Maritieme Memoires Uno

Dit is een uitgave van:
Uitgeverij Eigen Boek B.V. te Hoofddorp
www.uitgeverijeigenboek.nl
info@uitgeverijeigenboek.nl

Copyright, © 2013 Captain Nico Mobach

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt op enige wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 978-94-6129-117-2

Maritieme Memoires Uno

Captain Nico Mobach

Uitgeverij Eigen Boek B.V. | Hoofddorp

Dit boek draag ik op aan mijn zeevader ROB MARTENS

INHOUD

Afladen in Montreal	9
Dode torren	16
Een eitje	26
Een klim van 600 voet in 16 stappen	32
Eerst naar Londen en dan verder	39
Graan voor Surabaya en een strak truitje op Granville Eiland	46
Hapje rijst	56
Een paar doosjes drank	59
Inspiring confidence in all	61
Knippen en scheren	63
Lekkie met lampie	71
Leren zolen	73
Linker armpje	75
Palmbomen onder de kiel	77
Teluk Bayur	88
Wachten in de Kuroshio	99

AFLADEN IN MONTREAL

Tussen de wolkdrijvende lucht verlicht de volle maan ons schip en de sluizen van het Welland Kanaal. Bij sluis 7 hebben we een wachttijd van drie uur. Er is een cementschip naar boven komend. Jammer voor de charteraars, want daardoor arriveren we te laat in Trois Rivières. Een uur later krijg ik bericht van de charteraars en de agent dat daar ook nog congestie is en ze het schip willen afladen in Montreal, aan een nieuwe terminal. De agent vraagt me de exacte berekeningen te sturen wat betreft graanstuwage en diepgang. We hebben alles al klaar liggen, derhalve kunnen we die gegevens zo opsturen. Het is prima in orde en de laadplaats in Montreal is hiermede bevestigd.

DE LATE AANKOMST

Bij sluis 3 krijgen we voorrang en moet de "CANADIAN OLYMPIC" op ons wachten. Verderop ligt bij sluis 1 de "CANADIAN PROVIDER" te bunkeren, maar op een zeer onveilige positie. We moeten ons er werkelijk langs persen. De wind is gedurende de nacht aangewakkerd. Gelukkig zijn we al half beladen en hebben we dus minder last van de wind. In ballast conditie had het zeker problemen opgeleverd.
Uiteindelijk arriveren we pas maandag, rond de middag, in Montreal. Op de kade staat een volledige aflosploeg Chinezen te wachten om aan boord te komen. De crew aan boord is door het dolle heen van vreugde. Ze kijken er naar uit om terug naar China te gaan. De roerganger zegt: "Captain, I see your wife, very nice." Er wordt dus overal op gelet door die kleine mannetjes. We draaien het schip rond en brengen het tegen de stroom in voor de kant. Met 5° stuurboord roer en de machine op zeer langzaam vooruit is deze manoeuvre een fluitje van een cent.

BEZOEKERS

Er komt weer een heel gezelschap aan boord: de nieuwe crew, surveyors, ruiminspectors, Port State Control, agent, stuwadoor-voorman, customs, immigration en niet te vergeten onze eigen echte scheepshandelaar. Een geëmigreerde Belg die goede eetwaar heeft en eerlijke prijzen hanteert. Hij regelt ook veel extra dingetjes voor de crew. Zo heeft hij een pingpongtafel met net en ballen georganiseerd. En een broodbakmachine. Je gooit het water erin, het meel erop, een snufje zout en een stukje gist met een lepeltje suiker. Je zet de timer en 's morgens word je gewekt door een heerlijke geur van vers brood. Kan het huiselijker op een Singaporees schip? Daarbij een oud Edammertje en een potje honing en de ochtend kan niet meer stuk. Later komen er vier stuurlieden beleefd knikkend binnen en vragen met smekende ogen of de broodbakker op de brug gezet mag worden. Waarvan akte.

EEN KLEIN VOETJE ONDER DE KIEL

Maar eerst terug naar de zakelijke kant van deze aankomst. De stuurman regelt alles met de Coast Guard en de Port Warden. De stabiliteitsgegevens en de diepgang worden geaccepteerd en de volgende dag zal de belading beginnen. Zo heeft de crew eindelijk een boerennacht na alle sluispassages in de Saint Lawrence Seaway. De Port Warden geeft een certificaat dat we voldoen aan alle eisen. Hierbij staat ook de berekende maximum diepgang vermeld: 10.77 meter achter. De zon schijnt de hele dag, dus de belading gaat vlotjes en om vier uur in de middag zijn we gereed. De stuwage factor blijkt echter licht af te wijken en als ruim 4 vol is, blijkt er geen berekende 6300 ton, maar 6500 ton tarwe in te zitten. Dit resulteert in een achter diepgang van 10.84 meter. De Port Warden, meneer Jacques du Gardenier, verblijft aan boord van

het schip; hij heeft een hut, eet mee en volgt de belading, stuwage en diepgang. Hij is tevens Port State Control inspector en wil alle veiligheidsmiddelen controleren. In de USA zijn we al helemaal doorgelicht en binnenstebuiten gekeerd. We laten hem dus rustig zijn gang gaan, want alles is prima in orde. Op het moment dat we gereed zijn met de belading geeft hij ons tevens de nieuwste, aangepaste berekeningen met de bijbehorende diepgang. Alles is goedgekeurd. En dan vertelt hij me dat we niet mogen vertrekken! "Wat vertelt u me nu meneer Van de Tuinman. Niet vertrekken???"
Hij vervolgt dat onze achter diepgang minder moet zijn, omdat volgens instructie van de havenmeester we minimaal 1 voet water onder de kiel moeten hebben. "Er is hier een waterdiepte van 10.87 meter", zo vervolgt hij.
"Maar waarde meneer Du Gardenier, waarom vertelt u mij dit NU???"
Het blijkt dat zowel de Port Warden als de agent vergeten zijn dat extra voetje te vermelden en het niet hebben toegepast bij de door mij verstrekte berekende diepgang. Ze hadden die 10.87 meter toegepast als toegestane diepgang en dat ook aan mij zo doorgegeven. En dan te bedenken dat diezelfde meneer Van de Tuinman een 'Master Mariner' is, zoals hij me vertelde. Ik heb echter de papieren, waarop door hem is genoteerd wat de toegestane diepgang is. Ik wijs de Port Warden dan ook op alle kosten, zoals sleepboten die zijn besteld en nu afbesteld moeten worden, de loods en de losmakers, plus de vertraging die het schip oploopt. De enige optie die ik heb is om het ingenomen drinkwater weer over de muur te pompen, dat zit allemaal achter in het schip, en de voorpiek en de kettingbak vol te pompen. Daar wordt dus gedurende de volgende nacht aan gewerkt. Inmiddels is de Port Warden als een dief in de nacht vertrokken, met achterlating van alle papieren. De volgende ochtend is alles gereed en licht ik de

havendienst in om de loods te laten komen.
"Helaas kan je niet vertrekken", zegt de havenmeester me, "want gedurende de nacht heeft de elektriciteitsmaatschappij drie inch water uit de haven gepompt in verband met de koeling van hun systeem". En moeten we de diepgang met 7.5 cm verminderen om te mogen vertrekken. Dus moet er lading uit het schip. En dat kan niet, omdat we dan weer een extra slack ruim hebben en niet aan de stabiliteitseisen voldoen wat betreft voldoende hellinggevende momenten. We bellen dus weer met allerhande instanties en worden we van het kastje naar de muur gestuurd. Niemand wil enige verantwoording nemen met betrekking tot dat minimale voetje water onder de kiel van dit goede schip, zoals door de havenmeester ingesteld. Eindelijk krijgen we iemand te pakken die naar me wil luisteren en me zelfs een paar vragen stelt. Hij wil flexibel zijn en belooft me terug te bellen. Dat klinkt goed.
Hij belt inderdaad terug en vraagt: "Wat is je echte diepgang, captain?"
Welnu, onze afgelezen diepgang is 10.64 meter achter. En we hebben nog maar 10 ton drinkwater aan boord. Er kan dus echt niets meer uit. Ik reken echter dat we een inzinking hebben van 4 cm, veroorzaakt door de sterke stroming van vier knopen. De echte diepgang is dus 10.60 meter. Ik geef hem dus als antwoord: 10.60, en praat niet over die 4 centimeter inzinking. Want zodra je ronddraait en op tegenkoers ligt, is die inzinking verdwenen.
"Dus ik kan iemand sturen om dat te controleren?" vraagt hij me.
Waarop ik bevestigend antwoord. Gewoon omdat ik hier weg wil! De agent staat er in grote spanning bij te luisteren. Lukt het of lukt het niet.
De man aan de telefoon zegt: "Oké captain, je mag vertrekken."

Let wel, er staat meer dan 11 meter water in de Seaway. Het enige stukje waar dat minimum voetje onder de kiel telt, is dus van de kade tot aan de vaargeul. Het is dus allemaal veilig en er is totaal niets aan de hand. Het is alleen een gevecht tegen ingestelde regels. Terwijl de loods aan boord komt en we de zaak over de vertraging nog even bespreken, wachten we op de trossenlosmakers.

RELIGIEUZE INSPECTIE

Terwijl die mensen arriveren, komt er ook een BMW aanrijden, die bij de loopplank stopt. Er stappen twee heren, gekleed in driedelig kostuum, uit. Ze lopen langs het schip, openen dan de kofferbak van hun auto en nemen er ieder een lederen map uit, gevuld met papieren.

De agent is nog bij ons op de brug en is erg nerveus. "Dat zijn de mensen die de diepgang komen controleren en dat moeten we nu juist niet hebben," zegt hij.

Met de verrekijker bespiedt de loods de gezichten van de twee heren. Hij zegt: "Ik ken die mensen niet, heb ze nog nooit gezien."

De loopplank ligt nog steeds uit op de reling van het schip. Het is namelijk een kleine loopplank van de stuwadoors die door de trossenlosmakers wordt weggehaald. Eén van de heren stapt op de loopplank en komt aan boord.

De agent zegt: "Ik ga naar beneden om hen op te vangen en te praten over die inzinking." De loods en ik wachten boven op de brug.

Terwijl de agent het stuurhuis verlaat, is de bezoeker al bovengekomen en glimlacht naar me: "You are the captain, Sir?" vraagt hij.

"Yes, how can I help you?" vraag ik vriendelijk glimlachend.

"Well Sir, we are Jehovah's Witnesses and would like to ask you to put some magazines on your vessel for your crew."

"No problem," zeg ik hem, "but I have Chinese crew...".
"We have seen that captain and we have all brochures in Chinese language."

TWINTIG CENTIMETER IS MEER DAN GENOEG

We lachen opgelucht en vertrekken normaal, zonder een enkel probleem, met gewoon die 20 cm water onder de kiel. Nu kan je zeggen, hoe is zoiets stoms nu in vredesnaam mogelijk. Ik bedoel met betrekking tot die diepgang. Welnu, in de wilde vaart is alles mogelijk. Je hebt overal verschillende agenten en verschillende informatie. En wat je verteld wordt, neem je aan als zijnde correct. Mits het uiteraard is verteld door een officiële instantie of een agentschap.
Om een voorbeeld te geven: ik maakte eens een reis van Australië naar Lianyungang in China. In de pilots en op de kaart stond op onze losplaats maar 7.95 meter water. Dus ik vroeg aan de charteraars waar ze het schip gingen lichten. Waarop ik een e-mail ontving van die Hong Kong Chinezen waarom ik dat vroeg. Want er stond 11 meter water. Dus hadden we volgens hen geen enkel probleem met onze diepgang van 10.55 meter. Die diepgang werd door hen wederom gegarandeerd. In de charterparty staat weliswaar ook vermeld dat het schip naar havens gestuurd kan worden die 'always afloat' conditie garanderen. Tenzij je naar bepaalde graanhavens in Zuid-Amerika gaat. Daarbij staat, indien nodig, vermeld: 'always afloat or safe aground'.
Het blijkt dus dat in veel havens de maximum diepgang totaal anders is dan er in de boeken en op de kaarten vermeld staat. Vooral in snel ontwikkelende landen, als in China en ook in Indonesië, zijn veel havens gebouwd waar nog geen kaarten van bestaan.
Vooral in de wilde vaart is dit een conditie waar je regelmatig mee wordt geconfronteerd.

Op de Seaway gekomen nemen we nog snel 100 ton zoetwater in dat aan boord met chloor behandeld wordt. En dus goed als douche- en waswater te gebruiken is. Met de resterende tien ton drinkwater kunnen we nog gewoon onze rijst en groentes koken.
Wel krijg ik nog een vraagje van attente en bezorgde owners in Malaysia: "Captain, please confirm you are able to sustain subject voyage with so little fresh water on board?"
Ja, dat kan ik, want zo gauw de loods ontscheept is bij Escoumins gaat de verdamper weer bij en maken we elke dag vijftien ton drinkwater extra.

DODE TORREN

Het is en blijft mooi weer gedurende onze reis langs de zuidkust van Australië, terwijl het er in juni toch hartje winter is. Ik teken ervoor als we dit weerbericht zouden horen van onze nationale weerman Erwin Krol tijdens onze noordelijke zomer.
De lucht is helder blauw, de thermometer staat in de vroege ochtend al op 18 graden Celsius en de wind is vanuit het zuidwesten kracht 3 Bf.

ZEEHONDEN ONDER DE OLIE

Voor de 'Leeuwin' stroom lopen we vijftien knopen en 's avonds om 21:00 uur arriveren we voor het Causeway Channel benoorden de Archipelago of the Recherche. De Causeway is veilig. Maar de Archipelago is een niet onderzocht gebied en daarom ook niet goed in kaart gebracht. Zeevarenden worden dan ook gewaarschuwd om uitsluitend met de grootste voorzichtigheid dit gebied binnen te gaan, omdat er nog ongeïdentificeerde ondieptes, riffen en andere gevaren voor de navigatie kunnen bestaan.
Dat is vooral duidelijk gebleken in februari 1991 toen de Japanse bulkcarrier "SANKO HARVEST" op een onbekende rif liep en het gehele schip met lading verloren is gegaan. Dat gebeurde tijdens mooi weer. De lange oceaandeining liet het schip zachtjes, maar herhaaldelijk, op het rif stoten, waardoor het na drie dagen in stukken brak. De kapitein was een 31-jarige Koreaan die aan zijn eerste reis als gezagvoerder bezig was en een stukje wilde afsnijden.
Het schip had ook nog 700 ton stookolie aan boord. Dus dan weet je wel hoe de duizenden zeehondjes, die daar bivakkeerden eruitzagen. Vele zijn op het nippertje gered door de Australische kustwacht.

kevertje achter verscholen. Intussen zit zijn collega op zijn knietjes de bilges te bespeuren alsof het een goudmijn is en er nog een kilootje is achtergebleven, maar niemand weet waar. Dus dat moet en zal gevonden worden. Die mensen doen hun werk en daar heb ik dan ook alle respect voor. Maar of dit nut heeft vraag ik me af. Ze vinden in ruim 1 een paar vuiltjes. Met stoffer en blik bewapend gaat een matroos naar de plek des onheils en veegt deze 3 gram stof bijeen, onder het toeziend oog van de Indonesische bootsman. Die daar dus helemaal niets van begrijpt, want het is toch schoon? Zijn huis in de kampong is nog nooit zo schoon geweest als dit ruim. Alan speurt verder en er wordt niets meer gevonden tot hij bij het laatste ruim is. En daar wordt de inspectie dan ook geïntensiveerd. Er komt nog een tandje bij zogezegd. Kan het niet zo zijn dat een schip gewoon schoon en goed is? Het is ongelooflijk wat die man doet. Alsof het een kraamkamer is, die geschikt moet worden gemaakt voor de bevalling van een buitenbaarmoederlijk speenvarkentje tijdens de mond- en klauwzeerepidemie. Toch heeft zijn inspanning resultaat: de assistent van Alan vindt één DOOD TORRETJE, met een lengte van niet meer dan vier millimeter. En deze vondst wordt heel triomfantelijk in een plastic buisje gedaan, dekseltje erop en onder de loupe genomen. Er wordt ter plekke vastgesteld dat het torretje maximaal drie dagen dood is.

"Zijn de ruimen uitgegast, captain?" vraagt Alan mij.

"Ja Alan, dat hebben we gedaan," antwoord ik hem, "we hebben de ruimen drie dagen geleden weer opengemaakt om goed te ventileren."

"Aaaaahhh," zegt Alan opgelucht, "dat is de reden dat dit kevertje dood is."

En gelukkig voor ons! Want anders hadden we hier weer moeten uitgassen, wat kapitalen kost. En uiteraard verlies je dan ook nog een dag. Het zijn heel aardige mensen en ik geef

ze ook een presentje na afloop. Want dat is weer goed voor de volgende keer en vergeten ze je niet. De belading kan beginnen. Canola is zwart zaad. Hele kleine korrels die vol zitten met olie, dat er in Japan wordt uitgeperst. De olie wordt gebruikt als kookolie en de bastjes zijn goed als veevoer. Deze canola kost 420 dollar per ton. De vrachtpenningen bedragen 1.320.000 dollar. Dat is een goede winst voor de eigenaars van het schip. En toch zitten we deze hele reis op 'zwart zaad'.

DODE TORREN

Tijdens de belading zie ik dat er werkelijk DUIZENDEN dode torretjes in die lading canola zitten. Als je een handje lading neemt, zie je er verscheidene. Ik laat dat aan Alan zien. En vraag hem hoe dat kan en of dat geaccepteerd is.
"Geen enkel probleem, captain, die zijn dood EN..," zo voegt hij er aan toe, "het zijn Australiërs en die zijn 'harmless'".
Ik ga hier verder niet over in discussie.

ACHTERTUINTJE

Esperance is een schitterend stadje dat 12000 inwoners telt. Opvallend zijn de enorm hoge en dikke Norfolk pijnbomen, die geïmporteerd zijn van het eiland Norfolk ten oosten van Australië. En ze groeien hier heel goed. De parken zijn prachtig en het gras is opvallend veerkrachtig. Je loopt erop alsof je sponsen onder je schoenen hebt. Voor Wimbledon dus volkomen ongeschikt, want als hierop een balletje stuitert, blijft het doodstil liggen. Geen tennisgras dus.
We lunchen op een terras in het centrum, heel gezellig en ook gedurende deze zuidelijke winter bijzonder aangenaam zonder verwarmingslampen. Dat is niet nodig; de zonnewarmte is voldoende. We bezoeken het lokale gemeentelijke museum. Nu is Australië nog niet zo lang bewoond dat de musea echte

voorwerpen uit de oudheid kunnen tonen. En ze hebben ook niets ontvreemd uit andere landen. Dus wat er te zien is komt uit de lucht vallen, van de zolder, of uit de kelder, of gewoon uit een of ander schuurtje. Maar allemaal heel erg leuk. Bij de ingang zitten twee oudere dames te borduren. Bij hen kan ik de toegangsprijs betalen.
"Six dollars please," zegt een dame tegen me. Ik kijk verbaasd naar de prijskaart die voor en boven mijn neus hangt: 'Two dollars for adult'.
"En hier staat two dollars," zeg ik tegen de borduurster.
"Oh yes, that was yesterday, today it is three dollars," zegt ze, terwijl ze gewoon door blijft borduren zonder mij aan te kijken. Een taai zakenvrouwtje dus.
In het museum staan onder meer een oude trein, een stoomlocomotief, een Morris 2-seater uit 1934 in goede conditie, uniformen uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog met petten en wapens, schoenen en sokken. Ook ligt er een deeltje (pakweg vier meter lang en twee meter dik) van het eerste USA ruimtestation SKYLAB. Is PER ABUIS op twaalf juli 1978 uit de lucht komen vallen en geland in de tuin van een familie Smith in Esperance. Gelukkig wonen ze aan de rand van het stadje en hebben ze een ruime achtertuin, meer dan 10 hectares groot. Wat nu ook weer niet zo bijzonder is in Australië.

