

Maritieme Memoires Dos

ALS POSTUUM EERBETOON IS DIT BOEK SPECIAAL VOOR MIJN OUDERS

MARINUS JOHANNES MOBACH EN

NEELTJE LIT

UIT LIEFDE EN
ALS DANK VOOR HUN OPVOEDING EN BEGELEIDING VOOR MIJ ALS JONGE ZEEMAN

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

Copyright, © 2013 Captain Nico Mobach

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

ISBN 978-94-6129-123-3

Maritieme Memoires Dos

Captain Nico Mobach

Uitgeverij Eigen Boek B.V. | Hoofddorp

INHOUD

Met de ‘Ruby Indah’ naar Vancouver of 6

Prince Rupert en loopkippen in Surabaya 6

Oesters in Hooters 44

Bangkok is maar 1 droom verwijderd 60

van Kopenhagen 60

Buik naar Durban 67

Loodsen en autoriteiten 74

Over piraten bij Balikpapan en Guus Hiddink in Zuid-Korea 80

Windmolens uit Java 116

Het Eitje en zijn leidinggevende capaciteiten 119

Chinese schoentjes 122

Een jachtige reis 126

“I’m coming home I’ve done my time” 137

MET DE ‘RUBY INDAH’ NAAR VANCOUVER OF PRINCE RUPERT EN LOOPKIPPEN IN SURABAYA

GEEN GEMORREL AAN DE ZONDAG OP DE PACIFIC

Gisteren zijn we de datumgrens gepasseerd. Gisteren was het zondag. Ook op zee toch altijd een ietwat bijzondere dag. We eten dan soep, patat frites, een halve kip, groenten en ijs. Vaste prik. Ik laat dan ook altijd Deense boterkoekjes en een doos chocolade en toffees neerzetten. Dat vinden die BOYS lekker, want het is snel verdwenen. En op onze oostelijke koers gaan we een dagje terug op de kalender. Nu is het een ongeschreven wet in de Pacific dat we dat niet op een werkdag doen. Dat verschuiven van die dag, bedoel ik. Maar wel op zondag. Dus hebben de boys lekker twee rustige dagen. En op westkoers slaan we natuurlijk die zondag niet over. Doen we dus ook niet. De zondag is hier heilig wat dat betreft. Wordt tweemaal gevierd op oostkoers en nooit overgeslagen op westkoers.

HOGE BREEDTE

De bestemming is nog steeds niet officieel bevestigd. Wel gaan we ervan uit dat het Vancouver zal worden. Dat hopen we tenminste. En in Singapore wordt er ook van uitgegaan dat onze bestemming Vancouver is. Maar om in chartertermen te blijven, is het *not yet fixed*. Ik ga in principe dus richting Straat van Juan de Fuca, die de toegang naar Vancouver is. Dat ligt tussen de Olympic Mountains en Vancouver Island. Het midden van deze zeestraat vormt de grens tussen de USA aan de zuidkant en Canada aan de noordkant. Het weer is niet helemaal perfecto op hoge breedte, dus blijven we zolang mogelijk beneden de 40 graden noord. Hier is het nog aangenaam. Weinig wind en geen regen.

En dat is belangrijk voor de eerste stuurman, want hij moet met zijn crew de ruimen schoonmaken. Ook moet er veel geverfd worden in de ruimen om het er allemaal weer spic en span uit te laten zien. In Japan is namelijk behoorlijke verfschade ontstaan aan de zijden van het schip. De mooie verf, die we aan hadden laten brengen op de scheepswerf, is grotendeels verdwenen met de lading ijzererts uit India. Het is niet anders, we moeten herstellen wat we kunnen. De relatieve vochtigheid is erg hoog. De omstandigheden zijn dus niet helemaal goed om de ruimen te verven. De weerkaart ziet er nu eventjes goed uit. En de bootsman gaat dus onmiddellijk met zijn matrozen de ruimen in.

1200 LITER VERF

Het rode erts uit India heeft de grijze verf lekker verkleurd. Er wordt geschrobd en gepoetst, de hogedrukspuit wordt er opgezet, maar de rode kleur verdwijnt niet. Het blijkt dus niet te verwijderen. De enige mogelijkheid is met de verfspuit een nieuwe laag grijze verf aan te brengen. En daarom bestelde ik al in Singapore 1200 liter verf. De purchase manager is wijs en leverde dus 600 liter: dat is wat we nodig hebben om alles bij te werken. Daarom juist bestelde ik 1200 liter, wetende dat hij meestal de hoeveelheden halveert en ik dan toch krijg wat we nodig hebben.

Het weer bleef schitterend hier midden op de Pacific bezuiden de 40 graden noorderbreedte. Steeds pasten we de koers aan om in de goede weerszone te blijven.

NAAR PRINCE RUPERT

Vijf dagen voor aankomst in Vancouver krijg ik een bericht uit Singapore om van koers te wijzigen naar Prince Rupert. Ten gevolge van een kleine staking was de haven van Vancouver

overvol met schepen. De ankerplaats English Bay was geheel bezet door ankerliggers. Er waren zelfs al tien schepen naar de buiten-ankerplaats gestuurd om daar te wachten op hun beurt. En op die outer anchorage is het beslist onaangenaam. Je hebt daar geen verbinding met de vaste wal. Ook is er geen televisie- ontvangst. Je kan geen proviand of wat dan ook aan boord krijgen. Kortom, je bent daar aan de goden overgeleverd. Afgesloten van de buitenwereld. Want de crew moet ook aan boord blijven, omdat het schip nog niet ingeklaard is. Als ze stiekem wel de wal zouden opgaan, met de eigen sloep bijvoorbeeld, ben je de sigaar in Canada.

Dus is het beter om naar Prince Rupert te gaan. Het is niet bepaaldelijk een paradijs aan de kust van de Stille Oceaan. Het is een dorp, een gat der gaten, met al zijn beperkingen van dien. De gezelligheid moet je daar dan ook eigenhandig zoeken en er zelf iets van maken. Ik bel onze vaste scheepshandelaar, Dough Tsie in Vancouver, of hij alle proviand in Prince Rupert kan leveren. “Natuurlijk captain, het is geen enkel probleem. Het is slechts 1600 kilometer vanaf Vancouver en onderweg zijn er twee veerbootverbindingen. De reistijd bedraagt ongeveer 24 uur.”

BLAREN OP DE TONG

Ook vraag ik aan Dough of hij bij een Filippijn in Vancouver 100 videofilms wil bestellen en die meestuurt met het transport. Dough stuurt me ook een bericht met 30 pincodes voor een soort goedkope telefoonkaart voor de crew. Dan kunnen ze straks lekker lang met hun geliefden bellen. Dat scheelt namelijk enorm met het normale telefoontarief. Via de gewone telefoonlijn kunnen de Filippijnen drie minuten bellen voor tien dollar. Met deze telefoonkaarten bellen ze 41 minuten voor 20

Canadese dollars. Ook de Chinezen willen graag met thuis bellen nu ze horen dat het zo goedkoop is. Maar ze begrijpen niet helemaal hoe het werkt. Ik heb namelijk de pinnummers gewoon op een briefje geschreven met een potlood. “Is dat een ECHT nummer, captain?” vragen ze me. “Ja hoor. Je draait dat nummer en je kan de blaren op je tong praten” zeg ik.

PEGLEG

Als we via de Dixon Passage, langs Triple Island, uiteindelijk bij Prince Rupert arriveren, is iedereen al startklaar om de wal op te gaan. We komen ten anker voor de winkelstraat van Prince Rupert. Door de bergen omsloten, liggen we schitterend achter bakboordanker met 10 lengtes ankerketting. De waterdiepte is hier 50 meter en de houdgrond is matig. We houden dan ook het andere anker stand-by om direct te laten vallen als de wind opsteekt. De machine blijft op korte notice standby. Even later komt de agent aan boord om de administratie te regelen.

Ook zijn de agriculture inspectors en Port State Control gekomen om de stabiliteitsgegevens te controleren. Alles verloopt perfect. De inspecteurs zijn uitermate tevreden over de toestand van de ruimen en we mogen, als het graan is gearriveerd, direct gaan laden. Want dat laat nog even op zich wachten. Dus kan ik de crew de schoonmaakbonus uitbetalen, omdat we bij de eerste inspectie zijn geaccepteerd. Direct daarna gaat de eerste groep bemanning met onze eigen sloep naar de wal. De eerste stuurman heeft een schemaatje opgesteld, zodat iedereen op zijn beurt een aantal uren weg kan, terwijl we toch voldoende mensen aan boord houden als zich iets zou voordoen. Deze haven lijkt wel een kerstkaart. Grote bergen om ons heen, allemaal bedekt met een dikke laag sneeuw. Het dorp ziet er ook heel pittoresk uit. Ook ons schip is gedurende de nacht compleet besneeuwd! We krijgen forse

hoeveelheden eten voorgeschoteld bij *Pegleg's Seaside Grill*, een leuk restaurant aan de waterkant. We kunnen ons schip nu eens van de andere kant zien. Ze ligt er ontspannen bij. Mag ook wel na zo'n lange Pacific transit.

STOMKOP

Ik raak in gesprek met een echte Indiaan. Die zie je hier veel in Prince Rupert. "Waar kom jij vandaan?" vraagt hij me. Ik laat hem weten dat ik uit Holland kom. "Waar is dat, Holland?" gaat hij verder. Ik vraag hem of hij tulpen kent. "Die ken ik niet," zegt hij. "Ken je windmolens?" "Nee, ken ik niet." "Ken je Marco van Basten of Ruud Gulit?" "Nee, nooit van gehoord." Hij is dus ook geen voetbalfan. Maar ik blijf proberen. "Amsterdam, Paris, England?" Ik hoor alleen maar NEE, NEE en nog eens NEE. Dus ook geen aardrijkskunde geleerd. Dan zeg ik: "Het is aan de andere kant van de wereld." En dat heeft succes. Zijn gezicht klaart op, hij lacht en toont me een schitterende rij witte tanden. "Daarom spreek je dus een andere taal!" Ik vraag hem waar hij vandaan komt. "Delby," versta ik. "Waar is dat?" vraag ik hem. "Port Hardy," zegt hij. "Waar is Port Hardy?" vraag ik weer. "Weet je niet waar Port Hardy is?" en hij kijkt me verbaasd aan. En mogelijk denkt hij nu dat ik een stomkop ben. "Wel dat is zeventien uur van Prince Rupert en dan nog zeven uur naar Delby, dat is mijn plaats." Dus dat weet ik nu ook!

SLECHT WEER

Er komt een weerbericht binnen dat slecht weer voorspelt. Een storm nadert het gebied van Prince Rupert. Orkaankracht. Wind wordt al deze avond verwacht en kan duren tot morgen. Lekker ideetje is dat. Het is berekoud hier. In de middag laat ik dus het stuurboordanker vallen en geef 8 lengtes ankerketting

te water. Bovendien gaat de hoofdmotor op onmiddellijk stand-by. We liggen dus veilig voor de nacht, achter twee ankers. De wind blaast uit het zuidoosten en varieert in kracht van 20 tot 40 knopen. Niets aan de hand en we liggen perfect op onze plaats.

TWEE KABELS UIT POSITIE

De volgende avond hoor ik een beetje gerommel op de VHF (very high frequency marine radio). De Verkeerscontrole spreekt met de havenmeester. Ik hoor hen over de 'RUBY INDAH' praten - dat zijn wij dus. Even later komt er een bootje van de havenmeester aanvaren. Zij gaan de positie exact bepalen met hun GPS-ontvanger. Ze hebben me al gevraagd wat mijn ankerpositie is. En die heb ik doorgegeven. "Is die positie van de brug genomen, captain?" vragen ze me. "Ja, uiteraard van de brug. Ik heb geen GPS-ontvanger op het voorschip," laat ik ze weten. Maar ik hoor de assistent van de havenmeester in het bootje tegen de havenmeester zeggen dat we 2 kabels (360 meter) uit positie zijn. Dat doet die jongen vanuit dat bootje bij ons voorschip. Ja, maar het gaat erom wat je uitgangspunt is. Als wij op een zekere positie ons anker laten vallen en daarna, zoals in ons geval, 10 lengtes ketting steken, betekent dat 150 vadem ofwel 274 meter lengte minus de waterdiepte. Zo ongeveer is dat wel juist. Daarbij komt nog de lengte van het schip dat rond kan zwaaien om het anker. En dat is nog eens 230 meter extra. Dus totaal spreek je over zo'n 500 meter afstand van positie van het anker. Dus als die leerling- assistent van de havenmeester spreekt over 2 kabels uit positie zijn, is er helemaal niets aan de hand. We hebben de gehele periode dat we hier liggen zeer nauwgezet de positie gecontroleerd en vastgesteld dat we in exact dezelfde positie liggen en dat het anker niet heeft gekrabd. Toch komt, zonder

verder bericht, om 20.00 uur de loods aan boord om ons naar een andere ankerplaats te brengen. Dus ik bel met de agent en vertel hem dit verhaal.
Dat wij op exact dezelfde positie zijn als waar de loods ons eergisteren heeft gebracht. En als de havenmeester wil dat we naar een andere positie gaan zijn de loodskosten voor de havenmeester. En dat is 1200 dollar. Een schijntje in verhouding tot de kosten die we een uurtje later maken. Wat gebeurt er namelijk?

MANOEUVRE TIJDENS WIND MET ORKAANKRACHT

Terwijl we aan die manoeuvre beginnen, blaast de wind uit het zuidoosten met 25 knopen. Dus helemaal niets aan de hand. Maar terwijl we bezig zijn, en de ankers zijn allebei boven water, begint het te stormen. En dikke sneeuwbuien reduceren het zicht tot een minimum. Niet goed dus. We brengen het schip naar de gewenste positie van de nieuwe havenmeester en laten het bakboordanker vallen. Maar omdat er wind met orkaankracht blaast, raken we weer iets uit positie van die gewenste plek van de havenmeester. “Nee loods, niet op die positie … ietsje verder…,” klinkt het krakerig door de VHF. Inmiddels zijn er al andere schepen, die ten anker liggen, hier bijna op de rotsen gedreven en schreeuwen om sleepboten en loodsenhulp. We kunnen deze manoeuvre nu niet stoppen. We moeten het schip naar die iets andere positie brengen. De loods neemt peilingen en ik bedien de machine met behulp van ARPA (Automatic Radar Plotting Aid)-waarnemingen.

EN DAAR GAAT DE KETTING

Die samenwerking verloopt prima. Ik regel de manoeuvres met machine en roer en de loods controleert, aan de hand van peilingen, hoe de manoeuvre verloopt. Gaat perfect. We

komen uiteindelijk in de exacte positie, zoals gewenst door de havenmeester en laten wederom het bakboordanker vallen; 8 lengtes ketting gaan te water. Even later laten we het stuurboordanker vallen; 5 lengtes uit de ankerkluis. Alles nog prima en niets aan de hand. Wind omstreeks 50 knopen. En dat is zware storm, windkracht tien! De loods wil daarna nog 2 extra lengtes ketting op het bakboordanker hebben. “To secure the vessel, captain.” OK, ik geef dus de order door aan de stuurman op de bak om nog 2 lengtes ketting te steken. Dat doet hij. Terwijl dat gebeurt sterkt de wind plotseling aan tot 75 knopen en dan spreken we over orkaankracht, windkracht twaalf. Die wind blaast het voorschip naar stuurboord, terwijl de stuurman dus die bakboordketting laat uitlopen. De bootsman probeert de ketting te stoppen en draait de bandstopper aan. Echter tevergeefs. De kracht op de ketting is te groot om de uitlopende ketting te stoppen. De laatste kettingschalm (bitter end) breekt los van de kettingklem in de kettingbak. De stuurman schreeuwt door de walkietalkie dat de ketting gebroken is. “Welke ketting, stuurman?” vraag ik hem. “Bakboordketting, captain,” schreeuwt hij in de microfoon boven het geluid van de stormwind uit. We laten dus meer ketting steken op het stuurboordanker en houden de machine op volledig stand-by. Alles is weer onder controle en op dat moment neemt de wind af tot normale stormkracht en gaan we een redelijk rustige nacht tegemoet.

