

Korea – British Columbia- Malaysia

Het weder is mooi en goed. Als ik in de vroege ochtend wakker word en uit mijn poort kijk zie ik dat ik niet de enige ben die al wakker is. Diverse tonijnen springen onophoudelijk met korte snelle bewegingen uit het water en duiken er weer lekker in.

De dag is zonnig. Een afwisselend wolkdrijvende hemel met hier een daar een bui. En die buien zien we ook heel duidelijk

gereflecteerd. Ze zijn veelal gemarkeerd door schitterende regenbogen.

In de middag krijg ik een telex met een bevestiging van een nieuw charter. De bestemming is Vancouver in British Columbia. Dus BBC, Beautiful British Columbia zoals het op de kentekenplaten van de auto's staat aangegeven. De bedoeling is om aldaar graan te gaan laden met als bestemming Pasir Gudang en Port Kelang in Malaysia. De Chief officer springt achter zijn computer en begint te rekenen. We hebben te maken met verschillende partijen lading die per ruim gesepareerd moeten worden. In principe is dat geen enkel probleem. Wel hebben we op dit schip te maken met een zeer kleine marge wat betreft de toelaatbare hellinggevende momenten. We moeten dus schuiven en passen en meten. Een beetje meer hier en een beetje minder daar. Wat fuel van de ene naar de andere tank. Wat minder of wat meer drinkwater. En ga zo maar door. Het lijkt allemaal peanuts maar het luistert op dit type schip enorm nauw omdat de marges HEEL klein zijn. De stuwagefactor van deze lading graan schatten we op 45 cft per longton. Omdat het begin seizoen is en de lading nog redelijk vochtig. Even later krijg ik een bericht uit Canada dat de stuwage factor kleiner is, slechts 42.5 cft per mt. Het lijkt weinig, maar op een grote hoeveelheid maakt het toch een groot verschil. Om aan de stabiliteitseisen te voldoen moeten we 2600 ton waterballast innemen. En dat betekent minder lading. Het

lukt uiteraard. En weer dansen de getallen een wilde dans in onze koppies. Want alles moet vooral snel berekend worden. In dit werk is het altijd HASTE AND WAIT.

BANGLADESH, JAPAN OF MALAYSIA

Aanvankelijk waren er contacten betreffende een lading graan vanaf Zuid Australia. Met als laadhavens Portland en Adelaide. Dat trok me ook wel aan. Alleen de loshaven was minder interessant. In dit geval Chittagong in Bangladesh. In dit door armoede geteisterd land wordt je besprongen door arme mensen en vooral corrupte autoriteiten die je chanteren om whisky en sigaretten los te weken. Het is eigenlijk geen doen voor mensen uit de Westerse wereld. Je kunt namelijk gewoon alles weg geven. Is geen enkel probleem. Daarbij redt je misschien een paar mensen van een vroegtijdige hongerdood maar sterf je zelf van de armoede aan de geeuwhonger. Dus ik liet aan Singapore weten dat ik niet gecharmeerd was van dat charter. Dat was dus optie 1. De 2de optie was een charter met als eerste laadhaven Vancouver BC in Canada. De volgende lading zou aan boord worden genomen in eveneens Vancouver maar nu in de staat Washington in de USA. Dat ligt aan de Columbia River. Overigens een prachtig gebied. De lading zou bestemd zijn voor Japan. Met maar liefst 4 loshavens: CHIBA – SAGANOSEKI – GAMAGORI en als laatste loshaven

KAGOSHIMA. Maar de owners konden geen overeenstemming bereiken met de charterers. Er bestond weer een stabiliteits probleem bij het COASTING in Japan met gedeeltelijk geloste ruimen. Als 3de mogelijkheid bestond er contact met de Malaysian Federal Grain Unit over een charter van Vancouver BC naar Pasir Gudang en Port Kelang … en dat charter is het dus geworden. Maar ook dit charter kent diverse loopholes. Om die stabiliteit te verkrijgen moet je dus extra ballast water meenemen. Dat betekent minder lading. Daar is een oplossing voor … volle lading meenemen uit Vancouver … dan stomen naar Astoria aan de Columbia rivier om te bunkeren … daarmede kan je dan PUSAN in Zuid Korea bereiken. Ook daar weer een bunkerstop maken en wat bij tanken om Pasir Gudang te bereiken. Hier dus meer lading … maar wel 2 bunkerstops wat tijds vertraging en havenkosten beloopt. Een andere mogelijkheid is om alleen dieselolie in te nemen in Vancouver. Want we hebben namelijk voldoende IFO aan boord om PUSAN te halen zonder Columbia River aan te lopen en te bunkeren in Astoria. Daarmee bespaar je dus havengeld- loods- en sleepboot kosten.

VIA WELK WINKELTJE

OK, al deze voorstellen met bijbehorende berekeningen vliegen over deze globe per satelliet. En afstanden spelen hierbij geen rol. Het gaat erom via welk winkeltje je de berichten verstuurt. Gelukkig komt er nu meer concurrentie in de berichtgevingswereld. We sturen vanuit de Pacific onze

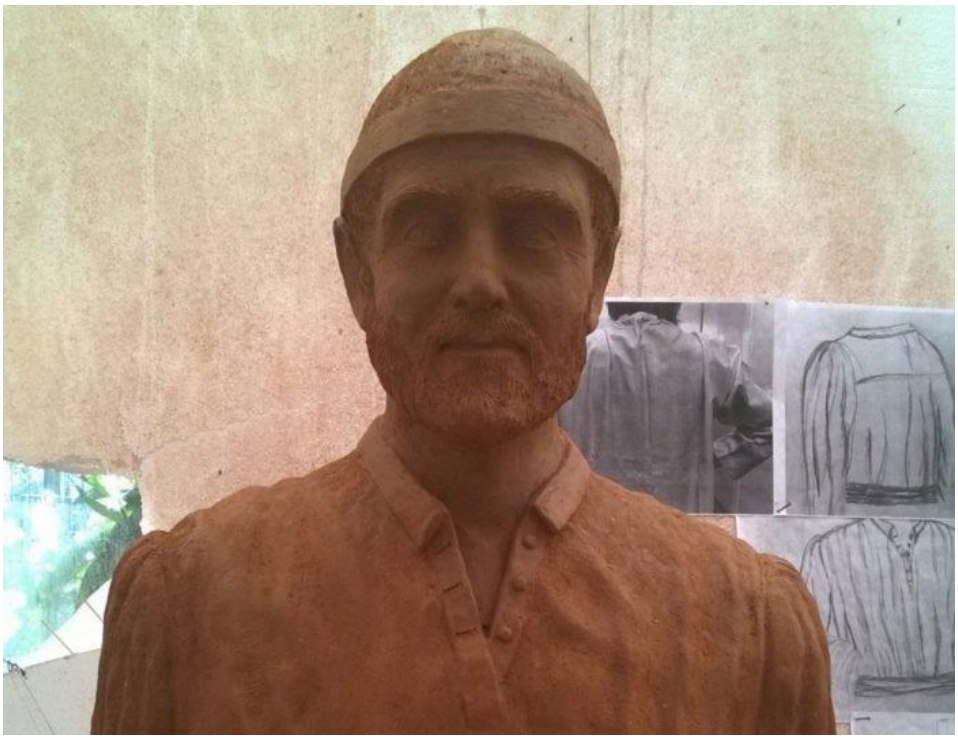
berichten via Sentosa LES. En dat is Singapore. Dan gaat het naar Engeland, waar ons winkeltje is gevestigd. En die stuurt het verder naar ons kantoor in Singapore. Dat geldt voor berichten vanuit de Pacific Ocean Region. Dus je stuurt je bericht naar Singapore , die stuurt het naar Engeland … en die stuurt het dan naar ons kantoor in Singapore. Terwijl die naast hen op de hoek van de straat woont !!! Als we in de Atlantic of Indian Ocean region zitten sturen we de berichten via BURUM in Nederland naar ons winkeltje in Engeland vanwaar het wederom naar Singapore wordt gestuurd. Dat is goedkoper dan rechtstreeks via Sentosa te Singapore naar ons kantoor in Singapore. Als je het nog begrijpt. Hoe zat de wereld ook alweer in elkaar? Hij is ongeveer rond en draait RECHTSOM door een slimme PINGUIN waargenomen.



heel slimme pinguins …

ECHTE ZEEMAN … IOANNIS PHOKAS

Met schitterend weder naderen we de JUAN DE FUCA STRAIT en ik denk terug aan de GRIEKSE kapitein IOANNIS PHOKAS



Ioannis Fokas zoals in het museum in Kefalonia

die voor de Spaanse regering en dus onder Spaanse naam dienst deed en deze zeestraat ontdekte. Prachtig gelegen tussen Vancouver Island Canada en de Olympic Mountains in de staat Washington. IJskoud en glashelder water waar we honderden vissen zien. Gelukkig zijn er nog een paar gebieden op deze globe die schoon zijn en waar nog volop vissen en vogels leven… die elkaar overigens ook weer consumeren … het is een constante strijd op de Oceaan van LEVEN en OVERLEVEN. Canada heeft slechts 30 miljoen inwoners. Heeft nog de mogelijkheid om stringent de regels te hanteren. Dat vindt je ook in Australia en Nieuw Zeeland. Maar eigenlijk zijn het de enige landen ter wereld die ik heb bezocht waar het nog echt schoon is. We arriveren in English Bay waar we de GROUSE MOUNTAIN duidelijk kunnen

waarnemen. Hier wachten we op ruiminspectie en lading gereedheid. De matrozen hebben als idioten gewerkt om de ruimen brandschoon te krijgen en alle restlading te verwijderen. Roeststreepjes weg te poetsen en stofjes aan te vegen. Bijna ongelooflijk maar waar. Wel houdt je altijd een paar plekjes boven in de ruimen die zeker op de Oceaan niet te bereiken zijn. Meer dan 15 meter hoge verticale wanden!



Daar kom je alleen maar als je tot het dieren ras AAP behoort. De PACIFIC was deze oversteek wel rustig en kalm maar toch loopt er altijd deining en die doet het schip wat rollen en bewegen. En dan kan je die hoogtes niet veilig bereiken. De DOA inspecteurs komen aan boord om de ruimen te inspecteren. Ze zijn daartoe professioneel uitgerust met alle benodigde klim apparatuur. Als ware acrobaten beklimmen

ze de verticale zijden van de laadruimen en het lijkt alsof hun voeten en handen zijn voorzien van zuignapjes die hen aan het staal doen kleven. Op de veiligheids helm zit een schijnwerper en alle plekken worden onderzocht op oude restlading of een stukje roest. Ze halen daartoe een schrappertje en een stalen hamertje uit hun zakken en beginnen op een klein roestplekje te hengsten. En dan vallen er een paar minimale stukjes roest naar beneden en hebben zij het bewijs geleverd waarvoor ze zijn opgeleid: Captain, your ship is not 100 % loadready. We cannot accept this hold. Mogelijk is de lading voor ons nog niet gereed en door deze vertraging gaat het charter nog niet in en hoeven ze je niet te betalen. Iedereen heeft een job in dit leven en zij doen hun werk. Wij hebben voor deze 3 minimale roestplekjes in de afgekeurde ruimen 12 uur nodig met onze crew. Omdat je tegen een verticale wand moet klimmen! Ook moet de crew nog een paar uur slapen … uiteindelijk hebben ze allemaal de hele dag gewerkt om het schip veilig naar deze haven te navigeren. Ik maak dus een afspraak met die HIMALAYA HELDEN om morgenmiddag om 1400 hrs terug te komen voor her-inspectie. De crew bouwt stellages en is op bijna levensgevaarlijke manier bezig om die paar hoog gelegen roestplekjes te verwijderen. Alles gaat OK gedurende de nacht. De volgende middag om 1400 uur verschijnen de inspecteurs… nu een andere groep, want onze eerste groep inspecteurs moeten slapen vanwege vermoeidheid. Ja ja

...overheids dienaren moeten hun slaap uren hebben. Voor zeelieden gelden andere werk en slaapuren. Want zeelui mogen dag en nacht doorwerken. Maar nu bestaat het team uit een jonge man en een jonge vrouw. Ze gaan de ruimen in begeleid door de chief officer. Na een kwartiertje komen ze terug en hun commentaar is: excellent condition. We krijgen toestemming om te gaan laden. Zo gaat het tegenwoordig. Een aantal jaren geleden was ik in Vancouver toen het allemaal nog wat NORMALER verliep. Toen werden de ruimen uiteraard ook geïnspecteerd maar zei de inspector: Captain, there are a few rustspots high up in the holds … just have your crew remove the rust when the vessel is being loaded … de crew kan dan gewoon op die lading staan en de hoge plekjes heel gemakkelijk en snel behandelen. En zo hoort het ook te zijn. Nu is het allemaal belachelijk toegespitst en laten ze matrozen levensgevaarlijk werk doen om hetzelfde resultaat te bereiken. Afgezien van het financiële aspect dat meer dan 10.000 dollar per 12 uur vertraging beloopt.

OOK DE HELLINGGEVENDE MOMENTEN MOETEN GOED ZIJN

Daarna komt het department of transport aan boord om de stabiliteits berekeningen te controleren en of het schip aan de veiligheidseisen voldoet om de Oceaan transit te maken. We moeten hierbij de voor en achter einden van de ruimen laten trimmen. Dat is wat duurder en kost ook meer tijd.

Maar anders voldoen we niet aan de eisen en laten ze ons niet gaan. We hadden dit al berekend uiteraard. En de surveyor gaat hiermede ook akkoord. En zo krijgen we alle benodigde papieren in handen. Deze surveyor ken ik al van meer dan 3 jaar geleden. We hadden toen een ietwat stugge kennismaking tot we bemerkten dat we beiden Spaans konden spreken. Hij was getrouwd met een Mexicaanse vrouw en ik sprak toevalligerwijs nagenoeg hetzelfde dialect omdat ik mijn Spaans leerde in Yucatan en zijn vrouw ook uit Yucatan afkomstig was. Na een voorspoedige Pacific transit met mooi weer en 100 berekeningen wat betreft diverse beladingen en bestemmingen zijn we dus nu definitief gereed om het graan voor Malaysia in ontvangst te nemen. De voorman is groot met een enorm dikke buik. Zijn haar is blond / grijs en hij heeft een zeer zware stem. Een soort ARMY SERGEANT figuur. Zijn vader is een Noor en zijn moeder een Schotse. De blanke huid en vikingkop zijn overduidelijk aanwezig. Zijn personeel begeleid hij op strikte wijze. I want you to … do this or do that … rolt zijn zware bromstem over het dek tegen zijn crew.

Het is gezellig en rustig aan de Pioneer Wharf. Deze graansilo ligt in Noord Vancouver vlakbij Grouse Mountain. Zaterdag en zondag wordt er niet gewerkt bij deze berth en we hebben dus een fantastisch – rustig – ouderwets en eigenlijk zoals het normaal behoort te zijn, weekend.

We bezochten een vrijstaande woning.. een local heritage … dat te koop stond. En ook hier zouden we wel willen en kunnen gaan wonen. Een prachtig karaktervol houten huis. Met een overdekte veranda. Mooie ramen, ruime gangen, mooie trappen, ruime slaapkamers en zeer luxe badkamers. Alleen ontbrak er een keuken aan het geheel. Dat was echter vrij eenvoudig op te lossen. Het huis wordt opgeleverd met nieuwe vloerbedekking, alle verlichting en verwarming inclusief. Helemaal klaar zoals het er nu al staat! Pakweg 250.000 gulden. In Noord Vancouver, aan de hoofdstraat. Met een tuin rondom de woning. Grote klasse. Vergelijk dat eens met de Europese prijzen. En dan te bedenken dat dit Vancouver een van de duurste gebieden van Canada is.

CAPPUCINO OP GROUSE MOUNTAIN

Het weekend vliegt voorbij. We genieten van de omgeving. Bezoeken een zalm kwekerij … drinken koffie op Grouse Mountain met volledig zicht over Vancouver en wijde omgeving. En eten super Italiaans, Spaans, Maleis en vooral Japans. Perfetto en delicioso. Maandag gaan we verder met het beladen van het schip. Voor de rest van de lading verhalen we naar een andere terminal in downtown Vancouver. De Pacific Elevator. Dus gaan we weer het centrum in en helaas valt dat erg tegen. We zien hier veel junks, en totaal aan de afgrond van het bestaan geraakte mensen rondzwalken. Bedelend om geld. Deze verslaafden krijgen in Canada een maandelijkse uitkering van 600

Canadian dollars. Maar dat wordt er de 1ste dag doorgespoten. En hoe kom je de rest van de maand door? Juist, door te bedelen en te stelen. Het is een ramp voor een deel van de mensheid. En een ander klein deel leeft hierdoor in grote rijkdom. Dit hele systeem is dus 100% fout. In feite worden de criminelen dus betaald met belasting geld. Schande.

NO JUNKS PLEASE

Het is verder allemaal pracht en praal daar in het centrum van deze mooie stad. Schitterende gebouwen en luxe winkels. Veelal economisch geprijsd. Alleen overdag zie je veel mensen winkelen en wandelen in dat centrum. Terwijl de hotels zijn volgeboekt. De grotendeels niet al te jonge toeristen houden er niet zo van om lastig gevallen te worden door bedelende en smerig uitziende JUNKS. En blijven dus gewoon binnen zodra de zon onder de kim is verdwenen. Het gevolg is dat het ’s avonds puur ongezellig leeg is in down town Vancouver. Het is een verlaten en dode stad gedurende de nachtelijke uren. Vancouver heeft een grote aantrekkingskracht op de verslaafden in Canada wegens het milde klimaat en de mooie shopping malls waar je gedurende de nachtelijke uren kan slapen / verblijven. Slappe zogenaamd menselijke bestuurders. SCHANDE!!! De beste manier om dit te elimineren is te stoppen met die belachelijke maandelijkse uitkering om de verslaafden te betalen voor hun drugs. En die verslaafden gewoon verplicht

te laten werken. Straten vegen met ouderwetse bezems! De keuze is aan die mensen!

Graan laden in Noord Vancouver BC



Het schip wordt afgeladen en we worden 2 maal geïnspecteerd door het Canadian department of transport of we wel voldoen aan de minimum eisen wat betreft de getrimde ends in de ruimen. Het graan moet aan de voor en achterzijde van de ruimen helemaal vol een vlak getrimd zijn. De zogenaamde voidspaces moeten compleet vol gespoten worden. Dit om te voorkomen dat het graan over kan gaan tijdens slecht weer.

REAL BRITISH AGITATED CITIZEN

Tijdens ons verblijf aan de PIONEER WHARF krijgen we nog bezoek van de Canadian Coastguard. En deze man is een originele ZIJKERT die bovendien nog een slecht bui heeft. Hij is een British citizen zo laat hij me weten … een ex Chief Engineer zoals zijn met goud omrande kaartje vermeld. Met veel bombarie controleert hij de SOPEP boeken en het IOPP certificaat. En daar staat op vermeld dat het schip is uitgerust met een sludgecapaciteit van 3 ton. En dat voldoet aan de voorwaarden. Het gaat om die CAPACITEIT. Maar waar zit die tank dan … wil hij weten … wel, we hebben twee tanken die samen die sludge CAPACITEIT hebben. Waarom staat dat dan niet op het certificaat Captain??? Well captain, I don't expect that you know all the requirements and the specific laws relating to OIL POLLUTION, maar dit klopt niet en moet gesepareerd worden vermeld op het certificaat. I want you to call the ABS (American Bureau of Shipping) surveyor and have it rectified on the certificate PRIOR to departing from this port of Vancouver. **PRIOR TO DEPARTING THIS PORT?** Waar slaat dit nou op. Zijn we daardoor minder veilig of wat dan ook ??? **Yes captain, I want you to have it rectified now.** Goed, dat moet ik dus doen … en bel met ABS. Inmiddels bespreek ik met de chief engineer dat hij dan ook cylinderhead nummer 7 kan open maken en laten controleren door die surveyor. Hij moet toch komen en dat kost ons 2000 dollar voor een gewone dag... voor een uurtje werk… maar op zondag is het dubbel geld. Dus kunnen we

dat mooi combineren. Wel betekent het dat het vrije weekend voor de machinisten de mist in gaat. Zij moeten werken. En wij als navigators hebben vrij. Zo is het nu eenmaal. We gaan dus gezellig naar het centrum van Noord Vancouver en ontmoeten daar CAROLL met haar zoon Evan. Ze zijn afkomstig uit Bellingham in de USA. En ze zijn zeer geïnteresseerd in onze belevenissen. De meeste mensen die aan de wal wonen en werken hebben uiteraard geen idee en begrip van het zeemansleven. En niet verwonderlijk natuurlijk. We zijn OCEAN GYPSIES. Heel eenvoudig. En leiden een compleet ander soort leven. Het is leuk om die ervaringen uit te wisselen. Caroll is betrokken bij studenten advies keuzes aan de universiteit van Bellingham. En Evan studeert aan de universiteit van Seattle. Een zeer intelligente jongeman die als een droge spons onze zoutwater verhalen opneemt.

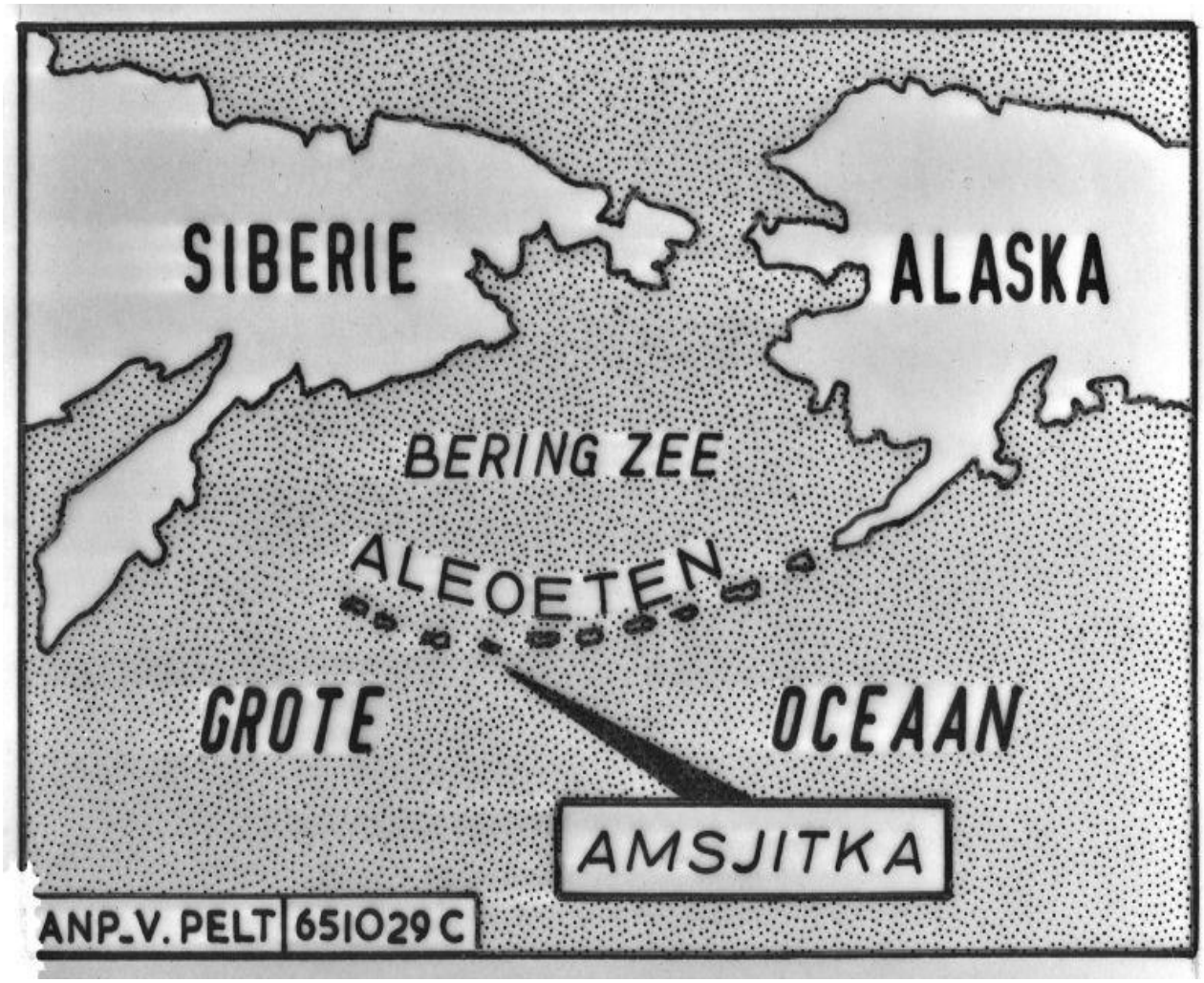
WACHTEN OP DRIJVENDE SCHEMERLAMPEN

We vertrekken de 24ste september vanuit deze mooie haven in dit prachtige land waar we weer een groot aantal interessante mensen hebben ontmoet. Als we ontmeren blijkt het net even heel druk te zijn in de baai. De NOORDAM van de HOLLAND AMERIKA LIJN , die nu weer trots het ROOD WIT BLAUW laat wapperen met ROTTERDAM als thuishaven vertrekt namelijk net van de passenger terminal. Zij moeten

nog even wachten op een paar passagiers die te laat arriveren. Het schip wordt echter ontmeerd voor 6 uur, omdat er anders dubbel overtime moet worden betaald aan de longshoremen, zoals die trossen vastmakers daar heten. En het is goedkoper om dan het schip eventjes in de haven daar vlak bij de pier drijvend te laten wachten en die passagiers met een klein bootje naar het schip te laten brengen. Met de boeg- en hekschroeven is dat allemaal geen enkel probleem om de NOORDAM in die positie te houden. Het lijkt interessant en professioneel maar in feite is het heel eenvoudig en gewoon KINDERSPEL met een JOYSTICK. Ook de ROYAL PRINCESS ontmeerd om die reden vrijwel tegelijkertijd. En wij laten deze twee drijvende SCHONE SCHEMERLAMPEN voorgaan … uiteraard. De NOORDAM gaat aan de laatste reis van dit seizoen beginnen met als bestemming ALASKA. De ROYAL PRINCESS houdt het hier voor gezien en is onderweg naar HAWAII.

BETERE TRIM MET ACHTERPIEK VOL

We hebben een junior pilot aan boord die erg nerveus is. Maar OK, het is hier alleen maar ruim water en er kan dus weinig fout gaan. Als we in de JUAN DE FUCA STRAIT zijn



pompen we de achterpiek vol om een betere trim te verkrijgen. We lagen namelijk een voetje in de kop bij vertrek. Dat was bekend en berekend en vormt geen enkel probleem. We liggen nu op zee een voetje achterover met die gevulde tank. De aankomst diepgang te PASIR GUDANG is dan gelijklastig op 10.52 meter.

