

**Van Kluis  
tot Kampagne**

**door**

**Arend Zeebeer**

Eerder verschenen:

Van Potdeksel tot Luikhoofd

Van Bulb tot Spiegel

Van Kielplaat tot Mastkloot

Van Tanktop tot Onderdeks

Bij de titel:

**Kluis:** In het algemeen een opening in het scheepsboord, zoals een ankerkluis. Er zijn ook kluisen om trossen van het schip naar de wal te leiden.

**Kampagne:** Ook wel geschreven "kampanje". Het verhoogde achterdek van een schip. Voor en achter hebben schepen een hoger dek om de zeewaardigheid te vergroten.

**Auteur:** Arend Zeebeer  
**isbn:** 9789402155167  
**Omslagontwerp:** Auteur  
**Copyright:** Auteur  
**Druk:** Brave New Books

**Afbeelding omslag:** Zonsopkomst bij Hayderapassa, Bosporus

---

Van Kluis tot Kampagne

## *Inhoud*

---

<b>Waar praten we over.....</b>	<b>1</b>
<b>Week 0: Proloog.....</b>	<b>9</b>
<b>Week 1.....</b>	<b>13</b>
<b>Week 2.....</b>	<b>31</b>
<b>Week 3.....</b>	<b>47</b>
<b>Week 4.....</b>	<b>61</b>
<b>Week 5.....</b>	<b>79</b>
<b>Week 6.....</b>	<b>95</b>
<b>Week 7.....</b>	<b>113</b>
<b>Week 8.....</b>	<b>129</b>
<b>Week 9.....</b>	<b>147</b>
<b>Week 10.....</b>	<b>163</b>
<b>Week 11.....</b>	<b>179</b>
<b>Week 12.....</b>	<b>197</b>
<b>Week 13.....</b>	<b>213</b>
<b>Week 14.....</b>	<b>231</b>
<b>Week 15.....</b>	<b>247</b>
<b>Week 16.....</b>	<b>265</b>
<b>Week 17.....</b>	<b>281</b>

*Inhoud*

---

**Week 18..... 299**

# Waar praten we over:

---

Dit is het verslag van een reis van vier maanden op een modern droge lading schip. Dat is een schip dat vrijwel alle ladingsoorten kan vervoeren, behalve vloeibare (olie) en gas. Om deze reden worden ze ook wel "general purpose" genoemd.

## Hoe groot is zo'n schip nou eigenlijk?

Een schip heeft een aantal afmetingen, lengte, breedte, diepte, inhoud en nog een paar. Het schip waarover deze reis gaat heeft de volgende afmetingen:

### Hoofdafmetingen

Lengte over alles: 129,60 meter

Dit is de grootste lengte, van het voorste punt van de boeg tot het achterste puntje van het hek. In verhouding, zet 10½ grote veertig voets containers achter elkaar. Dan zit je in de richting.

Breedte volgens de mal: 18,9 meter

Breedte volgens de mal is de breedte over de buitenkant van de spanten. Voor de grootste breedte komen de huiddikte en de slijtranden er nog bij. Het is ietsje breder als een autoweg met 5 rijstroken (één rijstrook is 3,5 meter)

Hoogte ruim zonder tussendek: 11,75 meter

Drie meter is ongeveer één verdieping. Dus het schip is aan de binnenkant zowat 4 verdiepingen hoog. Bij een lengte van totaal 85.4 meter en een breedte van 15.8 kun je dus een paar huizen compleet in kwijt in zo'n scheepsruim.

## ***Waar praten we over***

---

Hoogtes onder het tussendek: 3.19, 6.35 of 8.85 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes eronder. Het meest gebruiken we de middenhoogte, 6,35 meter. Dat is ongeveer de hoogte van een huis met twee verdiepingen en een lage vliering (ca 7 meter)

Hoogte boven tussendek: 7,85, 4,70 of 2,20 meter

Als het tussendek geplaatst is zijn dit de hoogtes erboven.

We kunnen die tussendekken, het zijn pontons van 6,35 meter lang, breedte van 15,80 meter en 0,67 meter dik, in hun geheel weghalen, of op verschillende hoogtes ophangen. Hierdoor kunnen we ladingen van verschillende afmetingen meenemen.

Zomerdiepgang: 8,61 meter

Een schip mag afladen op een bepaalde diepgang. Het stuk vanaf de waterlijn dat nog boven water uitsteekt heet vrijboord. Vanwege de veiligheid is bepaald dat dit vrijboord, afhankelijk van seizoen (winter of zomer) en vaargebied (tropen, Noord Atlantic) een bepaalde minimum waarde moet hebben. Bij een bepaald vrijboord hoort een bepaalde diepgang, en die vastgestelde diepgangen worden genoemd naar die indeling. Zomerdiepgang is de diepgang tot waar het schip mag afladen in de zomer op gemiddelde breedte. De markeringen van deze diepgangen is op de zijde opgelast: het diepgangsmerk. Een onderdeel van het diepgangsmerk is het Plimsollmerk. Deze geeft alleen de zomerdiepgang aan.

Hoe dieper een schip mag afladen, hoe meer lading erin kan (wet van Archimedes). Maar dat niet alleen. Brandstof, drinkwater en voorraden wegen ook. Het kan soms een heel gereken zijn om te voldoen aan die eisen.

## ***Waar praten we over***

---

GT (Gross Tons = bruto tonnage): 7949 ton

Voorheen werd hiervoor de registerton (BRT) gebruikt. Het is de bruto inhoud van een schip in kubieke meters. Dat wordt berekend met een ingewikkelde formule waar niemand nog maar iets van begrijpt. Omdat dit getalletje gebruikt wordt voor de berekening van havengelden, belastingen en wat dies meer zij proberen scheepsbouwers het zo laag mogelijk te houden. Één van de gevolgen hiervan zijn (meest container-) schepen met een waanzinnig hoge deklust en een relatief laag vrijboord. Dit heeft weer tot gevolg dat met enige regelmaat containers op de kust aanspoelen. Bruto inhoud en veiligheid staan dus op een ietwat gespannen voet met elkaar. De GT is in kubieke meter, de registerton was ook een inhoudsmaat, van 100 kubieke voet, of 2,83 m<sup>3</sup>.

NT (Net tons = netto tonnage): 4157 ton

Hiervoor geldt ruwweg hetzelfde als voor de GT. Het idee om de netto inhoud van een schip is leuk op papier, maar in de praktijk gebruik je de ruimafmetingen.