Even later bel ik met de chef Technische Dienst in Singapore en vertel het verhaal. Mr Foo vraagt me waarvandaan ik bel. “Want het lijkt alsof je onder water zit!” zegt hij. Nou, gelukkig is het niet zo erg al waait het nog steeds stormachtig en slaan de slagregens tegen de ruiten van het stuurhuis. Onze agent in Vancouver neemt contact op met een salvage company om ons

anker met ketting boven water te krijgen op basis van ‘NO CURE - NO PAY’. De volgende dag beginnen ze met hun job. En in no time is de ketting gevonden.



De Salvage Barge met anker en ketting



Graan laden in Prince Rupert



De afgebroken mast op het brugdek



De voet van de gebroken zendmast

Ik kan ze namelijk met behulp van de ARPA-radar naar de juiste positie sturen. Die ketting ligt in een richting van 160 graden recht uitgestrekt. Want er stond hoge spanning op dat anker toen de rem slipte. Dus geef ik advies aan die surveyboot om op een koers van 250 graden op die positie te slepen. Zijn draad sleept 600 voet achter hem aan op de bodem van de Prince Rupert Baai. Met hun dreg, die aan de lijn zit, hebben ze snel de ketting aangehoekt. Piece of cake. Even later komt er een dekschuit waarop een mobiele kraan staat. Het salvage team haalt in vijf uur tijd de complete ketting van 329 meter lengte, met het anker, naar boven. Totaalgewicht 53 ton. Daarna komen ze bij ons voorschip langszij. Wij maken verbinding met de voorlaatste schalm van de ketting en trekken hem zo via de ankerwinch aan boord naar beneden in de kettingbak.

De werktuigkundigen (WTK's) hebben inmiddels de kettingklem gerepareerd. En dat hebben ze perfect gedaan. De surveyors van zowel de DNV als de ABS

(scheepsclassificatiemaatschappijen), die later aan boord kwamen, zijn 100 procent tevreden over de job. Super. Singapore is ook bijzonder tevreden over het werk dat gedaan is en ik mag de crew voor de extra inspannende werkzaamheden een leuke bonus uitbetalen. En zo hoort het ook.

PAPIERWERK EN TOCH MAAR 37% BETALEN

Nu mag ik me over het extra papierwerk gaan buigen. Ik maak dus een *letter of protest* op en vertel het hele verhaal. Daarin laat ik duidelijk blijken dat het schip exact op dezelfde plek lag als waar we arriveerden op de 6de februari. Ik stel de havenmeester dus verantwoordelijk voor alle schades en kosten die direct en indirect het gevolg zijn van deze onnodige verplaatsing van het schip. Ik noem het: “Improper timing and planning of vessel’s movement.” Op grond daarvan stel ik de (nieuwe en jonge, onervaren) havenmeester verantwoordelijk voor de betalingen en alle daaruit voortvloeiende kosten. Als je in die haven bent, staat de kapitein onder de orders van de havenmeester. Dat lees ik in de havenbepalingen. Nu wordt het afwachten of hij die verantwoordelijkheid kan aanvaarden. Wie klaagt wie aan? Hier gaan advocaten aan verdienen. Dat is zeker. De havenmeester tegen de loods? De eerste loods die ons op die positie, in opdracht van de havenmeester, heeft neergelegd? Of de tweede loods die, in opdracht van de havenmeester, die manoeuvre uitvoerde? Of de loods tegen de havenmeester? Of loodsen plus havenmeester samen tegen de kapitein? En ik ben benieuwd wie AEOLUS, de Griekse bewaarder van de winden, aanklaagt, omdat hij het die avond zo hard liet waaien. Die betreffende avond liepen ook twee schepen bijna op de stenen.

Maanden later krijg ik bericht, waarin ze me vertellen dat de kapitein te allen tijde verantwoordelijk is. Goed om te lezen! Dat was ik bijna vergeten. Aan het eind van het bericht staat dat ze 63% van alle kosten betalen en dat de resterende 37% door de owners betaald moet worden. Dit omdat de remband toch die ankerketting niet kon afstoppen, ondanks de wind van orkaankracht.
Hadden we niet verwacht. En is daarom een zeer goede deal!!!

MINDER WERK

Gedurende deze periode vieren we ook nog Chinees Nieuwjaar. Want het leven gaat gewoon verder, ook in Prince Rupert. Gat der gaten en end of the world. Zo lijkt het. Maar het is ook een aardig dorp. Met vriendelijke mensen. Er hangt echter een grauwsluier over deze plek. De eerste dagen merk je dat nog niet. Er lag een prachtige laag witte sneeuw en sneeuwvlokjes dwarrelden om ons heen. Heerlijk winters weer. Maar na die storm is alle sneeuw verdwenen en zag alles er grijs en grauw uit. Ook kreeg ik meer contact met de plaatselijke bevolking en begreep toen waarom de mensen zo bedrukt waren. De economische vooruitzichten zijn simpelweg slecht. Er bestaat een gespannen verhouding tussen de Canadese en Amerikaanse vissers over de zalmquota en de Canadezen zijn hiervan de dupe. Zij delven het onderspit. Want zoals overal is ook hier de USA de meest krachtige gesprekspartner. Het gevolg is dat er veel werkloze vissers rondlopen. De plaatselijke fabriek, die de zalm schoonmaakt en in partjes gesneden over de hele wereld verstuurde, is daarom ook gesloten. Diverse middenstandsbedrijfjes zijn in moeilijkheden gekomen. Velen van hen verlaten Prince Rupert en vertrekken naar Vancouver in British Columbia, omdat daar meer werk te vinden is. De pulpfabriek wordt dit jaar ook

gesloten. De export was voornamelijk gericht op het Verre Oosten, maar door de malaise in de bouw is deze handel sterk verminderd. De enige activiteit die nog floreert, is de export van graan en steenkool. Deze twee terminals zijn de afgelopen periode zo sterk gemoderniseerd dat er slechts een tiental mensen werken. En dat is zeker niet voldoende om Prince Rupert te kunnen voeden. Er staan dan ook veel woningen te koop. Wil je een vrijstaande villa aan de Pacific Ocean? Ga dan naar Prince Rupert en voor een tonnetje kan je er een uitkiezen. Met prachtig uitzicht over de grillige eilanden voor de kust.

Maar deze schoonheid wordt alleen in de zomermaanden door duizenden toeristen bewonderd. En het is jammer voor Prince Rupert dat deze mensen hier geen dollar besteden. Ze bezien het namelijk vanuit de Pacific vanaf cruiseschepen. Die zijn afkomstig uit Los Angeles en zijn onderweg via San Francisco en Vancouver naar Kodiak. Bij Triple Eiland, voor de ingang van Prince Rupert, nemen ze een loods om achter de Queen Charlotte Islands langs te varen. Via de Hecate Strait bezoeken ze de eilanden die vooral bekend staan om de warmwaterbronnen. De prachtige Haida-totempalen en de bergketens daar zijn een geliefde bezienswaardigheid. De enigen die Prince Rupert nog bezoeken in de zomertijd zijn de sportvissers. Het barst in de Dixon Sound voor de aanloop van Triple Eiland van de vis. En de motels en campings zijn dan vol geboekt. Deze bezoekers leven echter van een bescheiden budget en de middenstand van Prince Rupert kan daar dus niet voldoende van profiteren.

STORM OP DE PACIFIC

Uiteindelijk vertrekken we dan op 18 februari, vol beladen met graan. De weerkaart ziet er schitterend uit. Onder een blauwe

hemel, met slechts hier en daar een paar cumuli, stomen we om de zuidwest richting Hawaï. We kunnen twee dagen genieten van een vriendelijke oceaan. En ik denk dat Ferdinand Magellaan aan het eind van 1520 ongeveer dezelfde weersomstandigheden had toen hij deze oceaan 'El Pacifico' benoemde. Zeer vredig. Echter, deze waterplas, die 35% van het totale aardoppervlak bestrijkt, is zeer onberekenbaar en sterk veranderlijk van aard. Want op de weerkaart volgt de ene depressie de andere op. Stormkracht 10 op de schaal van Beaufort (Bft) is hier geen uitzondering. En de weerkaart van de Noord Pacific ziet er nu uit als een grote inktvlek. De isobaren liggen zeer dicht tegen elkaar aan. Dat betekent een groot drukverloop en dus een zware storm. De eerste storm kan ik omzeilen. Maar de tweede nadert te snel en gedurende twee dagen hebben we windkracht 12 Bft uit het noordwesten. De golven zijn enorm hoog en beuken tegen het schip. Zware zeeën slaan over de dekken en stromen over de luikhoofden. Nadat de storm is geluwd, kunnen we naar het voorschip gaan om de schade vast te stellen. De elektricien heeft namelijk geconstateerd dat er kortsluiting is in het kabelgat. En bij inspectie blijkt er inderdaad water in de bootsmanstore te zijn gekomen. De oorzaak is een weggeslagen klep op het bakdek. Deze is volgens onze vaststelling niet naar behoren geïnstalleerd door de scheepswerf. Daarom maken we een schadeclaim op, die we naar Singapore en Japan sturen. Inmiddels maken de WTK's een nieuwe klep; de bootsman bevestigt alles naar wens. Voor de zekerheid spant hij er nog een stuk zeildoek overheen. Dat moet goed zijn tot onze aankomst in Singapore.

EVEN RUST

Na deze storm is het korte tijd rustig op de oceaan. Ik observeer nauwkeurig de dagelijkse weerkaart die we van San Francisco binnenkrijgen. Er ontwikkelt zich weer een diepe depressie op 800 mijl recht voor onze positie. De koers wordt direct veranderd en we sturen recht op Honolulu af. Het lijkt me niet nodig om ons wederom een paar dagen in de ellende te storten. En met volle kracht vooruit wil ik zo snel mogelijk op lagere breedte komen. Dat lukt. Die ontzettend zware storm met wind van orkaankracht blijft benoorden onze positie. Wel hebben we twee dagen last van hoge noordwestelijke deining. Maar er zit geen agressie in die golven. We deinen er min of meer prettig overheen met het zwaar beladen schip. Op 30 graden noord gekomen, kan ik de koers wijzigen en richting Filippijnen gaan.

NIET BIJ NACHT DOOR DE SELAT SAGEWIN

Vanuit Singapore krijg ik bericht dat de ontvangers in Jakarta de lading dringend nodig hebben. Deze kwaliteit lading is speciaal geschikt voor de aanmaak van spaghetti. En dat is nodig, omdat er een grote order is binnengekomen uit Canada! Dus wordt de koers wederom aangepast: naar Irian Jaya, om via de Selat Sagewin de Bandazee binnen te stomen. Later blijkt dat we door tegenstroom daar op een ongunstig tijdstip arriveren. Ik wil hier namelijk niet ’s nachts door heen varen. Dus wijzigen we de koers een beetje om ten noorden van Halmahera de Molukse Zee in te stomen. Vervolgens voert de route via de Bandazee, Floreszee en Javazee naar Tanjung Priok. Dat is een veilige route, mede omdat hier nog geen piratenactiviteiten zijn voorgekomen.

SPAGHETTI VOOR CANADA

Die vraag naar spaghetti uit Canada is grappig en bijzonder. Wij transporteren die speciale graansoort uit Canada naar Indonesië. Wij lossen dat bij Bogasari Flour Mills in Jakarta, Surabaya en Ujung Pandang, oftewel Makassar. Bogasari heeft een speciale fabriek die spaghetti maakt. Ze verpakken het in mooie zakjes, waarop in sierlijke letters staat *ITALIAN SPAGHETTI* met de Italiaanse vlag uitbundig versierd. Wel staat er in kleine lettertjes 'Made in Indonesia.' En dat vervoeren zij weer terug naar Canada, want daar vinden ze het hartstikke lekker.

DOFFE DREUN

Drie dagen later horen we een doffe dreun op het brugdek. De derde stuurman zal toch niet gevallen zijn? Ik heb hier 2 derde stuurlieden aan boord, onderverdeeld in 3O/1 en 3O/2. Spreek uit: "three oh one" en "three oh two". Nu is three oh one op wacht. Hij is een zeer forse jongen, afkomstig uit Myanmar, het voormalige Birma, en torst een flink overgewicht op een paar slanke benen. Voor ik besloten heb om te kijken, rinkelt de telefoon: "Captain, this is three oh one speaking … De grote antenne van de radiozender is neergevallen." "O, bedankt," zeg ik. Er gebeurt tenminste iets op de Pacific, want voor de rest is het nu alleen maar mooi weer. Dus gaan we kijken op het brugdek. Er zijn al diverse crewmembers aanwezig. De hele antenne is naast de schoorsteen gevallen. Gelukkig liep er niemand op dat moment, want het was lunchtijd. Die antenne is ongeveer tien meter lang en bovenop zitten nog vier grote sprieten. De basis van de mast blijkt gebarsten te zijn. De voet, waarin hij rust, is beschadigd. De reden is volgens mij dat de voet veel te kort is voor de relatief hoge mast. Die tien meter zwiept vrijelijk in de lucht. En als er dan nog zo af en toe een

Pacific-storm overheen blaast, krijgt hij nogal wat te verduren. We repareren de antenne, voor zover dat mogelijk is, en brengen vier stagen aan om te voorkomen dat hij weer plat gaat. En de tien meter verbinding met de buitenwereld is weer hersteld. De chief engineer maakt garantieclaim nummer 14 en we faxen dat bericht door naar Singapore en Japan.

LOSSEN IN TANJUNG PRIOK EN SURABAYA

De bedoeling van de ontvangers in Indonesië is om eerst een deel te lossen in Tanjung Priok, vervolgens 30.000 ton in Surabaya, dan terug naar Singapore om te bunkeren en proviand en stores in te nemen. Daar wordt dan door de owners een *external safety management audit* georganiseerd. Wordt dus een bijzonder drukke dag daar in Singapore Strait. Daarna is de bestemming Ujung Pandang om het restant van de graanlading te lossen en vandaar weer terug naar Vancouver in British Columbia.

TOCH NAAR UJUNG PANDANG

Een paar dagen later komt er bericht dat het schema weer is gewijzigd. Ook Ujung Pandang heeft tekorten gemeld. We lossen dus in Tanjung Priok, Surabaya en Ujung Pandang. En vandaar gaan we naar Singapore voor die bunkers en die safety audit. Het maakt in principe allemaal weinig uit. Wel komen we uiteraard een beetje krap in de brandstof. In deze tropische wateren kan je echter met minder reserve een reisje aanvaarden dan voor een Pacific transit. Dus vermeerder ik de bestelling zware olie in Singapore tot 2300 ton en diesel tot 165 ton. Ik krijg daar direct een bevestiging voor van captain Liang die dat allemaal regelt.

