

Zeevaarders

De verhalen van

CAPITANO NICO

Deel drie

Uit het logboek van kapitein Nico
Villa Vittoria, Ostuni, Puglia,
jaar MMXXVI

Zeevaarders CAPITANO NICO Deel drie

De Inspecteur, de Roestplek en de Glimmende Wijnglazen

1

uit het logboek van Capitano Nico

Zomer in BBC - BEAUTIFUL BRITISH COLUMBIA

Er bestaan twee soorten mensen. Mensen die denken dat schepen varen. En mensen die denken dat schepen bestaan om formulieren over in te vullen. Wij lagen in Vancouver waar de lucht warm was, het water blauw en de Indische inspecteurs talrijk Prachtige anker positie naast Stanley park.

Een keurige delegatie kwam aan boord. Helmen op. Dikke ordner onder de arm. Veiligheids schoenen. Gezichten alsof ze persoonlijk verantwoordelijk waren voor de toekomst van de wereldhandel.



Ze begonnen ernstig. Ladder controleren. Dek controleren. Brandblusser controleren. Tegen aan tikken met een puntig mesje. Roestplek controleren. Nog een roestplek controleren. En daarna… de eerste roestplek opnieuw controleren. Eén inspecteur wees.

“Captain… this spot.” Ik keek.

Een plek roest ter grootte van een Canadese postzegel. Ik zei:

“Ja.”



Hij schreef. Heel veel. En keek naar mij. **Alsof hij de TITANIC had gered.** Ondertussen liep de bootsman voorbij. Veertig jaar op zee. Kon met een stuk touw, een hamer en een forse verwensing een complete haven repareren. Die keek één seconde. Tik. Klaar. Inspecteur keek niet. Die schreef verder.



Toen gingen ze naar binnen. Airco. Koffie. Water. **En natuurlijk… de wijnglazen. Prachtig glimmend.** Ze dronken een heerlijke sauvignon. Alles netjes. Toen vroeg één inspecteur:



“Captain… how do you keep everything so clean?”

Ik zei:

“Dat zal ik uitleggen.”

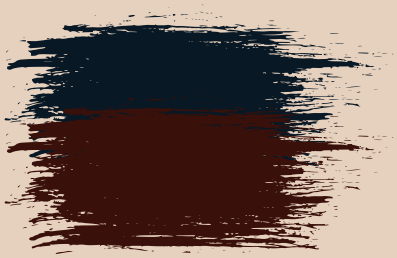
Ik wees naar het dek. Nachtwerk. Zweet. Verf. Olie. Zout.

"En mannen met schoenen waar je niet mee over een Perzisch tapijt loopt.”

Stilte.











Ze knikten. Schreven nog iets op. Vroegen om stempels. En handtekeningen. En gingen tevreden weg. Met een prachtig rapport. Naar ik vermoed:

SHIP CONDITION: ACCEPTABLE

ROESTPLEK: ONDER OBSERVATIE

WIJNGLAZEN: EXCELLENT

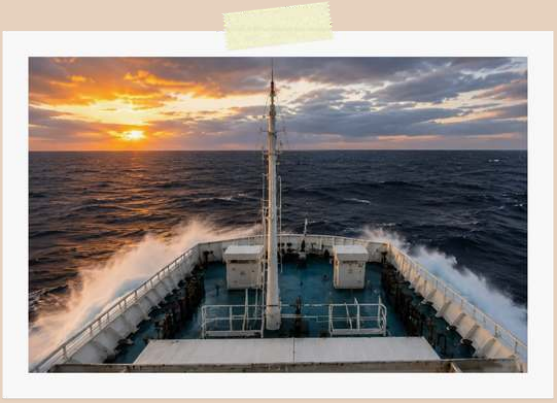
En zo bleef de wereldhandel ook die dag gewoon doorgaan.

De Kuro Shio, de Karaoke en de Tweede Stuurman

2

uit het logboek van Capitano Nico

We liggen ergens tussen schema, werkelijkheid en goede hoop. Koers richting Japan.
Door de Luzon Strait.
En wie daar gevaren heeft weet: de zee vraagt daar niet om toestemming. Wind tegen. Stroom tegen. Machine draait perfect.





Maar de snelheidsmeter zegt: Vandaag niet, Captain. Op de brug staat de Filipijnse 3de stuurman. Nette vent. Rustig. Altijd vriendelijk. En vandaag… uitzonderlijk vrolijk. Ik vraag:
“Wat is er aan de hand?” Hij glimlacht.
“Captain… my second mate exam passed.”
Kijk. Dat zijn berichten. Geen promotiepraat. Geen LinkedIn. Gewoon een man die een stap maakt. Dus ik zeg:
“Vanavond feest.” En zoals altijd op zee betekent dat niet champagne. Nee. Dat betekent: plastic glazen. Koude San Miguel. Een luidspreker die kraakt. En iemand die denkt dat hij kan zingen. Om negen uur begint het. Om half tien is het karaoke. Om tien uur is het géén karaoke meer maar een aanval op de internationale muziekwereld. Er komt een saxofoon. Waar die vandaan kwam weet niemand. Maar ineens klinkt ergens tussen machinekamer en accomodatie: **My Way.**



plastic glazen. Koude San Miguel. Een luidspreker die kraakt. En iemand die denkt dat hij kan zingen.

Ondertussen sta ik boven op de brug. Rekenen. Wind. Brandstof. ETA. Reserve. En dan gebeurt het.



Alsof iemand onder water een hand aan het schip geeft. De Kuro Shio pakt ons op. De snelheid kruipt omhoog. Een halve knoop. Nog een halve. En ineens zijn we terug op schema. Ik kijk naar buiten. Hoor beneden:



vals gezongen Elvis. En denk: Soms helpt de oceaan. Soms helpt een stroom. En soms moet je gewoon een Filippijn zijn met een vers diploma en een slechte saxofoon.





De volgende ochtend verschijnt de stuurman op de brug. Ogen beetje rood. Netjes in uniform. Hij zegt:

“Captain… ETA still OK?”

Ik knik. En antwoord:

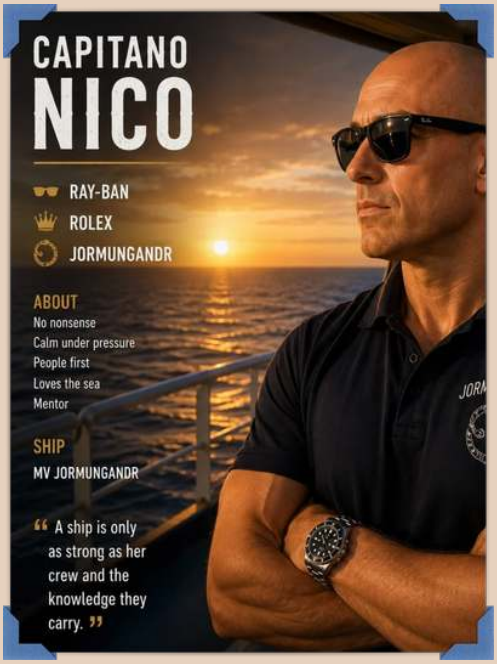
“Ja stuurman… met Elvis gaat het altijd goed".

De leerling die kapitein speelde

uit het logboek van Capitano Nico

3

Platvoetwacht.
De zee rustig.
Geen spektakel.
Geen storm.
Geen piraten.
Geen inspecteurs.

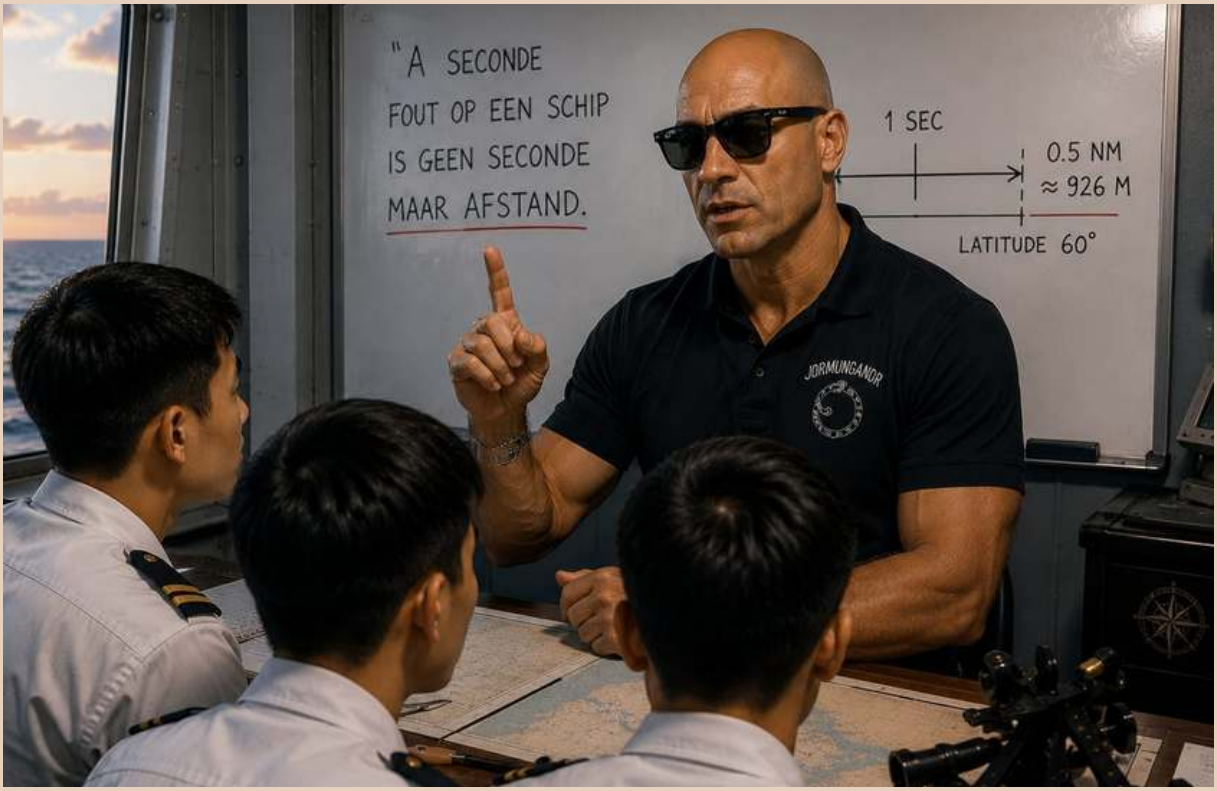


Alleen drie leerling-stuurlieden en een sextant. Ik laat ze de zon schieten. Voor mij niets bijzonders. Maar voor hen… alsof iemand een geheime deur openzet. Ze mogen de horizon aanraken. De zon vangen. En daarna met tabellen en berekeningen bepalen waar ze zich bevinden op deze draaiende planeet. Na het officiële studie-uurtje blijven ze doorgaan. Nog een meting. Nog een berekening. Nog een keer. Ik zeg niets. Ik kijk alleen.



De volgende dag laat ik Chong uitleggen waarom tijd belangrijk is. Hij gaat staan. Serieus. Alsof hij al tweede stuurman is. Hij zegt:
“Captain zegt altijd: standby… en dan begin je tellen. En als captain zegt stop… dan stop je precies op die seconde.”
Hij kijkt zijn klasgenoten aan. En dan zegt hij iets dat blijft hangen.

‘Want een seconde fout op een schip is geen seconde… maar afstand.’



Stilte. Die twee anderen kijken hem aan. Niet omdat hij zo geleerd klinkt. Maar omdat ze het ineens begrijpen. Op zee bestaat tijd niet. Tijd wordt positie. Tijd wordt mijlen. Tijd wordt: net wel veilig langs de ondiepte… of net niet. Ik glimlach. Niet om Chong. Maar omdat ik iets herken. **Een oude kapitein… die vroeger precies zo naar mij keek.** En ineens besef ik: een schip vaart niet alleen op olie. Niet op kaarten. Niet op satellieten. Een schip vaart ook op kennis… die van stuurhuis naar stuurhuis wordt doorgegeven. En die avond schieten we sterren.
Sirius. Capella. Saturnus.
Maar eerlijk gezegd… de helderste ster stond gewoon op de brug.
En die heette Chong.

DE KOK, DE HAMBURGER EN HET GROTE ONRECHT

4

uit het logboek van Capitano Nico

Aan boord willen ze dat de kok minder vet kookt. **Prima.**
Dat zijn vaak dezelfde mensen die aan de wal drie hamburgers bestellen met een emmer patat erbij en daarna verbaasd kijken waarom de broek niet meer dichtgaat.
Een beetje alsof je iedere dag de Eiffeltoren op rent met een sigaret in de mond en dan verbaasd bent dat je buiten adem raakt. En toch…
Ik heb nog nooit gehoord dat een bierbrouwer aangeklaagd werd wegens een bierbuik. Of een jeneverstoker voor een vergrote lever. Misschien is de conclusie heel eenvoudig**:**
De meeste dingen op deze wereld moet je met verstand gebruiken. Zelfs de kok.



5 De fruitboot, de kolen en de goedkope whisky

uit het logboek van Capitano Nico



Een gewone dag op zee bestaat niet. Dat zeggen alleen mensen aan de wal. Die denken dat een kapitein de hele dag met een verrekijker op de brug staat en af en toe roept: volle kracht vooruit. Onzin. Wij liggen ten anker op de rede van Banjarmasin. Kalimantan. Indonesië.

Voor ons drijft een wereld waar alles beweegt. Niet met computers. Niet met Excel. Maar met kleine bootjes, touwtjes, onderhandelen en een glimlach.

In de ochtend verschijnt een prauw. Drie mannen. Naast een oud zeil. Daaronder een complete drijvende groente- en fruitafdeling. Ik kijk vanaf de brug. **Cocosnoten. Bananen. Rambutan. Watermeloenen.** Alles netjes opgestapeld alsof Albert Heijn failliet is gegaan en opnieuw begonnen is in een houten boot. Ik vraag de prijs. Vier kokosnoten voor een dollar. En dan roept die man:

“Captain… voor vijftig dollar koop jij hele boot!”

Ik kijk nog eens. En eerlijk gezegd… voor dat geld krijg je in Europa nog geen middenconsole van een rubberboot. **Wat moet ik met zo'n hakkepuffertje. Maar goed. Ik heb nog twee maanden te varen en een boot meenemen naar huis leek mij logistiek een uitdaging. Dus koop ik alleen de inhoud.**





Binnen vijf minuten lopen er al Indonesiërs over dek alsof het hun eigen schip is. Iedereen krijgt fruit. Iedereen eet. Iedereen lacht. En zoals altijd op zee: als er eten verschijnt ontstaat onmiddellijk internationale vriendschap. Later komt er nóg een boot. Extra kokosnoten. Omdat je op zee nooit precies weet wanneer je weer vers fruit ziet.



Ondertussen gaat het gewone werk gewoon door.
Diepgangen.
Trim.
Survey.
Berekeningen.
We komen 572 ton tekort.
De verscheper zegt vriendelijk:
“Niet mogelijk captain.” Ik glimlach vriendelijk terug. En leg nog vriendelijker uit dat gemiste vracht ook gemiste inkomsten betekent ... voor jou !!! Wonder boven wonder… twee minuten later kan het ineens wél. Nog een dekschuit. Nog wat kolen. En een paar uur later liggen we exact op gewicht.



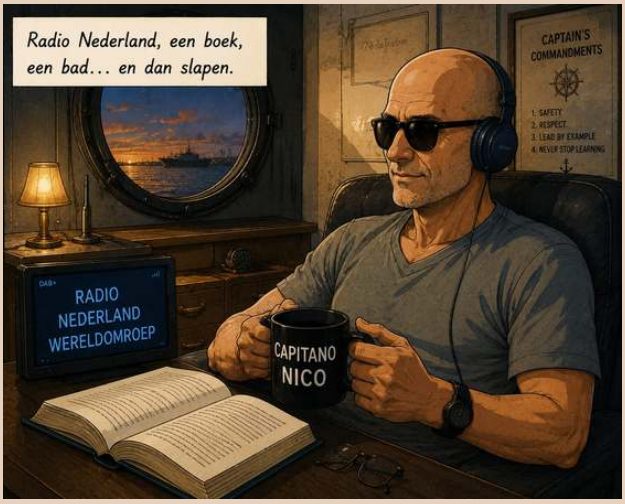


Zoals zo vaak op zee: niets kan. Totdat het ineens toch kan. Flesje whisky slofje Marlboro. Tegen de avond eet ik Chinees. **Noedels.** Visjes. **Diet Coke.** De steward brengt weer zoveel eten dat ik hem vertel:
“Als dit zo doorgaat krijg ik het figuur van het Michelinmannetje.”
Hij begrijpt de grap niet. Maar knikt beleefd.



“Als dit zo doorgaat krijg ik het figuur van het Michelinmannetje.”
Hij begrijpt de grap niet. Maar knikt beleefd.

Om acht uur luister ik naar Radio Nederland Wereldomroep. Even de wereld binnenhalen. Daarna een bad. Een boek. En uiteindelijk slapen.



Want om drie uur 's nachts klopt de tweede stuurman op de deur. Captain. Champions League. Chelsea tegen Barcelona. En zo eindigt weer een zware dag op zee. Met fruit. Kolen. Voetbal.



En het besef dat je op een schip alles kunt regelen... behalve de zee.

De route van Capitano Nico

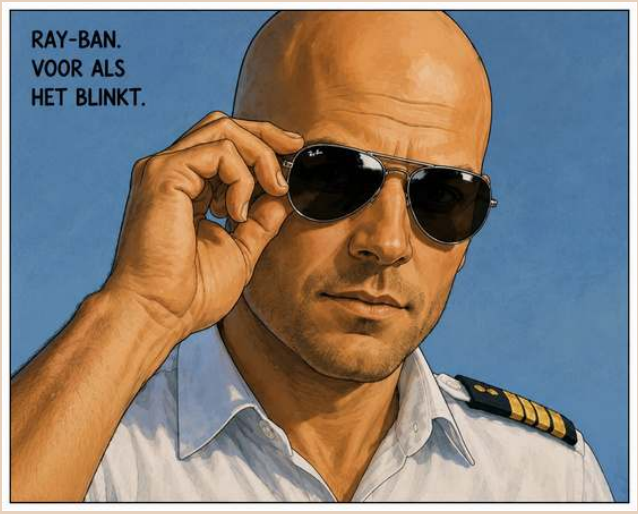
uit het logboek van Capitano Nico

6

Hadong verdwijnt langzaam achter de horizon. Korea is netjes. Georganiseerd. Overal regels, formulieren en mensen die met ernst naar papieren kijken alsof daar het lot van de mensheid in staat. Voor ons ligt Kalimantan. En ergens daartussen ligt een oude vraag waar iedere gezagvoerder vroeg of laat mee te maken krijgt: Volg je de kaart… of gebruik je ook je verstand? Vanuit Zuid-Korea zijn er meerdere routes naar de Makassarstraat. Op papier lijken ze allemaal eenvoudig. Een lijntje trekken. Koers uitzetten. Koffie drinken. Maar een schip van honderdduizend ton vaart niet over papier. Dat vaart over water. En water heeft humor.



De officiële route liep dicht langs de kust. Historisch logisch. In de tijd dat de eerste hydrografische gegevens werden verzameld had niemand radar.



Geen satellieten.

Geen schermen.

Geen ARPA.

Alleen een kompas, een kaart en een stuurman met gezonde angst. Dus voer men dicht langs herkenbare punten. Maar tijden veranderen. Schepen groeien. Diepgangen groeien. En sommige oude veilige routes voelen ineens alsof iemand met een vrachtwagen door een middeleeuwse steeg wil rijden.

Op iedere kaart staat hetzelfde zinnetje:

“Extreme caution should be used…”

Dat lees ik met belangstelling. Vooral als die waarschuwing ook geldt op plaatsen waar vierduizend meter water onder de kiel staat. Dan denk ik altijd: bedankt heren. Ik zal extra opletten dat ik niet aan de bodem kom. Dus besluit ik de route opnieuw te bekijken.

Niet heldhaftig. Niet eigenwijs. Gewoon logisch.

Verder uit de kust. Meer ruimte. Minder kans op onverwachte ondieptes, slecht verlichte sleepboten en bakken die ergens honderd meter achter een tros hangen alsof ze vergeten zijn.





En dan nog iets. Vlak voor vertrek komt agent Jubilee aan boord. Met de uitklaringspapieren. En met een plastic tasje. Zes Koreaanse kranten. Engelstalig. Ik lees. Kijk af en toe op internet. En voor ik het weet staan er drie jonge Koreanen achter me. Ze kijken. Fluisteren. En uiteindelijk komt de vraag:

“Captain… where are you from?”

“Nederland.”

Dat werkt. Ogen open. Voetbal. Guus Hiddink. Dick Advocaat. Alsof ik persoonlijk het Nederlands elftal coach. Na een paar minuten vertrekken ze weer. Groeten netjes. Komen later nog eens terug om gedag te zeggen. En ik denk: de route naar Kalimantan kan ik aanpassen. Maar nieuwsgierige mensen… die zijn overal hetzelfde. En gelukkig maar.



7

De Vastende Stuurman, de Kippensoep en de Chinese Noedels

uit het logboek van Capitano Nico



We liggen in Honolulu. Dat klinkt exotisch. Maar aan boord gaat het vandaag niet over tyfoons, ladingschema's of brandstof. Nee. Vandaag gaat het over… vasten. De 1e stuurman verschijnt op de brug. Normaal een keurige man. Altijd in uniform. Altijd vriendelijk. Niet groot van stuk, maar netjes. Een man waarvan je denkt: daar kan ooit nog best een kapitein van groeien. Maar vandaag eet hij niet.

"Kapitein," zegt hij, **"ik moet de vergiften uit mijn lichaam verwijderen."**

Vergiften. Dat woord alleen al. Ik kijk hem aan.

"Stuurman… we hebben 87 kokosnoten aan boord vanuit Banjarmasin. Drink gewoon kokoswater. Goedkoper, lekkerder en waarschijnlijk gezonder dan alles wat in een pak met een sinaasappel erop zit."

Hij knikt. Maar blijft vasten. Dag één. Dag twee. Dag drie. Dag vier.



Dan zie ik hem weer. Ik zeg:
“Stuurman… je wil me toch niet vertellen dat gele ogen tegenwoordig een teken van gezondheid zijn?”
Hij glimlacht.
“Vanavond maak ik kippensoep, captain.”
Kijk. Dat klinkt al beter.



Die avond lig ik in mijn hut. Telefoon.
“Captain… soup ready.”
Tien minuten later staat hij voor mijn deur. Dienblad. Servetten. En een schaal dampende kippensoep. Eerlijk is eerlijk. **Die soep… …was uitstekend.**





De volgende ochtend veiligheids vergadering. Australië. Inspecties. Brandbluspomp. Satcom. Sloepenrol. **615 ton bunkers.** Alle hoofden serieus. Tot we bij de voeding komen. 2e machinist steekt zijn hand op.