BULLBAR

We lopen langs het parkeerterrein waar een dikke Volvo aan komt rijden, die naast ons parkeert. Ik zeg tegen mijn vrouw: "Zo, die heeft een beste BULLBAR op zijn bumper zitten".
De man stapt uit en zegt: "Ja, en die zit er al vijf jaar op."
Een ex-vaargezel die in zijn jonge jaren bij de KNSM voer, later bij de HAL over de wereld reisde en neergestreken is in Esperance. Een typische hofmeester die nu in de horeca zijn geld verdient.

KERSENPLUKKER

We eten heerlijk en bewandelen de omgeving. Helaas vertrekken we de volgende dag alweer om het schip af te laden in Albany. Ook hier ligt het vol met eilanden en riffen. We stomen tussen Breaksea Island en Flinders Peninsula door. Met Bald Head even aan bakboord, waar voor de East and West Shoals liggen. De route voert langs Limestone Head, waarna we in de King George Sound komen. Hier hebben we Seal Island net aan bakboord. Ik houd het op krap zes kabels afstand om zeker te zijn dat we ver genoeg van die ondieptes aan stuurboord blijven. De stroom zet om de oost en de wind blaast stevig op de kont. Eigenlijk moet ik vaart minderen, maar kan dat moeilijk doen omdat het schip dan direct gaat oploeven en richting ondieptes wordt gezet. Bij de Mossie boei aangekomen zien we de loodsboot bij Possession Point naar buiten komen. Daarop verander ik koers richting Mount Martin om via de lichtenlijn in de Princess Royal Harbour te komen. Een indrukwekkende naam voor een simpele en gezellige kade. De loods is onervaren en nog in de leer. Dat is te merken. Deze man is zestig jaar, is in vroegere tijden Great Barrier pilot geweest en heeft nu een kersenfarm waar klaarblijkelijk weinig pit in zit. Want hij moet BIJVERDIENEN. En tijdens de kersenpluk leer je niet manoeuvreren. Hij weet de route achter het Great Barrier rif en tussen zijn kersenbomen. En that's it. Maar deze kersenplukker weet beslist niet hoe hij met een schip moet manoeuvreren. Hij maakt stomme manoeuvres, volle kracht achteruit en dan weer volle kracht vooruit. Allemaal van die paniekhandelingen. Die maken een schip onrustig.

DOOD IN HET NET

We bezoeken dit mooie plaatsje en eten bij een Italiaan. Tenminste, zo noemt hij zich. Het eten is echter perfect, de

pasta smaakt zoals alleen MAMMA het kan maken. We slaan de aankomst van een Engels fregat gade. De "GLOUCESTER" komt heel sierlijk de haven binnen en de kapitein manoeuvreert het schip perfect voor de kant. Kan niet beter. De mannen aan dek staan klaar voor de trossen. Dertig man voor en dertig man achter. De trossen worden allemaal met het handje binnengehaald.
Het veiligheidsnet wordt onder de gangway aangebracht. Het net is echter veel te groot voor de kleine loopplank van de "GLOUCESTER". Het ligt aan de onderkant gewoon netjes op de kade uitgespreid. Val je van de gangway dan kom je dus lekker veilig en keurig in het net terecht. Gegarandeerd. Maar je bent wel 100% dood door de val op de kade.
Het dorp loopt uit. En de burgemeester staat klaar met een bos bloemen. Het is namelijk vijftig jaar geleden dat een Engelse oorlogsbodem voor het laatst een bezoek aan Albany heeft gebracht.
De lading zit er snel in en alles verloopt nu zonder een enkel probleempje na de grondige inspectie in Esperance.

FRIS HANGMATJE

We vertrekken om 3 uur in de middag naar Japan. De koers is uitgezet richting Kaap Leeuwin, waarna we om de noord gaan langs Dirk Hartog eiland. De stroom is hier sterk tegen.
Bij Indonesië gekomen houden we Timor aan stuurboord en de Savu eilanden aan bakboord. En zo stomen we de Savu Zee in. Heerlijk warm zou je denken. Maar op mijn hangmatje aan stuurboord op het sloependek is het toch een beetje te fris. Dus hang ik mijn matje aan bakboord en heerlijk wiegend droom ik weg in jaren van vergetelheid.
Ik denk aan vroegere tijden toen de KPM hier in de parel van het oosten vertoefde.
We zien Flores aan bakboord, dan Pulau Pulau Solor, waarna

we in de Selat Ombai komen en het eiland Alor ronden. We hebben daar Kambing, Liran en Wetar aan stuurboord en stomen zo de Banda Zee in.

CONGESTIE

Ik krijg bericht van de agent in Japan dat de ontvangers voorlopig vier loshavens hebben aangewezen voor de canola. In geografische volgorde staan Kobe – Nagoya – Yokohama en Chiba op het programma. Kobe is leuk, Nagoya is een mooie stad, Yokohama ligt vlak bij Tokyo, daar ben je in een wip met de trein, en in Chiba kunnen we dan uitrusten alvorens aan de volgende reis te beginnen.

Een dag later krijg ik weer een lang bericht van de agent. Er is congestie in Kobe en het is nog niet bekend hoe lang de wachttijd zal zijn. Je mag daar maximaal achtenveertig uur op de ankerplaats blijven. Dan moet je naar buiten alvorens je weer naar binnen mag. Allemaal reglementen die verband houden met het voorkomen van scheepsconcentraties in de Osaka Wan. Er wordt voorgesteld dat ik naar Tomogashima pilots ga, daar mijn Notice of Readiness aanbiedt, en dan het schip buiten gaande houd. Ik kan dat wel doen uiteraard, behoudens het verantwoord is met het oog op scheepsconcentraties en veiligheid. Er loopt daar namelijk een sterke stroom. Het kan ook nog zijn dat de charterers mij op eco speed naar Tomogashima laten stomen en de aankomsttijd zo regelen dat we wel direct naar binnen kunnen. Ik wacht verdere berichten gewoon af. Wel heb ik laten weten dat mijn finale toestemming afhangt van de omstandigheden op het moment van aankomst. Indien ik het niet veilig genoeg vind, ga ik vijftig mijl van de Japanse kust in de Kuroshio liggen wachten. En toen werd het even rustig vanuit Japan.

De volgende ochtend zien we het eiland Buru waarvan de toppen boven de wolkenrand uitsteken. Een enorme steen-

massa met grillige vormen en pieken. De zee is vrijwel vlak en het is heerlijk buiten. De dekken zijn nat van de dauw. Ik kijk uit naar verdere berichtgeving.

EEN EITJE

Mijn nieuwe eerste stuurman Soe Wint Niks is een moederskindje. Hij is 41 jaar en zijn moeder bepaalt hoeveel zakgeld hij uit mag geven. Als hij afmonstert na een lange reis gaat hij naar zijn moeder. Want daar woont hij. En mama wil dan al zijn afrekeningen zien. Soe mag namelijk per maand 100 dollar uitgeven voor aankopen. Zoals voor een tube tandpasta of een paar repen chocola en een zak pinda's. Dat mag hij zelf bepalen. Zo vertelt hij me. Als hij thuis is in Burma krijgt hij 50 dollar per week van zijn moeder.
"Van je eigen geld dus," zo val ik hem in de reden.
"Yes captain, from my own money," antwoordt hij me, "my mother organizes this," en kijkt me hierbij schuchter glimlachend aan.
"Heb je een girlfriend?" vraag ik hem.
"Yes captain, I have a girlfriend," antwoordt hij me.
"Hoe heb je die ontmoet dan en mag dat wel van je moeder?"
"Ik ken haar omdat ze tegen mijn auto botste voor het stoplicht," vertelt hij me.
"Voor het stoplicht?" vraag ik.
"Yes captain, ik reed in de stad en wilde nog snel door het oranje licht rijden toen ik opeens een andere auto van rechts zag komen. Dus ging ik vol op mijn remmen staan... en toen botste ze tegen mijn achterkant aan, want zij wilde ook nog snel doorrijden, achter mij aan!"
"Chief, ze had natuurlijk al een oogje op jou, vandaar dat ze zo hard en zo dicht achter je aan reed," zeg ik.
Hij glimlacht verlegen voordat hij verder gaat: "Zo heb ik haar leren kennen... en mijn moeder had medelijden met haar, omdat haar auto helemaal kapot was. Toen mocht ik met haar uit van mijn moeder."
"Wat doe je dan met haar, als je uitgaat?" vraag ik hem, want

nu wil ik uiteraard het naadje van de kous weten!
"Nu, dan gaan we naar de McDonald of zo, en betaal ik haar eten. Daarna breng ik haar weer naar mijn huis en rijdt ze met haar eigen auto naar haar ouders."
Verder blijkt er dus helemaal NIETS te gebeuren daar in Myanmar. Zo is het daar de gewoonte.
"Koop je wel eens een leuk kadootje voor je vriendin?" vraag ik hem.
"Nee, alleen eten, dat betaal ik. Ik krijg niet meer geld van mijn moeder. En die 50 dollar zijn gauw op. Want ik moet er alles van betalen. Ook mijn benzine voor de auto."

Dus Soe Wint Niks is een eitje. Honderd procent. En spreek ik hem ernstig toe. Op de manier van Dokter Phil. Dat hij een eigen bankrekening moet openen en daar zijn geld op moet storten. Dat hij zijn moeder wel mag onderhouden, maar dat hij moet bepalen wat hij haar geeft. Eventueel in overleg, dat wel, maar toch moet hij de leiding in eigen hand nemen en zijn eigen leven gaan managen. Want ik zie aan boord ook een groot gebrek aan krachtige leidercapaciteiten. Soe belooft me zijn leven te veranderen.
"Yes captain, thank you for the lesson you give me. I will do that", zegt hij ongevraagd tegen me. Ik betwijfel dan ook sterk of hij dat ook echt zal gaan doen. Die man geeft veel te snel toe. Ik bespeur de angst in zijn ogen als ik met hem spreek over zijn relatie met zijn moeder.

Een paar weken later zie ik dat Soe zijn hoofd niet goed kan ronddraaien; als hij naar iemand wil kijken, draait hij met zijn bovenlichaam die richting uit.
"Soe, wat is er aan de hand met je nek. Heb je een problem?" vraag ik hem.
"No captain, alleen maar een beetje pijn in mijn nek. Hier, aan

deze kant" en hij wijst naar de rechter zijkant van zijn nek. Daar zie ik een beginnend abces.
"Nu stuurman, dat is al een behoorlijk eitje, wanneer is het begonnen?" vraag ik.
"Ongeveer een week geleden," zegt hij en ik zie aan zijn houding dat het hem meer pijn doet dan hij me wil laten weten.
"Stuurman, ik zal hier in Houston een doktersbezoek voor je regelen om dat eitje open te snijden om te voorkomen dat we later op de Pacific een probleem hebben".
Hij kijkt me vragend aan. "Denk je dat het echt nodig is, captain?".
"Ja stuurman, dat moet je laten behandelen." Het ziet er grimmig uit en ik zie diverse kleuren van de regenboog aan de oppervlakte van dit groeiende ei. Al is het aanzienlijk minder mooi dan het voor ons wel bekende natuurverschijnsel.

Bij ons zijn de jongens verzekerd voor alle ziektekosten, zoals die zich voor kunnen doen tijdens de reis. Is geen enkel probleem. Alles wordt betaald. Alleen is het zo dat ze een bonus krijgen als ze tijdens hun contract niet ziek zijn geweest. We hebben dat ingesteld om te voorkomen dat ze voor elk wissewasje naar een dokter gaan. Of eigenlijk gratis transport naar het centrum van de stad willen hebben, dan even hun natte neus bij de dokter laten zien om vervolgens gezellig te gaan shoppen! Nadat we het bonussysteem hebben ingesteld, is het doktersbezoek met negentig procent afgenomen.
Dus nu zijn de mensen wat behoudender geworden om naar een dokter te gaan. Dat was ook zo met Soe. Ik moest hem dus gewoon sturen!
Een week later loopt Soe met een groot verband achter in de nek. En heeft hij ook een zak vol met medicijnen meege-

kregen. De dooier is uit het ei verwijderd en Soe kan zijn nek weer gewoon draaien. De dokter wil hem nog terugzien voor een tweede bezoek en ik bemerk dat Soe daarna helemaal is opgeknapt. Wat dat betreft kunnen we dus veilig vertrekken uit New Orleans. Vier dagen later arriveren we voor de pieren van Cristóbal. En komt op een dag de loods om ons door het Panamakanaal te begeleiden.

Na een goede transit, met zoals gebruikelijk wat ups en downs, toch weer safe and sound in Balboa gearriveerd.
Hier zie ik in de nachtelijke tropen de gasten dineren in het Miraflores Restaurant dat nu geheel klaar is. Het staat aan de oostzijde van Miraflores Locks met direct uitzicht vanaf de derde verdieping. Voor twintig dollar is er toegang tot een lopend buffet met veel seafood. Ik hoop er in de toekomst met Pleuntje naar toe te gaan en te kijken naar ships that pass...

Cristóbal Signal vertelde me ten anker te komen op 186 graden 1.1 mijl van de West Breakwater. Die positie liet ik de 'ervaren' derde stuurman in de kaart zetten. Toen ik even later in de kaart keek, zag ik dat die ankerplaats benoorden de pieren was, in open zee dus, terwijl ik hem had gezegd: "We gaan naar de inner anchorage in die positie," maar hij zag het in spiegelbeeld -hij is 27 jaar, weet opvallend weinig van scheepvaart en navigatie, is wel getrouwd en weet hoe hij 'het' moet doen, want dat VROEG ik hem na zijn diverse navigatiefiasco's!!!
"Yes captain, I know that," zei hij schuchter.
We namen in Gatun Lake nog 60 ton drinkwater in, omdat we krap zaten. We hadden een 'slight' list over bakboord dus dat kon mooi gecompenseerd worden met die 60 ton in stuurboord.

We hadden een zeer energieke Boarding Officer aan boord in Cristóbal, die vooral geïnteresseerd was in de pontoons aan dek: "Hoe zwaar, hoe groot, waarom aan dek, wanneer in het ruim et cetera." Hij vroeg me om tekeningcopies van de pontoons, vroeg me om een brief met uitleg over alle aspecten (wat ik weigerde met due respect).
Ik vertelde hem dat ze een deel zijn van het schip en inbegrepen zijn in het light weight dus...
Maar hij zag ze mogelijk als volume aan dek, wat aan de PANCAN authorities zou worden voorgelegd ter beoordeling en we mogelijk extra moeten betalen de volgende keer. Nu bedroeg de rekening slechts 58000 dollar. We vertrokken om 3 uur in de ochtend van de inner anchorage naar Gatun Lake en kwamen daar weer ten anker om noordgaande schepen te laten passeren. We wachtten tot 14:00 uur in de middag en toen startte mijn Arpa radar niet meer. We hadden een zeer vriendelijke loods en met small Spanish talk en een fles Fundador was ook dat geen probleem meer. Er is weliswaar een Tokimec dealer in Balboa, maar je hebt zo een dag vertraging en ik red het wel tot Japan met de andere radar.
Overigens liet Roger Bannister in London me weten het zelf te regelen in Panama City als het nodig zou zijn. Ook een beetje gerommel in de turbocharger als je relatief snel de toeren verhoogt van half naar full ahead, een soort ploffingen en veel black smoke. Dus wat rustiger de toeren opvoeren en dan is ook dat probleem verholpen/voorkomen.

Om 23:00 uur was ik bij Flamenco Island en kon ik de e-mails versturen naar London/Spore/Japan en op eco speed naar de Ise Wan. Eerst coasting tot 18 N 104 W dwars van Coiba Island, loxodroom naar 35 N 165 W , dan grootcirkel naar Nojima Saki en direct naar Irago Suido pilots. Ik ben daar de eerste juli.

Zaterdagmiddag naderen we de haven van Duluth. De meest inland gelegen haven in de uiterste westhoek van Lake Superior. De zon schijnt door de sluierbewolking heen en verwarmt de koude omgeving. Het meeste ijs bevindt zich aan de westzijde van de haven. Direct voor de toegang is de ijsvlakte niet breder dan 1 mijl. Derhalve geen enkel probleem voor naderende schepen. De telegraaf wordt van halve kracht op langzaam vooruit gezet en de snelheid neemt geleidelijk af. We glijden door de zachte en verbrokkelde ijsmassa naar de pieren toe.

OP DE FOTO

Op de pier staan honderden mensen. Veel grootouders, kinderen en kleinkinderen. Allen voorzien van fototoestellen en videocamera's. De loods vertelt me dat deze mensen uit de 'binnenlanden' komen en geen idee hebben wat scheepvaart is of hoe een echt zeeschip eruitziet. Hij vraagt me dan ook om naar de brugvleugel te gaan en te zwaaien naar de toeristen. "They want to see the captain," zo voegt hij eraan toe, "I will sound the whistle and you wave to them captain," vervolgt hij.

Mijn vrouw en ik gaan dus naar buiten en worden verwelkomd alsof we de sterren van de show zijn. Redelijk verlegen en vooral ook onwennig zwaaien we terug. Foto- en filmcamera's snorren, terwijl het schip langs hen heen stoomt. De scheepshoorn wordt regelmatig bediend door de loods. En wij maar zwaaien. "You see captain, they like that," roept hij ons lachend toe.

Van de pier roepen de mensen: "Hey captain, where are you from, what cargo do you have, where are you bound for?"

"Nu is het nog rustig", zegt de loods, "maar in de zomertijd staan er duizenden mensen te kijken en ze willen je allemaal op de foto hebben."

VROEG UIT DE VEREN

Nadat we gemeerd zijn komt de agent, Mike Hutton, aan boord en vertelt dat we direct gaan lossen en om 02:00 uur de volgende ochtend gereed zijn.
"I will order the pilot for 04:00 o'clock, if that is OK with you," zegt hij me.
Dat lijkt me erg vroeg en ik vraag hem dit uit te stellen tot 06:00 uur in de ochtend. Dan kan de crew nog een beetje slapen alvorens we weer verder gaan. Dat vindt hij een te lange wachttijd, want de Koreaanse charteraar zou hem kunnen vragen waarom we zo lang in de haven blijven alvorens te vertrekken.
"Zullen we er dan 05:00 uur van maken?" vraagt hij me.
Daar ga ik mee akkoord. En zo is de loods er om 05:00 uur en varen we uiteindelijk om half zes uit de haven van Duluth. Het is winters koud en er ligt een laagje ijs op het water. Er staat geen zuchtje wind. De directe havenomgeving wordt prachtig gereflecteerd op dit ijsoppervlak.