TROPISCH EN SPIEGELGLAD

Nu kan ik me voorstellen dat Europeanen een sprookjesachtige voorstelling hebben van de Javazee: spiegelglad en veel kleurige planeten die hun stralen in het water doen weerkaatsen. Nu was dat gisteren ook zo. Saturnus stond boven Venus en vlak eronder zagen we Jupiter. Drie schoonheden, vrijwel verticaal aan de westelijke sterrenhemel. Vandaag lijkt het echter meer op de Noordzee in het najaar. Niet voor te stellen. Zware massieve regenbuien en windkracht pakweg 6 tot 7 Bft. Buiswater slaat 25 meter hoog over het voorschip heen. En wie gelooft dit in Holland? Ook dat blijkt dus mogelijk in Indonesië. Onvoorstelbaar. Een buizend en in de zee stotend schip. Nadat we een paar dagen in de Banda- en Floreszee met 16 knopen door het water kliefden, is onze snelheid nu weer gereduceerd tot 13.9 knopen. En dat is eigenlijk meer de snelheid die hoort bij een badkuip van deze afmetingen.

JAM KARET VOOR DE LOODS

In de vroege ochtend van de 18de maart arriveren we op de rede van Tanjung Priok. De loods is gepland om 06.00 uur aan boord te komen. Wordt dus 08.00 uur. Heel normaal voor dit land. Een dikke op leeftijd zijnde man komt zwaar hijgend en piepend naar boven op de brug waar hij direct zijn zoveelste kreteksigaretje opsteekt, een penetrante geur verspreidend in het stuurhuis. “Yes captain, saya suka kopi, dengan susu dan gula.” Koffie met suiker en melk dus. Geen probleem voor ons. Je krijgt wat je hebben wilt. En hij blijft maar doorroken en hoesten en rochelen en keel schrapen. Kortademig, te dik en wat voor andere kwaaltjes houdt hij verborgen voor de buitenwereld?

Ik laat hem roughly de beloodsing uitvoeren en moet zelf optreden en de machine bedienen met eigen orders, anders wordt het een puinhoop met deze man. En kan ik voorkomen dat we te hard tegen de fenders van de Bogasari yard aankomen. Je hebt eigenlijk helemaal niets aan dit soort grappenmakers. Als je een beetje bekend bent in Jakarta kan je het beter gewoon zelf doen.

GOEDKOOP INKLAREN KAN OOK

De agent komt aan boord met de papieren. Nu wordt de gehele inklaring hier aan boord geregeld door de agent. Als je langere tijd buiten op de rede ligt, komen al die officials daar al aan boord en dan kost het je minimaal 500 dollar aan versnaperingen voor de heren. Nu doet de agent al die formaliteiten en kost het je helemaal niets. Want die mensen van Bogasari zijn strikt geïnformeerd om helemaal niets te vragen dan wel aan te nemen van de kapitein. Ze moeten je daartoe zelfs een papier laten zien dat je moet tekenen. Als ze betrapt worden, krijgen ze op staande voet ontslag. Vind ik ook ietsje overdreven, maar oké, het loopt hier altijd goed en soepeltjes.

AUDIT IN SURABAYA

Captain Ang Bok Eng uit Singapore laat me weten dat de external audit toch in Surabaya gehouden zal worden. “Captain, please prepare and instruct your officers accordingly. Thank you.” Dat is duidelijk. En doen we volgens hun orders. **MIJN BROER WILLEM IS VERNOEMD**

De agent heeft een paar enveloppen met post voor de crew uit China en daar worden ze helemaal opgewonden van. “Post van mijn vrouw,” laat de kok weten. En direct mag ik twee foto’s

van zijn zoontje zien. Volgens Chinese traditie heeft het mannetje nog geen naam. Maar ik weet dat hij WILLEM heet. Die kok vroeg me twee maanden geleden of ik een mooie naam wist voor zijn pasgeboren zoontje. Toen heb ik een naamcertificaat gemaakt, in mooie letters uitgevoerd en hem officieel WILLEM genoemd. Er staan een paar dikke stempels op het certificaat. Dat vond de kok prachtig. Hij heeft dat certificaat in Canada laten plastificeren en neemt dat mee naar huis om zijn zoon te laten registeren als ZENG BING WILLEM. Want alle of bijna alle Chinezen hebben drie namen. Maar oké, Willem was daar op een stoel geplaatst in een soort hansoppakje en een dikke wollen muts op zijn nog kleine hoofd. En tussen de dikke kraag en de diep over de oortjes getrokken wollen muts zag ik een paar minispleetogen, een dopneusje en een opengesperd mondje. “Hij is mooi captain, denk je ook niet? Hij lijkt precies op mijn vrouw. Zij is heel erg mooi.”
“Ja,” laat ik weten, “je bent een gelukkige man.” En hij glimt van trots.

ALLEMAAL NAAR DE KAPPER

Die eerste dag in Jakarta moeten veel mensen opeens naar de kapper. “You see captain, my hair very long. May I go ashore?” Daar, vlak buiten de poort, is een straatje waar een hele rits kapperswinkeltjes is. En je wordt daar geknipt door hele leuke meisjes. Natuurlijk mogen ze gaan. Die boys staan te springen om de wal op te gaan. Vier weken op zee. Goed weer, stormen, slingeren en stampen. En nu willen ze weg. En ik pas op het schip. De meeste komen vrijwel kaalgeknipt terug. Omdat ze meerdere kapsters bezoeken dan eigenlijk nodig is!

APPELTJES VAN ORANJE UIT CHINA

Bij een handelaar bestel ik verse groenten en fruit. De volgende morgen wordt het gebracht. Een ordertje van 140 dollar. Er komt een bootje langszij met vijf man erin. En twee man komen aan boord. In totaal dus zeven man die alles lossen en naar onze stores brengen. En dat is een all-in bedrag wat ik betaal. Alles is perfect en 100% vers. Dat had ik die man ook duidelijk verteld. “Denk erom, alleen eerste klas kwaliteit en als het niet goed is, neem je het terug.” In Canada betaal ik voor het transport van een bootje al 150 dollar voor een enkele levering die niet meer dan 15 minuten mag duren. Daarna betaal je voor elk half uur 120 dollar extra. En dat is dus alleen voor de boot en heb je nog geen sinaasappeltje aan boord.

De sinaasappel, ons appeltje van Oranje, komt oorspronkelijk uit China, waar ook de naam naar verwijst (China-appel) en ook Appelsien (van Appel China).

JACHT

Achter ons ligt een jacht van de president. Het is staatseigendom. Voorheen ging Mr Suharto ermee de Javazee op en nu zie je af en toe Mr Habibi die een visje aan de haak wil slaan. Het is overigens opmerkelijk dat het jacht geregistreerd is in Australië.

LUNCHPARTY

Dan krijg ik een bericht uit Singapore van Captain Tony Lee, dat Bogasari Flour Mills in Surabaya mijn toestemming vraagt om een lunchparty te houden op de 21ste maart. Er komen drie vertegenwoordigers van de Canadese tarwebond, die vergezeld worden door de Canadese ambassadeur plus ambassadegezelschap. Het eten wordt geregeld door de ShangriLa Catering Company. Uw vriendelijke ontvangst wordt

geapprecieerd. We verontschuldigen ons voor de korte tijd die rest, maar we vertrouwen erop dat u alle aandacht zal geven aan deze gasten. Waarvan acte. Nou, dat is dus een 'makkie' zogezegd. Alles wordt geregeld en verzorgd. En dat betekent weer lekker eten die dag. Ook de crew is daar happy mee, want er blijft altijd genoeg over voor een overweldigende scheepsparty.

DE AUDIT VAN MR SUTARTO

De agent vertelt me dat de auditor morgen aan boord komt. Hij zal me morgenochtend laten weten hoe laat ik hem exact kan verwachten. Want de ambassadegasten arriveren omstreeks
12.00 uur en of ik dan wel voldoende tijd heb om bij die party aanwezig te zijn? Ja, dat lijkt wel een beetje problematisch. Maar het wordt allemaal goed geregeld, denk je in alle onschuld. Want nog geen tien minuten later komt er iemand mijn kantoor binnenstappen, die zich voorstelt als Mr Sutarto, de ABS-surveyor uit Jakarta, om de safety audit te verrichten.
Alles is veranderlijk en vooral in Indonesië sta je voor grote verrassingen wat dat betreft. We gaan direct aan de slag. Mr Sutarto begint met de openingsmeeting en ik laat hem direct weten hoe goed de crew is. Want ik stel ze een aantal vragen die betrekking hebben op het veiligheidssysteem en die worden perfect beantwoord.
Mr Sutarto is onder de indruk van hun kennis. Die middag ben ik hartstikke druk met het beantwoorden van 1000 vragen en laat hem onze procedures zien. Mr Sutarto is overtuigd. Wel heeft hij één observatie te vermelden en die heeft betrekking op zijn waarneming dat alle veiligheidsuitrustingen, zoals reddingsboeien, zwemvesten, brandslangen en overlevingspakken, zijn verwijderd van de posities waar ze volgens het veiligheidsplan moeten zijn. "Ja, dat klopt. En met

reden. Die worden allemaal verwijderd om ervoor te zorgen dat we straks op zee al onze apparatuur nog hebben. Want als je ze niet verwijdert en veilig opbergt, wordt het gewoon en heel simpeltjes voor je weggehaald door de lokale bevolking." "Ja kapitein, dat begrijp ik. Maar ik moet het als waarneming vermelden en aan mijn superieuren laten weten. Dat ik aandacht besteed aan de details. Maar het ontbreken daarvan heeft namelijk verder niets te maken met een goede safety management. Het getuigt van ervaring." Verder zijn er geen bemerkingen en Mr Sutarto heeft "waardering voor de kennis en begrip van deze crew," zo laat hij weten in zijn closing meeting. De boys glimmen van trots en applaudiseren aan het einde van zijn toespraak.

EEN REISJE MEEVAREN

De volgende morgen komen de gasten aan boord. We zijn eraan gewend op dit schip en de crew bereidt alles goed voor. Ze zijn getraind. Ik hoef echt helemaal niets meer te zeggen of te regelen. Erg gemakkelijk. De Canadese ambassadeur is net afkomstig uit Ujung Pandang. Hij voerde daar gesprekken met een politieke leider over het aantal Ambonese vluchtelingen aldaar. Voor deze mensen is het nu een enorm drukke periode in Indonesië. Laten we hopen dat de bevolking rustig blijft en de overheden de zaken goed blijven begeleiden. Indonesië is een schitterend land met een rijke historie. Deze bevolking verdient een beter lot. De ambassadeur laat me weten dat hij bijzonder graag een reisje met me mee wil hier in Indonesische wateren. Welnu, dat lijkt me geen enkel probleem. Ik vind het ook leuk als hij mee gaat. Hij heeft regelmatig contact met Mr Piet Yap in Jakarta, die de eigenaar is van dit schip. Dus dat kan snel geregeld worden. Ik stel hun bezoek op prijs en vind het grappig te vernemen dat ze konden kiezen uit een lunch in het

Grand Palace Hotel of aan boord van dit schip, de 'RUBY INDAH.' Ze kozen voor de gezelligheid en ontspannen sfeer aan boord van ons schip. De counselor, Mrs Martha, was uiteraard ook weer aanwezig en zij hield exact de bezoektijd bij, omdat in de namiddag een gesprek gevoerd moest worden met een zakenrelatie in Surabaya. De directeur van Bogasari is een charmante man. Hij is ook nog een aantal jaren in Holland geweest en spreekt onze taal perfect.

ZONDER CERTIFICATEN KOM JE NIET WEG

Singapore stuurt me een bericht betreffende aan aantal te vernieuwen certificaten. In Japan waren mij destijds, bij vertrek van de scheepswerf, een aantal interim-certificaten verstrekt. De geldigheidsperiode verliep op 22 maart. Op 2 maart had ik een bericht verstuurd naar het kantoor om die nieuwe certificaten op te sturen en kreeg als antwoord van Shirley Tan dat die in Singapore aan boord gebracht zouden worden. Rechtstreeks van ons kantoor aldaar. Zoals bekend, werd de route gewijzigd en moesten we eerst naar Jakarta. De post zou dan ook direct naar Jakarta verstuurd worden. Maar Shirley, een heel mooi meisje dat bijzonder grappig Singlish spreekt, verontschuldigde zich dat ze het had vergeten. Singlish is een mix van 90% Engels met 4 % Maleis, 1% Chinees en een grappige tongval van 5%. Klinkt heel leuk. Maar Shirley was vergeten die certificaten in een envelop te doen.

En zonder die papieren kom je de haven niet uit. Nu is daar altijd wel IETS aan te doen in Indonesië. Maar toch kan je beter proberen om basically de normale en geordende weg te bewandelen (bevaren).

EVEN ZOEKEN NAAR DE VISSTRAAT

Shirley faxte mij de certificaten toe. Maar toen moesten die nog door de plaatselijke ABS-surveyor gestempeld worden als

zijnde de originele kopieën. Dus nam ik contact op met ABS in Singapore met het verzoek om ABS Surabaya te laten weten dat ik kom. Maar het telefoonnummer dat ze me gaven klopte niet. Dus stapte ik in een taxi en ging op zoek naar ABS Surabaya. Zij zaten in de Jalan Ikan Sepat tiga nomber lima. Dus een soort Derde Visstraat, nummer 5. En dat vonden we. Ik toonde de faxen en vertelde het verhaal aan surveyor, Mr Ketut Subanthia. Hij geloofde me, maakte kopieën van mijn kopieën, stempelde en signeerde ze. En ik was tevreden, maar zeer bezweet. Het was daar vreselijk warm en het water droop van me af. Ik ging vervolgens direct naar Tunjungan Plaza en kocht daar een geheel gevoerd, puur zijde batik overhemd. En dat is heerlijk in de tropen. Je moet hier niet in een Europees overhemd gaan lopen. Die zijn beslist ongeschikt voor dit klimaat. Ook schafte ik me in een sportzaak een paar rollerskates aan. Waar begin je aan op deze leeftijd? Welnu, ik denk dat je nooit te oud bent om iets te leren. En ik kan het minstens proberen.

GESPIERDE LOOPKIPPEN

We aten gado-gado met kipsaté. En zoals je het hier krijgt, eet je het nergens. Het is super. Ik nam ook nog een kopje soto ajam en een bordje nasi goreng. Wat valt hier op bij een stukje kip? Je moet hier kauwen. Het betreft hier namelijk loopkippen die sterke spieren hebben. Het is even aanpassen na onze Amerikaanse boterzachte zitvleeskippen. Die wij dan mals noemen. Maar na korte tijd prefereer je gespierd vlees. Overheerlijk. De prijs is bedroevend laag. Inclusief de es teh, de ijsthee dus, 4 hele euro's. En een blij lachende ober achterlatend.

COASTAL HOPPING IN INDONESIE

Vervolgens ga ik naar de agent en overhandig hem de getekende certificaten van ABS. Hij kan daarmee naar de havenmeester om hem te overtuigen dat alle papieren oké zijn. Dan kan hij daarmee de o*utward clearance* (Akte van uitklaring) krijgen.

Uiteindelijk was ik dus nog redelijk druk in Surabaya en had nauwelijks tijd om nog naar ons favoriete Majapahit Hotel te gaan. In betere tijden heette dat het Oranje hotel. Hier vond op 19 september 1946 het vlagincident plaats, toen de Indonesiërs de blauwe strook van de Nederlandse vlag aftrokken en het ROOD WIT overbleef. Tot heden ten dage de officiële Indonesische vlag!