“Captain… Indonesische noodles beter dan Chinese noodles.”

Aha. Daar zijn we. De pantries worden vergeleken alsof het geopolitiek is. De kok krijgt advies. De 1e machinist klaagt dat er teveel vet in het eten zit… …terwijl hij tegelijk over zijn bolle buikje wrijft. De kok antwoordt droog:

“Chief… dan eet u gewoon kip.”

Algemeen gelach. En ik denk: Op zee blijft alles hetzelfde.



Je vertrekt voor miljoenen dollars aan schip en lading… …en uiteindelijk vergaderen we over noedels, kippensoep en kokoswater. En misschien is dat precies waarom het leven aan boord zo mooi blijft.



De korte route door de Suluzee

uit het logboek van Capitano Nico

8

We stomen door de Suluzee. Eilanden. Honderden. Groot, klein, groen, kaal. Allemaal willekeurig in zee gegooid alsof de Schepper die dag haast had. Mijn eerste stuurman staat naast me op de brug. Filippijn. Hier geboren. Zijn vader visser. Hij kent deze wateren alsof het zijn achtertuin is.



We stomen door de Suluzee. Eilanden overal.
Mijn eerste stuurman kent deze wateren als zijn achtertuin.

Een maand geleden zei hij nog:
— Captain… beter de lange route. Veel vissers. Meer veiligheid. Ik knikte. Maar op zee leer je iets. Mensen vertellen zelden leugens. Ze vertellen alleen niet altijd de héle waarheid. Want vandaag varen we de korte route. En ik zie… geen vissers. Geen honderden bootjes. Wel eilanden. En overal zendmasten. Mobiele telefonie. Mijn stuurman kijkt lang naar stuurboord. Dan zegt hij zacht:
— Toen ik hier vertrok… stonden die er nog niet.
Drieëntwintig jaar geleden. Hij wijst. Die baai. Dat rotseiland. Daar vingen ze vroeger garnalen. Hij neemt zichtpeilingen. Zonder apparatuur. En exact waar GPS zegt dat we zijn. Even zie ik geen stuurman. Maar een jongen die thuiskomt. Alleen… het vissersdorp is verdwenen. Geen bootjes. Geen netten. Alleen stilte. En mobiele dekking. En ineens begrijp ik iets. De lange route… gaf méér tijd onder bereik. Meer tijd om moeder te bellen. Meer tijd voor thuis. Ik zeg niets. Sommige ontdekkingen moet een kapitein gewoon bewaren.



Overal zendmasten. Mijn stuurman begrijpt het.
Geen vissers meer... wel mobiele dekking.

Later die middag loop ik mijn ronde. En daar zie ik een Indonesische stuwadoor. Met een gloednieuwe scheepsdeken. In een keurige plastic tas. Op weg naar de gangway. Ik fluit. Hij kijkt. Ik vraag:

— Waar ga jij heen amigo?

Een leerling stuurling antwoordt trots:

— Captain… cadeau. Cadeau? Van wie? Van Wayudin. Ik roep Wayudin. Die verschijnt. Zichtbaar tevreden.



Wayudin gaf zijn deken weg aan een man die het koud had...
Maar het was niet zijn deken. Goede bedoeling, verkeerde eigenaar.

— Captain… die man had koud.

Ik gaf hem mijn deken. Ik kijk. En zeg:

— Nee amigo. Niet jouw deken. Van meneer Kuok...onze rederij. Even stilte. Dan begrijpt hij het. Goede bedoelingen. Verkeerde eigenaar. Hij wordt rood. Pakt de deken terug. Loopt weg. Niet boos. Wel wijzer.

Op zee leer je veel. Soms zelfs eigendomsrecht. Van vier tot vijf heb ik tegenwoordig nog een andere hobby. Mijn leerling-stuurlieden. Drie maanden geleden liepen ze erbij alsof iemand de stekker eruit had getrokken. Nu rekenen ze. Azimuth Polaris. Deadweight. Trim. Radar. Lichten. COLREGS. Niet alleen hoe de klok luidt. Maar waar de klepel hangt. Ze komen tegenwoordig zelfs tien minuten te vroeg op wacht. Ik verdenk ze ervan volwassen te worden.



Mijn leerling-stuurlieden... drie maanden geleden nog onzeker.
Nu rekenen ze, leren ze, en worden ze echte zeevaarders.

En dan verschijnt zij. Stuurboord. Een waterhoos. Een echte. Een grijze zuil. Draaiend. Hangend tussen lucht en zee. Ik laat omroepen:
— Twister aan stuurboord.



En dan verschijnt zij… een waterhoos aan stuurboord.
Een machtig gezicht, adembenemend en gevaarlijk.

Binnen twee minuten staan mijn leerling-stuurlieden boven. Camera's gereed. Klik. Niets. Batterijen leeg. Uiteraard.



Camera's gereed… maar lege batterijen. Uiteraard.
Gelukkig is ervaring niets anders dan oude fouten in voorraad hebben.

Ik open mijn lade. Twaalf opgeladen batterijen. Want ervaring is niets anders dan oude fouten in voorraad hebben.



Twaalf opgeladen batterijen. Altijd.
Op zee helpt geluk alleen wie voorbereid is.

Ik denk aan Captain Smiley. Die vroeger met sextant en tijdmeter tussen dit soort eilanden voer. Geen GPS. Geen radar. Eén seconde fout. Vierhonderdvijftig meter afwijking. En toch vonden ze hun weg.



Captain Smiley voer hier met sextant en tijdmeter.
Eén seconde fout… *450 meter afwijking. Zij vonden hun weg.* Wij ook.

Wij varen met satellieten. Maar zoeken nog steeds hetzelfde: thuiskomen. En terwijl de zon langzaam zakt boven de Suluzee denk ik: de wereld verandert. Zendmasten komen. Vissers verdwijnen. Waterhozen blijven. Maar een schip… blijft een kleine drijvende wereld.

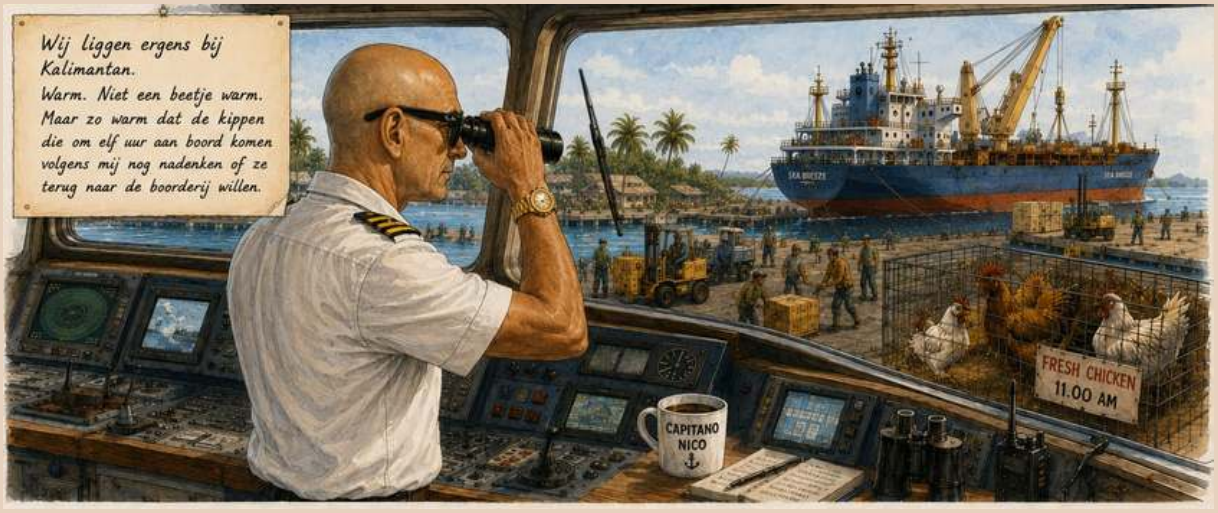


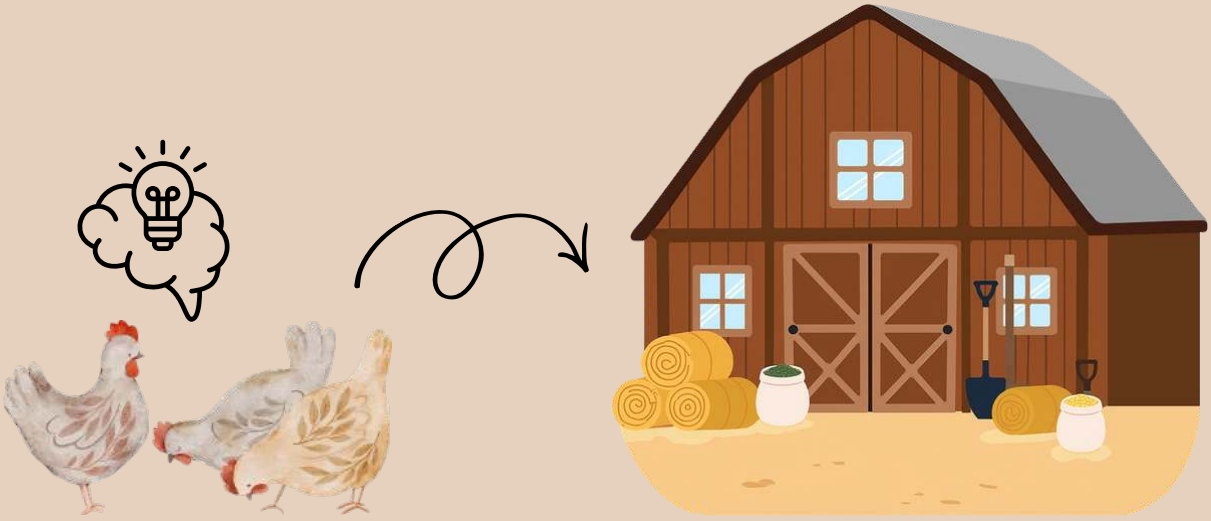
De kapitein die op de noedels onderhandelde

9

uit het logboek van Capitano Nico

Er zijn mensen die denken dat een kapitein de hele dag op de brug staat met een verrekijker en af en toe ernstig naar de horizon kijkt. Dat is natuurlijk complete onzin. Een kapitein is in werkelijkheid ook inkoper, psycholoog, controleur, opleider, brandweerinspecteur, fruitmanager en — als het moet — internationaal kampioen afdingen. Of jeugdherbergvader! Wij liggen ergens bij Kalimantan. Warm. Niet een beetje warm. Maar zo warm dat de kippen die om elf uur aan boord komen volgens mij nog nadenken of ze terug naar de boerderij willen.

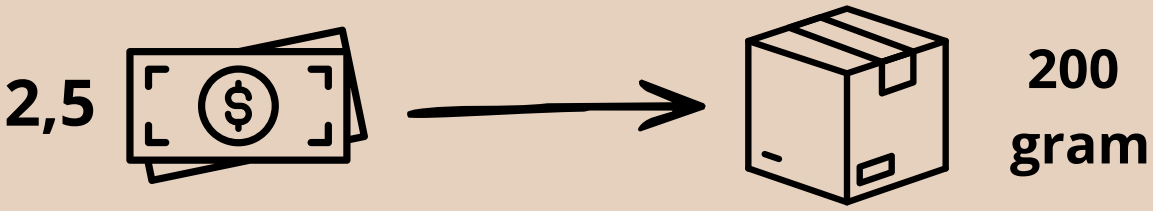


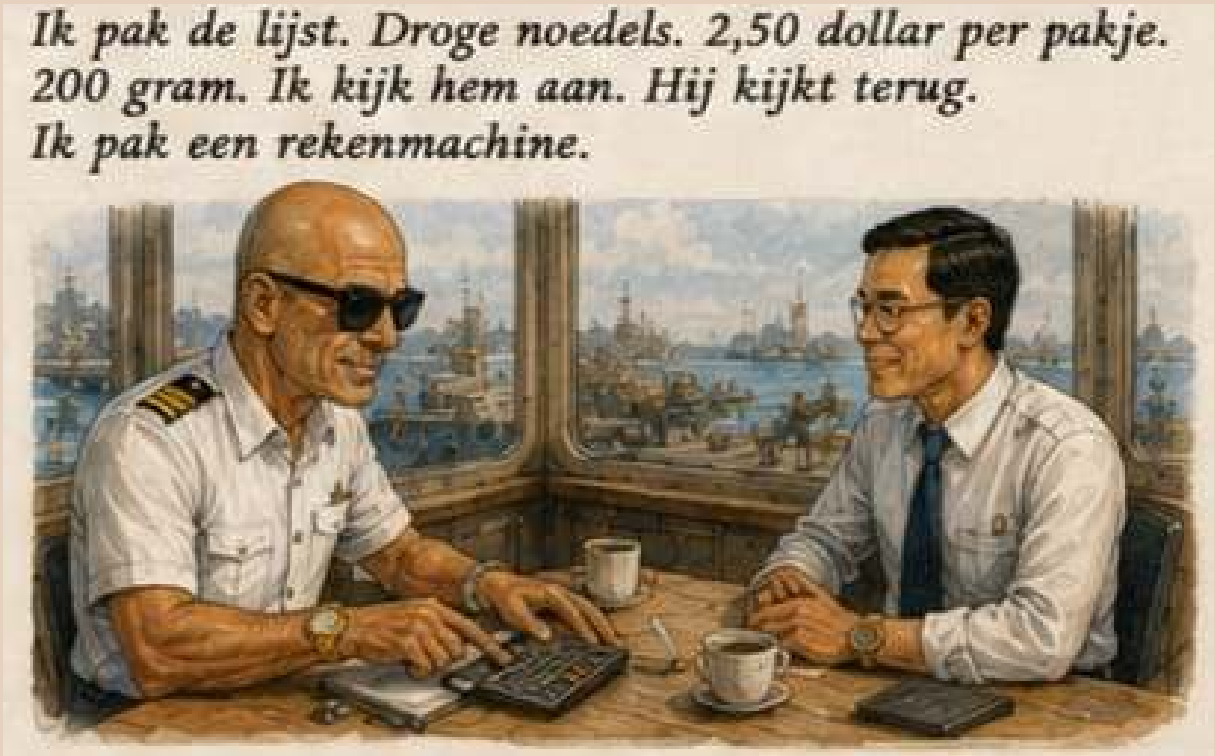


De scheepshandelaar verschijnt. Met keurige prijslijsten. **Zó keurig dat je denkt dat hij rechtstreeks uit een delicatessenwinkel in NEW YORK komt.** Ik pak de lijst. Droge noedels.
2,50 dollar per pakje.
200 gram.



Ik kijk hem aan. Hij kijkt terug. Ik pak een rekenmachine. Na drie minuten blijkt dat ik voor minder geld vijf keer zoveel noedels kan kopen. **Daar begint het spel.**







Niet schreeuwen. Niet boos worden. Gewoon glimlachen. Koffie. Nog een koffie. Een stilte. Nog een stilte. En dan de zin die overal ter wereld werkt:

“Mijn vriend… dit zijn toch geen prijzen voor een schip?”

Twee uur later hebben we een maand eten voor ongeveer **3300 dollar.** Spartelverse vis. Verse groenten. Fruit. Kippen die bijna nog kakelen van versheid. Iedereen helpt mee lossen. Dat vind ik mooi. Ik steek zelf ook even een hand uit. Niet omdat het moet. Maar omdat een bemanning harder loopt als ze zien dat de ouwe… pardon… de gezagvoerder óók iets optilt. Daarna verdwijnen ze vanzelf in de actie. Dan ga ik observeren. Dat is ook werken.











Tegen de lunch verschijnt de steward. Vissoep. Verse groenten. Kip in Chinese saus. Fruit. Veel fruit. Watermeloen. Rambutan. Mangosteen. En rijst. Veel rijst. Maar die laat ik meestal vriendelijk aan anderen over. Ondertussen controleert de eerste stuurman ballast, rapporten en cijfers. Ik laat hem veel zelf doen. Want een goede kapitein maakt uiteindelijk zichzelf overbodig. En ergens tussen de noedels, de ballast, het brandblussysteem en de vis ontdek ik weer waarom ik dit leven zo mooi vind. Geen dag hetzelfde. Maar altijd schip. Altijd mensen. En altijd iemand die denkt dat een kapitein alleen maar op de brug staat. Met een sextant in zijn rechterhand en een verrelijker links. Dat is misschien wel de grootste grap van allemaal.

10

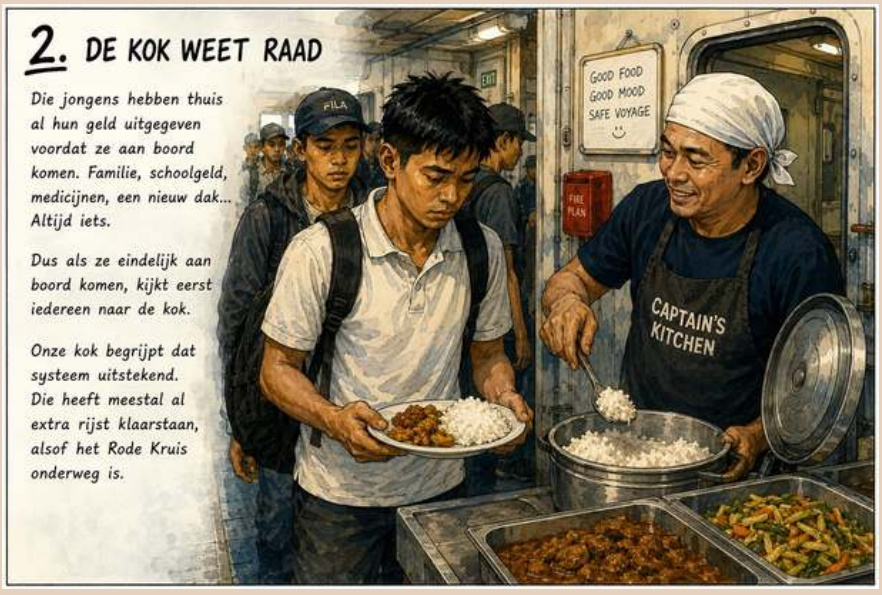
DE DOLLARS VAN KOREA

uit het logboek van Capitano Nico

Korea had altijd iets eigenaardigs. Alles liep er strak georganiseerd, beleefd en vriendelijk — maar ondertussen draaide het complete systeem op dollars. Wij lagen daar regelmatig voor crew changes. En om honderdduizend ton steenkool te lossen. Nieuwe Filippijnse officieren kwamen aan boord alsof ze rechtstreeks uit een vliegtuigstoel het gangboord op waren gevallen. Moe. Hongerig. Met plastic tasjes, wat papieren en meestal geen cent op zak. Die jongens hadden thuis vaak al hun geld uitgegeven voordat ze aan boord kwamen. Familie. Schoolgeld. Medicijnen. Een nieuw dak. Altijd iets.



Dus als ze eindelijk aan boord kwamen keek eerst iedereen naar de kok. Want die bepaalde in feite of de revolutie uitbrak. Onze kok begreep dat systeem uitstekend. Die had meestal al extra rijst klaarstaan alsof het Rode Kruis onderweg was.



Van de agent kreeg ik ondertussen vijftigduizend dollar cash aan boord gebracht voor de uitbetaling van de gages. **Vijftigduizend dollar.** Gewoon in een tas. Daar keek in Korea werkelijk niemand van op. En het merkwaardige was: het geld was altijd splinternieuw. Alsof het vijf minuten eerder nog in de drukpers had gezeten. Ik zei nog tegen die agent:

“Jullie drukken dit zeker hier om de hoek?” Hij glimlachte alleen beleefd.



In Korea kon je trouwens overal met dollars betalen. Supermarkten.
Winkels.
Restaurants.
Overal Amerikaanse militairen, overal dollars in omloop. Soms leek het alsof ik niet in Azië zat maar ergens in een vreemd bijgebouw van Texas.



En ondertussen probeerde ik aan boord de Burmeese elektricien wakker te houden die werkte met de snelheid van dooie slak. Ik kende hem van een vorig schip. Aardige kerel. Maar snel? Madonna mia. Als die een lamp moest vervangen had je tijd om eerst rustig koffie te drinken, een havenrondje te maken en daarna nog even naar mamma te bellen. Maar goed. Op zee leer je geduld. En Korea betaalde tenminste netjes. In gloednieuwe dollars.