NOG 6300 TON STAAL

Via Lake Superior, Sault Saint Marie en de Detour Passage voert de reis naar Lake Michigan om bij onze bestemming Chicago te komen. Het ijs is nu nagenoeg verdwenen. Na de sluis kunnen we dan ook zonder problemen doorstomen naar Lake Michigan. Op dinsdagavond arriveren we aan de loskade in Chicago. Het plan is om op woensdag en donderdag de resterende 6300 ton staalrollen te lossen. Gedurende de avond zouden we dan kunnen verhalen naar de graanterminal die verder op de Calumet rivier ligt. Helaas voor de charteraar hebben we een ongunstig weerbericht. Voor woensdag wordt 80% kans op regen voorspeld. Gedurende de vroege ochtend is het nog droog. Maar na pikheet begint het te regenen en worden de ruimen onmiddellijk gesloten. Zodra er

een druppeltje regen valt, gaat er geen staalrol meer de wal op. En hebben wij een rustige dag met mogelijk zelfs een ontspannen weekend, omdat er voor de komende dagen nog meer regen wordt verwacht.

CALUMET RIVIER

Uiteindelijk is alle lading eruit en kunnen we verhalen op de Calumet rivier naar de graanterminal. Wat een 'interessante' passage is, omdat het hier een zeer smalle rivier betreft met veel listige bochten, waarbij ook nog twaalf bruggen moeten worden gepasseerd. Zowel autowegen als treinroutes kruisen deze langzaam stromende rivier die per seconde toch nog 1500 kubieke voet water in Lake Michigan stuwt. En dat is zwaar vervuild water. Meer dan honderd jaar is er niet voldoende aandacht besteed aan de vervuiling van deze oorspronkelijk schone en mooie rivier, die door een groot gebied van intensieve industriële activiteiten stroomt. Er bestaat dan ook een totaal verbod om vis uit dit water te consumeren, voor zover die er nog levendig rondzwemmen!

HUPPELEPUP

Vlak voor vertrek uit Chicago valt een stuwadoor van hatch coaming ruim 4 bakboordskant aan dek. De coaming op dit type schip doet tevens dienst als feeder bij graanladingen en steekt dus ruim boven de dekken uit. De man liep zonder safety lijn of wat dan ook op de rand en struikelde over een touwtje waarmee hij de positie van de ladingpijp kon bedienen. En dat in de USA!!! Hij droeg geen veiligheidshelm en klapte met zijn hoofd op dek. Ik zag het persoonlijk gebeuren. De tweede stuurman kwam aanrennen met een eerste hulp pakket en een deken. Direct belde ik de agent en de havenmeester die de ambulance opriep om naar het schip te komen. Met loeiende sirene kwam de wagen een paar minuten

later aanrijden. Ik vroeg de stuwadoor zijn naam. De agent wilde dat uiteraard ook weten. "Oh, is het John Huppelepup. Ah captain, don't worry, die man valt altijd. Hij had al tien jaar geleden met pensioen moeten gaan. No problem. Over twee weken werkt hij weer in de haven. John is als een dirigent, hij blijft terugkomen." John werd op de brancard afgevoerd en ik heb er inderdaad niets meer over vernomen.

BLOEMKOOLOREN

De eerste loods die ons begeleidt naar de Gateway elevator vertelt me tijdens de vaart op de Calumet rivier het volgende: "Als kleine jongen bezocht ik het Sint Ellerman College. Een traditionele instelling die zeer strenge regels hanteerde. Bij de geringste overtreding werd je bij de oren gepakt en naar voren in de klas gesleurd. Daar kreeg je dan enige harde klappen op je hoofd. Captain, als je dat hebt meegemaakt, is de doorvaart op de Calumet rivier een peulenschilletje," zo vervolgde hij, daarbij wijzend op zijn 'bloemkooloren'.

WERK OP DE WERF

De tweede loods vertelt me een ander verhaaltje. Dat gaat over een lokale politicus die het malle idee had om op deze positie aan de Calumet River die graanelevator te laten bouwen. De man had financiële belangen in de plaatselijke scheepswerf. Omdat er op de rivier veel schades worden opgelopen, is er dus geen gebrek aan werk op zijn werf.
Toen we een week later, beladen met graan, op maximum Lake-diepgang de rivier afvoeren, overkwam ons het volgende.

HET INCIDENT

We hebben tot zover alle bochten veilig gerond en tientallen onverlichte drijvende barges vrijgevaren. Slechts twee brug-

gen scheiden ons van Lake Michigan. De voorlaatste wipbrug is nog dicht. We naderen deze brug met de machine op zeer langzaam vooruit en zien nog steeds auto's over de brug rijden. De brugwachter is al enige malen verzocht om de brug te openen. Mogelijk is er een interessant televisieprogramma, want we zien het blauwe licht gereflecteerd in het brugwachtershuisje. Als we vlakbij zijn gaan de slagbomen naar beneden en worden de twee helften van de brug omhoog gebracht. Die gaan echter niet helemaal verticaal naar boven, maar blijven in een schuin geopende stand staan, zodat wij er met onze airdraft precies in het midden doorheen moeten varen. Terwijl we met het hele achterschip nog tussen die opengeklapte brughelften zitten, moet de volgende bocht naar stuurboord al ingezet worden om veilig de laatste brug te passeren. Die brug ligt in een bocht op slechts één scheepslengte afstand. Het minuscule sleepbootje krijgt de order om het voorschip naar stuurboord te trekken. Wat hij met vol enthousiasme doet. Het lijkt perfect te gaan. Maar de tros is niet bestand tegen de plotseling optredende kracht en zegt gewoon 'knap' (los het zelf maar op). Wij naderen de zijkant van de volgende brug.
De loods zegt: "Hard stuurboord en volle kracht vooruit."
Hij denkt dat we die bocht nog kunnen nemen. Ik heb een andere mening en denk aan de enorme schade die we kunnen oplopen. Dus op dat moment geef ik de telegraaf een dubbele ring volle kracht achteruit. De machine slaat direct aan en het schip begint hevig te trillen.
De eerste stuurman op de bak zegt op zijn walkie-talkie: "Captain, we are going to hit that bridge" en ik zie in een flits de scheepswerf van de lokale politicus al opdoemen!
"Nog vijftien meter, nog tien meter", praait de stuurman door. Grote golven kolkend water slaan tegen de dukdalven, veroorzaakt door de driftig achteruitslaande schroef.

"Nog zes meter, nog drie meter," schreeuwt het door de walkie-talkie. Ik hoor een paar klappen op het brugdek. De top van de bakboordantenne is tegen de bovenkant van de opengeklapte brug gekomen en afgebroken. Isolatoren vallen aan dek. De eerste stuurman blijft de afstand doorpraaien: "Nog twee meter, nog één meter... captain, I think the vessel is not moving anymore."
De telegraaf wordt op STOP gezet en ik bedank de HWTK (hoofdwerktuigkundige) voor zijn professionele snelheid. We slaken een zucht van verlichting dat er geen grote schade is gemaakt. Uiteraard was niet te vermijden dat met de rechtse schroef het achterschip naar bakboord draaide en daardoor de antenne de brug raakte. Het sleepbootje heeft snel een nieuwe tros ingeschoren en trekt ons soepel de bocht door. De loods is een gentleman, want hij zegt: "Thank you captain for stopping the vessel."
Tien minuten later zijn we buiten de pieren in Lake Michigan. De loods contacteert de US Coast Guard en vertelt het incident. Ze zijn echter al op de hoogte gesteld door de brugwachter en willen dat we terugkeren naar Chicago, daar er drugs- en alcoholtesten moeten worden afgenomen. We argumenteren dat dat erg moeilijk is op dit middernachtelijk uur, omdat er ook geen vastmakers beschikbaar zijn. Even later blijkt er geen schade te zijn aangericht en dat de wipbrug gewoon open en dicht kan.
De agent, de eigenaren van het schip en de charteraars worden ingelicht over het incident en we stellen de sleepbootmaatschappij verantwoordelijk voor eventueel opgelopen schade. De US Coast Guard geeft toestemming om de reis te vervolgen. De machine wordt dus weer op volle kracht vooruit gezet. De volgende bestemming is Trois Rivières om het schip af te laden op maximum zomerdiepgang alvorens we de Atlantic oversteken naar Gibraltar.



Beveiligers in Ciwandan aan de Sunda straat op Java



De crew plaatst een boventussendek pontoon bij een graanlading



De Miraflores sluis in het Panama kanaal



Lading hout op een dekschuit in Padang

EERST NAAR LONDEN EN DAN VERDER

DE BYPASS

Of ik donderdag even naar Londen wil gaan om een ECP-(Environmental Compliance Program) training bij te wonen. Sinds kort heeft de maatschappij het genoegen om daadwerkelijk en gecontroleerd mee te mogen werken aan het voorkomen van vervuiling van deze mooie globe. Daartoe moeten alle mensen, voordat ze aan boord komen, een environmental training volgen. Dus vloog ik met easyJet naar Gatwick. Daar vertrekt elke vijftien minuten de sneltrein naar het Victoria Station. En dan is het nog maar vijftien minuten lopen naar het koninklijk paleis. Ons kantoor ligt daarnaast; we hebben dus koninklijke buren. In de middag vertrek ik weer naar Gatwick om terug te vliegen naar Amsterdam.

Op het vliegveld eet ik een mooie zalmschotel. Ik vraag aan de juffrouw of ik met mijn creditkaart kan betalen. Ze knikte me toe dat dat geen probleem is.

Terwijl ik de creditkaart uit mijn zak haal, schuif ik met mijn elleboog de rekening van het buffet af. Ik buk me en zie een dikke bundel 10-pondbiljetten liggen, dat waren er precies honderd, zo bleek later. Ik ben de enige klant; er is niemand naast me, voor me of achter me. Dus wat moet ik met die bundel PONDEN?

De juffrouw zet de kaartlezer voor me om mijn pincode te noteren. "Nee," zeg ik, "ik betaal toch contant". En ik pluk vier biljetten van de bundel. Vervolgens vraag ik aan de juffrouw wie hier gezeten had.

"Ik geloof een paar Italiaanse mensen," zegt ze met haar sterk Vietnamese accent. Ik kijk op de vertrekborden en zie dat het vliegtuig naar Palermo al aan het inchecken is. Daarop dump ik het restant van de geldbundel in de collectebus van het VN-Kinderfonds en vlieg terug naar Amsterdam.

Uiteraard hangt er een verhaal aan de verkiezing tot deelname aan het ECP. Onze schepen zijn regelmatige bezoekers van Morehead City, een mooie kleine haven aan de oostkust van de USA. Alles verloopt daar heel vriendelijk en dorps. Tot er een nieuwe coastguard officer kwam die daadwerkelijk de "ATLANTIC SUN" onderzocht. Hij vond een verschrijving in het Oil Record Book en ging op verder onderzoek uit. In de machinekamer vond hij een niet toegestane bypass. Er was dus een of ander vuil goedje in zee gepompt en niemand wist ergens van. De bemanning mocht het schip verlaten, maar moest, op eigen kosten, verplicht in het plaatselijke dorpshotel verblijven. Het schip ging aan de ketting tot de rechter uitspraak zou doen. De maatschappij regelde een borgbetaling en een nieuwe bemanning, waarop het schip alsnog mocht vertrekken naar New Orleans om de restantlading te lossen.

Acht maanden later zou de rechter zijn uitspraak doen en met nog veertien dagen te gaan keek de nog vastzittende bemanning rijkhalzend uit naar hun huiselijke terugkeer. Dat ging op het laatste moment niet door. Er stoomde namelijk een zusterschip, de "ATLANTIC MOON", naar diezelfde vriendelijke kleine haven en daar was aan boord een sfeer van onmin onstaan. De Ukrainse Chief Engineer voelde zich ver verheven boven zijn Filippijnse assistenten. Vooral als hij zijn wodka hobby had verricht (hij leegde dagelijks een flesje Stratovskaya), kregen die arme Filippijnen de wind van voren. Toen de Chief bezig was met het instrueren tot het aanleggen van een illegale bypass om gemakkelijk en snel vuile olie in zee te pompen, maakte een van zijn assistenten een foto. Direct na aankomst liepen ze naar het zeemanshuis en mailden deze foto anoniem naar het kantoor in London, omdat ze de Chief van boord wilden hebben. De man die daar

de nachtwacht verrichtte, voelde nattigheid en belde de manager. Deze man lag te slapen, maar was snel klaar wakker. Hij trok zijn rose hansopje uit en stak zijn blanke benen in een grijze streepjespantalon. In een compleet driedelig pak, met gepoetste schoenen, ging hij als de wiedeweerga naar Heathrow Airport en streek neer in één van de lederen stoelen die in het eersteklas gedeelte van de British Airways boeing ruim staan opgesteld.

In het vriendelijke dorpje aangekomen belde hij de kustwacht dat hij een belangrijke mededeling had. De verbouwereerde kustwachtofficier kreeg de foto te zien van de bypass onder constructie. De Engelse manager vertelde dat het een anoniem bericht betrof dat onderzocht diende te worden.

Stel dat je wordt uitgenodigd de verjaardag van tante Annie bij te wonen. En je weet dat neef Bertje en ome Harrie daar altijd aanwezig zijn. Je weet ook dat je met die fijne familieleden zo gezellig kan praten, vooral omdat tante Annie de goede gewoonte heeft een aantal flessen alcoholica voorgekoeld te hebben. En naarmate de avond vordert wordt het steeds gezelliger. Uiteindelijk is het tijd om huiswaarts te gaan. Je stapt wat overmoedig in je bolide en snelt over het landelijke binnenweggetje naar huis. Je partner heeft haar camera bij zich en je vraagt haar wat duidelijke foto's te maken van de snelheidsmeter, het tijdstip, de locatie en je blaast samen nog eens een paar keer in de alcoholsnuiver, waaruit duidelijk blijkt dat je ver over de rooie bent! Je komt voor de oprit en daar blijkt de rechterpaal een meter naar links verplaatst te zijn. Helaas merk je dit in het donker te laat op en je ramt die paal dan ook met forse kracht de begonia's in. Immers, je rijdt nog steeds te snel. De volgende ochtend ga je als eerste, met je partner als getuige, naar de politie.

Samen met je advocaat die daar is om aan te tonen dat je dat inderdaad gedaan hebt en of je alsjeblieft veroordeeld kan worden.

Zo vergelijk ik de handeling van onze grijsgestreepte manager uit Londen. Zijn bypass verhaal komt bij de rechter die de uitspraak van de "ATLANTIC SUN" naar later verplaatst. De bemanning mag dus langer in het hotel verblijven. Niet alleen overigens, want de bemanning van de "ATLANTIC MOON" mag ook verplicht onder dezelfde voorwaarden een kamer betrekken. De rekening mag de Londense manager betalen. Wel op tijd graag.
Zijn de Amerikanen slim? Nou, reken maar van yes.

Bijna een jaar later komt de uitspraak: 3 miljoen boete, plus 1 miljoen voor het milieufonds en voor 4 jaar verplicht onder het ECP aan uiterst strenge eisen voldoen. En aan die periode hangt ook een prijskaartje: geschatte kosten 2 miljoen per jaar. Want deze Engelse maatschappij heeft veertien schepen in beheer. En die mogen allemaal verplicht meedoen.

Mijn toegewezen schip is de "PAC ANTARES", een oude bekende. Ik maakte daar in een eerder stadium twee wereld-reizen mee. We lossen rubber, afkomstig uit Sumatra, bestemd voor de autobandenfabrieken in de USA. Er schijnen meer kilometers gemaakt te worden, want na een paar slappe reizen zijn we nu weer compleet aan ons merk met de belading. Vier dagen later zijn we gereed en verhalen het schip naar Cooper Darrow om sojabonenmeel te laden voor Japan. Tijdens het verhalen begint het enorm te regenen. Op het voorschip glijdt de kersverse Chinese matroos onder de gage, Cao, uit en heeft een dikke pols. Hij kan zijn hand niet bewegen, dat doet erg pijn. Dus bel ik met de agent om

doktersbezoek te regelen. Dat kan diezelfde avond nog.
De agent belt me en zegt: "Captain, geen goed nieuws. De pols is slecht gebroken. Dat moet opnieuw gebroken worden, er moeten stalen pennen in en het kan twee maanden duren."
"Oh, even denken... stuur hem maar terug naar het schip," zeg ik hem. En bel even later met Malaysia om hem terug te sturen naar China. Want die jongen is voor het eerst in de USA en dan twee maanden hier blijven in een ziekenhuis. Nee, ga maar lekker terug naar China. De volgende dag vliegt hij al naar Beijing. Een maand later stuurt hij me een e-mail, dat hij helemaal genezen is en graag in Japan weer aan boord wil komen.
"Hebben ze je arm opnieuw gebroken?" vraag ik hem.
"Nee hoor, alleen gips om de pols. Nu moet ik oefenen en kan ik weer direct gaan werken, zegt de dokter."
De totale prijs in China was 300 remnibi, oftewel ongeveer 50 dollar.

Bij aankomst in Japan staat de matroos onder de gage op de kade te wachten. Blij lachend stapt hij aan boord van de gangway om aan een nieuw contract te beginnen. Ik heb een ploeg perfecte, hardwerkende Chinezen aan boord van dit goede schip. Daar kan je mee op reis.

Een week later vertrekken we naar Hong Kong om een paar zware stukken te laden voor Jakarta.

GRAAN VOOR SURABAYA EN EEN STRAK TRUITJE OP GRANVILLE EILAND

Het Singaporese schip "GOLDEN SARI INDAH" heeft 38000 ton sojabonen geladen in West-Australië, bestemd voor Nagoya in Japan. En het betreft eerste kwaliteit soja. Een bijzonder geliefde lading voor de Japanners, want ze maken er sojaolie en ook perfecte wasabi van.
Na een lang verblijf in de haven van Nagoya vertrekken we via de Irago Suido naar de Stille Oceaan. Het was leuk in Japan en ik heb mijn buikje weer helemaal rond gegeten aan de sushi en de sashimi. Ik voel me ook wat schuldig, omdat ik deze keer originele verse walvis heb gegeten. "Dat mag natuurlijk helemaal niet," ik geef het toe, "het spijt me, ik zal het nooit meer doen, maar het was wel heel erg lekker."
De volgende bestemming is nog niet helemaal zeker. Dat laat de operations manager Captain Anthony Lewis me weten. "Captain, ga voorlopig maar richting Canada. Ik heb een paar mooie aanbiedingen en zal vandaag of morgen mijn keuze bekend maken," luidt het bericht.
We hebben een schitterende oversteek. Eerst volgen we de grootcirkel en hebben we de volle kracht van de Kuroshio mee. Deze zeestroming is vrijwel constant van kracht en richting en stuwt het schip gemakkelijk richting Aleoeten eilanden. Later komen er een paar diepe depressies vanuit China de Pacific opstormen en laat ik de koers wat zuidelijker verleggen. Aan stuurboord hebben we een uitgebreid hogedrukgebied dat vrijwel gelijkmatig met ons meeloopt. De ene dag een beetje sneller, dan weer een beetje langzamer. We houden zo prachtig weer met de wind vrijwel recht van achteren op deze relatief hoge breedte. Met de huidige snelheid zou ik te vroeg in Vancouver arriveren. Want dat wordt de volgende bestemming om te gaan laden voor Indonesië. Het charter

plotselinge stormbuien voor.
Op dit schip hebben we een originele aluminium speedboot met een 75 pk buitenboordmotor. We zijn op deze manier in vijftien minuten op Granville Eiland. Daar kunnen we onze geslonken voorraad vers fruit en groentes aanvullen. Een watertaxi kost me per reisje 200 dollar. En dan moet ik nog 100 dollar extra betalen voor het vervoer van de proviand. Dat verdienen we dus gewoon zelf. Op Granville Eiland zijn veel winkels, restaurants en pubs; het is daar heel erg gezellig. Ik heb voldoende contant geld aan boord zodoende kan ik de crew gewoon een voorschot op hun gage uitbetalen. Ze kunnen daarop gaan shoppen en entertainen. De jongens vinden het prachtig daar. Zo vertellen ze me enthousiast als ze terug aan boord komen.