De weerkaart ziet er goed uit. Boven de BERINGZEE zit een stationair hoge druk gebied. Ik besluit dus om de mid Pacific te vermijden en benoorden de ALEOETEN langs te gaan. We zetten grootcirkelkoers uit richting UNIMAK passage. Het wordt elke dag kouder. Maar de wind blijft lekker op de kont. We maken een goede snelheid en slingeren maximaal 5 graden. Peanuts dus. Slechts af en toe rolt er een zeetje over de dekken.

In de BERINGZEE is het lekker koud. Prachtig helder weder en de zonnewarmte is als een verademing op je gezicht. We lopen dik ingepakt tijdens onze dagelijkse wandelingen over dek. Af en toe moeten we een sprongetje op zij maken om droge voeten te blijven houden. Het maakt allemaal niet uit. Het is schitterend. We zien tientallen dolfijnen, tonijnen en ook diverse walvissen om ons heen.

The **Battle of Attu** (codenamed **Operation Landcrab**[3]), which took place on 11–30 May 1943, was a battle fought between forces of the United States, aided by Canadian reconnaissance and fighter-bomber support, and Japan on Attu Island off the coast of the Territory of Alaska as part of the Aleutian Islands Campaign during the American Theater and the Pacific Theater. In contrast with the tropical climate in the Pacific, Attu is the only land battle in which Japanese and American forces fought in snowy conditions.

The more than two-week battle ended when most of the Japanese defenders were killed in brutal hand-to-hand combat after a final *banzai* charge broke through American lines.





Erg koud op ATTU ISLAND



Japanse soldaten op ATTU island

Bij ATTU eiland gekomen zetten we koers naar Yokohama. Er zit een uitdiepend lagedruk gebied bewesten Hokkeido. Aanvankelijk beweegt het om de oost. Wat goed voor ons is. Later komt het om de Noord. En weer later gaat hij nota bene om de Noord West richting Kamchatka. Soms moet je dit traject dicht onder de KURILLEN blijven ivm de lage druk gebieden die vanuit Noord China en Rusland de Pacific in komen rollen. Nu is het dus geheel anders. En blijf ik er ver vandaan. Er zitten nog 2 typhonen voor ons. Ze lopen echter mooi van ons weg en het ziet er weer goed uit. We houden de wind op de kont langs de Oost Japanse kust en hebben dus ook weinig last van de Japanse tegenstroom die hier normaal gesproken sterk om de Noord Oost zet.

Het lijkt er op dat we een zeer voorspoedige reis hebben. Juich echter nooit te vroeg…. Want op 300 mijl beoosten de Filippijnen ontstaat een lagedruk gebied. Dat langzaam om de west gaat. En deze grappenmaker begint uit te diepen tot typhoonkracht. Volgens de laatste berichten komen we

elkaar tegen op een crashkoers Be noordwesten LUZON. Er staat nu windkracht 11 BF bij het centrum. En daar heb ik geen zin in. Ik laat dus het toerental verminderen van de hoofdmotor om rustig te bekijken hoe hij zich verder ontwikkelt. Gaat hij ombuigen in Noord Oostelijke richting? Of blijft hij op zijn koers en vermeerdert snelheid? Ik wacht af en volg de weerberichten die we uit Japan binnen krijgen via de Navtex. Een dagje later blijkt dat hij snelheid vermeerdert en om de West Noord West gaat richting Zuid China. Dat ziet er voor ons dus goed uit en we kunnen weer op volle kracht verder stomen.

DRUK IN SINGAPORE STRAITS

We arriveren via de Singapore strait op de reede van Johor. Onze ligplaats is nog bezet door de TRADE BANNER. En daar moeten we 2 dagen op wachten. We volgen het drukke scheepvaartverkeer in de STRAITS en horen (en zien) dat een containerschip de verkeerde koers neemt en op een rots loopt! Het schip zinkt en diverse containers drijven rond. Grote paniek in dit uiterst drukke vaargebied. Singapore radio zendt om de 5 minuten veiligheidsberichten uit om een ieder op de hoogte te stellen. Iets verder bij het PHILIPCHANNEL is ook een coaster gezonken. Smit Tak is bezig met de bergings operaties. Het wrak ligt midden in de vaargeul.



Een paar uur na onze aankomst op de reede arriveert de ALAM ALANG, een PCL schip dat met graan beladen is vanaf Zuid Aussie. Onderweg is het schip heel dicht bij een TYPHOON geweest en door een enorm hoge zee is de bakboordsgangway weggeslagen. Verder gelukkig geen schade. Wel een goede ervaring geweest voor de 15 cadetten die daar aan boord zijn om het vak te leren. Er is een Australische leraar aan boord om ze te instrueren betreffende het zeemansberoep.

De ALAM ALANG met extra accommodatie om 15 cadetten te huisvesten.



De berichten omtrent het meren zijn nogal verward. Volgens toezegging gaan we de volgende ochtend reeds langszij. Maar een paar flinke regenbuien verhinderen de lossing van de TRADE BANNER. Alles wordt gewoon een dagje later. Tot grote teleurstelling van onze superintendent die in de vroege ochtend uit Singapore is vertrokken om ons schip te bezoeken in Pasir Gudang. We maken dat de volgende dag goed door heerlijk te gaan eten op een perfecte locatie. Verse king prawns en krab, vis en kip worden voor ons neer gezet. Als je in de far east hebt gegeten valt het overal anders gewoon tegen. Helaas. Dus als je in Holland bent moet je niet interessant doen en gewoon een lekker bordje boerenkool nemen of een ander heerlijk stamppotje. En geen PRAWNS of CRAB … want het is allemaal NEP en ze kunnen het uiteraard niet goed klaarmaken.

ZAKKEN ZAAGSEL

Martijn is inmiddels ook aan boord gekomen. Hij was net met verlof in Holland na een reis door de Caribean – Portugal. Waar hij afmonsterde. Ik moest het een en ander regelen

met de immigration dat hij aan boord mag komen en mee kan varen naar Port Kelang. Een paar sloffen Marlboro vereenvoudigen ook deze procedure. En als we vertrekken laat ik Martijn het schip de haven uitsturen. En dat doet Martijn uiteraard PERFETTO!!! Buiten gekomen op de outer anchorage van Singapore ontmoeten we de SEATRADE ONE. Een oude supplyboat die ons stores komt brengen vanuit Singapore. Alles verloopt perfect. Tot de laatste sling. Een pallet met verf die in de kraan hangt waarvan de strop breekt en alle verf aan dek van die SEATRADE ONE valt. Vijftien drums verf knallen open en het dek van die oude supplier heeft er nog nooit zo mooi uit gezien als deze middag. Alles is nog een beetje plakkerig. En de crew zit onder de verfspetters. We verstrekken ze zaagsel om te voorkomen dat de verf in het water gaat druipen.

Na dit kleine oponthoud stomen we verder langs Singapore Island en zien de mooie kust van Sumatra aan onze bakboordzijde. Veel bootjes, vissertjes, ferries, VLCC'S (very large crude carriers met een diepgang van meer dan 21 meter) en passagiersschepen komen voorbij. Het is hier druk dus ook gezellig.

GEVULDE POEPLAP

In de vroege ochtend arriveer ik (met nog 25 anderen) op de reede van Port Kelang. Hier moeten we eerst even SPIJKEREN

… (het anker erin gooien) omdat de loods een beetje vertraging heeft. Na een half uurtje gaan we anker op en stomen de rivier binnen. Voor Port Kelang gekomen gaan we wederom ten anker omdat ook hier de TRADE BANNER op onze berth ligt. De bootsman en 3 matrozen gaan met verlof. Ik betaal ze vele dollars aan verdiende gage uit en met een dik gevulde poeplap gaan ze van boord richting Beijing. Voldoende geld om 3 jaar lang thuis te kunnen leven. Het levensonderhoud in hun dorpje kost 50 dollar per maand. Dat bedrag krijgt zijn vrouw en daar kan ze alles van betalen. Met inbegrip van de elektriciteit want dat is slechts een EENPITTERTJE in de woonkamer. Ik moet naar de wal om hier te regelen dat de crew zonder probleem van boord kan. De systemen zijn volledig belachelijk en ouderwets. Iedere idioot kan met elke verschrikkelijke ziekte zomaar per vliegtuig naar elk land reizen en dan hartelijk welkom worden geheten in elke hotel. Maar een simpele zeeman moet gekeurd worden, verklaringen invullen, pasfoto's laten maken om per vliegtuig naar zijn thuisland te mogen / kunnen reizen. Terwijl alle zeelieden JAARLIJKS van TOP tot TEEN en van BINNEN tot BUITEN doorgelicht en gekeurd worden. Daarbij ook nog ingespoten worden met ALLE soorten vaccins die er op deze wereld bekend zijn. En toch moet ik ook hier al mijn diplomatieke zeiltjes bijzetten om deze OBSTAKEL zone vrij te varen.

ACHMED NIET MET DIE DEUR KNALLEN!

Martijn verlaat het schip om KUALA LUMPUR te bezoeken. En dan verder Malaysia in te reizen. Wij wachten en wachten. Regelmatige tropische stortbuien vertragen het schema. Inmiddels hebben de owners een nieuw charter afgesloten om te laden in Dampier in Noord West Aussie. Vandaar is het slechts een wipje naar onze bestemming MERAK, wat in de SUNDA straat ligt. Op West Java. Voorlopig blijven we dus nog even in de Far East. Vanaf Merak kan je de overblijfselen zien van de KRAKATAU. Deze vulkaan ontplofte in de nacht van 26 op 27 Augustus 1883. De vloedgolf die daar ontstond was 15 meter hoog en liep door tot meer dan 12000 kilometer … en de knal werd gehoord op een afstand van 4830 kilometer. Niet voor te stellen. “ACHMED DOE JIJ DE VOORDEUR EVEN DICHT … EN NIET ZO KNALLEN MET DIE DEUR!!! IK ZEI HET NOG…NU LIGT DE HELE VOORGEVEL ER UIT “.



NOG STEEDS ACTIEF

ANAK KRAKATAU



VAN 47 NAAR 16 KM2

Tot 3 jaar later zagen waarnemers over de gehele wereld schitterende kleuren tijdens zonsopkomst en zonsondergang veroorzaakt door de refractie van de straling van deze kleine stofdeeltjes. In 1927 begon deze vulkaan weer te rommelen. En de bewoners ontvluchtten het eiland. Dat nu onbewoond is. Voor de eruptie had het eiland een oppervlakte van 47 km2 … en na de klap was het nog slechts 16 km2.

DUS TWEE MAAL MAUNG

Terwijl we een sloepenrol houden tijdens onze ankerperiode zie ik dat het containerschip GURU BHUM met als thuishaven Singapore een aanvaring maakt met het ten anker liggende vrachtschip PRATKI dat in Limassol is geregistreerd. Op de GURU BHUM worden een paar containers open gereten. De schade op de PRATKI is beperkt tot een verbogen en gescheurde boegplaat. Ik volg de conversatie op de VHF. En oh jee oh jee wat gaat dat allemaal schitterend gebrekkig. De GURU BHUM roept op kanaal 12 en ik hoor de PRATKI roepen op kanaal 16. Daarna gaat de GURU BHUM op kanaal 16 en hoor ik de PRATKI op kanaal 12. Dat duurt bijna 1 uur lang … men praat en roept letterlijk langs elkaar heen. Werkelijk

onvoorstelbaar. OK, ze zullen wat nerveus zijn, die kapiteins. Uiteindelijk lukt het om samen met elkaar op hetzelfde VHF kanaal met elkaar te converseren. Dus gaan ze elkaars namen uitwisselen. De kapitein op de GURU BHUM, die dus de BOEM veroorzaakte, is afkomstig uit BURMA. Zijn naam is MAUNG MAUNG PHONE. Dus tweemaal MAUNG. En dat duurt enige tijd voordat de Griekse kapitein van de PRATKI dat begrepen heeft. Dus de Griek zegt: YOUR NAME PLEASE, waarop de BURMEES zegt MAUNG … yes, zegt de Griek, go ahead please… en dan zegt de Burmees : MAUNG … yes, zegt die Griek , I got that already … what is the second part of your name .. en dan zegt die Burmees weer: MAUNG … Yes, I have that already captain … please get me the second part …. Waarop de Burmees weer zegt MAUNG… Dus dit is echt lachen … en je maakt uiteraard niet zo veel keer in je leven mee om iemand te ontmoeten met TWEE MAAL dezelfde naam achter elkaar.



MET MARLBORO EN WHISKY IS HET SNEL GEREGELD

Uiteindelijk gaan we dan na een week ankeren naar binnen. We gaan naar het oude Port Swettenham, dat nu officieel onder de hoede en naam valt van Port Kelang. De hele horde officials komt aan boord en alles wordt in NO TIME geregeld. Zeer tevreden en vriendelijk nemen ze afscheid. Allemaal beladen met sloffen Marlboro en flessen Schots genot. Custom of the port .. laten we dat maar zeggen. We eten ’s avonds met Martijn in een perfect seafood restaurant met direct uitzicht op de oude haven. We zien de oude junks (geen verslaafden overigens) beladen met een grote variëteit aan deklading. Diverse mensen zie je aan dek. Vrouwen, kinderen, Opa’s en Oma’s. Ik neem aan dat het passagiers zijn die naar een of andere remote plaats vertrekken. Ik zie een oude visser met de borst bloot en het onderlijf bedekt met

een rok. Bij probeert een paal in de modder te stampen naast zijn bootje om zo gemeerd te komen. Met een ijzerdraadje maakt hij het bootje aan de paal vast. Je ziet hier gebeurtenissen die we in de Westerse wereld alleen nog op de film waar kunnen nemen. Vlak bij de haven zijn veel kleine winkeltjes die bijna alles verkopen. Lekkere MENTOS uit BREDA… Engelse Cadbury chocolade met amandelen erin? Of zware VAN NELLE SHAG van de weduwe uit Rotterdam … They got it all! We eten kingprawns en gebakken vis. En voor de eerste keer in ons leven eten we originele en heel echte HAAIENVINNENSOEP .. Wel prijzig … maar heel bijzonder. De tegenstellingen zijn groot in dit snel ontwikkelende land. De meeste mensen lopen met een mobiele telefoon. Een groot aantal rassen leven hier met en door elkaar. De mensen zijn nieuwsgierig en willen graag met ons spreken. Kinderen op straat roepen gedag. En iedereen glimlacht. Hij hoort bij de far east. De warmte van de natuur vind je gereflecteerd in de mensen.

SNEL TRANSPORT IN KUALA LUMPUR

Met de commutertrein gaan we naar KUALA LUMPUR. Snel, mooi en schoon is deze verbinding met de hoofdstad van Malaysia. Het is een snel ontwikkelende stad. Er is een MRT (metro) en een MONORAIL plus sneltram. Er wordt hard gewerkt aan de verbeteringen van het openbaar vervoer. Ik betaal voor een retour Port Kelang – Kuala Lumpur 7.80 ringit. Dat is DLF 5.34 voor een reis van een uur. Voor

Nederlandse standaards erg goedkoop. Maar voor de lokalen behoorlijk prijzig. De tegenstellingen van de oude Koloniale tijd en de skyscrapers zijn overal aanwezig. In verhouding tot Singapore is dit beslist geen plastic city. De oude gebouwen zijn bewaard gebleven en gerestaureerd. Prachtige parken en bloementerrassen zijn overdadig aanwezig. Bedelaars zijn er niet. Er is een negatieve arbeidsmarkt. Het tekort aan werknemers bedraagt ruim 10 procent.

PASPOORT VERLENGEN DUURT LANG IN KL

We brengen een bezoek aan de Nederlandse ambassade waar ik mijn paspoort wil vernieuwen. De employee zegt eerst dat het zeker een week duurt. Wat een verbaasde uitdrukking op mijn gelaat veroorzaakt. In Mexico City duurde het vorige maal 35 minuten, laat ik hem weten. Ja, maar ik moet eerst alles in Holland verifiëren, en voordat die informatie hier is … ik argumenteerde dat ik kapitein ter koopvaardij ben en niet zoveel tijd beschikbaar heb. Nadat er een wat oudere employee bij was gekomen kon alles in korte tijd geregeld worden. Dus toch … vult u de formulieren in, dan kunt u morgen het paspoort ophalen. Kan mijn zoon het voor mij ophalen? Vroeg ik hem. Ja hoor, dat kan .Geen enkel probleem. De volgende dag gingen Martijn en Lenny naar Kuala Lumpur om het paspoort bij de ambassade op te halen. Waar ze tot hun verbazing hoorden dat ik persoonlijk nog

langs moest komen om mijn handtekening te zetten. Terwijl ik die gisteren al gezet had! En ik was op het schip in de haven van Port Kelang waar een meeting gaande was met de directeur van PSM. Ik kon dus niet weg. Terwijl we de volgende dag zouden moeten vertrekken. We konden niet later dan 3 uur in de middag op de ambassade komen … volgens de intelligente employee. Want er zijn nu eenmaal ambassade regels waar niet van af kan worden geweken. Hij moet toch op tijd THUIS zijn ? Ik moest PERSOONLIJK komen. Dus Lenny vroeg het oude paspoort terug wat nog geldig was, nee dat kon niet … dat had die LUMMEL al vernietigd in de shredder. Even later bleek dat er een papierstrookje meegenomen kon worden naar het schip. Dat door mij getekend diende te worden. En dat papierstrookje mocht meegenomen worden naar het schip. De volgende dag ben ik ’s morgens om half zeven met de taxi naar de ambassade gereden in Kuala Lumpur. alwaar ik om 9 uur arriveerde. Het strookje werd door mij ingeleverd … en door de glimlachende employee in het paspoort geplakt en toen aan mij overhandigd. Ik had dat strookje uiteraard ook zelf kunnen inplakken met het zelfplakkende stripje. Ambtenarij in OPTIMA FORMA … PRIMA DONNA … SUPER INTELLECTUA … DANK U WEL … CON MUCHO RESPECTO .. dat grapje kostte me 90 dollar aan satelliet kosten … en 160 dollar aan taxi kosten … geheel voor niets en nergens voor nodig dan veroorzaakt door de algehele stommiteit van een employee

die wij nota bene zelf betalen met onze belasting gelden … en op tijd over maken op straffe van boete. Ik bedankte de employee van harte voor het nu geldige paspoort. Nu kan ik weer correct gedocumenteerd over deze globe verder reizen.

Alle bezienswaardigheden werden door Lenny en Martijn bezocht in Kuala Lumpur.



HET GRAAN WORDT ER SNEL UITGEZOGEN

Het graan werd gelost en wij vertrokken de 31ste Oktober van de haven Port Swettenham richting Dampier. Eerst de Malacca straat, dan de Singapore straat, de Zuid Chinese zee,

via de Selat Karimata (een karakteristiek KPM schip destijds) naar de Java zee, vervolgens langs Bali door de Lombokstraat en langs Lombok en Sumbawa de Indische Oceaan in. En dit alles onder perfecte weersomstandigheden. Het kan niet mooier, helderder en lekkerder. De Parel van het Oosten .. Indonesië .. Schitterend.

Van DAMPIER naar MERAK

Na een mooie en snelle reis door de Indonesische archipel stomen we via de Lombokstaat de Indische Oceaan in. Kleine vrachtscheepjes onder zeil glijden door deze zeestraat. Veelal beladen met hout. Naar ik aanneem tropisch hardhout. En ze zijn tot aan het dek beladen. Geen Plimsoll merk dus. In 1876 was het SAMUEL PLIMSOLL gelukt om via het British Parliament dit maximum diepgangs merk verplicht te maken. Het duurde echter tot 1894 voordat het per wet verplicht werd gesteld. En schepen dus niet meer TE DIEP werden afgeladen. En vreemde vlag schepen waren na 1906 niet meer welkom in Britse havens. Maar in Indonesische wateren geldt die wet niet en zie je dan ook geen Plimsoll merk op de drukke vaart tussen de meer dan 13000 eilanden.



HET PLIMSOLL MERK

Bootjes met een lengte van 15 tot 30 geschatte meters. Ik tel 6 opvarenden die aan elkaar geklit lijken te zitten op het stuurhuisje. Ze zwaaien vriendelijk en toepen ons onbegrijpelijke wensen of groeten toe.

LIME-WASSEN

Onze bemanning houdt zich bezig met het lime wassen (CALCIUM HYDROXIDE) van de ruimen. Met een spuit waaraan een lange slang is bevestigd spuiten ze de bulkheads en wanden in het schip met witte lime. Dat is nodig om onze verf en staal te beschermen tegen corrosie. En de charteraars vereisen het om hun lading te beschermen.

Nadat er een laag is opgespoten inspecteer ik met de eerste stuurman de ruimen. Ik vind dat het er allemaal nogal dunnetjes uitziet. En adviseer om een tweede laag aan te brengen. Aan de lange slang heeft de bootsman nu een 5 meter lange koperen pijp bevestigd zodat ze gemakkelijk de hoge delen van de ruimen kunnen bereiken.

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 daarop volgende lading. Indien nodig. Verwijderen kan je doen met bijvoorbeeld caustic soda.

GEEN HEIMWEE

Ik krijg een telex 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 plaats vinden. Vriendelijke groeten, John de Vos. Later spreek ik John en hij blijkt hier al 16 jaar te wonen. Ga je nog wel eens terug naar Nederland? Vraag ik hem. Ja zeker wel, zegt hij, ik ben 10 jaar geleden nog terug geweest. En mogelijk ga ik over een jaar of 5 nog een keertje. Dus geen frequente bezoeker!

Bijna hetzelfde verhaal hoor ik van de loods. Hij is afkomstig uit Belfast. Heeft 17 jaar gevaren en is daarna in Ierland loods

geworden. Ook al weer 15 jaar geleden. Woont nu in Cairns maar is tijdelijk loods in Dampier. Ben je nog wel eens terug geweest in Ierland? Ja hoor, zegt hij, drie jaar geleden ben ik er nog geweest. Toen mijn vader overleed. Maar verder ben ik niet geïnteresseerd om terug te gaan. Die koude en de regen staan me echt tegen. Nu is DAMPIER wel heel anders dan de UK. Het is hier in de winter gewoon lekker warm en in de zomer BLOEDHEET. Regen valt er vrijwel niet en er groeien dan ook geen bomen. Het is een kale heuvelachtige omgeving. Je ziet hier veel vis en zeeschildpadden.



En het water is volkomen helder. Voor duikers is het hier een waar paradijs. Mooi zicht en geen hitte onder water.

THE BEST WE HAVE SEEN

We arriveren bij het loods station dwars van de seabuoy en wachten op de loods. Na een minuut of tien zien we het water opspatten en de zeer slecht verlichte loodsboot aankomen vanuit het donker. We stomen verder en brengen het schip rond bij Mistaken Island en komen met behulp van 2 grote sleepboten voor de kant. Er is hier geen kade, alleen maar los van elkaar gepositioneerde dolphins, die voorzien zijn van rubber bumpers. Er zijn 7 van deze dolphins gebouwd In het midden van de dolphins bevindt zich de loader. Die vast staat opgesteld. Voor het beladen van alle laadruimen moet het schip dus steeds verhaald worden langs deze dolphins. Maar eerst krijgen we de ruim inspectie. Volgens de surveyor ziet alles er perfect uit. The best ship we have seen here in this port captain! En we kunnen dus beginnen met de belading. De crew is daarmee de gehele nacht bezig. Het laden gaat snel. De loader spuit 3000 ton per uur in de ruimen. De customs zijn inmiddels ook gearriveerd. En ze willen alle hutten van de Chinezen inspecteren. In het verleden is het meermalen voorgekomen dat Chinezen drugs smokkelden. Wij hebben echter een decent en well selected crew aan boord. Dank zij onze toegewijde manager in Beijing, Mr XU WIONG. Ik ga een paar uur slapen. Vroeg in de ochtend komt Nick Stephens aan boord om de lading voortgang te bespreken. Nick is een enthousiast sportduiker, vist veelal in zijn vrije tijd en besteed ook veel tijd aan

wavesurfing. Zijn fiancee houdt zicht bezig met gezondheids adviezen op het gebied van voeding en levenshouding. Ze was onlangs nog een jaar in Finland. En heeft in die periode vloeiend Fins leren spreken. Een taal waar je in Australië overigens niet veel mee kan doen.

Het is bloedheet in Dampier. En iedereen is bekaf en geheel bezweet. ’s Middags om 3 uur zijn we gereed met laden en nemen een diepgangs survey. We kunnen nog een extra shotje lading innemen in ruim 1 en ruim 5. Daarna worden de ruimen dicht gemaakt. De bills of lading worden door mij getekend. En daarop krijg ik de clearance en de port dues receipts. De loods komt weer aan boord en we vertrekken na dit korte verblijf in dit veraf gelegen gebied.

UI ZONDER TRANEN

Buiten gekomen blijkt dat er een matig hoge zuidelijke deining loopt die veroorzaakt dat we af en toe in een fors slingerritme komen dat een aantal minuten duurt. Nu is dat niets opmerkelijks in het leven van een zeeman. Wel vertelde Lenny mij het volgende: Hoe schil je een ui zonder tranen in je ogen? Welnu, je legt 2 uien in de wasbak in de pantry. De volgende ochtend blijkt dat de uien geheel ontdaan zijn van de schil en schitterend schoon gereed liggen voor verdere behandeling dan wel consumptie. Door de slingeringen van het schip worden de uiten perfect schoon gemaakt.

ALLES NEMEN ZE MEE

De crew spuit het zout van de dekken. De cadetten beginnen onder leiding van de 3de stuurman met het leeghalen van de sloepen en het opbergen van de brandslangen, reddings- en veiligheids uitrusting. Waarom? De reden is dat we willen voorkomen dat er het een en ander, zo niet alles, gestolen wordt in Indonesië. Een van de keerzijden van een bezoek aan de PAREL van het OOSTEN is dat er vreselijk wordt gestolen. Piracy komt nog veelvuldig voor in deze wateren. En dat is voor ons erg lastig. Dus moet alles wat los of half vast zit worden verwijderd en veilig opgesloten verborgen. Tevens houd ik een bespreking om de crew in te lichten over de te nemen maatregelen. We gaan extra wachten instellen. Drie wachten gedurende dag en nacht. Een man op het voorschip, een man aan dek, en een man op het achterschip. En dit is buiten de duty officer die in charge is. Ze worden allen voorzien van een walkie talkie en een groot sterk flashlight. Tevens wordt de gehele accommodatie vergrendeld. Slechts 1 deur wordt gebruikt voor toegang van mensen. En ook die deur gaat op slot. De sleutel is onder beheer van de wachtsman aan de gangway. Wat betreft de veiligheid is er geen enkel probleem. De accommodatie deuren kunnen allemaal van binnen uit geopend worden.



Dus in geval van nood kan de crew dus altijd uit de accommodatievluchten.

Dorre haven omgeving van DAMPIER

EIGEN VAATJE ZOUT

De agent in Dampier vertelde me dat hij bij een schip aan de zout terminal de proviand aan boord zag komen. Daarbij waren ook 2 zakken zout. Voor gebruik in de kombuis. Terwijl het schip 45000 ton zout aan boord nam. Grote pret dus in Dampier. Deze zoutmijn is een goudmijn voor deze plaats. Ze laten een gebied vollopen met een laag oceaanwater. Sluiten dan de dam van die grote waterkom en laten de verdamping

aan de warmte van de zon over. De winst ligt daar letterlijk voor het opscheppen.