IKAN BAWAL
Kolen, Kustwacht en Karaoke

11

uit het logboek van Capitano Nico

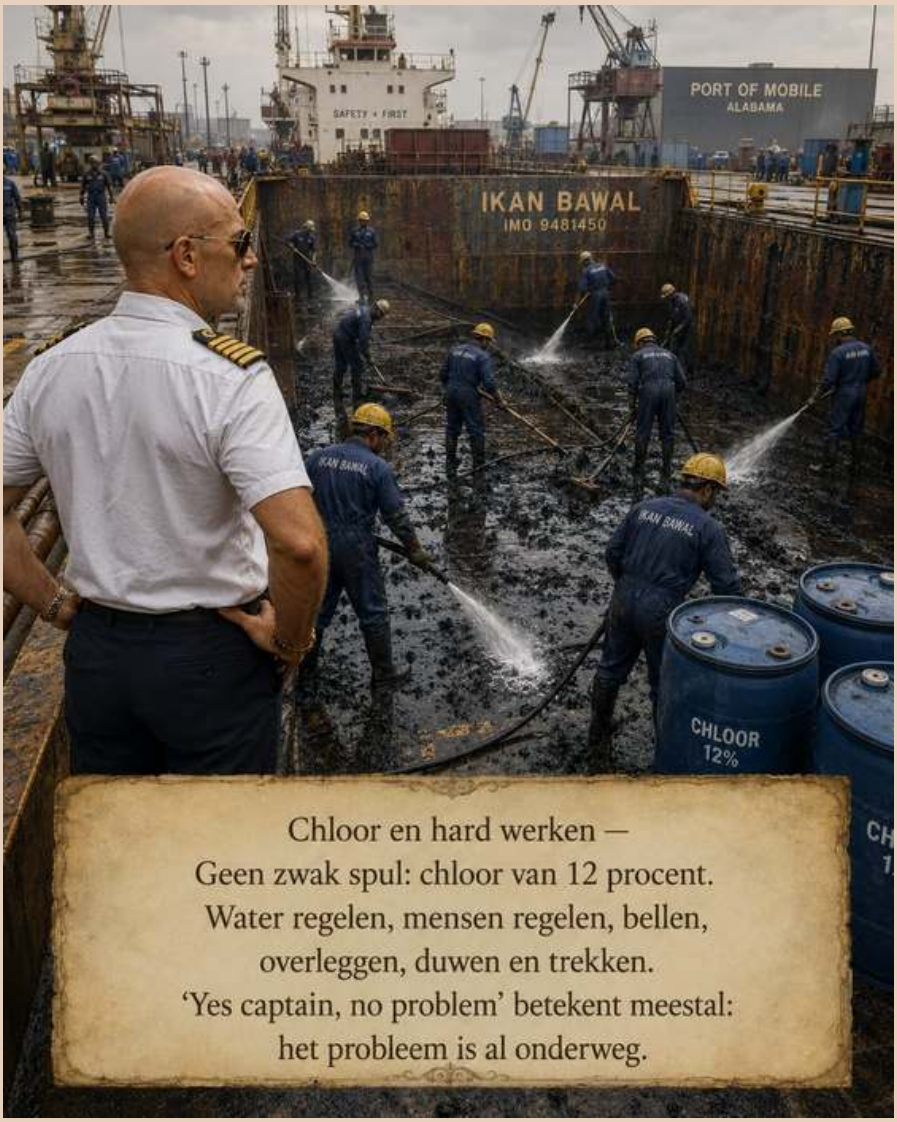
I. Wij eten geen kolen

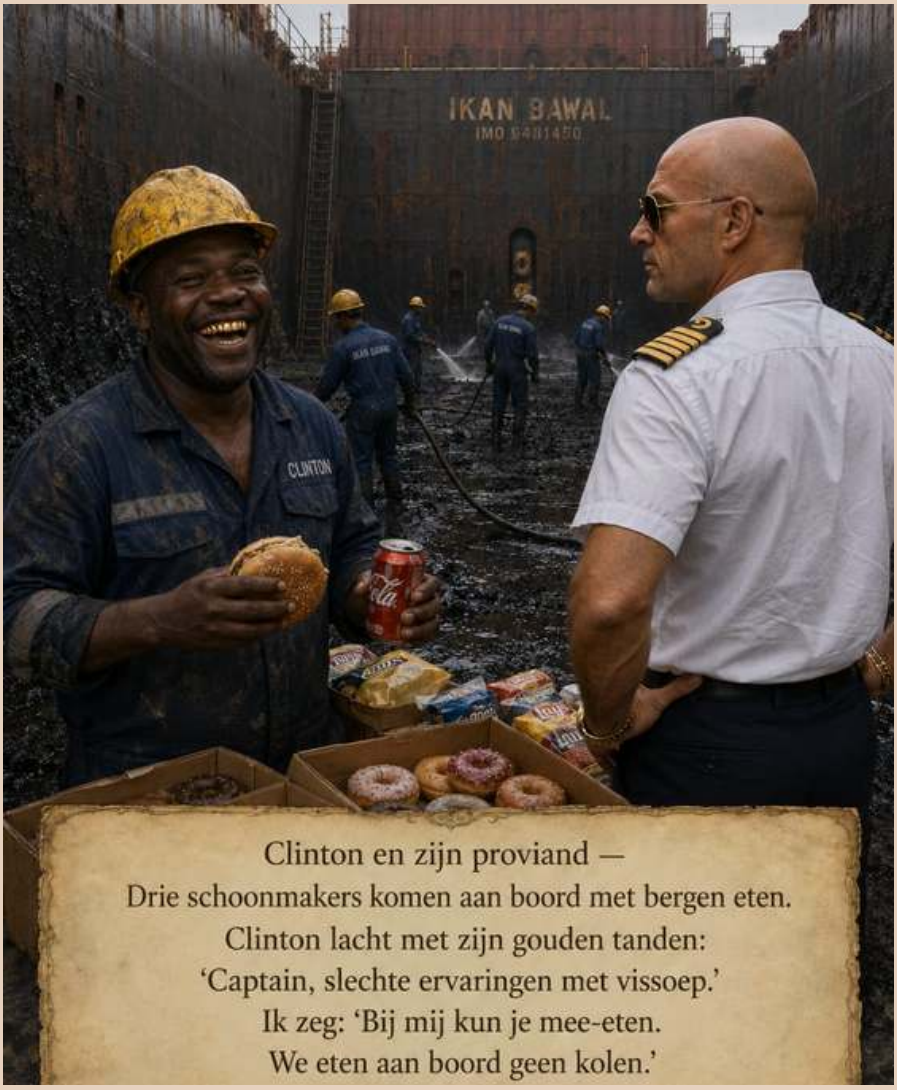
Wij liggen in Mobile. Niet de meest romantische naam op deze aardbol, maar voor een bulkcarrier is romantiek meestal ook niet de eerste prioriteit. Een bulkcarrier wil laden, lossen, papieren krijgen, ruimen schoonmaken, stempels ontvangen, en vooral niet te lang blijven liggen met mensen aan de wal die allemaal vinden dat zij ergens iets van moeten vinden. We hebben petcoal aan boord gehad. Petroleum coke. Zwart spul. Niet zomaar een beetje zwart, maar zó zwart dat je bijna denkt dat de nacht zelf in brokken is gehakt en in je ruimen is gestort. Het kruipt overal in. In de hoeken, tegen de spanten, achter de ladders, onder de tanktopranden, in de poriën van staal, in de kleren van de matrozen en uiteindelijk zelfs in je humeur. Het was mooie kwaliteit, zeggen ze. Australische petcoal. Laag zwavelgehalte. Daar zijn de Amerikanen dol op. Ze mengen dat met hun eigen mindere kwaliteit kolen uit Alabama, en daarna verkopen ze het mengsel weer met droge ogen over de hele wereld. Prachtig winstgevend systeem. Wij brengen de goede kolen naar Amerika. Zij mengen het met mindere kolen. En daarna vaart het weer de wereld over alsof het door privé engelen is gezegend. Maar aan boord van de IKAN BAWAL blijft vooral de werkelijkheid over: vijf ruimen die eruitzien alsof de duivel er een nacht heeft staan barbecuen. En nu moeten die ruimen schoon. Want onze volgende lading is graan uit New Orleans. En graan is een ander verhaal. Graan wil nette ruimen. Graan wil droge ruimen. Graan wil geen zwarte kolenstrepen, geen olieachtig stof, geen resten petcoal, geen twijfel, geen discussie en vooral geen surveyor die met een zaklamp ergens bovenin een spant een zwart vlekje ontdekt en dan met een gezicht kijkt alsof hij zojuist een internationaal misdrijf heeft betrapt.



Wij eten geen kolen —
Petroleum coke uit Australië. Zwart als de nacht.
De volgende lading is graan uit New Orleans,
dus de ruimen moeten brandschoon worden.
We spuiten. We schrobben. En langzaam wordt
IKAN BAWAL weer een graanschip.

We hebben maar zeventien uur vaartijd van Mobile naar de South West Pass, de ingang van de Mississippi. Zeventien uur. Dat is niets. Absoluut niet voldoende. In die tijd moet het schip naar buiten, de loods eraf, varen naar de riviermonding, weer een loods oppikken, de Mississippi op, en uiteindelijk bij New Orleans aankomen. En ondertussen moeten de ruimen schoon genoeg zijn voor graan. Dus beginnen we in Mobile al met wassen. Dat mag. Donker water uit de ruimen in de rivier pompen is toegestaan, zolang er maar geen olie in zit. Zwart water is geen probleem. Zwart is hier blijkbaar een kleur, geen overtreding. Maar zwart is ook koppig. De bootsman spuit met de hogedrukslang. De matrozen werken zich in het zweet. De oiler en de wiper helpen mee. De eerste machinist kijkt mee. Ik kijk ook mee, want ik weet dat als je bij dit soort werk alleen op goede bedoelingen vaart, je uiteindelijk voor anker ligt met vijf ruimen die nog steeds ruiken naar ellende.





Ze hebben een enorme hoeveelheid voedsel bij zich. Coca-Cola, chips, donuts, hamburgers, dozen vol rommel waar je op zee een week van zou kunnen overleven als je maag van rubber is. Ik vraag aan Clinton, de voorman, waarom hij in hemelsnaam zoveel eten meeneemt. Clinton is een vrolijke zwarte man met vijf gouden tanden vóór in zijn mond. Als hij lacht, lijkt het alsof er een klein havenvuur aan gaat. Hij zegt:

"Captain, we hebben slechte ervaringen. We kwamen eens op een schip met vissoep. Met staarten erin. Met ogen. We hebben besloten dat risico nooit meer te nemen." Ik zeg:

"Clinton, bij mij kun je gewoon mee-eten. We eten aan boord geen kolen." Hij lacht. Ik lach. Maar hij houdt toch zijn eigen proviand. Vertrouwen is mooi, maar een hamburger in de hand is voor Clinton blijkbaar nog mooier. Dan komt de truck met chloor. Niet het zwakke spul voor thuis. Nee, dit is twaalf procent.

Het soort chloor waarbij je niet moet gaan fantaseren over een frisse badkamer, maar eerder over een bataljon dat een vijandelijke stelling wil ontsmetten. Er moet nog veertig vaten aan boord komen. Ik regel water. Ik regel mensen. Ik bel. Ik overleg. Ik vraag. Ik duw. Ik trek. Ik glimlach waar nodig, en ik doe alsof alles volledig onder controle is, wat op een schip meestal betekent dat je minstens zeven dingen tegelijk probeert te redden van complete ontsporing. Want natuurlijk loopt niets precies zoals afgesproken. De schoonmaakmensen zouden op tijd komen. De chemicaliën zouden op tijd komen. De truck zou onderweg zijn. De terminal zou meewerken. De loods zou op het juiste moment komen. En iedereen aan de wal zegt altijd:

“Yes captain, no problem.”

Dat is een zin die op zee onmiddellijk argwaan moet wekken. **“No problem”** betekent meestal dat het probleem al bestaat, maar nog niet bij jou is aangekomen. Ik bel met Warren in New Orleans. Ik bel met Gordon. Ik probeer langer aan de terminal te blijven liggen. Sommige terminals vragen vijfduizend dollar per uur om langer te blijven liggen. Hier zijn ze aardig. Het mag gratis. Dat is in Amerika bijna een religieus wonder. Maar ondertussen draait de klok door. De ruimen moeten schoon. De survey moet komen. De diepgang moet bepaald worden. En dat is op de Mississippi ook alweer een komedie apart. Want het soortelijk gewicht van het rivierwater is niet overal gelijk. Op veertien meter diepte is het anders dan op zes meter diepte, en aan de oppervlakte weer anders. Dus de opwaartse kracht van het water is verschillend, en exact bepalen hoeveel ton we gelost hebben is eigenlijk bijna niet te doen. Volgens de berekening hebben we negenentwintig ton méér gelost dan we in Australië aan boord hebben gekregen. Dat kan natuurlijk niet. Tenzij de Amerikanen onderweg kolen hebben bijgekweekt. Maar het staat in de papieren. En als iets in de papieren staat, dan wordt het in de havenwereld al snel belangrijker dan de werkelijkheid. Ik kijk naar de zwarte ruimen. Ik kijk naar de mannen met die grote slangen. Ik kijk naar Clinton met zijn gouden tanden. Ik denk aan New Orleans. Ik denk aan graan. En ik denk: op zee moet je soms niet gelijk willen hebben. Je moet gewoon zorgen dat het schip verder kan. Dus we spuiten. We schrobben. We wassen. We verwensen iets een beetje. We lachen ook. En langzaam verandert de IKAN BAWAL weer van een drijvende kolenmijn in een schip waarop je met een beetje goede wil graan zou durven laden. Dat is vooruitgang. Op zee heet dat al bijna luxe.

II. Gul Popen

Papieren. Op zee kun je zonder veel dingen. Je kunt zonder verse sla. Je kunt zonder krant. Je kunt zonder goed humeur. Je kunt zelfs zonder whisky, al is dat in sommige havens sterk af te raden. Maar zonder papieren en verbale flexibiliteit kun je nergens heen. Dan verandert een groot zeeschip van duizenden tonnen ineens in een drijvende gevangene. De IKAN BAWAL heeft een probleem. Er ontbreekt een autorisatiebrief. Niet omdat het schip veranderd is. Niet omdat de stabiliteit niet klopt. Niet omdat er technisch iets mis is. Nee. Alleen de vlag is veranderd. De vorige papieren waren voor Panama. En nu varen we onder de vlag van Singapore. Nu moet er een brief zijn die dat netjes bevestigt. Een stempel hier, een handtekening daar, een kopietje voor kantoor, een origineel voor iemand met een pet, en dan nog liefst een stempel op de kopie van de kopie. Ik heb een voorlopige brief. Ik heb een vorige brief. Ik heb verklaringen. Ik heb telexen. Ik heb gezond verstand. Maar gezond verstand heeft in de havenbureaucratie geen officiële status. Dan komt Captain Golovan van het National Cargo Bureau. Een norse man. Groot, grof, zwaar accent uit de Servië-Bosnië-regio. Geen man die binnenkomt met zonneschijn in zijn zak. Hij stapt aan boord alsof hij persoonlijk door de Verenigde Naties is gestuurd om mijn dag te verzwaren. Hij wil de papieren zien. Ik laat zien wat ik heb. Hij kijkt. Hij fronst. Hij zegt dat het niet goed is. Ik leg uit. Hij luistert niet echt. Dat zijn de gevaarlijkste gesprekken: de ander hoort geluid, maar geen uitleg. Hij zegt dat hij de notice of readiness niet wil accepteren. Dat is geen kleinigheid. Als die notice niet wordt geaccepteerd, worden we niet officieel gereed verklaard. En als we niet gereed zijn, worden we niet betaald. Dan verliezen we een dag. Misschien meer. En op zo’n schip praat je niet over tientjes, maar over 50.000 $ ... bedragen waar een normaal mens een jaar ruim van kan leven.



50.000$

Ik probeer het vriendelijk. Ik probeer het zakelijk. Ik probeer het technisch. Ik probeer het met humor. Maar Captain Golovan blijft een muur. En tegen een muur kun je schreeuwen, maar daar wordt de muur alleen maar ouder van. Dus verander ik van koers. Een kapitein moet niet verliefd worden op zijn eigen gelijk. Je moet kijken waar de stroming staat en dan zó sturen dat je schip erdoor komt. Ik zeg tegen hem dat ik begrijp dat hij voorzichtig moet zijn. Dat is altijd een goede zin. Mensen met papieren willen graag horen dat hun voorzichtigheid belangrijk is. Ik vertel hem dat ik via onze agent contact zal opnemen met de Nippon Surveyor in New Orleans. Die kan de volgende dag de noodzakelijke stempels zetten en een nieuwe autorisatiebrief geven. Golovan kijkt nog steeds alsof hij op een Griekse citroen kauwt, maar er komt beweging in zijn gezicht. Niet veel. Een halve millimeter. Maar op zee leer je kleine tekenen waarderen. Hij gaat akkoord. Op voorwaarde dat ik de volgende dag via de agent alle papieren bij hem op kantoor laat zien, en dat hij een kopie krijgt. Natuurlijk. Kopieën. Zonder kopieën zou de beschaving instorten. Dan, als de grootste spanning eraf is, begint het sociale gedeelte. Ik vraag op mijn normale diplomatieke wijze of hij misschien een glas whisky waardeert. Hij laat weten dat hij geen whisky drinker is. Maar een goed glas wijn? Ja. Daar is hij niet ongevoelig voor. Kijk. Nu spreken we mensentaal. Ik zeg dat ik de meest perfecte Zuid-Afrikaanse wijn aan boord heb. Twee flessen worden opgehaald. Geen overdreven gedoe. Gewoon een klein gebaar tussen zeelieden en papiermensen. En ineens wordt Captain Golovan iets minder zuur. Nog niet vrolijk. Dat zou te veel gevraagd zijn. Maar veel minder zuur. De notice wordt getekend. De kassa begint weer te rinkelen. De charterers kunnen ademhalen. Ik ook. Mijn huismerk whisky blijft dus onaangeroerd. En ergens in mijn hoofd hoor ik hem weer, met dat zware accent, terwijl hij naar de fles kijkt en bijna glimlacht: “Gul popen.” of hoor ik "GULP OPEN" Ik weet niet of hij “good bourbon” bedoelde. Of “good bottle”. Of iets heel anders. Maar voor mij bleef het voor altijd: GULP OPEN. Heerlijk wijntje ..... Een prachtigeL term. Een internationale havenuitdrukking voor het moment waarop bureaucratie eindelijk oplost in een glas wijn.



GUL POPEN



GULP OPEN



Gul Popen —
Er ontbreekt een autorisatiebrief.
Captain Golovan wil de notice niet accepteren.
Eerst is hij een muur.
Dan komen twee flessen Zuid-Afrikaanse wijn.
De notice wordt getekend:
'Gul Popen.'

III. We Are the Champions

De volgende dag komt de Amerikaanse kustwacht. Vier man sterk. En dat doen ze niet voor de gezelligheid. Ze willen het hele schip inspecteren. Certificaten. Diploma's. Logboeken. Veiligheidsmiddelen. Brandblussers. Reddingmiddelen. Noodpompen. Olie-water separator. Zeekaarten. Correcties. Bibliotheek. Alles. Nu moet ik eerlijk zijn: de Amerikaanse kustwacht kan grondig zijn, maar zijn ook super professioneel. En dat is een verademing. Geen toneelspel.



Geen kleine koninkrijkjes. Geen onnodige vernederingen. Gewoon controleren of de zaak klopt. En bij ons klopt de zaak. De certificaten zijn in orde. De diploma's zijn in orde. De logboeken zijn bijgehouden. De testen zijn gedaan. De kaarten zijn gecorrigeerd. De veiligheidsmiddelen zijn aanwezig. De bibliotheek is compleet. Met 1000 instructies. Al moet ik daarbij zeggen: sommige van die boeken zijn zo nieuw dat ze waarschijnlijk nooit zijn geopend. Dat is ook beter zo. Als je al die voorschriften echt allemaal zou moeten lezen, kwam je nooit meer aan varen toe.

Dan willen ze een oefening zien. Brand in de kombuis. Daar gaan we. Ik geef de signalen. Via het omroepsysteem gaan de orders door het schip. De bootsman gaat met rookmasker en perslucht naar binnen. Het tweede team zorgt voor koeling van aangrenzende ruimtes. De machinekamer stopt de ventilatie. De bemanning beweegt naar hun posten. Alles loopt. Geen paniek. Geen toneel. Gewoon een schip dat weet wat het moet doen.







Dan volgt de sloepenrol. We doen alsof de brand niet onder controle komt en het schip verlaten moet worden. De mannen verzamelen bij de reddingboten. De boten worden gezakt tot embarkatiedek. En dan gebeurt er iets moois. De kustwacht geeft applaus. Echt applaus. Niet beleefd twee tikjes met de vingers, maar zichtbaar gemeend.

“Good job, captain. Perfect organization.” Dat hoor je graag voor jouw crew. Niet omdat je ijdel bent. Nou ja, een beetje ijdel mag. Maar vooral omdat je weet hoeveel werk daarachter zit. Wachten draaien, trainen, uitleggen, controleren, corrigeren, nog eens controleren. En soms ook gewoon je mensen laten merken dat ze ertoe doen.

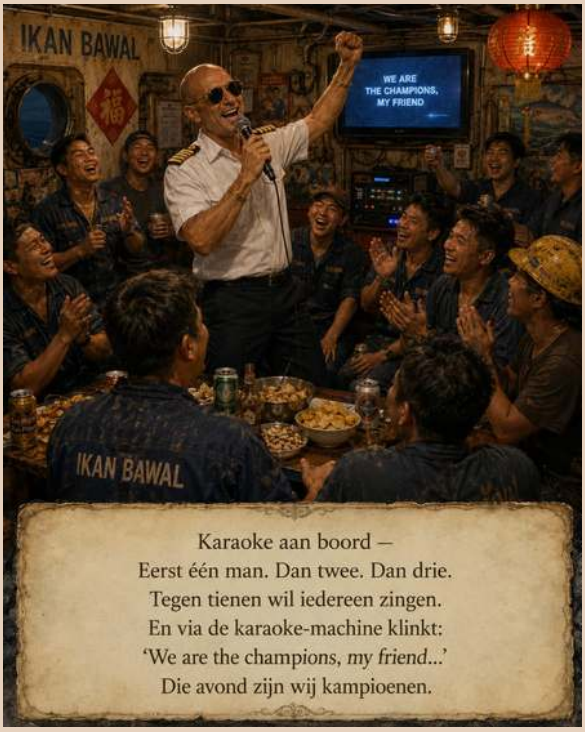


De papieren worden voor een jaar goedgekeurd. En dan kunnen we eindelijk ontspannen. Die avond organiseer ik een party voor de boys. Dat hoort. Niet omdat er een reglement is dat zegt dat het moet. Maar omdat een kapitein die alleen orders geeft en nooit iets teruggeeft, uiteindelijk alleen maar stilte om zich heen verzamelt. Ik betaal de crew een zeer comfy ruim-schoonmaak bonus uit. Ik heb in Mobile een doos vol presentjes gekregen van de scheepshandelaar. Thermobekers, zonnebrillen, petten, ballpoints, kaartspellen, tropische handdoeken, kalenders, aanstekers, stickers en nog veel meer kleurrijke dingetjes die niemand werkelijk nodig heeft, maar die je prachtig kunt weggeven. Ik laat lootjes maken. Voor iedereen een prijs. Een pet wordt een hoofdprijs. Een aansteker een trofee. Een ballpoint een onderscheiding. Aan boord krijgt waarde een andere betekenis. Een klein cadeau kan een grote glimlach geven. Op de tafels staan pinda's, limonade, bier, toffees, chocolaatjes en wat Braziliaanse vrolijkheid in een fles. Het lijkt een kinderpartijtje. En precies daarom is het zo mooi. Dan komt mijn nieuwe karaoke-machine tevoorschijn. Gekocht via de vrouw van de eerste machinist in de Filippijnen. Een chip met negenhonderd liedjes. Televisie aansluiten, microfoon erin, en beginnen. Twee honderd vijftig dollar plus zestig dollar DHL. Dat is bijna gratis voor zoveel plezier. Ik moet de groep altijd aanslingeren. Dus begin ik zelf. Natuurlijk.



Een kapitein moet niet alleen bevelen geven. Hij moet ook durven zingen als het schip dat nodig heeft. Ik pak de microfoon. De boys kijken. Eerst wat verlegen. Een beetje lachen. Een beetje schuiven. Ik zing een paar vrolijke liedjes. Ze klappen mee. En dan komt het. Eerst één man. Dan twee. Dan drie. Tegen een uur of tien staan ze bijna te popelen om ook te mogen zingen. En dan komt dat moment. De tafel vol toffees. De crew met glimmende gezichten. Het schip schoon. De kustwacht tevreden. De papieren goed. De ruimen bijna gereed voor graan. En via mijn karaoke-machine zingen we:

We are the champions,
my friend…



Ik kijk rond. Chinezen, Filipijnen, Hollandse kapitein, Amerikaanse rivier, zwarte kolen uit Australië, papiermensen uit allerlei windstreken, wijn voor Captain Golovan, Clinton met zijn gouden tanden, kustwacht met applaus. Een schip is soms net de hele wereld in het klein. En als het goed gaat, als iedereen zijn werk heeft gedaan, als er even geen storm is, geen inspecteur, geen kapotte kraan, geen ontbrekende brief en geen zwart vlekje in een ruim, dan moet je dat moment pakken. Niet morgen. Niet later. Nu. Want morgen komt er vanzelf weer een nieuw probleem aan boord. Maar die avond niet. Die avond zijn wij kampioenen. Niet omdat we een beker hebben gewonnen. Maar omdat we het schip varende houden. Omdat de ruimen schoon zijn. Omdat de papieren kloppen. Omdat de mensen lachen. En omdat er, voor één avond op de IKAN BAWAL, geen vuiltje meer te zien is. Alsof we nooit kolen hebben vervoerd van Australië naar Alabama.