Het was echter weer hartstikke gezellig en bijzonder positief allemaal. De crew is happy na die succesvol verlopen audit, want daarna konden ze gaan stappen. Er is hier een aantal mooie discotheken en het barst hier werkelijk van vriendelijk glimlachende meisjes. Geen tekort aan dancing girls in Surabaya. Dus de hele crew liep te smilen. En nu zijn we klaar voor vertrek. Coastal hopping in Indonesië. Er zijn ergere dingen in het leven.

GLAD DEK

We stomen op topsnelheid naar Ujung Pandang. Dit schip loopt gemakkelijk 16 knopen met deze beperkte diepgang. Op het brugdek probeer ik mijn rollerskates en tot mijn verbazing val ik niet … aan dek bedoel ik. Ik val wel OP, maar dat is iets heel anders. Het gaat allemaal goed tot het begint te regenen. De wieltjes zijn niet antislip uitgevoerd en het is daarmee spiegelglad op het natte stalen dek. De volgende dag heb ik enorme last van de rugspieren. Net boven de heupen. Je moet boeten als je bepaalde spieren lange tijd hebt verwaarloosd.

NOG EVEN WACHTEN

We stomen tussen de ondieptes door, die hier voor de kust van Ujung Pandang verspreid liggen. Ik neem contact op met de loods. “Nee, niet vandaag captain. We komen morgen aan boord om naar binnen te gaan.” Dat is een kleine tegenvaller. Ik had echt zin om lekker te gaan nassen in Ujung Pandang. Ze hebben daar een overheerlijke RIJSTAFEL, met 1 T dus. Dus gooien we de spijker er in (laten het anker vallen) en stemmen de televisie af op de lokale zender. Die avond zien we de Liga Italia en de English Premier League. Is ook niet zo slecht.

JAM KARET

De volgende morgen word ik om half zeven gebeld door de chief mate: “Captain, de loods is onderweg naar het schip, dus ik ga vast naar het voorschip om met de bootsman het anker op te pikken.” Dus ik neem een snelle douche, scheer me en kleed me aan. Ga naar de brug om daar te vernemen dat de loods NIET komt. “Sorry captain, we make mistake. Misschien komen we later vandaag aan boord.” Dus kan ik in alle rust en eenvoud naar beneden om uitgebreid te ontbijten. Heerlijk. “More days, more dollars,” zeggen we altijd. Daarna doe ik mijn aerobics op een videotape van ene Terri Walsh. Ze geeft goede oefeningen, maar ze heeft een verschrikkelijke stem. Dus zet ik het volume op zero en doe de oefeningen in alle stilte. Want die zijn wel goed.

NOG EEN METERTJE VOORUIT

’s Avonds om 18.00 uur word ik weer gebeld door Makassar Pilots: “Captain, de loods wacht op je bij boei nummerrrr 9.” Die Indonesiërs kunnen de *R* heel grappig en langgerekt uitspreken. Dus onze machine gaat op stand-by; alle navigatiemiddelen en alles wat daar bij hoort, worden

gecontroleerd. De chief officer gaat naar het voorschip met de bootsman en de crew en het anker wordt weer thuis gehieuwd. Het is inmiddels al pikdonker geworden en die nummerrrr 9 boei is niet verlicht. Bovendien zitten daar nogal wat ondieptes in de directe nabijheid. Ik besluit dus om een gewone nadering naar de haveningang te maken en manoeuvreer deze grote badkuip van 230 meter lengte tussen alle minischeepjes door, die hier ten anker liggen. Het is een genoegen om waar te nemen hoe schitterend dit schip stuurt. Het nieuw ontworpen spaderoer is een succes. We komen dus met het voorschip tussen de ingang van de haven en ik vraag me af waar dat loodsbootje is. Eigenlijk kan ik net zo gemakkelijk doorstomen, want ik weet waar ik moet zijn in deze haven. No problem. Op dat moment roept de stuurman dat er een onverlicht scheepje vlak op onze stuurboordboeg zit. Dus zeg ik tegen hem: “Steek je vingers in je oren dan zal ik de scheepshoorn even laten brullen!” Op dit schip hebben we twee scheepshoorns: eentje in de radarmast boven de brug en eentje op het voorschip precies boven het ankerspil. En als je daar staat, terwijl die scheepshoorn blaast, scheur je de trommelvliezen open. Het is ook mogelijk dat je een hartstilstand krijgt door acute verschrikking. Het produceert namelijk een enorme hoeveelheid lawaai.

Dat onverlichte bootje blijkt het loodsvaartuig te zijn. De loods blijkt een jong en bijzonder enthousiast mannetje te zijn, die het wel goed doet eigenlijk. We komen bij de Bogasari-werf voor de kant en meren het schip af zo goed als dat mogelijk is. Het is hier namelijk gewoon te klein voor de afmetingen van dit schip. Het voorschip steekt nu 30 meter voorbij het einde van de kade en het achterschip ligt al achter het hek van de Bogasari-werf. Dus zeg maar bij de concurrent in de voortuin. En dan zeggen ze dat ik nog eens 10 meter naar voren kan gaan.

Maar de stuurman voorop laat me weten dat er nog twee onverlichte dekschuiten liggen. Dus blijf ik gewoon waar ik ben. Maar de loods vraagt me of ik please nog 10 meter vooruit kan gaan. “No pilot, niet meer. Dat was het en dat is het. Morgenochtend gaan we wel verder kijken of we nog iets vooruit kunnen. Als jullie eerst die dekschuiten hebben weggehaald.”
En dan blijkt het allemaal goed te zijn en liggen we opeens heel perfect. En iedereen is blij en gelukkig dat we er weer zijn. Alles kan in Indonesië.

LEKKER LANG BINNEN

De autoriteiten komen aan boord en we regelen de papierstroom. Ik laat ze weten dat ik geen sigaretten aan boord heb. “OK captain, no problem. Whisky is ook goed,” zeggen ze lachend. “Dat is dan jammer voor jullie, maar ik heb ook geen whisky,” laat ik ze weten, “je krijgt de volgende keer wel dubbel.” En ook dat wordt zonder problemen geaccepteerd. We bespreken met de stuwadoors het lossingprogramma. Deze losinstallatie is ook te klein voor dit schip. We zijn al bijna te hoog voor de pijpen die het graan uit het ruim moeten zuigen. Die kunnen maar net over de rand van de railing komen. Maar ze hebben ook niet voldoende bereik om in het midden van het ruim te komen. Ook is hun kraan niet hoog genoeg om een bulldozer in het ruim te zetten, zodat die het graan naar die zuigpijp kan schuiven. Dus moeten er extra mannen bijkomen, die met de hand al die duizenden tonnen graan moeten verplaatsen. En dat is een grote klus.
Nadat er twaalf uur is gewerkt, blijkt er gemiddeld 85 ton graan gelost te zijn. En dat is nog vrij gunstig, omdat de lading nu nog hoog in het ruim zit. Maar naarmate de lossing vordert, wordt dat niveau steeds lager en dieper en mag je blij zijn als je er 45

ton per uur uit kan halen. Is geen enkel probleem voor ons. Beter veertien dagen hier in tropisch Ujung Pandang dan veertien uur in een storm op de noord Pacific.

BOOTZOEKING

De douane komt aan boord met een aantal papieren, die ik moet tekenen. Ter bootzoeking. Ze gebruiken hier nog steeds woorden die uit de Nederlandse koloniale periode stammen. Heel leuk.

En of ik even wil tekenen dat er geen schade door hen is veroorzaakt. Dat ze niets hebben meegenomen en dat er ook geen BACKMAILING is gedaan. Inderdaad waren ze de letter *L* vergeten toe te voegen.

Alles kan en niets is moeilijk in dit land. Het is heerlijk hier. Ze krijgen een doosjes met softdrinks en vertrekken dan weer naar hun KANTOR.

ZWARE BUIEN

Gedurende deze periode vallen er zware tropische buien. Het is eigenlijk onvoorspelbaar. De zon schijnt en plotseling ontstaan er sterk groeiende cumuli nimbi, die bloemkoolwolken. En dan lijkt het alsof de engelen de hemelkleppen opendraaien. Ze hebben het weer druk daarboven, denk ik dan. En het water stort bijna massief naar beneden. Je weet dat het een normaal verschijnsel is in de tropen, maar het komt altijd onverwacht.

Die grote hoeveelheid water kan dan niet verwerkt worden door de afvoerputten in het dorp, voor zover die aanwezig zijn in Ujung Pandang. Het gevolg is dat in korte tijd de straten geheel blank staan. En op die momenten is het er ook geheel uitgestorven. De drukte is verdwenen en de uitlaatgassen zijn verwaaid. Je snuift dan gedurende korte tijd frisse en schone lucht op.

Als de regen stopt, worden alle motorfietsjes weer gestart en ontwikkelt zich in korte tijd de blauwe damp die bij het normale straatbeeld van Ujung Pandang hoort en die blijft hangen tot de volgende regenbui losbarst.

DAG EN NACHT

We lossen dag en nacht door. Gedurende de nacht gaat het tempo echter drastisch naar beneden. De stuwadoors prefereren dan een uiltje te knappen. En dat gaat heel ontspannen en gemakkelijk. Op de meest onwaarschijnlijke plekken gaan ze liggen en sluiten de ogen. Op de hoek van een luikhoofd, met een arm over de rand hangend, naast een diepte van 16 meter. Is geen enkel probleem voor ze. Ze rusten en zijn schijnbaar geheel ontspannen.

EVEN NAAR DE REDE

Inmiddels is de 'ALAM SELAR' gearriveerd op de rede van Ujung Pandang. Een PCL-schip met als thuishaven Port Klang. Zij is in een reischarter voor een Koreaanse maatschappij. Wij worden dit charter gewoon doorbetaald. Elke dag. Terwijl dat reischarter uit een vast bedrag voor die reis bestaat, onafhankelijk hoe lang die reis en of wachttijd duurt. Dus wij verlaten onze plek en gaan tijdelijk ten anker op de rede en maken plaats voor de 'ALAM SELAR' die dan direct kan beginnen. Zij moeten hier bijladen. Ze zijn al gedeeltelijk beladen in Jakarta en moeten hier de laatste 7000 ton meel innemen. De bestemming van hun lading is Ulsan in Zuid-Korea.

DE HONGER BIJ DE STOPLICHTEN

Wat valt verder op in Indonesië? Bij alle stoplichten duiken mensen op om geld te verdienen. Je ziet hier dus onder meer: gitaarspelers, vuurspuwers, stof-van-voorruit-verwijderaars,

drinkwaterverkopers, kinderen die een belletje laten tingelen, kinderen die ballonnen verkopen, zangers, vrouwen met een baby op hun arm die je heel doordringend aankijken (alsof het jouw kindje is!), krantenverkopers, oude mannen die je een leeg bekertje voorhouden, autowassers en mensen die gewoon blijven zitten omdat ze niet kunnen lopen. Het is duidelijk dat al deze mensen de dupe zijn van de corruptie in Indonesië. Ze zijn arm en willen alleen wat geld hebben om eten te kunnen kopen.

PRACHT EN PRAAL

Het leger daarentegen schijnt het goed te doen. De hoeveelheid pracht en praal schittert in je ogen. Duizenden militairen, gestoken in de mooiste kleding en behangen met veel kleurige decoraties, staan kaarsrecht opgesteld. Heldhaftig kijken ze recht voor zich uit en houden hun schietijzers strak naast hun lichaam. Ik heb dit waargenomen in Jakarta waar een rood tapijt van enorme afmetingen lag uitgespreid. Hier hadden de helden plaatsgenomen. Deze tegenstellingen zijn typerend en tevens beschamend voor de actuele situatie in Indonesië. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de bevolking blijft protesteren tegen het bewind. Het is triest voor dit prachtige en rijke land met zijn mooie bevolking.

KASSIE AN EN TEMPO DULU

De geplande ankerperiode van drie dagen wordt echter ruim overschreden. De regen veroorzaakt veel vertraging bij de belading van de ‘ALAM SELAR’. Het schip heeft een oud systeem MacGregor luiken die niet automatisch gesloten kunnen worden. De scheepskraan moet het luikdeksel dichttrekken, nadat de kabel met een D-sluiting door een matroos aan het luik is bevestigd. En dat kost tijd. Ze zijn al een

paar keer overvallen door een tropische bui. Hierbij is een deel van de lading nat geworden. Dat moet dan weer gelost worden en vervangen door droge lading. Een tijdrovende bezigheid. Ze hebben nu een stuurman op de brug geposteerd, die voortdurend de radar moet observeren. Als er zich dan een bui ontwikkelt, die naar hen toekomt, moeten de luiken direct gesloten worden. Maar het gevolg is dat het lekker ouderwets in slow motion, lekker tempo dulu, verloopt. Niemand klaagt. Maar als je de werkelijke kosten berekent, kom je al snel tot de conclusie dat het veel te duur is op deze manier. De vertraging veroorzaakt ook bij ons vele tienduizenden dollars schade. Het gaat hier om 130.000 dollar. De inkomsten voor de scheepseigenaars zijn echter gegarandeerd. Ik hoor dan ook geen enkele bemerking van Singapore.

Dag zeven is aangebroken en er moet nog slechts 700 ton geladen worden. “Fluitje van een cent,” zou een onervaren waarnemer zeggen. Die middag begint het vreselijk hard te regenen. Een dik wolkendek is vanuit de zuidwest naar ons toe gekomen en heeft zich uitgestrekt boven de haven van Ujung Pandang. Op onze radar strekt het zich tot meer dan 20 mijl uit. De wind trekt ietsjes aan, oppikkend tot windkracht 5 Bft. Beslist niet meer dan dat. En vrijwel verticaal valt het water spattend op onze dekken die allang brandschoon zijn. Dag acht komt en er is nog 220 ton te laden op de ‘ALAM SELAR’. Helaas ontstaat er volgens Robert Brouwer, onze lokale agent en 100% Indonesiër, een klein probleempje in de aanvoermachine. En daar gaan we weer: er komt nog een dagje wachten bij.

EINDELIJK

Aanvankelijk stonden we gepland om rond het middaguur weer te meren. Dat wordt in de ochtend al uitgesteld tot zes uur in de middag. Wij zijn er gereed voor en hebben het anker

al thuis gehieuwd. Ik heb het schip al rondgedraaid. De ‘ALAM SELAR’ komt naar buiten en ik prik wederom het voorschip binnen de pieren van de haven en wacht op de loods; die niet komt. Bel dus met de loodsdienst: “Wat is er aan de hand en waar blijven jullie?” Een heel vriendelijk meisje aan de lijn die zegt: “What ship, captain? The ‘RUBY INDAH?’ Sorry captain, I have no orders for you from your agent.” Terwijl ik net met Mr Robert Brouwer heb gesproken dat we, direct nadat de ‘ALAM SELAR’ vertrokken is, naar binnen gaan. Tot de loodsdienst me weer belt en zegt dat er eerst een passagiersschip naar buiten moet en dat ik daarna naar binnen mag. Dus kan ik weer achteruit, ronddraaien, tussen al die honderden kleine vissersbootjes en ankerliggers door manoeuvreren om ruimte te maken voor dat passagiersschip de ‘KM MULTATULI.’ Dat KM betekent Kapal Motor ofwel motorschip en Multatuli is een naam die welbekend is in Nederland en in Indonesië! Daar was hij zeer geliefd. En daarna is het origineel en helemaal echt MIJN beurt. Er komt dan een kluns van een loods aan boord, met een piepstemmetje die van de zenuwen voortdurend overslaat in een hoger toerental. Hij geeft belachelijke orders en ik laat hem voor wat hij is en doe het gewoon zelf en negeer deze man completamente. Voor mij is het ook een makkie, want ik weet waar we moeten zijn. En als we gemeerd liggen willen ze ons weer 10 meter vooruit hebben en ik zeg tegen ze dat het de volgende keer wel zal gebeuren. En terwijl de crew nog bezig is met het veiligheidsnet aan te brengen bij de gangway ga ik met mijn vrouw Pleuntje de wal op naar Hotel Pantai Gapura om lekker te gaan nassen. Want dat hebben we wel verdiend na deze uitermate saaie week.

