

de Gelderlander • zaterdag 11 februari 2006

GOGOREIS3

Luxe en rust op een vrachtschip

Ooit was de boot het enige vervoermiddel voor wie verre reizen wilde maken. Nu de hele wereld binnen handbereik ligt, kiest een groeiende groep juist bewust voor deze vorm van reizen. Als gast op een vrachtschip bijvoorbeeld. Daar wacht niet de luxe van een cruise, wel absolute rust, oneindige vergezichten en een ontspannen verblijf in een volcontinu bedrijf.

door LINDA HUIJSMANS

Reizen per vrachtschip gaat langzaam. Met een vaartje van 14 knopen, pakweg 25 kilometer per uur, zit de Ziemia Cieszynska aan zijn maximum. De Poolse bulkcarrier pikt ons in IJmuiden op waarna we in ongeveer veertien dagen meevoeren naar Cleveland, aan het Amerikaanse Erie-meer.

Wie graag precies weet waar hij op zijn vakantie aan toe is, of weinig tijd heeft, kan beter het vliegtuig pakken. Op het moment dat een reis vrachtschip wordt geboekt, is de vertrektijd alleen bij benadering bekend. Het kan voorkomen dat er onverwacht een omweg wordt gemaakt voor een extra vracht, soms eindigt een reis zelfs elders dan gepland. Vrucht heeft altijd voorrang boven passagiers, maar wie daar tegen kan krijgt er veel voor terug. We melden ons vroeg op het streng

beveiligde terrein van staalconcern Corus. Rond het schip zijn dan al tientallen mannen en enkele hijskranen bezig met het laden van tientallen tonnen staal, bestemd voor de auto-industrie in Cleveland.

Kneepjes

Twee bemanningsleden pakken in één keer al onze bagage op en brengen die aan boord. De kapitein schudt ons even de hand en de eerste stuurman wijst ons onze hut, meer tijd hebben ze nu niet. Wij krijgen alle gelegenheid om op het schip rond te dwalen en naar het laden te kijken. Een pauzerende cargadoor (verantwoordelijk voor het laden en lossen) wijdt ons in de fijne kneepjes van zijn vak in. Als de vijf laadbakken zijn gevuld, worden de enorme dekplaten langzaam dichtgedraaid. De cargadoors verlaten het schip, de hijskranen rijden weg en dan is het tijd om te gaan. Twee kleine bootjes trekken het enorme gevaarte (180 meter lang,

41 meter hoog en 23 meter diep) los van de kade.

Via de havens van IJmuiden zetten we koers naar de Noordzee. Als we de Nederlandse territoriale wateren achter ons laten, verlaat de loods via een kleine touwladder het schip. Het klotsende water onder zich negerend springt hij op een kleine, wendbare loodsboot die hem in no time terugbrengt naar IJmuiden.

We varen een koers van 258 graden, dat wil zeggen richting West-zuid-west. Rondom ons krioelen grote en kleine vrachtschepen en plezierjachten. We ontmoeten de Rainbow Warrior van Greenpeace en varen een stukje op met een booreiland dat verslept wordt. Aan het eind van de tweede dag zien we Land's End liggen. Vanaf hier zijn we meer dan tien zeemijlen (18 kilometer) uit de kust en dat betekent geen mobiele telefoon meer, geen radio en geen televisie-ontvangst. De Atlantische Oceaan strekt zich wijsd voor ons uit. We zijn nu echt op weg! Omdat we de enige passagiers zijn, krijgen we de grootste hut op de vijfde verdieping; een verblijf dat bestaat uit een slaap- en zitkamer met eigen douche en toilet. Bij wijze van welkom staat er een vaasje bloemen op tafel, plus twee pakken frisdrank. Op dezelfde etage heeft de kapitein zijn vertrekken. Boven ons is alleen nog de brug.

Dan wordt er geklopt. De steward: 'Is alles naar wens?' Hij belooft ons de hele reis te voorzien van schoon linnengoed en elke dag te komen stofzuigen. Maar echt onsterfelijk zal hij zich maken met de zelfgebakken cake die hij elke zondagmiddag brengt.

Radar

Vanaf dag drie, als we eenmaal op de Atlantische Oceaan zijn, hebben de kapitein en de drie officiers alle tijd om met ons te praten. Zbigniew, 39 jaar en Eerste Officier, demonstreert ons hoe een sextant werkt. We checken regelmatig de radar op onze positie, maar we bestuderen ook de zeer gedetailleerde zeekaarten, waar- op gewoon met potlood en geodriehoek de route wordt uitgestippeld.