12

DE DIKKE AMERIKAAN DE NERTS BONTJAS en DE VARKENSPOOTJES

uit het logboek van Capitano Nico

Ik had vroeger in Mexico een Rotterdammer bij mij aan boord. Hugo heette hij. Top gozer. Hij kwam uit Charlois, uit zo'n echte Rotterdamse volkswijk waar iedereen elkaar kende, waar de vrouwen achter de gordijnen precies wisten wie er thuiskwam, wie er ruzie had en wie ineens boven zijn stand begon te leven. Hugo had geld verdiend. Veel geld zelfs. En dus had hij zich een grote nieuwe Amerikaanse wagen aangeschaft. Zo'n echte slee, met van die vleugels achterop de zijkanten. Een wagen waar je niet mee reed, maar waarmee je door de straat gleed. In zijn eigen woorden was het ook nooit gewoon "de auto". Nee, Hugo sprak altijd plechtig over: "**Mijn wagen."** Ook had hij voor zijn vrouw Truus een dure bontjas gekocht. In die buurt in Rotterdam viel dat natuurlijk dubbel op. Een grote Amerikaan voor de deur én Truus in een bontjas. Dat was vragen om kijkers achter vitrage, afgunstige opmerkingen bij de groenteboer en zure gezichten bij de slager. Maar Hugo bleef gewoon Hugo.





Zijn lievelingsvlees, naast Truus dan, bestond uit varkenspootjes en varkensstaartjes. Dus belde hij de slager en gaf hem een forse bestelling door.

“Het wordt straks wel gehaald,” zei hij erbij, **“want mijn vrouw is met de wagen weg.”** Met de wagen.

En gekleed in haar bontjas. Een uurtje later kwam Truus aanrijden. Hugo zag haar door het spionnetje voor de deur stoppen. Hij stond op, schoof de rij geraniums aan de kant, boog zich uit het raam van hun bovenhuis en riep:

“Truus! Ga even naar de slager. Daar ligt een bestelling voor me klaar.”

“Goed, doe ik” zei Truus.

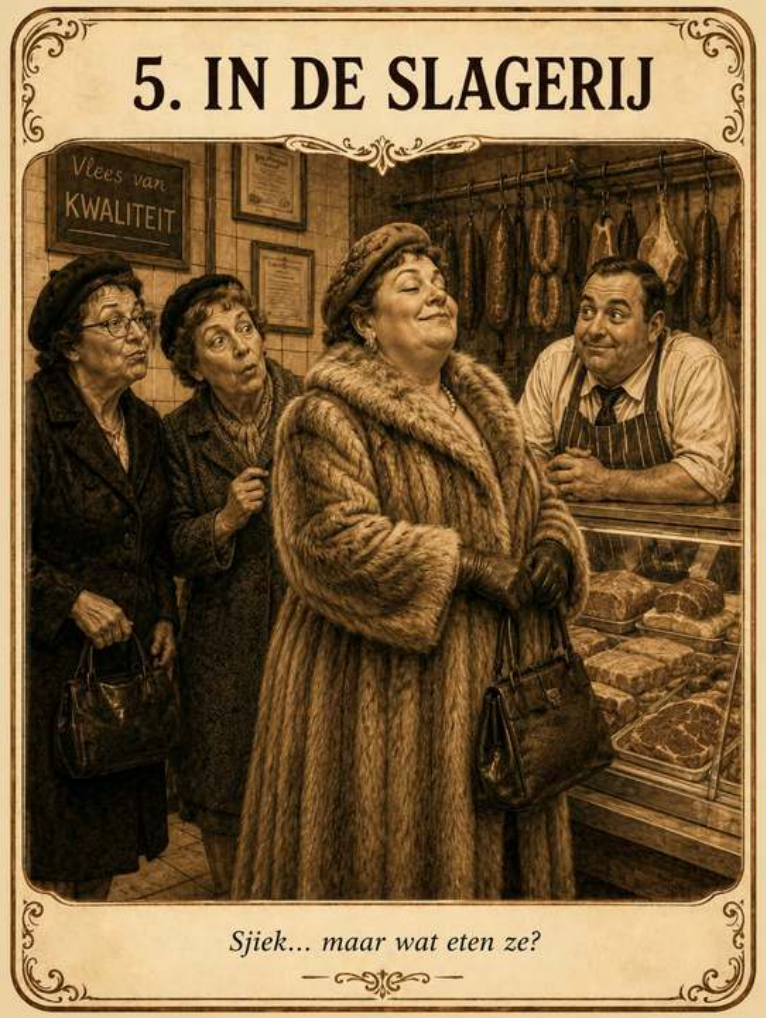
“Dat haal ik wel op.”



Ze startte de Amerikaan weer en gleed naar het pand van de slager. Daarbij werd ze nauwlettend gevolgd door diverse buurtkinderen, die zo’n glimmende slee natuurlijk veel interessanter vonden dan hun eigen step of fiets. Ze stopte pal voor de slagerij.



Binnen stonden een paar andere vrouwen hun boodschappen te doen. Truus kwam binnen, bontjas open, tas in de hand, hoofd een tikje omhoog.
“Hallo Truus,” zei er één.
“Zo zo, jij ziet er sjiek uit.”
Truus hoorde de afgunst in die woorden opgesloten zitten. Maar Truus kwam uit dezelfde buurt, had dezelfde achtergrond en was ook scherp van tong.
“Ja,” zei ze, **“maar Hugo werkt ook keihard en is altijd weg.”** Daar was weinig tegenin te brengen. De slager keek op en glimlachte.
“Goed Truus,” zei hij. **“Dus jij komt voor Hugo die varkenspootjes en die varkensstaartjes halen.”**
Nou nou. Dat was een hele zak vol. Truus had wel door de grond willen zakken, want die buurvrouwen keken elkaar aan met een gezicht van:
Jaja… dat zie je… grote auto, dikke bontjas… maar wat eten ze? Varkenspootjes en varkensstaartjes.





De slager pakte alle voorgepakte delen bij elkaar, stopte het in een grote plastic zak en bracht die bij haar voor de toonbank. Met een zucht zette hij de zak op de grond.

“Zal ik het voor je opschrijven, Truus?” vroeg de slager mierzoet.

De klank was niet vrij van een sarcastische ondertoon. Daarbij keek hij even naar haar decolleté tussen de opengevallen bontjas.

“Nee,” zei Truus heel beslist. **“Dat betaal ik.”**

Ze pakte haar nieuwe krokodillenleren beursje uit haar zojuist aangeschafte Italiaanse merktas, betaalde, en stapte driftig naar buiten. Op haar iets te hoge hakken.

Met het grote pakket varkensdelen voor haar buik geklemd. Zo kon ze natuurlijk de autodeur niet openmaken. Eerst moest ze het vleespakket neerzetten, wat toen omviel. Daarna maakte ze de deur open, propte de vleesmassa weer wat naar binnen in de zak en smeet het geheel over de brede rugleuning op de achterbank. Toen zwierde ze achter het glimmende stuurwiel en trok de deur dicht. Maar die wilde niet sluiten. Het onderste deel van haar bontjas zat er nog tussen. Ze opende de deur weer, trok haar bontjas over haar benen, sloeg de deur opnieuw dicht, startte de auto en scheurde weg. Nagestaard door heimelijk lachende en afgunstige buren.





Toen ze thuis kwam, ging ze goed tekeer tegen mijn vriend Hugo.
“Dat flik je mij niet meer, Hugo! Om mij naar de slager te sturen!”
“Hoezo?” vroeg Hugo.
“Wat is er aan de hand?”
“Wat er aan de hand is? Die mensen denken dat wij die auto rijden omdat we varkenspootpjes eten. En staartjes!”
Ze was echt helemaal van slag. Ze gooide haar bontjas op de stoel en stoof naar de keuken om de sherryfles te pakken.
“Ja ja,” zei Hugo. **“Ga nou nog een beetje drinken ook. Dan moet ik zeker straks mijn eigen pootjes nog bakken ook.”** Hij keek haar aan.
“Of wou je zeggen dat je dat dan nog wel kan?”
“Nee,” zei Truus. **“Ik raak geen varkentje aan. Nu niet. En nooit niet.”**
Ze nam een forse slok.
“Zo. En vanavond gaan we naar de Chinees,” vervolgde ze.
“Of je meegaat of niet. Maar ik ben weg, want ik wil die vette dampen niet in mijn neus hebben.”



En Hugo? Die keek naar zijn zak varkenspootjes, keek naar Truus, en begreep dat er op zee soms minder storm stond dan in een Rotterdams bovenhuis met een bontjas, een Amerikaan en een plastic zak vol varkensstaartjes.

Het Vissersnet dat Geen Vissersnet Werd

13

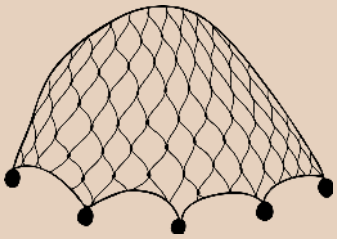
uit het logboek van Capitano Nico

Aan boord hebben wij een welfarefonds. Dat klinkt heel officieel. Alsof er ergens in Genève een commissie vergadert met grafieken, beleidsstukken en koffie zonder smaak. In werkelijkheid betekent het: de jongens willen iets kopen. Van alle verkopen aan boord gaat een klein percentage in dat fonds en de maatschappij doet er ook nog wat bij. Dus tijdens de pre-arrival meeting vraag ik:

“Wat willen we deze keer hebben?”









De antwoorden komen.
Een microfoon.
Waarom? Voor Chinese liedjes. Prima.
Een tondeuse. Ook goed.
Films. Voor de avonden.
Goed idee. En toen kwam het meesterplan.
Een vissersnet. Want in Hadong zat vis. Veel vis. De vorige keer hadden ze tientallen kilo’s gevangen. Dus dit keer moest het professioneel. Een investering. De derde stuurman bood zich aan om de aankopen te doen. **Ik gaf hem 200 dollar.**

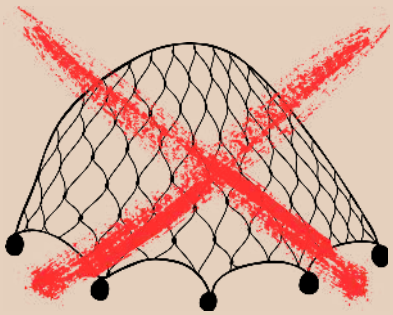


Hij vertrok met de ernst van een man die namens de Verenigde Naties onderhandelingen ging voeren. De volgende dag kwam hij terug. Met een rekening. **Totaal: 60 dollar**. Ik keek. 80 films. Een tondeuseset. Twee microfoons. Geen vissersnet. Ik vroeg:

“En waar is het net? Hij keek mij aan alsof ík de moeilijke was.” “Captain… geen net.”

Alleen dat. Geen uitleg. Geen tragedie. Geen discussie. Gewoon: geen net. De bemanning keek teleurgesteld.





De microfoons werden aangesloten. Tien minuten later galmde er Chinese karaoke door het schip alsof wij onderweg waren naar de finale van Oost-Azië Got Talent. De tondeuse draaide overuren. De films verdwenen in hutten.

En vis? Geen vis.

Maar iedereen gelukkig. En op zee is dat uiteindelijk ook een soort vangst.

—Vind ik ...







14

De Kapitein, de Vrieskip en de Grote Inspectie

uit het logboek van Capitano Nico

Er zijn inspecties. En er zijn inspecties. En dan zijn er inspecties waarbij iedereen plotseling gaat doen alsof het schip gisteren uit de werf is gekomen en normaal gesproken nooit olie, stof, koffie of mensen aan boord heeft. Wij liggen rustig. Zonnetje. Wind nul. Koffie goed. Iedereen tevreden. Tot de agent op de brug verschijnt.

“Capitano… inspectie over twintig minuten.”

Twintig minuten.

Dat is in de scheepvaart precies genoeg

tijd om nergens meer iets aan te kunnen doen.



Plotseling ontstaat er activiteit.

Matrozen poetsen relingen
die gisteren ook al glommen.



De kok zet fruit neer alsof er
een staatsbezoek komt.



En ik? Ik doe wat elke ervaren kapitein doet. Zet mijn glas rum opzij Rustig blijven. Ray-Ban op. Uniform strak. Vier strepen op de schouders. Rolex links. Jormungandr rechts. Kale kop gepoetst als een vrieskip.



De inspecteur komt aan boord. Kijkt ernstig. Kijkt links. Kijkt rechts. Kijkt achterom en voorruit. Loopt drie dekken. Stelt moeilijke vragen. Schrijft dingen op. Kijkt in een kast. Opent een deur. En zegt uiteindelijk:

“Very good ship.”

Ik knik waardig. De inspecteur stapt van boord. Iedereen opgelucht. De kok komt naar boven.



En vraagt:

“Captain… mogen de bananen nu weer terug naar de kombuis?”

Ik keek naar het perfect opgestelde fruitschaaltje op de brug. En zei:

“Ja jongens… einde voorstelling. Morgen varen we weer gewoon.”

Dat is scheepvaart. Negentig procent voorbereiding. Tien procent theater.
En honderd procent serieus kijken.



RADIO CHECK
Abdul Farhan

15

uit het logboek van Capitano Nico

Ik laat de leerling-stuurlieden altijd sturen als we onder loodsaanwijzing varen. Niet omdat dat sneller gaat. Niet omdat de maatschappij dat vraagt. Maar omdat een stuurman niet geboren wordt achter een bureau met een veiligheidshesje aan. Een stuurman moet voelen. Wind. Schip. Massa. Vertraging. En vooral: leren dat een schip niet reageert op enthousiasme. Deze reis had ik Abdul Farhan. Goede jongen. Groot en beetje soppig vet voor zijn leeftijd. Sterk gebouwd. Maar met één klein probleem: Abdul deed alles alsof hij auditie deed voor de Olympische Spelen. Als hij stuurde keek hij achterom. Als iemand binnenkwam draaide hij zijn hoofd mee. Als hij stuurde hing hij half in het stuurwiel alsof hij een vrachtwagen zonder stuurbekrachtiging bestuurde. Ik zei:
“Farhan… een schip stuur je niet met je schouders.” Hij keek serieus.
“**Jawel Captain.”**
Nee Abdul. Niet jawel. Nee. Dus: corrigeren. Rechtop. Kijken waar je heen gaat. Niet naar de bergen. Niet naar de bemanning. Niet naar je eigen armen. Gewoon vooruit. De volgende ochtend stond hij weer op de brug. Iets beter. Niet goed. Maar beter. En dat telt.







Later deden we een oefening met brandweeruitrusting. Volledig pak. Tijd opnemen. De bemanning stond klaar. Abdul uiteraard als eerste. Hij wilde winnen. Pak lag klaar. Stopwatch klaar. Iedereen kijken. Abdul begon. Eén been erin. Tweede been erin. En toen… bleef de bretel van zijn broek steken onder zijn laars. Daar stond hij. Springend. Draaiend. Touwtrekken met zichzelf. De stuurman telde hardop. De bemanning begon te roepen:

“FARHAN! FARHAN! FARHAN!”

Abdul ging sneller. Dat hielp niet. Nog harder. Dat hielp ook niet. Uiteindelijk viel hij achterover op zijn achterste. Einde oefening. Laatste plaats.



Abdul stond op. Keek waardig om zich heen. En zei:

“Captain… next time I win.”

Ik keek hem aan. En zei:

“Abdul… eerst rechtop staan. Daarna wereldkampioen worden.”

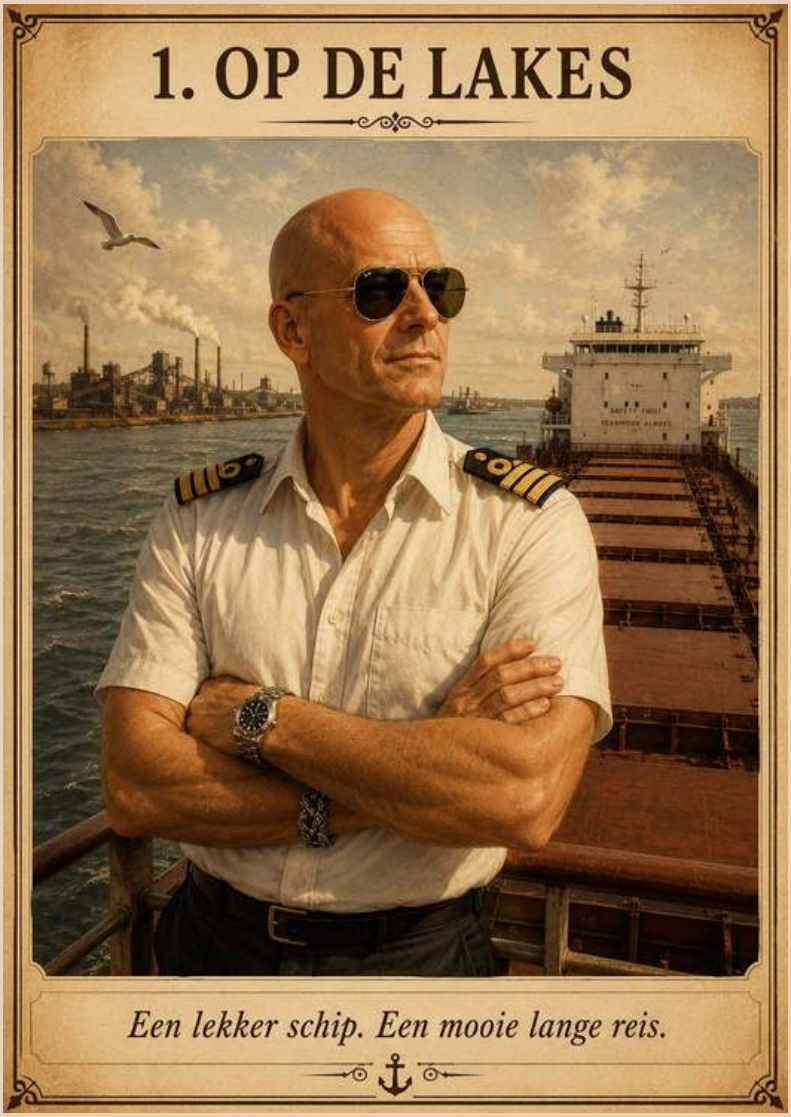
De volgende dag stond hij weer achter het stuur. Nog steeds niet perfect. Maar hij keek vooruit. En dat is op zee meestal al een uitstekend begin.



CAPTAIN SPEAK FUCK

16

uit het logboek van Capitano Nico



De volgende reis wordt lekker lang en is een mooie onderbreking van die Atlantische periode van het afgelopen jaar. Ik heb hier overigens met veel plezier gevaren. De Lakes zijn een aparte ervaring en hebben een geheel eigen karakter. Het was hartstikke leuk. Ik wil hier eigenlijk nog wel een paar termen maken over dit schip. Ik bedoel: het is een lekker schip. En met die Chinezen maak ik het wel. Ze vereisen wel een bijzondere behandeling en wat dat betreft moet ik mij soms nog wel eens voorzichtig corrigeren. **Ik zal je een voorbeeld geven...**

We hadden een lading erts in. Die moest gelost worden in Detroit. En die sailors moesten dan in twee dagen tijd vijf ruimen schoonmaken. Dat wil zeggen: aanvegen, alle erts naar boven aan dek halen, en ook de vullingen moesten schoongemaakt worden. Dat is veel en zwaar werk. De Chinezen zijn meestal smalle en kleine mannetjes, maar ze werken als paarden. Nu staat er in de arbeidsovereenkomst dat er alleen ruimenschoonmaakpremie wordt uitbetaald als de ruimen worden uitgespoten. Als het alleen aanvegen betreft, hoeft er officieel niets anders dan gewoon arbeidsloon te worden betaald.



De eerste stuurman kwam dus bij mij:
“Kijk kapitein, in het contract staat dat, dus doe ik dat.”
Ik zei:
“Nee stuurman, dat doe je niet. Dan krijg je gesodemieter. Als je die mensen bijna dag en nacht laat werken zonder daar een extra premie tegenover te stellen, gaan ze langzaam werken en ben je nooit op tijd klaar.”
Je zegt gewoon dat ze die premie uitbetaald krijgen. Dat is een stimulans om hard te werken. Ze weten dan dat ze nu en in de toekomst goed voor je werken.





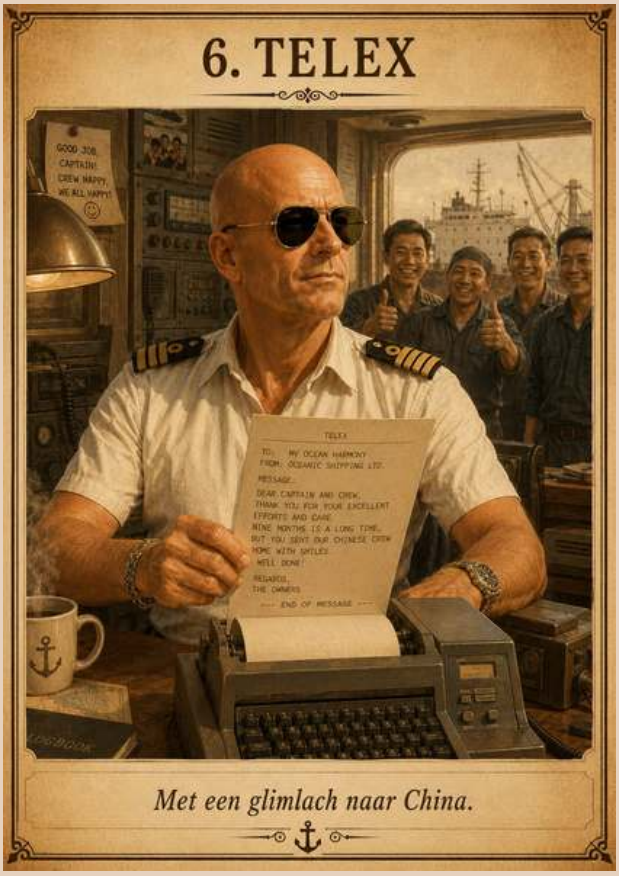
Die mensen werken al bijna voor peanuts. En ik weet wel dat je dat niet als maatstaf moet nemen, maar je moet wel mensen waarderen voor een extra inspanning. Daarvoor geef ik mijn eigen interpretatie aan de uitleg van een contract. Anders houd ik geen mensen aan boord. Bovendien wordt er met deze reizen kapitaal verdiend. Dat is ook goed. Maar een deel is voor de crew.