ALLES GRATIS

Het eten is heerlijk, maar daar blijft het bij. We zitten op de bovenverdieping waar een zwakke tropische wind enige verfrissing brengt. Op de benedenverdieping begint een verkooptraining voor huisverkopers in Bali. We horen luid en duidelijk hoe deze trainees moeten optreden.

“Transport Jakarta – Denpasar GRATIS, Hotel Pantai Kuta GRATIS, tiga Bintang GRATIS. Het klinkt allemaal heel leuk en aardig. Bijna alles is gratis. Alleen het huis mag je betalen.

Dan komen er ook nog vier Nederlandse toeristen binnen. Nota bene plaatsnemend aan een tafeltje naast ons, terwijl alles verder geheel vrij is. Dus gaan wij maar Engels spreken met elkaar. Want de echte originele Hollandse toerist is verschrikkelijk gekleed. Ziet er dus ongelooflijk uit. We hebben dan ook geen trek in contact. Vrouwen met korte broeken en heel dikke benen. Mannen met onderhemden aan. En rode brandplekken op de melkwitte huid. In de USA kom je zo gekleed geen restaurant binnen. Daar staat bij de ingang ‘NO HALTERS, NO SHOES: NO ENTRANCE’. Heel eenvoudig en duidelijk. Een paar jaar geleden zaten we te eten op het terras van een Van der Valk restaurant in Holland. Mooi weertje en heel erg gezellig daar. Tot er een dikke man, gekleed in een onderhemd, met zijn rug naar me toe aan het volgende tafeltje ging zitten. Die rug zat vol met de meest afschuwelijke puisten. Vreselijk. Ik riep de ober en vroeg om de rekening. De bediende vroeg of er iets mis was met de salade. Nee hoor. Alles is perfecto, maar ik ben weg.

Als we teruggaan naar het schip komt er een man naar me toe met twee apen op zijn schouders. “Nog heel jong, pas negen maanden oud. Je mag ze hebben voor 40 dollar per stuk,” lacht

hij me toe. “Je kan ze alle trucjes leren die je wilt. Ze doen alles voor je.”
Maar ik laat ze gewoon op zijn schouder zitten. Dat is niets voor mij.

HIS GRANDFATHER KILLED YOUR GRANDFATHER

We worden uitgenodigd door een Indonesische familie. Eten in het Dynasty Hotel, een Chinese tent die er werkelijk fantastisch uitziet. De oudere Indonesiërs spreken allemaal nog Nederlands. Hebben ze geleerd op de lagere school. Hun uitspraak is heel goed. Mooi ouderwets, geheel compleet uitgesproken woorden. We spreken over de geschiedenis van hun land. Het is heel opvallend dat je hier min of meer vereerd wordt. Ik begrijp niet waar we dat aan te danken hebben. Zeker niet aan onze voorgangers, zoals Jan Pieterszoon Coen, en een aantal anderen die hier opvallende daden hebben verricht. Het Hollandse systeem van het beheren der koloniën is in grote lijnen echter vrij goed verlopen. Tijdens onze bezoeken aan Indonesië worden we hier steeds aan herinnerd. De mensen blijven uitermate vriendelijk tegen ons. Het is voor ons dus prettig om te komen en te verblijven. Daar weet ik echter wel een uitzondering op. De havenmeester van Padang zegt altijd tegen zijn assistent, als hij bij me aan boord komt: “Deze kapitein komt uit Holland … en zijn grootvader heeft jouw grootvader doodgeschoten.”

PITTIG DANSJE

We eten ikan kerapu (rode zeebaars) en otak-otak (vishersentjes gestoomd in bananenblad). Naast me zit Shelry Trisiana, een heel aardig en bijzonder intelligent meisje van 17 jaar. Ze spreekt perfect Engels. En ze wil alles van ons weten. Als een leergierig sponsje neemt ze alles in zich op. De hele

familie pikt en pakt en eet van de gerechten die op de ronde tafel staan opgesteld. Deze manier van eten is heel ontspannend. Een sensuele juffrouw, genaamd CHI CHI en afkomstig uit Jakarta, strooit golven muzikale klanken over onze hoofden. De volumeknop is hierbij beslist te ver opengedraaid. We hebben moeite om elkaar nog te verstaan. CHI CHI maakt dansbewegingen met haar onderlichaam. Ze is gekleed in een majorettepakje. Het rokje zit strak om haar billen. Haar lange benen zijn gestoken in nylons. Ze draagt zilverkleurige laarsjes op goudkleurige 10 cm dikke plateauzolen en hakken. Ze beweegt zich echter vlotjes op het podium en is dus gewend aan dit ongemak. Haar jackje is te krap voor haar forse boezem.

Het staat namelijk wijd opengesperd, waaronder een schitterende bustier te zien is. Een kindermaatje. En nu niet bepaald passend voor deze omgeving waar ouders met hun kinderen zitten te eten. ALLA, wat maakt het uit. Ik zie dat er onder de gasten heimelijk wordt gelachen. CHI CHI komt na afloop nog vriendelijk een handje schudden. Uiteraard mag ik daarna ook nog even op het podium om een paar Hollandse krakers te zingen. Dat lukt en ik krijg een daverend applaus. Het gaat hier dus niet om de kwaliteit maar om het plezier!

OESTERS IN HOOTERS

Het is nu een jaar geleden dat de orkaan Katrina het gebied van New Orleans teisterde. En de gevolgen zijn nog duidelijk zichtbaar. Echter niet in Bourbon Street en Canal Street. Hier worden de toeristen gelokt als tevoren. De verse oesters liggen klaar voor consumptie. In Hooters (restaurantketen) lopen de zeer strak geklede meisjes je weer uitermate vriendelijk glimlachend te bedienen. Zij zijn professionals. Ze spreken met je of ze je al jaren kennen en of jij alleen de uitverkoren klant van de zaak bent. De striptenten zijn weer open. De paaldanseressen glijden soepel om de verchroomde pijp, alsof er helemaal niets is gebeurd. Alles is weer netjes op orde. En ook veilig. Dat kan je niet zeggen van de buitenwijken van New Orleans. Er worden elke dag moorden gepleegd. Het gemiddelde is nu drie moorden per dag, terwijl de bevolking is afgenomen met 40 procent en de gewone criminaliteit ook met ongeveer hetzelfde aantal is verminderd. Het aantal moorden is echter enorm gestegen. Het schijnt om drugsmoorden te gaan. En daar halen veel mensen hun schouders voor op. Dit is de USA.

Dit is het land waar je op de groenteafdeling in de Walmart gesuikerde en met snoep volgeplakte appels kunt kopen. Het land van de mensen met overgewicht. De totaal misvormde en uitgegroeide, dikke massa die gebruik maakt van een soort golfautootje om daarmee van de parkeerplaats naar de supermarkt te gaan. Het golfwagentje is voorzien van een groot plateau, waarop je al je gekochte waren kan neerzetten. En bij de kassa is een hulp aanwezig om je naar de auto te begeleiden. De Mississippi-loods vertelt me dat New Orleans is veranderd. Het hart is uit de stad. Er zijn teveel wijken

verwoest. Teveel mensen zijn verdwenen. En er is een tendens van huizen die leeg blijven staan. New Orleans is een andere stad geworden. Tijdens de orkaanpassage verbleef de loods in het Hilton Hotel in het centrum van New Orleans. De regen was zo intens dat het uitzicht geheel was geblokkeerd. De wind floot en gierde om het hotel. En dat was het. De straten stonden vol water. En het bleef stil op straat. Met als enige aanblik afgewaaide dakpanelen en omgevallen bomen. Nat, leeg en stil. Zoals de aanblik van een stad op Nieuwjaarsochtend. Iedereen is dan binnen. De straten zijn stil en verlaten. En het verwaaide vuil ligt overal verspreid.

SADDAM EN ZO

Ik word van het vliegveld naar de het hotel gereden, waar ik een nacht zal verblijven.

De auto is gloedjenieuw en voorzien van alle snufjes. Tijdens de rit zien we een live interview met de Amerikaanse Mr. President Bush. Want zo wordt hij aangesproken: Mister President. Het vuur wordt hem na aan de schenen gelegd en hij heeft zichtbaar moeite om de vragen te beantwoorden. Soms breekt hij zomaar een zin af en zegt dat de volgende journalist een vraag mag stellen. De chauffeur lacht regelmatig om de onzin die hij hoort en tikt daarbij regelmatig tegen zijn hoofd. Er zijn nu al meer dan 3000 Amerikanen gedood sedert het begin van de oorlog en de rapporten spreken over 600.000 Irakese burgers die het leven hebben verloren. We spreken hier niet over het aantal gewonden en de veelal jonge mensen die invalide zijn geraakt door deze strijd. Dat aantal is vele malen groter. Mister President Bush zegt dat het een onbetrouwbaar rapport is. En daarmee is de zaak gesloten.

De vraag over de massavernietigingswapens in Irak wordt vermeden. En iedereen weet nu dat er nog geen

klappertjespistool is gevonden in de paleizen van Saddam Hussein.

HET KOST WEL GELD

Ik spreek met diverse mensen en hoor dezelfde klachten over de regelingen die er zijn met betrekking tot vergoeding van de geleden schade na Katrina. Een Mississippi-loods vertelt me dat hij nu al een jaar in een toercaravan woont. Hij heeft het er prima naar zijn zin, maar zijn huis in Louisiana is totaal vernietigd. Hij was gevlucht naar Florida en het enige wat hij terugvond, was een vrijwel lege plek waar zijn huis eerst had gestaan. Hij heeft zijn hele leven premie betaald en nu is de verzekeringsmaatschappij erg terughoudend met het betalen van de schade. Met behulp van een advocaat komt er een rechtszaak. “Hopelijk krijg ik dan mijn geld terug,” zegt hij, “maar ik moet dan wel 30 procent van de opbrengst aan de advocaat betalen.”

De chauffeur die me rijdt vertelt me dat het drie maanden duurde voordat hij eindelijk met iemand van de verzekeringsmaatschappij kon spreken. En ook hij woont nu tijdelijk ergens anders. In de tuin van zijn ouders staat een trailer, een soort stacaravan, en die mag hij bewonen.

OUDE TRAMPER

Ik kom op de ‘IKAN VERACRUZ’ die op de Mississippi ten anker ligt. Een oude tramper die zijn gouden jaren achter de rug heeft, maar met de huidige vrachtenmarkt nog steeds veel geld oplevert voor de eigenaars. Ze vaart in een soort heenen-weerdienst tussen de Amerikaanse Golfkust en Mexico. De lading bestaat uit graan en graanproducten. De bemanning is van gemixte origine en ik mag hier weer een half jaartje het zaakje runnen. Deze oude vrachtjammer kan die korte reisjes van de USA naar Mexico en vice versa goed aan. Het is een echt

schip, met veel geheime hoekjes en gaatjes, gebruikt en doorleefd. Bijna een drijvend museum. De accommodatie is ouderwets, dus groot en gezellig van opzet met mooie meubels waar de glans echter grotendeels van verdwenen is. Ik zie dat de matrassen, de lakens, dekens en handdoeken nieuw zijn. Ziet er goed uit. De kok is in een keurig wit jasje gekleed en is schoon en netjes. Het eten is heerlijk. Elke dag volop verse groenten en fruit en het smaakt allemaal perfect. De steward kijkt wat ik lekker vind en dat wordt allemaal bericht aan de kombuis. De kok vindt het prachtig dat ik van het eten geniet. “Als u gelukkig bent dan ben ik gelukkig,” zo laat hij me weten. En zo is het overal ter wereld. Laat weten dat je het lekker vindt als het goed smaakt. En wat je niet lust, laat je staan. Dat wordt dan zo aangepast. Mensen drijven op complimenten. De bediende is een jonge man, probeert goed zijn best te doen, maar weet er eigenlijk geen structuur aan te geven. Het ontbreekt hem dus aan leiding en instructie.

EEN KLEINE ONTSTEKING

Soms lijkt mijn bureau op een verzamelplaats van leesbrillen. En soms lijkt het of ze in het diepste geheim zijn vertrokken naar onbekende plaatsen. Dus moet ik gaan zoeken waar mijn brillen zijn gebleven. Ik neem meestal acht brillen mee als ik naar een schip ga. Ik heb er dan altijd genoeg. En overal laat ik een brilletje achter. Op de brug, in de messroom, in mijn kantoor, naast mijn computer, nou ja, bijna overal dus. Dan liggen ze her en der verspreid of zomaar heel toevallig allemaal redelijk dicht bij elkaar op de plank voor de spiegel. Daar kijk ik dan, met een bril op, naar mijn licht ontstoken ooglid. Of ik mogelijk nog meer oogharen moet uittrekken. Of dat de infectie, die ik vier maanden geleden in Indonesië opliep, al minder wordt. Ik ben daartoe nu bij drie doktoren op spreekuur

geweest. De eerste maal was in Zuid-Afrika. Dokter Stiffy bekeek de ontsteking op het ooglid en vertelde me toen wat ik doen moest. Al mijn oogharen uittrekken en dan enige malen per dag met een nat kompres het proberen te genezen. Nadat hij me vriendelijk gedag zei, mocht ik bij de namaakverpleegster aan de balie mijn rekening van 27 dollar voldoen. Het succes was ondermaats en de rode rand aan mijn ooglid bleef me toestaren. Daarna probeerde ik het in Enschede, bij dokter De Jong. Ik moest daar mijn jaarlijkse scheepvaartkeuring laten verrichten en vroeg de dokter om een medicijn voor het ontstoken ooglid. Drie receptjes later was het ooglid nog steeds lichtrood gekleurd en had ik inmiddels 45 euro aan een weinig toeschietelijke apotheker betaald. Deze man wist me te vertellen dat het middel klaarblijkelijk niet geheel afdoende was en dat ik beter naar de dokter kon gaan om een ander medicijn te vragen. “Heeft u dan geen beter medicijn dat ik zo kan kopen?” “Ja, dat heb ik wel, maar dat mag ik u niet geven.” Zo werkt dat namelijk niet in Nederland. Je moet eerst naar een arts, die betaal je dan 25 euro, en dan schrijft hij je weer een ander antibacterieel middel voor, dat je bij de apotheek mag halen. Dus ging ik ten derden male naar een arts. In een nabijgelegen dorp kwam ik bij dokter Tichelaar. Hij scheen met een lampje op het oog, keek naar mijn andere oog, ging achter zijn bureau zitten en schreef me een nieuw medicijn voor. Het waren oogdruppeltjes die het probleem zouden moeten verhelpen. Ik ben nu tien dagen bezig en de kleur van het ooglid is iets minder rood geworden. Dus hopelijk hoef ik over een dag of zeven niet meer naar de plank onder de spiegel om mijn brillen weer te verzamelen. Hopelijk is dan de ontsteking verdwenen.