De reis verloopt heel goed. Voor ons loopt de typhoon Melanie met 85 knots wind rond het centrum. Geen probleem voor ons. Is gewoon te ver weg.



TAMBORA WAS LUIDER DAN KRAKATAU



Alleen hebben we de monsoon stroom tegen. Dus lopen we niet

hard. De 11de arriveren we in de Sundastraat. We zien de Krakatau, die in het jaar 1883 uit elkaar knalde. Terwijl we hier langs varen nemen we ook een eruptie waar. Grote rookwolken stuiven omhoog begeleid door vuur en stof. Het duurt slechts een minuut of 5. Daarna keert de rust weer terug in dit actieve vulkanische gebied bij de Sunda straat. Echter is het wel noterenswaard om te weten dat de uitbarsting van de TAMBORA op het eiland SUMBAWA wat oostelijk van Java ligt een nog grotere impact had op oogsten en temperaturen op grote delen van de wereld. Ook in Nederland werden extreem lage temperaturen gemeten en een enorme overlast van water. Dat gebeurde in 1815 … de uitbarsting was zo enorm dat de vulkaan meer dan 30 procent van haar hoogte verloor. En wel van 4200 naar omstreeks 2800 meter. Volgens gehoor getuigen was de uitbarsting van de KRAKATAU een KIPPENSCHEET in verhouding tot de uitbarsting van de TAMBORA.

Geschiedkundigen beschrijven de uitbarsting van de TAMBORA als de MOST POWERFUL VOLCANIC ERUPTION IN HUMAN HISTORY.

Schilderij van de lucht bij FLINT CASTLE in WALES dat duidelijk de stofdeeltjes reflecteert die daar aanwezig waren na die uitbarsting. Dit schilderij dateert uit 1838 van WILLIAM TURNER





Haven van MERAK

SNAKE ISLAND

We arriveren om 0930uur voor de haven van Merak en ik roep dus de loods op. De ontvangst is erg matig. Where are you captain … ik geef dan onze positie door. De Indonesische vrouw van de chief engineer is op de brug gekomen. Ze heeft mogelijk last van Kanaalkoorts. Nu ze zo dicht bij haar geboorteland is gekomen. Ze loopt nerveus heen en weer. Als

ik wil antwoorden op de vraag van het loods station begint ze er doorheen te roepen of te schreeuwen. SNAKE ISLAND, SNAKE ISLAND en alsof dat nog niet genoeg is schreeuwt ze nog een keer SNAKE ISLAND. Wat moet ik nu met zo'n schreeuwende molshoop. Even later zegt ze : I am going down now. FIJN, denk ik . De loods laat me weten te gaan naar een positie van 5 graden 54.3 zuid en 106 graden 04.25 oost. De 3de stuurman zet die positie in de kaart en dat blijkt ongeveer midden in het eiland JAVA te liggen. Daar kan ik dus met onze diepgang niet komen! En dat laat ik dus aan de loodsdienst weten. Ze zijn echter niet directelijk overtuigd. En wederom herhaalt hij deze positie om daar naar toe te gaan. En ik zeg hem dat het absoluut IMPOSSIBLE is om daar te komen. We wachten een kwartiertje en dan komt hij terug met een herzien bericht: Captain, I am sorry, This is kilo bravo Merak pilots. Please proceed to .. en nu geeft hij me een positie waar ik wel naar toe kan varen. Maar dat is nog een uur verder de Java zee in, terwijl ik nu nog in de Sunda strait ben. En is dus geen enkel probleem … we stomen gewoon verder naar de gewenste positie.

PERFECTE ZAKENMENSEN

In de Java zee gearriveerd blijkt er net om de bocht vanuit de Sundatraat een nieuwe pier gebouwd te zijn door (voor) de zoon van president Suharto. Die een gewiekste zakenman is.

Want de geïndustrialiseerde kust blijkt door zijn bedrijf gerund te worden. Zijn dochter heeft 5 grote bedrijven en is dus ook zeer getalenteerd op zakelijk gebied. Op de vraag of het voor haar als presidents dochter mogelijk gemakkelijker is om zaken te doen luidde haar antwoord: Nee, het tegendeel is waar. Juist omdat ik als presidents dochter zo in de belangstelling sta kan ik me geen enkel foutje veroorloven en moet juist extra presteren. Voor mensen van gewone komaf is het veel gemakkelijker… en dus een uitermate politiek en mogelijk wijs antwoord.



TUTUT regelde 32 miljoen dollar op haar rekening bij de aankoop van 100 tanks vanuit het UNITED KINGDOM

IK DENK GENOEG CAPTAIN

Twee mooie oude sleepboten komen op ons af in de haven van Merak. De eerste heeft de loods aan boord die in een prachtig wit uniform is gestoken en heeft een indrukwekkend grote pet op het hoofd. Ik vraag hem hoeveel water er bij de

pier staat. Waarop hij begint te lachen. Het zijn zulke vriendelijke mensen hier in Indonesië. Hij zegt: Sorry captain, I dont know that. But I think enough for your vessel. You see captain this pier is very new so I dont know the details yet. Zo enorm grappig om dat te horen van een veronderstelt goed opgeleide man die juist die details moet weten. Hoeveel water staat er onder de kiel???

EEN DRIEWIELERTJE IS OOK VEILIG

Het gaat allemaal slow motion en heel vrolijk. De sleepboten roken stevig maar ze hebben weinig power op de schroeven. Want we gaan slechts met een slakkengangetje naar de pier toe. Voor de zekerheid wil de loods ook nog het bakboordsanker gepresenteerd hebben… to be safe captain …



Haven van Merak …. Niet voor grote schepen .

Je kan ook op een driewielertje met een veiligheidsgordel en valhelm in de voortuin gaan rijden … dat is ook zeker veilig. Er is niets op aan te merken maar is dat allemaal nodig?

PAPIER TIJGERS EN CABIN MET ZEEZICHT

Ik verwerk alle activiteiten in rustige waarneming. Observeer de loods en zeg zo weinig mogelijk. Na het meren komen er veel mensen naar me toe. De agent, de jetty master (in schitterend uniform gekleed), tezamen met hun assistenten en nog wat loslopende papierstrijders die aandacht willen. Ik zet 100 handtekeningen + 100 stempels, geef alle scheepsdocumenten aan de havenmeester. Laat 5 copies maken van de private properties, nog 10 copies van de manifesten, 15 crewlijsten. Daarna mag ik 20 sloffen Marlboro en een paar flessen Johnnie Walker laten verstrekken om de inklaring te versoepelen. Ik ben gereed wat dit eerste aspect betreft. We kunnen en mogen nu beginnen met het lossen van de lading zout. Er komt een surveyor bij me. Hello captain, I am the surveyor, do you have a cabin for me? Ik vraag hem dan: Are you A surveyor or are you THE surveyor. I am A cargo surveyor captain, and I do need a cabin otherwise I must go home everynight and my home is very far away.

Sure, I do have a cabin for you, and here is the agent to approve the payment for your stay on board. So you just ask

him for authorisation that all your expenses will be paid. Ik moet hier wel duidelijk in zijn anders heb ik in NO TIME de complete kampong van Suralaya op bezoek. Met vrouwen en kindertjes. En het zijn enorm vriendelijke mensen maar ik heb niet voldoende rijst en pondoks aan boord om ze te huisvesten.

PANOCEAN UIT KOREA AAN DE LIJN

Inmiddels word ik gebeld door iemand die zich voorstelt als vertegenwoordiger van Panocean uit Korea. Hij beweert de nieuwe charteraar te zijn. En vraagt me om informatie over het schip. Terwijl we nog vercharterd zijn aan Asianbulk in Hong Kong. IK ben dus behoudend wat betreft het verstrekken van gegevens. Eerst even uitvissen of Asianbulk mogelijk bezig is met een sub-charter. Ik sta daartoe in contact met Mr Chung waar ik dagelijks berichten mee uitwissel.

ZOUT IN ZEE STORTEN

Het lossen van de lading zout kan beginnen. De stuurman is er bijzonder druk mee. Want de haken moeten van de laadblokken verwijderd worden. Weer een voorbeeld van duidelijke communicatie/coördinatie en vooral logistiek. Veel kostbare tijd gaat hiermee verloren. Uiteindelijk kan de shoreploeg beginnen met het installeren van de speciale

grabs die ze gebruiken om het zout te lossen. Allemaal gloedje nieuw. Ook de lopende band loopt geruisloos. Er is dus geen verschil in geluid waar te nemen als de loopband stopt. En dat gebeurt herhaaldelijk. Aan het einde van de pier maakt de lopende band een haakse bocht naar links om het zout naar de ontvangstinstallatie te transporteren. En hier loopt het nogal eens spaak. Niet de eerste band, maar de tweede band stopt namelijk nogal eens. Terwijl de eerste band de lading blijft aanvoeren. En dat wordt dus op die bewuste hoek zo de zee ingestort. Het duurt namelijk redelijk lange tijd voordat de opzichter dat in de gaten heeft. En dat is redelijk overbodig … lijkt me … geen water naar de zee dragen maar zout in zee storten! Het blokkeert ook alle bedieningsapparatuur … en er komen een aantal Javaantjes met bamboe schepjes om deze berg zout weg te scheppen.

PITTIGE PRIJZEN

De scheepshandelaar komt aan boord en laat me zijn prijslijst zien. Tot mijn verbazing zijn de prijzen ongelooflijk en ook onvoorstelbaar hoog. Ik vraag hem dan ook hoe de mensen die hier leven nog een kippetje kunnen kopen, om als voorbeeld maar iets bij de pootjes te kunnen pakken. Captain, please come with me to the supermarket, and you will see that my prices are very competitive. Gelukkig heb ik plenty kip vis en diverse vleessoorten aan boord plus nog een

ruime hoeveelheid droge stores. Ik heb eigenlijk alleen wat verse groenten en fruit nodig. Ook moet ik eerst weten wat onze volgende bestemming wordt. In verband met de te bestellen hoeveelheden. In principe houd ik altijd voor minimaal 3 maanden proviand aan boord omdat in de wilde vaart elke haven op deze globe onze nieuwe bestemming kan zijn.

DE EIGEN VLAG

Op TV zien we de film GOEROE … in deze periode in Indonesië wordt namelijk de onafhankelijkheid herdacht. Na 350 jaar Nederlandse bezetting. Regelmatig zien we de verscheuring van de Nederlandse vlag op het Majapahit hotel in Surabaya.

Daar verblijven we nog wel eens als we in Jakarta zijn bij Bogasari. Een super en schitterend hotel.

De Indonesiërs scheurden toen het blauwe deel van de ferme driekleur ROOD WIT BLAUW af … De Indonesiërs zijn echter bijzonder vriendelijk tegen de Hollanders. Er is of er schijnt geen enkele wrok te zijn. It was just bad politics captain zeggen ze tegen mij. Politics are no good.

Het vlag incident op het luxueuze hotel MAJAPAHIT

19 sept 1945





De volgende ochtend blijkt dat de lossers het systeem toch goed onder de slanke knieën hebben … dikke mensen zie je hier eigenlijk niet. Wil je dus gewicht verliezen, ga dan FAR EAST FOOD eten … very good. We losten de afgelopen 24 uur 6500 ton. Dat betekent mogelijk pas de 16de november gereed.

NAAR EMMAHAVEN – TELUK BAYUR

In de vroege ochtend van de 13de november krijg ik een telex van Panocean uit Seoul dat zij het schip gecharterd hebben voor een reis van Padang op Sumatra naar Kohsichang in Thailand. De navigatie officer checkt de zeekaarten en het blijkt dat we geen enkele kaart hebben voor de haven van Padang. Ik stuur een telex naar de agent in Jakarta met het verzoek om die betreffende kaart te kopen. Ook bel ik met Hamid Kadir die in Jakarta office houdt. We hebben elkaar 3 jaar niet gezien en hij wil me komen bezoeken. Dat is leuk. Tevens zal hij proberen de kaart voor mij te kopen. Ik wacht dus af. De aanloop van Padang ligt bezaaid met koralen en ondieptes . Dus is het absoluut noodzakelijk om een gedetailleerde kaart te hebben. De agent in Jakarta laat me weten dat er geen British Admiralty kaart beschikbaar is in Jakarta.

FRESH VEGGIES EN KAPAL API + ROTTE KIES

De scheepshandelaar komt en ik bestel verse groenten en heerlijk Indonesisch fruit. Ook moet ik nog een case Marlboro sigaretten bestellen om de autoriteiten tevreden te houden en op een normale manier mijn documenten te verkrijgen. Lenny heeft zin in echte koffie dus ik bestel ook 2

grote pakken KAPAL API koffie, wat volgens de reclame op de TV de beste koffie van Indonesië is. De 2de stuurman komt bij me dat de chef kok een verstandskies ontsteking heeft. Dus laat ik weten dat die er in Merak wel uitgetrokken kan worden. De medicijnen schijnen echter goed te verdoven want hij laat me weten dat het tandarts bezoek niet meer nodig is. Ik laat het hier dus bij. Wel vertel ik hem dat hij dus het risico loopt dat de bootsman die kies er op zee uit zal moeten trekken als die ontsteking weer last gaat geven.

KARANG KONINGIN REGENTES

Ik probeer in de PILOT BOOKS een goede en veilige route te vinden voor de aanloop van TELUK BAYUR, zoals de haven Padang wordt genoemd. Met een vergrootglas bezie ik de PULAU PULAU (eilanden) die hier bezaaid liggen. En een koers uit te zetten. Dat lukt eigenlijk zeer matig … want de enige manier om er te komen is om helemaal buitenom die approach te maken … en dan nog … niet veilig dus. Laat in de middag hoor ik echter gestommel op de trap en een paar stemmen … en daar is dan HAMID KADIR … Hello captain Mobach … how are you … so nice to see you … in zijn linkerhand heeft hij een opgerolde zeekaart voor mij. Een schitterende zeekaart van de Indonesische Marine … gebaseerd op Nederlandse cartografen beginnend in de VOC tijd en later geperfectioneerd door de navigators van de

Koninklijke Nederlandse Marine plus waarnemingen van de KPM. Het is een large scale kaart met grote mijlen en hiermede is de aanloop van TELUK BAYUR een fluitje van 1 cent. Ofwel SATU RUPIAH. Een schitterende kaart. Pulau Pandan, Pulau Toran, Karang Belona en karang Koningin Regentes (!) mooi gemarkeerd. De zuidelijke approach loopt vanaf Pulau Nyamuk op 3 cables langs Pulau Marak. Vervolgens tussen Pulau Pagang en Pulau Bintangor door en dan de nauwte tussen Pulau Sirandah en Pulau Sikowai. Vandaar kunnen we doorstomen naar Karang Marlbro en koers zetten naar Teluk Bayur. Echt heerlijk ouderwets navigeren in Indonesische wateren. Ik droomde op jonge leeftijd om te gaan varen bij de KPM en in Indonesië te verblijven. Door de politieke ontwikkelingen in die tijd ging dat helaas niet door. Na vele jaren is het me dan toch gelukt. Niet via de KPM te Amsterdam weliswaar. Maar bij PCL in Singapore / Kuala Lumpur.

EEN DIKKE NOORSE BONUS

Ik word weer gebeld door de charterers in Seoul. Hello captain, did you receive my telex of this morning? Yes sir, I did. And what are the prospects captain, when do you expect to deliver the vessel to Panocean? We bespreken dus het een en ander en ik zeg toe om dagelijks om 8 uur in de ochtend een update te sturen betreffende de progress in deze haven. Met uiteraard de verwachte tijd van vertrek (ETD) in Merak en verwachte tijd van aankomst (ETA) in Teluk Bayur.

De man in Seoul is mogelijk heel rijk of niet op de hoogte van de gesprekskosten per satcom. Hij blijft me namelijk bellen met de meest simpele vragen. OK captain, thank you very much for the information … en ik wacht gewoon op het volgende gesprek met deze vriendelijke Koreaan … dat niet lang op zich laat wachten.

Ik krijg bezoek van de managing director van Asian Bulk Transport uit Hong Kong. Ze zijn de huidige charterers. Hij is een Noor en woont nu in Hong Kong. Woonde voorheen in Singapore, New York en heeft een woning aan het water in Oslo. Een slimme jonge man die erg ondernemend is. We voeren een interessant gesprek en ik krijg meer inzicht in de achtergrond van het charteren van zeeschepen. Het gesprek duurt tot laat in de avond en Mr Rochsted blijft na een glaasje whisky gewoon gezellig aan boord slapen. Hij geeft me een uitermate dikke bonus voor deze reis.

VEEL VERS FRUIT

Het weder blijft gunstig. Er valt hier geen drop regen terwijl het op het vaste land van West Java tot Jakarta overstroomd van het water. Duizenden plastic waterflessen en tasjes die veelal door de bewoners gewoon op de JALAN JALAN(straten) worden gegooid verstoppen alle afvoerputten.

GENOEG VOOR EEN HEEN EN WEERTJE THAILAND

Ik bestel 150 kilo longbeans die hier uiteraard zeer long zijn. Bonen van meer dan 30 cm lengte. Verse watermeloen, seedless, wel 30 cent duurder per kilo dan de meloenen met zaad maar zoveel gemakkelijker te eten. Heerlijke papaja's die veel zoeter en ook pittiger zijn dan de Mexicaanse papaja's , die nogal week in de mond liggen. De andijvie ziet er mooi uit, en de Chinese kool is prachtig van grootte en vorm. Lekkere halfrijpe tomaten, die verschrikkelijk van vorm zijn vergeleken met de Westlandse schoonheden. Maar de geur en smaak zijn niet te overtreffen. Origineel onbespoten en zongerijpte vruchten. Kleine taugeh, ofwel beansprout, wit-geel van kleur. Ik bestelde 40 kilo die in 2 plastic zakken werden aangeleverd. De vorige kok ontving hetzelfde in Port Swettenham. Maar liet alles in de zakken zitten zodat het de volgende dag gaar gestoomd was en na 48 uur kon worden weggegooid. Deze kok haalde het direct uit de plastic zakken en spreidde het uit in de vegetable room. En zo hoort het

ook. We hebben met een totale bestelling van 826 dollar weer genoeg groente en fruit aan boord om eventueel heen en weer naar Thailand te stomen.

We brengen een bezoek aan Merak en vandaar gaan we naar Cilagon. De weg naar Merak is overvol met verkeer en is zeer hobbelig. Vol met kuilen en bochten en modderpoelen. Iedereen probeert zijn transport via deze weg uit te voeren. Handkarren, karbouwen, fietsen, voetgangers, taxibusjes, privé auto's, grote bussen, vrachtwagens en lorries met aanhangers. Sommige auto's hebben lichten aan de voorkant ... sommige hebben het alleen aan de achterkant. Je ziet ook auto's met rode lichten aan de voorkant en witte lichten aan de achterkant. Heel grappig. En veel negoties waar je een KNALPOT kan laten repareren. Een groot aantal auto's voert totaal geen licht. En het stoft en stuift van jewelste en de hitte is enorm te noemen. Je passeert kampongs met honderden winkeltjes … nephorloges uit Taiwan, sokken uit China, rotan meubelen uit Sumatra, sateh ajam uit het kippenhok en prachtige vruchten zoals de bua durian uit de achtertuin. Houtskoolvuurtjes en moslimvrouwen, duizenden kindertjes, geuren en stof stof stof.



BUAH DURIAN- BIJZONDERE SMAAK MET VRESELIJKE GEUR

IS IN VEEL HOTELS IN SINGAPORE EN KUALA LUMPUR VERBODEN OM NAAR JE KAMER MEE TE NEMEN.



RUMAH MAKAN

MASAKAN PADANG

We eten Padang food in Cilagong. En daar behoef je geen BAHASSA voor te spreken. In een MASAKAN PADANG ga je gewoon zitten en wacht 5 minuten. Dan worden er 12

schaaltjes voor je op tafel gezet + een grote kom warme rijst. Je krijgt er diverse soorten vlees voorgeschoteld, met kip en garnaaltjes … en alles heerlijk overpittig. Je eet wat je wilt of kunt verwerken, daarna komt de waiter en rekent uit hoeveel schaaltjes je hebt gebruikt of aangeraakt met vork of stokjes



… en dat betaal je. Heel simpel allemaal.

De FLIPPEN gaan ook even de wal op. En komen terecht om een locale discotheek. En daar blijkt een van de meisjes echt verliefd te worden op de 3de wtk. Juist op het moment dat hij discotheek FLORIDA wil verlaten. Haar amandelvormige ogen

huilen tranen met tuiten en zijn laatste honderd dollar wordt ook veilig en zeker in haar BH'tje gesluist. En als de vroege tropenzon het parkeerterrein van de disco begint op te warmen blijkt dat de 3de wtk niet voldoende roepiah's te hebben om de taxi naar het schip te betalen. Dus de SPARKS moet met de taxi naar het schip en de 3de wtk wordt als borgstelling achter gehouden onder de palmbomen. Want zaken zijn zaken en die moeten geregeld worden. Ook op West Java. Gelukkig heeft SPARKIE nog een bundeltje dollars in zijn hut liggen zodat alles geregeld kan worden en de 3de wtk wordt vrij gelaten.

HET BEKENDE VOGELTJE

Ik zie de betreffende crew de volgende dag wat geheimzinnig bij elkaar zitten praten en vermoed dat er iets gaande is. Ik houd me uiteraard stil en wacht af. En zoals overal ter wereld is er wel een vogeltje dat alles gezien en gehoord heeft. En het nieuws wordt op die manier over gebracht. Zoals ook in dit geval. Ik hoor wat er gebeurd is en heb pret. Hartstikke leuk. Hoe ze dat moeten regelen als we straks in Thailand zijn zien we daar wel weer. Ik zie wel wie er bij me komt en houd hun financiële tegoeden in de gaten. Als goede jeugdherberg vader moet je weten wat er met de kinderen gaande is om zonodig op tijd in te kunnen grijpen.

VEEL ONDER DE TAFEL

Het blijft droog in Suralaya en het lossen verloopt bijzonder snel, voor Indonesische begrippen uiteraard. Zaterdag de 16de november zijn we gereed met lossen. De surveyor zonder Ocean View hut komt nog even bij me om een presentje te vragen. Want we hebben toch 5 ton meer gelost dan op de bill of lading is vermeld. Het final draft survey rapport werd namelijk gemaakt bij aankomst in Merak. Wel zo gemakkelijk overigens. Je hebt nooit een tekort of probleem in deze haven. Mits je hier en daar wat onder de tafel schuift. En vooral BLIJVEN GLIMLACHEN. Wordt niet boos op een Indonesiër. Want als je je omdraait krijg je een mes in je rug. Maar dat geldt ook voor Mexico. Behandel deze mensen gewoon rustig. Zeg gewoon NEE als het niet mogelijk is en weiger als ze teveel willen. Wees daarbij duidelijk. Maar beheers je temperament. De mensen tonen al meer dan voldoende respect voor blanken. Eigenlijk geheel overbodig , maar dat is wat je ervaart.

GEEN LOODS EN GEEN SLEEPBOOT

Ik bestel de loods en die blijkt nu net eventjes bezig te zijn. Duurt dus nog een uurtje of drie. Geen enkel probleem. De agent vraagt me of ik ook alleen kan vertrekken. Ja natuurlijk, is voor mij geen probleem. Dat kan, maar ik heb wel 1 sleepboot nodig. Het piertje waar we nu liggen is te klein voor dit schip. Het bestaat uit een aantal dolphins waartussen

een beetje beton is gestort. En kan ik het schip niet afdraaien op voor of achter spring. Dan maak ik hier die installatie kapot. Dus 1 sleepboot is echt nodig. Maar spreekt die sleepboot kapitein ook Engels … kan ik met hem converseren? No captain, not possible. Only Bahassa language. Dus moet ik wachten op die loods, die dan weer kan converseren met die sleepboot. Inmiddels krijg ik weer berichten uit Hong Kong en Seoul. Captain, please revert urgently on your progress in Suralaya. Even wachten hier … laat ik ze weten. Er is geen loods en nog geen sleepboot beschikbaar. Zo gaat dat hier. We gaan over een uur of drie weg. Verwacht ik. Uiteindelijk komt de loods om 6 uur aan boord. En ik ontmeer het schip en zeg tegen de loods wat hij de sleepboten moet laten doen. Zo werkt het. De in het keurig wit geüniformeerde man vraagt me nog om een slofje Marlboro plus wat Cola's voor de sleepboot crew en gaat dan van boord. Het is nu half zeven maar al PIKDONKER. Ik draai het schip rond en we stomen richting Sundastraat. Een spiegelgladde zee en maan + sterren en planeten gereflecteerd in het water omringen een nog wat zouterig uitziend schip. De dekken zien er wit besneeuwd uit met al dat zout aan dek. We stomen richting Krakatau en gaan dan rond naar Sumatra.

EEN RUKJE VAN 40 UUR

Deze reis begint bij het ontschepen van de loods te Suralaya. Dus vanaf die positie moeten we de hoeveelheid bunkers aan boord doorgeven aan de charteraars. Vanaf dat moment kopen zij dus het schip voor deze reis. Eigenlijk is dit gewoon een weekendje varen. Het reisje naar Padang is een rukje van 40 uur. Ik verwacht aldaar de 18de november om 10 uur in de ochtend te arriveren. Volgens de plannen zal de belading 4 dagen in beslag nemen. De berth is op korte afstand van de stad Padang dus hebben we voldoende tijd beschikbaar om het een en ander te bezichtigen en eens lekker wat chocolade te kopen. Je mist het wel op zee. Maar het behoedt je voor teveel snoepen. En erover dromen is het allermooist. Het is goedkoop en je hebt er geen spijt van. Je koopt nooit te veel of te weinig en blijft slank. Of bijna slank. En met deze droomtalk besluit ik deze reis. En wij monsteren af en gaan naar huis!



DE IKAN BELIAK IN JAPAN

We arriveren op de IKAN BELIAK. Lange reis van Amsterdam naar Kopenhagen … en vandaar een directe vlucht naar Bangkok. Gelukkig business class zodat we heerlijk verwend werden deze lange vlucht. We hadden daar een overstap stop en konden ons heerlijk douchen en opfrissen op het vliegveld. Vandaar vlogen we met THAI AIR naar Hong Kong. En met de taxi naar het schip. Een stomme en luie Engelse kapitein die afgelost moest worden had geen enkele voorbereiding getroffen voor onze ontvangst. Er stond geen drankje of hapje in ons tijdelijk verblijf aan boord. Maar we waren uitgedroogd en ik belde dus de chef kok en bediende die ons wat heerlijke snacks en drinks brachten.

