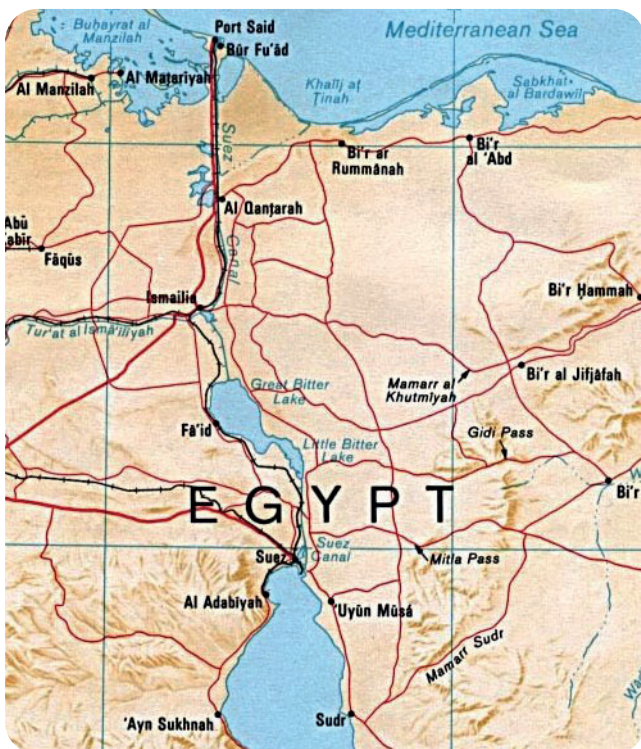
Inmiddels was het best interessant om van dichtbij mee te maken hoe de lijnvaart helemaal aan de nieuwe situatie moest worden aangepast. Wij konden ons toen nog niet voorstellen dat gedurende acht jaar de route rond Kaap de Goede Hoop druk bevaren zou gaan worden. Het "postbootje" bij Kaapstad, dat in de vorige Suez-crisis in 1956 goede diensten had verricht, werd uit de mottenballen gehaald en voorzag veel Kaapvaarders van post en wat verse proviand. De oudere collega's konden er sappig over vertellen en het bleek nog waar te zijn ook.

De Lloydkade zat intussen niet stil. Misschien had men MAC ook nog eens gepolst en tot onze vreugde kwam er weer een telegram in punten en

# SUEZ DICHT (VERVOLG)

strepen, dat wij in Djibouti zouden worden afgelost. Een toen modern, viermotorig propellervliegtuig, de DC-7 C Electra, zou ons komen aflossen op 27 juli. We konden er met 25 man makkelijk in en het werd een aangename thuisvlucht die wel dertien uur duurde. We hadden bewegingsruimte en mochten ook in de cockpit meekijken. Eten en drinken was er voldoende en doordat deze toestellen niet zo hoog vlogen, konden wij redelijk goed zien welke route er gevolgd werd. Het luchtruim boven het Suezkanaal werd mis gehouden.

Inmiddels was het nieuwe Schiphol in gebruik genomen, waar wij na dertien maanden weer voet op Nederlandse bodem konden zetten. Die mooie poef en de blauwe broek liggen misschien nog wel bij de kooplieden in Suez.



In het licht van de recente blokkade met de Ever Given en de in mijn ogen verschrikkelijk opgeklopte chaos in de scheepvaart, waren de veertien schepen in 1967 maar een kleinigheid; althans, wij zagen ons belang in het overeind houden van de wereldeconomie nauwelijks. De schaalvergroting in de scheepvaart in de laatste 55 jaar werd overduidelijk door de overvloed aan beelden van het vastgelopen containerschip.

Bij het nalezen van de geschiedenis van het Suezkanaal, bijvoorbeeld op Wikipedia, is het ook interessant te zien dat na de Suez-crisis van 1956 Nederlandse bergers van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst met W.A. van den Tak's Berging en de Deense Svitzer in snel tempo het kanaal ontdeed van 40 wrakken en dat in 1958 de vaart al weer op gang kwam.

Tijdens de Jom Kippoer-oorlog van 6 tot 26 oktober 1973 stak het Egyptische leger met pontonbruggen het kanaal over en zag kans het front op ongeveer twintig km ten oosten van het kanaal te consolideren. De scheepvaart lag nog stil; wel leidde dit tot een wereldwijde oliecrisis. Wij voeren intussen rond De Kaap alsof er sinds Jan van Riebeeck niets was veranderd: more days, more dollars!

Het Midden-Oosten blijft een gebied met veel politieke spanning waarin het Suezkanaal in geopolitiek opzicht en voor de wereldeconomie steeds weer een rol van grote betekenis kan spelen.

Ries de Jong