5. VOOR DE CREW



Een deel is voor de crew.

En ik hoor nooit van de owners dat ik teveel betaal. Wel krijg ik telexen met bedankjes voor het feit dat ik een ploeg Chinezen na negen maanden werk aan boord met een glimlach op hun gezicht naar China laat terugkeren. Maar goed, je begrijpt dat we een ruime soepelheid moeten toepassen bij mensen die lange tijd van huis zijn en hard moeten werken.





Deze mensen drinken geen alcohol, gaan nooit eens uit de bol of broek, en moeten dus op een andere manier tevreden worden gehouden. Het eten was hartstikke goed. Eigenlijk veel te Europees, maar ja, daar heb ik zelf in eerste instantie veel te veel naar toe gewerkt. Het is niet anders. Ze staan met werkelijk te bespieden hoe ik eet, wat ik eet, wat ik ervoor aan specerijen opdoe enzovoort enzovoort. Pas geleden zette de steward het eten voor mij neer, terwijl ik al aan de salade zat te knabbelen. Ik beet daarbij op het randje van mijn tong, terwijl de steward het hoofdgerecht voor mij neerzette. Ik zei dus op dat moment:

“Fuck.”

Boos op mezelf. En verder nergens op. Na het eten keek ik naar de steward, die als een verstijfde met een geheel wit gezicht heel zenuwachtig stond te zijn. Ik vroeg hem wat het probleem was. Nog een keer:

“Captain not like me… Captain not satisfied with me…”

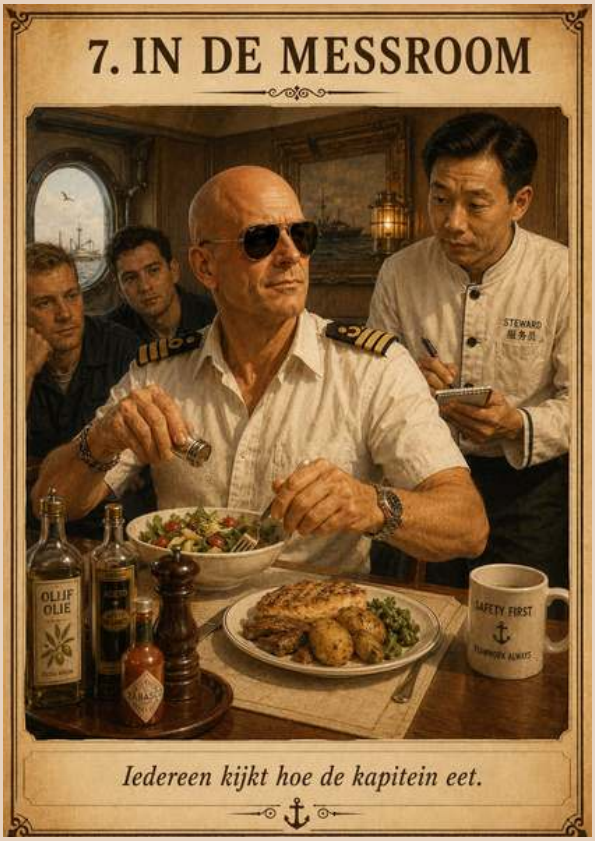
Ik keek zeer verbaasd en vroeg hem waarom.

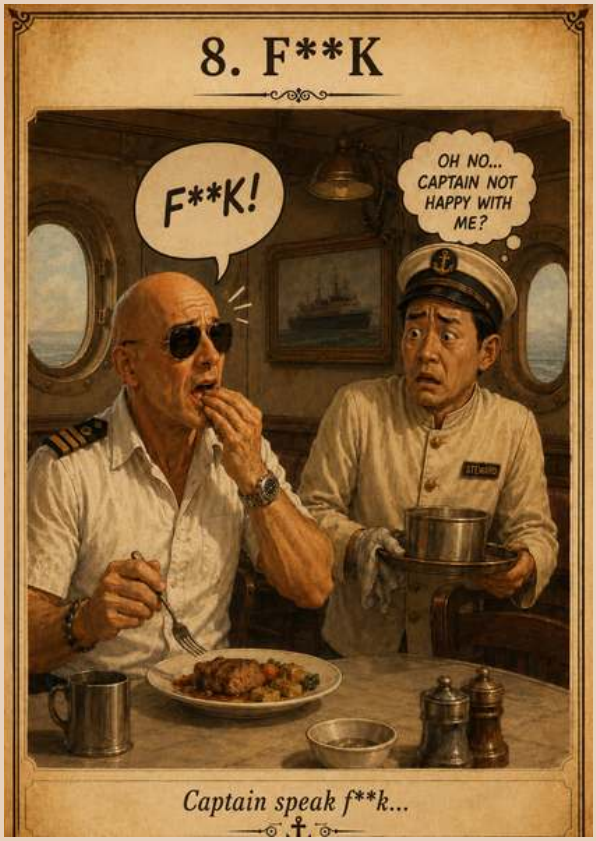
“Because Captain speak fuck…”

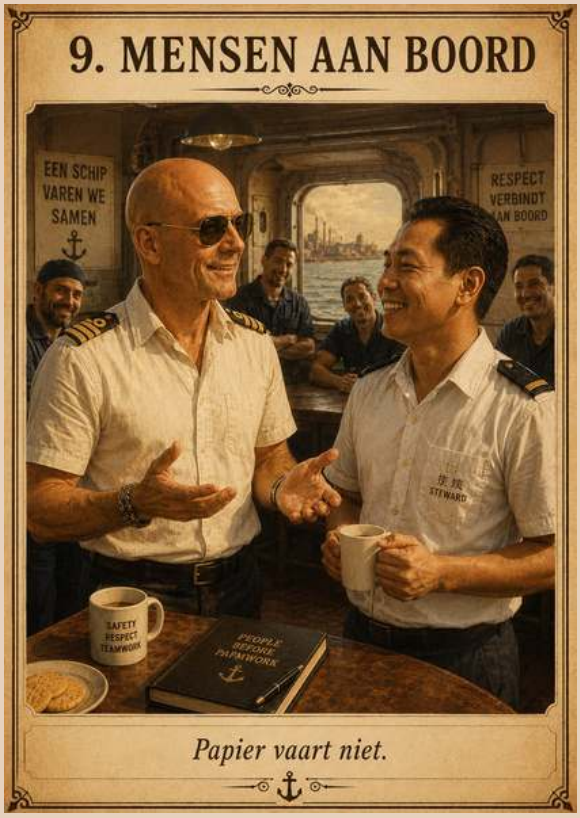
Ik begon te lachen en legde uit wat er was gebeurd.

“O, dat werd begrepen.”

En de glimlachjes kwamen weer terug. Och, wat moet je toch voorzichtig zijn.







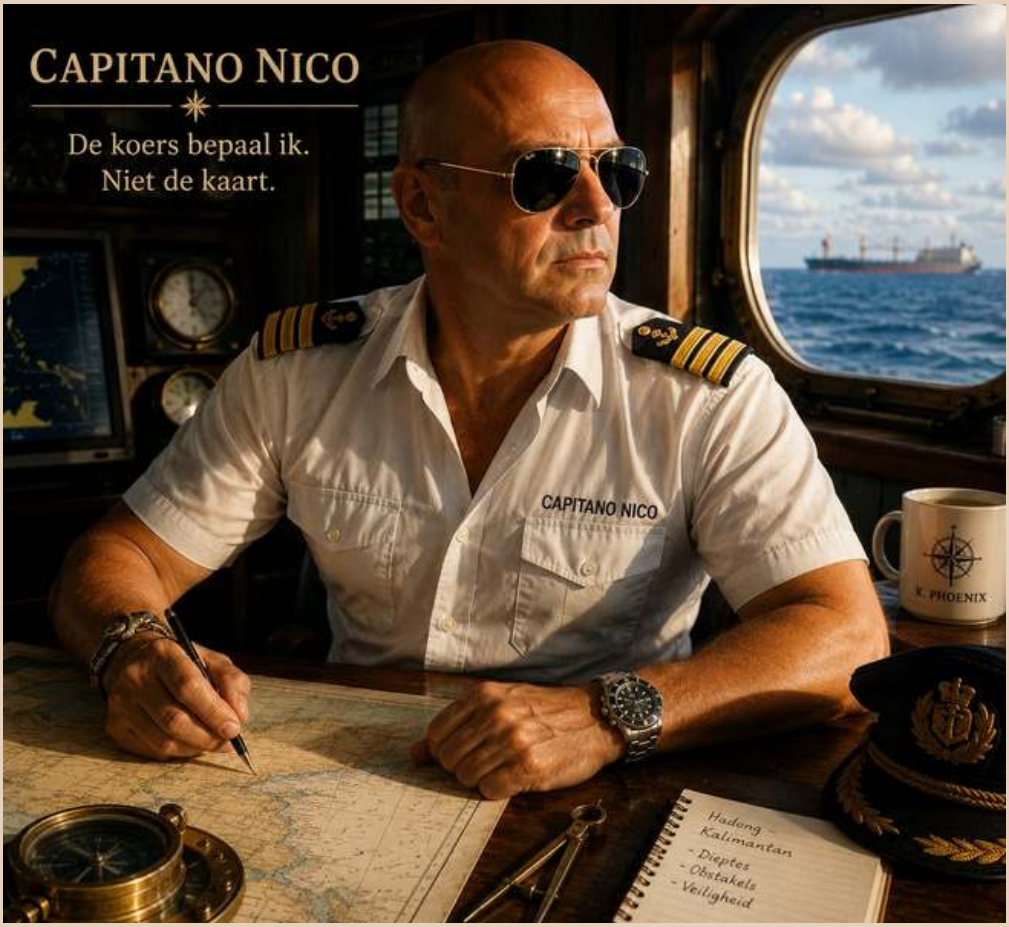
Eén verkeerd woord, één verkeerde toon, één kapitein die op zijn eigen tong bijt en voor je het weet denkt de steward dat hij persoonlijk door de gezagvoerder is afgekeurd. Maar zo gaat dat aan boord. Je vaart niet alleen met staal, machines, ruimen en contracten. Je vaart met mensen. En als je dat vergeet, krijg je geen goed schip.

Dan krijg je alleen maar papier. En papier vaart niet. Captain speak fuck. Maar niet tegen de steward. Alleen tegen mijn eigen tong.

17

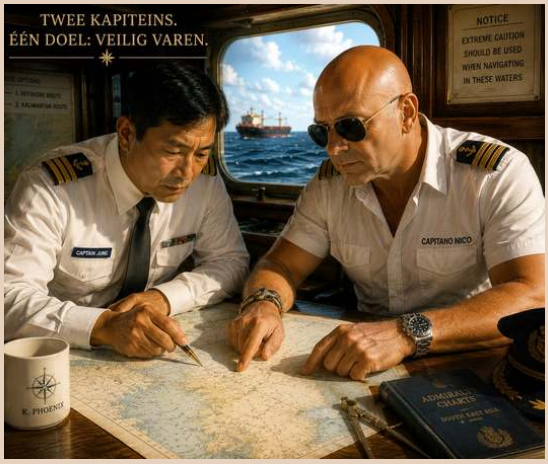
De kortste route bestaat niet

uit het logboek van Capitano Nico



We liggen in Hadong. Koud. Niet een beetje koud zoals Nederlanders dat zeggen wanneer ze zonder jas naar buiten lopen. Nee. Zo'n kou waarbij de wind je gezicht afsnijdt alsof iemand vergeten is de deur van de vriescel dicht te doen. Achter ons ligt een Koreaans schip. **K. PHOENIX.** Ik besluit op bezoek te gaan. Niet uit beleefdheid. Maar uit professionele nieuwsgierigheid. Een kapitein blijft tenslotte leerling tot zijn laatste reis. Een matroos laat mij aan boord. Ik zie eigenlijk alleen zijn ogen. De rest zit verstopt onder zoveel lagen kleding dat ik vermoed dat hij daaronder nog een complete familie verborgen houdt.

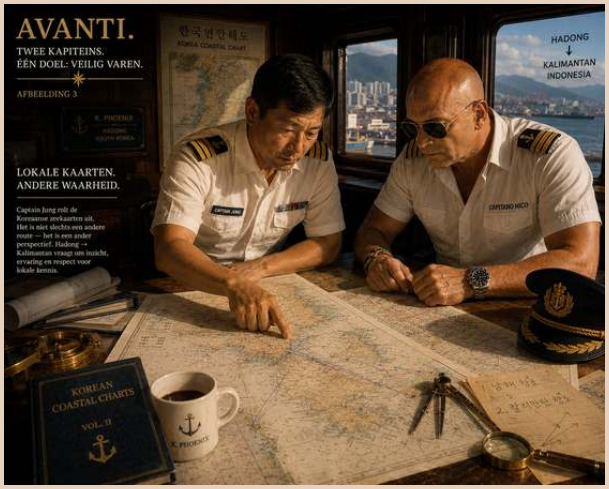
Boven ontmoet ik Captain Jung. Koffie. Kaarten op tafel. Geen computers. Geen PowerPoints. Gewoon twee gezagvoerders die praten over water waar je liever niet op vastloopt. Hij laat Koreaanse kaarten zien. Ik laat Engelse kaarten zien. En langzaam ontstaat het oude spel:



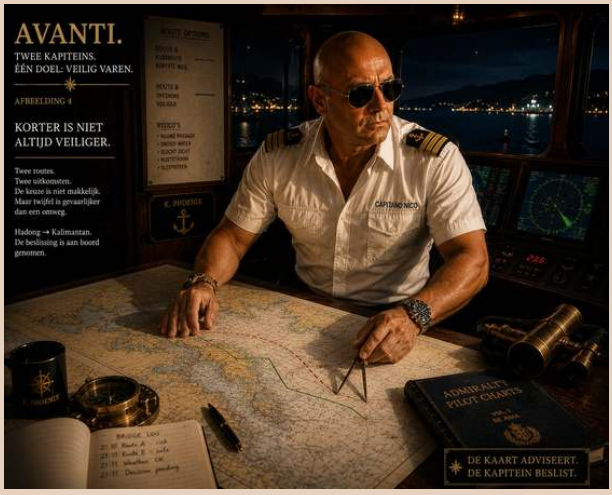
Wie vertrouw jij meer?
De man die hier vaart?
Of de man die honderd jaar geleden een lijn op papier trok?

De route langs Kalimantan blijkt korter. Maar ook spannender. Ondieptes. Koralen. Sleepboten zonder fatsoenlijk licht. Bakens die ergens staan omdat iemand ooit vond dat dat een goed idee was. De officiële route gaat verder uit de kust.

Veilig. Netjes. Maar langer.



ROUTE A
-risk

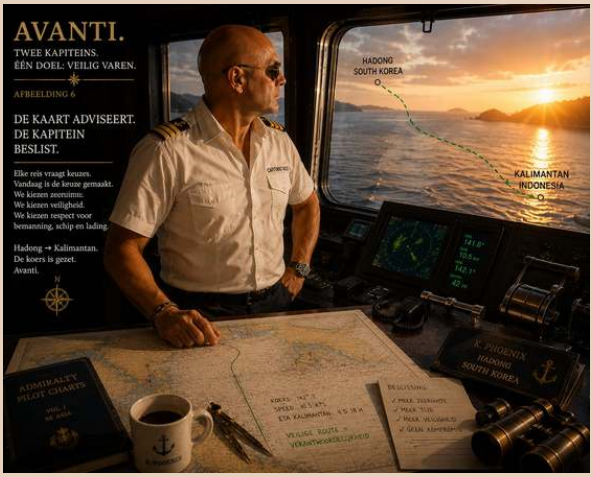


ROUTE B
-safe

Ik kijk naar de kaarten. Dan naar Captain Jung. Dan weer naar de kaarten. En ik denk: Er varen al eeuwen schepen. En op elke kaart staat nog steeds: Extreme caution should be used. Dat is eigenlijk prachtig. Zelfs met radar. Satellieten. GPS. AIS. Computer. Blijft de belangrijkste apparatuur op zee nog steeds: de hersens van de kapitein. Ik besluit. Niet dichter. Maar juist verder uit de kust. Meer ruimte. Minder verrassingen.



En vooral: minder kans dat ik midden in de nacht kennis maak met een onbekende koraalbank die toevallig naar een andere kapitein is vernoemd. Captain Jung knikt. Ik knik. En daarmee is het besloten. Geen applaus. Geen ceremonie. Alleen twee mannen. Twee koppen koffie. Wij schudden elkaar de hand. En een nieuwe koers bevestigd. Gebaseerd op perfecte Koreaanse kaarten. En dan moet je dus kiezen voor de langere oostelijke route die dicht langs de kust van Celebes voert. Of voor de aanzienlijk kortere route langs Kalimantan. Maar hier heb je weer meer ondieptes en moet je nog nauwkeuriger navigeren dan je normaal gewend bent. Hier is grote aandacht vereist. Het is ook wel leuk eigenlijk. Ik kan me echter voorstellen dat veel kapiteins de wat langere maar veel gemakkelijker route nemen. Captain Jung gaat met zijn relatief geringe diepgang op de ballastreis via Kalimantan naar Banjarmasin.



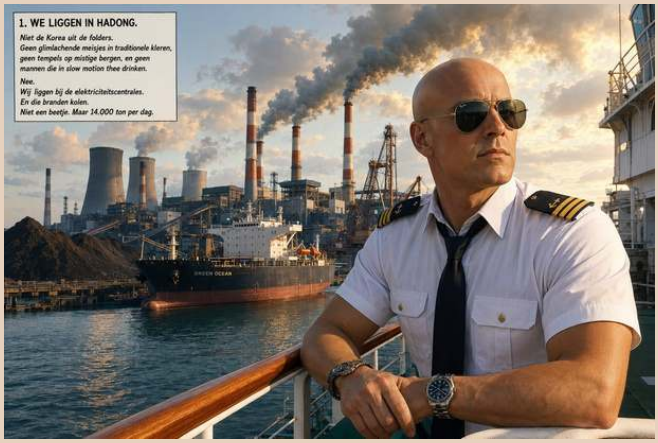
In geladen toestand gaat hij terug naar Korea via de oostelijke, en dus langere route langs het eiland Celebes. Hij is de captain en hij beslist dat. Ik ga zowel in ballast als in beladen toestand via de kortere route die langs de kust van Kalimantan voert. Maar wel ben ik bezig om een betere route langs deze kust, en westelijk van de ondieptes, te vinden.

Ginseng, Taxi's en de President

18

uit het logboek van Capitano Nico

We liggen in Hadong. Niet de Korea uit de folders. Geen glimlachende meisjes in traditionele jurken, geen tempels op mistige bergen en geen mannen die in slow motion thee drinken. Nee. Wij liggen bij de elektriciteits centrales. En die branden kolen. Niet een beetje. Maar 14 000 ton per dag.



Aan boord verschijnt Kwang Chun Kim. Nieuwe vertegenwoordiger van onze agent. Een jonge kerel. Een jaar of achtentwintig. Zwart pak. Wit overhemd. Glanzende gepoetste schoenen. Zwarte leren tas. Alles strak. Alsof hij onderweg is naar de verkiezing: Toekomstig Manager van Korea 2030?



Alleen zijn Engels… dat heeft onderweg ergens vertraging opgelopen. Ik zeg:
“Kwang… ik wil morgen een taxi.”
Hij knikt. Meteen telefoon. Veel Koreaans. Veel ja. Veel buigen. En dan vraagt hij:
“Captain… memo?”
Memo? Ik geef hem papier. Hij tekent een pijl.
→ CITY 75 Dan tekent hij een tweede. ← SHIP 75 Daaronder: 150
Ik kijk. Nog een keer. En vraag:
“Kwang… waarom 150?” Hij kijkt alsof hij dit een buitengewoon eenvoudige rekensom vindt.
“Taxi heen en taxi terug.” Ja. Dat snap ik.





Maar ik huur geen taxi voor drie dagen naar Seoel heen en terug. Alleen heen en terug. Kwang denkt lang na. Zegt dan:
“Misschien u ander bedrijf bellen.” Ik vraag:
“Welk bedrijf?”
Hij denkt weer lang. En zegt:
“Dat weet ik niet.”
Dus kent alleen zijn vriend met taxi. Perfect. De vertegenwoordiger van de agent weet niet wie de concurrent is??? Dat geeft vertrouwen.



Ik laat hem met **Green Shipping** bellen. Mijn vriend de president mister KIM. Iedereen heet hier **KIM.** Lijkt het. Na wat doorverbinden krijg ik iemand aan de lijn. Ik vraag voor de zekerheid:
“Spreek ik nu met de president?”
“Ja captain.”
Dat zeggen ze overigens altijd. In Azië spreek je verrassend vaak met presidenten. Ik leg het probleem uit. Hij zegt:
“Geen probleem captain. Vijftig dollar heen en terug.”
Vijftig dus. Geen honderdvijftig. Kwang kijkt alsof de wereldeconomie zojuist is ingestort.





De volgende dag staat de taxi exact op tijd. De bemanning klimt erin. Iedereen heeft plannen. De kok heeft een lijst. Niet een lijst. Een manifest.
Eieren.
Tomaten.
Mayonaise.
Brood.
Gist.
Snacks.
Grote zakken chips.
Chocolade.
Sportschoenen.
Kleine lampjes. Iets wat eruitziet als elektronica. En natuurlijk… ginseng. Heel veel ginseng. Matroos Fang koopt rode ginseng. Origineel. Met certificaat. Achthonderd dollar. Ik vraag: **“Fang… waarom?”** Hij zegt: **“Captain… heel gezond.”**















Ik kijk rond. Ik zie Koreanen. Ik zie jonge Koreanen. Ik zie oude Koreanen. Ik zie ook behoorlijk wat gerimpelde Koreanen. En vooral krom lopende oude vrouwtjes. Dus ik noteer in mijn logboek: Dit onderzoek nog niet afgerond. We laden alles in. Auto vol. Plastic zakken. Rekken met eieren. Bemanning tevreden. En dan rijden we terug



Eerst de stad uit. Dan buitenwijken. Dan smalle wegen. Dan controlepost. Pasjes. Paspoorten. Nog een controle. En weer een. Bewapende bewakers kijken alsof wij persoonlijk verantwoordelijk zijn voor alle problemen op aarde. Dan een knik. Doorrijden.





En uiteindelijk verschijnt daar weer ons schip. Zoals altijd. Rustig. Wachtend. En ik denk: Over de hele wereld veranderen talen. Gewoontes. Taxi's. Prijzen. Maar één ding verandert nooit. Een bemanning komt altijd terug met meer spullen dan waarmee ze vertrok.