Draagvermogen: 12200 excl TD

11850 incl TD

Het draagvermogen is de hoeveelheid tonnen van 1000 kilo dat een schip kan meenemen op zomerdiepgang. Dit bedrag is inclusief brandstof, drinkwater en de rest. Het laadvermogen is ditzelfde, minus brandstof, drinkwater en de rest. Omdat beide een theoretische benadering is van de scheepsbouwer worden deze getalletjes in de praktijk nooit gebruikt. In de praktijk gebruik je de actuele waarden voor brandstof en dergelijke.

## Waar praten we over

---

### Volume

Grain = bale:

Totaal 525000 cbft / 14870 m<sup>3</sup>

Deze waarden worden gebruikt om te bepalen hoeveel kubieke meters lading er in het ruim past. Dat is van belang voor volume lading, zoals graan. Iedere zichzelf respecterende verscheper rekent tegenwoordig in m<sup>3</sup>, maar de bevrachters uit pure gewoonte nog steeds in cbft (kubieke voet). Omdat wij onze gegevens krijgen van de bevrachters rekent de verscheper om naar cft, wij krijgen dat getalletje en rekenen weer terug naar cbm, omdat alle scheepsgegevens metriek zijn. Een enkel keertje gaat dat mis en dan past de lading niet in het ruim, of je hebt teveel ruimte over. En dan heeft de bevrachter weer een paracetamolletje nodig.

De termen **grain** en **bale** slaan op een methode van rekenen. Balespace is de hoeveelheid m<sup>3</sup> stukgoed dat een schip kan meenemen, grainspace is voor de hoeveelheid gestorte lading (bulk). Omdat dit schip volledig vierkant is van binnen, zijn hier deze waarden gelijk.

### Oppervlakten

Tanktop	1200 m <sup>2</sup>
Tussendeck	1343 m <sup>2</sup>
Hoofddek	1490 m <sup>2</sup>

Het oppervlak wordt nog wel eens gebruikt voor verschillende soorten stukgoed. De verscheper moet dan opgeven hoeveel de lading stuwt per vierkante meter in plaats van het meer gebruikelijke ton per cbm of ton per cft: de stuwagefactor. Overigens is de stuwagefactor per schip anders. Deze schepen stuwen over het algemeen goed, omdat er geen spanten en andere uitstekende delen in de weg zitten zoals bij oudere schepen.



### Containers

Totaal      TEU      678

Dit is de hoeveelheid containers die het schip kan hebben in TEU. Een TEU is een Twenty foot Equivalent Unit, oftewel een twintig voets container. Voor ons zijn dit de kleintjes. Er bestaan ook FEU's, die staan voor een veertigvoeter. Omdat dit schip een ingewikkelde indeling heeft, we kunnen bijvoorbeeld ook 43 voeters en 45 voeters meenemen, is het altijd verstandig het container laadplan erbij te nemen.

Containers overigens is een wetenschap apart. Het idee is prachtig: gestandaardiseerde laadbakjes. Alleen heeft zowat iedereen zijn eigen standaard ontwikkeld. Zo had ik eens op een ander schip een lading lege containers van Qingdao (China) naar Freemantle (Australië). Alleen waren ze volgens de standaard van de Australische spoorwegen: 45 voet en aan weerszijden een duim breder. Het gevolg was dat geen enkel containerschip ze mee kon nemen, want dat past precies. Wij hadden precies die ruimte over, en konden de boel dus meenemen.

## *Waar praten we over*

---

### **Luiken**

Dit zijn de deksels waarmee een scheepsruim mee wordt afgesloten

Weatherdeck: Ruim 1: 26,60 × 15,80 meter

Ruim 2: 25,44 × 15,80 meter

Ruim 3: 26,60 × 15,80 meter

steel, end folding type

Tweendeck: Ruim 1: 85,4 × 15,80 meter

bestaande uit 16 stalen pontons

Bulkheads Removable pontoons for up to 10 compartments at TEU interval

De “weatherdeck” luiken vormen de waterdichte afdichting van het ruim. Daar mag geen spatje doorkomen. Deze liggen op rubber op een RVS rand rondom het luik. Verder is er een systeem van labyrintafdichting. Dit houdt in dat als er toch nog een druppeltje doorheen komt, dit wordt opgevangen door een lekgoot, van waaruit het met een drain met terugslagafsluiter uit het luik verwijderd wordt. Luik 1 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed. Luik 2 is 25,44 meter lang en 15,8 meter breed, luik 3 is 26,60 meter lang en 15,80 meter breed.

De term folding wil zeggen dat de luiken omhoog kunnen vouwen met behulp van hydraulische plunjers. Elk luik heeft twee van deze vouwluiken, voor en achter.

Het tweendeck is het tussendek. Zoals eerder gezegd bestaat het uit 16 pontons. 10 daarvan zijn 6,35 meter lang, vier zijn half zolang. De laatste twee zijn 4,36 meter.

Elk van die pontons, tot 24 ton per stuk, kunnen met de kraan recht overeind gezet worden. Ze vormen dan een schot (bulkhead)

## ***Waar praten we over***

---

om twee soorten lading van elkaar te kunnen scheiden. In de zijde van het ruim zitten wegneembare nokken, die we paardenkoppen noemen. Van opzij hebben ze wel wat weg van een paardenhoofd.

Elk ponton vormt een sectie, die even lang is als een 20 voets container. Die schotten kunnen voor en achter elke sectie gezet worden, waardoor tien compartimenten gevormd kunnen worden.

### **Maximale belasting**

Weatherdeck: 1,75 t/m<sup>2</sup>

Tweendeck: 3,20 t/m<sup>2</sup>

Tanktop: 20 t/m<sup>2</sup>

De maximale belasting is op dit schip een heel belangrijk gegeven.

- Het hoofddek kan 1,75 ton / m<sup>2</sup> dragen.
- De tussendecken doen 3,2 ton / m<sup>2</sup>.
- De tanktop, helemaal onderin, draagt 20 ton / m<sup>2</sup>.

De grootste pontons, die van 6,35 meter, kunnen dus goed 320 ton dragen. Een geladen vrachtauto weegt ongeveer 40 ton. Er kunnen dus 8 vrachtauto's op parkeren. Qua gewicht dan. Een heleboel schepen hebben op hun tanktop een lagere belasting dan dit schip in het tussendeck. Soms weigeren surveyors het te geloven, totdat ze het zwart op wit zien.

### **Kranen**

We hebben drie kraantjes, alle drie aan stuurboord. Deze kunnen elk maximaal 40 ton trekken, bij een vlucht van 24 meter. Twee kranen samen kunnen dus maximaal 80 ton doen, de zogenaamde dual of tandem lift.

## Waar praten we over

---

### Hoofdmotor

De voortstuwing gaat met een 4950 kW zware olie motor. Als boegschroef is er een 215 kW elektromotor.