HET STRAKKE TRUITJE

Ik sta net klaar om in de speedboot te stappen als de tweede stuurman me belt: "Captain, de Iraniër die achter ons ligt, zegt dat wij dichter bij hem zijn gekomen." Nu liggen we hier twee dagen te wachten op de rede in English Bay en al die tijd is het vrijwel windstil. Ons anker heeft dus niet gekrabd. We liggen nog exact op dezelfde positie. En die Iraniër is hier gisteren ten anker gekomen. Dus wat is het probleem? We draaien allemaal een beetje rond de ankers en komen op deze manier weleens wat dichter bij elkaar. Maar dat betekent niet dat je anker op een andere positie is gekomen. Je ligt dus nog gewoon op precies dezelfde plek. Ik spreek dus met hem en leg de situatie uit. Dat schijnt hem gerust te stellen. Die Iraniërs gaan veelvuldig naar Granville Eiland. Met de watertaxi uiteraard, want er schijnt daar niet op geld gelet te worden. Aan boord mogen die mensen geen alcohol gebruiken. Ze compenseren dat echter enigszins overmatig in een plaatselijke club. De rondborstige schoonheid achter de bar

draagt een iets te klein, strak truitje en heeft een warme glimlach. "You like more?", vraagt ze regelmatig. Ze voorkomt dat de glazen leegraken. De jongens worden na een paar glaasjes handtastelijk. Er ontstaat een stoeipartijtje als een locale klant hen daarop attendeert. De MOUNTIES hebben het opstootje echter met stevige hand perfect geregeld. Want bij de ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE zijn alleen maar forse jongens die gewoon klip en klaar optreden. De rust is teruggekeerd in de tent en de Iraniërs weten nu hoe ze zich moeten gedragen in de westelijke wereld.

EEN SNELLE BESLISSING

De volgende dag ga ik even naar Vancouver. Op het kantoor van de plaatselijke scheepsagent ontmoet ik Nancy Chang. Zij is de directeur van Manhattan Pacific en regelt alles voor ons in deze haven. Ze vertelt me dat de wachttijd nog wel tien dagen kan duren. Onze lading is er nog niet en er zijn geen andere planningen op dit moment. Dus bel ik met mijn vrouw Pleuntje in Holland. Ze besluit naar Vancouver te vliegen. Een dag later arriveert ze met een directe vlucht.

Terwijl ik op het vliegveld sta, word ik gebeld door Nancy: "Captain, de charteraars hebben zojuist een andere partij graan gekocht. Kan je zo snel mogelijk een stuwplan maken voor twee soorten graan met twee loshavens in Indonesië? De volgorde van de loshavens is nog niet bekend", zo vervolgt Nancy.

"Dus het moet een flexibel stuwplan worden, Nancy?", vraag ik haar.

"Yes captain, dat is precies wat ik nodig heb".

De limousine die ik besteld heb om ons naar Granville Eiland te brengen, staat al klaar. De chauffeur pakt de koffer en plaatst die in de auto. Het is zo'n enorm grote verlengde witte limousine die alleen maar voor de show gereden wordt. Maar

de prijs voor een rit naar Granville Eiland is niet meer als met een yellow cab! Binnen zijn lederen fauteuils geplaatst. Die zitten bijzonder comfortabel! Ook staat er een tafeltje met glazen, ijs en dure soorten whisky. We kijken ernaar en besluiten er geen gebruik van te maken. Die auto rijdt naar de aanlegpier die voor de terrasjes ligt. Het zit er vol met toeristen. De chauffeur, die compleet in uniform gekleed is, stapt uit, doet de deur voor ons open en pakt de koffer. Op dat moment komt de sloep van de "GOLDEN SARI INDAH" aanpuffen. Er blijkt een probleempje te zijn met de motor van de speedboot. Daarom hebben ze een gewone scheepssloep te water gelaten. De Chinese bemanning komt heel behulpzaam aanrennen en pakt de koffer om die in de sloep te plaatsen. Vanwege het buiswater zijn de bankjes nat geworden en ik zie dat ze ook niet geheel vetvrij zijn. Ze pakken een paar dotten poetskatoen waarmee ze worden schoongewreven. We stappen aan boord en met een luide hakke puf varen we van de pier weg, verwonderd nagestaard door al die toeristen. Zij hadden mogelijk een ander vervoersmiddel verwacht voor mensen die uit zo'n luxe auto werden geholpen.
Aan boord gekomen bespreek ik met de eerste stuurman het nieuwe stuwplan. Na korte tijd is het gereed en sturen we dit uiterst flexibele plan naar Nancy. Een paar minuten later krijg ik haar bedankje dat het plan is geaccepteerd.
"OK captain, je gaat morgenochtend voor de kant en begint direct met de belading. We zijn over achtenveertig uur gereed en vertrek je naar Indonesië. Later hoor je wel wat de eerste loshaven wordt."
Binnen die twee dagen moet alles dus gereed zijn. Allereerst de ruim 40000 ton tarwe. Dan nog 1200 ton brandstof voor de hoofdmotor. Plus 100 ton smeerolie. Dan moet ik nog 150 ton drinkwater hebben. En niet te vergeten alle proviand, zoals de rijst, kippenpootjes, eieren, melk, meel, peper en

zout plus vers fruit en alle groentes. Te veel om op te noemen. Gelukkig heb ik dat allemaal al besproken met de scheepshandelaar. Hij kan me morgen alles leveren voor 11.000 dollar minus tien procent voor contante betaling. Hij is de komende 36 uur dus druk bezig met al die inkopen. Met onze bemanning van 25 man kunnen we daar twee maanden van eten. In totaal heb ik altijd voor drie maanden basisvoeding aan boord. Dus meer dan voldoende rijst en diepvriesgroenten. Ook verwacht ik hier nog een havendienstinspectie. Verder moeten de stabiliteitspapieren nagerekend worden door de autoriteiten. Anders mag je niet vertrekken. Zo blijft er weinig vrije tijd over. De retourvlucht voor Pleuntje staat gepland voor 21 april. Dat betekent dat ze een week in een hotel in Vancouver moet blijven wachten.
"Dan kan ik net zo goed meevaren naar Indonesië en vandaar weer naar Holland terugvliegen," zegt Pleuntje. Lijkt me een prima idee. Alleen moet ze nog even wat tropenkleding aanschaffen in Vancouver. Vrijelijk gedwongen te gaan shoppen, is voor de meeste vrouwen geen enkel probleem, waar ook ter wereld.

OP ZOMERMERK

Zo vertrekken we dan geheel beladen op ons zomermerk van Vancouver naar Indonesië. Een reis van 24 dagen. De koers voert langs het atol Pearl and Hermes. Nog onbekend tot 26 april 1822, toen de Britse walvisvaarders bij Pearl en Hermes hun schepen verspeelden. Ze liepen vlak na elkaar op slechts 10 mijl onderlinge afstand op het rif. Het nabijgelegen eiland Lisiansky werd door Captain Urey Lisiansky ontdekt. Hij voerde het bevel over het Russische schip "NEVA" dat daar aan de grond liep op 16 oktober 1806. Als je dit eiland zou willen bezoeken kan je dat het beste doen in de zomer, tijdens de noordoostpassaat. Het eiland wordt bevolkt door enorme

hoeveelheden vliegen. Volgens de oude berichten is het drinkwater er nogal brakkig van smaak. Neem daarom een paar flessen mineraalwater en een goede vliegenmepper mee! Als bijzonderheid wordt vermeld dat van het noorden komend een palmboom goed gezien kan worden. Waarvan akte.
Wij hebben perfect weer deze reis en goede kaarten van het te volgen traject. Met onze beide radars en navigatiesystemen zullen wij dus niet op een nog onbekend rif aan de grond lopen! Voor de bemanning organiseer ik wekelijks een barbecue, gevolgd door een karaoke avond. De beste zanger krijgt een doosje cola. En elke zanger is de ster van de Pacific, want kritiek van buitenaf kennen we niet en horen we niet. Ook organiseren ze een pingpongtoernooi. Van de scheepshandelaar in Vancouver kreeg ik een aantal mooie badhanddoeken, aanstekers en balpennen in mooie doosjes. Die kunnen we dan weer aan de winnaars van het toernooi uitreiken. We laten de winnaar de eerste keuze maken. En zo komen de kleine cadeautjes automatisch terecht bij de 'misklappers'. Zo stomen we in alle rust en eenvoud verder naar onze eerste bestemming. En dat wordt Tanjung Perak, zoals de haven van Surabaya heet.

TYPHOON

Bij het eiland Guam verleg ik de koers om uit te wijken voor de typhoon Hunt. Slechts achttien uur later snelt ze met windstoten van 240 kilometer achter ons langs. Wij merken er echter niets van. Het schip blijft heerlijk rustig liggen tijdens de pingpongfinale.

PIRATENWACHT

In de zee van Celebes beginnen we met piratenwacht. Ik krijg bericht dat een Indonesiër overvallen is door piraten en dat

de complete crew van 27 man in zee is gezet door de 'heren'. We vergrendelen de deuren van de accommodatie en halen de buitentrappen weg. Ook worden alle traptoegangen gebarricadeerd. Alleen houden we de deuren van de navigatiebrug open voor noodgevallen. We hebben twee schitterende schijnwerpers op het kompasdek staan. De stuurman van de wacht bestraalt elk kwartier de donkere zee om ons heen. Daarmee laat je weten dat je alert bent. Dan blijven die piraten wel weg. Tenminste, dat is hier in Indonesië zo. In Somalië is dat anders. Daar schieten ze met grof geschut en doen ze het altijd in de ochtend- of avondschemering.

OLIEMAN

De eerste stuurman laat me weten dat we een zieke aan boord hebben. De Singaporese olieman heeft maagpijn en darmstoornissen. Hij ligt gekromd in zijn kooi met beide handen tussen de benen en heeft zweet op zijn voorhoofd. De stuurman controleert elke drie uur zijn polsslag, bloeddruk en temperatuur. Ik heb inmiddels contact opgenomen met het IRMC in Rome. Dat is het Rode Kruis Ziekenhuis in Rome. Er zijn 24 uur per dag doktoren aanwezig, die je medisch advies geven. De stuurman geeft de pillen die het IRMC aanbeveelt en de olieman mag alleen nog maar mineraalwater drinken. Ik heb hierbij perfecte ondersteuning van dr. Luigi Cancini vanuit Italië. In Surabaya aangekomen is de olieman weer helemaal beter. "Captain, ik ben heel bang om naar een dokter te gaan, mijn pijn is helemaal over," laat hij me weten. En ik zie hem lachend aan het werk in de machinekamer.

KASSI AN

In de vroege ochtend komen we ten anker op de rede van Pelabuhan Surabaya in positie 4.5 mijl noord-noord-oost van Pulau Karangjamuang. Hier lossen we eerst 4200 ton tarwe in

een dekschuit. Onze diepgang is namelijk nog te groot voor de ligplaats van Tanjung Perak. Vijf dagen later zijn we gereed. Want het gaat hier 'kassi an', zoals ze het hier in Indonesië noemen. Daarna mogen we naar binnen voor de officiële inklaring en het lossen van 12000 ton. Volgens Herman, onze scheepsagent, blijven we een volle week langszij de Bogasari graanterminal. Het restant van de lading is bestemd voor Ujung Pandang, dat ook wel Makassar wordt genoemd. Het is prachtig weer met af en toe een tropische bui. En dat is goed om het stof weg te spoelen. We boeken een suite in het Oranje Hotel dat nu bekend staat als Hotel Majapahit. We hebben een eigen terras aan een schitterend gedecoreerde binnentuin. Tropische vogels omringen ons en verse buah rambutan staat op tafel. 's Avonds genieten we van een rijsttafel die hier met slechts 1 'T' wordt geschreven, maar daarom niet minder uitbundig verzorgd is. We genieten van de tropennacht en slapen dromend in de gordel van smaragd.

HAPJE RIJST

Na een snelle reis van Manilla arriveer ik te Fang Cheng, in Zuidwest-China. Deze snel ontwikkelende haven ligt op korte afstand van de grens met Vietnam. Zo dichtbij dat je hier met moeite de 'echte Chinees' kan ontdekken. De mensen zijn hier gekleed zoals je dat in Vietnam verwacht. Je wordt op straat bekeken of je van een andere planeet komt. Nu zie je waarschijnlijk in Nederland meer Vietnamezen dan dat je Hollanders ziet in Vietnam. Eigenlijk niet zo verwonderlijk dus. Ik kocht een grote ventilator met enorme blaaskracht, omdat de airconditioning toch niet helemaal zo perfect werkt als ik zou mogen verwachten. Het bleek namelijk dat de compressor die op dit gloednieuwe schip is geplaatst een zeer oude versie van een wel bekend merk is. En met oude versie bedoel ik eigenlijk dat hij beter in een maritiem museum geplaatst had kunnen worden. Om mensen te laten zien hoe men vroeger met beperkte middelen een schip probeerde te koelen! Op de een of andere manier is het een Chinees gelukt, tijdens de bouw van dit schip een jaar geleden, dit antieke en intens gebruikte stukje handwerk aan boord te smokkelen en zo netjes in de verf te zetten dat het tijdens de overname niet bemerkt is. Foutje dus. En wij zitten dan ook met de problemen. Regelmatig hapert deze installatie en wordt het ontzettend heet in de accommodatie. De huidige schepen worden niet meer gebouwd op natuurlijke ventilatie. En ALS de airconditioning het begeeft, is het ondraaglijk warm in de hutten. Onderdelen liggen niet meer op de plank in het magazijn en moeten met de hand gemaakt worden. Het duurt dan ook WEKEN voor je ontvangt wat je nodig hebt! Vandaar die aankoop van een ventilator met orkaankracht. Zo wordt hij tenminste te koop aangeboden. Ik word in deze winkel geholpen door een uiterst charmante jongedame van

minimale omvang, maar met schitterende afmetingen. De invloed van eten uit de muur is hier gelukkig nog niet doorgedrongen.
Ik vraag haar in het Chinees hoe ze heet: "Ni da minze?" Waarop ze verlegen glimlacht en ik hoor haar zeggen: "My name Shao Lifa", tenminste zo versta ik het.
Ik betaal haar 30 dollar en krijg een handjevol Chinees geld terug. Dat geef ik dan aan de jongen die mijn nieuwe aankoop naar de taxi brengt.

De chauffeur vraagt me of ik naar Vietnam wil. "Ik breng je daar voor 10 dollar," zegt hij.
Maar ik heb geen zin. Dit autotootje is van Chinese makelij en zo benauwd piepklein dat ik niet ontspannen kan zitten. In deze kleine ruimte voel ik me claustrofobisch opgesloten.
"Nee," zeg ik hem, "breng me maar naar een restaurant. Ik wil iets eten en een lekker koud biertje drinken." Want het is echt heel erg heet hier.
Hij zegt: "You can eat here, in electric shop."
Ik kijk hem verbaasd aan. "In electric shop?" vraag ik hem.
"Yes sure, Mama Lifa very good cook for Vietnam food, you like it," zegt hij glimlachend, "I wait for you here, no problem."
En ik ga dus weer die electric shop binnen. Inderdaad blijkt achter in de winkel een open keukentje te zijn waar een paar eenden hangen. Mama Lifa geeft me direct een Qinhuangdao biertje.
"You like glass?" vraagt ze.
Maar hier kan je beter uit het flesje drinken. De glazen zien er nu eenmaal niet zo erg fris uit. Durf je hier wel te eten dan? Ach, de rijst wordt op een hoog vuur gebakken en met al die specerijen erin zal het meevallen met de bacterien. Die leggen gegarandeerd het loodje met die hete brij om zich

heen. Want de eerste hap die ik neem slaat op mijn strottenhoofd als een klepel op de klokkentoren. Ik begin dus lekker te transpireren, maar Mama Lifa houdt me strak in de gaten en heeft snel een paar grote ventilatoren om me heen gezet. De rijst waait dan ook gedeeltelijk van mijn bord af. En mijn biertje lijkt te verdampen in mijn keel. Dus krijg ik er nog eentje voorgezet. Ik vind het goed zo.
"Hoeveel is het Mama Lifa?" vraag ik haar met een hese stem.
"Only 8 dollars," mompelt ze met haar tandenloze mondje. Vooral met dat eerste woordje 'only' erbij weet ik dat ik dus tweemaal teveel betaal. Het zij zo. Ik geef haar 10 dollar en ze glimlacht naar me of ik de president van Tjilitjap ben. Ik ga naar buiten. De chauffeur houdt de deur voor me open en ik laat me snel naar het schip brengen.
"You happy?", vraagt de chauffeur me.
"Yes, very happy," zeg ik met een piepstemmetje van al die pepers in de rijst.
Ik vind dit bezoek aan Fang Cheng al weer lang genoeg en ben blij als ik weer aan boord ben.

EEN PAAR DOOSJES DRANK

Ik sta in de bloedhitte op de kade in het Panamese Colón op het bootje te wachten dat me naar mijn nieuwe schip, de "ALAM UNITED" gaat brengen. Er is net een truck gearriveerd, die zestig dozen Bacardi, zestig dozen Johnnie Walker en honderd dozen bier op de kade zet. En die worden als eerste op 'ons' bootje geladen.
"Ga je nog bij een passagiersschip langs ofzo, om al die drank af te leveren?" vraag ik.
"Nee hoor," zegt de schipper, "dat is allemaal voor de "ALAM UNITED". Dat lijkt me dus een vrolijk schip".
De Pakistaanse kapitein gaat er na de Panama Canal Transit vanaf. En ik heb dus even de tijd om alles over te nemen. Er moeten in Balboa ook nog twee matrozen af. Volgens de kapitein wegens regelmatig voorkomende vechtpartijtjes onderling. "Of ik ze dat even wil vertellen, want hij is bang voor die vechtjassen," zo laat hij me weten. Ik vraag wie de bonded stores regelt hier aan boord. "Dat is de chef kok," zegt de kapitein.
Het is een zeer gemixte crew dit keer: de chief officer is een Pakistaan; een keurige man en een devoot moslim. Dan zijn er nog drie Indonesische stuurlieden: de tweede WTK is een Filippijn, de derde en de vierde WTK zijn Maleisiërs, de JR engineer een Filippijn en de elektricien een Birmees; een blonde, rossige man. Hij heeft twee namen: een Europese naam, James Cooper, en een Birmese naam, Soe Win Nain. Zijn grootvader was een Schot die in Birma als arts werkte en niet meer terug wilde naar Glasgow toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak. En zo is hij daar opgegroeid en gebleven. Hij is inmiddels naar Manilla verhuisd en aldaar getrouwd met een schone Filippijnse. De marconist is een Filippijn, de deckcrew komt uit Indonesië, terwijl de bootsman uit Maleisië komt.