PERTH EN FREMANTLE

Ik kreeg de volgende dag informatie vanuit Singapore dat we zouden gaan laden in Australia west kust. En toevallig was er geen enkele kaart van West Aussie aan boord. Ik stuurde dus direct bericht terug om die kaart vanuit Singapore te regelen. En zij antwoordden me dat het niet mogelijk was om in kort tijdsbestek dit te regelen. En vroegen me dus om het locally te kopen. De agent was absoluut geen aardige man en wilde geen medewerking verlenen. Reden was dat hij slechts agent voor de charterers was en niet voor de owners als protective agent wilde optreden. Omdat hij daar niet voor betaald kreeg. Nu is de praktijk echter zo dat in geval van charterers agency er wel gewone scheepsgerelateerde zaken gedaan kunnen en moeten worden. Maar ik hoorde op al mijn verzoeken : IMPOSSIBLE CAPTAIN. Via allerlei trucjes is het me uiteindelijk gelukt om die kaarten aan boord te krijgen via een andere kaart leverancier die met een speciaal bootje tijdens onze reis naar zee werden afgeleverd. Gedurende de reis naar Zuid West Aussie hadden we prachtig weder. En het was heerlijk om weer door de Indonesische wateren te stomen. Dwars van de Filippijnen kwam er nog een typhoon voor ons over zetten. We hadden er echter geen enkele last

van. In de LOMBOKSTRAAT, tussen LOMBOK en BALI hielden we dan ook een BBQ, heerlijk was het. We liepen daarbij 18.4 knots. Uiteraard voor de stroom!

FOTO FINISH

Allerlei telexen van charterers en PCL komen binnen: Please ensure all holds are free from rustflakes. Cargo residues en meer van die grappen. Nu kan je natuurlijk veel willen en laten uitvoeren. Maar niet ALLES kan in dit leven. Zo kan je niet 18 meter hoog tegen een verticale wand op een licht slingerend schip klimmen. En de boys hebben alles geprobeerd voor zover praktisch uitvoerbaar. Maar er zijn grenzen. We omzeilden nog een cycloon die benoorden AUSSIE voor ons over liep, maar die een uitermate onvoorspelbare track volgde, en ook dat liep goed. Nadat we nog in een wedstrijd met een Filippino waren verzeild, zodat we een foto finish passeerden bij aankomst Fremantle. Want wie het eerste binnen was kreeg de eerste berth ter beschikking. Bij aankomst kwamen er een groot aantal inspectors aan boord. Ook Port State control een ex PCL superintendent. Die nu een betere toekomst had gevonden in West Aussie. Alles OK, behalve de emergency firepump. Die was namelijk out of order. En moest het wel doen voor vertrek. Ik stelde de chief engineer op de hoogte die mij antwoordde OK captain , no problem, dat klopte. Op dat moment was er geen probleem maar later wel.

NOT PERFECT MET FRED

Eerst was daar captain Fred de Rooy die de ruimen op roest moest controleren. Fred was al 10 jaar in Australië en sprak bijna geen Nederlands meer. Allright, zei hij, it is not perfect but acceptable. Adviseerde mij wel om zo spoedig mogeljik de high up places free from rust te maken. Hij realiseerde zich dat de crew dit eigenlijk niet kon doen. En hij was dus very flexible. Toen de port state control officer. De PCL Chinees. Die wilde alle bilges checken op cargo residues en pump suction. Alles was OK . en werd dan ook zonder bemerking geaccepteerd.

DE FLAT GRAIN BEETLE

Het FLIPPENSCHIP dat net voor ons de eindstreep overging bij aankomst Fremantle werd als eerste afgekeurd wegens bugs in de ruimen. En ik was dus happy, ik dacht dat hij ons dan wel goed zou keuren. Maar dat verliep ietsje anders. Een van hen klom dus in de zijde van het schip, met de voeten geklemd tussen de spanten, verticaal omhoog tegen de scheepswand tot aan de top hoppers. De onderkant van de topside tanks. Daar aangekomen haalde hij een klein hamertje uit zijn zak en begon op de stukjes roest te kloppen. Zijn collega die beneden stond, en klaarblijkelijk geen hoogvlieger was, begon de naar beneden gevallen stukjes roest te bezien. En ja hoor, daar zaten de voor hen gewenste

boosdoeners. Nu is BOOSDOENERS wel een heel groot en gemeen aandoend woord voor deze uitermate op stof lijkende makkertjes. Als je er eentje heel aandachtig bekijkt denk je dat het een stofje is. Neem je er een handjevol van die aan een algehele sex orgie deelnemen dan zie je na intensieve en langdurige bestudering mogelijk en hiermede bedoel ik ook duidelijk MOGELIJK een minimale beweging met het blote oog. Het is werkelijk een lachertje. Eerst werd ruim 1 geheel geïnspecteerd waarbij alles OK was. Daarna ruim 2 waar die ‘beestjes’ werden gevonden. Dus gingen de inspectors weer terug naar ruim 1 voor een her-inspectie. En werden er geen beestjes gevonden. Ze noemden het FLATGRAINBEETLES.



DIT IS HEM DAN … DE FLAT GRAIN BEETLE … HALVE MILLIMETER LANG

Ik ben ervan overtuigd dat de ruim inspecteurs een connectie hebben met de plaatselijke ontgassingsspecialist die nodig om werk verlegen zat of dat de heren inspectors zelfs via een

kleine vriendelijke handdruk hun caravan konden afbetalen. Dat hoorde ik namelijk later … dat die specialist direct na ons bezoek een grote mooie ruime stacaravan kocht.

DE ONTGASSING

Het kwam hier op neer dat het schip uitgegast moest worden in Fremantle. Dus stoomden we de volgende ochtend naar de haven van Fremantle, om daar te meren en mocht de gehele crew van boord. Het was schitterend weder. We zaten in een prachtig hotel, en hebben er dus prima van genoten. In de middag gingen Lenny en ik naar Perth. Ik had van het schip mijn printer meegenomen omdat die aan boord zijn functies weigerde. Via via had ik een adresje gekregen waar ik die printer mogelijk kon laten repareren. Het is een prachtige stad. En wat je vooral opvalt is de ruimte die in dit land zo overdadig aanwezig is. De printerspecialist was een vriendelijk mens, en repareerde met zijn magic hands (oog van de meester) in no time mijn printertje. En dat ook nog geheel gratis. **Vervolgens wandelden we door deze mooie maar** kleine stad en lunchten op een terras waar de zon ons heerlijk verwarmde. Het was allemaal hartstikke leuk en lekker. Het is daar enorm BRITISH, dus lekker Europeaans. Heel veel blanken en heel weinig kleurlingen. Wat mogelijk misschien zelfs wel jammer is.

DE CATCH OF THE DAY

’s Avonds aten we aan de rivier de SWAN met een schitterend uitzicht . Het tafeltje dat we kregen aangeboden was echter een **WIEBELTAFELTJE.** Ik bestelde een flesje LEEUWIN wijn, een prachtige donkerrode wijn die lelijke vlekken kan maken op een lichte damespantalon, zoals ik later bemerkte. Echter op dat moment realiseerde ik me het directe gevaar nog niet.

EN EEN VLEKJE

En had dus beter de witte versie van de LEEUWIN wijn kunnen bestellen. Waar de bedienster ook eerst mee kwam. Maar ik stuurde haar terug want ik wilde een ROODJE.

ALL right, nadat ik ervan was overtuigd dat het tafeltje mij steeds meer zou gaan ergeren deze avond riep ik het meisje terug en vroeg haar om een ander tafeltje. Dat kon niet, zei ze, die waren allemaal besproken. Ze was echter heel behulpzaam en probeerde de wiebeling te stoppen door op haar knietjes een paar biervilt jes onder de tafelpoten te wringen. De stabiliteit van de wiebeling was echter niet

verdwenen. De glazen zouden overlopen indien slechts gevuld tot WINTER NOORD ATLANTIC niveau bij deze tafel bewegingen. IK verzocht dus nogmaals op vriendelijke maar tevens krachtige bewoordingen een andere tafel. Daar ik anders de zaak zou verlaten. En mijn honger ergens anders zou gaan stillen. Dit loste de zaak op . We kregen een prachtige tafel met nog beter uitzicht op de rivier. Het was tevens een aanzienlijk grotere tafel dan ons kleine wiebeltje. Zeer stevig gemaakt van tropisch hardhout. IK bestelde de catch of the day. En moest dus maar afwachten wat voor vis er die dag in het netje was gezwommen. Ondertussen aten we onze soep. Lenny had gekozen voor een soort aspergesoep en ik kreeg een gemixte vissoep. Waarin grote shrimp, oester, mossel en nog een paar lekkere zeevruchten.

De vis werd gebracht door de glimlachende juffrouw en het rook allemaal heerlijk. Het volume was echter zeer matig. Een soort KINDERPORTIE. Ik vroeg haar dan ook of de visser een zeer slechte dag had. Met zo'n klein visje. En we lachten in volle pret. Ze vertelde me dat ik gerust meer kon krijgen zoveel tot ik echt helemaal tevreden was. Dus begon ik met een gerust hart te eten. Het was allemaal overheerlijk. Tezamen met de geleverde verse groentes genoten we van deze mooie avond. De heerlijke LEEUWIN wijn verhoogde de pret die we hadden. Want je kan overal onstuimig lachen. Tegen het einde der avond echter stootte ik, in alle onschuld overigens, een glas rode LEEUWIN wijn om. Zoals bekend is

Lenny van het behoudende type mens en zoog dus de gehele inhoud over haar , tot dan toe, geheel witte pantalon. Met een vriendelijk woord probeerde ik de tot dan toe perfecte verstandhouding voort te zetten. Wat me slechts matig lukte. Lenny ging naar de dames toiletruimte waar ze door een behulpzame waitress werd geholpen.

EEN VILLA VOOR EEN TONNETJE IN GULDENS

We brachten tevens een bezoek aan de ENDEAVOUR , een schitterende replica van het schip waarmee Captain JAMES COOK zijn reis naar AUSSIE maakte. We deden diverse inkopen in Perth en gingen vervolgens met de trein terug naar Fremantle. Dit is ook een bijzonder mooi stadje. We vonden de westkust van AUSSIE mooier dan de oostkust. De huizenprijzen zijn hier bijna vooroorlogs voor Europese begrippen. Voor een tonnetje aan Nederlandse guldens heb je een mooie vrijstaande villa. Gloedjenieuw.



Nadat het schip was uitgegast vertrokken we weer naar KWINANA. Daar aangekomen was er een dispute met de stevedores die geen zin hadden om te gaan laden. Dus weer een rustige avond voor ons. De volgende dag begonnen ze om 0800 te laden. In de middag gingen we met de taxi naar ROCKINGHAM, een stadje daar in de buurt. We zagen een paar prachtige woonwijken en mooie huizen met volledig onbeperkt uitzicht op zee. En dat sprak ons wel aan. Zo hele voorzichtig begonnen we te denken dat we ons hier mogelijk wel wilden settelen. Het is een prachtige omgeving en het weer is ook bijzonder mooi hier. Je hebt hier geen MOSLIMS, en weinig of geen kleurlingen dus hartstikke BLANK … een

ouderwetse Europese society. Huizen zijn goedkoop in een mooie omgeving en vooral RUST RUST RUST. Heerlijk. We zijn op dit moment dus van plan om hier residentie aan te vragen en dan hier rond te gaan kijken. Daar is allemaal geen enkele haast bij, voorlopig kunnen we hier gewoon lekker vakantie houden en rond kijken. Je kan hier schitterend op een motorfiets rijden, omdat het weer al te prachtig is. En dan spring je gedurende de nacht in een Motelletje. Heel eenvoudig. Je ziet dus hoe we hier aan deze kant van de globe overal rondspringen om onze locatie te vinden. Dus nu eerst naar Amsterdam … met vakantie.

TOCH NAAR SINGAPORE

Links voor me zit een broos uitziend en uiterst slanke jongevrouw met piepkleine borstjes. Haar witte bloesje is echter strak van maat dus prikken de speldenknopjes er toch tegenaan. Geen bijzonderheid hier in Singapore waar de meeste vrouwen kleine borstjes hebben. Tenminste, de Chinese vrouwen. De Malaise vrouwen hebben meest wat grotere borsten. Ik zit in een zeer druk visrestaurant te

zweten boven mijn pepercrab. Tegen de wand zwermen in grote waterbakken de vissoorten die besteld kunnen worden. Een Malayer vangt met een net aan een bamboestok op behendige wijze de gewenste vissoort en brengt het naar de keuken. Terwijl ik er naar kijk bestellen we viscake in bananenblad – drunken prawns – kikkerbillen – groentes – gebakken stukjes vis – een gekookte vis – peperkrab en vers fruit. Is het zo genoeg? De Chinezen eten op een gezellige manier. Met je chopsticks pak je van de diverse schalen wat je wilt eten. Want je hebt geen bord om het op te scheppen. Alleen een schoteltje waar je de visrestjes op kan leggen. En zeer regelmatig wordt dat schoteltje schoongemaakt door een meisje dat naast je tafel staat. Vrijwel elke dag worden we uitgenodigd om te gaan lunchen en dineren. We eten uitsluitend vis om niet al te dik te worden. Oh wat hebben we het toch goed. Het is ongelooflijk. Chinese families zitten te eten en kakelen – lachen – happen en laten zo nodig gepaste boertjes of hikjes de vrijheid invliegen.

Het is alweer een week geleden dat we in Singapore arriveerden na 3 maanden verlof in Europa. Ik vloog met de KLM rechtstreeks naar Singapore en Lenny vloog met Malaysian airlines via Kuala Lumpur. Dat scheelde haar namelijk 2000 gulden op een enkele reis. Bijna ongelooflijk maar waar. We verbleven een week in het BAYVIEW hotel waar we wachten op de ULLOA die bij de YARD zou arriveren.

GRIJZE CELLEN

Na deze leuke week stapten we aan boord van de ULLOA. Toen ik het kantoor van de kapitein binnenstapte keek hij me verbaasd aan. IK begroette hem en zei Hello Captain Webber, how are you , nice to see you again. Ik had hem 3 maanden geleden dit schip over gedragen. Hij keek me verstoord aan vanachter zijn bril met enorm hoornen montuur. Een model uit de zestiger jaren denk ik. Who are you… beet hij me toe. Wat enige verbazing bij mij opwekte. En als grap zei ik dus: I am your shipchandler. Want welke idioot kan zich na 3 maanden niet mijn speciaal ronde EDAMMER kaaskop niet herinneren.

LOST MEMORY

Ooohhh … bracht hij uit … Now I see … you are captain Mobach. Well, what organisation is this. Nobody told me you were arriving. Zijn grijze cellen waren de vele telexen die hij een week eerder had ontvangen klaarblijkelijk vergeten.

Hoe beschrijf ik die man. Hij is 65 jaar en het is hem gelukt om zelfs tijdens zijn laatste reis op zee de hele bemanning tegen zich te krijgen. Als een eenling. Echt op zijn laatste reis

huiswaards, liep hij de gangway af. Een verstokte vrijgezel die het vrouwelijk genot ontliep. Gefixeerd op zijn geld en bankrekening. In blind vertrouwen had hij samen met zijn neef een handelsmaatschappij opgezet. Ze kochten Indiase prullaria en verkochten dat op de Engelse markt. Een disaster. Zoals later bleek. Want tijdens de reis op zee belde hij zijn neef om over de zaken te praten. Maar de secretaresse vertelde hem dat haar baas niet meer met hem wilde praten. Hij is klein en draagt op de Engelse manier een uniform. Het hemd spant strak om zijn buik die over de broekriem hangt. Het op een na onderste knoopje is vastgemaakt op het laatste gaatje. Fout dus. Aan de achterzijde wappert een stuk hemd uit zijn broek. Allemaal gewoon verschrikkelijk. Maar wat geeft het. Zijn gebrek aan lengte wordt gecompenseerd door zijn dikte. Hij heeft een buik als een bierton. Zijn menselijke massa overtreft die van een gemiddelde man van 90 kilo met een lengte van 1.85 meter. Ik schat hem niet groter dan 1.6o meter. Een klein menneke dus. Daar heeft hij ook een probleem mee. En dat is te merken. Met een luide bromstem probeert hij iedereen te overblaffen. Op zijn bureau staat een mooi naambord met daarop zijn naam en titel:

MAJOR ALLAN WEBBER

Een dikke en ongeknipte grijze baard behangt de onderste helft van zijn gezicht. De snor groeit ruim over de bovenlip en wilde haren sprieten uit zijn roodgeaderde wangen en oren.

BROKEN CHOPSTICKS

De Chief engineer eet meestal met Chinese chopsticks. Enerzijds omdat hij dat leuk vindt, en anderzijds omdat al het eten puur Chinees is aan boord van dit schip. De MAJOR is het daar echter totaal niet mee eens. En laat dat als een echte COMMANDER duidelijk weten: I dont want that chief, you should behave like a decent European !!! And eat with a fork a spoon and a knife, bromde het regelmatig vanuit de grijs behaarde wildernis. De MAJOR himself eet namelijk wel met vork en mes want hij eet uitsluitend vlees. En moet uiteraard wel met een vork en een goed mes bewerkt worden. De Chinese schoenzolen die je hier als zogenaamde biefstuk krijgt voorgeschoteld zijn niet van het supermalse soort zoals je die bij de vakslager op de hoek van de straat koopt. Dit zijn BIEFLAPPEN uit INDIA … en die zijn bijzonder taai.

De volgende dag had de bediende in opdracht van de MAJOR de chopsticks van de chief engineer doorgebroken. Can you believe it??? In 1996. Zo'n semi oud koloniaal met een captain Bligh complex? Leven die mensen nog? Daar moet je zuinig op zijn en eigenlijk met zorg bewaren in een maritiem museum.

DE LEKKERSTE SATEH IN SINGIE

We reizen heel Singapore in de rondte en bezoeken LITTLE INDIA – MALAY VILLAGE – CHINA TOWN – SENTOSA – CLARKE QUAY – waar nu de Sateh Plaza is gevestigd – en nog veel

meer. Het is zoals altijd gewoon warm tot heet en zeer heet in Singapore. Het eten is ook weer overheerlijk en het is jammer dat zulk eten niet in Holland te verkrijgen is. Bovendien zijn de voedselprijzen enorm laag. Alle winkelcentra zijn voorzien van een grote afdeling met HAWKERSTALLS. Dat zijn voedsel stalletjes die gerechten vanuit de gehele Aziatische regio verkopen. Het wordt kant en klaar vers voor je bereid en de prijs is slechts een paar dollar. Het is werkelijk over- en overheerlijk.

In Clarkle Quay eten we sateh en bezoeken de plaatselijke antiquair. Er staat een modelletje van de QUEEN ELIZABETH II. De sfeer is uniek in deze buurt. Houtskoolgeurtjes, oosterse kruiden en een beklemmende hitte zijn typerend en alom aanwezig.

MET BLIGH ZONDER WASSERIJ

De crew krijgt een dagje uit aangeboden door de scheepswerf en uiteraard ga ik mee als moedergans om op de kleintjes te letten. De volgende keer stuur ik de chief officer mee. Ik moet weer overal op de foto worden gezet en poseren als de grote vriend van de crew. Het is voor mij erg eenvoudig om in de belangstelling te staan want bij de vorig gezagvoerder was de stemming ruim benedenmaats. De MAJOR kreeg midden op de Oceaan een bevlieging dat hij te weinig drinkwater zou hebben . Er zat op dat moment 260 ton drinkwater in de tanken. Hij liet de wasserij sluiten en zei tegen de chief

engineer dat er eerst meer water geproduceerd moest worden om de voorraad op 290 ton te brengen alvorens de wasserij weer open mocht. De tanken liepen over op het poopdeck. Maar de wasserij bleef dicht. De chief officer is toen naar de kapitein gegaan en op heel diplomatieke wijze is het hem gelukt dat de wasserij weer open mocht. Het wel: nadat de deuren 3 weken op slot hadden gezeten en de crew in de warmte van de Pacific niet mocht wassen!!! Volgens mij toch een origineel nazaadje van captain BLIGH. Het zijn toestanden die men zich eigenlijk niet meer kan voorstellen . Maar het gebeurt klaarblijkelijk nog steeds op de ze wereldbol!!!

KLEINE PUSSY

We dokken het schip bij PAN UNITED Ship Yard. Afgekort met P-U-S-Y…. en alle medewerkers dragen een identiteitsplaatje met deze grappige naam met een nummer. Zo heeft de juffrouw van de Public Relations een bordje op haar borstjes met P-U-S-Y 32 … terwijl ik denk dat haar maatje maximaal 22 is.

463000 DOLLAR

Tijdens het verblijf een de scheepswerf gebeurt er enorm veel en wordt er dus ook veel getranspireerd. Er wordt gelast – gebrand en stukken scheepshuid vernieuwd. Machines worden uit elkaar gehaald en van nieuwe onderdelen voorzien. Nieuwe koelkasten worden geplaatst en duizend dozen met voorraden worden aan boord gebracht. De schroefas wordt getrokken en de schroef gepolijst. Alles wordt keurig geverfd en met witte PLIMSOLL merken gaan we 2 weken later weer te water. De scheepsnaam met als thuishaven SINGAPORE is weer als nieuw en de ULLOA kan dus met alle trots haar kont weer laten zien. De totale rekening bedraagt ongeveer 463.000 dollar en dat is een koopje voor deze enorme upgrading. Iedereen is tevreden. We krijgen nog een aantal leuk kadootjes van de PUSY en brengen het schip weer naar zee.

21658 SERVETJES

De marconist komt bij me en zegt dat hij de vorige nacht niet heeft kunnen slapen. Waarom dan niet , vraag ik hem. Wel captain we have 21658 paper napkins and I was not so sure. So I counted them 2 times, and still I am not 100 % sure. Wat een ongelooflijke plichtsgetrouwe mensen bestaan er toch om midden in de nacht servetjes te gaan tellen . En iedereen heeft op zijn eigen specifieke manier zijn eigen probleempjes die dus eigenlijk helemaal geen probleempjes zijn.



Bintan Island … Piraten nest …

DE PIRATEN BIJ BINTAN HOUDEN SIESTA

Via de Singapore Strait varen we langs BINTAN eiland wat een piratennestje is. Gelukkig zijn we daar in de middag bij daglicht. En gedurende de nacht hangen we grote schijnwerpers buitenboord, sluiten een paar hogedrukslangen op en spuiten grote waterfonteinen de lucht in. De WATERORGELSHOW van de ULLOA. Gedurende de nachtelijke uren worden alle deuren vergrendeld en zo stomen we full speed de duisternis in. Het is tropisch warm en de zee is zo glad als een spiegel. De piraten laten zich niet zien of worden mogelijk weerhouden door al onze alert seinen.

DE GLADDE MATRAS

Via de SUNDA STRAAT varen we tussen Java en Sumatra door de Indische Oceaan in met prachtig weder. De stuurman en de crew houden zich bezig met het voorbereiden van de

ruimen om de lading te ontvangen. De overige mensen zijn bezig om alle stores op de juiste plekken te leggen en het vernieuwen van oude onderdelen. Bij Perth gekomen begint de wind aan te sterken tot stormachtig en begint de ULLOA wat te slingeren. Ik laat de koers veranderen om de slingeringen wat te dempen. We maken namelijk soms behoorlijke halen in deze deining. Uiteindelijk staat nog niet alles op zijn plek en zeevast. De volgende dag komt de chief officer bij me dat hij die nacht uit zijn kooi is geslingerd. Ik kijk hem verbaasd aan. Hoe kan dat nu chief? Did you have a nightmare? No captain, you see I got a new mattress in Singapore and it is still covered with a plastic sheet. I did not remove the plastic yet so it is very slippery. I awoke when I flew in the air just above the floor beside my bunk. Hij had een pijnlijke nek en kon zijn hoofd wat moeilijk draaien. OK, zei ik, in Tasmanie ga je maar naar de dokter om een foto te laten maken. Elke dag daalt de temperatuur een graadje of twee en zo wennen we langzaam aan de zuidelijke winter. We ronden Kaap Leeuwin en varen door de Great Australian Bight naar Kings Island. Dan langs de Black Pyramide , een massieve rots die er inderdaad als een pyramide bij ligt.

Daarna volgt ALBATROS island.



We zien daar een paar prachtige ALBATROSSEN met

ons mee vliegen. Deze vogels hebben een vleugelwijdte van 3.40 meter, kunnen wel 30 jaar oud worden, zijn geslachtsrijp op 15 jarige leeftijd en leggen daarna 1 ei per jaar. Ze broeden daar dan 79 dagen op tot het kindje komt. En vertrekken weer naar zee en slapen op het water … drinken zeewater … en eten diverse vissoorten waaronder inktvis. Het is opvallend dat deze grote vogels helemaal niet mensenschuw zijn. Als je op het voorschip staat zweven ze vlak naast je mee. Hun kopje lichtelijk gedraaid naar je toe om je te bekijken.



Hunter island

We stomen verder langs HUNTER island – THREE HUMMOCK ISLAND met 3 HUMMOCKS, De NORTH HUMMOCK is 168 meter hoog, de MIDDLE HUMMOCK de kleinste met Ijn 115 meter en de SOUTH HUMMOCK die met zijn 174 meter hoogte de grootste is en de king of the Island.



THREE HUMMOCK ISLAND

De koers voert verder langs CIRCULAR HEAD en ROCKY CAPE, vervolgens TABLE CAPE en voor je het weet zie je dan de



haven van BURNIE voor je. Een kind kan de was doen!!!

Table Cape lighthouse met veel tulpen

OOK DE CHINESE GORGELDRANKJES WORDEN VERZEGELD

De loods komt al op 5 mijl buiten de haven naar ons toe stomen. Ik maak lij met het schip en hij klimt aan boord. We maken de sleepboten vast, draaien rond in de haven en komen heel soepeltjes voor de kant. Ik complimenteer de loods door zijn mooie manoeuvre en niet de nieuwe verf van de scheepshuid te schrapen. Thank you very much captain , I really do appreciate that. Later hoor ik dat het pas zijn 8ste individuele manoeuvre is, en dit is ook zijn grootste schip tot nu toe. Het ontvangst comité staat al te wachten. De douane is vooral geïnteresseerd in de Chinese bemanning. Ze moeten allemaal bij elkaar gaan staan in de messroom. En elk paspoort wordt bestudeerd en de foto vergeleken met de betreffende persoon. Dan worden alle hutten gecontroleerd. En dat gebeurt niet met de Franse slag. De banken worden los geschroefd, de bureauladen doorsnuffeld en de zoekers kruipen zelfs onder de kooien op zoek naar verboden middelen. Uiteraard vinden ze veel Chinese middelen zoals pilletjes (waarvoor zijn die ?) vitamientjes – haargroei middeltjes – pilletjes tegen buikpijn en poedertjes om buikloop te stoppen. Gorgeldrankjes tegen een zere keel en smeermiddeltjes om stijve spieren weer soepel te maken. Maar aangezien alles uit China komt kunnen de douaniers niet lezen waartoe het dient. Dus moet alles in beslag worden genomen en achter zegel worden gezet gedurende het verblijf in Tasmanië. Bij vertrek mogen ze het dan weer open maken en gebruiken.

GEWOON BELASTING GELD OPMAKEN

Maar wat is er nu werkelijk aan de hand? Wat is de echte reden dat deze mensen (10 mannen en 1 vrouw plus grote hond) op ZONDAGAVOND tot kwart over elf aan het zoeken zijn op het Singaporean schip de ULLOA??? Wel,het is bijna einde van het fiscale jaar in Australië.