De snelheid bij de proefvaart was 14.5 knopen in ballast. Normaal draaien we langzamer. Constant vol vermogen draaien is niet zo best voor het motortje. Berekend bij geladen schip zou dit 14 knopen zijn. Een normalere waarde voor vol vermogen is 13 knopen in ballast en 11 geladen. Brandstof verbruik ligt dan in de orde van 20 ton per dag. Brandstof is IFO (Intermediate Fuel Oil) van 380 cSt (centiStokes).

### Brandstof

De brandstof capaciteit is

Zware olie (IFO 380): 1135 ton

Dieselolie 164 ton

In theorie zouden we hiermee 55 dagen volle kracht kunnen draaien. In de praktijk is dat minder, omdat hier alle tanks zijn meegeteld, ook degene die om meerdere redenen niet in gebruik zijn (overflowtanks en dergelijk). Ook worden tanks nooit helemaal gevuld vanwege het risico van overstroming. De theoretisch actieradius is dan 19000 zeemijl. Één keer de wereld rond over de evenaar is 21600 mijl. Dat halen we dus net niet zonder bij te tanken.

# Week 0: Proloog

---

## Dag 0, dinsdag 12 mei 2015

Puf, het meeste zit er op. Vandaag was het weer als vanouds. Afgelopen vrijdag te horen gekregen dat ik dinsdag 12 mei aan boord moest in Gent. Het zou wel met de trein worden. Nou weet ik niet of er veel mensen ervaring hebben met internationale treinverbindingen, maar mijn persoonlijke ervaringen op dat punt zijn ronduit bagger. Bovendien loop ik met twee koffers met in totaal rond de dertig kilo pakkazie. Dat is altijd lachen met overstappen. En plek voor koffers heb je maar zelden in de trein.

Ik zou maandag meer horen, zeiden ze van kantoor.

Ik kijk op internet en zie dat er in Gent meerdere stations zijn. Welke is het gunstigst? Geen hond die het weet want ik weet niet waar het schip komt te liggen. Maar het meest waarschijnlijke is Dampoort. Hebben ze daar taxi's? NMBS, de Belgische spoorwegen, geeft een hele schuif informatie, maar of er een taxi standplaats was stond er niet bij. Via een andere site kwam ik er toch nog achter. Het is echt alsof de duvel er mee speelt. Je kunt van alles vinden op internet, maar als je wat specifiek zoekt dan kun je een tijd bezig zijn voordat je iets hebt dat daadwerkelijk nuttig is.

Maandag, een dag voor vertrek, laat de rederij dus niets van zich horen. Vroeg in de avond maar een mailtje gestuurd of er al wat bekend was. Ik kreeg nog antwoord ook. Waarschijnlijk kunnen ze van thuis op de server inloggen om de mail te bekijken. Morgen zou ik het hele verhaal horen.

Dinsdag begonnen met inpakken. Omdat ik al een paar jaartjes met hetzelfde bijtje hak heb ik de complete uitzet zo goed als klaar liggen, een checklist zodat ik niets vergeet, en voor de rest is het de boel in de koffers donderen. Één koffer, die met werkgoed, hoefde alleen maar gecontroleerd te worden. Als ik thuis kom van een reis stop ik alles in de was, en wat ik niet nodig heb pak ik al weer in.

## **Week 0**

---

Dat neemt de minste ruimte in en is het vlotst met inpakken.

Dinsdag om twee uur nog niks van de baas. Zelf maar even bellen. Ik moet toch weten waar die boot komt te liggen, plus de naam en telefoonnummer van de agent. Dan heb ik tenminste wat. "Oh, nee, degene die daar over gaat is nog niet binnen, maar ik bel u terug". Paar minuten later: "Wat had u zelf gedacht?" Wel, ik kan met de trein, maar een stuk makkelijker is met het autootje, en dan kan degene die naar huis gaat dat ding weerom brengen. En met een huurauto is dat natuurlijk nog simpeler. Die kun je overal inleveren. "Oké. Ik regel een huurauto. Enne, het zou ook nog wel eens later worden, misschien wordt het toch donderdag". Een forse tijd later, tegen vieren: "Ik heb wat geregeld. Je gaat met de trein naar Schiphol en daar wordt je opgepikt door de vaste chauffeur van de rederij. Die moet toch die kant op, dan kun je gelijk meerijden.

Naar Schiphol hoef ik niet over te stappen, en ik heb nog wat tegoed van de buurman, kan die me naar het station brengen. Dat is een stuk vriendelijker dan met de trein naar Gent. Bovendien wordt ik dan voor de gangway afgeleverd, en dat is ook een stuk praktischer. "Maar je moet wel om half tien op Schiphol zijn". Shit. Ik moet m'n koelkast nog leeghalen plus de bederfelijke waar verzorgen, vuilniszakken wegbrengen en meer van dat soort last-minute regelingen. De bederfelijke waar gaat naar Pa, die woont twaalf kilometer verderop, dan tanken en het autootje inleveren bij de garage voor stalling. Ik was net op tijd, ze waren nog aan het schoonmaken. Niet zo'n punt overigens, als er niemand geweest was had ik hem neergezet en een mailtje geschreven.

Dan de buurman waarschuwen dat hij bijtijds op de stoep staat. Voor een pensionado is half acht een onooglijk tijdstip.

Maar als alles achter de rug is nog even een potje koken. De laatste kliekjes uit de koelkast, dan is 'ie leeg. Dan nog even het huis doorrennen voor allerhande losse rommel die de poetsvrouw

## **Week 0**

---

alleen maar in de weg ligt. Als ik thuis ben zuigt ze er wel omheen, maar als ik weg ben krijgt het hele huis een grote beurt, zodat ik weer in een schoon kot kom. Maar dan moet ik het haar niet te moeilijk maken.

Dan het laatste vuil wegbrengen. Wat er verder nog komt gaat bij de burens in. Tegenwoordig is het hier plastic, inclusief metalen en melkpakken, papier en groenafval gratis, alleen restafval gaat in de centrale opvang waar je voor betaalt. Maar dat is voor mij maar eens per acht maanden dat ik een zakje vol heb. Klaar. Buurman staat morgenochtend op de stoep.

---

---



# Week 1

---

## Dag 1, Woensdag 13 mei 2015

Om zes uur gaat het wekkertje, om kwart over acht gaat de trein. Ik reken een uurtje voor de reis, inclusief inchecken, perronetje zoeken en dat soort dingen. Buurman brengt me weg. Van hem heb ik nog wat noaberplichten tegoed, die was blij dat 'ie wat terug kon doen, alhoewel hij wat minder blij was toen hij hoorde dat ik om kwart over zeven wilde rijden. Maar dat had hij aan zijn vrouw te danken. Ik had tegen buurvrouw gezegd dat ik op drie kwartier rekende. Buurvrouw zei toen dat ik wel moest rekenen met de spits. Omdat buurvrouw ook regelmatig naar d'r werk moet heb ik dat advies maar aangenomen.