AVONDSCHOOL

In de vroege avond geef ik navigatielessen aan de drie Chinese leerlingen. Met uitzondering van de kustreizen doe ik dat elke dag. Als het weer goed is uiteraard. Ze komen dan naar de brug, keurig gewassen en geschoren. Met schone, gestreken overhemden aan en alles in de plooi. Dat is een gewoonte die ze zichzelf hebben aangeleerd. Klaarblijkelijk. In het begin kwam er nog wel eens een matroos onder de gage in zijn sportbroekje met Yokohama safety boots (teenslippertjes) op de brug, die dan wilde leren sturen. Maar dan werd hem in het Chinees door de wachtdoende stuurman iets toegefluisterd en je begrijpt uiteraard direct waar het over gaat. Want met gezwinde spoed verdween die jongen dan naar beneden om even later gewassen, gepoetst en gekleed terug te komen.

RAMBO EN ZIJN GRIEKSE ALFABET

Ik heb die leerlingen geleerd om niet te hangen, geen handen in de zakken te houden, niet te antwoorden met "YES" maar uitsluitend met "YES SIR" en meer van die geciviliseerde grappen. En dan krijgen ze les. Ik dril ze en maak grappen. Om ze sneller te laten leren, heb ik een strafprocedure met ze besproken: herhaaldelijk "YES" zeggen zonder "SIR" betekent tien keer opdrukken. Ook voor andere 'overtredingen' worden gepaste oefeningen uitgevoerd; dit tot groot vermaak van de toeschouwers. Om meer afwisseling in de strafprocedure te verkrijgen, moeten ze bijvoorbeeld ook het Griekse alfabet leren en de sterrenbeelden kunnen benoemen, die op dat moment te zien zijn aan de nachtelijke sterrenhemel. Het resultaat is dat ze nu bijna allemaal met RAMBO-biceps rondlopen en zijn daar als knokige Chineesjes op hun manier bijzonder trots op. Als ze na hun push ups met hun gespierde biceps het Griekse alfabet bijna vlekkeloos uitspreken, vind ik

dat grote klasse. Na de lessen vragen ze me of ze morgen terug mogen komen. Ik realiseer me dat het overdragen van mijn kennis aan een nieuwe generatie opvolgers bijzonder goede resultaten heeft. En ik doe het met groot plezier en genoegen. Het zijn prima enthousiaste jongens!

BOOMSTAMMEN

Ik ontvang bericht dat er honderden boomstammetjes op 150 mijl afstand voor ons drijven. De 'stammetjes' hebben een lengte van ongeveer 5 meter en een diameter van 2 voet. 'Gewichtige jongens' dus! Een Taiwanese geregistreerde tramper heeft een groot deel van zijn deklading verloren tijdens de passage van de typhoon Sinlaku. Ik heb dus de koers verlegd en ben er gedurende de nachtelijke uren met een wijde boog omheen gestoomd en heb geen stootje gevoeld. Kan ook niet met een schip van dit formaat.

NIEUWE TYPHONEN

Voor ons bevindt zich de nieuw ontwikkelde typhoon Hugapit die in de Filipijnen onder de naam INA de Luzon Straat onveilig maakte en nu op ramkoers onderweg is naar de Chinese kust. Ze zal net vrij blijven van Taiwan. Tot op 270 mijl afstand van het centrum wordt het weer gekenmerkt door "heavy squalls and thunderstorms," aldus radio Hong Kong. Ik zal achter dit natuurgeweld langsgaan en op deze manier het schip rustig en veilig houden.

DE VOLGENDE LADING

Captain Peter Lim bevestigt de belading in Palembang en ik krijg opdracht de koers op full speed door te stomen en de agenten in Sumatra op de hoogte te houden van mijn ETA. De rest van de lading rubber wordt ingenomen in Phuket en Padang. Terwijl in Ciwandan op Java 3000 ton windmolens aan

dek worden geladen met bestemming Cennai in India. Als slagroom op de taart dus.

TO ANCHOR OR NOT TO ANCHOR

Terwijl we in de donkere tropennacht net door de bocht in de Sungai Musi rivier onze ankerplaats bij Pelabuhan Plaju naderen, zien we dat daar een Pertamina tanker ligt, ofschoon de agent ons heeft bevestigd dat alles vrij is. En die plek is echt en uitsluitend voor ons bestemd, omdat we daar verder te weinig ruimte hebben om dit schip met een lengte van 178 meter rond te laten zwaaien op het tij. We kunnen ook niet dichterbij ankeren, omdat daar een paar oliepijpen op de bodem tussen de raffinaderijen liggen. De loods neemt contact op met de tanker, maar dat lukt niet zo vlotjes. Ook de havenautoriteiten zijn niet direct aanwezig. Er wordt namelijk Hari Raya gevierd, einde van de vastenmaand. En dan zijn de mensen klaarblijkelijk zo opgelucht dat het tijd is voor feestelijkheden. Hier en daar zien we schamel vuurwerk dat sissend zijn weg naar boven zoekt in de zeer natte atmosfeer. Want het regent verticaal zoals dat alleen maar in de tropen kan. De stroom zet ons naar de ankerplaats toe en de machine moet op volle kracht achteruit om vrij te blijven van de tanker. Gelukkig hebben we 1400 pk op de boegschroef van dit schip en kunnen we met redelijke moeite ronddraaien en terugstomen. Immers, op deze locatie is er beslist geen andere ankerpositie voor ons. En het manoeuvreren is geen sinecure tijdens zware regen met beperkt zicht op deze sterk stromende rivier temidden van een pikdonker oerwoud.

Nadat we op drie kabels van Pulau Salah Nama het anker laten vallen, doet de loods zijn zwemvest om en vertelt me dat hij van boord gaat. Hij wil niet de verantwoording nemen om nog een keer rond te draaien op de rivier. "It is my job, captain. I can loose my job if I make damage," zegt hij opge-

wonden. Hij is niet ten onrechte boos op de agent en de havenmeester die onjuiste informatie hebben verstrekt.
Ik moet al mijn diplomatieke zeilen bijzetten om te voorkomen dat hij van boord gaat. Ik spreek wel een paar woorden Bahasa, maar kan niet echt een conversatie voeren met Indonesiërs. Ik heb die loods dus absoluut nodig. "Please stay with me, pilot, just to communicate. I will handle the vessel myself, no problem," zeg ik tegen hem. En het lukt me om hem aan boord te houden.

KLEDDERNAT

Het duurt tot middernacht voor er actie komt op de Pertamina tanker. Voor de tweede keer draaien we het schip rond en komen daarna veilig ten anker op 'onze' plek. En dat is tweehonderd meter voorbij de pijplijn die hier de raffinaderijen verbindt. Al die tijd regent het met bakken! En zien we ook dat kleine bootje dicht bij ons. Later blijkt dat hierin de agent zit met de inklaringsautoriteiten. Ik probeerde diverse malen de agent te bellen, maar dat lukte niet. De reden is me nu duidelijk. Die man zat in dat bootje in die plensregen. De agent en de autoriteiten zijn totaal doorweekt, met inbegrip van hun mobieltjes die geen gehoor meer geven!
Zowel de loods als ik moeten er heimelijk om lachen en we hebben dikke pret over de kletsnatte pakken die om de benige lichamen van onze bezoekers hangen. Hun documenten zijn ook kledder! Twee dagen later zit de lading erin en kunnen we vertrekken naar Singapore om te bunkeren en te provianderen.

PIRATEN

's Nachts vertrekken we van Singapore naar Phuket. Midden in de Straat van Malakka worden we tijdens de hondenwacht 'benaderd' door drie bootjes met piraten. Twee stuks aan

bakboord en eentje op de stuurboordskont. Ze dragen zwarte maskers en hebben grote gekromde messen bij zich. De tweede stuurman heeft ze tijdig opgemerkt door hun verdachte bewegingen op de radar en ze dichterbij laten komen. Inmiddels heeft hij al alarm aan boord gegeven en in 'no time' waren we op de brug. De gehele accommodatie is op dit schip veilig en goed afgesloten. Alle deuren zijn beveiligd met waterdichte stalen deuren die van binnen vergrendeld zijn met stalen schuiven. De enige normale deuren bevinden zich op het bruggendek. En dat is zeven verdiepingen hoog. De trappen aan de buitenkant van de accommodatie hebben we beveiligd met stalen rekken. Dus als je een trap oploopt, stoot je, onwetend, je hoofd tegen dat rek en kan je niet verder omhoog naar de volgende trap. Het alternatief is om als een aapje langs de verticale afvoerpijpen omhoog te klimmen. Kunnen die jongens ook, ze zijn hartstikke lenig, maar die messen vertragen hun snelheid en kunnen we de hogedrukspuiten bijzetten en ze met waterstralen naar beneden spuiten.

De bootsman houdt ze met krachtige waterstralen van de bakboordzijde. Aan stuurboord helpen de WTK's om ze naar beneden te blazen met hogedrukspuiten.

Met onze bijzonder sterke schijnwerpers plus het gebrul van de luchthoorns, in combinatie met de kracht van het waterkanon, worden de piraten afgeweerd en springen ze van dek pardoes in het water. Voor ze te water gaan maken ze nog een afsnijdend keel-gebaar naar ons. Ze zijn verslagen en we voelen ons een sterk team!

Top bemanning. Ik zeg altijd tegen ze: "Je bent niet goed, je bent de beste." En dat vinden ze een groot compliment.

Alleen de matroos onder de gage is gewond. Hij heeft een bloedende grote teen die bleef hangen in een rubberen antislip mat!

THAILAND WALM

We arriveren 's morgens te Phuket en de loods komt direct aan boord. De man heeft bloeddoorlopen ogen en er loopt een walm van alcohol met hem mee. Zijn orders zijn verward en hij reageert vertraagd. En dat laat ik hem weten. Hij zegt me al 21 jaar loods te zijn in Thailand! En dat hij alle havens kent.

"Ja, ik ben onder de indruk", zeg ik hem, "hoeveel jaar drink je al?" vraag ik. Hij kijkt me verdrietig aan en zwijgt. Zodat ik zelf mag manoeuvreren en blijft het lekker stil op de brug.

LUNCH THE RESCUEBOAT

De derde stuurman komt met het trainingsplan voor de volgende maand. Ik lees dat de crew geïnstrueerd zal worden in "How to lunch the rescue boat," ofwel: hoe eten we de reddingsboot op. Terwijl hij bedoelt: hoe lanceren we de rescueboat in het water. Een kleine verschrijving en alleen de letter 'A' vergeten. Gelukkig vat de crew het niet letterlijk op en wordt er gewoon nasi goreng met ikan bilis gegeten tijdens de lunch.

AQUARIUS STAR

De volgende ochtend moeten we al vroeg vertrekken om plaats te maken voor de "AQUARIUS STAR", een groot passagiersschip van de Aquarius Lines. De crew is van de far east, de dek- en engine officieren komen uit de Philippines en de captain is van Noorse afkomst. Voor het donker wordt vertrekken ze alweer naar Penang.

Direct daarna laat ik de chief officer het schip naar binnen brengen. Ik leid hem op. Later in Cristóbal mag hij het van me overnemen voor de Panama Transit. Hij is 34 jaar, intelligent en wil graag bevorderd worden. Er zijn nog twintig van deze schepen in bestelling. We hebben veel nieuwe officers en

crew nodig. Er is dus een snelle doorstroming en de mensen vinden dat heel erg prettig.

GROOTCIRKELEN NAAR BALBOA

Mijn vorige chief officer is zojuist bevorderd en liet me zijn eerste belevenissen weten als gezagvoerder. Hij is onderweg van Korea naar Panama. Vanuit de Tsugaru Kaikyo loxodroom naar 42 graden noord en 175 graden west. Vandaar grootcirkelen naar Balboa. Zijn schip is volgeladen met windmolens voor de USA Golfkust. Ik wens hem een perfecte reis toe en weet dat hij het goed zal doen!

En wij stomen met dit goede schip verder naar Sumatra en Java om af te laden op zomerdiepgang voor India en de USA.

LEKKIE MET LAMPIE

Het toplicht in de voormast is kapot. Dat is in principe geen enkel probleem. Je zet gewoon het tweede toplicht aan, want je hebt twee toplichten boven elkaar. Na drie dagen slecht weer en met een zwaar stampend schip begeeft ook het tweede toplicht het. Ook geen ramp, want we zitten midden op de Pacific en daar is het niet zo druk als op de Noordzee.

Als het weer is opgeknapt gaat de Ghanese elektricien naar voren. Met radio en veiligheidsgordel plus de begeleiding van een Singaporean engine cadet. Twee maanden geleden is een elektricien op een zusterschip, bij het verwisselen van een lamp, over de side gevallen en verdronken in de Indische Oceaan. Nu doen we het dus wat veiliger.
Hij laat via de radio aan de brug weten: "Zet de linkerlamp aan."
"De linkerlamp???" vraagt de Chinese stuurman verbaasd, "we hebben geen linkerlamp lekkie."
"Ja, de linkerlamp," bevestigt lekkie.
De stuurman denkt: nu, hij zal misschien het linkerknopje op het paneel bedoelen, want we hebben het verlichtingspaneel met een serie knoppen aan de linkerkant voor het bovenlicht en aan de rechterkant de bediening voor het onderlicht.

Het linkerknopje wordt dus aangezet, met alarm. "Lekkie, ik heb nog steeds alarm. Heb je er een nieuwe lamp ingezet?"
"Ja, er zit een nieuwe lamp in, maar hij brandt niet."
"Ik zal de spanning controleren," vervolgt hij, "laat het knopje aan staan. Ik heb geen spanning op de lamp hier en kom naar de brug," zo laat hij weten. Wij kunnen lekkie niet zien in de zaling van de voormast vanwege de grote jachten aan dek. Even later is hij boven en begint hij in de schakelkast allerlei

metingen te verrichten. Geen succes. Hij is daar, later met hulp van de eerste machinist, de rest van de dag mee bezig. "We moeten een nieuw schakelpaneel bestellen, kapitein," zo laten ze me weten, "de spanning naar het paneel is goed, maar we hebben geen spanning bij de lamp, dus de fout zit in het panel."
"Ik kan wel een bypass aanbrengen naar het voortoplicht," zegt lekkie, "en als we dat schakelpaneel hebben ontvangen, kan het weer normaal branden."

's Avonds in de messroom wordt de situatie nog even doorgenomen met de stuurman.
Lekkie zegt: "Het is wel een grote lamp hé, dat navigatielicht."
"Grote lamp?" vraagt de stuurman verbaasd, "het is een gewoon navigatielicht lekkie, net als op ieder ander schip."
"Je bedoelt dat grote ronde licht?" zegt lekkie.
"Groot rond licht, lekkie, dat is de dekverlichting!!! Ben je niet bij het navigatielicht geweest, daar boven de dekverlichting?"
"Nee, ik ben in de mast geweest en heb de lamp in dat ronde navigatielicht vernieuwd."
"Lekkie, we hebben geen ronde navigatielichten," zegt de stuurman. En dat verhaal krijg ik even later te horen. Sole mio, wat een heerlijk kadootje zeg. Dus direct gaat hij met twee 60-watt lampen in de voormast, MET de stuurman. Lampen erin, knopje aan, en de lichten branden zonder alarm. Lekkie kijkt alsof er een wonder gebeurt in donker Afrika. We varen dus weer met volle verlichting verder onder een heldere sterrenhemel in een nachtelijke Pacific.

LEREN ZOLEN

De eerste machinist is afkomstig uit India en woont in het noorden van good old England. Zoals veel Indiërs spreekt deze man mooier Engels dan welke rasechte Brit ook. Hij heeft een enorme woordenschat tot zijn beschikking en maakt daar uitbundig gebruik van. Daarbij heeft hij bovendien een aardig stukje aardappel in de keel zitten, wat wij als Hollanders 'bekakt' noemen. De Chinezen aan boord kennen alleen een beetje steenkolenengels. Tenminste, je mag al blij zijn als ze dat redelijk beheersen. Je begrijpt dat er dan ook wel eens een misverstandje ontstaat. En zo gebeurde het dat er enige malen een order of een verzoek van de eerste machinist aan de steward geheel verkeerd overkwam. Zo vroeg de chief een keer om thee.

De chief begon zo: "Steward, would you be so kind to bring me tea please?"
"You want tea???" vroeg de bediende.
"Yes, I would like to have tea," vervolgde de chief.
"Tea?" herhaalde de bediende.
"Yes, just tea steward. TEA. You understand TEA?" sprak hij met luide stem.
"OK chief, I get tea fol you," antwoordde de steward die natuurlijk reuzegoed wist wat hij bedoelde. Maar zich toch ook een beetje aangesproken voelde door de wat arrogante manier van vragen om een simpel item als thee. En zoals elke goede Chinees aan boord kan hij de 'R' niet uitspreken en gebruikt hij daarvoor in de plaats de letter 'L'. Een paar minuten later klopt de bediende op de deur van de chief: "May I come in chief, I have tea fol you."
"Yes, you may enter steward," zegt de chief engineer. En daar komt de steward binnen met een grote glimlach op zijn

gezicht: "I bling fol you tea chief, full cup," en hij zet een grote mok op het bureau.
De chief engineers' mond valt open van verbazing en hij barst los: "Steward, I asked you to bring me tea, didn't I???"
Yes chief, you ask tea, I undelstand. I bling you tea, full cup."
De chief kijkt met ontzetting naar de mok die voor hem staat en tot aan de rand is gevuld met droge theeblaadjes. Zonder water dus, een mok vol TEA. Dus wat valt er nog te klagen.
"You ask me fol tea. You no speak cup of tea. I undelstand you want tea. I bling you tea, now you angly to me. I solly chief."

