

VAN STORTGOED EN EEN OUDE ZWED



De ARISTIDES in de Nieuwe Willemshaven

Een avond in oktober 1977. Het was koud en mistig en op straat was het stil. Wie buiten niks te zoeken had bleef thuis bij de televisie en de kachel. Op de Nieuwe Willemshaven was wel activiteit. Een kokkelaar uit Yerseke werd gelost door de nieuwe Figee-havenkraan. Die middag had deze kraan samen met één van de oude kransen nog een Panamees vrachtschip met pellets veevoer voor de C.A.F. gelost in vrachtauto's. Hier en daar op de kade lagen nog wat pellets die naast de vrachtwagen waren gevallen. Een ouwe seun was bezig plastic boodschappentassen te vullen met deze restjes veevoer. "Foar 't hontsjie" De aanwezigheid van twee vastmakers wees erop dat er nog een schip zou binnenlopen die avond. De mist werd steeds dikker. Het vertrouwde geluid van de misthoorn klonk over de haven en de stad. Dan was er het gedempte geluid van een scheepsdieselmotor en langzaam kwam uit de mist een oud diepgeladen schip te voorschijn. Bij het aanmeren bonkte het schip iets te hard tegen de kade. Achterop het schip liepen een paar mannen zenuwachtig heen en weer. Eén van hen gooidde het keesje te vroeg naar de wachtende vastmaker en het verdween met een plons in het water. Nog een keer en weer een plons. Het geklungel duurde nog even maar uiteindelijk kwam het schip toch vast aan de kade. Achterop het schip stond de naam "Aristides". De thuishaven was Famagusta(Cyprus).



Een andere oude Griek, de ASTIPALAI (bj.1955 ex-TERNEFJELL)



Nog een kleurenfoto van de ASTIPLAIA.

De volgende morgen was de mist opgetrokken. De luiken van de "Aristides" gingen open en twee havenkranen begonnen, alweer een lading veevoer, te lossen in een lichter die diezelfde nacht langszij de "Aristidis" was gaan liggen. Keer op keer zakten de grote openstaande grijpers weg in de lading veevoer in de ruimen van het oude vrachtschip. Dan werden de kabels van de kranen gespannen en de grijpers sloten zich. Urenlang het huilende geluid van de elektromotoren van de kranen. Bij het leegstorten van de grijpers grote stofwolken die door de westenwind richting havenbuurter werden gedreven. Na twee dagen was het schip leeg en in de nacht vertrok de oude vrachtaarder weer. Op weg naar een volgende haven.



De NOTTINGHAM in het Dok met steenkool wordt door de twee stoomkranen van de S.S.M. gelost. De Foto is van 1946.

Stortgoed, ook wel bulkclading genoemd, is het soort vracht dat tegenwoordig via grijperkranen of transportbanden in een schip wordt gestort. Een deel van de lading in Harlingen aan- of afgevoerd is naast stukgoed altijd stortgoed geweest. In de zeventiende en de achttiende waren dat bijvoorbeeld graan uit de Baltische landen. Of het ruwe zout bestemd voor de zoutkaten van Harlingen uit Spanje, Portugal of Engeland. In de negentiende eeuw en in de eerste helft van de twintigste eeuw waren dat ook de industriekolen aangevoerd uit Engelse kolenhavens zoals Goole, Grangemouth of Newcastle. Vanaf 1903 werd een groot deel van deze steenkolen aangevoerd door schepen van de Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij(S.S.M.) Het lossen van de steenkolen in de haven van Harlingen is lange tijd een arbeidsintensieve aangelegenheid geweest. Met behulp van manden en schoppen werden de kolenbotten gelost. In 1931 werd dit werk overgenomen door twee drijvende stoomgrijperkranen die de S.S.M. in dat jaar aanschafte. Na de tweede wereldoorlog werd de Engelse steenkool op de Nederlandse markt voor een groot deel verdrongen door goedkope Amerikaanse kolen. In de vijftiger jaren staakte de S.S.M. de aanvoer van Engelse kolen in Harlingen.