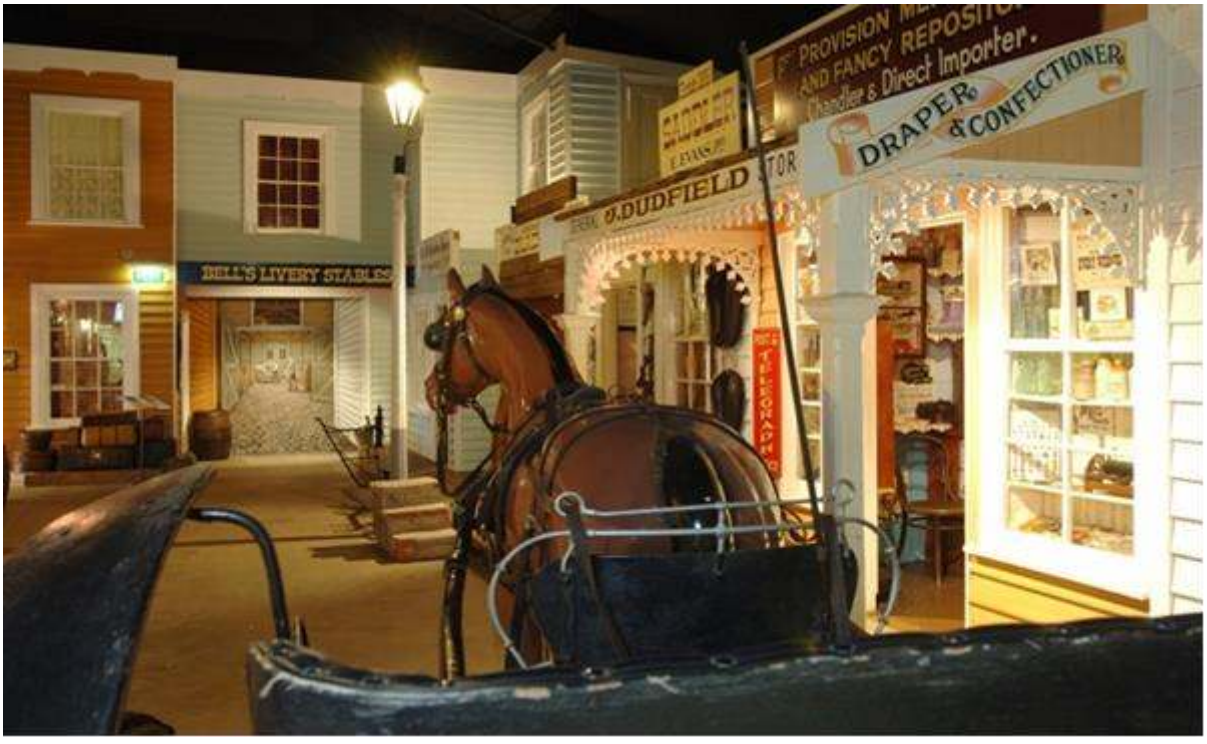
En er wordt gesproken over bezuinigingen en vermindering van overheids dienaren. Welnu, als je jezelf dus belangrijk maakt en laat weten dat je zelfs in het weekend tot omstreeks middernacht (voor dat ze thuis zijn is het OVER TWAALVEN) bezig bent om het land te beschermen tegen Chinese vitamientjes heb je grote kans dat je op je bureau stoel mag blijven zitten. Bovendien wordt dan het budget gemaakt dat gebaseerd is op de EXTRA UREN in het afgelopen jaar. Dus moet er zoveel mogelijk overwerk geschreven worden. En vooral in het weekend wanneer er dubbele uren tellen !!! Juist … hoe zit onze wereld in elkaar??? Hij is nagenoeg rond en draait met en snelheid van 900 mijl per uur in 24 uur om zijn as … linksom in deze hemelssfeer … door een IJSBEER waargenomen … LINKSOM DUS VANUIT DE NOORDPOOL GEZIEN.



WALVIS OP DE BOEG

We beginnen direct met laden. Via een lopende band wordt de lading concentrates de ruimen in gespoten. Het is slechts een beetje stoffig aan dek en het valt op dat het systeem bijna geruisloos werkt. Het behoort bij het eiland Tasmanië waar alles rustig stil en ouderwets is. Naast het schip zien we een enorme zeehond die visjes vangt. In de rondte draait, zijn koppie boven water steekt en in zijn voorpootjes of vinnetjes klapt. Dus een vrolijke makker? In de maand juni is er in de maand juni een walvis waargenomen die vastgespietst zat op de bulb van het containerschip CITY OF BURNIE. De bemanning van het schip bemerkte een stijging van de uitlaatgassen temperatuur van de hoofdmotor om 4 uur in de ochtend gedurende een oversteek van de BASS STRAIT. Aan boord was men hoogst verbaasd dat het schip nog maar zo langzaam vooruit kwam, maar de reden was niet aanwijsbaar.

Bij aankomst BURNIE om 8 uur in de ochtend zag een crewmember van de sleepboot dat er een enorme walvis zat vastgespietst op het onderwater schip. Toen het schip achteruit sloeg kwam de walvis los en zonk naar de bodem. De volgende dag echter bleek de walvis in de haven te drijven naast het containerschip. Aanvankelijk toonde het ADELAIDE MUSEUM belangstelling voor de walvis, maar bij nader onderzoek bleek het een BRYDE'S walvis te zijn waarvan men al een exemplaar in bezit had. Het QUEEN VICTORIA MUSEUM te LAUNCESTON op TASMANIA toonde belangstelling voor deze enorme vis die dus uit het water werd getakeld en zoals toen bleek bijna 20 ton woog.



Het museum in BURNIE

EITJES MET POEP

De volgende dag maken Lenny en ik een tour met de loods die ons heeft uitgenodigd om het eiland te bezichtigen. Nu is TASMANIA ietsje groter dan TEXEL dus dat bezichtig je niet in een middagje. We beperkten ons dus tot het uiterst Noordelijke deel. We reden door boomplantages. Waar vooral de eucalyptus voor gebruikt wordt omdat het een snelle groeier is en het hout erg bruikbaar. We kwamen in een tijdsverloop van een half uur 1 auto tegen en vroegen aan de loods of dat normaal was. Jazeker, zei hij. That's quite normal. Het is een heerlijk en schitterend land met een zacht klimaat. 's Winters een graad of 10 en zomers een graad of 22. Prachtig groen en rustig en schoon en netjes en beschaafd. Hoewel … een maand of wat geleden werden er te Port Arthur nog een aantal mensen midden op straat op klaarlichte dag doodgeschoten. De agent brengt ons alle stores die ik bestelde, mooie verse groentes en fruit. In een super ouderwets winkeltje kopen we natuurlijk meel , volle tarwe, en 7 korengraan.



Winkelstraat in Burnie

De man verkoopt allerlei lekkere dingetjes die rechtstreeks van het land komen. Dus geen grammetje chemi. Alles puur natuur. We voeren een uitgebreid gesprek. Hij vertelt dat hij uit Engeland afkomstig is en vroeger bij de RAF heeft gewerkt. Was altijd OVERSEAS. Zoals ze dat in AUSSIE noemen. En beschouwde zich meer als supporter dan als participant aan zijn familieleven. Nu is het anders, en met zijn winkeltje is hij dagelijks thuis. Bakt zijn eigen brood en verkoopt zijn eigen spullen. Tijdens zijn eerste jaren hier moest er alleen maar geld bij. Zo vertelde hij. Maar nu komt het wel eens voor dat hij aan het einde van de maand wat geld over heeft. We kopen er kakelverse eieren waar de kippenstront nog aan zit. En zo hoort het ook te zijn. Een goed ei is met stront gekleurd. Ze zijn allemaal verschillend van grootte. En door het zicht op zo'n simpel eitje realiseer je weer dat er dus grote en kleine kippenkontjes bestaan. En dat het dus niet uit de legfabriek komt. We verwennen onszelf met vers brood en Australische zalm. Heerlijk. En zelfs overheerlijk. Als je elke dag aan de rijst zit wil je wel eens een tarwekorreltje met wat Edammerkaas of zalm proeven. Die kaas kochten we in Singapore. Echte Goudse en Edammer … geïmporteerd uit Nederland. Uit Drachten afkomstig. We bezoeken hier ook een kaasfabriek in Burnie. Maar jammer… die mensen weten niet wat kaas is. Er staan 30 soorten kaas uitgestald maar de smaak is van alle soorten ongeveer

hetzelfde. Wat kaasmaken betreft zouden ze dus beter eens een keertje naar Holland kunnen gaan om daar de finesses van het kaasmaken te leren. Er is hier wel een Hollandse bollenkweker actief, die in tijden van Nederlandse schaarste zijn bolletjes naar Holland verscheept.

De chief officer bezocht het locale hospitaal en de x-rays toonden aan dat er niets beschadigd was. Mogelijk alleen de nekspier een beetje opgerekt. Mag dus gewoon met ons mee naar Korea.

BIBILY EN LOISITA

In de avond was er nog gezellig bezoek voor onze Filippijnse officers. Twee mooie jonge dames kwamen aan boord voor een babbeltje. Een drankje en een dansje. En ze zien er lekker uit. Goed geverfd en strak in de kleding. Haar in de plooi. Ze hebben er echt aandacht aan besteed. Ik vraag me toch in alle onschuld af waar ze vandaan komen en hoe weten ze je te vinden? Dit waren dan Filippijnse ladies die gewoon inderdaad een drankje plus een dansje en een wip willen. De ene heette BIBILY en haar vriendin heette LOISITA. Bibily kwam uit CEBU en had daar veel vriendjes. Gilberto was haar aanbidder. En wilde met haar trouwen. Maar daar was Bibily nog lang niet aan toe, zei ze. Ze rende van feest naar feest en had talloze vriendjes. Na een van haar onstuimige nachten raakte ze in verwachting. De vader min of meer onbekend. Gilberto hoorde er uiteraard van en wilde wel met haar

trouwen en het kind als zijn kind adopteren. Papa en Mama gelukkig en de familie eer was gered. Dus werd er een mooie bruiloft georganiseerd. De huwelijkstrouw ontbrak echter bij Bibily want na het huwelijk en nog voor de bevalling ging ze al weer regelmatig op stap. Er zijn mannen zat die houden van een vrouw die in verwachting is en de Filippijnen vormen daarop geen uitzondering. Het seksleven ging in volle glorie door en haar sterk gevulde boezem hijgde regelmatig in zeer versneld tempo op en neer. Bibily kon er geen genoeg van krijgen en bevredigde haar verlangens zonder enkele remming. De zaak kwam aan het rollen toen haar zwager op bezoek kwam voor een boodschapje en haar met een minnaar in bed aantrof. Met geld van een vriendin is ze naar Australië vertrokken. Nu heeft ze MILKSALON waar ze shakes en broodjes verkoopt. Een ouderwets Engels aandoend zaakje. Lichtblauw geverfde bankjes en een zachtroze toonbank bepalen de sfeer in haar winkeltje. De enige geur die er hangt is de geur van haar sterke parfum. Bibily wil blijven choqueren. En als er niet genoeg klandizie in haar zaakje komt zoekt ze het op aan boord van een schip in de haven met Filippijnen aan boord. En dat hoort ze van de agent. Ze houdt het dus wel nationaal. En gaat niet vreemd over de grens. Dat was Bibily. Zoals ze het mij vertelde. Loisita zou haar zusje kunnen zijn. Ze heeft echter een zeer begeerlijke hebberige en eigenlijk ordinaire blik in haar zwart omrandde ogen. Haar broer was naar Australië gegaan en

schreef naar huis dat het hier zo fantastisch en schitterend was. Verder is er eigenlijk niets bijzonders te vertellen over dit meisje. Gewoon een baantje. Achter de kassa in de supermarkt. En ’s avonds naar de disco. Een meisje als in het liedje : I am a Queen for tonight, but will I have a king tomorrow? Ze is via jaar ouders naar haar broer gestuurd. En Bibily zocht toevallig een hulpje in haar zaak. Nu bleek dat Loisita ook graag op de wip ging. En op een wip zitten er meestal twee. Dus de verhouding wordt stevig tussen hen . En zo werd loisita ook een vaste bezoekster op schepen.

WINNETOU WAS OOK TE LAAT

OK, let it be.



Captain, we have some company. Zei de elektricien met glinsterende oogjes tegen me. Die houden ze dus wel bezig tot de volgende ochtend. Zo is het als altijd. Als ze morgen wakker worden denken ze na over de vorige avond en nacht .. what the hack happened .. how did I .. what was her name again .. maar nu is het gewoon net als die wijsgerige Indiaan Winnetou … die ook wist dat hij TE LAAT was …

Maar ja wat wil je … die jongens hebben een contract van 9 maanden . Dat is een hele lange tijd. En die moeten ze volmaken. Anders missen ze hun bonus.

ONBENULLIGE VRAGEN UIT JAPAN

De stuurman laadt het schip af. En alles verloopt uitermate goed hier in Burnie. De charterers willen weten hoe het gaat… de agenten in Japan en Korea nemen ook al contact met me op. Ze wachten zeker op deze lading. En op de echt Japanse manier krijg je dus ELKE dag de meest simpele en totaal onbelangrijke vragen te beantwoorden.Maar, let wel, een Japanner moet zijn beroep uitermate belangrijk maken en vooral veel tijd aan besteden aan werkzaamheden. Veel telexen versturen .. want dan is hij belangrijk en heeft een druk leven. Veelal zijn het zeer jonge kantoorbedienden die ook de punten en komma's willen en moeten tellen en uit hun hoofd weten te noemen aan hun chef.

We kopen nog een aantal nieuwe films voor de boys. Ook tijdschriften en leatherwood honing … Origineel pure honing uit het regenwoud van Tasmanie. Een vol aroma kenmerkt deze sterke en unieke honing. Ik teken alle manifesten en bills of lading. De douane man geeft me de uitklaring. We nemen afscheid van alle mensen die we hier hebben leren

kennen. Diverse uitnodigingen om toch weer spoedig langs te komen worden ons van de kade toegeroepen. De loods is inmiddels aan boord gekomen en op de achterspring draaien we de kont naar de kade. Het voorschip komt vrij en met 15 graden stuurboord roer en de machine op dead slow ahead draaien we van onze ligplaats weg en komt de kont vrij van de kant. Ouderwetser kan bijna niet. Het scheelt je 5000 dollar aan sleepbootkosten. En zo stomen we de haven uit. Voordat we bij het eind van de pieren zijn laat ik de loods ontschepen. En zet dan de machine op FULL AHEAD. De crew maakt de ankers zeeklaar en stuwt alle trossen direct onderdeks. Er loopt een beetje Westelijke deining en met dit stijve schip beginnen we dan ook meteen te slingeren.

We zien dit mooie eiland achter ons verdwijnen en ik denk hierbij aan ABEL TASMAN die op 24 november 1643 als eerste Europeaan hier voet aan wal zette. Deze Groninger die in 1603 geboren was in LUTJEGAST noemde het VAN DIEMEN'S land. Naar de toenmalige gouverneur van Indonesië. ABEL TASMAN was toen op expeditie gestuurd om door de INDISCHE OEAAN te zeilen en via de PACIFIC te onderzoeken of er een zee passage mogelijk was naar Chili. Hij vertrok van het toenmalige BATAVIA en zeilde naar MAURITIUS. Vandaar vond hij VAN DIEMEN'S land. Great Britain nam het land over in 1788 en in 1803 kwamen de eerste Engelse gevangenen daar als bewoners / werkers.

Nadat er ook vrije Engelsen gevestigd waren werd VAN DIEMEN'S land in 1825 tot aparte Engelse kolonie uitgeroepen. De naam TASMANIA werd in 1856 door de Engelsen geadopteerd. Na ons bezoek aan TASMANIA stel ik vast dat deze LUTJEGASTER een goede neus had voor het vinden van mooie plekjes op deze globe.



BASS PYRAMID

Lenny heeft inmiddels alles in de salon al zeevast gezet. We kunnen dus zonder brokken te maken de Oceaan op. We varen langs BASS PYRAMID – FLINDERS ISLAND en stomen dan via de BASS STRAIT in de TASMAN ZEE. We blijven noordgaand dicht onder de AUSTRALISCHE kust tot aan het GREAT BARRIER REEF. Er staat namelijk aan de Oostkust van AUSSIE een sterke zuidgaande stroom en als je Noordgaande

dicht onder de kust blijft heb je minder stroomsterkte of zelfs een NEER. Een MEEGAANDE stroom dus, net zo als bij de Oostkust van FLORIDA. Het weder blijft goed. Het is schitterend zicht en de kust van NEW SOUTH WALES wordt prachtig gereflecteerd tegen de heldere lucht. De volgende dag gaat de wind aansterken tot kracht 7 BF vanuit het ZuidWesten. En blaast dus schuin op de kont. Dat is goed voor onze snelheid. De bootsman maakt met zijn crew de dekken schoon en de lichtmatrozen soppen alle hijskranen met T-Pol stofvrij. Want er was nogal wat blijven plakken op de mooie lichte verf. Ik laat de chef kok 100 kilo bloemkool snel voorkoken en dan invriezen. Ik kocht namelijk 200 kilo omdat het goedkoop was en kersvers. Dat is echter teveel om lange tijd goed te houden buiten de diepvries.



FLINDERS ISLAND GEZIEN VANUIT DE RUIMTE IN 1993



Vers Broodje aan dek

Lenny is zeer enthousiast bezig met haar eigen winkeltje. Met alle verse en nieuwe meelsoorten kan ze weer uitproberen en nieuwe broodsoorten maken. Na twee ingezakte broodklompen (wat te wijten was aan een verkeerde soort gist) heeft ze nu werkelijk al te prima volwaardige en luchtige broden gemaakt. Het is zo lekker dat ons eet enthousiasme beneden in de messroom wat minder is geworden. En ook daar moet je voorzichtig mee zijn… want de Chef kok komt met voorzichtige vragen of we iets anders willen eten misschien … En die man moet je zeker te vriend houden. Anders denken ze dat je hun Chinese eten niet lekker vindt. En dat kan niet.



CROWDY HEAD

We varen tussen CROWDY HEAD en PERPENDICULAR POINT met zijn prachtige bloemen langs de Aussie ZuidOost kust. In

de avondschemering zien we bij de CURPHY SHOAL en MERMAID REEF twee grote walvissen.



ze steken beiden hun staart in de lucht … origineel door ons zo waargenomen

Ze spuiten hun adem in de lucht en glijden naast elkaar de golven af. Het is een imposante waarneming om twee zulke grote dieren te zien spelen. De lichten van PORT MACQUAIRY zien we hierbij tegen de achtergrond.



PORT MACQUAIRY COAST BIJ DAGLICHT

De volgende morgen stomen we langs BRISBANE. We blijven strak langs de kust en hebben geen last van de tegenstroom. We zien in de verte de contouren van de stad. De lucht is zeer helder, het zeewater blauw en schoon en de temperatuur zeer aangenaam met 19 graden celcius. En dat voor de Zuidelijke winter! Te vergelijken dus met 28 december op Noorderbreedte. Ook nu zien we weer een aantal walvissen die hun douches uitbundig gebruiken. De witte fonteintjes die ze in de lucht blazen zien we afwisselend omhoog spuiten. Het lijkt wat op de Arnhemse verklikkertjes.



BRISBANE on the EAST COAST

De crew is bezig om de vloertegels in het stuurhuis te vernieuwen. En aan dek zijn de machinisten druk met de vernieuwing van de aircoolers in de hijskranen. En ook dat vereist veel aandacht omdat het niet elke dag moet gebeuren. Gelukkig, maar de verfijnde technieken ontbreken

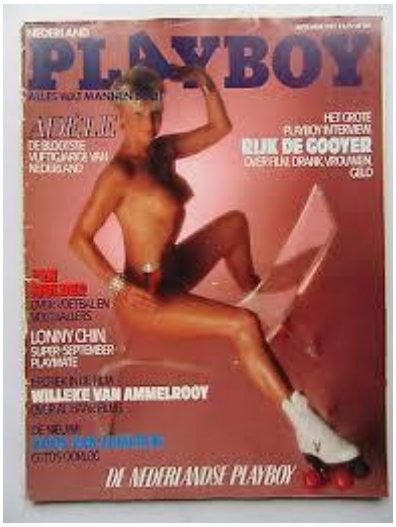
dus ook om dit job snel uit te voeren. Lenny bakt nu het beste brood van het Zuidelijk halfrond. Het verse warme brood in de oven verspreid een heerlijke geur en via de airco alarmeert het ook de Poolse machinisten die als echte Europeanen een vers broodje prefereren boven een bananenblad met rijst.

Het langs de kust varen heeft zijn speciale bekoring. Je bent op zee, ziet het land langs je voorbij glijden en geniet van de TV uitzendingen. Het weder is schitterend. Je hebt hier niet de lange Oceaandeining en ligt rustig in het water. Al met al een mooie afwisseling op de gewoonlijk lange reizen die wij maken. We komen weer een varende schemerlamp tegen. En denken aan al die passagiers die daar onder die grote kap zitten. Wij zien dezelfde omgeving met dezelfde Oceaan en dezelfde steden en walvissen. Maar zij betalen voor die reis. Het blijkt een Griekse cruiser te zijn, dat net vanachter het Great Barrier reef vandaan komt.

Van de Coral Sea stomen we in de Solomon Sea. We ronden dan het eiland ROSSEL, ook wel bekend onder de naam RUSSEL. Met ADELE ISLAND als afhoudende rots er vlak voor gedrapeerd. Ik denk dan uiteraard aan ADELE BLOEMENDAAL die ook nogal uitbundig gedrapeerd is.



ADELE ISLAND



DE ECHTE ADELE UITBUNDIG GEDRAPEERD

De sub equatorial stroom stuwt ons aanvankelijk om de Noord en de speed loopt op tot 14.8 knots. Verder in de SOLOMON SEA begint de stroom om de Noord West te lopen en moeten we 5 graden opsturen om op koers te kunnen blijven.

We komen hier de ALAM GULA tegen. Een door PCL nieuw aangekocht schip. Ze waren ook in dok in TJINGDAO (CHINA) om de ruimen te laten gridstralen. Dat is nu gebeurd en het schip is onderweg naar Oost Australia om suiker te laden voor

Malaysia of Japan. De kapitein komt uit Pakistan. Verder zijn er een paar Indische officieren aan boord en de rest van de bemanning is afkomstig uit Indonesië. Het is zeker niet gemakkelijk om een goede bemanning te vinden tegenwoordig. De Filippijnen raken een beetje leeggemolken. Wij hebben hier een paar Chinese deckcadetten in opleiding. En mogelijk moeten zij het volgend jaar over gaan nemen van de Filippijnen. Het is allemaal heel begrijpelijk en te verklaren. De Flippen worden ook te duur en krijgen te veel babbels. Terwijl de Chinezen als nieuwkomers en tegen de voor hen geldende gages nog graag willen werken. Wel is het zo dat wij die Chinezen moeten omvormen en hen echt in onze stijl leren werken. Maar met ons Nederlandse koloniale verleden in de genen is dat geen enkel probleem. Wij drillen ze wel!



DE ALAM GULA MET ALS THUISHAVEN PORT KELANG – MALAYSIA – DE TWEEDE THUIS BASIS VAN PCL SINGAPORE .

We varen in de SOLOMON SEA en het weder is en blijft tropisch. Het heeft de afgelopen nacht vreselijk geregend. Overdag verdwenen de regenwolken en in de loop van de ochtend brandde de zon in korte tijd de dekken weer droog. De 1ste stuurman besprak met de bootsman om de crew te laten beginnen met de accommodatie. Omstreeks pikheet was alles kurkdroog buiten en konden ze verder werken met de rustbusters.

De SOLOMON eilanden kenmerken zich door een zeer dicht regenwoud en is een bijna ontoegankelijk gebied. De

verschillende stammen hebben daardoor ook hun eigen specifieke identiteit behouden. Bijzonder is dat hier op deze eilanden door het isolement wel 80 verschillende talen bestaan! Het volkslied GOD SAVE OUR SOLOMONS ISLANDS is heel toepasselijk. Want de eilanden worden regelmatig getroffen door ORKANEN – TSUNAMI'S en ZEEBEVINGEN. Vandaar dat de huisjes ook heel laag bij de grond gebouwd worden.



Vandaag is het 3 juli en zullen we de evenaar passeren. We gaan dus van de Zuidelijke winter naar de Noordelijke zomer! Het weder is schitterend terwijl overdag de temperatuur stijgt tot omstreeks 30 graden en gedurende de nacht daalt het kwik tot 25 graden. 's Avonds om kwart voor acht geeft de GPS aan dat we van 0 graden ZUID naar 0 graden NOORD gaan. De zee is praktisch vlak en de sterrenhemel is wazig. De vochtigheid is erg hoog en JUPITER prikt maar nauwelijks door de dampkring heen. De volle maan veroorzaakt alleen een lichtere Oostelijke hemel. Maar blijft zelf onzichtbaar.

GROTE TENEN KNOFLOOK

Ik bemoei me nog dagelijks met de kombuis en instrueer de koks een beetje. Je lacht wat en geeft een complimentje. Wat gebeurt er dus? Juist … het eten wordt elke dag lekkerder. Alleen de 2de Poolse machinist geniet wat minder. Er zit namelijk teveel KNOFLOOK in het eten. En hij zegt als een soort SHERLOCK HOLMES een knoflook gebruiker al op een mijl afstand te kunnen ruiken. Als het zo erg met je gesteld is, schijn je allergisch te zijn en heb je het niet best als je er dagelijks in ondergedompeld wordt.



ELKE DAG EEN BORDJE VOL IS TEVEEL VOOR DE 2ND ENGINEER

SMAKKEN EN SLURPEN

De Chinese cadetten zitten aan tafel bij de Filippijnse officieren. We hebben de Chinezen ook een uniform gegeven en met een paar indrukwekkende goudkleurige epauletten op hun smalle schoudertjes zien ze er beslist indrukwekkend en vakkundig uit. OK, ze hebben nog een beetje ACNE maar met na een paar forse stormen zoutwater bijt dat die wangetjes wel schoon. Ze voelen zich een stuk beter nu ze als echte apprentice officer in de officers messroom mogen eten. Dat echter niet, of nog niet, tot vermaak en genoegen van de Filippijnen. Omdat de Chinezen namelijk volgens Chinese gewoonte laten merken dat ze het eten lekker vinden en dus SMAKKEN en SLURPEN. Vooral de soep moet van de lepel geslurpt worden! En dan maken de Flippen een opmerking. Waarop de Chinees verbaasd opkijkt en zegt: I DONT UNDERSTAND! En slurpt gelukzalig verder. De Chinezen zijn wat dat betreft geheel onverstoorbaar. Maar ik moet hier toch iets aan doen. De chief officer zal als eerste proberen hun gewoonte wat dat betreft minder luidruchtig te maken. En dat zullen we dan een paar dagen aanzien. Heeft dat geen succes dan moeten ze gewoon een half uurtje eerder gaan eten. Apart dus. Heel eenvoudig. En is er weer een probleem van de MIGHTY ULLOA verdwenen.