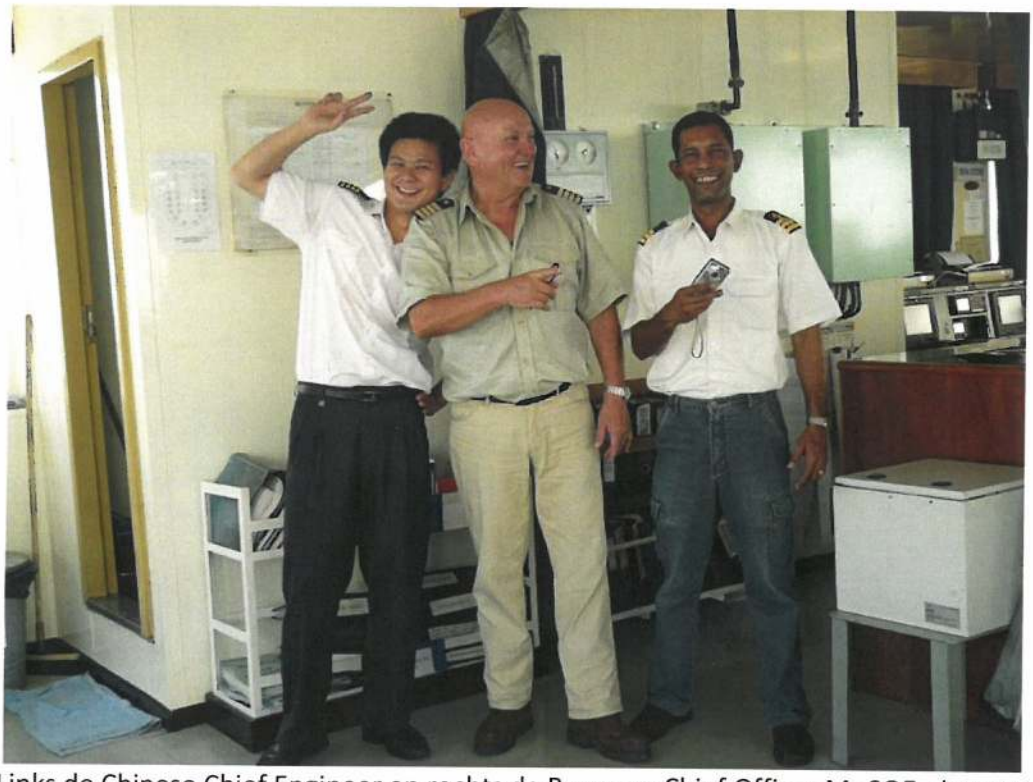
De verhouding chief engineer versus de steward verloopt dan ook wat stroef. Zo wil hij ook altijd zijn biefstuk 'well done' hebben. En volgens mij speelt de steward daar ook een spelletje mee. Want elke zondag vraagt hij: "Chief, how you like steak, 'well done'?"
"Indeed steward, I wish to have my steak well done as usual and I told you repeatedly to do so, remember?" antwoordt de chief hem.
Als de steward even later de steak voor hem op tafel zet, vraagt de chief: "Is it well done steward?" en kijkt vragend omhoog.
Het steevaste antwoord van de steward is dan: "Yes chief, all well done. We fly fol one houl" en kan ik met moeite mijn lachen onderdrukken. Eet smakelijk dus...

LINKER ARMPJE

Inmiddels gearriveerd op de rede van Cristóbal. Schitterend weer hier en alle autoriteiten tot nu toe tevreden naar huis gestuurd. De bunkerbarge kwam langszij en even later klopte de chief engineer op mijn deur. Zijn gelaatsuitdrukking uitermate ernstig gevormd. "I have a problem, captain."
In gedachten zag ik al 100 ton brandstof op het water van deze helderschone baai drijven. De leerling-machinist, mijn speciaaltje uit Singapore, was met zijn arm tussen de bunkerslang en het manifold gekomen. De arm was gezwollen en hij had veel pijn. Zo luidde het bericht. Ik ging met de eerste stuurman naar de hut van het slachtoffer die daar een Singaporees tijdschrift zat te lezen. Hij keek heel verbaasd en voelde zich tevens mogelijk vereerd dat de kapitein naar zijn hut kwam om hem te controleren.
"Beweeg je vingers eens, juist. Buig je duim naar binnen, ook goed. Pak nu mijn arm vast, knijp zo hard je kunt, redelijk. Sluit je hele hand om mijn arm, knijp vooral met je duim, gaat ook redelijk goed. Beweeg nu je arm omhoog." Dat gebeurde heel langzaam. "Doe het vlugger. Gaat dat???"
"Ja, maar ik heb pijn," zei hij benauwd. Ik kneep eens in de biceps, daarna de triceps, vervolgens het bovenste gedeelte van de onderarm, alles oké. Vanaf de hand geknepen en langzaam naar bovengaande, alles goed. "Ik heb wel pijn in die onderarm."
"Ja, dat blijf je houden voor een week of drie. Ik denk niet dat het gebroken is, maar ik zal toch contact opnemen met de agent om je even naar een dokter te sturen om een foto te laten maken en te bevestigen dat het goed is. Je gaat dan via de loodsladder naar dat bootje toe."
"Ik weet niet of ik via die loodsladder naar beneden kan gaan," zei hij angstig.

Ik zei: "Pak mijn arm beet en houdt die vast." Ik bewoog mijn arm omhoog en keek strak naar zijn gezicht. "Blijf vasthouden." Alles ging goed tot ik mijn arm verticaal omhoog hield en hij nog steeds mijn arm kon vasthouden. "Als je dit kunt, kan je ook via de loodsladder naar beneden," zei ik tegen hem.
De tweede stuurman gaf hem zijn paspoort en een medisch verzoekschrift mee. En daar vertrok onze jonge Singaporese leerling-machinist.

Later kwam hij terug aan boord met een grote envelop van de dokter en een rekening van 540 dollar. Het transport was het duurst. Daar rekenden ze 185 dollar per trip voor. De dokter was het goedkoopst. Inclusief de foto's bedroeg zijn rekening 90 dollar. De arm was niet gebroken. Een doos pillen en rust zouden het probleem in een week verhelpen, aldus het rapport. Dus Beertje Beertje was opgelucht, blij en gelukkig. Waarom 'Beertje Beertje'? Heel grappig is het. Nu mag de bemanning ook gratis e-mailen en uiteraard zie ik dan voor wie dat bericht is. Welnu, deze machineleerling wordt door zijn echtgenote Beertje Beertje genoemd en hij noemt haar ook Beertje Beertje. Leuk toch?



Links de Chinese Chief Engineer en rechts de Burmese Chief Officer Mr SOE, de man met het 'eitje'



Midden in de nacht vooor de Gatunsluizen van het Panama kanaal



Stuwadoors onderweg naar ons schip op de rivier in Palembang



Voor de Pedro Miguel sluis in het Panama kanaal

PALMBOMEN ONDER DE KIEL

Na een mooie en snelle reis door de Indonesische archipel stomen we via de Lombokstraat de Indische Oceaan in. Kleine houten vrachtscheepjes onder zeil varen door deze zeestraat. Veelal beladen met hout, naar ik aanneem tropisch hardhout, en beladen tot aan het dek in het water. Bootjes met een lengte van 20 tot 30 meter. Ik tel op de meeste van hen zes opvarenden die aan elkaar geklit lijken te zitten op het stuurhuisje. Ze zwaaien vriendelijk en roepen ons onbegrijpelijke wensen toe.

KOPEREN PIJP

Onze bemanning houdt zich bezig met het lime wassen van de ruimen. Met een spuit, waaraan een lange slang is bevestigd, spuiten ze de bulkheads en zijkanten van de ruimen met witte lime. Dat is nodig om de verf te beschermen tegen corrosie. En de charteraars eisen het ook om hun lading te beschermen. Nadat er een laag is opgespoten, inspecteer ik met de eerste stuurman het werk. Ik vind dat het er allemaal nogal wat dunnetjes uitziet en adviseer om een tweede laag aan te brengen. Om gemakkelijk de hoge delen van het ruim te bereiken, heeft de bootsman heel slim een vijf meter lange dunne koperen pijp aan de slang bevestigd, zodat ze geen ladders hoeven te gebruiken.
Nadat de tweede laag is aangebracht, ziet het er allemaal perfect wit uit. Blijft alleen de vraag hoe we dat allemaal weer kunnen verwijderen voor de volgende lading erin gaat.

GLASHELDER VOOR DUIKERS

Ik krijg een bericht van de agent in Dampier: "Goedemorgen kapitein, welkom in Dampier. De loods komt aan boord bij aankomst rede Dampier en u gaat direct meren, waarna de

inspectie van de ruimen zal plaatsvinden. Vriendelijke groeten, John de Vos."
Later spreek ik met John en hij blijkt hier al zestien jaar te wonen. "Ga je nog wel eens terug naar Holland?" vraag ik hem.
"Ja zeker wel, ik ben er tien jaar geleden nog een keer geweest en mogelijk ga ik over een jaar of vier nog een keer," antwoordt hij lachend. Hij is zeker geen frequente traveller naar Holland!

Bijna hetzelfde verhaal hoor ik van de loods. Hij is afkomstig uit Belfast, heeft zeventien jaar gevaren en is daarna in Ierland loods geworden. Dat is ook al weer zeventien jaar geleden. Hij woont nu in Cairns, maar is tijdelijk loods in Dampier.
"Ben je nog wel eens teruggeweest in Ierland?" vraag ik.
"Ja, ik ben er drie jaar geleden nog geweest toen mijn vader was overleden. Maar verder ben ik niet geïnteresseerd om terug te gaan. Aussie is way too beautiful," zegt hij lachend. "De regen en de koude staan mij tegen in Ierland", voegt hij eraan toe.
Dus hij spaart ook geen airmiles! Nu is Dampier wel heel anders dan de UK. Het is hier 's winters warm en 's zomers is het er bloedheet. Regen valt er bijna niet en er groeien dan ook geen bomen. Het is een kale, heuvelachtige omgeving. Je ziet hier veel vis en zeeschildpadden in het water, omdat het water heel erg schoon is en volledig helder. Voor duikers is het hier een paradijsje. Mooi zicht en lekker koel!

KEURIGE BEMANNING

We arriveren bij het loodsstation dwars van de zeeboei en wachten op de loods. Na een minuut of tien zien we het water opspatten en de (slecht verlichte) loodsboot aankomen vanuit het donker. We stomen verder en brengen het schip

rond bij Mistaken Island en komen met behulp van twee grote sleepboten voor de kant. Er is hier geen kade, alleen maar dukdalven die voorzien zijn van rubber bumpers. Er zijn zeven van deze dukdalven gebouwd. In het midden van deze rij dukdalven bevindt zich de laadpijp die vast is opgesteld. Voor het beladen van alle ruimen moet het schip dus steeds verhaald worden langs deze dukdalven. De crew is derhalve de hele nacht bezig. Maar eerst hebben we de ruiminspectie. Volgens de inspecteur ziet alles er perfect uit: "The best ship we have seen here, captain," zegt hij en loopt lachend weg met zijn Johnnie Walker in de tas. De belading verloopt snel. De laadpijp spuit 3000 ton per uur in de ruimen. Inmiddels is de douane gearriveerd. Ze willen de hutten van de Chinezen inspecteren. In het verleden is het diverse malen voorgekomen dat Chinezen drugs smokkelden, aldus de douane. We hebben echter een keurige, beschaafde crew aan boord. Ze worden in Beijing door onze eigen crewing manager, Mr Xu Wong, gescreend en geïnstrueerd alvorens ze naar de schepen mogen gaan.

TWEE BALEN ZOUT

Ik ga eerst een paar uur Chinees lezen. Vroeg in de ochtend komt Nick Stephens aan boord om de ladingvoortgang te bespreken. Nick is een enthousiast sportduiker, vist veel in zijn vrije tijd en is ook gek van wavesurfing. Zijn fiancee houdt zich bezig met gezondheidsadviezen op het gebied van voeding en levenshouding. Ze was onlangs nog een jaar in Finland en spreekt vloeiend Fins. Een taal waar je overigens in Aussie niet zo veel mee kan doen.

Hij vertelt me dat bij een schip aan deze zoutterminal de proviand aan boord werd gebracht. Daarbij had de kok ook twee grote balen zout besteld! Terwijl het schip 45000 ton zout aan boord nam. Welke zeeman kent niet de uitdrukking 'WIE AP-

PELEN VAART DIE APPELEN EET'. Grote pret dus in Dampier. Deze zoutmijn is een goudmijn. Ze laten het gebied vollopen met een laagje oceaanwater, sluiten het dammetje en wachten. De zon doet de rest. De winst ligt voor het opscheppen. Letterlijk en figuurlijk.
Het is bloedheet in Dampier, iedereen is bekaf en geheel bezweet. 's Middags om drie uur zijn we gereed en nemen we een diepgang survey. Er kan nog een beetje lading bij in ruim 1 en ruim 5 om het schip goed te trimmen. De ruimen worden dichtgemaakt en de bills of lading worden door mij getekend. Ik krijg de uitklaring en de ontvangstbewijzen van de havengelden. De loods komt aan boord en we vertrekken weer na een kort verblijf in dit ver afgelegen gebied.

ZONDER TRANEN

Buitengekomen blijkt dat er een matig hoge zuidelijke deining loopt, die veroorzaakt dat we af en toe in een slingerritme komen dat een aantal minuten duurt. Nu is dat niets opmerkelijks in het leven van een zeeman. Wel vraagt mijn vrouw me: "Hoe schil je tien uien zonder te tranen? Welnu, je legt die tien uien in de wasbak van de pantry onder water. De volgende dag blijkt dat de uien geheel ontdaan zijn van de schil en schitterend schoon gereedliggen voor verdere behandeling en consumptie." Door de slingeringen van het schip worden die uien dus perfect schoongemaakt.

GEEN DIEFSTAL

De crew spuit het zout van de dekken. En de leerlingstuurlieden beginnen onder leiding van de derde stuurman met het leeghalen van de sloepen en het opbergen van de brandslangen en reddingsmiddelen. Waarom? De reden is dat we willen voorkomen dat er het een en ander gestolen wordt in Merak, onze volgende haven. Eén van de keerzijden van de

prachtige gordel van smaragd is dat er veel wordt gestolen. En wat betreft die reddingsmiddelen is dat erg lastig. Want zonder dat mag je niet vertrekken en wat je nodig hebt is lokaal niet te koop. Dus moet alles wat los of halfvast zit, worden verwijderd en achter slot en grendel worden opgeborgen.
Tevens houd ik een meeting met de crew om ze in te lichten over de te nemen maatregelen, want we gaan extra wachten instellen. Drie wachten gedurende dag en nacht: één man op het voorschip, één man aan dek en één man op het achterschip - buiten de stuurman van de wacht. Ze krijgen allemaal een walkie-talkie en een sterke flashlight.
Tevens wordt de gehele accommodatie vergrendeld. Slechts één deur wordt gebruikt voor toegang van mensen. En ook deze deur gaat op slot. Wat betreft de veiligheid is er geen enkel probleem. De crew kan alle deuren van binnenuit openen om in geval van nood de accommodatie te kunnen ontvluchten.

KRACHTIGE MELANIE

De reis verloopt goed. Voor ons loopt de typhoon MELANIE met 85 knopen wind rond het centrum. En dat is geen probleem voor ons, want dit vrouwelijke natuurgeweld is en blijft te ver weg.

HARDE KLAP

Wel hebben we de monsoonstroom tegen, dus is de snelheid niet hoog. Pas op zondagmorgen arriveren we in de Sunda Straat. We zien de Krakatau met het wereldrecord 'HARDE KLAP' duidelijk en dichtbij aan onze bakboordzijde.
Op 27 augustus 1883 knalde deze berg uit elkaar en veroorzaakte daarmede de grootste vulkanische uitbarsting uit de ons bekende geschiedenis. Er werd een tsunami gemeld van

30 meter hoog en diverse vloedgolven overstroomden beide kusten aan de Sunda Straat, waarbij meer dan 36000 mensen het leven verloren en hele kampongs werden weggevaagd. Overigens zijn bij een Indonesische sultan nog geschriften aanwezig dat in het jaar 535 een mogelijk nog grotere knal de scheuring van de eilanden Java en Sumatra veroorzaakte. Die 'zouden' aan elkaar hebben vastgezeten.

Terwijl we erlangs varen zien we weer een eruptie. Dikke rookwolken spuiten uit de vulkaankrater omhoog, begeleid door vuur en stof. Onze waarneming lijkt langer te zijn dan de nauwelijks vijf minuten werkelijk durende uitbarsting. Daarna keert de rust weer terug in dit actieve vulkanische gebied.

PALMBOMEN ONDER DE KIEL

's Morgens om half tien arriveren we voor de haven van Merak en roep ik de loods op. De ontvangst is matig.
"Where are you, captain?" kan ik uit zijn woorden opmaken. Ik geef de positie door. En dat is bij Pulau Ular, ofwel slangeneiland. Terwijl we verder door de Sunda Straat stomen wordt de ontvangst glashelder. De loods zegt me naar een positie te gaan van 6 graden 34.3 minuten zuid en 106 graden 4.25 minuten oost. Wordt genoteerd. De derde stuurman zet dat in de kaart en het blijkt een positie midden op het eiland Java te zijn. Met uitsluitend palmbomen onder de kiel en daar kan ik niet zo gemakkelijk komen met dit schip en deze diepgang. Dus ik bespreek dat met de loods aan de radio. Hij is echter nog niet overtuigd en vraagt me te wachten. Dat duurt een kwartiertje. Dan klinkt het uit de radio: "ULLOA ULLOA, this is Merak pilots calling. Sorry captain, small mistake" en krijg ik een positie met meer water onder de kiel, waar de loods aan boord wil komen. Alleen is dat nog een uurtje verder stomen de Javazee in, terwijl we nu nog in de Sunda Straat zijn.

PERFECTE ZAKENMENSEN

Eenmaal gearriveerd in de Javazee blijkt er eigenlijk net om het hoekje een pier gebouwd te zijn door (voor) de zoon van President Suharto, die een gewiekst zakenman is. Want het grootste deel van de geïndustrialiseerde kust blijkt door zijn bedrijf succesvol gerund te worden. Zijn dochter heeft vijf grote bedrijven en is dus ook zeer getalenteerd op zakelijk gebied. Op de vraag of het voor haar als presidentsdochter mogelijk gemakkelijker is om zaken te doen, luidde haar antwoord: "Nee, helaas is het tegendeel waar. Juist omdat ik als presidentsdochter zo in de belangstelling sta, moet ik extra presteren. Voor mensen van gewone komaf is het veel gemakkelijker." En hiermede is aangetoond dat ze niet alleen als zakenvrouw van wanten weet, maar ook diplomatiek hoge scores maakt.

NIEUWE PIER

Twee mooie traditionele sleepboten komen op ons af. De loods klimt aan boord. Hij is in een prachtig wit uniform gestoken en heeft een indrukwekkende grote pet op zijn hoofd. Ik vraag hem hoeveel water er hier bij de pier staat. Waarop hij begint te lachen. Het zijn bijna zonder uitzondering bijzonder vriendelijke mensen, deze Indonesiërs. "Sorry captain, I don't know, but I think enough for your vessel. You understand, this pier very new, so I am not familiar with the details," lacht hij me toe.

DRIEWIELERTJE

Het gaat kasi an en allemaal heel vrolijk. De sleepboten roken stevig, maar er staat weinig power op de propellor, want we gaan maar met een slakkengangetje naar de ligplaats. Voor de zekerheid wil de loods ook nog het bakboordanker gepresenteerd hebben, wat we ook doen.

"To be safe, captain," zegt de loods tegen me.
Ja, zo is het wel safe lijkt me. Je kan ook met een veiligheidsgordel op een driewielertje gaan rondrijden in het achtertuintje bij je grootmoeder. Just to be safe! Niets op aan te merken. Maar is dat werkelijk allemaal nodig???