EL RIO GRANDE

Ik bemerk dat dit schip prima manoeuvreert. Bij aankomst te Mexico draaide ik het schip rond op de rede en kwam ten anker voor de rivier die toegang geeft tot de stad Tuxpan. Aan beide zijden van de rivier zijn kades gebouwd door diverse bedrijven. Het is een prettig, redelijk ongeorganiseerde bebouwing en doet daarom rommelig en tevens gezellig aan. Toen we binnenvoeren vroeg de loods me om met de scheepshoorn te mogen blazen tijdens het passeren van Hotel Restaurant EL RIO GRANDE, omdat daar een feest gehouden werd ter ere van een jubileum van zijn buurman. Er werd niet veel aandacht besteed aan onze luidruchtige voorbijvaart. De plaatselijke mariachies waren met hun Mexicaanse passie een lied aan het zingen. Wel zag ik een paar aantrekkelijk dames, gekleed in Spaans aandoende bolerojurken, naar ons zwaaien. Gelukkig. Toch nog aandacht.

We kwamen soepeltjes voor de kant bij de Gitsa-pier die eigenlijk gewoon in de rimboe is gebouwd. Hier bevindt zich een betonnen pier waar tevens het einde van een lopende bandsysteem is. Deze band is een paar kilometer lang en komt uiteindelijk bij een verzamelpunt waar grote vrachtwagens in rijen staan opgesteld. Op toerbeurt mogen ze dan onder de laadpijp komen om hun vrachtgedeelte volgestort te krijgen.

WATERPOLO AAN DE OVERKANT

Aan de overkant van onze ligplaats is een hotel met restaurant en een mooi zwembad. Zes jaar geleden ging ik daar dagelijks heen met een deel van de crew. Ik bestelde dan een bootje dat ons voor een paar peso naar andere kant van de rivier bracht. We gingen dan zwemmen en speelden de Chinese versie van waterpolo.

EEN BEETJE VERLIEFD

Ik had destijds een Filippijnse chief engineer aan boord, die verliefd was geworden op een Mexicaanse, genaamd Carmelita. Zij had een zoontje van een jaar oud en volgens Carmelita was de Filippijn de vader van het kind, want hij had twee jaar ervoor met haar kennisgemaakt tijdens een kort verblijf in Mexico. En die machinist tuinde daarin. Hij geloofde het. Werd helemaal vertederd door dat jonge Mexicaantje. Of was het een Filicaantje? Ik denk dat het meer een Barcocaantje was, want Carmelita had op diverse schepen (barco's) een loverboy. Die dachten allemaal haar te kunnen hebben en te onderhouden met 200 dollar in de maand. Maar Carmelita wilde meer dan dat en beschikte over vijf vriendjes en dus minimaal 1000 dollar per maand. Die vriendjes voeren allemaal op verschillende schepen en legden op verschillende dagen in Mexico aan. Zo was Carmelita alom geliefd en had, voor lokale Tuxpanse begrippen, tevens een vorstelijk inkomen.

TROUWEN IN TUXPAN

Tijdens een van onze waterpolopartijen maakte ik kennis met een lokale advocaat die daar met zijn vrouw en zoontje aan het terras zat. Mijn Filippijnse machinist vroeg me met wie ik gesproken had en ik stelde hen daarna aan elkaar voor. Later zag ik dat de Filippijn met die advocaat in gesprek was geraakt. De volgende dag kwam die advocaat bij me aan boord. Ik gaf hem een drankje en vroeg wat de reden van zijn bezoek was. "Zomaar, capitan, voor de gezelligheid." Later vertelde hij me dat hij ook nog wilde spreken met de Filippijnse machinist. En dat wilde hij mij ook uitleggen. Wat was er namelijk gebeurd? Die Filippijn had hem gisteren bij het zwembad gevraagd of het mogelijk was om met zijn Mexicaanse Carmelita te trouwen en

of hij dan de zaken kon en wilde regelen. Hij kwam me nu vertellen dat hij hem graag wilde helpen, maar ook waarschuwen voor de eventuele consequenties.

OOK MEXICAANSE ADVOCATEN WETEN VAN WANTEN

Hij liet me namelijk weten dat er toch nog wel aan verschillende eisen zou moeten worden voldaan, alvorens de stap naar een nieuw huwelijk gezet zou kunnen worden. Zo moest de machinist naar de ambassade gaan om aldaar een vrijgezellenverklaring te verkrijgen. En dat is dus uitgesloten. Want de Filippijnse regering kent hun landgenoten als geen ander. En weet dus dat hun compatriots, op warme plekken op deze globe, gemakkelijk hun hart kunnen verliezen aan een lokale schone.

En mijn machinist heeft in de provincie, ten oosten van Manilla, nog een señorita onder een parasolletje in de tuin zitten. Ze is inmiddels fors rond de heupen geworden. Ook zit ze niet meer zo ontzettend enthousiast op de machinist te wachten. Hun amoureuze relatie is na een kwart eeuw toch enigszins bekoeld. Maar ze wacht in ieder geval wel op de dollars die maandelijks komen binnenrollen.

De overheid heeft een veiligheidsclausule ingebouwd in alle Filippijnse contracten. Dat houdt in dat 80 procent van de basisgage niet in de handen komt van de mannen op zee. Nee, dat wordt maandelijks, op een vaste datum, gegarandeerd overgemaakt naar MAMA en blijft er dus maar 20 procent over voor een eventuele overzeese Carmelita.

MET GODS ZEGEN LUKT HET OOK NIET

En dan die kosten voor de licenciado. Ook dat is niet te betalen door de Filippijn met die 80%-regeling. Kortom, de Mexicaanse licenciado kwam met sterke argumenten om de zaak niet te

bezegelen. Later vertelde de machinist me dat hij naar de kerk was geweest, daar lang had gebeden en aan God gevraagd wat hij moest doen. God had er volgens hem geen probleem mee dat hij met Carmelita zou trouwen. Maar had helaas geen oplossing geboden voor de betaling van de rekening van de licenciado plus de rekening voor een eventuele vrijgezellenverklaring, op welke duistere locatie dan ook verkregen.
Voor de goede orde kan ik hier vertellen dat de relatie met Carmelita niet is bezegeld en dat de machinist inmiddels weer op een andere lijndienst zit.

NAAR DE STAD

Ik stuurde vier Chinezen naar de stad om verse groenten en fruit te kopen. Ik gaf ze 600 dollar mee plus nog een aantal losse dollars om een taxi te kunnen nemen naar Tuxpan. We lagen een behoorlijk eindje weg van het centrum. Drie uur later kwamen de boys terug met twee taxi's volgeladen met proviand. Die auto's konden niet helemaal bij het schip komen en binnen een paar minuten hadden de Chinezen een Mexicaanse bulldozer georganiseerd, die een aantal dozen met bloemkolen, sinaasappelen en bananen in zijn bak nam en dat zo naast het schip bracht. Ook de Mexicanen hielpen de Chinezen om alle proviand aan boord te krijgen. Perfect. Toen alles geregeld was kwam de kok bij me met de rekening. Ze hadden een aantal dollars omgewisseld bij de bank tegen Mexicaanse peso's. De taxichauffeur wilde liever in dollars betaald worden. Ook dat kon bij de Chinezen. De kok vroeg me om een slofje sigaretten om de Mexicanen te bedanken voor hun hulp met de bulldozer en de proviand. Ik gaf hem dus een slof Marlboro mee en een paar blikjes cola. "Dit is oké captain, ze zijn hier heel blij mee," zo liet hij me weten. Die Chinezen

spreken geen woord Spaans, maar je kan ze dus wel voor een boodschap sturen en ze doen het hartstikke goed.

TOCH EEN BEETJE BOOS

Nadat het laatste korreltje graan uit de ruimen was geveegd, maakte de stuurman een *Diepgang Survey* om te berekenen hoeveel graan we precies hadden gelost. De uitkomst was dat we 63 ton meer hadden gelost dan in de papieren stond. Dus niemand heeft enige reden om iets te klagen.

Daarna kwam Angelica aan boord met de stuwadoor om de werklijsten door te nemen. Gedurende de lossing had het fors geregend en de stuwadoors hadden daarvoor teveel uren opgeschreven. Wij krijgen geen geld betaald voor de uren dat het regent. Dus houden we dat scherp in de gaten. De stuwadoors slapen graag. Dus als ze een wolkje zien, gaan ze direct horizontaal onder een afdakje. En als het na de regen weer droog is, blijven ze doorsnurken, want het zou toch nog wel een keer kunnen gaan regenen. En als je maar lang genoeg wacht, gebeurt dat uiteraard ook. Dus hun slaapuren schrijven ze ook op als 'regenuren' en daar breng ik dan verandering in. Tot groot ongenoegen van de stuwadoor-voorman, een grote, sterke en dikke Mexicaan.

"Captain, dit doen we hier niet zo. We doen dat altijd op deze manier."

"Welnu, dan zal je dat toch moeten veranderen als ik hier kapitein ben." Nu spreek ik redelijk Spaans en kan hem dus goed van repliek dienen.

Hij weigerde te tekenen en hij lachte als een boer die kiespijn heeft. In Mexico noemen ze dat: als iemand met een papayagezicht. De agent heet Angelica en is een niet zo mooie Mexicaanse die mij op andere gedachten probeerde te brengen, maar ook daar kon ik uiteraard niet mee akkoord

gaan. Ze vertelde me dat ik na de volgende reis weer terug zou komen in Tuxpan. “Dat is leuk,” zei ik, “en hopelijk hebben we dan minder regen.”
De loods kwam aan boord en in het nachtelijk duister vertrokken we van de Gitsa-pier. Daar zag ik de stuwadoorvoorman die met iemand aan de telefoon sprak. Hij zwaaide daarbij druk met zijn armen en ik ben er zeker van dat hij over mij sprak; degene die hem een aantal uren had benadeeld. Het zij zo. De volgende keer zal hij wel extra vriendelijk tegen me zijn. Gegarandeerd. Dat is de Mexicaanse stijl. “Captain, we willen je uitnodigen om te gaan eten. En daarna gaan we nog gezellig ergens wat drinken.” MEGGIKO: mooi en bijzonder!

AAN LIJZIJDE

Ik draaide het schip rond op de rivier en stoomde naar buiten. De maan stond helder aan de hemel en de Golf van Mexico was vriendelijk voor ons. De stuurlieden kennen deze trajecten goed en ze brengen het schip wel naar de volgende bestemming. Ik neem het waar en zie dat het goed gaat. Na twee dagen arriveren we bij de loods aan de Southwest Pass voor de rivier de Mississippi. Hij roept ons al op en zegt dat we volle kracht door kunnen stomen, want hij is klaar om aan boord te komen. We zien de loodsboot aankomen en ik maak wat lij voor de loodsboot. Even later komen we in de lichtenlijn voor de monding van de Mississippi en gaan op volle zeesnelheid tegenstrooms de rivier op.

MET WAINE IS DE INSPECTIE EEN MAKKIE

We komen ten anker op de 9 mijl anchorage en wachten op de immigratiedienst en de ruiminspecteurs. De immigration officer is een genaturaliseerde Mexicaan met een schitterend

Amerikaans accent. Heel vriendelijk en keurig worden alle mensen geïnterviewd en allemaal krijgen ze een walpas verstrekt.
Mijn oude vriend Waine inspecteert de ruimen en ik ken hem jaren als een toegewijd inspecteur. “Hallo captain, waar ben je al die tijd geweest? We hebben je gemist,” lacht hij me toe. Ik vraag hem of ze een lekker ontbijt willen hebben. “Ja, dat klinkt goed captain. We willen een full breakfast. Eieren met spek en warme toast, sinaasappelsap, glaasje melk en een kopje koffie als afsluiter.” Ik bel de kok om dat voor te bereiden. Uiteraard worden alle ruimen goedgekeurd om te beginnen met laden. En ik krijg een bonus uitbetaald, omdat we direct de inspectie goed doorstaan hebben. We zijn dus gereed om te gaan laden. Dat zal de volgende dag gebeuren bij Cargill Reserve. Er staat daar een grote reclame in de tuin: CARGILL FEEDS THE WORLD.

BEETJE SCHEEF

We beladen het schip met 29.596 ton maïs en 3.799,5 ton sojabonenmeel. Tijdens de belading bemerkt de eerste stuurman dat er teveel sojabonenmeel aan een kant in het ruim is geladen. Dat zal later een slagzij veroorzaken op het schip, want het ruim dat met soja wordt beladen, is slechts gedeeltelijk vol. Al de overige ruimen komen namelijk wel helemaal vol met maïs. En dat zal resulteren in een scheefhangend schip. De stuwadoors zijn hier nog niet zo van overtuigd. Maar de stuurman blijft klagen. En uiteindelijk komen er van het kantoor dus twee man om dat werkelijk op te nemen. Zij schijnen het argument te begrijpen. Er worden diverse vierletterwoorden gesproken. En een paar uur later komt er een barge, met een kraan erop, om een beetje lading te verplaatsen. Dat is binnen een uur gebeurd. Maar er hangt

natuurlijk wel een prijskaartje aan. Wij hadden het zelf ook kunnen doen, daar gaat het niet om, maar volgens de charter party zijn de verschepers verantwoordelijk voor goede stuwage en trimming van de lading. Dus moeten zij dat doen. En het gebeurt ook zo.
Er is veel vertraging door mankementen met de beladingsinstallatie. Het is een zeer oude laadpier met overjarige uitrusting. Als het sojameel is vertrimd, worden de andere ruimen afgeladen. Diep in de nacht vertrekken we naar zee. Van Cargill naar de SW Pass is elf uur stomen. En dan ga je extra snel voor stroom de rivier af.

DOODMOE

Ik ga een beetje liggen hier op de rivier, want ik loop te tollen van de slaap. We wisselen de loodsen bij New Orleans en bij Pilottown. Dan zijn we buiten en gaat de laatste loods van boord. Ik maak een goede lij met het schip, zodat de loodsboot soepeltjes langszij kan komen. We zetten koers uit naar Coatzacoalcos. De wind pikt een beetje op en de snelheid loopt wat terug. Maakt allemaal niet uit hier. Ik zou aanvankelijk om
18.00 uur 's avonds arriveren en nu wordt het 04.00 uur in de ochtend. De e-mails vliegen de deur uit en iedereen houd ik alzo op de hoogte.

HIJ GLIMT VAN TROTS

De agenten in Coatzacoalcos laten me weten dat de loods direct aan boord zal komen bij onze aankomst en dat we dan onmiddellijk met de lossing beginnen. Het verblijf in Coatzacoalcos zal een dag of vijf duren.
Ik kom om kwart voor vier op de rede van Coatzacoalcos en de loodsdienst laat me weten dat ze om 06.00 uur komen. Dus ik stop het schip en we komen snel ten anker achter 3 lengtes ketting. Om half zes laat ik de jongens het anker weer oppikken

en stoom ik naar de haveningang. De loods komt aan boord en we brengen het schip in de lichtenlijn.
Ik laat de Filippijnse leerling-stuurman het schip sturen. Hij heeft het nog nooit gedaan. “Nota bene,” zeg ik er bij, “want hoe moet die jongen het anders leren? Wordt altijd aan dek gehouden, waar ik hem met waterslangen zie spuiten en roest zie bikken.” Dat verander ik dus direct, want die jongen heeft over zes maanden zijn vaartijd erop zitten en krijgt dan zijn stuurmandiploma uitgereikt. En hoe moet hij dan navigeren en op de hoogte zijn van brugprocedures? “Je komt vanaf nu op de brug,” zo laat ik hem weten, “in ieder geval bij aankomst en vertrek stuur jij het schip.”
De stroom staat enorm sterk op deze rivier en we moeten het schip precies op koers houden. Hij stuurt goed, die jongen, en dat laat ik hem ook weten. Hij glimt van trots.