De bootsman onderhoudt het schip, en hoe moet hij 350 meter lang dek van 10 meter breed roestvrij houden? Juist, daarvoor hebben we tegenwoordig de RUSTBUSTER. Een roestvreter die te vergelijken is met een grote grasmaaier.

KORTE RIETEN ROKJES

De matrozen doen daarmee een schitterend job aan dek. We hebben in Singapore twee van deze nieuwe rustbusters aan boord gekregen. Het apparaat is aan de onderkant uitgerust met stukken ketting die rondgeslingerd worden en het roest van het staal slaan. Succes gegarandeerd. Maar gepaard gaande met een VRESELIJKE herrie. Vroeger deden die matrozen dat met BIKHAMERS … later met BIKTOLLEN en ander pneumatische martelwerktuigen die verschrikkelijk veel lawaai maakten en ook zeer langzaam resultaat hadden . Deze rustbusters maken echt METERS. Het zijn echter BARBAARSE werktuigen en je moet dus ook echt rekening houden met de mensen die NIET op wacht zijn en wegens rust uren in hun bunk verblijven. De man met de rustbuster heeft een solide KOPTELEFOON met een LEKKER BIJPASSEND MUZIEKJE. En loopt dus glimlachend achter zijn martelwerktuig. Je verkeert dan in een soort geestelijk vacuüm en droomt over HONOLULU, wuivende PALMBOMEN en MEISJES MET KORTE EN STRAKKE ROKJES.

die hun douches uitbundig gebruiken. De witte fonteintjes die ze in de lucht blazen zien we afwisselend omhoog spuiten. Het lijkt wat op de Arnhemse verklikkertjes.



We varen tussen de GRAY FEATHERBANK door. Een vervaarlijk gebied waar veel schepen hun einde vonden. Dit ligt uitgestrekt rondom 8 graden Noord en 149 graden Oost. Het is een compleet onderwater ATOL. Dus zeer gevaarlijk voor zeegaande schepen, die geen goede zeekaarten hadden en niet exact hun positie konden bepalen.

We houden SATAMAL ISLAND aan stuurboord en LAMOTREKK ATOLL aan bakboord terwijl we met 14 knopen door een volkomen vlakke Oceaan stomen. We hebben hierbij ongeveer 1500 meter water onder de kiel. Zit je wat meer bewesten of beoosten dan zit je gewoon op het rif. Maar wel lekker in de zon. Vervolgens komen we langs WEST FAYU en GAFERUT ISLAND (door ons GRAPEFRUIT EILAND genoemd)



SATAMAL ISLAND



GAREFUT ISLAND met alle koralen er om heen gespreid

Vanmorgen liet ik een speenvarkentje uit de vrieskist halen en legde de kok uit hoe we het wilden eten gedurende het weekend … Dat werd (hoop ik) begrepen. De FILIPPIJNEN laat ik de voorbereidingen treffen om het beestje te marineren. Zij weten dat namelijk precies. De hele procedure neemt wel een middagje in beslag. Dan hebben de BOYS een beetje afleiding. Een beetje rust en een beetje plezier met een potje bier. Dat is wel nodig na die week RUSTBUSTEREN. De OCEAAN is vlak. Het water is blauw, en je kan alleen maar spreken van schitterend vakantie weder. Dit zijn eigenlijk

geen omstandigheden om te werken … zogenaamd … maar zonder werken dus ook geen loon en geen OVERTIME. Die BOYS werken hard … de stuurman betaalt ze goed met de hoeveelheid overtime … schrijft dus de overuren niet met een PEN maar met een VORK … dus I uur is IIII uur. Dus iedereen loopt te smilen. De Chinezen willen vooral veel geld verdienen en dat kan hier. Wij hebben goede charters en zijn constant aan het varen … wordt betaald … dus PCL zegt: wij betalen jullie ook goed.

DE NIEUWE FIANCEE

De 1ste stuurman die nu aan boord is gekomen is afkomstig uit Polen. Hij is 40 jaar en heeft een buik als een bierton. Zijn omvangrijke kop staat op een schitterende en stevige stierennek. Hij woonde aanvankelijk in GDANSK. Daar raakte hij echter in onmin met zijn echtgenote. En zei: **DOBRY DZIEN**… wat ongeveer SALUDOS GOODBY betekent. En dat was het. Want hij is KORT VAN STOF, die stuurman. Hij nam de trein naar Warszawa … wat de hoofdstad van Polen is … bij ons dus bekend als WARSCHAU. En daar heeft hij een appartement gekocht. En weer in korte tijd een nieuwe vriendin gevonden. Want wat de omvang van je broek ook moge zijn … of de enorm grote maat van je schoenen … het is allemaal niet belangrijk … op elk potje past een dekseltje en er is dus altijd wel een vrouwelijke partner te vinden die

graag een nieuw verwarmd appartement betrekt bij een stuurman op de grote vaart die maar af en toe thuis is en elke maand een paar duizend dollar laat overmaken. Dus nu belt de stuurman met een telefoonkaart naar zijn nieuwe FIANCEE … (hij noemt haar MY FIANCEE …) om een paar lieve woorden te horen, die hij dus vorstelijk ondersteunt. De ene dienst is de andere waard. Hij werkt zich te barsten die stuurman. Ongelooflijk. Gedurende de ochtend loopt hij de dagwacht. Dat is van 4 tot 8 in de ochtend. Gaat dan ontbijten, en is daarna 3.5 uur aan dek om mee te werken dan wel de mensen te begeleiden en te stimuleren. ’s Middags blijft hij 2 uurtjes achter zijn gordijn / dwz ligt hij Chinees te lezen / ofwel te slapen. Waarna hij naar de brug gaat om de PLATVOETWACHT te lopen. Dat is van 16.00 tot 20.00 uur. Maar ik neem de wacht om 18.00 over … want ik wil ook wat te doen hebben en het breekt mijn dag op positieve wijze. Dan gaat die stuurman weer aan dek om de bootsman te begeleiden … ondertussen blijkt dat hij de cadetten intensief heeft geïnstrueerd omtrent hun eetgewoontes. Dus MINDER SMAKKEN- SLURPEN en BOEREN. Die boys zitten nu aan tafel met hun monden net zo strak in de plooi als hun gouden epauletten op hun frêle schoudertjes. En dat is een vermakelijk gezicht. Hun lippen gaan alleen nog van elkaar om de rijst naar binnen te stampen. Daarna is de mond volledig en absoluut gesloten. Ik moet er om lachen. Helaas. Kan je een echte Chinees het

smakken en slurpen afleren? Kan je een Hollander van de EDAMMER kaas houden? Kan je een goudvis buiten zijn kom leren zwemmen? We wachten dus af

RUSTBUSTEREN

Een deel van de crew houdt zich bezig met het marineren van ons speenvarkentje. Het verbaast me iedere keer toch weer dat de mensen zo enthousiast zijn voor een BBQ-tje. Het is heel simpel en stelt in feite niets voor. Maar het breekt de sleur eventjes. Vooral na zo'n week van RUSTBUSTEREN. De Oceaan is werkelijk spiegelglad en ziet er uit als een blauwe ijsbaan met spijkerhard ijs. Alleen de temperatuur is anders. Het is erg warm in de avond. Hier en daar springen vissen uit het water. De sterren reflecteren hun lichten op het wateroppervlak.

Wel zit er een tropische depressie op 600 mijl Noord Oost van onze positie. Die moet ik dus wel in de gaten houden. Hij kan zich namelijk heel wel ontwikkelen tot tropical storm en typhoon. En daar moet je verwijderd van blijven.

Deze zaterBARBQ-dag begint erg mooi. Een licht windje uit het West Noord Westen. Een tropisch bewolkte lucht met veel Cumuli aan de kim en verder een verwarde wolkenlucht.

De temperatuur is uitstekend te noemen en is in de vroege ochtend al 30 graden. Het weder is dus schitterend. Vandaag worden de laatste 40 meter van het stuurboord hoofddek met de rustbuster behandeld. Het gehele hoofddek is nu spiegeltje glad en ziet er met de nieuwe verflaag perfect uit. Ook de bak is gedaan en ziet er glimmend uit vanaf de brug. De stuurman kan er trots op zijn. Overigens heeft hij gisteren een halve centimeter van zijn duim afgeslepen met een slijptol. Hij loopt nu met een geweldig groot verband om de duim en houdt de hand omhoog tot borsthoogte om bloedstuwing te voorkomen. Ik zei tegen hem: Stuurman, het begin is er … je bent in ieder geval ietsje af gevallen. Want hij doet daar nu verwoedde pogingen toe … daartoe gestimuleerd door zijn nieuwe fiancee in Warszawa. Yes captain , you are right. I lost may be 1 gram!!! But on the wrrrrong place … hij stottert namelijk een beetje als hij tegen me spreekt. My belly is more important. Hij is vooral geïnteresseerd in vermindering van zijn omvangrijke buik. Ook wel = HET POOKJE = genoemd. Nu heb ik in Singapore een soort WILLY WORTEL stokje gekocht. Dit handige ontwerp is bedoeld om de buik en maagspieren te versterken en aldus de vetmassa die zich in de buikholte bevindt naar binnen te trekken. Dit apparaatje kon je destijds in Holland kopen via een commercial programma op de TV voor een bedrag van omstreeks 160 gulden. In Singapore kreeg ik het van een shipchandler ! En nam deze wonderstok dus mee. Nu

wel men natuurlijk weten: Heeft het succes? Het antwoord is JA. Als je elke dag 100 keer dit stok tegen te buik aantrekt zie je dat je na een week of 2 een strakkere buik krijgt. Als je dan ook nog wilt weten of het dus de prijs waard is? Dan luidt mijn antwoord: in Holland NEE … in Singapore JA. Het is een uitermate simpel stukje plastic waarmede het beoogde doel bereikt kan worden. Maar daar houdt het mee op. De stuurman wil deze stok nu gebruiken om te zijner tijd als hij weer naar zijn nieuwe fiancee gaat met een slanke taille zijn appartement kan betreden. Ook de Poolse Chief engineer is nu opeens gemotiveerd om zijn buikomvang te doen verminderen. Deze man eet ook te grote hoeveelheden vlees en andere vettigheden. Daarbij slurpt hij nog diverse coca cola's en biertjes in de beslotenheid van zijn hut naar binnen. Allemaal teveel voor een gewoon lichaam. En nu gaat hij binnenkort naar huis en denkt: GLUPI GLUPI … wat ongeveer betekent STOMKOP die ik ben …

BIJ GUAM

De tropical depression wordt een beetje afgeremd door een hoge druk gebied bezuidoosten van Japan. Hij nadert onze track nu met een snelheid van 6 mijl per uur … kijk uit en wees bedacht, want deze sluipende beweging betekent dat hij aan het zoeken is naar een uitweg. Als hij die vindt en een nieuwe koers inslaat pikt zijn snelheid op en komt met vernietigende kracht naar je toe. We zijn het eiland GUAM nu voorbij. Deze Amerikaanse basis geeft goede

weerberichten voor dit typhoon gebied. De wind is na de BBQ ietsje aangesterkt. En er loopt een beetje deining uit het westnoordwesten. We slingeren dus een ietsjepietsje en er spat wat buiswater aan dek.

De BBQ was geslaagd. Het speenvarkentje was bijtgaar en de hele crew kreeg een fors stuk vlees. Er stond een doos softdrinks en een doos bier. Een emmer icecream en bakken vol salades. Voor de liefhebbers

Voor de liefhebbers hingen er boven de BBQ nog wat inktvisjes te roosteren. Ik hield een toespaakje voor de boys en complimenteerde ze voor hun harde werk en professionele houding. Ze voelden zich klaarblijkelijk nogal emotioneel aangesproken op dat moment want de 3de stuurman riep: 3 HURA'S for captain Nico. En daar klonk het over de Pacific Ocean … HURA … HURA … HURA … mensen zijn uiterst simpele wezens die kunnen leven met inktvisjes – een speenvarkentje en 3 hura's op de Pacific.

GEEN HOERA VOOR DE DOMINEE – ELKE PREEK IS GOED

Overigens heb ik nog nooit HOERA horen roepen voor een dominee na een mooie preek in de kerk. Wel zei mijn Vader Zaliger soms, als er geen reden was om over de mooie preek na te praten omdat het eigenlijk de moeite niet loonde: Het gaat er niet om hoe hij het zegt, het gaat er om wat hij zegt.

En slechte preken bestaan dus niet. Deze theorie moest dus vaak herhaald worden, daar er meestal MATIGE PREEKJES werden voorgelezen. Echt goede sprekers waren daar ook niet uitbundig aanwezig. Maar OK, dit is zomaar een zijsprongetje van een preekgestoelte ergens in Nederland naar een positie ergens in de buurt van het eiland GUAM.



Guam ligt in de Filipijnenzee in het westen van de Grote Oceaan op ongeveer 13° noorderbreedte en 144° oosterlengte. Het is het zuidelijkste **eiland** van de Marianen, een eilandengroep ten westen van de Marianentrog in Micronesië. **Guam** heeft een oppervlakte van 549 km² en is daarmee het grootste **eiland** van Micronesië.

MET SPETTERS OP DE WANGEN

De bootsman stond er ook bij te glimmen. De buffkleurige verf zat ondanks het boenen onder de douche nog op zijn wangen. Maar hij was erg blij. Ze zijn vooral happy met de

hoeveelheid over-uren die ze krijgen uitbetaald. Maar ze werken er keihard voor en gaan in december als rijke Chineesjes naar huis.

GEEN MARLBORO TIJDENS SIESTA

De marconist komt op zondagmiddag tijdens de siesta bij me om de sleutels te vragen voor de bonded stores. Somebody want cigarettes captain … yes, what does SOMEBODY think … this is the SEVEN / ELEVEN SHOP? On Sunday afternoon there is an additional 50 % charge … you better tell him. En dan kijkt hij me aan of hij in de dierentuin een aap op een driewielertje achteruit ziet fietsen. En dat kan ik me voorstellen. Ik maak maar een geintje. Maar mensen moeten weten wanneer iets kan en wanneer iets minder geslaagd is om te vragen. Bovendien is het vaste prik dat er DIRECT na vertrek uit een haven bonded stores gekocht kunnen worden. En daarna gewoon elke vrijdagavond. Tot vlak voor aankomst in een haven ook weer wat extra's gekocht kan worden. Zo zijn de tijden en daar moet je het mee doen. Dus niet midden op de PACIFIC als ik tijdens mijn SIESTA op zondagmiddag even de ogen tot rust laat komen.

DIKBUIK DIAZ SIR

De electrical engineer belt met zijn zuster om te vragen op zij iets weet over zijn aflossing. Kan je het voorstellen? Deze man is 9 maanden aan boord. Zijn contract zit er dus op. De maatschappij die in Manilla de belangen van deze mensen behartigt laat maar niets van zich horen. Ondanks de brieven die hierover zijn verstuurd. Ik stuur daarop een telex naar de PRESIDENT (zo laat die dikzak zich noemen) van die company, President Captain Diaz Sir … en vraag hem wat de leave prospects zijn voor deze electrical engineer. Er komt geen antwoord. Via de zuster van LEKKIE verneemt hij dat er een aflosser beschikbaar is maar het kantoor in Manila weet niet wanneer het schip in KOREA is. Dus wachten ze af. Zeggen ze. Het is gewoon weer een simpele leugen om hun onbenul te bedekken. Ze hebben geen aflos elektricien beschikbaar en dan komen ze met dit soort smoesjes Want iedereen weet waar ik ben op zee en ook wat de ETA is voor de volgende haven. Elke drie dagen wordt er zo'n bericht aan alle belanghebbenden verstuurd. Dus ook aan President Captain DIKBUIK DIAZ SIR. Volgens al die berichten zijn we de 11de juli in Korea. Als het weder goed blijft uiteraard en ik niet hoef uit te wijken voor een of andere typhoon. Lekkie vermoedde ook al zo iets. Terwijl hij naar me kijkt zegt hij: Captain , you think they are playing a game with me? Ze kennen hun landgenoten en de manier waarop ze doorgaans behandeld worden. Ze worden gewoon simpelweg belazert. En elke keer word ik weer een beetje wijzer en begrijp ik

beter waarom FLIPPEN ook FLIPPEN zijn en als FLIPPEN reageren. Omdat ze gewoon altijd bedonderd worden. Heel eenvoudig. De 3de stuurman werkt al 4 jaar voor dat agentschap. En genoot als zodanig de hoogste gage in die groep voor zijn anciënniteit. Nu was hij, op eigen verzoek en met toestemming van zijn agentschap, 3 weken langer met verlof gebleven omdat hij thuis aan het verbouwen was. Toen hij terug kwam bekeek hij zijn nieuwe contract en zag tot zijn verbazing dat zijn gage met 400 dollar per maand was verminderd. Waarom verdien ik nu zoveel minder? Luidde zijn vraag. Dat komt omdat je op je eigen verzoek langer bent thuis gebleven en dus nu als nieuwkomer weer in dienst komt tegen de aanvangsgage!!! Ja maar PRESIDENT CAPTAIN DIAZ SIR ik werk hier toch al 4 jaar en kom toch altijd terug na mijn verlof? Ik ben toch niet NIEUW??? Ja je moet begrijpen dat je contract nu al is opgesteld en we dit niet kunnen veranderen. Daarvoor is de tijd te kort. Morgen vertrek je naar het schip. En de FLIPPEN zeggen dan THANK YOU VERY MUCH PRESIDENT CAPTAIN DIAZ SIR, en denken dan waarschijnlijk iets heel anders. Het zijn omstandigheden die wij in de Westerse wereld niet voor kunnen stellen. De wereld is aan deze helft van de globe harder en zakelijker voor de werknemers. De vakbonden zijn geen zelfstandige partij maar maken deel uit van de regering of werkgevers die zo allemaal onder een hoedje spelen en proberen de macht te behouden en de arbeids rust/onrust te bewaren.

Meestal vind ik het wel reëler dan bij ons in Europa, waar vaak onbegrijpelijke lonen en bonussen worden uitbetaald. Hier is het precies andersom.

Als je werkt is het OK, maar ziek worden is er hier niet bij. Arbeidsongeschikt al helemaal niet. Kan niet. Want dat betekent absolute armoede. Terwijl werkloosheid honger betekent. Als dit gebeurt helpen de familieleden elkaar en ondersteunen waar nodig.

ALS EEN GAZELLE

De tropical depression is aangesterkt tot tropical storm met windstoten tot 75 knopen bij het centrum. En dat blaast behoorlijk. Ik denk zo dat je op de afsluitdijk met dat windje in de rug op je GAZELLE met een snelheid van minstens 50 km/u tussen de hoge golven aan weerszijden vooruitspuit. Zonder een trapbeweging te maken uiteraard.

Ik ben wat meer om de west gaan sturen om zeker te zijn dat we niet binnen de invloedssfeer komen van D A N, zoals hij benoemd is. De zee en de deining zijn echter wel toegenomen en zoals ik reeds eerder heb verteld houdt de ULLOA van slingeren. Geef haar een beetje aanleiding om lekker te kunnen halen en gegarandeerd: daar gaat ze. Lekkere korte en lange halen. Onophoudelijk. Ik ben vannacht dan ook maar op de sofa gaan liggen. In je bed slaap je niet

lekker. Je bent voortdurend bezig om jezelf vast te houden. Op de sofa ligt ik dwarsscheeps en klemvast. Met een kussen aan het voeteneinde lig ik vast tegen de wand en met 3 kussens aan de kopkant lig ik vast tegen de TV kast. De ligruimte is hierbij 1.70 meter. Ik kan dus in deze houding nauwelijks bewegen. En dat is nodig om te kunnen slapen. Het is nog slechts 3 dagen varen naar onze bestemming en ik hoop en verwacht morgenmiddag vrij te zijn van deze DANNY BOY. Het zal een klein beetje vertraging veroorzaken in onze aankomsttijd te ONSAN. Ik zal straks de diverse partijen op de hoogte stellen van het weder hier.

GEEN STOOTKUSSENTJE

De stuurman loopt nog steeds trots maar uiterst voorzichtig met zijn linkerduim omhoog. Vanmorgen poetste hij zijn tanden met de rechterhand. De linkerhand angstvallig naast zijn lichaam hij de borst houdend. Het schip maakte echter een plotselinge haal en in reflex dempte de stuurman deze stoot met de linkerhand plus zijn verpakte duim als bumper! Zijn 96 kilo lichaamsgewicht drukten door via zijn gewonde duim tegen de wand. Helaas, dus dat zorgde voor een enorme pijnscheut.

Het weder is redelijk mooi te noemen. Een lange oostelijke deining zorgt voor een lekker werkend schip die draaiend met haar kont de golven vermaalt.

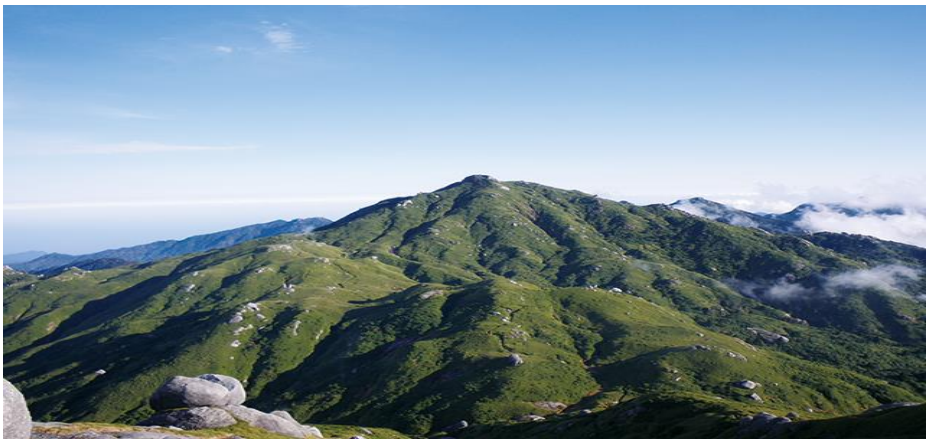
De vooruitzichten zijn goed. We verwachten de 11de juli te arriveren in ONSAN. Vertrek aldaar is de 13de juli. Dan stomen we naar Hachinohe dat aan de Noord Oost kust van Honshu ligt. Daar zijn we van de 16de tot de 19de juli. Als 3de haven stomen we terug naar Aomori dat in de straat HAKODATE ligt. Tussen HOKKAIDO en HONSHU in. We verblijven aldaar van de 20ste tot de 24ste juli. We hebben dus voldoende tijd om rustig het een en ander te bekijken in de diverse havens.

De deining loopt nog verward maar wel stevig door in het NWlijke deel van de Pacific. Allemaal nog het gevolg van D A N, de typhoon. De kracht van de natuur is onmetelijk groot. Als je realiseert dat een groot zeeschip omhoog wordt genomen als een ping pong balletje door een achterin komende golf. En dan weer lekker naar beneden valt in een diep dal. Zomaar .. en dat gaat achter elkaar door … onophoudelijk.

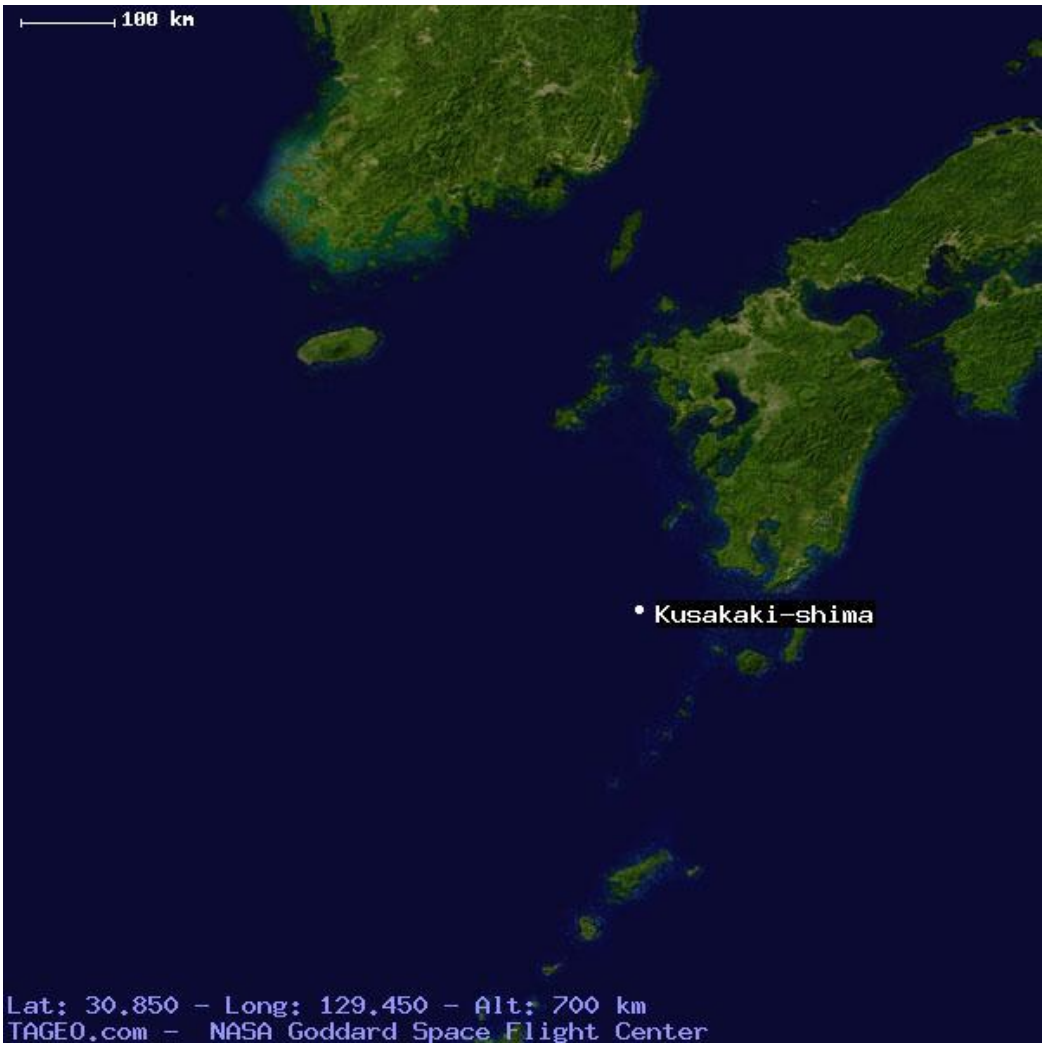
ANANASSEN BLIJVEN LANG GOED

Ik laat de ananassen tellen die we aan boord hebben sedert Singapore, en ze zijn nog in perfecte staat. Ik test er eentje en de smaak is al te prima. We hebben nog zeker voor 2 maanden verse groente en fruit aan boord. Dat was ook de bedoeling tijdens het provianderen. Om hier in Korea en Japan niets te hoeven bestellen. Het voedsel is hier namelijk onbetaalbaar voor een simpel scheepsbudget.