'Al die apparatuur is mooi', vertrouwt Krystof, de 62-jarige kapitein ons toe, 'maar als er iets stuk gaat, moet ik toch weten waar we zijn'. Starend op de kaart zien we dat we maar net de beruchte Bermudadriehoek links, pardon aan bakboordzijde, laten liggen. Er staan vetgedrukte waarschuwingen in drie talen: 'Let op. Benaderen vanuit de zuidwesthoek. Alleen bij daglicht!'. Aan een dun potloodlijntje net daarboven, zien we dat de kapitein de koers tijdelijk verlegt, om het staartje van een orkaan te vermijden.

Strak schema

De bemanning, twintig man sterk, leeft en werkt volgens een strak schema. Ontbijt, warme lunch en avondeten vindt plaats op vaste tijden en als passagier volg je dat ritme. Wie te laat is, vindt de hond in de pot. Dat vraagt wel wat oplettendheid want de tijd wordt regelmatig 's nachts een uur vooruit gezet. Gasten op een vrachtschip hoeven niet mee te werken en er wordt ook niets georganiseerd om ze te vermaken. Maar je mag veel. Rondjes joggen over het dek, bijvoorbeeld, of zwemmen in het kleine badje aan boord. Ons schip heeft ook een eenvoudige fitnessruimte en een pingpongtafel. En er zijn ligstoelen die je overal mag neerzetten waar je wilt. Zolang je niemand in de weg zit tenminste.

Dikke boeken

Het langzame tempo krijgt ons al snel in de greep. Er is alle tijd van de wereld om eindelijk die dikke boeken te lezen, of eindeloos in de gol-

ven te staren. Het verveelt nooit. De kleuren, de golfslag, de horizon, ze zijn geen moment hetzelfde. Dageelijks komen er vogels als jan-van-genten en sterns op het dek uitrusten, af en toe zwemt een walvis een stukje mee en in de verte zien we zelfs een haai. 's Nachts is er de oneindige sterrenhemel die nergens zo helder en overweldigend is als hier. Aan een ruime week op de oceaan komt er land in zicht. We passeren New Foundland en naderen Canada. Op zaterdag, tijdens de enige vrije middag van de bemanning, worden we opgeschrikt door het keiharde geluid van de alarmbel. Kort-kort-lang voor brandalarm en acht keer kort en een keer lang: abandon ship. Gelukkig waren we gewaarschuwd dat deze verplichte reddingsoefening eraan kwam.

Sluizen

Bij Quebec varen we de St. Lawrence River op. In vijf dagen zullen we via veertien sluizen 174 meter hoogteverschil overbruggen. Maandagochtend heel vroeg komt de eerste loods aan boord en vanaf nu is er permanent een op het schip aanwezig. Het grote voordeel voor ons is dat ze uit de omgeving komen en veel weten over wat er te zien is. Voorlopig spreekt de oranje zonsopgang boven Quebec voor zich.

De volgende dag leggen we aan op Lake Erie. Wij trotseren een Amerikaanse douaneofficier, stekeltjeshaar en strak in uniform, die ons het hemd van het lijf vraagt. Dan zetten we voet op Amerikaanse bodem. Onze bagage staat al op de kade te wachten.



In Nederland zijn twee bedrijven die bemiddelen tussen rederijen en passagiers. Ilse Langeveld, oprichter van Cargo Ship Cruises heeft één advies voor wie een dergelijke reis overweegt: 'Je monstert niet aan op de Loveboat. Er is aan boord helemaal niets te doen. Je moet jezelf vermaken. Er is geen disco, geen casino, wel alle rust en de meest fantastische vergezichten.'

De kosten bedragen gemiddeld 75 euro per persoon per dag. De meeste schepen vertrekken vanuit Rotterdam, Hamburg of Antwerpen. De reis daar naar toe gebeurt op eigen gelegenheid en op eigen kosten.

