

Bericht uit Oman

Het is alweer een half jaar geleden dat ik jullie in Rotterdam verlaten heb om te kijken of het gras bij de buurman echt groener is. Hoog tijd dus voor een verslag. Over het werk kan ik kort zijn. Bootje varen is bootje varen, bowlift blijft bowlift en Bernoulli verandert ook niet. Dus schepen gedragen zich hier net zo als in het Rijnmondse. Wat het verhaal hier wel erg aantrekkelijk maakt is dat hier geen rolling rooster wordt gebruikt, maar een vast rooster. Rik heeft daar al veel reclame voor gemaakt en terecht. We hebben hier per saldo veel minder vrij dan in Rotterdam, maar het rooster ervaren we als veel minder belastend. Ik voel me er veel beter bij. Het systeem met nacht, nacht, middag, middag, ochtend, ochtend is een echte verademing. Kortom, we blaken hier van energie om in vrije dagen erop uit te gaan. Dus hebben Rik en ik een drie daagse tour d'Oman gedaan.

Zo zijn Rik en ik in Sur beland. Het oogmerk was om de laatste traditionele dohw-werf te bezoeken. Sur ligt aan een grote baai en eens moet het daar net als vroeger de Nieuwe Maas vanaf Piet Smit, tot aan Klnderdijk zijn geweest. Werf na werf na werf heeft er gezeten. Daar is er nu een van over en die is zeker de moeite van het bezoeken waard.

In Oman zijn ze niet achterlijk. Security level, safety regulations, gate permit en al de rotzooi is net zo goed ontwikkeld als in Nederland. In sommige dingen kan je ze zelfs gidsland noemen. Wat dacht je bijvoorbeeld van geld opnemen met je paspoort. Een hele trits bankpassen is dan niet meer nodig. Maar dit even ter zijde. Bij de laatste dohw-werf stap je toch weer terug in de tijd. Geen norse portier te zien, dus we lopen zo de werf op. Niemand die zeurt dat we een helm op moeten. Maar wel allemaal vriendelijke mensen, die je graag laten weten wat ze doen. Omanen zijn liever lui dan moe en ze hebben een bloedhekel aan vieze handen en zweet. Dus treffen we een heel leger Bangladeshi, dat letterlijk in het zweet des aanschijns spanten staat te zagen bij een grote lintzaag. Het materiaal dat ze gebruiken is niets minder dan teak. De teak komt gewoon als boomstammen inclusief bast op de werf, graag met dikke takken en al. Je ziet hier hoe het hout nog geselecteerd wordt om bijvoorbeeld knieën uit gebogen takken te zagen. Er staan twee dohws in aanbouw. Een is al aardig op weg en een staat korter in de steigers. Er wordt met de kiel begonnen en daarna wordt de binnenhuid en de spanten gezet. Alles op het oog, als was het de VOC werf in Amsterdam. Het stikt er van de mallen, waarmee de op een volgende spanten worden af getekend en vervolgens gezaagd. Om en om zetten de mannen een spant en een wrang. Daarna gaat er een buitenhuid op en een dek. Door het luik moet dan een motor geplaatst worden en daarna wordt de accommodatie af getimmerd. Daar komt zelfs airconditioning in.



Ook op een traditionele dohw moet het aangenaam varen zijn. En wat doe je dan met zo'n dohw? Er zijn er nogal wat, die ermee vissen. Vis zit er in overvloed in de zee van Oman en je kan wel zeggen dat er op deze manier sustainable gevestigd wordt. Gewoon lijnen met haken en niets boomkorren en vele duizenden pk's. Verder is er een levendige handel met dit soort schepen tussen de Emiraten, Oman, Iran Pakistan en India. Heel traditioneel wordt er met stukgoed heen en weer gevaren.