Uiteindelijk viel dat allemaal hard mee. Kwart over zeven reden we, en een half uur later waren we bij het station. Had ik zowat een half uur over. Op mijn koffertje gaan zitten, boekje erbij, en na twintig minuten kwam de trein naar Schiphol. Een dubbeldekker. Dan weten ze in ieder geval zeker dat de mensen die op reis gaan absoluut geen koffers mee kunnen nemen. Ik heb dan ook brutaalweg één zitplaats in beslag genomen voor mijn pakkazie, en ben zelf in de buurt gaan zitten. Conductrice zei er niets van, maar er was dan ook ruim plek in de trein. Treintje was op tijd, maar van een hoogst betrouwbare partner als de NS had ik ook niets anders verwacht.

Om half tien stond ik op het meeting point. Nog niemand te zien. Maar weer op het koffertje plaatsgenomen en om me heen zitten kijken of er ook een bekende kop voorbij kwam zeilen. Vijf minuten laten werd ik toch wat onrustig. Normaal is die chauffeur prima op tijd. Ik sta op en kijk een beetje om me heen. En ja hoor, daar stonden twee bekende koppen ongeduldig om zich heen te kijken. De ene was van de chauffeur, de andere was van een kapitein waar ik eerder mee gevaren had. Die moest naar een ander schip in Zeebrugge. Dat ging in één moeite door. Waar ik zat was

## Week 1

---

alleen maar een bord dat aangaf in welke richting het meeting point was. Ik had de pijn over het hoofd gezien.

Goed. Met ons drieën naar de auto. Een flinke reisauto, waar we met drie man plus bagage ruim in konden. Onderweg kregen we een telefoontje dat mijn schip nog niet voor de kant lag, die voer nog in het kanaal van Gent naar Terneuzen. Toen zijn we maar eerst naar Zeebrugge gegaan om de kapitein af te zetten. Daar waren we rond etenstijd. Chauffeur en ik hebben toen een vorkje mee geprikt, en daarna op de terugweg naar Gent. Het was even zoeken, de bewegwijzering in het Vlaamse is somtijds voor enige verbetering vatbaar, maar op een gegeven moment zagen we het schip liggen en toen was het vlot gevonden. Chauffeur had wat haast, hij moest nog terug naar kantoor en wilde daar bijtijds wezen.

Ik op zoek naar iedereen. Het snelst was de kapitein gevonden. Die zat in zijn kantoortje, samen met mijn collega. Die had ik dus ook te pakken. Collega rende gelijk weer aan dek want er was wat aan de hand met de luiken. Ik praat even met de kapitein en overhandig mijn papieren: monsterboekje, keuringen, vaccinaties en paspoort. Toen was het koffietijd, drie uur 's middags. Ik naar de messroom, want daar komt zowat iedereen samen en heb je het snelst met iedereen kennis gemaakt.

Verrassing voor mij was dat ik de bootsman al van mijn vorige schip kende. Voor de rest waren het allemaal nieuwe koppen. Het zwarte koor bestaat uit alleen maar Russen, tweede stuurman is er ook één, derde stuurman een Filipijn. Alleen kapitein en ik zijn Nederlander. Matrozen en de rest zijn Filipijn.

Probleem van de dag waren de luiken. Het schip was in Duinkerken beladen met wat rollen staal voor Turkije. Hier in Gent krijgen we de rest. In Duinkerken waren de luiken getest op waterdichtheid zonder enig probleem. Hier willen ze het weer hebben en zit er opeens een gigantisch lek op achterkant ruim één, en wat

## **Week 1**

---

kleintjes op twee en drie. Volledig onverklaarbaar, want twee maanden terug was het schip in dok geweest en hebben ze alle rubbers vervangen en hebben ze de luiken opnieuw afgesteld. Bootsman, matrozen, beide stuurli en de kapitein draafden met een zeer ernstig gezicht rond het ruim om te verklaren wat er nú weer aan de hand was. Weten doen we het nog steeds niet, maar we vermoeden dat het te maken heeft met het feit dat alleen ruim 1 is beladen, en de rest niet.

We hebben uiteindelijk wat tussendekspontons uit het ruim gehaald en die bovenop gelegd. Verder hebben we voorkant open gemaakt en achter even open en weer dicht. Pontonnetjes op de achterkant, voorkant dicht, twee pontonnetjes naar voren en één blijft achter. Die dingen zijn goed 24 ton per stuk (een geladen vrachtauto) en dan wil de boel wel zakken. Visueel zag er het in ieder geval een stuk beter uit. Van de andere twee ruimen de rubbers in de vaseline gezet, dat wil soms ook wel eens helpen. En toen alles klaar was de surveyor uitgenodigd om maar weer eens te komen kijken. Daar hoorden we niets meer van, en dus hebben we maar een biertje gepakt en zijn vervolgens gaan slapen. Ik kreeg een kooi in een soortement rommelhok dat heel vroeger een loodsenhut was geweest. Nou ja, als je maar een bed hebt, tandenpoetsen kon ik wel bij het fonteintje op de brug. Voor een keer is dat niet zo erg. Mijn collega zou tot de andere dag blijven, vandaar.

### **Dag 2, Donderdag, 15 mei 2015**

We wisten in principe helemaal niets over de dingen die komen zouden gaan. Gisteren hadden we naar eer en geweten die luiken waterdicht gemaakt, en het wachten was op de surveyor. Vandaag is het Hemelvaartsdag, soms ietwat oneerbiedig in het Engels “Jesus fly up day” genoemd, officieel is dat Ascension day, overigens. En dat is een dag dat alle verstandige Belgen een vrije dag hebben of nemen. Schijnbaar was onze surveyor een verstandige Belg.

## **Week 1**

---

De matrozen aan het werk gezet. Dat was niet moeilijk, want ze hadden van de vorige stuurman een puist werk georven. Alleen even in de gaten houden en af en toe een beetje bijsturen. De fitter was ook nog druk doende met allerlei lasklusjes. Een fitter is iemand die gespecialiseerd is op ijzerwerk, lassen, branden en dat soort dingen. Vanaf dok, twee maanden terug, was er zoveel werk blijven liggen dat we daarvoor speciaal zo iemand aan boord hadden gekregen. Het kostte overigens wel een matroos, zodat ik nu met drie man plus een bootsman zit, en goed beschouwd is dat te weinig voor een schip als dit.