Cargo Ship Cruises, IJmuiden: www.cargoshipcruises.nl
Sea Travel, Zwolle www.seatravel.nl



Het uitzicht krijgt ons al snel in de greep. Foto's Linda Huijsmans

Tips & Trips

Op de fiets langs Limburgse tuinen

Wie van mooie tuinen houdt, kan in Midden-Limburg tussen Roermond en Weert volop genieten. In samenwerking met 6 Midden-Limburgse gemeenten zijn een 20-tal particuliere tuinen voor het publiek toegankelijk. Om dit initiatief meer bekendheid te geven is een fietsroute, via het netwerk met de bekende knooppunten, langs deze tuinen samengesteld. Een folder maakt de fietsers snel wegwijs in het routenetwerk. Deze folder is verkrijgbaar bij alle VVV's in Noord- en Midden-Limburg. www.lekker-genieten.nl

Langlaufsafari in de sneeuw

Voor wie op de valreep nog alternatieve sneeuwpret zoekt: probeer eens een langlaufsafari in het Italiaanse Zuid-Tirol. De vroegere mountainbikeprof Freddy Mair, die 's zomers fietstochten rondom Toblach door de heuvelen van het Hochpustertal organiseert, heeft deze winter voor het eerst een zevendaagse Dolomieten langlaufsafari op zijn programma staan. Elke dag wordt er, deels onder begeleiding, minimaal zo'n 8 en maximaal zo'n 40 km over prima geprepareerde loipes gelopen. Te doen voor beginners en gevorderden. De bagage wordt steeds nagebracht. Maar desgewenst kun je ook de hele week in hetzelfde hotel slapen. Kan nog geboekt worden tot en met 4 maart. Kosten vanaf 480 euro p.p. www.italybike.info



Jolink opent motorbeurs

Bennie Jolink opent op donderdag 16 februari MOTORbeurs Utrecht 2006. De zanger van de populaire popgroep Normaal draagt de motorwereld een warm hart toe en wil de opening van het nieuwe motorseizoen in de jaarbeurs Utrecht graag met alle motorliefhebbers van Nederland meebeleven. Jolink zal in het Harley Café zijn verhaal doen over zijn recente motorreis door Amerika voor het nieuwe RTL-televisieprogramma van USA Motorreizen. MOTORbeurs Utrecht, de grootste motormanifestatie van de Benelux, gaat van start met 275 exposanten, waarvan 60 zich voor het eerst op de beurs presenteren. De 22ste editie wordt gehouden van donderdag 16 tot en met zondag 19 februari in de jaarbeurs Utrecht.

Fallas in Valencia

Valencia is van 15 tot 19 maart weer in de ban van het feest der feesten: de Fallas. Maandenlang is elke Valenciaanse buurt bezig met de bouw van de beste Falla: een gigantisch grote sculptuur gemaakt van papier maché. Deze Fallas worden buiten op straat of op pleinen tentoongesteld. Sommige van deze creaties zijn zelfs 15 meter hoog en kosten noch moeite worden gespaard om de beste Falla te maken. Het festival komt tot een climax op 19 maart wanneer de Fallas 's avonds worden ontstoken. De winnende Falla wordt gespaard van de vlammen. De avond van 19 maart is de meest uitbundige en lawaaiige avond van Valencia.



Werk aan boord.

Als Fiat griep heeft, niest Turijn

In Turijn zijn de Olympische Spelen. Maar de stad heeft meer te bieden dan je op het eerste gezicht denkt. Vooral als je even doorzet.

door JOOST OVERHOFF

Van bovenaf is het uitzicht op Turijn ontluisterend: een soep van viesbruine heiligheid, omrand door bergen waarvan je je afvraagt hoe ze nog wit kunnen zijn. We nemen de trein en begeven ons richting stad. We ontmoeten mensen die positief zijn over de Olympische stad. 'Turijn is mooi', zegt een vrouw, 'maar je moet het ontdekken'. Binnen in haar woning ontmoeten we een Engelse die er al twintig jaar woont. Ook zij vindt Turijn schitterend, iets waarvoor de Turijners 'die altijd klagen' volgens haar geen oog hebben.

En inderdaad, naarmate onze ontdekkingsreis vordert, is het niet alleen verbluffend dat bijna iedereen kwaad over de Turijners spreekt - 'Een Turijner zou zelfs een luis pelten als hij je die kon verkopen' -

maar dat de Torinesi er zelf met zoveel overtuiging aan meedoen. Ondertussen blijft iedereen maar volhouden dat je volbloed Turijners met een lantaartje moet zoeken.