Na de werf zijn wij verder de zuid in gegaan, waarbij er nogal eens off track gereden werd. Nu zaten we wel in een 4wd, maar toch liepen we twee keer vast. De eerste keer konden we met banden leeg laten lopen en veel scheppen plus hulp van een Omaan wel los komen. Daarna wordt er natuurlijk bij de helpende man koffie gedronken. Je komt hier niet zomaar weg. De tweede keer was het wat lastiger. Als je banden zover ingraven dat je met de bodemplaat op het zand staat, heb je een probleem. Een Nissan Pathfinder met woestijnbanden moest uitkomst bieden. Het ging allemaal maar net, de Nissan groef zich ook bijna in. Uiteindelijk zijn we heelhuids bij een dessert-camp uit gekomen voor de nacht. Het kamp ligt al een eindje

rijden in de woestijn en dus ben je in een complete stilte gekomen. Geen enkel geluid, dan de wind. Voor het eten zijn we op een duintop geklommen (goede conditie training). Daar bovenop, met alleen rode zandduinen om je heen en wind om je hoofd is het prachtig. Na zonsondergang werd het aardedonker en konden we weer eens genieten van een sterrenhemel, zoals alleen wij zeelui nog kennen. Geen industrieel licht, niets van dat alles.

De volgende dag zijn we de woestijn in gereden (met bijna lege banden). Eerst is het nog duidelijk hoe de track loopt, die je moet volgen, maar al gauw splitsen de tracks zich en sta je regelmatig voor de keus, "wat nu?" Soms zie je dat je oncomfortabel van het volgende waypoint weg rijdt. Zo'n moment hadden we toen we bij een verlaten bedoeïenen kamp kwamen. Daar stuitte we op het gebleekte skelet van een kameel. Als je echt verdwaald zie je er over een tijdje ook zo uit. De track hield hier helemaal op, dus zijn we omgekeerd om op de laatste splitsing dan maar de andere kant te kiezen. We



kwamen wonderwel precies in het waypoint uit, alweer in een bedoeïenen kamp. Nu moesten we een track in westelijke richting vinden. Een paar kinderen en een vrouw wezen ons ook aan dat we naar de west moesten, maar alles wat we die kant op zagen waren zandduinen. Op een plek liep een bandenspoor de duinen in, dus wij ook maar proberen en verhip, achter het duin lag een dalletje met allemaal banden sporen. Dus we zaten toch nog op het goede spoor. De wind blaast de duinen met een behoorlijke snelheid vooruit. Dus als er twee dagen geen auto rijdt zie je helemaal niets meer van bandensporen. Duin op duin af zijn we zo toch weer in de bewoonde wereld terecht gekomen en konden de banden weer gepompt worden (bij zo'n actie neem je je eigen compressor mee). Eenmaal

weer op het asfalt konden we kilometers maken en aan het eind van de middag waren we in Duqm. Daar hebben we Peter van der Reijden op gezocht. Die is daar begonnen als loods. Duqm is qua oppervlak heel groot, maar omdat alles nog in ontwikkeling is gebeurt er nog relatief weinig. Een scheepswerf en een bulkterminal, dat is het.

Maar Peter heeft het er stik naar zijn zin. Hij loopt daar maand op maand af met een oud collega van ons in Sohar. Doordat het er vaak stevig doorwaait zijn de dokreizen niet simpel. Dus challenge is er wel. Het was ontzettend leuk om elkaar weer eens te zien en we hebben er een gezellige avond van gemaakt. In Duqm is niet veel te doen, maar het hotel is prima, dus dan ben je al een heel eind.



De volgende dag hebben we nog even in de haven rond gekeken en ons verbaasd over de enorme investeringen in wegen en voorzieningen, terwijl er nog geen bedrijf te zien is dat zich gaat vestigen. Na de koffie afscheid genomen van Peter en toen terug naar Sohar. Terug hebben we de 'snelle' weg genomen. Dat is een lange rechte tweebaansweg. Dus je moet goed opletten, juist omdat het een heel stille weg is. Je rijdt door een vlak saai land, dat dan toch weer opgeleukt wordt doordat er kudde dromedarissen rondlopen, die, als ze een eind van de weg af staan lijken te zweven in de lucht. Rare luchtspiegelingen heb je overal. Een vijftig kilometer van Muscat kom je weer de bergen in en dan zijn we op bekend terrein. Het was een leuke tocht en we hebben tweeduizend kilometer geklokt.

Erik-Jan Veenemans