Voordat in 1931 de S.S.M. drijvende stoomgrijperkranen in gebruik nam werden de kolenscheppen gelost met scheppen en manden. De manden met kolen werden in het ruim en geschept en dan uit het ruim gehesen. Vervolgens op de bascule om te worden gewogen en dan werd de inhoud van de manden in naastliggende binnenschepen gestort.

Het was in de zeer warme en droge zomer van 1976 dat de C.A.F.(tegenwoordig de A.C.M.) besloot om een deel van de aanvoer van veevoer voor het Noorden des lands te verplaatsen van Rotterdam naar Harlingen. Het betrof tot pellets geperste bietenpulp afkomstig uit Spanje. Er kwamen vanaf die zomer vele vrachtschepen vanuit Spaanse havens zoals Santander, Bilbao en Allicante naar Harlingen geladen met bietenpulp voor de Friese veeboeren. Veevoer is in verhouding met een lading stukgoed en goedkopere vracht. Laag in de verzekering of misschien wel helemaal niet verzekerd. Oude vrachtschepen konden het dus wel doen. En oude vrachtschepen waren haet, Panamazen en uiteraard de manden als "Aghios Nicolaas" (oude Nicolaas), "Astipalala", "Parimarzen" en gieraard met "Aristides".



De grijper is leeg en dan is er stof



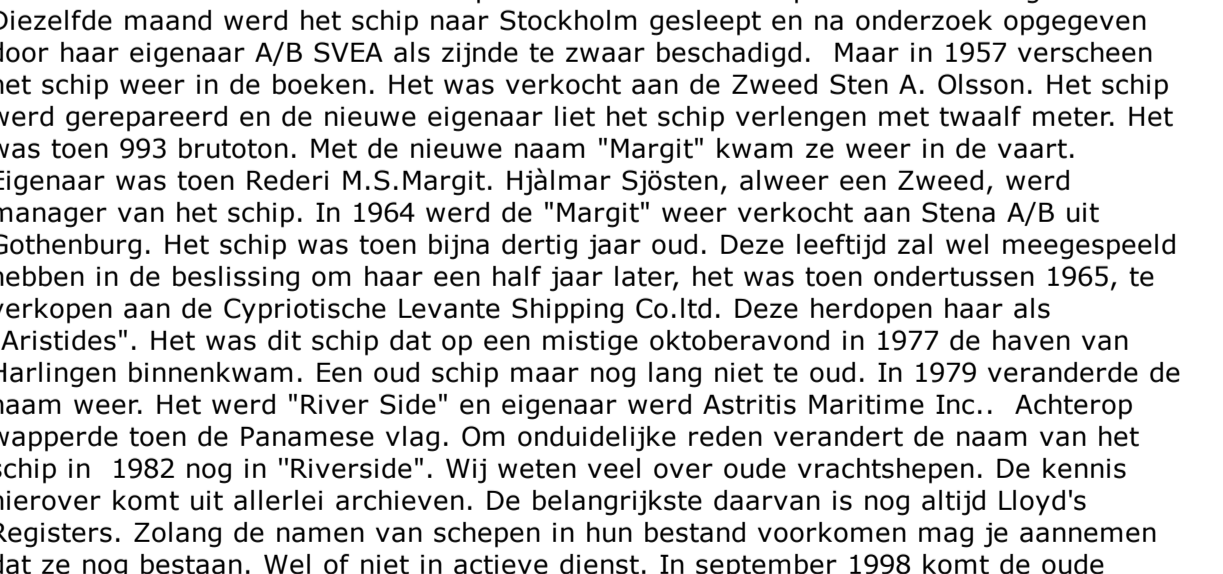
Tegenwoordig is Harlingen een haven waar voornamelijk gestorte lading wordt aan - en afgevoerd. In verhouding nog maar weinig stukgoed. Zout wordt bij Frisia-Zout in binnenvaartschepen of in zeeschepen geladen voor binnenlandse en buitenlandse bestemmingen. In de Industriehaven arriveren iedere week een paar grote Engelse zelflossende zandzuigers die Noordzeezand aanvoeren bij Spaans. In augustus van 2002 lag in de Nieuwe Willemshaven het Maltese vrachtschip "Irina Trader" (fotos boven)cacaohulen te laden. Cacaohulen zijn de omhulsels van cacao bonen. Een restproduct van de chocoladefabrieken in Zaandam Als de cacao eruit gehaald is worden de hulen als veevoeder gebruikt. De cacao hulen werden per vrachtauto aangevoerd uit Biddnghuizen(Noorddoostpolder) Uit de vrachtwagens werden ze op de kade gestort en met de grijperkraan van Spaans het schip in gedraaid. Desgevraagd vertelde de baas daar dat de lading voor Denemarken bestemd was. Af en toe worden er nog schepen met stortgoed in de Nieuwe Willemshaven geladen of gelost. Al bijna twintig jaar heeft de gemeente plannen om er een recreatiehaven van te maken.