PIRATEN BIJ BALIKPAPAN

19

uit het logboek van Capitano Nico



Terwijl ik bij Balikpapan ben krijg ik het volgende bericht. Gisteren is een beladen Indonesische vrachtvaarder gekaapt in volle zee. Oostelijk van midden-Borneo. En dat is hier. Waar wij nu zijn. Drie bemanningsleden mochten mee om het schip operationeel te houden onder bedreiging van de dood. De overigen werden op een eilandje gedropt. Het schip is tot op heden onvindbaar. Piraterij gebeurt dus inderdaad nog regelmatig in deze — wat we dan nu noemen — moderne tijd. Ook dat woord “modern” is over vijftien jaar weer achterhaald. Maar piraterij blijft bestaan. Een van de schoonheden van de zeecultuur: de armen bestelen de rijken. Wij proberen ons te beveiligen. Goede verlichting op de directe omgeving. Dit is een nieuw schip en we hebben grote, sterke zoeklichten. Gedurende de donkere uren staan die aan. Extra aandacht voor radar. En proberen een klein bootje met afwijkende koers en snelheid in onze lichtbundels te krijgen. Komen ze dichterbij — dan laat je de scheepshoorn loeien. Meestal voldoende. De echte brutaaltjes komen ook overdag.



Veelal gewoon mensen van de lokale marine die er in hun vrije tijd wat proberen bij te verdienen.



En proberen een klein bootje met afwijkende koers en snelheid in onze lichtbundels te krijgen. Komen ze dichterbij — dan laat je de scheepshoorn loeien.





Ik ontvang nog een bericht van het anti-piracy centrum in Kuala Lumpur. Een beveiligingsschip van een oliemaatschappij. Veertien beveiligers aan boord. Aangevallen door veertig zwaarbewapende piraten. Werktuigen vernield. Vier buitenlandse werknemers gegijzeld. Nigeria. En een paar dagen later weer vrij. Tegen betaling. Bedrag onbekend. Ik kreeg ooit ook een baan aangeboden in Nigeria. Tegen zeer forse vergoeding. Maar ik kende de verhalen. Piraterij. Haat tegen buitenlanders. Ik heb vriendelijk bedankt.

Hier bij Balikpapan stellen wij ondertussen onze zoeklichten af. Zo dat ze de omgeving goed verlichten zonder onze navigatie te verstoren. ’s Nachts worden alle waterdichte deuren afgesloten. En bij de buitentrappen naar de hogere dekken heb ik beveiligingsroosters laten plaatsen. Je komt dan niet omhoog. Want je stoot je kop tegen dat rooster. En liefst zo hard mogelijk natuurlijk. Ik wil nog even terugkomen op de acties die ik voorstel tegen piraten. Dat klinkt in Nederland natuurlijk hard.
Veel te hard.



7. Brandslangen oprollen en veilig opbergen

Brandslangen worden opgerold, gecontroleerd en achter slot en grendel opgeborgen.



Ik zie de overheidsdienaren hun hoofd al schudden.

“Dat kun je niet maken kapitein…”

Welnu. Dat kan ik mij voorstellen. Vanuit een veilige stoel. Maar buiten die beschermde wereld gelden soms andere wetten. Met betrekking tot piraten is het vaak: doden of gedood worden. De wet van de natuur. Wie is de sterkste. Vorig jaar zijn wereldwijd 99 zeelieden door piraten om het leven gebracht. Hoe beveilig je dan je bemanning? Ik heb voorstellen gedaan. Maar die verdwijnen ergens onder een stapel papier.

“Leuk captain… maar wat kost dat?” En:

“Je kunt toch geen wapens geven aan zeelieden…”

Nee natuurlijk niet. Geef ze een tuinslang gekoppeld aan een hogedrukspuit. En laat dat straaltje dan maar eens een groep zwaarbewapende piraten tegenhouden. Daar jaag je nog geen spreeuwen mee uit een kersenboomgaard.

9. Samen sterk: bemanning aan tafel

Maaltijden zijn een belangrijk moment van rust en verbinding.
De bemanning komt samen, deelt verhalen en houdt de onderlinge band sterk – samen vormen ze één team.



Voor aankomst in Indonesië verwijderen wij alle steelbare attributen aan dek. Vlotten. Brandslangen. Reddingsboeien. Alles achter slot en grendel. De trossen gaan van de winchen af en verdwijnen in het kabelgat. Want gedurende de week dat wij op de reede van Taboneo liggen zijn er veel mensen aan boord. En ’s nachts snijdt iemand zo een stuk tros af om te verkopen. Dus halen we alles naar binnen. Zestien trossen. Tweehonderd meter per stuk. Meer dan drie kilometer. Want wij hebben niet voldoende mensen aan boord om een schip van voor tot achter te bewaken. En uiteindelijk blijft dat altijd hetzelfde verhaal: Een schip beschermen… tegen mensen. En soms ook een beetje… tegen de ideeën van mensen aan de wal.

20

EEN VAARBEWIJS

voor een kapitein
of: hoe men een olifant eerst leert bewijzen dat hij een muis kan optillen.

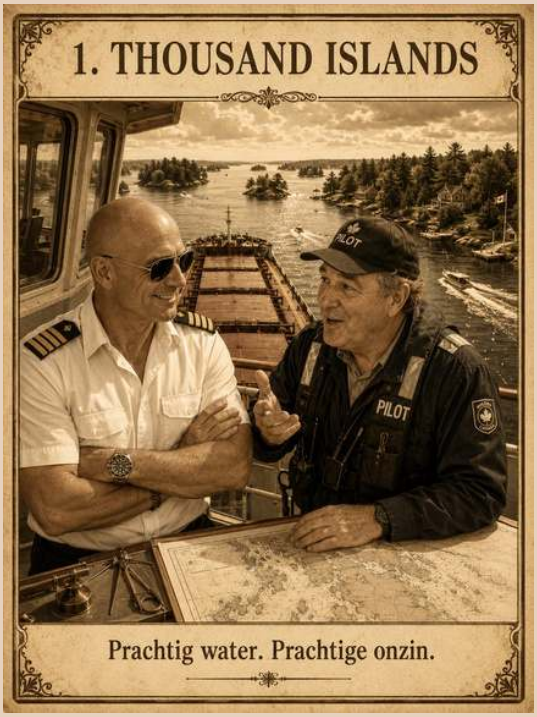
Er zijn van die momenten waarop je als kapitein denkt: nu heb ik werkelijk alles meegemaakt. Maar dat is natuurlijk nooit waar. Er komt altijd nog een ambtenaar achter een bureau vandaan met een nieuw formuliertje. Wij voeren door de Thousand Islands, op weg naar de Grote Meren. Prachtig gebied. Groen, vriendelijk, keurig Canadees. Eilandjes, huisjes, aanlegsteigers, plezierbootjes en mensen die met een snelheid langs je boeg schieten alsof ze dringend op weg zijn naar hun eigen begrafenis. Op de brug stond een Canadese loods. Aardige man. Vrolijk en praatgraag. Zo'n type dat al verhalen vertelt voordat hij zijn jas heeft uitgetrokken. Hij wees naar de kaart, vertelde over sluizen, stroming, Montreal, Fransen, Engelsen, Amerikanen, en tussendoor ook nog over zijn vrouw, zijn barbecue en vermoedelijk de medische toestand van zijn buurman, maar dat laatste heb ik mogelijk niet helemaal goed verstaan. Op een gegeven moment zei hij:

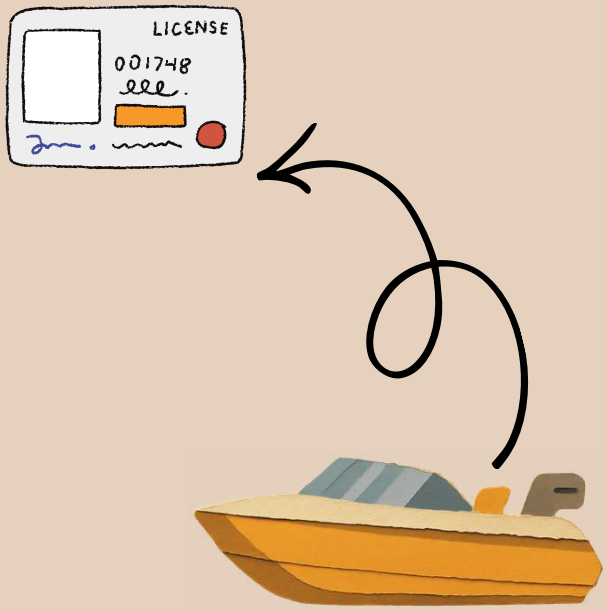
"Ik wil een bootje kopen."

"Mooi," zei ik.

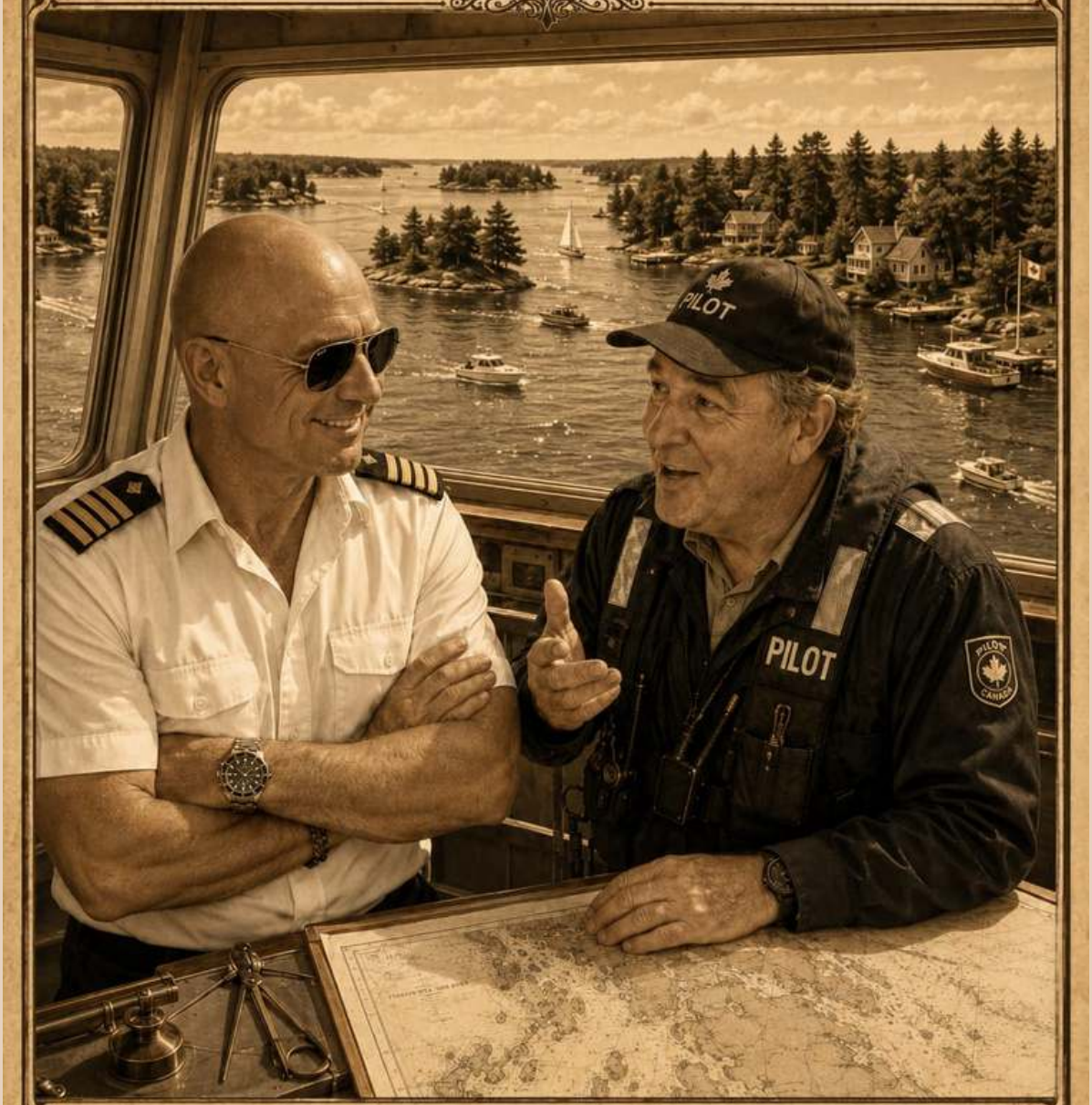
"Maar," zei hij, **"dan moet ik eerst een vaarbewijs halen."**

Ik keek hem aan.





2. DE LOODS



Eerst een vaarbewijs voor een bootje.

Een loods. Op de grootste meren ter wereld. Een man die dagelijks zeeschepen door nauwe wateren loodst, langs rotsen, stroming, bruggen, sluizen, jachten, kano's, bevers, idioten en andere natuurlijke gevaren. En die man moest eerst bewijzen dat hij met een bootje kon varen. Hij zag mijn gezicht en begon te lachen.

"I said to them," zei hij, "listen, I can fly a 747 and you want me to prove I can fly a Cessna?"

Daar had hij natuurlijk een punt.

"En?" vroeg ik. **"Heb je dat examen gedaan?"**

"Nee," zei hij droog. **"Ik stuurde mijn vrouw."**

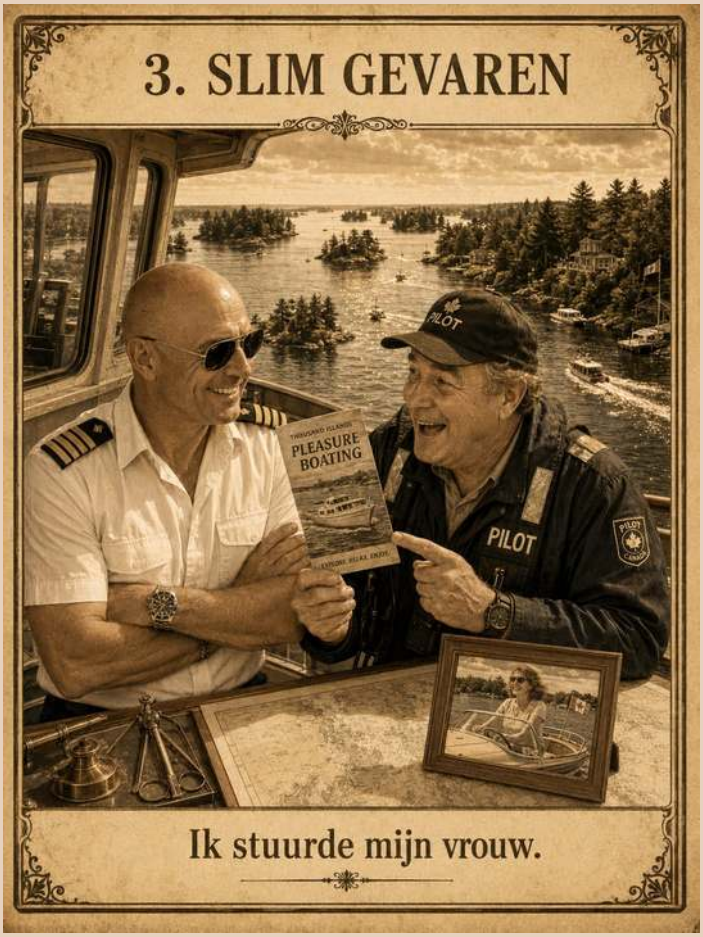
"Je vrouw?"

"Ja. Zij deed het examen."

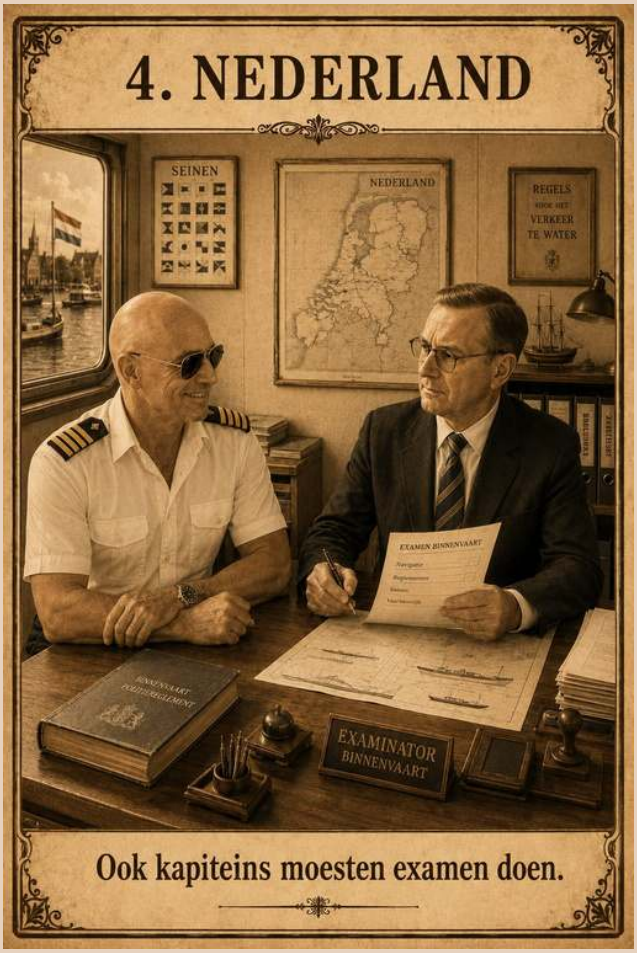
Bootje op haar naam. Probleem opgelost.

"I am the pilot, not the captain."

Dat vond ik mooi. Niet alleen mooi, maar zuiver zeemansverstand. Geen gevecht met het systeem. Gewoon er elegant omheen varen, zoals je om een onverlichte boei vaart. Maar toen moest ik natuurlijk ook mijn verhaal vertellen.

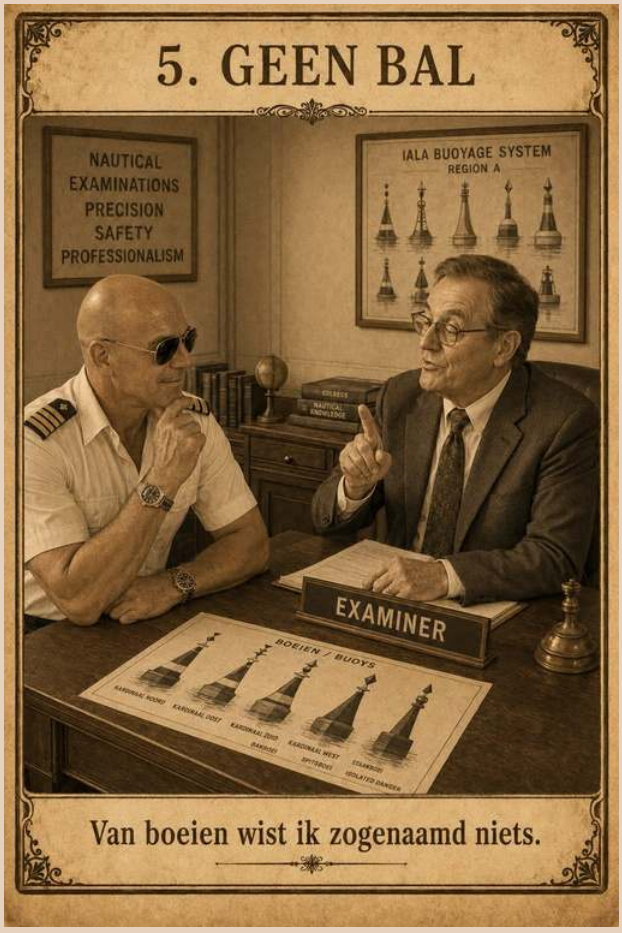


Het land waar men een probleem pas serieus neemt wanneer er ten minste drie stempels, twee loketten en één commissie aan te pas komen. Ik voer al jaren op de grote handelsvaart. Alle oceanen, kanalen, kapen, rivieren, de Orinoco de Mississippi de Yang tse Kiang de Schelde de Thames Panama en Kieler kanaal Kaap Hoorn en Kaap de Goede Hoop alle Griekse en Mediterrane eilanden ... alle werelddelen... ken je er nog een paar??? Alles gezien en overal geweest. Stormen, mist, verkeersscheidingsstelsels, nachtelijke aanlopen, havens waar de loods meer koffie dan informatie wilde, ladingen waar een klein koninkrijk van kon leven.



En dan komt er een ariejankikkerdril die mij zegt een vaarbewijs examen te doen na 6 jaar zeevaart studie. Terwijl dus de kapper van de Koninklijke Marine er gratis eentje krijgt. Maar toen moest ik een papiertje halen voor een klein bootje op de Oosterschelde. En daar begon het theater. Ik moest examen doen. Niet omdat ik nog nooit water had gezien. Niet omdat ik stuurboord met bakboord verwisselde. Niet omdat ik dacht dat een groene boei een soort drijvende komkommer was. Nee. Omdat het moest. Dus ik naar het examen. In het lokaal zat een keurige meneer klaar. Blauwe blazer, nette stropdas, gouden speldje op de revers.

Van de koninklijke jachtclub ... Echt zo'n zeilboot kampioen Ik vroeg hem vriendelijk:
“Moeten mensen uit de zeevaart dit examen ook doen? Stuurlieden? Kapiteins?”
Hij keek mij aan met de waardigheid van iemand die in zijn leven nog nooit door een golf is natgeslagen, maar wel precies weet hoe water zich volgens artikel 12 lid 3 behoort te gedragen.
“Ja,” zei hij. **"Natuurlijk moeten ze dat doen"**
Terwijl ik wist dat mensen van de Koninklijke Marine dat certificaat zo kregen. Ook dat kappertje bij de marine die nog nooit een roeispaan heeft gezien, of aangeraakt.
“Ook kapiteins op de grote vaart?”
“Ja,” zei hij nog eens. **“Die mensen weten namelijk geen bal van boeien en binnenwateren.”**
GEEN BĀL... Dat zei hij echt. Ik keek even naar zijn gouden speldje. Toen naar zijn stropdas. Toen weer naar zijn gezicht.
“Ah,” zei ik. **“Zit het zo.”**
“Ja,” zei hij. **“Geen bal.”**
Kijk, op zo’n moment moet je als kapitein rustig blijven. Je hebt tenslotte met erger te maken gehad. Stormen. Motorstoringen. Inspecteurs. Agenten. Charterers. En koks die beweren dat kip bruin moet zijn omdat bruin nu eenmaal bijtgaar betekent. Dus ik ging zitten. We kregen anderhalf uur. Ik vulde mijn naam in. Mijn adres. Geboortedatum. Allemaal lastige navigatiegegevens natuurlijk. Daarna begon ik aan de vragen. Een groen licht in een donker vlak. Vraag: van welke kant ziet u dit schip? Volgende vraag. Is dit een zeilschip of een motorschip? Ik keek naar het plaatje. Er stond een motorboot. Dat hielp. Volgende vraag. Wat betekent dit bord? Ik dacht: waarschijnlijk niet “hier gratis haring afhalen”.