DOODZIEK VAN DIE GRAATJES

Op de kade staan honderden vrachtauto’s te wachten op hun lading die ze naar de bestemming in het binnenland brengen. Maar voor er met de lossing begonnen kan worden, moeten er eerst nog monsters worden genomen. Vervolgens moet er nog toestemming worden verkregen van de douane om te kunnen beginnen. Ik heb daartoe uiteraard al de benodigde souvenirs verstrekt, zoals dat hier diplomatiek wordt genoemd. De papieren rompslomp wordt snel geregeld. De agent komt dagelijks aan boord om de werktijden en oponthouden van de stuwadoors te bespreken. Dan komen er nog een paar scheepshandelaars en Berenice Navarrette Solana is een mooie, jonge Mexicaanse die voor mij wat verse groenten en fruit mag leveren.
Een dag later komt alles aan boord en het ziet er plukvers uit. Ik bestel nog wat visfilets, want ik word doodziek van die vis

met al die graten. Niet te eten. Vooral de zogenaamde milkfish, waar de Filippijnen zo gek op zijn, zit echt vol met allemaal van die kleine, scherpe graatjes. Je moet ze dus heel voorzichtig eten, want voor je je het realiseert, heb je zo'n lelijk prikkertje in je keel. Nu hebben die Filippijnen daar weer zo'n sprookjesverhaal bij. Volgens hen is het namelijk zo dat iemand die in een zogenaamde stuitligging is geboren, en dus eigenlijk achterstevoren op de wereld komt, dit probleem zo kan verhelpen. Als zo'n persoon je aanraakt, is het graatje los en het keeltje schoon.

Geloof jij het? Nou, ik niet. En daar ben ik heel duidelijk over. Maar Filippijnen kennen dit soort fabeltjes. Ik eet liever gewoon gefileerde vis.

BIDHOEKJE

In de kaartenkamer op dit schip hebben we een soort bidhoekje. Met een glazen schuifdeurtje ervoor. Daarin bevindt zich onder meer een flesje met heilig water. Tenminste, dat staat er op: Holy water. Waar het vandaan komt weet ik niet. Ook liggen er een paar kruisen in, waarop een plastic Jezusfiguur is geplakt. Het felrode bloed druipt uit de verwondingen op zijn handen en voeten. Jezus heeft op al die afbeeldingen blond haar en blauwe ogen. Verder liggen er nog wat afbeeldingen en versierselen in dat kastje.

STEEDS VERDER

Bij aankomst stonden er honderden vrachtwagens te wachten op hun lading. Een deel van hen rijdt een heen-en-weerdienstje van het schip naar een nabijgelegen silo. Die zijn dus snel terug. Het blijkt echter dat de silo vol raakt. Dus moeten ze in een langzamer tempo rijden. Nu krijgen we de grote vrachtwagens die naar de verafgelegen bestemmingen rijden. En als iedereen beladen is en op weg naar Mexico City

of zelfs naar andere buurlanden, zoals Guatemala en Belize, duurt het dus lang voordat zij weer terug zijn om een nieuwe lading in te nemen. Dit veroorzaakt vertraging en een langer dan verwacht verblijf in de haven van Coatzacoalcos. En dat vind ik prima. Ik wandel dagelijks naar het centrum om lekker te eten op een terrasje aan de Rio Coatzacoalcos. Het is heel erg warm hier, maar aan de rivier is de wind een beetje frisser en zit je onder een parasol wel lekker. De Mexicanen willen graag met je spreken en weten waar je vandaan komt. Ook jonge vrouwen schromen niet om naar je toe te komen en met je te spreken. En ik ben altijd weer verbaasd over de tijd die ze daarvoor nemen. Heel langdurig en ook wat langdradig. Dat zijn we in Europa zo niet gewend. De stijl is hier zeer ontspannen en het lijkt ertoe bij te dragen om niet overwerkt te raken.

VERSE KOKOS

Op straat zie je veel tentjes die kokosnoten verkopen. Je kan kiezen tussen *aqua* en *carne*. Dat betekent of je het sap wilt drinken of het vlees wilt eten. Dat kan allemaal. Het is wel lekker gekoeld. ‘Bien frios,’ staat er overal aangegeven. Je betaalt 10 peso’s voor een kokosnootje. Je bent dan in ieder geval zeker van een verse vrucht waar je niet ziek van wordt. Puur natuur. Je moet hier in Mexico altijd voorzichtig zijn met een maag- of darminfectie die door voedsel is veroorzaakt. ‘Montezuma’s revenge’ noemen ze dat. Het is de wraak van Montezuma tegen elke buitenlander, nadat hij door de Spanjaarden, onder leiding van Hernán Cortés, in 1520 werd gestenigd en drie dagen later overleed.

HUISVLIJT

Verder zie je op straat veel limonade- en juiceverkopers. Hun wagentjes zijn veelal prachtig veelkleurig beschilderd. Dit is

allemaal straatkunst en wordt gewoon voor het huisje ontworpen en in de verf gezet.

Twaalf dagen later vertrekken we weer naar de Mississippi rivier om graan te laden voor Vera Cruz.

BANGKOK IS MAAR 1 DROOM VERWIJDERD VAN KOPENHAGEN

Op 22 februari vertrekken we naar Kopenhagen. Amsterdam ligt nog onder een witte laag bedekt en er ligt ijs op de slootjes tussen de weiden. Kinderen schaatsen er in veelkleurige kleding die vrolijk afsteekt tegen de grijswitte omgeving. De KLM-onderhoudsengineers blazen de vleugels schoon en we hebben geen vertraging in het vluchtschema. In Denemarken is het stil en mistig. Er hangt een vochtige deken rond de stad, zoals je dat vaker ziet in Scandinavië. De Business Class van SAS heeft perfecte, brede stoelen. Na het diner schuiven we de voetensteuntjes uit en ik neem een slaappil in. Pleuntje heeft voldoende aan een half pilletje! Met bijna gesloten ogen maak ik mijn glas Drambuie leeg en verdwijn letterlijk in de wolken. Pas negen uur later worden we gewekt door de stewardess: “Good morning to you, your breakfast is ready” … en zijn we bijna in Bangkok. Dank zij de slaappil is Bangkok maar 1 droom verwijderd van Kopenhagen.
Op het vliegveld kunnen we ons wassen en de winterpakken vervangen door luchtige tropenkleding. Drie uur later gaan we verder met Thai Air naar Hong Kong. De agent Jimmy Lim staat klaar en brengt ons naar de jetspeed veerboot met

bestemming Pok Liu Chau. Dit is een eilandje bezuiden Hong Kong waar de 'IKAN BELIAK' ligt te lossen.

MCDONALD'S

Een compleet nieuwe crew verwelkomt ons. Ik ken alleen de chef-kok Tony Tee die afkomstig is uit Singapore. Hij kan niet alleen voortreffelijk Chinees maar ook Europees koken. Het lossen duurt nog een paar dagen dus hebben we tijd om de stad in te gaan. Samen met de tweede WTK en zijn vrouw lopen we in het centrum van deze wereldstad en willen we ons oriënteren op waar we zullen gaan eten. De keuze laten we over aan Maria, de vrouw van de Poolse tweede WTK. Zij heeft slechts een secondje nodig om ons te laten weten waar haar voorkeur naar uitgaat: "McDonald's!" roept ze enthousiast. Mijn mond valt open van verbazing. "Maria, wat doe je ons nu aan. Zijn we in Hong Kong, met de meest exotische restaurantjes in overvloed en jij wilt naar McDonald's?" "Yes," zegt ze heel beslist en charmant glimlachend, "ik wil naar McDonald's." "Nou, dat is dan duidelijk. Je bent in ieder geval geen twijfelaarster. Je maakt een duidelijke keuze. Dus wordt het Mac."

NAAIMACHINE

Van Hong Kong vertrekken we naar Zuidoost-Borneo. Deze route voert via de Zuid-Chinese Zee, de Suluzee, de Celebeszee en de Straat Makassar naar de bestemming Kota Bharu.

Het is een mooie reis.

We passeren hierbij veel riffen en koraaleilandjes. De zeekaarten worden hier nog handmatig gecorrigeerd door de 2nd officer, waarbij alle detailcorrecties in het reisplan zijn verwerkt. In dit gebied wordt de waargenomen GPS-positie gecontroleerd door walpeilingen met radarafstand en verloopt

de navigatie gesmeerd. Ook de hoofdmotor, die door het team werktuigkundigen, onder de sublieme leiding van de Engelse hoofdwerktuigkundige, wordt onderhouden, loopt als een naaimachine.

LEKJE

Op 5 maart naderen we de ankerpositie, terwijl de WTK's het toerental langzaam en geleidelijk hebben doen verminderen. Ze behandelen de machine als hun troetelbeer! Er liggen zes schepen op lading te wachten. Alles loopt soepel en ziet er perfect uit op deze manoeuvreersnelheid. Ik zet de telegraaf op *Langzaam achteruit* en de schroefas begint direct linksom te draaien om de vaart uit het schip te halen. Een minuut later beginnen er allemaal alarmbellen te rinkelen, de motor stopt en word ik gebeld door de HWTK: "Captain, there is a leakage in the cooling water pipe of the turbocharger!" We zijn op dat moment nog 2 mijl verwijderd van het eerste schip voor ons. Ik denk: dat zal zo'n vaart niet lopen. Maar dat dacht captain Brown van de Titanic ook! Voorzichtigheid is dus geboden. De roerganger geeft *Hard Bakboord* om het schip rond te draaien. Op het voorschip laat de bootsman het bakboordanker vallen en geeft 4 lengtes ketting in het water. We draaien dan ook rond als een goudvis in een glazen kom. Langzaam steekt de bootsman meer ketting en de snelheid van het schip wordt geleidelijk minder. We zijn geheel vrij van de andere schepen en er is dus geen enkele paniek. Na 15 minuten liggen we volledig gestopt en hebben dan 8 lengtes ketting in 13 vadem diep water. De WTK's beginnen direct met de reparatie van die lekke pijp. Een paar uur later belt de HWTK me dat het lek is gedicht, getest en weer volledig operationeel! We hebben een perfect team aan boord van dit goede schip.

VERSE VIS

We hebben veel bekijks hier. Lokale vissersbootjes zwermen om ons heen. Evenals duizenden insecten in de meest wonderlijke kleuren. De Chinese steward ruilt vier lege plastic jerrycans voor 50 kilo mix van krab en garnaal. Een schitterende ruil voor beide partijen. De Indo's waren namelijk heel blij met die jerrycans. Wij eten krab en garnaal tot het je neusgaten uitkomt. Bij wijze van spreken dan natuurlijk. Daarna kocht de chef-kok nog 100 kilo krab voor 25 Amerikaanse dollars. Een wereldprijs!

NIEUWE HAVEN

De lading is nog niet gereed in deze haven. Het is een geheel nieuwe haven. Uitgebaggerd en gebouwd door Ballast Nedam en opgezet door Australiërs. Er bevindt zich hier een enorme voorraad kolen. Het is de bedoeling dat dit een van de belangrijkste aanvoerroutes gaat worden voor Zuidoost Azië, met het accent op Japan.

En hiermede wordt het tevens een geduchte concurrent voor Australië. De reistijd naar deze nieuwe haven is namelijk vijf dagen korter dan die naar Aussie. Scheelt meer dan 3 dollar per ton aan vrachtkosten.

Wij zijn het zevende schip dat hier gaat laden. Uiteraard verloopt dat nog niet honderd procent soepel, wat wel prettig is voor ons.

Wij zijn gepland om te gaan laden van 16 tot 19 maart. Als alles echter op volle toeren draait, moet een schip van deze afmetingen in één dag beladen kunnen worden.

LAAGWATER

De wachttijd op de rede is ook aanzienlijk langer dan aanvankelijk gepland. De reden is dat de kolen vanuit een nieuwe mijn moeten komen, die ver landinwaarts is gelegen.

Met dekschuiten wordt dat vervolgens hier aangevoerd. Door een te lage waterstand in de rivier kunnen die dekschuiten niet vertrekken.

DRINKWATER

Ook wordt er een geregelde crew-bootdienst met de wal onderhouden. Het enige probleem is de hoeveelheid drinkwater aan boord. Er kan hier namelijk geen water gekocht worden. We hebben op dit schip een relatief hoog verbruik. Per dag is dat 11 ton, alles inbegrepen. We hebben de toiletten al op zoutwaterspoeling gezet en dat scheelt een aardige slok op een borrel. De HWTK heeft de druk op de waterleiding iets verminderd en ook dat draagt bij aan een lager verbruik! Een slimme man dus. De chief officer heeft in een meeting de bemanning toegesproken en gevraagd een beetje op te letten. En sedert gisteren is het verbruik gedaald tot 5.6 ton per dag. Hier kan ik het wel drie weken mee redden.

VITAMIENTJES

We hebben veel fruit kunnen kopen op de markt. Heerlijke buah rambutans en ook een grote hoeveelheid langsat. Dat ziet eruit als een klein piepertje, zelfde kleur, voelt echter rubberachtig aan. De schil is dik, die je eraf kan persen door er met je duimen in te knijpen. Dan barst de schil open en zie je de inhoud voor je. Wittig van kleur bestaat het uit kleine partjes, zoals bij een sinaasappel. De smaak zit tussen een zoete grapefruit en een iets zure sinaasappel in. Heel lekker en ook bijzonder goedkoop.

Ook genieten we hier voor het eerst in ons leven van de ‘King of Fruits’: de buah durian. Ziet er niet uit. Allemaal grote stekels op een overwegend groene bast met de grootte van een

kokosnoot. De geur is verschrikkelijk. Moet je echt aan wennen.
Als je deze geur in een Nederlands vakantiepark zou ruiken, bel je direct de manager en verzoekt hem om à la minute het rioleringssysteem te laten repareren.

VERSCHEPERS

Vandaag komen de Japanse verschepers aan boord. San Shigeki Hori vertelt me dat de belading mogelijk reeds de 15de zal aanvangen. Dat is mooi. Hoewel het hier op de rede ook best uit te houden is. Rustig, geen piraten, geen storm en geen koude. En ook geen risico voor krabbende ankers.

IKAN BILIS

Inmiddels is de 'IKAN BILIS' gearriveerd. Ik word uitgenodigd om een bezoek te brengen aan captain Malcolm Gater, die mij destijds in Nagasaki, Japan, heeft afgelost. Het is leuk om even te spreken over de afgelopen reizen die we maakten. Hij was na Japan naar Vancouver gegaan waar hij kerst en nieuwjaar had doorgebracht. Vandaar stoomden ze naar Makassar op het eiland Sulawesi, Surabaya en Tanjung Priok. Vervolgens naar Fremantle in Zuidwest Australië om graan te laden voor Jakarta. Die reis maakte hij zelfs twee keer.