Ik hield me onledig met overal en nergens als een kip zonder kop in de rondte te rennen en overal mijn neus in te steken. Zo leer je het snelst het schip kennen. Derde stuurman was bezig met overdracht en schoonmaken. Die gaat vandaag, net als mijn collega, naar huis. Tweede stuurman was druk doende met zijn reisvoorbereiding.

Om half twaalf komt toch de surveyor aan boord. Op de één of andere manier had hij de e-mail, die de kapitein gisteren gestuurd had toen we klaar waren met klussen, niet gekregen. Beter laat dan nooit zullen we maar zeggen. Wij waren er klaar voor, in ieder geval.

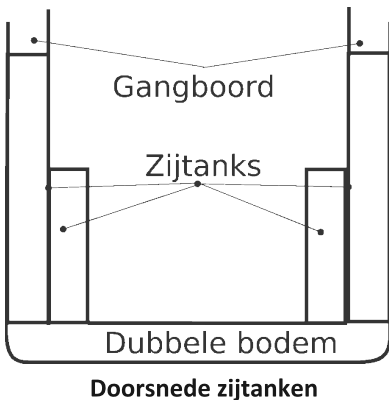
De surveyor testte met een zogeheten ultrasoon apparaat. Dat is een kastje dat een onhoorbare toon uitzend. Dat zet je in het ruim neer en dan ga je buiten het ruim met een speciale microfoon luisteren. Als er meer dan, in dit geval, 10% van het geluid door het rubber heen komt, dat wordt het geacht niet dicht te zijn.

Kastje in ruim drie gezet en alle naadjes langs gerend. Dicht. Ruim twee was er op één plaats een beetje lekker. De zeeborgen erop gezet, daardoor komt er meer druk op de rubbers, toen was die ook goed. Toen ruim één. Dat was ons zorgenkindje. In eerste instantie ging alles goed, maar toen we op het plekje kwamen waar

## Week 1

---

de eerste keer de ergste lekkerij was, schudde de surveyor zijn wijze hoofd. Het lekte. Nou was direct boven die plaats een ventilatieklep. Toch maar even de kneveltjes aandraaien. En ziet, blaast den fluit en slaat den trom, de lekkerij was over. Op die manier vonden we nog twee lekke ventilatiekleppen. Even kneveltjes aandraaien en dicht. Met vlag en wimpel geslaagd. Weer een zorg minder. Pampiertjens getekend, en dat was dat.



Bootsman ging verder met de bovenkant van de zijttanken. Tegenwoordig proberen ze schepen aan de binnenkant zo vierkant mogelijk te krijgen. Voor en achter, waar het schip taps toeloopt, gaat dat lastig. Daarom werken ze die scheve stukken weg met een ballasttank. Dat zijn de zijttanken. Helemaal voor en achterin laten ze de boel verspringen.

Daar is het ruim bovenin vijf meter (twee containers breed) wijder dan onderin. Dat platte stuk is de bovenkant van de zijttank. De tussendeckspontons liggen daar vlak boven, zodanig dat je er met goed fatsoen niet kan komen als de tussendecken op de plek liggen. Die bovenkanten zijn dan ook een enorm stiefkindje. Mijn voorganger was daar mee begonnen, en toen ik aan boord kwam was het bijna half weg gedaan. De zijttanken voorin zijn vrijwel klaar en daarna kunnen ze achter beginnen. Met deze lading kunnen we een aantal pontons eruit laten, zodat ze de bovenkant van die tanks tijdens de reis kunnen doen. Met wat geluk zijn we tegen de tijd dat we in Turkije zijn helemaal rond.

Overigens is het voor de bootsman de twee keer alweer. Op mijn vorige schip heb ik hem dat ook laten doen. Hij zal wel denken, iedere keer als die idioot aan boord komt is het topsides bikken. Al-

## **Week 1**

---

leen is het hard nodig. De dikke roestputten staan erin. Nog ietsje verder en het water komt erdoor.

In de middag de vrije val boot laten zakken en een stukje aan het spelevaren geweest. Dat is ook één van die dingen die periodiek moeten gebeuren.

En 's avonds, na het eten, nog maar even de havenjournaals bijgewerkt. Voordat ik de hele bubs vergeten ben.

### **Dag 3, Vrijdag 15 mei 2015**

Om zeven uur opgestaan. Een beschaafd tijdstip. Gisteren had ik gehoord dat we zaterdagmiddag of 's avonds zouden gaan laden. We liggen hier op, wat wel genoemd wordt, een wachtkaai. We liggen rustig te wachten tot onze ligplaats vrij is. Dus als die vrij komt is het verhalen en direct beginnen. We hebben dus nog even de tijd. Later op de dag hoorden we dat we niet voor maandag zouden gaan laden.

In de ochtend met de MOB boot in de weer geweest. Dat is een afkorting voor Man Over Boord boot, een klein bootje met een buitenboordmotor er achter. Waarom ze die krenge met een buitenboordmotor uitrusten is me een raadsel. Tenzij het uiteraard een centenkwestie is. Maar ook buitenboordmotorretjes zijn niet precies goedkoop. Punt is dat die dingen gemaakt worden voor binnenwater, zoet dus. Gebruik je ze op zee, in zout water, dan moet je spoelen om te voorkomen dat 'ie van binnenuit gaat doorrotten. Zonder koeling mag hij niet draaien, dus bij de wekelijkse test moet je een complete installatie optuigen om te voorkomen dat hij niet droog loopt.

Verder is er nog de eis dat de MOB boot in een paar minuten inzetbaar moet zijn. Dat houdt praktisch in dat het motortje er altijd, in weer en wind, achter de boot hangt. Er zit dan wel een zeiltje over, maar bevorderlijk is het niet voor de levensduur van het appa-

## **Week 1**

---

raat. Verder is het een benzinemotor op mengsmering.

Punt één daarvan is dat we eigenlijk geen benzine aan boord mogen hebben omdat het een te laag vlampunt heeft. Het is, zeg maar, te brandbaar. Nu zijn daarvoor wat uitzonderingen op, maar de beperkte hoeveelheden die wel toegestaan zijn mogen we alleen opslaan bij de ander brandbare materialen in het verfhok. Dat heeft staal rondom en heeft een speciale sprinkler installatie.

Punt twee is dat je mengsmering niet te lang mag bewaren, anders gaat de olie uitzakken. Er is dus nogal wat dat mis kan gaan met die dingen, en dan krijgen wij weer schelles van de Technische Dienst.

Net als de vrije val boot moet het ding regelmatig getest worden en moeten we de procedures doornemen om hem veilig te laten zakken. Dat doen we dus vanochtend. Op zich niet zo'n karwei, we liggen hier op vlak water zonder stroom, we liggen met de goede kant gemeerd, we kunnen het ding alleen over bakboord laten zakken en we liggen op stuurboord.