HUT MET ZEEZICHT

Ik verwerk alle activiteiten in rustige waarneming en besluit om zo weinig mogelijk te zeggen. Als we na een ellenlange manoeuvre gemeerd zijn, komen de agent, de jetty master (ook in een schitterend uniform gekleed) met zijn assistent en nog een aantal loslopende papierstrijders bij me. Ik zet honderd handtekeningen en honderd stempels, geef een aantal sloffen Marlboro en enige Johnnie Walkers en kan mijn benen strekken op mijn bureau. Meestal is dat de volgorde wat betreft inklaringsprocedure acties. We kunnen het zout gaan lossen. Er komt een surveyor bij me, die zich vrolijk aankondigt: "Hello captain, I am your surveyor," zegt hij lachend en schudt me de hand.
"Are you THE surveyor or are you A surveyor?" vraag ik hem.
"I am the cargo surveyor," antwoordt hij me. "Do you have a cabin for me?" vervolgt hij, "otherwise I must go home every night and this is very far away."
"Yes, of course you can have a cabin. This is the agent, and you can ask him for authorization that your expenses will be paid by the charterers, and I will give you a nice room with ocean view."
Hij kijkt me teleurgesteld aan en druipt binnen één minuut af. Wat snel is voor een man in zijn positie. Als ik niet direct een beetje paal en perk stel, heb ik binnen de kortste keren de hele kampong op visite. Wat zeker gezellig kan zijn, want het zijn bijzonder lieve mensen. Maar ze willen allemaal mee-eten en mee-drinken en daar is mijn budget niet op berekend.

MEER ZOUT IN DE JAVAZEE

De eerste dag verloopt de lossing met horten en stoten. Alles is nog nagelnieuw hier en klaarblijkelijk niet voldoende getest. De lopende banden gaan geruisloos. Het is dus ook niet te horen als er een band stopt. En dat gebeurt herhaaldelijk. Aan het einde van de pier maakt de lopende band een haakse bocht om het zout naar de ontvanginstallatie te transporteren. En hier loopt het nu en dan spaak. De tweede band stopt namelijk nog weleens, terwijl de eerste band dan ongecontroleerd zout blijft toevoeren. Dit veroorzaakt aan het einde van band 1 een enorme berg zout dat gedeeltelijk in de Javazee terechtkomt en ook de bedieningsapparatuur totaal blokkeert. Dan mogen die kleine Javanen met scheppen het zout verwijderen.

DIKKE BONUS

Aan het eind van de middag komt Lars Trondheim, de Managing Director van de charteraars uit Hong Kong, op bezoek. Een Noor die over de hele wereld gewoond heeft. Zijn basiswoning ligt aan het water in Oslo, zegt hij met weemoed in zijn stem. Een slimme jongeman die erg ondernemend is. Hij vertelt me veel over de achtergrond van het charteren van schepen. Het gesprek duurt tot laat in de avond en hij blijft dus aan boord slapen in de eigenaarshut. De volgende dag bekijken we de lading en maken we een rondje over het schip. Lars is bijzonder tevreden, want ik krijg een dikke bonus ter verdeling onder de crew, voor de excellent coöperation.

Twee dagen later vertrekken we naar Noord-Australië om lading in te nemen voor Bangkok.

TELUK BAYUR

De charteraars laten me weten nog even in het Verre Oosten te blijven. Dus houden we mooi weer en goed zicht. Tenminste, meestal goed zicht. Want tijdens de reis naar Padang worden we diverse malen overvallen door zeer zware en intensieve buien, waardoor het zicht beperkt wordt tot nul komma nul. Tonnen water lopen over de dekken en de afvoerpijpen kunnen de hoeveelheid niet voldoende verwerken. Het water klotst dus de dekken schoon, daartoe aangezet door de lichte slingeringen van het schip in de lage zuidelijke deining.

KRETEKPEUKEN

Dat is wel zo gemakkelijk voor de eerste stuurman en zijn bemanning. De dekken hoeven nu niet schoongewassen te worden. Na een verblijf van vijf dagen in Java is het hele schip lekker smerig geworden. Er liggen etensresten van stuwadoors, bananenbladeren en veel kretek sigarettenpeuken met afgebrande lucifers. De onvermijdelijke hoeveelheid plastic zakken zorgen voor verstoppingen en de crew kan ze badend in het warme regenwater zo gemakkelijk bij elkaar rapen.
Er moeten nog twee ruimen schoongemaakt worden. Daar is net voldoende tijd voor tijdens de reis van Suralaya naar Padang. De haven van Padang heet Teluk Bayur. In goede oude tijden was het gewoon Emmahaven, maar dat is helaas Tempo Doeloe.

MISTHOORN

Nadat de loods bij Suralaya is ontscheept, wordt koers gezet naar de Sunda Straat. Tientallen vissersbootjes belemmeren min of meer de doorvaart. Maar met een grote bulkcarrier moet je gewoon doorstomen. Je kan namelijk niet anders.

Uitwijken voor de een betekent een aanvaring met de volgende. De misthoorn staat bij op de automaat en om de twee minuten brult er een lange stoot door de nacht. Ze gaan dan wel uit de weg als je dichterbij komt. De verlichting van die bootjes is meestal niets tot povertjes. Soms zie je een armzalig soort olielampje dat heen en weer bewogen wordt als je heel dicht genaderd bent. Dit in tegenstelling tot Japanse vissers die allemaal zijn voorzien van halogeen schijnwerpers. In de Sunda Straat hebben we nog diverse koerskruisers. Dat zijn allemaal veerponten die de dienst tussen Java en Sumatra onderhouden.

ALARMBELLEN

Onze koers voert dicht langs de kust van Sumatra om zo min mogelijk last te ondervinden van de zuidoostelijke tegenstroom. 's Avonds om half acht gaan plotseling alle alarmen te keer. De lichten gaan uit, de noodverlichting springt aan en je schrikt je een hoedje om tijdens een rustige tropenavond opeens alarmbellen en toeters luid rinkelend en gierend overal om je heen te horen. Bij mij zit er zelfs één in de wc, direct boven de stortbak, een enorme grote alarminstallatie die oorverdovend hard en geheel overbodig angstaanjagend geluid voortbrengt, want de alarmen in de slaap- en zithut zijn overduidelijk hoorbaar. De noodgenerator pikt na 5 seconden in en ik laat direct bakboord roer geven om van de kust weg te sturen. De HWTK is inmiddels als een raket naar beneden gerend en er wordt gelijk een andere generator gestart. Het blijkt dat een veer is gesprongen, die het toerental begrenst van de generator die bij stond. Hij ging toen in overspeed en tripte. Zo wordt deze generator beveiligd. Na 5 minuten is alles weer oké en stomen we vredig verder. De leerling-stuurman moet wel aan het roer blijven om het schip op het magnetische kompas verder te sturen. Het gyrokom-

pas ligt er namelijk nog uit en het zal een uur of wat duren voor hij weer ingeslingerd is. Je kan dus gedurende deze periode op dit schip niet op de automaat sturen.

AANLOOP MET DE STUURMAN

De volgende morgen arriveren we voor de aanloop van Teluk Bayur. Ik wil deze gelegenheid waarnemen om helemaal ouderwets tussen de eilanden door te navigeren en zo de haven aan te lopen. Er is een alternatieve route die buitenom loopt, je zou kunnen zeggen 'met wat minder risico.' Ik geef het toe, maar door gewoon netjes te navigeren is alles oké en volkomen veilig. De derde stuurman houdt de positie bij en om de 5 minuten wordt het bestek in de kaart gezet. Ik observeer de radar en de omgeving, kijk of alles klopt en geef orders aan de roerganger. Want je moet hier precies op maat tussen de eilandjes en koralen doorstomen. De eerste stuurman heeft me gevraagd waarom ik tussen die eilanden doorga en aangegeven dat het buitenom toch veel gemakkelijker is. Ja, hij heeft gelijk, maar wat is hier aan de hand? Deze man is van Poolse origine en heeft niet, zoals ik, enige band met het maritieme verleden van Indonesië. Hij is vijftig jaar en nog steeds Chief Officer. That's it. Hij is redelijk goed, maar kan niets zonder mijn advies en ondersteuning. Voor alles wat hij moet doen, vraagt hij eerst toestemming aan mij. Bovendien was hij om klokslag acht uur, op het einde van zijn wacht, van de brug verdwenen. Juist op het moment dat het leuk begon te worden. Toen ik hem een uur later opbelde om naar het voorschip te gaan zat hij in zijn hut.

Ik vroeg hem onlangs of hij kapitein wilde worden.

"Well captain, you see, if the company wants me to do it, what can I say. But maybe I am a very bad captain. I don't know". Zo luidde zijn antwoord en bevestigt alleen maar mijn eerdere mening dat deze man ongeschikt is om als gezag-

voerder dienst te doen. Het ontbreekt hem aan zelfverzekerdheid en autoriteit. En ik denk dat je met promotie deze man alleen maar diep ongelukkig maakt. Mogelijk klinkt het leuk voor de kennissen en andere dorpsbewoners om een kapitein in de buurt te hebben, maar voor de man zelf wordt het een disaster. Ik schreef dat reeds in mijn eerdere aanbeveling aan de maatschappij. Een goede stuurman, maar geen future master. Nu vroeg de directie mij onlangs of ik nog kandidaten wist voor bevordering. En of deze man ook geschikt was voor promotie. Ik gun het hem van harte. Absoluut. Maar ik moet het om gegronde redenen afkeuren. En dat heb ik ook met hem zo besproken. In de trant van: "Stuurman, je bent nu gelukkig en kan na je werk relaxed gaan slapen. Dat kan je beter zo houden."
Ik heb wel andere kandidaten en die namen heb ik dan ook doorgegeven aan kantoor. Zij worden binnenkort bij mij aan boord geplaatst, zodat ik ze het laatste zetje kan geven. Het is goed dat we de promotie van binnenuit de vloot aanmoedigen. Het blijkt echter dat het niet gemakkelijk is om steeds goede mensen te vinden voor dit slingerende leven, to find Reliable Ocean Gypsies...

SNORRETJE

De aanloop is schitterend en voert vlak langs palmbomen en witte strandjes waar lichtblauw water tegenaan kabbelt. Oerwoud zoals we het alleen maar uit boeken kennen, in reisbrochures zien en op (nep)films waarnemen. Voor de haven van Teluk Bayur liggen een aantal kleinere schepen ten anker. We naderen het allemaal heel rustig en ik sta in contact met de agent Trikora Lloyd. Er zijn echter nog geen berthing prospects dus ik besluit het schip direct ten anker te brengen. Even later komt er plotseling een bootje aan dat afgeladen is met officials. Luid sprekend en lachend komen ze

aan boord. Het zijn er in totaal twintig! Drie man om de vaccinatieboekjes van de crew te controleren. Dus alle bemanningensleden moeten voor de drie inspectors verschijnen waar zijn pasfoto wordt vergeleken met zijn tegenwoordig koppie. En stomme vragen beantwoorden zoals: "On this picture you have moustache. Now, I don't see moustache. How is that possible???".
"Well, you see Sir, he bought himself a razorblade and he shaved himself. That is the reason," beantwoord ik zijn vraag.
En dan zegt hij glimlachend: "Oh, I see, thank you very much captain," en hij kijkt me heel tevreden aan.

DE MEDICIJNMAN

Van een paar mensen is de geldigheidsduur van de cholera-vaccinatie verlopen. En volgens de inspectors moeten ze dus direct gevaccineerd worden. "Because this is very dangerous, captain," voegt hij eraan toe.
Dus vraag ik hem of alle twintig bezoekers ook ingeënt zijn tegen de cholera.
Op die vraag glimlacht hij verlegen: "We are naturally very resistant, captain," luidt zijn antwoord.
En ik heb natuurlijk geen enkel recht om dat aan hem te vragen. Dan willen de inspectors een lijst hebben van alle medicijnen die we aan boord hebben. En dat is nogal een hoeveelheid.
"Wat is dat voor onzin? Jullie moeten toch alleen maar een lijst hebben van de controlled drugs???"
Maar daar zijn ze het niet mee eens. "Please captain, if possible give us the full list."
Die hoeveelheid papier dient alleen maar om de administratieve stapel op hun bureau te vermeerderen en zodoende belangrijker te lijken.
Andere inspectors willen de paspoorten zien en de monster-

boekjes. Ze zoeken uit waar de immigratie van de vorige haven de stempels met handtekening heeft gezet. "Captain, waarom is dit paspoort gestempeld op 12 november???" vraagt een van hen bezorgd aan mij, "because you arrived on November 11th."
"Are you the immigration officer?" vraag ik hem. Wat hij bevestigt. "Well officer, you see, the immigration officer came on the vessel one day later, so maybe this is the reason why he entered November 12th. I do advise you to call your colleage in Merak and ask him this question, because I am sure he can explain this to you. Being a foreigner here I just respect your officers and your laws, your regulations and your actions, and nothing more than that." Daar zijn de heren blij mee, en het wordt weer even rustig. Het is altijd een politiek spelletje dat gespeeld moet worden met slechts één uitslag. De winst ligt altijd bij hen. Alleen kan ik een beetje de hoeveelheid presentjes bepalen waarmee ik mijn verlies moet nemen.

GEEN MUGGETJE

Volgens toezegging zullen we de volgende middag om vijf uur de haven ingaan om te meren en met laden te beginnen. Inderdaad zien we op dat moment een klein schip de haven uitvaren en word ik gebeld door de agent die me vertelt dat we niet nu maar de volgende dag naar binnen gaan. Mooi. De bemanning is aan het vissen en wij zitten onder een afdak op het sloependek. Het gaat vreselijk regenen op dat moment. Tropische watervallen overstromen de dekken en van onder ons afdakje is deze waterval een mooie waarneming, terwijl de temperatuur bijzonder aangenaam is.
Bovendien hebben we nu geen last van insecten. De regen weerhoudt hen ervan om op de scheepsverlichting af te komen.

EXCELLENT COOPERATION

Na een heerlijke rustige nacht komt de zon op en brengt de temperatuur weer op een hoger niveau. Het is hier beslist aangenamer dan op West-Java. Minder verstikkend heet.
Al vroeg word ik weer gebeld door de Koreaanse charteraar, die me vraagt wat de berthing prospects zijn. Er is dus weinig contact met de plaatselijke agent, terwijl hij toch de aangewezen persoon is om deze informatie te verstrekken. Hij wordt verondersteld in contact te staan met de havenautoriteiten en de nodige presentjes af te geven om een snelle ligplaats te verkrijgen.
De Koreaan bedankt me voor de excellent coöperation, wat natuurlijk volledig overbodig is. Maar dat behoort nu eenmaal bij de Far East stijl van spreken.

HONINGZOET

Het blijft rustig deze dag. Ondanks de meest recente toezegging dat we omstreeks 1200hrs naar binnen zouden gaan, gebeurt er helemaal niets. Ik probeer contact te maken met de agent, echter zonder resultaat.
De loodsdienst wordt bemand (?) door een jonge vrouw. Ze zegt me met een honingzoet stemmetje dat ze zal informeren. "Please standby, captain" en dat is alweer drie uur geleden.

SEMI-ITALIAANS

We eten heerlijke spaghetti, tenminste de smaak zou waarschijnlijk goed zijn vermits het gerecht warm zou zijn opgediend. Ik laat de steward weten dat het eten warm moet zijn. "Breng me dus maar een ander bordje met spaghetti." Het is mogelijk dat de Chinese kok voor het eerst in zijn leven dit gerecht bereid en in zijn onschuld denkt dat het 'fris' op tafel gezet dient te worden. Overigens is zijn eten prima en duide-

lijk veel beter dan de eentonige hap die de vorige, luie, kok ons dagelijks voorschotelde. Gelukkig kon ik hem in Jakarta naar moeders pappot terugsturen.
We genieten dus nu extra van de attentie die we krijgen van de nieuwe kok. Op zijn verzoek zal ik hier wat meer groene verse uien bestellen en een beetje selderij voor de soepen. Ook de voorraad rijst begint te slinken. Bij deze kok wordt duidelijk veel meer gegeten dan bij de vorige knoeier. Het gemiddelde was 7 kilo per dag, terwijl we nu op ruim 10 kilo per dag zitten. De rijst is hier supergoedkoop. Voor goede Solo rijst betaal je 1200 rupia per kilo. En dat is echt bijna voor niets.

POTENTIE WHISKY

Laat in de achtermiddag zien we toch wat activiteiten bij de haven. Ik besluit om weer de loodsdienst te bellen. "What are my berthing prospects please?" vraag ik het honingzoete stemmetje. "Only one hour, captain. Please be ready for immediate berthing," laat ze me weten. De machine wordt dus besteld en de bruguitrusting gecontroleerd. Alles wordt gedaan zoals per ISM vereist. Om een uur of acht zie ik een schip naar buiten komen en deze wereldreiziger brengt zijn schip ten anker op een halve mijl noord ten oosten van Marlbro lichtbaken. Volgens mijn nieuwe Indonesische kaart exact boven een ondiepte van 2.20 meter, terwijl het schip toch zwaar beladen is. Even later komen er vier loodsen aan boord. "I am Johnnie, captain. I am a Christian," stelt de eerste loods zich voor. Voor een goede luisteraar betekent dit dat hij dus vrijelijk whisky kan ontvangen. Toen de vierde stuurman hem een fles gaf, vroeg hij er direct nog eentje bij voor zijn buurman en een flesje voor de stuurman op de loodsboot. Is geen enkel probleem want een fles Chinese potentie whisky kost me net zoveel als drie colaatjes.

TEN ANKER

Ik vraag Johnnie wat hij vindt van de ankerpositie van het schip dat zojuist vanuit de haven hier is gearriveerd. "Oh captain, that is a very dangerous position. Our pilot went already to the captain and told him to anchor in another position, but the captain refused."
De kapitein was nogal boos omdat hij uit de haven moest vertrekken om plaats te maken voor ons schip.

BIJBAANTJE

Als we gemeerd zijn komt de surveyor aan boord om een diepgang survey te verrichten.
Als alles berekend is beginnen we gelijk met het laden van de steenkool.
De havenmeester is er om de bestelling voor de groentes en de selderij op te nemen. Klaarblijkelijk is dit zijn bijbaantje en de mogelijkheid om zijn salaris wat aan te vullen.
Hij vertelt me dat zijn loon 81 dollar bedraagt plus 40 kilo rijst per maand! Geen vetpot dus! En hij heeft geen concurrentie. De havenmeester is de baas, zodat elke andere scheepshandelaar geen toestemming krijgt om aan boord te komen.

EILAND VAN GOUD

De volgende dag word ik opgepikt door Benny Taslim. Hij voer bij mij als derde stuurman op de "IKAN SELANGAT". Geboren en getogen op Sumatra nam hij me mee in zijn Jeep en wilde me alles op Sumatra laten zien.
Wat wel een probleem is in zo'n kort tijdsbestek, want het eiland is pakweg twaalf maal zo groot als Nederland. Het is een mooi eiland. De oude naam was 'Swarna Dwipa', dat is Sanskriet voor Eiland van Goud. Vooral ontstaan door de export van deze delfstof uit de goudmijnen van dit dun bevolkte gebied.

VACCINATIES

Als we terugkomen bij het schip word ik bijna besprongen door de agent en een dokter die de twaalf choleravaccinaties had geprikt bij de crew. Er waren vier jonge artsen in opleiding bij aanwezig, die om de beurt een prikje mochten geven. De aspirant-artsen waren twee jongedames en twee jongeheren. Vooral de dames waren bijzonder geïnteresseerd om het hele schip te mogen zien. Ze waren moslimvrouwen, het hoofd bedekt met een mooie doek. Het gesprek toonde aan dat ze een zeer goede ontwikkeling hadden, want ze wilden het naadje van de kous weten. Overigens een naadje dat bij deze vrouwen volledig onzichtbaar werd gehouden.