Gunstige ligging

Zoals zo vele steden dankt Turijn zijn ontstaan aan een gunstige ligging. Waar de Dora Riparia uitmond in de bovenloop van de Po bevindt de stad zich tevens op een kruispunt van wegen die leiden naar bergpassen richting Frankrijk en Zwitserland. Na eeuwen vooral een pleisterplaats voor handelaren en pelgrims te zijn geweest, is Turijn daarmee in onze tijd een natuurlijke kandidaat voor de Olympische Winterspelen. Wellicht de beroemdste vroege pas-passant was Hannibal. Met zijn legers en olifanten maakte hij de nederzetting op de plaats van het huidige Turijn met de grond gelijk en schiep zo de gelegenheid voor iets nieuws. Later zou uit dezelfde richting ook Napoleon volgen, maar de dominante constante was wel de komst van de hertogen van Savoye. Het was 'de IJzerverter' Emanuel Philibert, trouw dienaar van de aartsvijand der Nederlanden Filips II, die de hoofdstad van zijn hertogdom van Chambry naar Turijn verplaatste. Zo leerde

Turijn dat het aanzienlijk aangenaam is, iets te krijgen dat eerst van een ander was, dan het aan een ander te verliezen. Later, als trotse inwoners van de hoofdstad van heel het Koninkrijk Italië werden de Turijners witheet toen dat prestige naar Florence overging.

Ondertussen werd Turijn uitgebouwd van een plaats die werd gedomineerd door het klassieke pentagon, de verdedigende vijfhoek, naar een grote stad met barokke, neoklassieke en Liberty-elementen die toch militaire trekken bleef vertonen. De industriële ontwikkeling werd voor een groot deel bepaald door de autofabrieken van Fiat. De expansie ging gepaard met een migratie van arbeiders uit het zuiden van Italië. Recenter is de toeloop van immigranten uit het buitenland, die deels samenviel met een periode waarin vooral Fiats divisie personenwagens in een vrije val kwam. Inmiddels lijkt die ontwikkeling van een parachute voorzien, althans voorlopig. Maar ook als Fiat alleen maar griep heeft, niest heel Turijn.

Andere steekwoorden zijn hier: boeken en chocolade. Zo herbergt de stad belangrijke uitgeverijen als Einaudi en zijn de winkels met uitpui-

lend lekkers ontelbaar. En als derde steekwoord natuurlijk Juventus, de voetbalclub.

Lijkwade

Het falso waarvan de andere Italianen de Turijners betichten, lijkt ook van toepassing op het echte valse, het onechte. Maar dan kwaliteitsnep van de bovenste plank - edelneep. Zo werd langs de Po in het Valentinopark een heel middeleeuws complex tiptop nagebouwd. En dat terwijl de stad in het Palazzo Madama al een echt middeleeuws kastelen bezat. Spectaculairder nog, en controversiëler, is de lijkwade van Turijn. Deze Sindone (klemtoon op de i) zou de doek zijn waarin het lichaam van Jezus werd gewikkeld, waarbij een afdruk van zijn gelaat op het linnen achterbleef. Maar wetenschappelijk onderzoek wees uit dat het textiel uit meer dan duizend jaar na Christus dateert.

Die ontdekking volgde lang nadat een van de hertogen van Savoye zijn oog op de Sindone had laten vallen. Hij vroeg de doek cadeau aan de vrouw die hem deze schat was komen tonen. Ze weigerde, maar, zo wil het verhaal, dat deed ook het lastdier dat de kist met deze kostbaarheid moest vervoeren. Dit be-

In Turijn zijn veel winkeltjes met lekkernijen. foto Joost Overhoff



schouwde de dame als een teken van hogherhand en zo bleef de doek in Savoye. Wel echt zijn de kunstschaten in het Egyptisch Museum - het resultaat van een koning met een hobby - dat in belang alleen het museum in Cairo voor zich laat. Ook van zeer goede kwaliteit is de Galleria Sabauda, waarin onder andere schilderijen van Vlaamse en Hollandse meesters te bewonderen zijn. Daarnaast heeft Tentoonstellings-Turijn nog veel meer te bieden, zoals een

automobielmuseum en een wapencollectie van wereldfaam. We flaneren nog even op het Plein van de Republiek over de grote markt Porta Palazzo en door de Turijnse P.C. Hooft, de Via Roma. Twee werelden, de volkse en de deftige. De belangrijkste winkelstraten, de Via Roma en de Via Garibaldi komen beide uit op het kolossale Piazza Castello, ter ere van de Spelen omgedoopt tot Medals Plaza. Hier, op dit Gouden Plakken-plein, zullen de winnaars hun tranen la-

ten vloeien tegen de achtergrond van het Koninklijk Paleis. Wij concentreren ons voorlopig op dingetjes in goudpapier die je gewoon kunt kopen: giandujotti, het chocolaatje dat smelt op je tong. Veel van het echte in Turijn is eetbaar. En lekker bovendien. Superkoffie, zwijmelchocola en heerlijke wijn, verleidelijker kan het leven niet lonken. Voor Turijn moet je even doorzetten.

Turijn: www.turismotorino.org