LEVENSLIOP VAN DE "ARISTIDES"



De "Margit"(ex-Warun) in het Kieler kanaal. (foto van website KOMMANBRYGGAN)

Op de werf Nya Varvse Oresubd te Landskrona aan de Sont liep in 1935 een nieuw motorschip voor de Stockholm's Rederi A/B SVEA van stapel. Het was de "Warun" van 642 brutoton. Rederi A/B SVEA was een Zweedse scheepvaartmaatschappij met veel kleinere stoomschepen die lijndiensten onderhietsden tussen Zweden en Europese havens. De nieuwe "Warun" was één van hun eerste motorschepen en had zoals veel Scandinavische schepen een ijsbrekersboeg. Geschikt dus om in de winter zolang mogelijk het ijs van de dichtgevroren Oostzee te kunnen trotseren. In 1940 werd de "Warun" verhuurd aan de Duitse Kriegsmarine die het schip inzetten als mijnenlegger. In 1945 kwam de "Warun" terug bij A/B SVEA. Op 4 augustus 1956 toen het schip op weg was van Stockholm naar Noordkøping liep de "Warun" aan de grond bij Havringe Lighthouse. Er ontstond brand aan boord na een explosie en het achterschip brandde volledig uit. Diezelfde maand werd het schip naar Stockholm gesleept en na onderzoek opgegeven door haar eigenaar A/B SVEA als zijnde te zwaar beschadigd. Maar in 1957 verscheen het schip weer in de boeken. Het was verkocht aan de Zweed Sten A. Olsson. Het schip werd gerepareerd en de nieuwe eigenaar liet het schip verlengen met twaalf meter. Het was toen 993 brutoton. Met de nieuwe naam "Margit" kwam ze weer in de vaart. Eigenaar was toen Rederi M.S.Margit. Hjalmar Sjösten, alweer een Zweed, werd manager van het schip. In 1964 werd de "Margit" verkocht aan Stena A uit Gothenburg. Het schip was toen bijna dertig jaar oud. Deze leeftijd zal wel meegespeeld hebben in de beslissing om haar een half jaar later, het was toen ondertussen 1965, te verkopen aan de Cyproitische Levante Shipping Co.ltd. Deze herdopen haar als "Aristides". Het was dit schip dat op een mistige oktoberavond in 1977 de haven van Harlingen binnenkwam. Een oud maar nog lang niet te oud. In 1979 veranderde de naam weer. Het werd "River Side" en eigenaar werd Astritis Maritime Inc.. Achterop wapperde toen de Panamese vlag. Om onduidelijke redenen veranderde de naam van het schip in 1982 nog in "Riverside". Wij weten veel over oude vrachtschepen. De kennis hierover komt uit allerlei archieven. De belangrijkste daarvan is nog altijd Lloyd's Registers. Zolang de namen van schepen in hun bestand voorkomen mag je aannemen dat ze tot bestaan. Wel of niet in actieve dienst. In september 1998 komt de oude Zweed nog voor in de bestanden van Lloyd's. Daarna niet meer.



De brug van de ARISTIDES