Natuurlijk eerst de lier testen. Als die het niet doet kun je hem op het handje naar boven draaien. Werkt de eindschakelaar van de draad? Die zorgt ervoor dat je de draad niet kapot trekt. Dan de vanglijn uitgeven. Daarmee heb je altijd een verbinding met het schip en je kunt daarmee vanaf het bootje losgooien. Ook prettig met het thuiskomen. Eerst de vanglijn oppikken en dan kom je bijna automatisch onder de haak uit.

Dan til je hem met de lier van zijn bok en kan de kraan naar buiten zwaaien. Laten zakken tot het inschepingsdek. Twee of drie man erin. Volle bezetting is drie. Één om te sturen en twee om een eventuele drenkeling te helpen. Oefenen kan met twee. Wel even een reddingsvest aan, je weet maar nooit. Dan laten zakken tot in het water. Motortje starten en losgooien. In dit geval hebben we niet

## Week 1

---

losgegooid. Het was behoorlijk gaan opbriezen in de langsricting van het kanaal. Het was daarmee een beetje knobbelig. We willen geen brokken maken dus hebben we alleen het motortje een tijd laten draaien. En dan weer terug aan dek. Als alles vlot loopt duurt het een uurtje, alles met elkaar.

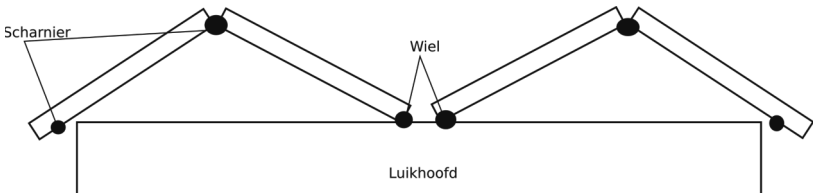
In de middag nog maar weer over het dek gesjouwd, dit keer met een notitieboekje. Even een paar klussen noteren, zowel voor de bootsman als voor de fitter.

En 's avonds maar weer een biertje. Hè, wat vervelend.

### Dag 4, Zaterdag 16 mei 2015

Officieel heb ik vandaag vrij, maar de matrozen maken naar contract een halve dag. Ik sluit me daar maar bij aan, al was het alleen maar om geen scheve gezichten te krijgen. Vandaag maken we het schip zo goed mogelijk laadklaar, zodat de stuwadoor maandag of zo direct kan beginnen. Altijd zorgen dat je voor alle katekermissen klaar bent, want een planning is leuk, maar nog leuker is ze zonder enige opgaaf van redenen te veranderen. Tenminste, dat schijnt aan de wal een wijdverspreide hobby te zijn.

Daarvoor moest ik de machinisten storen. Die waren vandaag van plan om het één en ander te doen aan hefplunjers van de luiken. Een luik bestaat uit vier deksels, waarvan er steeds twee aan elkaar zitten met scharnieren. Aan de voor en achterkant zitten ze vast met een scharnier aan het schip. Door vier plunjers eronder



Vouwluiken



## Week 1

---

wordt één kant omhoog gedrukt, waardoor een paar door middel van het middenscharnier omhoog vouwt.

De plunjers zijn net zo oud als het schip, 23 jaar, en een ietsepietsie versleten. Bovenin, waar de plunjer in de schacht valt, zit een kraag die er voor zorgt dat de afdichtingen vrij blijven van vuil en viezigheid. Van een aantal van de plunjers moest die kraag worden vervangen. En dat kan alleen door de hele plunjer aan de bovenkant los te maken. Dan kan de nieuwe kraag erover geschoven worden. Dan moet het hele fabriek weer worden vastgemaakt. Het hele karwei is lastig, want de plunjers zijn flink looiïg.

De machinisten waren dus net begonnen met gangbaar en losmaken toen ik aankwam met het verhaal dat ik even de luiken nodig had. Even pontonnetjes gooien. Toen gingen de machinisten voor tijdelijk maar op een ander plekje aan het werk. Onze klus duurde net geen uur, de vertraging viel mee.

Toen de pontons eenmaal op de plek lagen zijn we aan de gang geweest met het dek te klaren en zoveel mogelijk de rommel op te ruimen. Ook dat moet zo af en toe gebeuren anders kom je om in de rotzooi die her en der verspreid ligt. De bovenkant van één van de zijtanken kreeg nog even een tweede laag en ik had ook nog een paar man om binnen schoon te maken.

's Middags had de kudde vrij. De jongens hadden in de achterkuil een basketbalring opgesteld en zijn de hele middag aan het balletje gooien geweest. Iedereen was in een opperbest humeur, want voor Duinkerken zijn ze flink aan het klussen geweest. Twaalf uur per dag, zes op zes of om de tanktop gebikt en geschilderd te krijgen. De tanktop is het onderste deel van het ruim. Daar staat de lading op. Oudere schepen hadden nog wel een buikdenning. Dat is een houten vloer die over de tanktop heen ligt. Tegenwoordig is dat te duur, en bovendien worden er steeds meer grote en zware dingen verscheept die vastgelast moeten worden of

## **Week 1**

---

waarvoor speciaal ogen en stoppers geplaatst moeten worden. Dat gaat slecht op een buikdenning, want hout-elektrodes zijn nog steeds niet uitgevonden.

De tanktop ligt er nu patent bij, maar de jongens zijn wel schoon aan de latten. Nu is een ideale gelegenheid. Want er wordt niet gewerkt en we liggen op een kanaal zodat er geen eb en vloed is. Alleen de fitter is nog druk doende met allerlei laswerk. Op het moment is dat een fundatie voor het verflot en een aantal strips voor een zwembadje, voor later in de Middellandse Zee. Een goede voorbereiding is het halve werk.

### **Dag 5, Zondag 17 mei 2015**

Lekker rustig, zo'n zondag, zouden ze vaker moeten doen. Aan boord lig ik toch altijd op stootgaren, dus toen de tweede stuurman even na drieën aan boord kwam en een beetje liep te stommelen was ik wel wakker. Nou ja, dat hoort er bij. Rond zevenen maar weer opgestaan, ik had het slaapje uit en dan kun je maar beter gewoon opstaan. Je wordt zo lui anders.

Voor de rest gebeurde er niet veel. Ik hield me onledig met een aantal stabiliteitsgegevens te kopiëren en over te brengen naar mijn mobieltje en gewone computer. Af en toe ben ik een beetje eigenwijs en vind dat ik beter bepaalde dingen in elkaar kan boksen dan één of andere walknurf die wel kan programmeren maar geen idee heeft waar hij nou eigenlijk mee bezig is. Bovendien maak ik liever mijn eigen fouten.