Binnen tien minuten was ik klaar. Niet bijna klaar. Klaar. Volledig. Definitief. Geen twijfel, geen zweet, geen existentiële crisis over een rood-groene ton. Ik stond op, liep naar voren en legde mijn papier op het bureau.

“Heeft u een vraag?” fluisterde hij.

“Nee,” fluisterde ik terug.

“Ik ben klaar.” Hij keek naar de klok. Daarna naar mij. Daarna naar het papier.

“Maar u heeft nog alle tijd,” zei hij. **“U mag het rustig nog eens nakijken.”**

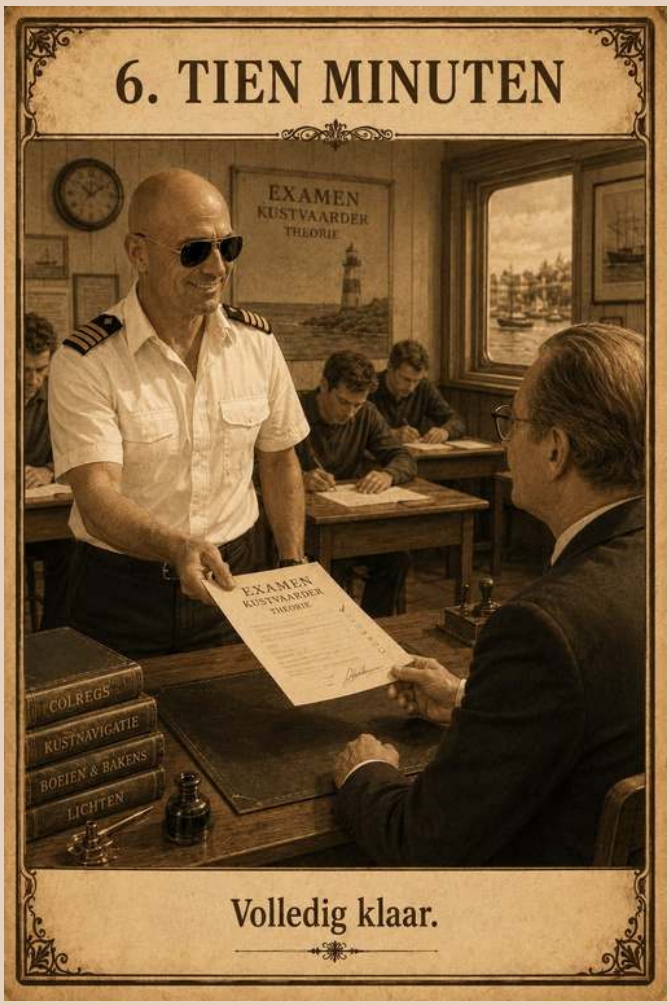
Dat was hartstikke vriendelijk bedoeld. Maar ook een beetje beledigend. Alsof ik misschien bij vraag drie had gedacht dat een sleepboot een soort drijvende kinderwagen was.

“Nee dank u wel,” zei ik. **“Ik moet vanmiddag nog varen.”**

“O ja?” vroeg hij.

“Ja,” zei ik. **“Vanuit Antwerpen. Met een Panamax- bulkcarrier. Naar het Verre Oosten.”**

Toen gebeurde er iets moois.

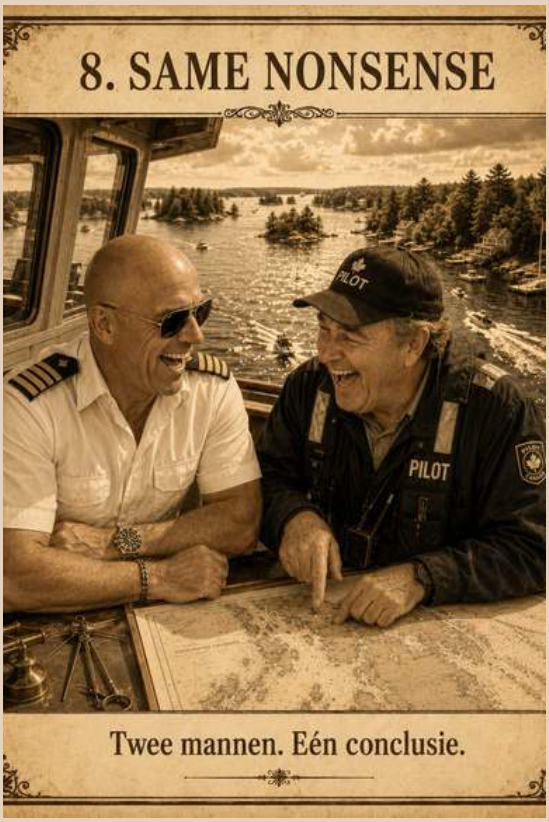


Zijn gezicht bleef netjes in model, maar zijn ogen vielen bijna uit zijn keurige ambtelijke kas. Een paar kandidaten keken op. Eén man keek alsof hij dacht: als deze man na tien minuten klaar is, ben ik waarschijnlijk met het verkeerde examen bezig. Ik knikte beleefd.

“Prettige dag verder.”

En ik liep glimlachend naar buiten.





Later, op de brug in Canada, vertelde ik dat aan die loods. Hij sloeg met zijn hand op de kaartentafel.

“Exactly!” riep hij. **“Same nonsense!”**

En daar stonden we dan. Twee mannen op een groot schip. Eén loods die zijn vrouw naar het examen had gestuurd. Eén kapitein die netjes had bewezen dat hij misschien niet helemaal levensgevaarlijk was op een bootje. Buiten voeren wij de Thousand Islands voorbij. Jachten, speedboten, bos, water, zonlicht. Binnen op de brug hingen wij over de kaart en lachten om de wereld. Want de wereld is prachtig. Maar soms wordt zij bestuurd door mensen die denken dat een man pas kapitein is wanneer hij eerst een formuliertje heeft ingevuld. En eerlijk is eerlijk: misschien hebben ze gelijk.

Zonder papiertje ben je tenslotte maar iemand die de oceaan oversteekt. Met papiertje ben je bevoegd om op zondagmiddag een bootje te huren. Dat is vooruitgang. Dat is beschaving. Dat is Nederland op zijn best. Of Canada. Of eigenlijk de hele wereld. Je mag met een Panamax bulkcarrier naar het Verre Oosten. Maar eerst even aantonen dat je geen kano voor een containerschip aanziet.



21 Hurricaneroutes naar Panama appels, mieren en twaalf procent korting

uit het logboek van Capitano Nico

De Stille Oceaan heet officieel de Pacific. Een mooie naam. Rustig. Vriendelijk. Bijna poëtisch. Maar tijdens deze reis had iemand die naam beter tijdelijk kunnen veranderen in **Hurricaneroutes.** Want voor ons lagen niet alleen zee en horizon, maar ook **Nora, Olaf** en nog een paar lage drukgebieden die zich gedroegen alsof ze allemaal persoonlijk wilden kennismaken met mijn schip. **Oceanroutes stuurde netjes aanbevolen tracks.** Daarvoor betaal je. Mensen aan de wal bekijken weerkaarten, modellen, stormbanen en satellietbeelden en sturen dan een route waarvan zij denken dat een kapitein daar blij van wordt. Maar deze keer ging die route alle kanten op. **Noord. West. Weer zuid. Dan weer aanpassen.** Niet omdat Oceanroutes gek was geworden, maar omdat de oceaan zelf besloten had een volledig orkest van typhoons en hurricanes op te voeren. Ik bleef zoveel mogelijk bezuiden de stormen. We kregen er gelukkig niet de volle laag van, maar Olaf was inmiddels nummer zeven op deze reis. Nummer zeven. Voor mij een absoluut record. Niet het soort record waarvoor je een medaille krijgt, maar wel één dat je met enige eerbied in het logboek zet. **Ondertussen kwam Panama dichterbij.**



Tenminste, op de kaart. In werkelijkheid lag Panama natuurlijk achter een muur van berichten, autoriteiten, agents, reparaties, vertragingen en timecharterers die bij elk uur stilliggen waarschijnlijk hartkloppingen kregen. Via de agent in Panama kreeg ik bericht dat er vertraging was wegens reparatiewerkzaamheden aan het kanaal. Als wij op **29 september** in de avond zouden aankomen, moesten we ankeren en wachten tot **4 oktober.** Daar zouden de timecharterers niet gelukkig van worden. Een schip op timecharter dat vier dagen ligt te wachten, klinkt aan de wal als één groot kassa-apparaat. Ik stelde Tokyo op de hoogte. Tokyo nam contact op met de Panamese autoriteiten. En een dag later kreeg ik bericht dat wij ineens op **1 oktober** in de achtermiddag transit zouden hebben.



We werden dan rond twee uur in de nacht van **2 oktober** in Cristobal verwacht. Dat betekende maar één ding. Er was extra betaald. In Panama schuift een schip niet zomaar naar voren omdat de kapitein zo'n sympathieke kale kop heeft. Maar goed, **dat was Tokyo's probleem.** Mijn probleem was veel eenvoudiger. Ik moest verse groenten en fruit hebben. De proviandstores begonnen namelijk gevaarlijk leeg te raken. Als je de deur opendeed, hoorde je bijna echo. **We hadden nog voor zes dagen appels aan boord. Australische appels, gekocht in Japan. Of eigenlijk: appels uit Australië, via Japan, naar een schip op weg naar Panama.**



Ze waren uitstekend. Beter zelfs dan veel appels die je in Australië zelf koopt. Dat komt omdat de Japanners buitengewoon kritisch zijn bij buitenlandse aankopen. Daar komt geen rommel binnen. Alleen het beste. **TOP OF THE MARKET ONLY.** Ik had daarom in Panama al een week eerder een prijsopgave gevraagd aan de scheepshandelaar. Zijn antwoord kwam snel. Vijfenveertig honderd dollar. En tien procent korting bij contante betaling. Dat klonk niet slecht. Maar op zee leer je dat een eerste prijs nooit de laatste prijs is. **Zeker niet bij een scheepshandelaar.** Ik wist bovendien dat je in Panama meestal nog zo'n honderdvijftig dollar afleveringskosten moest betalen. Dus ik hield me stil. Dat is soms de beste onderhandelings techniek. Niet meteen ja zeggen. Niet laten merken dat je haast hebt. Een scheepshandelaar ruikt haast zoals een haai bloed ruikt. Na twee dagen kwam er inderdaad weer een bericht. Of zijn aanbod voor mij acceptabel was. Kijk. Dan begint het spel. Ik vroeg hem of de prijs inclusief gratis aflevering was, en of tien procent werkelijk de maximale korting was. **Even later kwam zijn antwoord. Twaalf procent korting. En gratis levering. Dat was beter.**

Niet wereldschokkend, maar aan boord telt alles. Een paar procent hier, gratis levering daar, en voor je het weet heb je toch weer een nette besparing voor de rederij geregeld. Ik gaf hem opdracht te leveren. Een kapitein moet kunnen navigeren, maar ook kunnen afdingen. Intussen maakte ik mijn papieren in orde voor de afsluiting van het derde kwartaal. Een schip bestaat niet alleen uit staal, machine, kompas en zeewater. Een schip bestaat ook uit papier.

Storeslijsten, certificaten, kwartaalrapporten, bestellingen, berichten naar kantoor, berichten van kantoor, berichten die niemand leest maar die toch verstuurd moeten worden omdat ergens aan de wal iemand anders dan de kapitein rustig wil kunnen slapen.



Tijdens die controle keek ik ook naar de accommodatie. Een week eerder had ik beneden diverse mieren ontdekt. Mieren aan boord zijn net kleine inspecteurs. Ze komen onaangekondigd, lopen overal rond en doen alsof het schip van hen is. Ik had de stuurman opdracht gegeven een **anti-mier-spuitprogramma** te beginnen. Dat had hij grondig gedaan. Zeer grondig. De verblijven roken daarna alsof we tijdelijk waren omgebouwd tot chemische fabriek. **Maar na goed ventileren was er geen miertje meer te bespeuren. Of ze waren overleden, of ze hadden zonder shorepass het schip verlaten. Beide mogelijkheden waren acceptabel.**

V**oor aankomst Panama wilde ik ook nog een BBQ organiseren voor de jongens.** Ze hadden zich goed gehouden tijdens de lange Pacific transit. Geen gezeur. Goed gewerkt. Prima crew. Op een lange reis moet je als kapitein niet alleen koers en snelheid in de gaten houden, maar ook de stemming aan boord. **Een BBQ, wat muziek, frisdrank, een beetje ontspanning — dat zijn kleine dingen, maar op zee zijn kleine dingen vaak groot.**



Diezelfde ochtend sprak ik met de eerste machinist. Er was frictie ontstaan tussen de Filipijnse tweede machinist en de Burmese electrician. De oorzaak was een verschil van mening over het testen van een alarm in de cascadtank van de boiler. Eerst is dat technisch. Daarna wordt het menselijk. En menselijke storingen zijn altijd lastiger dan technische. Een machine kun je openmaken. Een mens niet. De tweede machinist was kwaad naar boven gekomen en had tegen iedereen staan schreeuwen. De electrician voelde zich beledigd. De eerste machinist zat ermee in zijn maag. Dat gebeurt op lange reizen. Mensen raken sneller geïrriteerd. Aan de wal loop je even weg. Aan boord niet. Daar zit iedereen in dezelfde stalen doos, met dezelfde gangen, dezelfde messroom, dezelfde machinekamer en dezelfde gezichten. Dan kan een kleinigheid groter worden dan hij is. Er speelde vermoedelijk ook nog een dagelijkse Bacardi mee. Misschien was dat niet de oorzaak, maar het hielp zeker niet. Ik liet de eerste machinist weten dat hij het moest kalmeren voordat het groter werd.



Geen drama van maken. Wel in de gaten houden.

Daarna stuurde ik een bericht naar Kuala Lumpur met het verzoek de post voor de bemanning naar Panama te sturen. Post was belangrijk. Een brief van thuis kon meer doen dan een hele toespraak van de kapitein. **Ik vroeg de scheepshandelaar in Balboa ook om v**ti**jdschriften te leveren. Een Playboy en een Penthouse voor de boys.** Time en Newsweek voor de master. Verschil moet er zijn. Iedereen zijn eigen educatieve materiaal.



Via Radio Nederland Wereldomroep hoorde ik intussen dat Nora grote schade had aangericht aan de Mexicaanse kust. Vooral Acapulco en Puerto Vallarta waren getroffen. Huizen en restaurants verwoest. Dan besef je weer dat zo'n naam op de weerkaart voor mensen aan de wal geen naam is, maar ellende. **Voor ons was Nora een systeem waar je omheen moest varen. Voor hen was Nora kapotte ramen, water, modder en puin.** Op zee krijg je respect voor weer. Niet romantisch respect. **Praktisch respect.** De oceaan maakt geen fouten. De mens maakt fouten wanneer hij denkt dat hij de oceaan begrijpt. Na Nora mochten we hopen op rustiger water **richting Balboa**. Maar natuurlijk kwam er opnieuw een bericht van Oceanroutes — of Hurricaneroutes, zoals ik ze inmiddels noemde — dat er weer een uitdiepend lagedrukgebied voor ons zat. Het zou zich kunnen ontwikkelen tot een tropische storm en langzaam naar het noordwesten gaan. **Naam: Olaf.**

Ik bleef bezuiden Olaf. We kregen wat zee, maar niet de volle laag. En daarmee naderden we Panama. **Achter ons lagen de Pacific, Nora, Olaf, lege stores, mieren, onderhandelingen, machinekamerfrictie, kwartaalpapieren en Japanse Australische appels. Voor ons lagen Balboa, Cristobal, het kanaal, verse groenten, post voor de bemanning en ongetwijfeld nieuwe formulieren.** Want een schip zonder problemen bestaat niet. Dat heet een museum. Die avond luisterde ik via een **Panamees FM-station naar muziek.** Uit de luidspreker klonk: **I am coming home, I did my time.** Ik moest glimlachen. Soms kiest de radio precies het juiste moment. We waren niet thuis. Een zeeman is bijna nooit echt thuis. Maar na zeven stormsystemen, twaalf procent korting en gratis levering voelde Panama toch even als thuiskomen. Ik zette mijn naam onder het verslag. Captain Nico Johan Mobach. En ergens vooruit lag het kanaal te wachten. **Met verse appels. En hopelijk zonder mieren.**



22 Singapore is a fine country
uit het logboek van Capitano Nico

Mijn Singaporese bootsman vertelde mij eens een verhaal. Niet luid. Niet theatraal. Maar heel rustig, zoals zeelui dat doen wanneer zij iets hebben meegemaakt dat achteraf grappig klinkt, maar op het moment zelf helemaal niet grappig was. Hij zei:
“Captain, Singapore is a fine country.” Ik knikte.
“Ja,” zei ik,
“schoon, veilig, goed georganiseerd.” Hij glimlachte.
“No Captain. I mean… fine country.”
En toen kwam het verhaal.

Hij liep op een avond over Orchard Road. Orchard Road. Dat is niet zomaar een straat. Dat is Singapore in avondkleding. Lichten, winkels, airconditioning die uit open deuren naar buiten blaast, taxi’s, parfums, horloges, dure tassen, zakenmensen, toeristen, Chinese dames, Indiase families, Maleise verkopers en overal die bijna onnatuurlijke netheid waarvoor Singapore beroemd is. Geen papiertje. Geen blikje. Geen kauwgom. Geen peuk. Alles glimt. Mijn bootsman liep daar rustig te wandelen met een sigaret in zijn hand.



Een zeeman aan de wal. En een zeeman aan de wal denkt soms dat de wereld even van hem is. Hij nam de laatste trek, keek niet al te veel om zich heen, en gooide het peukje nonchalant op straat. Zoals duizenden mannen dat overal ter wereld doen.
In Rotterdam.
In Padang.
In Santos.
In Manila.
In Piraeus.
In Marseille.
Maar niet in Singapore.
Hij had het peukje nog maar net losgelaten, of er stond ineens een man naast hem. Geen uniform. Geen pet. Geen gouden strepen.



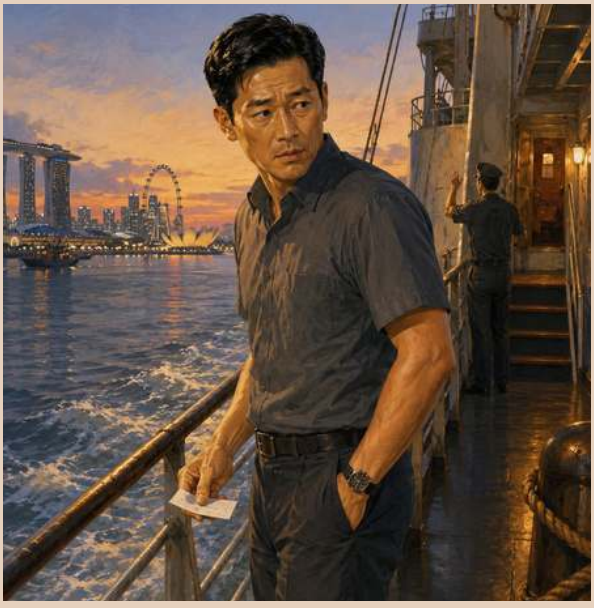
Gewoon een man in burgerkleding. Maar met de blik van iemand die precies wist waarom hij daar stond.

“Sir. You dropped your cigarette butt.” Mijn bootsman keek naar beneden. Daar lag het peukje. Klein. Eenzaam. Rokend. Maar juridisch gezien kennelijk zwaar belastend materiaal. Een zeeman geeft natuurlijk niet meteen toe.

“I did not drop it,” zei hij. De man haalde rustig zijn legitimatie tevoorschijn. Government official. En alsof één official niet genoeg was voor één peuk, stond er ineens een **tweede man** bij. Ook in burger. Ook official. Ook getuige. Singapore werkte blijkbaar niet alleen met regels, maar ook met dubbele uitkijk.

Twee man op één sigarettenpeuk. De boete was honderd dollar. Mijn bootsman had dat geld niet cash bij zich. Dus hij zei dat hij later zou komen betalen. Dat klonk redelijk. Hij zou het brengen. Morgen. Of overmorgen. In elk geval: l**ater.** Alleen moest hij drie dagen daarna varen. En een schip dat moet varen, vaart. Dus de bootsman voer mee. De haven uit. De zee op. Buiten bereik van Orchard Road, burgerambtenaren, getuigen en honderd-dollar-peuken. Hij dacht waarschijnlijk: klaar. Maar **Singapore vergeet niet.** Singapore heeft geen geheugen als een dronken matroos. Singapore heeft een geheugen als een scheepsjournaal met drie kopieën, twee stempels en een ambtenaar ernaast.

Zes maanden later kwam hij terug in Singapore. Hij had weer verdiend. Hij voelde zich goed. Er was geld in zijn zak. De wereld leek vriendelijk. **Tot er een politieman aan de deur kwam.**





Niet om thee te drinken. Niet om te vragen of alles goed was aan boord. Niet om gezellig te informeren naar de reis. Nee. Hij kwam hem arresteren. Mijn bootsman begreep er eerst niets van. Waarvoor? Voor die honderd dollar. Die honderd dollar van dat peukje op Orchard Road. Hij zei tegen de officier:

“Maar ik kan nu betalen.” Dat leek hem logisch. Hij had nu geld. Hij wilde betalen. Probleem opgelost.

Maar zo werkt Singapore niet. De officier zei:

“Nee. You must come with me.”

En hij moest mee. Tien dagen zat hij vast. Tien dagen. Voor een peuk. Niet omdat het peukje zo groot was. Niet omdat er brand was ontstaan. Niet omdat Orchard Road was ingestort.





Maar omdat hij niet was verschenen. Omdat hij de boete niet had betaald. Omdat hij dacht dat een schip dat vertrekt ook meteen een probleem laat verdwijnen. Maar in Singapore verdwijnen problemen niet. Ze wachten. Na tien dagen mocht hij eindelijk voor de rechter verschijnen. En daar kreeg hij de mooiste zin van het hele verhaal te horen. De rechter moest toen op jou wachten. En nu wacht jij op de rechter. Want de rechter had geen tijd voor hem. Dat is bureaucratie in zijn zuiverste vorm. Niet kwaad. Niet emotioneel. Niet chaotisch. Gewoon: systeem. Koud, helder en onverbiddelijk. Na tien dagen kwam hij voor. De boete werd verhoogd. Niet een beetje. Twee keer.