KO KUT

Toen de lading erin zat konden we direct met hoogwater vertrekken. Onder een zachte tropische regen vertrokken we zeer rustig uit dit mooie gebied. Ik zette de koers uit om de west, omdat er om de zuid, wat iets korter is, een zeer groot aantal vissersbootjes bezig was hun netten te vullen. Met prachtig weer voeren we langs de kust van Sumatra, weer de Sunda Straat door, de Javazee in, bij Selat Gelasa tussen de eilandjes door en vlak langs de riffen en koralen. De Zuid-Chinese Zee was ook kalm toen ik een dringend bericht ontving betreffende een nieuwe lading. Of ik 27000 ton concentrates zou kunnen laden in twee havens: Townsville in Noordoost-Australie en een plaats in de Golf van Carpentaria met als naam Bing Bong. Dus geen Ping Pong in China, maar Bing Bong in de Northern Territories. Als bestemming wordt genoemd Hikoshima bij Shimonoseki en als tweede loshaven Hachinohe in Noordoost-Japan. Dus hielden we ons de rest van de avond druk bezig met berekeningen van maximum diepgang, trim van het schip, stabiliteit en bending moments, bunkers en drinkwater voor dat charter. We vervolgden onze

reis naar de Golf van Thailand, op de kaart genaamd HLAEM MAE RAMPUNG, naar KO KUT. Nu ken ik die man niet persoonlijk, maar de naam staat er toch echt vermeld en ik mag aannemen dat het correct is, want het is gebaseerd op gegevens van de Franse en Thaise Marine.

Op de late avond verstuur ik alle berekeningen naar de charteraars. Het zicht blijft perfect en de zee is kalm, zodat we onder een heldere sterrenhemel een mooie boerennacht gaan maken.

WACHTEN IN DE KUROSHIO

Terwijl we stomen richting Japan is de bestemming nog niet bevestigd. Wordt het Yokohama – Chiba – Nagoya en dan pas Kobe? Of wil Kobe als eerste zijn lading canola hebben? Ik wacht de berichten af. Na het passeren van het eiland BURU komen we in de Ceram Zee en hebben we de landtong van SANANA aan bakboord. Hiervandaan zetten we koers naar LIFUTAMOLA en krijgen we het hoge eiland OBI MAYOR aan stuurboord. Het weer is en blijft ook hier schitterend.

SCHIN OP GEUL

Ik neem aan dat je op geen enkele Limburgse of welke Nederlandse school dan ook tijdens de aardrijkskundeles op deze bijzondere, onbekende namen wordt onderwezen. Voor mij is het ook allemaal nieuw en onbevaren, maar gelukkig heb ik goede kaarten en pilotboeken die alle informatie verstrekken over de gebieden die wij hier doorkruisen.

DE BESTELMAN

Ik krijg heerlijke berichten van de man van de bestellingen uit Singapore, die hier de Purchase Manager wordt genoemd. De goede man wil wel leveren, maar hij heeft altijd commentaar. Als een haan die de kraaiziekte heeft, stuurt hij berichten in de vorm van "**WHY** TOK TOK **AGAIN** TOK TOK **ONE MONTH AGO** TOK TOK **YOU RECEIVED** TOK TOK **THIRD TIME ALREADY** TOK TOK **AND DO NOT** TOK TOK **TELL CHIEF ENGINEER** TOK TOK TOK **BEST REGARDS,** Charlie Wrong". En we weten maar al te goed dat die man een heel erg moeilijke job heeft, omdat de Financial Manager als het ware over zijn schouder zit mee te gluren wat er weer allemaal voor dit schip geleverd moet worden. En wat dat allemaal kost! Dus... alle respect voor Charlie Wrong en zijn niet stoppende attentie voor ons.

ALLESKUNNERS

Vandaag houden we uitgebreid sloepenrol, brandrol, Safety Meeting, Safety Movie en wordt uitleg gegeven over het ISM-systeem. De sloepenrol houdt in dat de crew gemonsterd wordt op het sloependek. Ze moeten daartoe gekleed zijn met veiligheidshelm, veiligheidsschoenen en goed vastgemaakt zwemvest. En uiteraard hebben ze daaronder gewoon nog hun kleding aan, dit omdat er een keer een mannetje was die alleen met zijn veiligheidshelm , schoenen en zwemvestje om op het sloependek kwam. Voor de rest dus in zijn blote poepertje. "Want dat stond op de lijst," zo vertelde hij de stuurman. Behalve dat blote poepertje uiteraard. Maar goed, die man vaart niet meer bij ons. Ook moeten ze weten te vertellen wat hun taak is volgens de musterlist. Als dat achter de rug is moet één man binnen 5 minuten, in zijn eentje, de sloep kunnen strijken. Dan wordt er iemand aangewezen, die de sloepmotor moet starten; dat kan de steward zijn of de eerste stuurman. Ik zag de steward met in zijn hand een plastic zak, waarin een gesneden witbrood en een pak melk zat! De volgende keer zal ik hem zeggen er ook een pannetje warme noodles bij in te pakken. Maar het is perfect, want volgens de musterlist moet hij zorgen voor extra voeding. Bij de brandrol wordt ergens op het schip een brand gesimuleerd. De hele brandploeg moet dan aantreden met de hen toegewezen apparatuur. Het medische team staat dan ook klaar met het eerste-hulppakket en de brancard. Eén man van de ploeg trekt het brandweerpak aan met de bijbehorende luchtflessen. Inmiddels staan de slangenploeg, de brandblussersploeg en de back-upploeg allen op de plaats des onheils. Verder moet iedereen de noodbrandbluspomp kunnen starten en weten welke afsluiters er moeten worden opengedraaid. Dat doen we elke maand met de hele crew. Bovendien moet iedereen weten en kunnen zeggen waar de reserve

zwemvesten liggen, waar de vlotten zijn en hoeveel mensen er in elke vlot kunnen. En ik spreek hier dus over de hele bemanning, van hoog tot laag. Ze moeten ALLES weten en ALLES kunnen. Je kan hier aan boord dus een matroos onder de gage een sloep laten strijken (**met mooi weer**), een brand laten blussen (**in een prullenbakje)**, eerste hulp laten verrichten (**een Hansaplastje aanbrengen**); je noemt het... hij doet het, hij weet het... hij kan het.

PIRATEN

Ik ontvang bericht uit Kuala Lumpur van het Regional Piracy Centre dat er weer drie piratenaanvallen hebben plaatsgevonden.

Op 2 juli in de Selat Gelasa: "...six pirates held chief officer at knifepoint while others entered captain's quarters and stole cash and personnel effects," luidt het bericht. Wij waren kort geleden in die passage op reis van Port Kelang naar Esperance.

Eveneens op 2 juli bezuidwesten Ujung Pandang, het voormalige Makassar. Door heldhaftig optreden van de crew en hulp van de ruwe zee moesten de piraten hun poging om aan boord te komen staken.

Op 30 juni in de Straat van Malakka, vlakbij Singapore. "Alert crew prevented pirates from entering ship's accomodation and engine room." Ook hier waren wij vorige maand. En overkwam ons vrijwel hetzelfde.

Het is en blijft dus een groot probleem en een dreigende realiteit. We moeten alert blijven om deze piraten van ons af te kunnen houden. De autoriteiten raden echter af om ons uit te rusten met vuurwapens, hetgeen ik betreur. Een paar goede

salvo's met een Kalashnikov over de ellendelingen uitgestort, zou dit probleem zeker verminderen.
Enige tijd geleden was ik in Malacca Street onderweg naar Singapore toen ik een bericht kreeg van het Anti Piracy Centre in Kuala Lumpur, dat me het volgende vertelde: "Captain, in die en die positie met een oppervlak van 2 vierkante mijl komt regelmatig piracy voor. De aanvallen gebeuren zonder uitzondering in de vroege ochtend tussen 2 en 5 uur. Wees voorzichtig."
Ik stuurde toen een bericht aan hen met de volgende vraag: "Als zowel de positie als het tijdstip van piraten-aanval bekend is, waarom wordt er dan geen actie door het Maleisische bewind ondernomen?"
Korte tijd later kreeg ik bericht: "Captain, bedankt voor uw bericht. Please be informed that the Malaysian government has taken steps to combat this problem." En daar mocht ik het mee doen.

GEEUWHONGER

We houden de veiligheidstrainingen altijd op zaterdag. En omdat het nu mooi weer is een prima gelegenheid voor een aansluitende bar-b-q. Na de training hebben de boys de dekken gewassen en hier en daar nog wat bijgeplekt. Dus tijd om te relaxen. Ze vinden dat leuk. En ik doe mee. Moet mee doen, want ze blijven beneden gewoon zitten wachten tot ik naar beneden kom om de vuurdoop te verrichten, ofwel het eerste kippetje op de grill te leggen. Blijf ik eventueel te lang weg dan belt er iemand op die waarschijnlijk omvalt van de geeuwhonger en tegen me zegt: "Captain, the bar-b-q is ready now," en als ik dan beneden kom, zitten ze netjes te wachten en zie ik dat niemand een hapje heeft genomen. Al zitten ze wel als kwijlende honden naar de biefstukken en kippenvleugels te kijken.

TABAKSPRUIM

De Poolse HWTK gebruikte deze week een blikje sauerkraut bij het eten. Speciaal voor hem besteld, omdat hij het zo lekker vindt. Overigens noemt hij het sauerkraft. De Pakistaanse Chief Officer keek verbaasd naar de groente die uit het blikje kwam. De Pool vroeg heel vriendelijk: "CHIEF, wil je iets van mijn sauerkraft proberen?". Heel beleefd glimlachend probeerde de Chief Officer te weigeren, maar de Pool bleef volhouden en zei: "Het is geen enkel probleem, Chief. Je kan het gewoon even proberen".

Ik vroeg toen aan de Chief Officer of sauerkraut ook te koop was in Pakistan. "Nee kapitein, ik heb dat nog nooit gezien in mijn land," antwoordde hij.

"Wel Chief, je hebt nu de kans van je leven. Stel dat jij het lekker vindt dan zijn er misschien nog wel 10 miljoen Pakistanen die het lekker vinden en kan jij de hoofdimporteur worden. Over tien jaar ben je een zeer rijk man," zei ik tegen hem. Hij schaterde van het lachen. Tot hij een beetje sauerkraut in de mond nam. Zijn gezicht betrok en zijn mond begon te malen als een BABY die een TABAKSPRUIM op de tong krijgt gestopt. En direct daarna verdween de gedroomde goudmijn met Karachiaanse afkeer in de afvalbak.

SOEPEL

We komen nu dwars van Halmahera, ook wel de Molukken genoemd. Hier varen we in de Molucca Sea voor de wind en de stroom uit en lopen weer zeer gemakkelijk ruim 15 knopen. De bar-b-q is een succes, alles smaakt heerlijk, de muziek is uit de sixties en de kok blijkt een fanatiek danser te zijn. Vanaf het begin van de party tot en met het opruimen van de lege schalen beweegt hij zijn lange lichaam op de maat van de muziek. **Beentje** naar voren en **stapje** terug, **hoofd** opzij en **nek** gebogen, **armen** gestrekt en **duimen** gekromd. Geobser-

veerd en glimlachend bezien door rustige en stille Indonesiers. Later op de avond vallen er een paar drupjes regen, maar ook niet meer dan dat en de party wordt dus wel op het water gehouden maar valt er niet in. We hebben de gewoonte om na de bar-b-q nog een uurtje karaoke te zingen, wat een uitermate populaire vorm van vertier is hier in het Verre Oosten!

NIET LEKKER

Op zondag passeren we Pulau Pulau Talaud en Pu Pu Nanusa. Pu Pu is gewoon de afkorting van Pulau Pulau, maar dat had je natuurlijk allang begrepen. Eventjes voor de mensen die niet bekend zijn met het Bahasa, de Indonesische taal. Om het meervoud van een woord aan te duiden, wordt het tweemaal genoemd. Dus Pulau Pulau betekent eilanden, en orang-orang betekent mensen. Heel eenvoudig dus.
En nu stomen we de Philippine Sea in, met Mindanao aan bakboord, wat het zuidelijke deel van de Filippijnen is. De nasi goreng smaakt heerlijk op deze zondagmiddag. De loempiaatjes zijn knapperig en de ice cream uit Australië is romig. Iedereen loopt te smilen op deze rustige dag. De Filippijnen zijn wat opgewonden vanwege het feit dat we zo dicht bij hun land zijn. En via een lokaal station kunnen ze op de middengolf, tegen een heel laag tarief, met hun familie bellen. De ice cream, die destijds in Iran is gekocht, staat nog gewoon in de vrieskamer te wachten op liefhebbers. Maar die zijn niet aan boord. Niemand vindt het lekker en die aankoop is dus gewoon weggegooid geld. Ik zal proberen of ik het ergens kan ruilen tegen verse vis. Misschien lukt me dat ergens in Indonesië of in China.

VERSCHUIVINGEN

Ik ontvang bericht van de DP (Designated Person) dat er in Yokohama of Chiba een external ISM-audit wordt gepland

voor het verkrijgen van het SMC (Safety Management Certificate). We zijn nu dagelijks bezig om de crew voor te bereiden op de vragen die gesteld kunnen worden. De auditor is een Japanner, Mr Iwano. Hij komt daartoe samen met twee trainees aan boord. Onze Marine Superintendent komt niet naar Tokyo. Ik mag het zelf helemaal afhandelen van het management in Singapore. De charterers laten me weten dat "We are pleased to announce original bills of lading have been sent to subagents and will be forwarded to yourself upon arrival before discharge operations will commence." De agenten in Tokyo komen om de drie dagen met verzoeken van de ontvangers om andere berekeningen te maken voor de diverse loshavens. Zoiets maak je alleen maar in Japan en in Korea mee. We hebben één soort lading voor vier loshavens. En dan zijn er misschien wel 1000 mogelijkheden om te lossen. Ten eerste verschuiven ze dan loshaven 1-2-3-4 naar 4-3-2-1, dan naar 1-3-2-4 en naar 4-2-3-1 en zo blijven ze schuiven tot alle mogelijkheden zijn uitgeput. Dan gaan ze naar de hoeveelheid lading per haven: 6000 ton voor Kobe, 11000 ton voor Nagoya (please note maximum draft is 9 meters), dan 4000 ton voor Chiba en vervolgens 9000 ton voor Yokohama. Als alles is uitgerekend vragen ze het in omgekeerde volgorde. Is dat allemaal berekend en becijferd dan gaan ze met de hoeveelheden spelen. Is dat spelletje achter de rug willen ze weten: als je nu uit ruim 1 en uit ruim 4 lost in Kobe en uit ruim 4 en ruim 1 in Chiba, dan weten ook zij dat er niet voldoende lading in die twee ruimen is. Dus wat gebeurt er dan als je dat aanvult met lading uit ruim 3 bijvoorbeeld, of als alternatief dat beetje lost uit ruim 2. Wat is dan je diepgang en trim en stabiliteit? En onder elk bericht staat: "Appreciate your soonest reply." Altijd heel vriendelijk en heel beleefd allemaal en na afloop krijg je meestal leuke presentjes voor de crew in de vorm van pennensetjes, baseball petjes, T-shirts en meer van die onzin.

ZIET ER MOOI UIT

Op zee controleren we de lading om zeker te zijn dat alles er nog goed en droog uitziet. En dat blijkt helemaal perfect te zijn. De duizenden Australische torretjes in de lading canola zijn nog net zo dood als een pier en ik vraag me af hoe dat nu zit met het geweten van de overijverige Alan Sweetman en zijn inspectiekornuiten in Esperance.

MAAR 5 DAGEN

Even later komt er weer een wijziging vanuit Japan. Het wordt eerst Kobe, dan Yokohama, Chiba en als laatste Nagoya. "We komen later terug met de juiste tonnages per haven," laat de agent weten, "mogelijk ga je de 24ste meren in Kobe."
En daar mag ik het voorlopig mee doen. We arriveren de 19e bij Tomogashima pilots; zodoende mogen we een dag of vijf drijven in de Kuroshio, ten oosten van Japan.

ROKEN EN PIEPEN

De 2182 kHz noodontvanger die op de brug staat, begint te roken en te piepen.
De Radio Officer onderzoekt het setje en zegt met een ernstig gezicht: "Impossible to repair. I need transistors and I can't read the numbers because it is all burnt."
Dus stuur ik bericht naar Singapore en verzoek om assistentie. Singapore laat me weten dat de Japan Radio Company in de persoon van Mr Hirai aan boord zal komen om dit apparaat te servicen in Kobe.

BUITJE

Nadat we zeven dagen zeer warm weer hebben meegemaakt, is het op vrijdag de 18e, dus één dag voor aankomst, in Tomogashima pilots zwaar bewolkt. De wind is aanschietend en buiswater slaat over de dekken aan bakboord. Een bui regen,

die uit zeer dikke druppels bestaat, spoelt het zoute water van de dekken. Het is een verademing om nu buiten te lopen. De afgelopen weken kwamen we alleen buiten als je even de benen wilde strekken en een dringende behoefte voelde om buitenlucht op te snuiven. Dat was geen succes, want binnen 5 minuten was je nat van de transpiratie en weer snel terug in de gekoelde accommodatie.

De 19e arriveren we in de Muroto Nada en stomen we naar Tomogashima. Daar aangekomen gaan we op tegenkoers en stomen weer terug. We melden ons bij de Pilots en de charterers/agenten in Japan en tenderen de Notice of Readiness. Nu moet ik dus een plekje vinden om rustig te kunnen wachten. Hier wil ik niet blijven liggen; het is veel te druk hier in de aanlooproute voor de Osaka Wan. En ik wil hier niet als een soort van Yokohama-fender tussenin gaan liggen wachten. Zo stomen we dus verder naar buiten. De machine wordt gestopt en ik bezie hoe het schip zich beweegt. We drijven naar de viskwekerijen toe, die hier in groten getale aanwezig zijn. Dus start ik de machine weer en ga verder om de zuid naar de Kuroshio. Daar is het veel rustiger, maar er staat ook meer stroomsterkte om de noordoost. De wind blaast tegen de stroomrichting in en remt onze snelheid af. 's Middags om een uur of 1 starten we de machine weer en stomen terug naar Muroto Saki. Op zondag herhaalt deze beweging zich. Na de nasi goreng ga ik dus naar de brug en stomen we weer een paar uurtjes. We varen nu dichter naar de kust om toch een wat betere opper te hebben en minder snel onder de invloedssfeer van de Kuroshio te komen. Dat gaat voorlopig goed. Zondagnacht blijven we heerlijk rustig onder de kust dobberen. Het is hier veel te diep om te ankeren. De zeebodem loopt vlak onder de kust steil naar boven. Dus op een paar kabels van de kust af zou je kunnen ankeren. De houd-

grond is echter slecht en de stroom is daar weer sterker. Ook zijn er overal viskwekerijen en zijn er lange netten uitgespannen. Als ik die te dicht nader zou je schade kunnen veroorzaken. Dus moeten we blijven driften. Het is niet anders.

We verblijven hier nog een paar dagen en de crew vermaakt zich in de avond met andere bezigheden dan het houden van piratenwacht. Want die bestaan niet in Japanse wateren.
Daarom gaan de boys 's avonds vissen. Ze krijgen nota bene een haai aan de lijn. Het lukt ze om die vis tot dicht bij het schip in te halen. De spanning wordt dan echter te groot voor hun vislijn, en de haai gaat er als de wiedeweerga vandoor. En ik wacht op vers nieuws van de charterers.