Het gaat in dit geval om een spreadsheet om een draftsurvey te kunnen maken en om de trintabellen. Een draftsurvey is een methode om het schip te wegen. Volgens Archimedes is het gewicht van een ondergedompeld lichaam gelijk aan het gewicht van de verplaatste vloeistof. Als je de vorm van het schip kent, en je weet de diepgang, dan weet je hoeveel vloeistof aan de kanten gedouwd

## **Week 1**

---

is. Met het soortelijk gewicht van het water, zeewater is zwaarder dan zoet water, weet je het gewicht van het schip. Dat doe je voor en na het laden. Het verschil is het geladen gewicht. Die methode wordt vaak gebruikt bij gestorte ladingen.

Vaak krijg je een surveyor van de wal die dat voor je doet, maar je rekent altijd mee met zo'n man om te zien of hij geen stomme fouten maakt. De rederij heeft voor dat doel een programmaatje verstrekt, maar op mijn vorige schip merkte ik dat ik wel heel vaak een onverklaarbaar verschil had met zo'n surveyor. Dus pak ik mijn oude systeem maar weer op. Ik moet dan alleen wel een deel van de hydrostatische tabel overtuiken. Valt mee, een heksentoer is het niet.

De trimtabel is voor mijn eigen gemak. Als je op een bepaalde diepgang of trim moet afladen, dan luistert het vrij nauw waar je de lading neer laat gooien. De trimtabel vertelt je hoe de diepgangsverandering is bij honderd ton geladen gewicht op verschillende plaatsen op het schip. Ik zorg ervoor dat ik die tabel, een beetje aangepast, in m'n telefoontje heb staan. Dan kan ik à la minute de stuwadoor vertellen waar hij het laatste prakje lading neer moet gooien om goed uit te komen. Ik gebruik dat al jaren, maar natuurlijk heeft elk schip wel een andere tabel.

En toen kreeg de kapitein een mailtje van de agent dat we vanavond om acht uur zouden verhalen. Eerst zou dat maandag middag zijn. Goed plannen schijnt verschrikkelijk ingewikkeld te zijn. Om half acht de motor aangeslingerd, kwart voor acht de loods aan boord en om negen uur lagen we hoog en breed vast aan de nieuwe kaai aan de overkant van het kanaal. Een klein stukje richting Nederland.

Achter ons lag er een kustertje dezelfde lading te laden. Volgens de loods kwam die hier regelmatig om te laden voor Engeland. Direct na aankomst maar even er heen gestuiterd, praatje maken

## **Week 1**

---

over hoe lang het zou gaan duren en hoe de werktijden waren. Kapitein lag te knorren en de stuurman was net nieuw aan boord. Maar hij kon me wel vertellen dat ze verwachtten om twee uur 's ochtends klaar te zijn, dat ze vierentwintig uur per dag werkten en dat ze netjes werk afleverden. Dat had ik al min of meer verwacht, behalve dan die twee uur 's ochtends.

Ik was net klaar toen er een ventje van de wal kwam die vroeg met welke lading we wilden beginnen. Wedervraag van mij, met hoeveel gangen kom je? Dat maakt nogal een verschil. Maar dat wist hij niet. Slim. Het kustertje was met één kraan aan het laden, dus ga ik er maar vanuit dat ze daarmee door zullen gaan. Achterkant twee beginnen met de Gemlik lading. Later zien we wel. Normaal zijn de stuwadoors in België zo makkelijk als brood. Als je wat te mauwen hebt dan voegen ze zich gewoonlijk wel. De Diliskelesi lading zou uit lichters komen, ergens in de middag. We zullen wel zien.

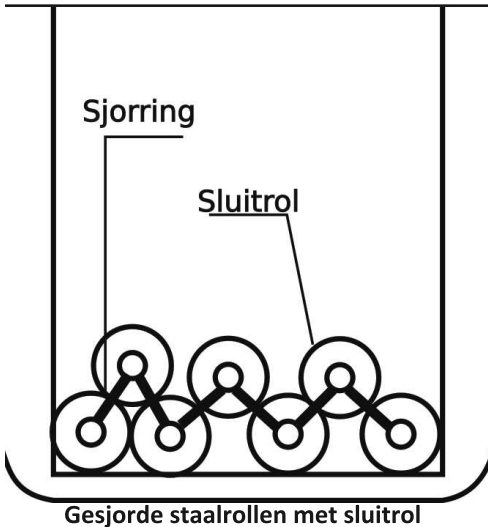
### **Dag 6, Maandag 18 mei 2015**

De stuwadoos zou om twee uur komen, om half twee trok de tweede stuurman het ruim open. Om vier uur kwamen de heren aan. Haast is anders, schijnbaar staan ze niet op stukloon. Geeft niets, we hebben de tijd.

Om zes uur kwam ik er bij, samen met de derde stuurman. De derde maakt zijn tweede reis, en is een dag later dan ik aan boord gekomen, net aan boord dus. Zo iemand kun je niet op de bonnefooi een schip laten laden. Hij mag het doen, ik hou het met een half of een heel oog in de gaten. Hier in België is het natuurlijk een groot voordeel als je Nederlands kent. De stuwadoors kunnen prima Engels, daar niet van, maar in je moerstaal kwekt het makkelijker, en dat werkt beide kanten op. In de praktijk kwam het er op neer dat ik het overleg met de voorman deed, en dat naar de derde doorpraaide.

---

## Week 1



De eerste twee uur hadden ze er net een rijtje in staan. De rollen worden twee hoog geladen en aan elkaar gesjord met synodeband. Hoeveel rollen er in een rijtje komen hangt af van de maat, en wij krijgen van alles tussen 8 ton en een dikke vijfentwintig. Ze waren begonnen met de vijfentwintigers, met een stel kleintjes er bovenop.

Natuurlijk komt het niet precies uit. Ze lieten hier met opzet twee gaten vallen, waar ze een zware half in lieten zakken. Dat heet de sluitrol. De sluitrollen werden dubbel gesjord, en de kleintjes er bovenop enkel. Precies volgens het boekje.

Alleen, één rijtje in twee uren tijd. Dat is niet erg snel. Gek genoeg ging het na zessen opeens wel vlot. De volgende twee rijtjes stonden er maar zo in. Toen moesten ze een nieuw treintje voor gaats trekken, en dat duurde weer eventjes. We laden hier vanaf spoorwagens, die met een klein diesel locomotiefje worden verplaatst. Dat locje wordt op afstand bestuurd door één van de stuwadoors. Ik voel me gelijk helemaal thuis. Daar heb ik ook zoiets, maar dan op schaal 1:220.

Rond de middag waren er bijna twee secties van zes meter elk geladen. We verdelen het schip in secties ter lengte van een twintigvoet container. Onze tussendeck pontons hebben dezelfde maat en aan de binnenkant hebben we een nummering volgens de containerschip conventies. Dat maakt het indelen en positioneren van de lading een stuk makkelijker.