Bezuiden het eiland KYUSHU loopt nog steeds een lange en hoge deining die veroorzaakt is door DANNY BOY. We stomen langs YAKU SHIMA



en de ruim 1900 meter hoge top torent trots uit boven de regenwolken die zich rondom het eiland bevinden. De stroom in de OSUMI GUNTO is verward en we moeten steeds de koersen corrigeren om vrij te blijven van de ondieptes. Voorbij KUSAKAKI SHIMA



krijgen we eindelijk bescherming tegen de zeegang en wordt de zee plotseling glad. Wel zien we regelmatig draaikolken die de onrust van het water kenmerken.

We komen de DIAMOND EAGLE tegen die ons oproept op de VHF en vraagt of er ook Myanmar mensen bij ons aan boord zijn. Nee, die hebben we niet. Deze vogels zijn gevlogen. Myanmar heette in vroeger dagen BURMA en de bewoners dus BURMEZEN. Ik denk dan altijd aan een of ander soort

vogeltje. Zij komen van ULSAN en zijn onderweg naar Nieuw Zeeland. Ik vraag hen hoe het zicht was gedurende de reis. Very good, luidt het antwoord. OK, dat weet ik dan … maar de Japanse weerberichten die we via de navtex binnenkrijgen geven aan dat er DENSE FOG is in de KOREA STRAIT.

De bergachtige kust van KOREA doemt op door de nevel. Het zicht is voldoende voor oppervlakte navigatie maar we houden de radars er wel bij uiteraard. Het is een beetje heiig te noemen. Een tegenvaller voor ons. Je verwacht nu in de Noordelijke zomer goed weder. En het is eigenlijk meer een spiegelbeeld van de aankomst te Tasmanië. Maar daar was het acceptabel gezien de zuidelijke winter. Met een heerlijk zacht klimaat. Hier is het nu te fris voor de tijd van het jaar. Volgens de weerberichten slaat dat omstreeks half juli om. Dan wordt het weer droog en very hot tot half / einde augustus.

LACHENDE GOLF SPELER

We arriveren ’s avonds om 8 uur op de anchorage van ULSAN / ONSAN . Ik heb contact opgenomen met port control en informatie gekregen over scheepsbewegingen en een mogelijke ankerpositie. Ik manoeuvreer tussen een paar Japanse carcarriers door en breng het schip ten anker in 30

vadem praten. De volgende ochtend komt de loods aan boord. Ik bied hem een Chinees ontbijt aan. Een hele leuke vent die direct een paar gymnastiek oefeningen gaat maken. Ik bekijk hem en vraag: Do you play golf pilot? Yes captain, I do … many years already … but I am still a very bad player… very bad … en samen lachen we enorm. Als je maar schik hebt .. dan is het inderdaad volgens de pilot NO PROGRAM … geen probleem dus.

MET OF ZONDER MOLENTJES

De meeste Koreanen die Engels kunnen spreken doen dat. Laten we zeggen redelijk verschrikkelijk slecht, maar wel grappig. Als we wat later gemeerd liggen bij de KZC berth voer ik een gesprek met een paar quarantaine officers. Ze vragen me waar ik vandaan kom en ik probeer duidelijk te maken: HOLLAND. POLAND??? No HOLLAND . Kijken en denken … Ik probeer NEDERLAND … AAAHHH, NEDDERLAND .. want zo spreken ze het uit. En beginnen gelijk een paar **MOLENTJES** te tekenen op een servetje. Ja, daar lopen er veel mee, met molentjes. Al weten de meesten het zelf niet. Maar het is een onschuldige bezigheid. Goed, hetzij goed of slecht, ze kennen je land en daar kan de heer KOK dan misschien trots op zijn ofzo … in ieder geval weten ze het. NEDDERLAND. En ze beginnen verhalen te vertellen waar ik geen suikerbiet van begrijp. Ze lachen naar me en ik lach terug en dat vinden zij prachtig en lachen nog harder. Ik geef ze 2 flessen TEACHER whisky … en met glasrammelende

tassen nemen ze afscheid. Very nice captain … trachten ze te zeggen … geloof ik.

Volgens de KOREANEN zien ze er zo uit.

We luisteren naar radio ULSAN .. en denken KOREAANSE muziek te horen .. wat een tegenvaller … ik hoor de omroeper zeggen : akaya wom prak rundemagel … A WHITER SHADE OF PALE BY PROVO HARM …tenminste , dat versta ik.

EIGEN BAKSELS ZIJN BETER



De kombuis loopt lekker. De kok begint aardig te wennen aan ons systeem. De meeste mensen zijn tevreden. Zo langzamerhand begin ik hem wat economische begrippen bij te brengen. Deze kok is ook vlug van begrip. Hij spreekt alleen

Chinees. Net zoals mijn vorige chef kok. Maar begrijpt alles. En ik begrijp hem. Het gaat dus voortreffelijk. De knoflookgeuren warrelen regelmatig omhoog vanuit de kombuis naar ons dek recht in mijn neusvleugels. Heerlijk. We eten echter zeer bewust op het ogenblik. Alleen ’s middags fried rice met een klein stukje kip , verder eten we veel fruit en yoghurt en natuurlijk het eigen gebakken brood van Lenny. Haar zaakje loopt goed. Ze heeft nu 4 vaste meekauwers op dit schip. SALUUT!!!

AMSTERDAM – MADRID – MIAMI – COLON – PANAMACANAL TRANSIT - BALBOA – KURE

Bij het inchecken te Amsterdam werden we geholpen door een zeer charmante en vriendelijke grondstewardess. Ik zette de koffers op de band die exact 60 kilo aangaf. De stewardess keek bedenkelijk … u heeft teveel gewicht. Nu was ik had afgelopen verlof inderdaad ietsje zwaarder geworden, ik geef het toe, maar of dat ZO duidelijke zichtbaar was betwijfelde ik een beetje. Ze sprak echter verder: volgens uw kaartje mag u per persoon 20 kilo meenemen. Dan klopt er iets niet juffrouw. Ik heb namelijk een speciale clausule dat er 30 kilo per persoon is betaald en toegestaan. En daar hebben we onze bagage op gebaseerd. Tja, dat is inderdaad een probleem voor haar en voor mij …want de toeslag voor extra gewicht is een aanmerkelijk bedrag. Gelukkig had ik via mijn mobieltje snel contact met het reisbureau en de employee daar vertelde me wederom dat er

betaald was voor 30 kilo per persoon. Ik gaf de telefoon aan de stewardess die aandachtig luisterde en vervolgens snelle aanslagen op de computer maakte. En mij toen de telefoon weer terug gaf. Captain u heeft gelijk, er is een foutje op het kaartje vermeld. Ik had het kaartje niet gecontroleerd op toegestaan gewicht alleen op datum en tijd. Vandaar. Overigens was het kaartje besteld door PCL Singapore en was er dus vermeld: Captain en Mrs Mobach.

IBERIA ZET ZE OOK BOTERZACHT AAN DE GROND

Het is begrijpelijk dat de KLM, onze nationale trots, klaagt over de hoge lonen van de piloten. Natuurlijk zijn ze **outstanding** en vliegen het Koninklijk blauw op perfecte manier naar verre bestemmingen op deze globe. De Nederlandse piloten glimlachen verheugd naar al hun passagiers. Met is gedachten de bankrekening die maandelijks wordt aangevuld met een fors bedrag een wel verdiende gelden. Ook aan de grond zitten ze dus met hun hoofd in de wolken. Onze betrouwbaar op de grond en in de lucht maatschappij is goed maar ook DUUR. De concurrentie ligt op de loer. Er zijn andere Europese maatschappijen die naar dezelfde bestemmingen vliegen. Ook zij hebben JUMBO JETS en **IBERIA** je eveneens **boterzacht** aan de grond. En ook daar wordt je als gelukkige passagier volgestopt met allerlei ongezond lekkers. Het prijsverschil tussen de KLM en IBERIA bedroeg voor deze enkele reis maar liefst 1900 keiharde guldens. Per persoon wel te verstaan. Wij kozen dus voor

IBERIA. Vlogen via Madrid en verbleven daar op IBERIA kosten een nacht in hotel BARAJAS. ’s Avonds aten we tapa’s en dronken daar lekkere Spaande rode wijn bij. We keken naar de Spanjaarden die deze zaken bezoeken. En luisterden naar hun verhalen. Ze drinken een copa en eten een tapa. Hele families … dus opa’s en oma’s … kinderen en kleinkinderen die tafels bij elkaar schuiven en zeer drukke gesprekken voeren. De kleintjes aandachtig luisterend en snoepend van hun lekkernijen. De volgende dag vervolgden we de reis naar MIAMI vanwaar we met een klein 2 motorig propellor vliegtuig naar onze voorlopige eindbestemming Panama vlogen. Madrid was lekker warm. We waren dus al iets gewend aan de hogere temperaturen. Maar in MIAMI was het bloedjeheet … daar liepen we tegen een muur van hitte aan.

In Panama City werden we opgehaald door Miguel. Die ons door de immigration loodste en vervolgens naar Cristobal bracht aan de Noord zijde van het Panama kanaal. Bij de stoplichten in BALBOA staan jongens die de autoruiten schoon willen maken. Als het niet regent is dat ook regelmatig nodig. Want al het opwaaiende stof beperkt in korte tijd het zicht. Ze jongens hebben een plastic fles met water bij zich en gebruiken slechts een minimale hoeveelheid per ruit. Eerst wordt er een straaltje water op de ruit gespoten. Vervolgens maken ze met een sponsje het vuil los.

Dan wordt de ruit schoon geveegd met een rubber trekkertje dat het vuile water naar de zijkant van de ruit verplaatst. Het is opvallend om te zien hoe weinig water de mensen gebruiken in de tropen. Ook staan er jongens die rollen MENTOS verkopen, flessen water, kranten en papieren zakdoekjes. En hier zijn de auto's niet voorzien van een katalysator en evenmin zijn de dieselmotoren fijntjes afgesteld. Ze staan dus de hele dag in de vette uitlaatgassen.

LAND DEVIDED WORLD UNITED

De rit van BALBOA naar CRISTOBAL/COLON duurt 1.5 uur en gaat via de AV OMAR TORRIJOS en de Av Bolivar bijna evenwijdig aan het Panama Kanaal langs de MADDEN dam en de LAS MINAS BAAI. Miguel bracht ons naar het Washington hotel in Colon. Een oud en statig hotel dat in een vroegere periode zeker glorieus moet zijn geweest. Een grote tuin voor het hotel die geheel ommuurd moet zijn geweest en waar hoge palmbomen zachtjes wiegden in de Oostelijke wind. Tussen de bomen een lange oprijlaan die vanaf de weg naar de ingang van het hotel voerde. Aldaar was een grote overkapping gebouwd die aan weerszijden gesteund werd door witte pilaren. Zo blijf je droog tijdens de tropische regenbuien die hier regelmatig en intens vallen. Boven de ingang hangt een sierlijke boog waarin goudkleurige letters is aangebracht: ***LAND DEVIDED – THE WORLD UNITED.***

De bediende bracht onze zware bagage naar boven en schakelde de TV in op CNN. Daarbij wachtend op zijn fooi. Ik gaf hem een dollar en hij verdween met een grote smile en witte tanden. Zijn loon bedroeg 200 dollar per maand. Hij werkte daartoe 12 uur per dag gedurende de volle dertig dagen van de maand. Dus pakweg 6.60 $ per dag … dan is een tip van 1 dollar de moeite waard. Een vrije dag betekent een dag zonder inkomen, vertelde hij me. We waren een beetje uitgedroogd en gingen naar de bar. Een duistere omgeving die slechts spaarzaam verlicht was door kerstboomlampjes. Hier bestelden we een CUBA LIBRE en terwijl onze ogen wenden aan het duister zagen we mooie Panamese meisjes die hier hun geld probeerden te verdienen. Strak gekleed, smachtende zwart omrande ogen en vochtig rode lippen die vragen om snel contact en cash money. De mannelijke bezetting bestond buiten ons uit een verdwaalde RUS en een arme PANAMEES. Niet veel business dus voor de girls. En het was erin en eruit. Een komen en gaan van meisjes dus. Allemaal zoekend naar een prooi. De verdiensten zijn laag in Panama want de drankjes waren zeer goedkoop. Ik betaalde 17 gulden voor 8 mixjes … en dat is very cheap indeed.

De volgende morgen maakten we een korte wandeling in de omgeving van het hotel. Hier zien we huisjes gebouwd van golfplaat en wrakhout. Bijen gebonden door dikke touwen.

Negerkindertjes die vanuit doorkijk openingen je bewegingen volgen. Een stuk opgeplakt carton waarop geschreven staat: ***EDUARDO, para reparacion de todo clases de zapatos.***

De locale schoenmaker dus. En in elke winkel staat een safety guard. Bewapend. Er wordt hier gestolen als de raven en de mensen op hun beurt worden weer beroofd door EL GOBIERNO.



Het WASHINGTON HOTEL is gebouwd aan de Caribean coast. En vanuit het restaurant gedeelte kijk je direct op de toegang tot het Panama kanaal. Een grote achtertuin waarin een mooi zwembad met terras zijn gebouwd, wordt begrensd door een stenen dam. Het Oceaanwater kletst hier vrolijk overheen. In deze warmte zijn een paar van deze spetters beslist niet hinderlijk. Ik probeerde contact op te nemen met de agent te Cristobal. Het nummer gaf echter geen gehoor. Ik begreep dat niet zo erg. Die agenten moeten toch aanwezig zijn op een gewone doordeweekse dag om 10 uur in de ochtend. Uiteindelijk

kwam ik er via de telefoniste achter dat het een OUD en FOUT nummer was. Later sprak ik met de agent die me bevestigde dat de ALAM UNITED om 14.00 hrs verwacht werd. Het schip zou dan op de inner anchorage ten anker komen en de CANAL TRANSIT zou om 22.00 hrs beginnen. We dronken in alle rust onze koffie op het terras en lunchten daarna in het restaurant een ***BOCADILLO CON POLLO.***

OP EEN LAKER

Om 2 uur in de middag werden we opgehaald en gingen met al onze bagage richting kantoor. Even kennis maken met onze vertegenwoordigers in Panama en bespraken aldaar hoe we de crew change zouden regelen. Met de crewboot gingen we vervolgens naar de baai van Cristobal en spoten met hoge snelheid naar de ALAM UNITED. Het schip moest vaart verminderen omdat er teveel buiswater bij ons over kwam. Er stond aan dek namelijk een nog een deel stores die in Cristobal aan boord waren genomen bestemd voor de ALAM UNITED. We kwamen langszij en via de loodsladder klommen we aan boord. De Indonesische crew stond al klaar om onze barang naar binnen te brengen. Ik maakte kennis met de Pakistaanse kapitein die ik zou aflossen. Hij was enorm blij me te zien want zijn eerste contract met deze company was namelijk uitgelopen tot bijna 9 maanden. Ik had gemakkelijk eerder aan boord kunnen komen. Bijvoorbeeld in Casablanca

of in Dakar. Echter, PSM besloot om mij thuis te houden en pas in Panama aan boord te laten komen.



DE KAPITEIN OP DE ALAM UNITED IN CRISTOBAL

De ALAM UNITED is een LAKER, een zusterschip van de ULLOA, alleen een jaartje jonger. En je bemerkt dat hier een aantal verbeteringen zijn aangebracht in vergelijking met de ULLOA. Ik besprak met de kapitein de overname procedures. Daarna besloot ik om eerst maar even te gaan rusten alvorens het commando over te nemen om middernacht. En dat gebeurde in de GATUN sluizen. Het schip manoeuvreerde perfect en ik voelde me direct weer thuis, of beter gezegd, als

een vis in (op?) het water . Op het GATUN LAKE gekomen begon de eerste stuurman de achterpiek te vullen met natuurlijk vers water. Just in case. De verdamper werkt goed op dit schip, een produktie van 18 ton drinkwater per dag. Terwijl het verbuik omstreeks 12 ton per dag bedraagt. We laten een beetje in de kop getrimd en met die 250 ton drinkwater in de achterpiek zouden we gelijklastig komen. En dan stuurt het schip beter.



Nadat we de PEDRO MIGUEL en MIRAFLORES sluizen door waren, ontscheepten we de loods en zette ik koers naar de explosive anchorage om aldaar 1000 ton zware olie en 85 ton diesel te bunkeren. We arriveerden om 5 uur op de anchorage en de fuelbarge was pas om 1100 hrs bij ons. De crew kon dus een paar uur uitrusten na een lange nacht. De bunkerbarge met de naam PAMAL DOS was gebouwd in 1967

te Capelle aan de IJssel bij scheepswerf Vuyk en zonen onder bouwnummer 821. Ze zag er nog prachtig uit.

Pas in de achtermiddag waren we gereed en ik kon nog net voordat de duisternis inviel de reede van BALBOA verlaten. Ik nam contact op met FLAMENCO station en vertelde de bijzonderheden. De MAASDAM van de HAL kwam net het kanaal uit met als bestemming ACAPULCO en ik mocht achter haar aan mijn Noord Pacific transit beginnen. We namen dus afscheid van de FLAMENCO's en kwamen op full speed bij COIGA eiland.

REGENBOOG ZOEKERS

Tijdens ons vertrek te BALBOA ontving ik bericht van de charterers in TOKYO dat we voor deze Pacific transit



gerouteerd zouden worden door Oceanroutes in Los Angeles. Daar gaan we weer met die onzin. De charterers hebben zich om laten praten door een goede REGENBOOG VOORSPELLER en nu denken ze daar in Tokyo dat we de reis sneller en veiliger zullen volbrengen. Ik wil heel duidelijk stellen dat weerroutering heden ten dage niet nodig is en gewoon en uitsluitend een kwestie is van een paar mensen bezig houden in de USA. Maar het leidt tot geen ander mogelijk nut dan dat. Ik kan het veel beter geheel zelf doen en zonder zogenaamde hulp van een of andere mislukte navigator die na een jaar zee ervaring om zijn moeder begon te roepen en een baantje aan de wal zocht. Hij vond dat bij Oceanroutes en zit nu achter een computer de weerkaartjes te besnuffelen waar een paar druppels regen zullen gaan vallen en waar mogelijk de wind een beetje zou kunnen gaan aanschieten. En met die kennis gewapend stuurt hij me dan dagelijks een telex met wat voor weer we kunnen verwachten. JA JA …Vraag het de Groningers maar hoe dat zit met het KNMI en of er IETS van hun weersverwachting klopte de afgelopen winter, terwijl ze op pakweg 180 kilometer afstand van DE BILT berekeningen maken. En of ze een REGENBOOG kunnen voorspellen in AMERSFOORT vanuit DE BILT Wat te zeggen van deze PACIFIC, die duizenden mijlen groot is, en hoe moet je er in vredesnaam een actuele voorspelling voor maken. FORGET IT. Ik kan veel beter de situatie ter plekke bekijken

en dan met behulp van de waarnemingen verricht door satellieten en mijn eigen zeemans verstand de koers bepalen.

Voorlopig echter schitterend weder. En we varen vlak langs de kusten van Panama, Costarica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala en Mexico. Onze grootcirkel koers stuwt ons met de Noord Equatoriaal stroom naar de Hawaii eilanden. De nachtelijke sterrenhemel is helder en met een wassende maan wordt het dagelijks – nachtelijks – lichter aan dek. We lopen weer onze rondjes en voelen onze spieren die we teveel rust hebben gegund tijdens de verlofperiode. Het valt telkens weer op hoe schoon de lucht boven de Oceaan is. Je ziet veel mee sterren en de zuivere lucht reinigt je longen van alle rookgassen die in Holland hebben moeten doorstaan.

MAROKKO IS WEL GEZELLIG

De crew laat vragen of er een BBQ georganiseerd kan worden. Dat lijkt me een prima idee. De mensen zijn een beetje versuft. Ze zitten al 3 maanden aan boord van het schip zonder 1 stap aan land te hebben gezet. Begin december zijn ze namelijk vertrokken van Antwerpen naar BANDIT I KOMEINI. Via het SUEZ kanaal. In Iran mag niemand de wal op in verband met de veiligheid van het land. Na een week praten met de agent is het hen gelukt om in de laadbak van een oude truck naar een telefooncel te gaan om een gesprek met het thuisfront te voeren. Dat was dan beautiful

IRAN. Daarna vertrokken ze naar CASABLANCA, en nu hebben deze jongens de pech dat hun moederland (Pakistan en Malaysia) een ander oordeel heeft over de bestemming van de westelijke SAHARA dan Marokko en mogen de BOYS dus geen stap aan land zetten. Terwijl CASABLANCA een enorm gezellige haven is met heerlijk eten en broodjes warm vlees afgewisseld met gezellige cafeetjes aan de Palmenlaan. Alle charme van Marokko is hier gereflecteerd inclusief mooie aantrekkelijke meisjes om mee te dansen. Vervolgens voerde de reis naar DAKAR in SENEGAL waar om dezelfde reden een vertreding aan de wal een overtreding betekent en een dikke boete inhoudt. Terwijl ook hier een enorm gezellige zeemansbuurt is in het havendistrict met alle aantrekkelijkheden zoals een biertje en vele leuke dansmeisjes. De boys blijven dus netjes aan boord. Dan naar Panama, ook hier geen enkele tijd om te verpozen. En vervolgens de lange reis naar Japan. Dus de boys hebben wel ervaren wat de consequenties zijn van geloofs- en gedrags-overtuigingen. VRESELIJK!!! Na Senegal eerst de ATLANTIC transit … dan de Caribean … Panama Canal transit … en vervolgens de PACIFIC wat de grootste Oceaan op deze globe is. Achtentwintig dagen lang van BALBOA naar de loodsen bij SEKI SAKI in Japan. Ik zeg dan ook nog LANGE DAGEN omdat om de West varend je steeds een uur terug gaat en daardoor dagen van 25 uur mag beleven. Ik vind het schitterend. Het geeft de avond een extra dimensie. Het mooist varen is

steeds om de west. Je slaat dan een dagje over op de datumgrens. Maar dat is ook alles.

AFGRIJSELIJKE MUZIEK

Als bijkomstigheid geldt dat de vorige Pakistaanse kapitein geen feestjes liet houden of organiseerde. De crew wil uiteraard een beetje afleiding. Er moet iets gedaan worden. Ik bespreek met de chief cook en de radio officer wat we kunnen gaan doen. De kok maakt heerlijke sateh, marineert kippenpootjes, doet inktvisjes (tsjummie tsjummie) in een pikante saus, besprenkelt nog wat T-Bone steaks, bakt banaan + nasi goreng, snijdt vers fruit en zet icecream en limonade neer. Bier is er niet (?)wel heb ik ruim voldoende rum aan boord, waarvan ik 2 flessen verstrek voor de boys en iedereen is happy terwijl ze luisteren naar AFGRIJSELIJKE muziek om het geheel nog vrolijker te maken. Ik houd een kleine toespraak en na het applaus storten we ons op de kippenbouten.

Op dit schip is ook een ping pong zaaltje. Maar in zeer verwaarloosde toestand. Ik zeg dus tegen de chief officer om de vloer te repareren, er nieuwe tegels in te leggen, de wanden te soppen en de tafel weer op zijn poten te krijgen. Als dat gereed is organiseren we een ping pong tournament. Allemaal heel simpel maar een mens heeft iets nodig om de aandacht op te kunnen vestigen.

Het weder is schitterend. We zien een grote school tonijn die een ware voorstelling houdt.

1.gewoon springen uit het water

2.met de staart zwiepen

3.de buik laten zien

4.met de top van het ruggetje door de golven zwemmend

5.een halve salto makend

6.verticaal omhoog uit het water komen

7.snel wegzwemmen

8.plotseling onderduiken

9.onverwacht terug komen

10.alleen de neus in de lucht steken

Showtijd 6 minuten

Positie 17-40 noord 123-45 west thv California Seamount

Toeschouwers 2

De Japanners worden een beetje onrustig. En ik ben dit wel gewend. Kijk er dus niet van op. De 17de maart krijg ik een eerste telex uit KURE, van de agent, Goodmorning Captain, this is NAIGAI agency, welcome to Japan, Please advise



your expected time of arrival and your cargo distribution. Please be informed the ETAJIMA is the port of KURE and is a closed port.

Location: Etajima is on an island situated in the western part of Kure port to the S of Hiroshima. General overview: The port is a "closed port" therefore all formalities are to be carried out at the vessel's last port of call in Japan, or at Kure, prior to proceeding to Etajima. Load line zone: Summer. Max size: C I Oil Terminal: Draught 14.0m, 125,000DWT.

Therefore you are requested to anchor your vessel in the quarantine anchorage and await arrival of the officials. Zo, dat is telex 1. Ik wacht op telex 2 want ik heb nog geen echte en duidelijke vragen kunnen ontdekken in dit bericht. Dat komt de volgende dag. Nu uit TOKYO van TOKAI SHIPPING. Goodday captain in consideration of unloader at first discharge port ETAJIMA please advise us and the agents length between hatch #1 forepart and hatch #5 aftpart. Ik ben er zeker van dat ik tot aankomst BUNGO SUIDO elke dag

een of ander soort vraag krijg van die Japanners. Daarmede wekken zij de indruk dat ze druk bezig zijn met hun werk. Het heeft verder geen enkel nut want AL DEZE GEGEVENS zijn al voordat het schip vercharterd werd verstrekt aan alle belanghebbenden in Japan.

DOVE MEEUWEN

Het weder is over het algemeen bijzonder goed te noemen. Af en toe is het TE WARM, dus AIRCO aan op KOUD … dan weer iets TE FRIS … dus AIRCO aan op WARM. Af en toe deining vanuit de Noord West of de Noord Oost. Een kleine frontpassage met snel ruimende wind en een verhoogde deining waarin we lekker liggen te rollebollen. Sedert vertrek Panama hebben we een paar gevleugelde passagiers die hun magen vullen met vliegende vis. En na het werk uitrusten in onze voormast. Het gehele voorschip volschijtend met witte vogelstront. En met de verhoogde deining scheppen we af en toe een zeetje en wordt het voorschip automaticamente schoon gespoeld. Zo af en toe uit puur leedvermaak laat ik de scheepshoorn loeien en schrikken ze zich een hoedje. Maar de ervaren meevliegers/ mastzitters kennen die grapjes al om tijdens hun siesta plotseling een krachtige misthoorn van heel veel decibel vlak onder zich te horen. Ze reageren niet eens meer. Of zijn ze al DOOF geworden en moeten ze een gehoortest bezoek brengen aan SPECSAVERS?

Wij lopen onze dagelijkse rondjes over het schip. Een totale afstand van omstreeks 6 km afleggend. Ook springen we om de dag een uur lang voor de TV op aanwijzing van RICHARD SIMMONS die zijn geld verdient met het geven van AEROBIC lessen op een videoband. Hiermee gaan we gewoon door .. ik bedoel ook tijdens een hoge Noord Westelijke deining. Je maakt dan extra bewegingen om op de been te blijven en is een prima extra oefening voor je spieren.