En direct betalen. Geen discussie. Geen zeemansverhaal. Geen
“Captain, I had to sail.” Geen
“I was on board.” Geen
“The ship was leaving.” Geen
“I forgot.” Betalen.
Daarna mocht hij gaan. Mijn bootsman keek mij aan en zei:
“Captain, that is Singapore.” Ik zei niets. Want soms is commentaar overbodig. Hij had het perfect samengevat. Singapore is schoon omdat Singapore serieus is. Singapore is veilig omdat Singapore geen spelletjes speelt. En Singapore is ordelijk omdat zelfs een sigarettenpeuk daar niet zomaar een sigarettenpeuk is. Het is een test. Van discipline. Van gehoorzaamheid. Van geheugen. Van portemonnee. Ik vroeg hem**:**
“En daarna?” Hij glimlachte.
“After that, Captain, I never threw anything on the street again.”
Dat geloofde ik onmiddellijk. Want sommige lessen leer je uit boeken. Sommige lessen leer je op zee. En sommige lessen leer je tien dagen lang in een cel, omdat je dacht dat honderd dollar vanzelf zou wegwaaien met de moesson. Ik moest lachen. Hij ook. En toen zei hij nog één keer:
“Singapore is a fine country.” Ik knikte.
“Ja,” zei ik. **“A very fine country.”**
Een mooi land. Maar vooral een land waar het woord fine twee betekenissen heeft. En allebei kloppen.



PENDEKKEN en verkleurde TUINBROEK Java Zee

23

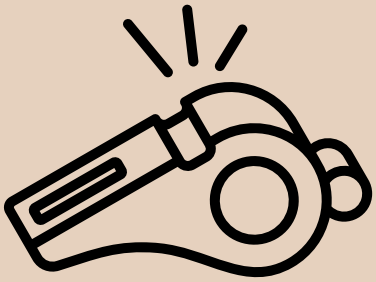
Venus in het schroefwater

uit het logboek van Capitano Nico

We vertrokken uit Tanjong Priok in de late middag. Jakarta lag achter ons te dampen in zijn eigen mengsel van dieselrook, tropenwarmte, havenlawaai, bureaucratie en gebakken rijst. Heerlijke nasi goreng dus. Aan de kade werd nog gezwaaid, gefloten, geroepen en gerend. Een paar havenarbeiders liepen mee tot het einde van de kade. De trossen gingen los. De machine kwam op toeren. **Vooruit lag de Java Zee.** Een tropennacht op zee is iets anders dan een nacht op de Noordzee. Op de Noordzee sta je vaak met je schouders opgetrokken tegen kou, wind en regen. Maar de Java Zee is tropisch en glinsterend in het maanlicht. En ergens beneden kookt de kok rijst alsof de wereld nooit iets anders heeft gedaan.

De bemanning ging gewoon door met de anti-piratenwacht. Altijd scherp en alert. Ons schip was een grote bulkcarrier. Het laagste dek lag bijna vijftien meter boven de waterlijn. Voor een gewone piraat niet direct een makkie. Maar een ervaren cocosnotenplukker staat snel aan dek.









De mannen liepen hun rondes. Ze keken over de reling. Ze controleerden het voorschip, het achterschip, de dekken, de schaduwen rond de luiken, de donkere stroken langs de huid van het schip. Een zaklamp hier, schijnwerper daar... opletten dus.
“Alles goed?”
“Alles goed, Captain.” Dat zeggen ze altijd.



De zee was kalm genoeg om de sterren te weerspiegelen. **Achter ons stond Venus.** Glashelder. Een glanzende briljant die steeds van kleur veranderde. Een boekhouder ziet een machine, een koers, een snelheid en een brandstofverbruik. En schrijft het op. Een zeeman ziet een planeet in het schroefwater. En zwijgt. Aan stuurboord kwam Orion langzaam boven de oostelijke kim. Ik stond op de brugvleugel en keek naar de nacht. Alleen maar tropisch. Alles leek rustig. Wij hadden een matroos-onder-de -gage aan boord. Dat is zo’n uitdrukking waar mensen aan de wal waarschijnlijk weinig gevoel bij hebben. **Onder-de-gage wil zeggen: hij voer wel mee, maar niet echt als volwaardige dekman.** Niet zo handig en niet zo sterk. Er is op een schip altijd werk. Altijd. En de steward is weggelopen in Jakarta. **Dussss...** Deze onder de gage kan de scheepswas gaan doen. Dat leek een goede oplossing. Niet iedereen aan boord is een geboren zeeman.





Sommige mensen zijn per ongeluk aan boord beland en proberen daarna hun weg te vinden tussen trossen en mannen die al dertig jaar spreken en dromen in vier talen. Hij deed dus de was. Of beter gezegd: hij moest de was doen. Want tussen **“de was doen”** en “de was op zee verantwoord behandelen” zit nog een oceaan verschil. Aan boord is het wasgoed geen huiselijke bezigheid. Het is logistiek. **Officieren. Matrozen. Machinisten. Kombuis. Vuile overalls.** Zoute handdoeken en natuurlijk het wekelijkse beddengoed. Werkpakken met vet, verf, graanstof, steenkool en transpiratie kringen Alles moet gewassen, gedroogd, gevouwen en netjes gestapeld worden. En terugvinden is vaak het moeilijkste deel. Een sok raakt op zee sneller vermist dan een steward in Tanjong Priok. Die nacht kwam de derde stuurman op de brug met een gezicht dat niet bij Venus en Orion paste.

“Captain…” Ik keek hem aan.

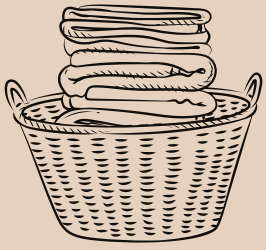
“Wat is er?”

“Er is een probleem met de was.”

Op zee kan dit van alles betekenen. Een wasmachine die lekt. Een droger die rookt. Een scheepswas vol olie. Of een bootsman die zijn onderbroek terug wil en een verkleurde tuinbroek heeft gekregen.

“Wat voor probleem?”

“De mannen zeggen dat niemand meer weet van wie wat is.” En dat is vervelend. Als je een jongeman die al moeite heeft met een tros laat werken met twintig identieke witte onderbroeken, dan kan er uiteraard iets fout gaan. Ik ging dus even kijken. De wasruimte leek een Oekraïns slagveld. Overalls hingen op plekken waar handdoeken moesten hangen. Handdoeken lagen waar sokken hoorden te liggen. Sokken waren verdwenen in de prullenbak. Een T-shirt van de chief engineer lag bij de messboy. Een onderbroek van een Filipijnse matroos werd door een ander opgeëist. De wasman stond ertussen.



“Captain, all same.” Hij wees naar een stapel witte kleding. **“All same.”**
Dat was niet helemaal onwaar.
“Kan me voorstellen my friend,” zei ik.
"Its not so easy"
Hij keek naar de stapel. Toen naar mij. Ik zag hem denken: waarom dragen deze mensen dan ook allemaal witte katoen?? Ik zei dat hij voortaan namen moest controleren. Labels. Merken. Hutnummers. Alles wat kon helpen. Hij knikte ernstig.
"Yes captain, I will do it"





Terug op de brug dacht ik aan het contrast. **Buiten de Java Zee. Met Venus en Orion.** En binnen in het schip een bootsman in een verkleurde tuinbroek en de chief engineer in een compleet gekrompen T-shirtje... baby maatje. De jonge stuurman stond naast mij en keek naar de sterren.

“Beautiful night, Captain.”

“Ja,” zei ik.

“Een prachtige nacht.”

En dat was het ook. Een grote bulkcarrier rustig stomend door tropennacht **van de Java Zee.** Mannen op piraten wacht. En ergens diep in het schip een onder-de-gage die waarschijnlijk piekert hoe hij die pendekken uit elkaar kan houden.

24

Brazilië
Chloor, voetbal en een Braziliaans zuigertje

uit het logboek van Capitano Nico



Met mooi weer vertrekken we uit Bristol. De griep heb ik weer overwonnen. Elke dag glazen vol grapefruit- en sinaasappelsap, regelmatig een Turks bad, en langzaam voel ik me weer een beetje kapitein in plaats van een verkouden hoop ellende met vier strepen op de schouders. **Het Engelse Kanaal ligt achter ons. Daarna Biskaje, de Atlantische Oceaan, de Canarische Eilanden, Kaapverdië, en dan de lange koers naar de Braziliaanse kust.** Brazilië. **Alleen de naam klinkt al als muziek, warmte, voetbal, vrouwen, koffie, bureaucratie en moeilijkheden in één adem.** Aan boord is het gewone leven alweer begonnen. De machine draait, de wachten lopen, de kok vloekt op zijn eigen manier in de kombuis, de jongens werken aan dek, en ik ben bezig met wat eigenlijk het mooiste werk van een kapitein is: mensen vormen. **Ik heb twee Filipijnse tweede stuurlieden aan boord.** Jonge kerels, maar allebei al met hun eerste-stuurmansdiploma bijna klaar in de zak. Ze hebben het papier, nu moeten ze nog leren wat er tussen het papier en de werkelijkheid zit. **En dat is op zee nogal wat.**



Ludovice wil graag vooruit. Die heeft ambitie. Hij wil promotie maken, en ik bespreek met hem zijn toekomst, zijn kansen, zijn zwakke punten, zijn sterke punten. Ik betrek hem bij het maken van de stuwplannen, laat hem telexen voorbereiden en verzenden, geef hem langzaam meer ruimte. Hij doet het goed. Maar ik zeg hem ook eerlijk:

“Je bent nog te aardig."

Hij kijkt me aan alsof ik hem zojuist heb verteld dat hij te netjes ademt.

“Te aardig, Captain?”

“Ja. Je moet leren een beetje te blaffen.”

Niet bijten. Niet meteen happen. Maar wel blaffen als de situatie dat vraagt. Want aan boord is het niet overal liefde, vriendelijkheid en glimlachende gezichten. Soms probeert iemand een hap uit je been te nemen. Niet uit haat, maar omdat hij denkt dat het kan. Dan moet je laten merken dat het niet kan. Dan moet je laten merken dat het niet kan. Een kapitein moet geen bullebak zijn. Maar hij moet ook geen deurmat zijn met gouden strepen. Cadornigara, de andere tweede stuurman, is ook goed. Rustig. Beslist. Hij heeft een duidelijke mening en hij durft die ook te geven. Ik moet vaak om hem lachen. Ik vraag hem op een avond of hij in astrologie gelooft.

“Nee, kapitein,” zegt hij onmiddellijk.

“Daar geloof ik niet in. Ik geloof in God. Astrologie is bedacht door Griekse wijsgeren, en die willen je alleen maar van je geloof aftrekken.”

Kijk, dat is een antwoord. Geen twijfel. Geen misschien. Geen halfzachte diplomatie. Gewoon: dit is mijn mening, en daar kunt u het mee doen. Zo mag ik het graag hebben.





Er wordt geglimlacht. Er wordt geknikt. Er wordt nog een kopje koffie genomen. Van controle komt weinig terecht.



"Niet nodig capitano!"

Een paar flesjes verdwijnen discreet in de juiste richting, en plotseling zijn wij grote vrienden. Zo eenvoudig kan het soms zijn. Niet schreeuwen. Niet duwen. Niet met papieren zwaaien alsof je de admiraal van de wereld bent. Een beetje praten. Een beetje glimlachen. Een beetje voetbal. Doosje whisky op de achtergrond. En vooral: op tijd weten wanneer je je mond moet houden.







Maar voordat we kunnen laden, moeten de ruimen schoon zijn. En daar begint het echte werk. De zwarte plekken in de ruimen zijn veroorzaakt door Australische kolen. Wie ooit kolen heeft gevaren, weet dat kolen niet alleen lading zijn. Kolen zijn herinneringen. Ze blijven zitten. In hoeken. Op spanten. In naden. Op plekken waar geen mens bij kan zonder zich af te vragen waarom hij ooit niet gewoon bakker is geworden. Maar ik heb een dikke bonus toegezegd.

De jongens zijn dus keihard bezig. Chloor, water, borstels, pompen, slangen, ladders. Op papier heet dat: ruimreiniging. In werkelijkheid betekent het: twee hectare staal proberen schoon te krijgen in een drijvende fabriek die af en toe nog een graadje slingert om iedereen eraan te herinneren dat we geen hotel zijn.



Tijdens het spuiten met chloor barst er beneden een leiding los van een pomp. Matroos Ji staat onder de gage en krijgt de volle laag in zijn gezicht. Ik kijk toevallig net uit mijn raam en zie het gebeuren. Dan denk je niet. Dan ga je. Ik ren naar beneden. Er staat al een slang met zoetwater onder druk stand-by en Ji wordt onmiddellijk afgespoeld. Goed zo. Dat is zeemanschap. Niet eerst een vergadering, niet eerst een formulier invullen, niet eerst zoeken naar iemand met een sleutel. Water erop. Nu. Het chloor is agressief spul. Veertien procent. Geen limonade voor gevoelige zielen. Gewoon huishoudchloor voor de vaatwas is ongeveer één procent. Dit is iets heel anders. Ji droeg wel een veiligheidsbril, maar die dingen zijn niet waterdicht als je een volle laag recht in je gezicht krijgt. Zijn ogen zijn rood. Behoorlijk rood. We blijven spoelen. Daarna onder de douche.
“Blijf maar zitten,” zeg ik. **“Laat het water maar lopen.”**





Voor de zekerheid neem ik contact op met het internationaal medisch centrum in Rome, waar altijd een dokter paraat zit om kapiteins op zee met raad en kalmte bij te staan. Ik leg uit wat er gebeurd is. De dokter vraagt temperatuur, bloeddruk, polsslag. Hij zegt dat we goed hebben gehandeld. Doorgaan met spoelen. Ogen blijven behandelen met oogspoelmiddel. Alleen mineraalwater laten drinken. Temperatuur blijven controleren. Patiënt geruststellen. En de dokter op de hoogte houden. Dat doen we. Ji klaagt niet. Chinezen klagen zelden. Die kunnen rood, groen of paars zijn, maar als ze nog kunnen lopen, vinden ze meestal dat het wel gaat. Later zie ik dat matroos Cheng rode plekken in zijn nek heeft.

Ook hij heeft wat chloor opgelopen, denk ik. Maar Cheng doet er luchtig over.
“Nothing, Captain.”
Goed. We houden het in de gaten. Na behandeling met chloor blijkt het resultaat niet volledig. De vlekken zijn misschien voor zestig procent verdwenen, maar ik durf het risico niet te lopen dat de ruimen worden afgekeurd. Dus moet er opnieuw worden gesopt. Met de hand. En dan praten we niet over een keukenvloertje. We praten over enorme ruimen, hoge wanden, stalen spanten, plekken ver boven je hoofd. Met een lange ladder kan er omhoog geklommen worden om de bovenste vlekken weg te soppen. Zestien meter hoog. Begin er maar aan. Op een schip dat misschien maar een klein beetje slingert, maar precies genoeg om je eraan te herinneren dat zwaartekracht geen medelijden heeft. En toch doen die jongens dat. Zonder drama. Zonder theater. Zonder vergadering over arbeidsvreugde. Ze klimmen, soppen, spoelen, mopperen misschien binnensmonds, en gaan door. Ik kijk ernaar en denk: daar kan geen kantoor tegenop. Een schip wordt niet schoon door rapporten. Een schip wordt schoon door mannen die het doen.



Ondertussen komen de telexen binnen. De scheeps handelaren ruiken natuurlijk dat wij onderweg zijn. In Brazilië weten sommigen al waar je naartoe gaat voordat de rederij het officieel heeft bevestigd. Ik word gebeld. Een suikerzoete stem klinkt in mijn oor.



“**Hello Captain, how are you? My name is Eliza. Welcome to Brazil.”**

Dat begint al goed. Ze vraagt of ik eerder in Brazilië ben geweest. Natuurlijk ben ik dat. Ze vertelt dat ze vroeger bij New Port scheepshandelaren werkte en toen ook aan ons schip heeft geleverd. Nu is ze met een vriendin een eigen zaak begonnen. Ze wil graag weer leveren. Of ze haar prijslijst mag opsturen. Natuurlijk mag dat. Ik vraag aan de brokers in Singapore of onze bestemming al definitief bekend is. Nee, zeggen ze, nog niet beslist.

Maar de shipchandlers bellen mij al om de bestemming te krijgen. Ze zeggen dat ik naar Paranaguá ga, want ik sta al op de lijst. Dus als je wilt weten waar je schip naartoe gaat, moet je niet altijd de rederij bellen. Eerst vraag je het aan de kok. Meestal weet hij het. Als de kok het niet weet, vraag je het aan de shipchandler. En als zelfs die het niet weet, dan wend je je tot de plaatselijke nachtclub. Daar weten ze het gegarandeerd. Want alle meisjes moeten op tijd geïnformeerd worden. En klaarzitten dus. Twee dagen later komt inderdaad de bevestiging uit Singapore. Bestemming: Paranaguá. Natuurlijk. Op de rede aangekomen liggen er vijftien schepen te wachten. De Braziliaanse kust ademt warmte, licht, traagheid en verwachting. Je voelt het verschil meteen. Europa ligt achter je. Hier heeft de lucht een andere geur. Zout, modder, koffie, olie, tropische vochtigheid en ergens in de verte muziek. We gaan ten anker.


BRISTOL → PARANAGUÁ
ATLANTIC OCEAN VOYAGE
CAPITANO NICO
TOTAL DISTANCE ~8,350 NM ~15,470 KM
ESTIMATED DURATION 28 – 32 DAYS
AVERAGE SPEED 15.0 KNOTS
VESSEL BULK CARRIER
CAPTAIN CAPITANO NICO
VESSEL
IKAN BAWAL
TYPE: CAPE SIZE BULK CARRIER
DWT: 179,000
LOA: 292.0 m
BEAM: 45.0 m
DRAUGHT: 17.8 m (approx.)
SERVICE SPEED: 15.0 KNOTS
BRISTOL
UNITED KINGDOM
Avonmouth
WALES
SOUTH WALES
BRISTOL CHANNEL
ENGLAND
DEVON
EXIT BRISTOL CHANNEL
TIDAL WATERS
STRONG TIDES & CURRENTS
CELTIC SEA
BAY OF BISCAY
SOUTH ATLANTIC
TRADES & SWELLS
APPROACH TO BRAZIL
FOLLOWING THE COAST
PARANAGUÁ
BRAZIL
ROUTE OVERVIEW
• BRISTOL CHANNEL EXIT
• CELTIC SEA
• BAY OF BISCAY
• ATLANTIC OCEAN
• SOUTH ATLANTIC
• APPROACH TO BRAZIL
• PARANAGUÁ ENTRANCE
BRISTOL / AVONMOUTH
BRISTOL CHANNEL – UK WEST COAST
PARANAGUÁ
PORT, PARANÁ – BRAZIL
"NON SIBI SED MARE"
NOT FOR HIMSELF, BUT FOR THE SEA
CAPITANO NICO
ROLEX – LEFT WRIST
JORMUNGANDR – RIGHT WRIST
SERVICE SPEED 15.0 KNOTS
DAILY RUN ~360 NM
FO FUEL CONSUMPTION ~50 MT / DAY
ESTIMATED DURATION 28 – 32 DAYS
SEA CONDITIONS ATLANTIC SWELLS
COURSE ~220° (SW)


VIJFTIEN SCHEPEN OP DE REDE

Ik roep de Roemeense eerste stuurman en laat hem de manoeuvre uitvoeren om het schip ten anker te brengen. Hij doet het hartstikke goed. Rustig. Zeker. Geen paniek. Geen overbodige beweging. Ik kijk toe. Dat is ook kapitein zijn. Niet altijd zelf aan het wiel staan, maar weten wanneer je iemand anders moet laten groeien. Volgens mij is hij gereed om het commando over te nemen. Dat heb ik de maatschappij al laten weten. Een goede stuurman moet je niet klein houden omdat jij toevallig de kapitein bent. Een goede stuurman moet je op tijd groter maken.



De lading laat nog even op zich wachten, dus wij gaan aan wal. Shoppen. En kijken. En natuurlijk de Braziliaanse monumenten bezichtigen. Dat zijn dus de vrouwen. In Brazilië lijkt de verhouding soms zes vrouwen per man. Of dat werkelijk zo is, weet ik niet, maar aan de wal lijkt het in ieder geval alsof de Schepper bij de verdeling van charme, heupen en glimlach even niet goed heeft opgelet en alles aan Brazilië heeft gegeven. Ze weten het ook. Dat is het gevaarlijke. Een Braziliaanse vrouw hoeft niet veel te doen. Een blik. Een glimlach. Een hand die even door het haar gaat. Een kleine vertraging in de pas. Meer is niet nodig. Ze zijn vrouwelijk zonder haast. Aantrekkelijk zonder schreeuwen. Vriendelijk, sensueel, soms een beetje ondeugend, en altijd met dat talent om je het gevoel te geven dat jij zojuist persoonlijk door de tropen bent uitgekozen. Allemaal kunstjes en trucjes om je binnen hun invloedssfeer te trekken. En eerlijk is eerlijk: ze zijn daar goed in. Heel goed.





Een paar dagen later zie ik Cheng weer. Die rode plekken in zijn nek zijn er nog. Maar deze keer kijk ik beter. Dat is geen chloor. Dat is zuigwerk.

“Cheng,” zeg ik, **“wat is dat in je nek?”**

Hij probeert serieus te blijven.

“Nothing, Captain.”

“Nothing? Dat ziet er niet uit als nothing. Dat ziet eruit als Braziliaanse medische behandeling.”

Een kleine glimlach verschijnt. Later hoor ik het verhaal. In Paranaguá heeft Cheng een Braziliaanse vriendin ontmoet. En die heeft kennelijk met grote toewijding onderzocht of er in zijn nek nog bloedcirculatie aanwezig was. Daarom staat er boven dit stukje in mijn hoofd: Een Braziliaans zuigertje. Geen ernstige verwonding. Geen chloorongeval. Geen medische noodzaak. Gewoon Brazilië. De ruimen worden uiteindelijk schoon. En Ji herstelt goed. De dokters in Rome blijven tevreden. De autoriteiten zijn vriendelijk gebleven. De shipchandler heeft haar kans gehad. De jongens hebben gewerkt als paarden. De jonge officieren hebben weer iets geleerd. En ik ook. Want elke reis leert je opnieuw dat een schip niet alleen staal, lading en motorvermogen is. Een schip is een kleine wereld. Met ambitie, angst, moed, bureaucratie, chloor, voetbal, vrouwen, vriendschap en soms een rode plek in de nek die niets met arbeidsongevallen te maken heeft. Brazilië controleert streng. Dat is waar. Maar Brazilië geeft ook gul. Warmte, glimlach, muziek, werk, gedoe, koffie, vertraging, avontuur en hier en daar een zuigertje. En als kapitein moet je daar allemaal doorheen laveren. **Met open ogen. Met een beetje diplomatie. Met een beetje humor. En als het nodig is: met een vriendelijke blaf.**



EINDE