## **Week 1**

---

Omdat ik wat meer trim wilde hebben in verband met de lading die in ruim één zou komen vanuit lichters, heb ik ze toen op ruim drie laten aanvangen. Bij tweeënhalve meter trim achterover beginnen met die lichters. Net rond die tijd was het ploegwissel. Zoals te doen gebruikelijk nokten ze twintig minuten voor die tijd.

Tien over drie kwam de volgende voorman overleggen. Goed. De lichter, die inmiddels langs zij lag, had 1700 ton bij hem. Tweederde van de Diliskelesi lading, ongeveer. Die lichter prakken we er in één keer in. We beginnen in ruim 1 achterkant, de vorklift kan vanuit ruim twee de rollen op de plek zetten, dat gaat het vlotst. Als één vol is, dan doorgaan op twee voorkant. Als het eenmaal zo ver is dan kijken we wel opnieuw. Als het meevalt met de trim dan gelijk doorgaan met de rest van Diliskelesi, zo niet, dan gooien we eerst een paar treintjes in drie. Dan gaat de kont wel naar beneden. Dan afladen op twee, en de rest van het zure zootje in drie.

Goed, zegt de voorman, met tien minuten zijn we er. Wij trekken de nodige ruimen open. En na een half uur, geen stuwadoor te bekennen, begint het te regenen. Dicht gooien maar weer, de lading mag niet nat worden. De stuwadoor zit natuurlijk met een bak koffie in zijn klauwen naar regenradar te kijken.

En inderdaad. Het wordt droog, en de tweede stuurman gaat de stuwadoor optrommelen om te beginnen. Hij komt terug met de melding dat het over veertig minuten weer gaat regenen. Nu kun je op zo'n moment natuurlijk opentrekken, maar als de stuwadoor al komt dan is het op z'n elfendertigst, en je zult zien dat het begint te regenen voordat ze een hijs hebben beetgepakt. Dicht laten dus. Drie kwartier later regende het weer. Na de schaft van de stuwadoor, om zes uur 's middags, zien we wel weer.

Om zes uur de bekende vertragingstactieken. Uiteindelijk slaan de heren erin om de vorktruck van drie naar één te verplaatsen. En toen begon het weer zachtjes te regenen. Tegen achten was het

---

## **Week 1**

---

droog, en ofschoon regenradar regen verwachtte tot tien en hebben we het verder droog gehouden.

Morgen klaar, als er geen gekke dingen gebeuren.

### **Dag 7, Dinsdag 19 mei 2015**

De dag begint al goed. Ik sta op om kwart voor zes en tref de tweede en derde stuurman in de mesroom bezig met de overgave van de wacht. Tweede stuurman verteld dat de lading uit de lichter allemaal gelabeld is als "Gemlik", onze eerste loshaven. Prachtig, waar moet die zoi naar toe? Inderdaad naar Gemlik en hebben ze de verkeerde lading of plannen geleverd, of hebben ze er alleen maar een verkeerd plakkerkje opgedaan? Ik naar het kantoortje aan de wal, en de man daar wist het ook niet. Tegen achten worden ze wakker op het centrale kantoor en dan zullen we het wel horen.

Dat is natuurlijk heel interessant, maar ik kan geen Diliskelesi bovenop Gemlik zetten, want Gemlik moet er het eerst uit. Voordat ze met de rest beginnen moet ik wel hom of kuit hebben. Het was gisteren al afgesproken dat we na de lichter op ruim drie zouden gaan werken. In ieder geval hadden ze de boel zo weten te rekken dat de lichter pas om acht uur klaar was, in plaats van om drie uur, waar ik rekening mee had gehouden. Niet dat dit erg is, als er wat bijzonders aan de hand is ben ik er liever zelf bij. Na achten begon de stuwadoor op drie, na natuurlijk de nodige tijd te hebben verspeeld met het overzetten van het gereedschap.

Tijdens het heen en weer draven in verband met die label geschiedenis kijk ik met een half oog in het ruim. Hoeveel ruimte hebben we al gebruikt, en hoeveel hebben we nog over. Wat hebben we geladen en hoeveel krijgen we nog. Met dat scheve oog van me leek het me toch wel heel weinig ruimte voor heel veel lading. Eerlijk gezegd vertrouwde ik het gisteren al niet en was al wezen mauwen bij het kantoortje van de wal. Meer in de zin van vragen of er niet

## **Week 1**

---

hoger op gestuwd kon worden dan om te klagen dat we meer lading dan ruimte zouden hebben. In een heleboel, de meeste, gevallen wordt er routinematig 3 hoog gestuwd als de rollen niet te zwaar zijn. Hier gingen ze absoluut niet hoger dan twee hoog, omdat ze anders bang waren dat de onderste laag beschadigd zou raken.

Meer dan een belofte dat hij het hogerop zou vragen kreeg ik niet. Ik ben toen maar niet verder gegaan, want zo zeker was ik ook niet van mezelf. Ik kan ook een fout maken in mijn schattingen. Maar vandaag leek het er toch heel sterk op dat we niet alles mee zouden krijgen. Overlegt met kapitein, toen die eenmaal boven water was. Eerst maar even nakijken wat je zeker weet, zei die. Goed. Laadlijst van de wal gaf aan 8500 ton ongeveer. Tot dan toe was er goed vierduizend geladen. We waren dus min of meer op de helft. Aantal rijtjes geladen, totaal zestien. Nog te gaan naar schatting tien, plus nog acht tussen de zijtanken, maar daar is het smaller, twee derde ongeveer. Gemiddeld gewicht per rijtje 255 ton. Dan kan er nog krap vierduizend bij. Blijft over 500 ton. Dat is hoe dan ook een fikse slok op een borrel. Minder dan ik met mijn scheve oog geschat had, maar meer dan netjes is.

Ondertussen nog een paar regenbuitjes over de kop gekregen, waardoor er ook nog eens een keer vertraging ontstond. Terwijl ze gisteren zeiden dat we vandaag tegen zestienhonderd klaar zouden zijn, vier uur 's middags dus, is het vandaag alweer uitgelopen naar morgen voor de middag. Al met al is het wel een flexibele belading.

Maar de lading uit de lichter bleek in ieder geval toch voor Diliskelesi. Bij de andere fabriek hadden ze het verkeerde plakkertje erop gedaan. Dat is in ieder geval opgelost. Nou de rest nog. Maar dat zien we morgen. Als het goed is weet iedereen zo langzamerhand dat we slecht uitkomen en waar het op uit draait merken we wel als de papieren getekend moeten worden.