Ik beleg een safety meeting. Bespreek wat internationale vereisten waar we aan moeten voldoen. En daarop volgend houd ik direct de food committee meeting en de welfare committee meeting. Het lijkt wel op een communistische samenleving hier. Maar OK, de mensen schijnen dat nodig te hebben en nodig te vinden. Wat medezeggenschap. Of het idee om het te hebben alleen al is voldoende om ze wat dat betreft tevreden te stellen. Dan kan alles genotuleerd worden en ben ik voorlopig ook weer van die ellende verlost. Het papierwerk vreet je op. En je moet bezig blijven. Je moet het verwerken, want anders wordt je er onder begraven en voor je het weet zit je op je harp te tokkelen. Er zijn instanties op deze wereld die de wijsheid hebben om papieren te distribueren en vervolgens de macht en kracht hebben om ze ingevuld terug te kunnen verlangen. Wise guys indeed.

Toen ik bij deze company in Singapore begon in 1990 had ik welgeteld 1 map met Company orders en verlangens. Nu heb ik 12 ordners. En stuk voor stuk dikke boekwerken die vol staan met: The master is to ensure … the master must verify … it is the master's duty to … het beroep van zeeman is een roeping. Net zoals dat geldt voor een geestelijke. Ik heb gekozen voor zeeman. En blijf dit ook doen. Het is mijn hobby en mijn leven. Maar als je de verantwoordelijkheden naleest ben je geneigd even je kale koppie te bekrabbelen en na te denken over het simpele feit: Waar ben ik aan begonnen? Is dat het waard? En dan zeg ik terwijl ik hier over de Pacific cross: JA, het is het waard. Er zijn wat risico's aan verbonden. Een persoonlijke boete … (AUSTRALIE – USA – KOREA) tot 200.000 dollar of daaromtrent. Mogelijk ook aangevuld met gevangenisstraf. That's all … als er meer dan twee duizend liter olie wordt gemorst. Allah … niet meer dan dat. Maar de lucht is hier schoon en het weder is goed.



CAPTAINS STEWARD MET USA T-BONE STEAK

Het eten staat altijd voor je klaar en de sterren en planeten schijnen voor iedereen. Alleen voor de een wat mooier dan voor de ander.

Two men are looking through bars …

One sees the mud…

The other the stars…

En vooral zie je in dit beroep vaak de zon in het water schijnen.

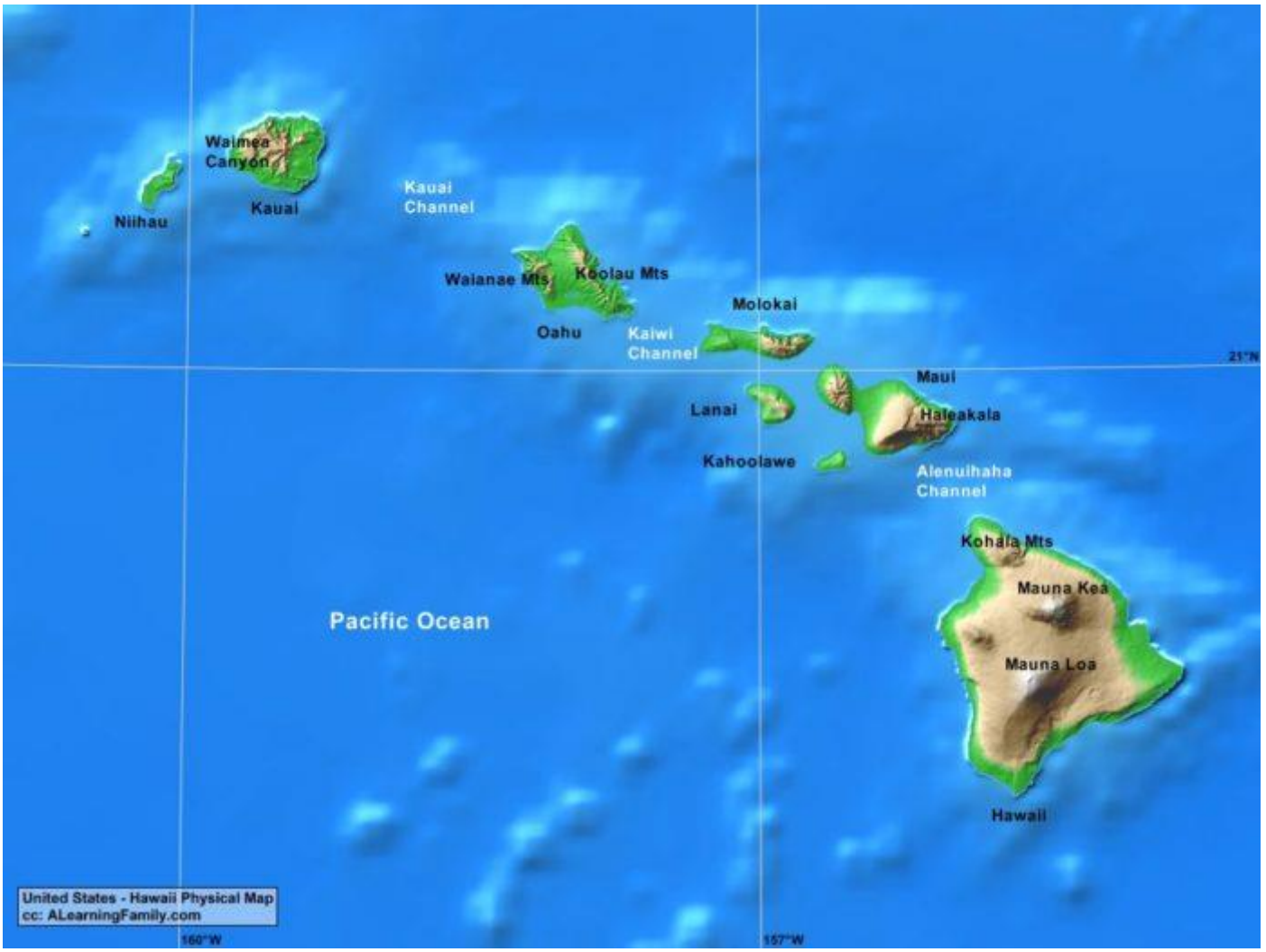
Overigens ervaren we een bijzonder verschijnsel. In de vroege avond zien we aan de Noord Westelijke sterrenhemel een echte komeet versierd met een prachtige staart. Het is de komeet HALE –Bopp met blauwe plasma en witte stofstaart. In beide staarten zijn stralen en pieken te zien. We zien hem elke avond en bewonderen de schoonheid van deze waarneming.



Onze reis begint grootcirkelend vanaf Panama tot Hawaii. En gaan dan door het ALENUIHAHA CHANNEL bezuiden de rest van de eilanden langs.

The Alenuihaha Channel that lies between the Big Island of Hawaii and Maui, is considered one of the most treacherous channels in the world due to the strong winds and high seas that funnel between the two islands'

narrow pass (~26 nm). In the Hawaiian language, alenuihaha means "great billows smashing", and that it is!!



Via de loxodroom vervolgen we de reis naar de BUNGO SUIDO waar de loods aan boord komt te SEKI SAKI. Daarna door de INLAND SEA langs HIROSHIMA naar KURE. Ik heb inmiddels vernomen te lossen in Etajima.



The summit of Mount Everest is higher above sea level than the summit of any other **mountain**, but **Mauna Kea** is the **tallest** when measured from base to summit. When measuring **mountain** summits by their height above sea level, Mount Everest is the **highest mountain in the world**.

De besneeuwde kruin van de MAUNA KEA is vanaf grote afstand te zien.

SUBMARINES HEBBEN VAAK VOORRANG …

We worden opgeroepen door een USA submarine die onder de kust van MAUI vandaan komt. Ik hoor via de VHF: Big merchant vessel with white superstructure passing Alenuihaha channel this is USA submarine vessel on your starboardside calling. Nu is het enige wat niet klopt de kleur van onze superstructure. Die is namelijk niet wit maar SAHARA GEEL. Zandkleurig dus. En deze kleine correctie vertel ik hem. Hij reageert hier niet op maar legt mij zijn intenties uit. Hij zou vaart verminderen tot 5 knots en dan

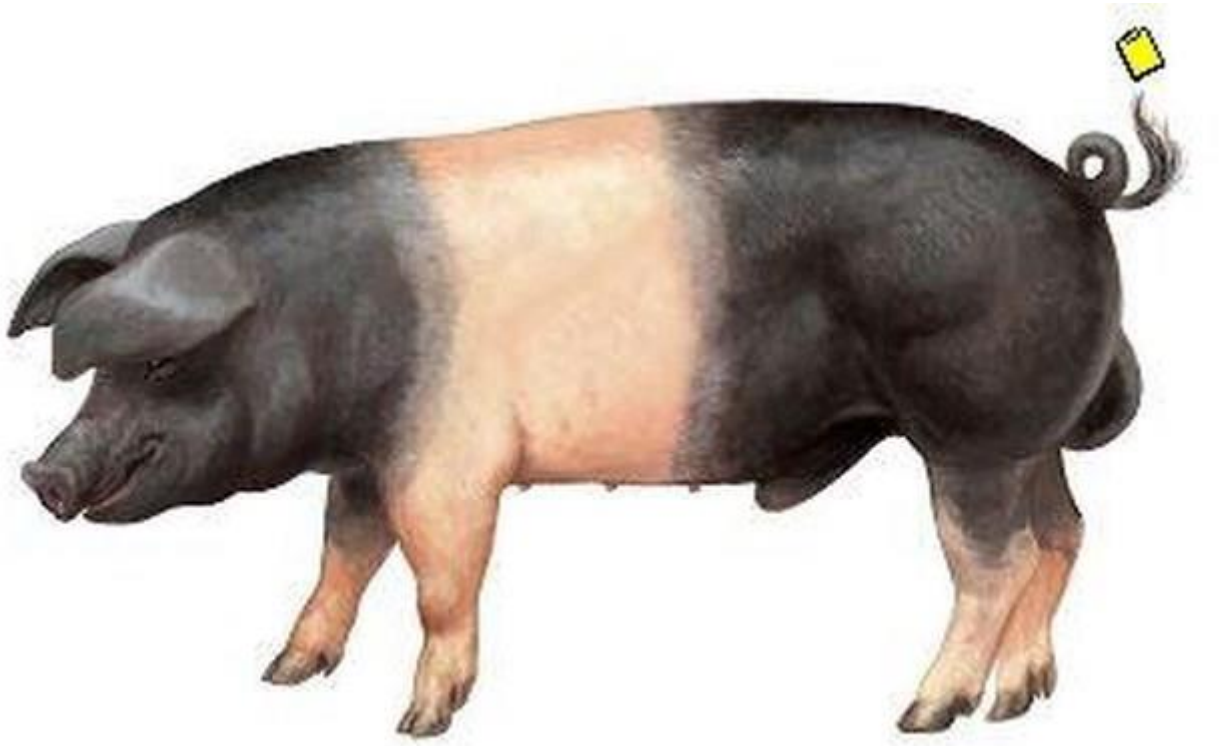
achter ons langs stomen. OK, antwoord ik … hartelijk dank. En ik wens je een nice day. Nu is het zo dat hij van onze stuurboordszijde naar ons toekomt dus EIGENLIJK zouden wij koers moeten veranderen en hem de RIGHT OF WAY geven. Maar … het is zo dat het een submarine betreft die daar net uit de diepte omhoog komt en net zijn snuit boven water steekt. En dan directelijk hem moeten zien??? En dan uit de weg gaan??? Is een beetje moeilijk. Dus heel goed dat hij het initiatief nam en voor ons ruimte maakte.



Op de TV uitzending van HAWAII zien we een studentenkoor van 1800 meisjes en jongens die locale liederen zongen. Ze waren behangen met bloemenslingers en volgens hun woorden trots op hun land, om daar in vrijheid te leven.

Hier een boord eten we alleen rundvlees, kip en vis. Er komt zogezegd geen biggetje met krulstaart de gangway op. En dat is te zien ook. Ik bedoel met betrekking tot de hoeveelheid

gelaats puistjes bij jonge mensen. Op de MIGHTY ULLOA zaten alle jonge Chinezen onder de pukkels. En die boys eten dagelijks varkensvlees. Hier op de ALAM UNITED is er geen pukkeltje te bespeuren. Een toepasselijke naam voor dit schip zou kunnen zijn: **ALLAH UNITED** met al die MOSLIMS aan boord.



Deze komt hier niet aan boord

EN NIET AAN MIJN KONT

Nu hoorde ik via radio Nederland Wereldomroep dat er een INCIDENTEEL geval van de gekke koeien ziekte was

geconstateerd in WILP. Uit voorzorg waren inmiddels alle koeien uit hetzelfde stalletje verbrand. Maar, goede burgers, wees niet bezorgd, er is GEEN ENKELE reden tot paniek. U kunt gewoon uw biefstukje blijven eten. En onze minister AARTSEN besloot zijn toespraakje met de volgende gedenkwaardige woorden: EN DAARVAN WIL IK U KOND DOEN. Ik dacht toen direct bij mezelf: MAAR VAN **DE MIJNE** BLIJF JE AF.

We hielden bezuiden Honolulu en Pearl Harbour een BBQ. En dat is dan de laatste van deze reis. We hebben nu de grootste helft achter de rug, en mogen nog 12 dagen stomen en houden een dagelijkse STOP of BREAK in het ritme van de werkzaamheden. ’s Middags om 5 voor 4 laat ik het general alarm rinkelen om een sloepenrol aan te kondigen. Binnen 5 minuten staan alle boys op hun post en is de boot tot aan het embarkatie dek gevierd. Daarna houden we een brandrolletje met een gesimuleerde brand in de crew accommodatie aan stuurboord op het hoofddek. Het perslucht masker wordt opgedaan, de brandslangen uitgerold en een slachtoffer per brancard naar het scheepshospitaal gebracht. Dan blaas ik de show af en beginnen we aan de inktvis (YUMMIE YUMMIE), de pindakoekjes, de kroepoek, nasi goreng, loempia’s, geitenvlees, biefstukjes, kippenpootjes en sateh. Daarbij dus ook heerlijke pikante saus en een grote schaal met gesneden fruit. Die doosjes priklimonade en 2 flessen rum completeren

de hap. Tegen de regels van de KORAN wordt er lekker alcohol genuttigd door de MOSLIMS … en ALLAH vind dat zeker goed. Want hij grijpt niet in.

Tijdens de BBQ begint de wind plotseling aan te sterken en waait er een horizontale regenbui over het poopdeck waar wij nu zitten. De kroepoek verdwijnt de natte lucht in en de loempiaatjes kunnen worden gered van een snelle verdrinkingsdood door kordaat optreden van de bediende. Alle etenswaren worden razendsnel de kombuis in gesluisd. Na 10 minuten is deze bui achter het schip verdwenen en wordt alles weer geïnstalleerd. Het vuur is gelukkig blijven branden. De Indonesische bootsman legt er wat extra houtskool op … dus de boys kunnen weer verder kanen De braadlappen verdwijnen als sneeuw voor de zon.

Gedurende de nacht ruimt de wind plotseling vanuit de ZuidWest naar de NoordOost. Dit gaat gepaard met hevige slagregens. De deining neemt toe tot 25 voet hoogte en we duiken diep in de golfdalen. Massieve zeeën water lopen over het voorschip en het gehele hoofddek. Ik laat de omwentelingen van de machine wat verminderen en verander de koers van 281 graden naar 300 graden. We liggen er dan wat beter in, en nemen minder frequent zeeën aan dek. Ik hoop later op de dag de koers weer te kunnen verleggen naar het WestNoordWesten als de wind meer

geruimd is naar het NoordOosten. En onze weerspecialisten in Los Angeles weten van niets. Maar het is voor hen ook de ver van mijn bed show zoals ik al eerder beschreef. En ook heel begrijpelijk. In de telex stond dat de wind uit het NoordOosten zou komen met kracht 5 BF en een deining van maximaal 2 meter hoogte. Welnu, de deining is zeker 8 meter hoog en we hebben windkracht 8 op de schaal van Beaufort. Ik zal deze gegevens vandaag even opsturen naar de specialisten in Los Angeles. Om de heren OP TE FRISSEN en BIJ DE LES TE HOUDEN.

Om 1 uur in de middag ontving ik weer een bericht van onze regenboog- en wind specialisten in California. Windkracht 4 BF uit het NoordOosten en deining tot maximaal 3 meter hoogte. Ik stuurde de middagpositie naar hen en vertelde hen de actuele weers conditie windkracht 8 BF en 8 meter deining. Nog geen half uur later krijg ik een antwoord uit de USA: Thanks your 23rd message. Your weather conditions well noted. You are just West of a passing coldfront and your HEAVY conditions will be moderating by 0600 UTC march 24th. Nu kreeg ik dus een update dat er bij ons de volgende weersverwachting te noteren viel: wind Noord tot Noord Oost 7-8 BF golfhoogte 6 meter en deining uit het Noord Noord oosten 6 meter. Vervolgens afnemende wind in de komende dagen. Te weten de 25ste kracht tot 7 BF en de 26ste kracht 4 tot 5 BF. Nu passeren wij de datumgrens de 25ste,

slaan die dag dus over en die dinsdag hebben wij niet in het scheepsjournaal. Vraagje aan de chief officer: Hoe zit het dan met die wind? Slaan we die ook over? Maar hoe zit het met die boys in de USA, zijn ze het weekend wezen stappen en nog een beetje suf? En reageren ze pas als ik ze heb verteld wat de actuele weerssituatie is.

Over de MAT en de ZEE … en mijn REDDENDE HAND

Nog even verder over mijn chief officer. Die een devoot MOSLIM is. Een soort GERT JAN ZEGERS … maar dan voor ALLAH. Een keurige man en een goede betrouwbare chief officer. En dan stel ik de vraag: wat heeft een bepaalde religie nu met het slingeren van een schip op de Pacific Ocean te maken? Juist, krab jezelf even op het hoofd van verbazing en lees rustig verder. Het wordt dan net zo helder als goed zicht na een plotselinge mistbank.



Het schip maakte tijdens deze zware frontpassage behoorlijke slingeringen. Met onze overgrote stabiliteit zwiept het schip een beetje terug naar zijn, laten we zeggen: RECHTOP STAND. Wat gebeurde er nu net na ZONSONDERGANG? Ik ging gewoon toevallig naar boven en opende de deur die bovenaan de trap vanuit de gang naar de navigatiebrug voert. Je staat dan nog op de trap terwijl je met een hand de deur kan openen. Andere hand vast aan de trapleuning. Terwijl ik die deur opende maakte het schip een zeer zware slingering. In de burgerlijke schemering zie ik als in een flits de Chief

Officer, geknield op zijn bidmatje met opgeheven hoofd en vooruitgestoken handen, als een raket voorbij schuiven. Daarbij op korte afstand gevolgd door zijn glimmende zwarte schoenen, die elke dag worden gepoetst, en die hij uittrekt als hij gaat bidden. De Javaanse matroos die als uitkijk op wacht staat ziet het zorgelijk aan en denkt volgens mij alleen maar aan de strepen die de Chief Officer op de super gepoetste linoleum tegels zou trekken. Hoe is het nu mogelijk vraagt een Christenmens in alle eenvoud zich af .. Tijdens zijn eerste avondgebed had hij eventjes, het zal niet meer dan een splitsecondje zijn geweest de aandacht uitsluitend bij ALLAH en niet bij de slingeringen van het schip gehouden. En op de Oceaan loopt er af en toe een gemeen, extra hoge deininggolf tussendoor. Dus wat dat betreft kunnen we de Chief Officer helemaal niets kwalijk nemen als je in gebed verzonken bent. In ieder geval, zijn bidmatje is niet anti slip uitgevoerd en voor je het weet glijdt je naar de andere kant van het stuurhuis. Sinds we nieuwe vloerwas aan boord hebben zijn de vloertegels namelijk zo glad als de THIALF schaatsbaan in HEERENVEEN. Ik had mogelijk de Chief Officer kunnen redden van zijn abrupte klap tegen de kaartentafel, maar uit gepaste eerbied heb ik dat niet gedaan. Ik denk namelijk dat uitsluitend het acutelijk toepassen van een BOLUSGREEP zijn knal had kunnen voorkomen.

GIVE ME THE KEY PLEASE

Er liepen behoorlijke zeeën aan dek. Met de volle maan erbij licht het schuim helder op. Langzaam aan steeg de barometer en na 2 dagen lagen we er weer lekker in. We passeren in alle rust de datumgrens en eten als lunch heerlijke vissoep, gegrilde kippetjes en cocosrijst. Als ontbijt eten we NASI LEMAK , dat is een speciaal soort rijst, waarbij een half ei, gebakken pindaatjes en ikan bilis wordt geserveerd. Ikan bilis is te vergelijken met een soort piepkleine stekelbaarsjes. Wordt met kop en staart compleet gebakken en warm opgediend. Is aanbevelenswaard. Ik heb een voortreffelijke kok aan boord. Het eten is overheerlijk. Lekker pikant en puur far east. Ik hoorde van de vorige kapitein bij overdracht van het schip in het Panama kanaal dat deze man een drankprobleem had. Ook was er onder de crew enige frictie met stoei en duw partijen geconstateerd. En dan moet je dus even handelend optreden. Ik controleerde toen door wie en wat en hoeveel drank er werd verstrekt. En dat was de chief steward. Maar dat is hier ook de chief cook. En hij had de sleutel van de drankkast en kon zich dus ook zelf ruimtelijk bedruipen met drank. Ik vroeg toen dan ook direct aan hem om mij de sleutel van die drankkast te geven. Captain, please tell me what you want and I get it for you … No, zei ik, ik wil alleen de sleutel. Die moet ik hebben. En vanaf dat moment werd er een keer per week drank verstrekt. Met een beperkte hoeveelheid. Een doos bier of een fles rum. Dus geen BIER +

RUM captain??? Nee, het is OF – OF. En alleen als ik geen probleem zie met jullie. Anders wordt het NO –NO. En toen was het probleem gelijk verholpen.

YOUR CAR IS READY CAPTAIN

Vrijwel tijdens het passeren van de datumgrens zien we een klein schip in de horizon opdoemen. Het blijkt een Amerikaans vaartuig te zijn dat zich met vissserij onderzoek bezig houdt. Verder is het zeer rustig op de Pacific, we zien alleen onszelf gereflecteerd in het water. Nu nog maar 8 dagen naar de eerste bestemming, KURE. Ik ontvang bericht uit TOKYO dat we aldaar 5 dagen zullen verblijven. En dat er tijdens het weekend niet wordt gewerkt. Dat is leuk voor de crew. Ook in MOJI wordt de lossing geschat op 5 dagen. Vervolgens is het 56 uur stomen naar ONAHAMA waar het laatste beetje lading er in 2 dagen uitgehaald wordt. Dus hebben we voldoende tijd om het een en ander te gaan doen . KURE ligt vlak bij HIROSHIMA en is ook wel een bezoek waard. Zo laat de agent mij weten. Your car is ready captain and waiting for you!

Onze komeet HALE BOPP staat er nog steeds schitterend bij. De staart is wat gebogen nu. Tevens is er een duidelijke splitsing opgetreden in de staart. Want nu vertoont hij een beetje meer een V-vorm. De komeet zelf staat als een heldere

bal aan de NoordWestelijke hemel. Een imposant verschijnsel.

De paasdagen zijn zeer rustig hier in het Westelijk deel van de Pacific. Zondag hebben we schitterend weder en er zit nauwelijks beweging in het water. Wel zien we een zeer grote walvis op zijn rug boven water steken maar het duurt slechts een paar seconden. De rest van de dag blijft het stil. De 2de paasdag begint wat rommelig. De deining loopt wat verward met als hoofdrichting NoordWest. Het gevolg van een hogedruk gebied dat vanaf Japan richting Oost loopt.



Ondersteboven op zijn ruggetje

Nog slechts 4 dagen naar onze eerste bestemming. De crew raakt een beetje opgewonden. En dat is te begrijpen. De boys

willen de benen eens strekken. Meestal lig je in Japan niet meer dan een uurtje van de bewoonde wereld. Wat dat betreft kunnen ze zich dus uitleven … of beter gezegd: uitlopen.

We hebben 3 dingies aan boord die eenmaal per jaar gekeurd moeten worden. Door de bevoegde locale inspectie dienst. De laatste keer dat het gebeurde was duidelijk in China, er staat namelijk op geschilderd: NEXT **SULVEY** JAN 1997 … In plaats van NEXT **SURVEY**.

Ik sta nu dagelijks in contact met de ontvangers in Japan en we bespreken de plannen mbt het lossen van de lading phosrock. Hier een beetje meer en daar een beetje minder? Elke dag een nieuw soort vragen. Kan dat ivm stabiliteit? Ook moeten er arrangementen worden gemaakt voor het vernieuwen van certificaten en uitvoeren van inspecties door ABS. Ik zal in Japan ook proviand moeten bestellen. Er is in Panama te weinig aan boord genomen. Dus nu moet ik hier in MOJI of in ONAHAMA de erg dure Japanse proviand inkopen.

Op 3 april schuift er een depressie over ons heen. De wind neemt toe tot stormachtig en het zicht vermindert tot minder dan 2 mijl. We bevinden ons op 300 mijl voor de Japanse kust en hier begint eigenlijk de crosstrack met het kustverkeer onder Japan. De stuurman belt me dat de RADTRAK ARPA radar niet functioneert. Ik bel de marconist en hij probeert het foutje op te sporen. Na een uur werken zegt hij alles gecontroleerd te hebben, de contactjes schoon gemaakt en ik probeer de radar. We zien een goed beeld van de omgeving en ik complimenteer de marconist. You are an electronic doctor… en hij lacht van verlegenheid. We hebben in totaal 3 radars op dit schip. Maar vooral de ARPA is erg handig om de koersen en naderings aspecten van andere schepen snel te kunnen aflezen.

2Tsu no hane – JAPANS VOOR TWEE VEERTJES

De 4de april arriveren we in de BUNGO SUIDO, de toegang tot SEKI SAKI pilots. We zien in de vroege ochtend het land van de rijzende zon opdoemen. Scherpe rotspunten en grillig gevormde eilanden bevinden zich aan stuurboord van onze koerslijn. Ik neem contact op met OITA PORT radio en hij vertelt me dat ik verwacht wordt en dat de loods gereed is voor ons. Please have your pilot ladder ready on the starboardside one meter above the water. Even later zie ik de loodsboot aankomen… Alle Japanse loodsen dragen een hoedje. En deze man vormt daarop geen uitzondering. Wel zie ik dat dit een LUXE hoedje is… er zitten namelijk 2

gekleurde veertjes in de rand. Later hoor ik dat hij ere voorzitter is van de JAPANSE vogelclub. Vandaar die veertjes! De 3de stuurman gaat naar beneden en begeleidt de loods naar de navigatiebrug .. Welcome to Japan Mister Captain … zegt hij .. .en overhandigt mij zijn kaartje. Captain S. Nishino luidt zijn naam. We bespreken de te nemen route terwijl de bediende hem verse koffie brengt.

En zo komt er dan een voorlopig einde aan deze voorspoedige transit over de NORTH PACIFIC OCEAN.