NEER

Vandaag (15 maart) arriveren de eerste dekschuiten. Alles lijkt gereed om de belading aan te vangen. Een nog jonge Indonesische loods, met de naam Robert, komt aan boord. Hij werkt onder toezicht van zijn Australische supervisor, captain Brian, die gezagvoerder was bij een Australische bulkmaatschappij. Het verloopt redelijk goed. Er loopt een 'neer' (tegenstroom) dicht bij de terminal en dat vereist extra aandacht om het schip veilig en zonder schade langszij te

brengen. Vervolgens wordt de initiële diepgang survey verricht. Even later worden de eerste kolen in ruim 3 en ruim 5 gestort.

MATI

In de achtermiddag drinken we een glas in het lokale restaurantje Rumah Makan Indah. Onze Chinese steward zit daar ook en drinkt een bitter stout biertje. Achter hem staat een grote ventilator, die echter niet draait. Het is dan ook erg warm binnen. De steward roept naar de 'lady' achter de bar: "Please, vely walm, you switch on," en de 'lady' loopt van achter de bar vandaan de zaak binnen en begint aan de knoppen te draaien. Echter zonder resultaat. Ze zegt tegen de steward: "Mati" (wat 'dood' betekent), einde verhaal, en loopt terug naar de bar. De steward is daar echter niet tevreden mee en begint aan het snoer te trekken. Als het einde van het snoer boven tafel komt, blijkt er geen stekker aan te zitten! Deze ventilator is dus inderdaad helemaal 'mati' en wel om overduidelijke reden, tot grote pret van de waarnemers.

SAMPAI JUMPA

Achtenveertig uur later hebben we 63.000 ton steenkool aan boord. Het diepgangsrapport vertoont zelfs nog drie cijfers achter de komma. Ik teken de bills of lading en van de agent krijg ik het uitklaringsbewijs. "Zijn alle mensen aan boord, captain?" vraagt hij bezorgd. "Zeker," antwoord ik hem, "we vinden het hier schitterend mooi, maar toch een beetje te warm om permanent te blijven" en met een glimlach zeggen we elkaar gedag.

Robert en captain Brian zijn al aan boord en twee sleepboten liggen langszij te wachten.

"Sampai jumpa Kota Baru." Tot de volgende keer.

BUIK NAAR DURBAN

Gedurende de nacht wordt de antipiratenwacht ingeschakeld. De stuurman van de wacht, een matroos en twee leerlingstuurlieden houden de omgeving en het schip in de gaten. Ze zijn gedurende de nacht ‘bewapend’ met draagbare radio’s. Speciale aandacht wordt besteed aan het radarbeeld waarvan de bakboordradar op 1.5 mijl staat afgesteld en de stuurboordradar op 0.75 mijl. In het bijzonder wordt hierbij gelet op kleine en snelle targets. Hoewel je op de rede van Tanjung Priok op alles alert moet zijn. Een simpel vissersbootje kan als bijverdienste zich bezighouden met piraterij. Ze wachten tot zich een gelegenheid voordoet. Midden in de nacht word ik wakker, omdat ik snelle voetstappen hoor bonken op het brugdek dat zich boven mijn slaaphut bevindt. En direct daarna is het algemeen alarm ingeschakeld. De tweede stuurman heeft ook de misthoorn op de automaat gezet en dat maakt een oorverdovend lawaai. Van pure schrik springen de jonge piraten, die gewapend zijn met grote kapmessen, over de reling in zee. Een uitgeholde boomstam is hun transportmiddel. We horen het starten van de buitenboordmotor en ze snellen weg in het nachtelijke duister van de rede. We maken met twee groepen van vijf man een ronde over de dekken om te kijken of er soms nog meer piraten aan boord zijn. Bewapend met stokken en zoeklichten. We vinden niets. Door de snelle reactie van de alerte wacht zijn de piraten op tijd gesignaleerd en gestoord in hun activiteit. Ik neem contact op met Port Control en meld het incident. Een slaperige stem vraagt me naar mijn positie. En dat was de maximale respons die ik van hen kon krijgen in dit nachtelijke

uur. Vervolgens meld ik het voorval aan het International Anti Piracy Centre in Kuala Lumpur, dat me een grote vragenlijst doet toekomen.
Goed voor de statistieken en om andere schepen te waarschuwen. Er waren felicitaties bij dat we zo alert waren et cetera, et cetera.

MARINE
Allemaal nonsens natuurlijk. Wat we nodig hebben is daadwerkelijke bescherming van de marine. Of een simpele AK-47 Kalashnikov. Ik heb nog nooit gehoord dat schepen van de ZIM-lines worden aangevallen door piraten. Die schieten namelijk! In de diverse landen ligt de marine netjes gemeerd binnen in de haven. Je ziet hier alleen een marineschip overdag op de rede een beetje heen en weer stomen. Maar voor het donker wordt, zijn ze verdwenen achter de pieren.

BANG IN HET DONKER
Ook ontving ik felicitaties van onze Company Security Officer op het kantoor in Singapore. En dat is echt niet nodig, want dit stelt helemaal niets voor en is doodnormaal. Je loopt wacht en let op. Als je iets verdachts ziet, trek je aan de bel. Zo simpel is dat. En op de meeste plaatsen ter wereld nemen piraten dan de benen. Want ze zijn bang om gezien en gesnapt te worden. Ik kan er geen andere uitleg aan geven waarom ze omstreeks middernacht hun slag willen slaan.

HELE CREW
De gehele crew was tijdens de nachtelijke inspectie aanwezig. De machinekamerdienst zocht mee, onder leiding van de tweede WTK. De HWTK was er ook. Een grote sterke man die

zijn omvangrijke postuur in het licht van de schijnwerper plaatste en als zodanig een afschrikwekkend silhouet bood. De enige die ik niet zag, was mijn chief officer. Een zeer dikke Pool, door de bemanning 'DE BUIK' genoemd. Ook een grote man, maar met een klein hartje. Toen ik hem de volgende morgen tijdens het ontbijt liet weten dat ik hem gemist had, vulde hij zijn mond met een forse schep yoghurt. En kon dus niets zeggen.

NIEUWE REIS

Een week later zijn we gereed met het lossen en krijg ik nieuwe reisinstructies. De volgende reis voert naar Richards Bay in Zuid-Afrika, dat net even benoorden Durban ligt.
De 5de mei vertrekken we 's avonds om 19.00 uur naar buiten, in een heldere nacht met perfect zicht en veel scheepvaart. Je moet daar bijzonder goed uitkijken in de haven van Tanjung Priok. De loods gaat van boord bij het loodsstation dat ver binnen in de haven ligt. Halfverlichte en geheel onverlichte schepen liggen her en der verspreid ten anker. Zowel net binnen als buiten de pieren.

WALKIETALKIE

Tijdens het vertrek is de chief officer op de brug. Hij bedient de telegraaf en zorgt dat de brugorders goed worden uitgevoerd. Ook praait hij per walkietalkie de orders door naar het voor- en achterschip. Ik hoor dat hij al meerdere malen op de walkietalkie naar het voorschip roept, maar er komt geen antwoord. Nadat ik al een keer op de brugvleugel was geweest en weer terugkwam in het stuurhuis, stond mijn chief officer nog steeds te roepen. Ik word daar een beetje geïrriteerd van en zeg: "Chief, geef mij die walkietalkie eens." Ik loop naar de kaartenkamer om te zien op welk kanaal hij stond afgestemd.

Daar bleek dat de chief officer met zijn dikke worstvingers, geheel onwetend dus, een ander knopje heeft ingedrukt. Ik blijf dus even heel dicht bij hem staan om te snuffelen, maar ik ruik geen alcoholdampen. Toch merk ik een afwijkend gedrag en houding van de chief. Dus houd ik vanaf dat moment de walkietalkie in eigen beheer en regel alles verder zelf. Buiten de pieren gekomen stuur ik de chief officer naar beneden om te gaan slapen.
Voor ik de wacht overdraag aan de derde stuurman controleer ik waar we zijn op de eerste wacht als de Poolse chief officer op wacht komt. Dat is in ruim open water en ik verwacht dan ook geen problemen.

KOPSTOOTJE

De volgende morgen ga ik om 08.00 uur ontbijten. De chief officer zit al aan tafel, achter een bord met gebakken eitjes. Hij glimlacht me een vriendelijk goedemorgen toe. Na het ontbijt komt de chief steward naar me toe: “Captain, I have a problem and I want to talk to you,” zegt hij. “This morning the chief officer called me at 06.00 o’clock and asked me to bring beer or whisky to the bridge. Half an hour later he called me again and started shouting to me, very angry, that I had to bring beer to the bridge. Also he sent the sailor down to my cabin to get the beer. But I refused.” De chief steward vervolgde dat hij “always calls me very early in the morning to bring cakes and biscuits and now he wants also beer and whisky.” Dat werd de chief steward blijkbaar te veel. En die stuurman heeft al een buik als een olifant, werkelijk enorm, zo dik.

BEDROEFD

Ik ga naar mijn hut en bel de chief officer dat hij naar mijn hut komt. Hij luistert naar mijn verhaal en bevestigt dat het zo is.

“Yes captain, I did call him and asked for whisky,” en hij kijkt me bedroefd aan. Ik vraag hem hoe hij in vredesnaam de matroos van de wacht naar beneden kan sturen om dit te doen. En laat hem weten dat hij nu volledig zijn gezag heeft verloren bij die jongens uit de Far East. “Heb je een drankprobleem, chief officer?” vraag ik hem. “Yes captain, sometimes I drink too much alcohol,” geeft hij toe. Ik loop met hem mee naar zijn hut en laat al de drank die hij daar heeft weghalen. Er staat onder meer bier, whisky en wodka. En dit bleek nog maar het begin van de ellende te zijn.

BOS UIEN

’s Middags om 17.00 uur ga ik naar de brug waar de chief officer de platvoetwacht loopt. Hij staat er bij als een bos uien. Totaal futloos, met grote wallen onder zijn ogen, hangt hij tegen de radar en zegt tegen me: “Captain, I am so weak and I feel so sick.” “Ga dan maar naar je hut, want zo kan je geen wacht lopen,” zeg ik en neem zijn wachtje over. ’s Avonds om 19.00 uur belt hij me en vraagt om een slaappilletje omdat hij niet kan slapen.

PILLETJES

De volgende morgen is hij nog steeds zwak en ziet er uitermate beroerd uit. Hij is suf en afwezig. Daarna komt de tweede WTK bij me. De chief officer heeft met zijn masterkey de hut van de tweede WTK geopend. Dat is niet zo heel erg ware het niet dat de bevallige vrouw van de tweede WTK in een krap negligeetje in bed lag. Zij heeft hem toen met overslaande stem de deur gewezen en haar echtgenoot gebeld. Ik ben toen naar de chief officer gegaan en heb die sleutels weggenomen. Hij zag er zeer verward uit. Ik trok een laatje open en zag diverse medicijnen liggen. “Chief, vertel me eens, gebruik je medicijnen?” “Yes

captain, only sometimes." "Kan je me laten zien wat je gebruikt?" "Yes captain, everything is in the cabinet over there," en hij wijst naar het kastje in de hoek van zijn hut. Huilend laat hij me weten dat af en toe echt nodig te hebben. Inmiddels heb ik de HWTK en de tweede WTK, die ook uit Polen komen, erbij geroepen om getuige te zijn van deze gebeurtenis. Er blijkt een enorm pakket medicijnen te liggen. We noteren alle Latijnse namen en schrijven de hoeveelheden op. Ik laat de stuurman in zijn hut, terwijl de tweede WTK de wacht bij hem houdt. Vervolgens vraag ik om medisch advies bij het Rode Kruis Ziekenhuis in Rome. Ik vertel de arts de symptomen en welke medicijnen deze man gebruikt. Het advies luidt dat we alle messen en scharen uit de hut van de chief officer moeten halen, een strikt dieet geven en hem 24 uur per dag in de gaten moeten houden. Deze patiënt kan een gevaar voor zichzelf betekenen en, gelet op zijn labiele toestand, moeten we hem beschermen tegen zelfmoord. We doorzoeken zijn hut en vinden op andere plekken meer medicijnen en flessen wodka.

OP WACHT

Ik heb die reis drie Singaporese leerlingen aan boord en die moeten gedurende de nacht toezicht houden op de chief officer. Uiteindelijk gaat het leven gewoon door en moeten de andere mensen hun wachten blijven lopen. De leerlingen zijn een beetje bang om steeds in de hut van de chief te moeten kijken. Kan ik me voorstellen. Een goede oplossing wordt gevonden door aan de zijkant van de hut een platformpje te maken, zodat ze door het raam kunnen kijken of hij geen rare streken uithaalt. De man is echter volledig rustig. Hij eet zijn bordjes netjes leeg en is heel beleefd tegen de bediende. Een week later is hij een beetje aangesterkt. Als ik op mijn

dagelijkse routinebezoek kom, valt hij voor me op zijn knieën en vraagt: “Captain, you are not going to sack me please after I have been drunk for two days?” En ik zeg hem dat het helemaal niet aan de orde is. “Je moet eerst beter worden, chief.”

NIEUWE CHARTER

Halverwege de Indische Oceaan krijg ik bericht dat we in time charter zijn voor een Noor. En het charter gaat in bij het vertrek in Jakarta. De Noren laten me het reisplan weten. Bunkeren in Durban, dan rond de Kaap naar Saldanha Bay om te laden voor Bourgàs in de Zwarte zee. De reis voert via Gibraltar. De route naar Suez is ietsje korter, maar gezien de wachttijd voor het kanaal en de hoge transitkosten is het via Gibraltar goedkoper.

BALLAST

De aanloop van Durban was mooi. Als een paard die de stal rook, begon het schip te racen. Met dik 16 knopen snelden we met deze grote badkuip naar het loodsstation. Het was warm en druk in Durban. Bunkers, stores, leveranciers, proviand en reserveonderdelen. Allerlei gehannes en gezeur. Ik betaal de Poolse chief officer zijn volledige gage uit en liet hem naar huis terugkeren. Die man moet uitzieken. Zijn vervanger is een jonge Singaporees. Een intelligente jongen. We vertrekken in de vroege avond naar zee. ’s Morgens word ik wakker omdat we een paaltje pikken. Het siddert en trilt door het hele schip heen. We zijn nu in lichte ballast conditie. Gisteren is het ballastruim van 12.000 ton namelijk al leeg gehaald. Vandaar dat we wat hoog op de golven liggen. Maar dat is meestal van korte duur. Want de volgende lading ligt alweer te wachten op ons.

LOODSEN EN AUTORITEITEN

Na een korte reis van Belawan komen we precies op de geplande tijd aan voor de haven van Phuket.
Waar is de loods? En die vraag stel ik aan de loodsdienst. Omdat de loodsdienst mij gisteren vroeg: “Captain, what is your realistic time of arrival at Phuket?”
Ik antwoordde hem direct dat ik er 8 juni om tien uur dertig zou zijn.

DRIE KEER HETZELFDE

En nu, betrekkelijk vroeg in de ochtend, krijg ik weer dezelfde vraag. “Ik ben er om tien uur twintig,” luidt mijn antwoord. Anderhalf uur later weer een dringend bericht met dezelfde vraag. En luidt mijn antwoord: “Tien uur een en twintig en vijf en veertig seconden.” Dan is het stil.
Nu ik hier arriveer zie ik alleen maar vlak water bij de Fairway boei. En verder helemaal niets. Geen loods te bekennen. Dus roep ik hem op. “Yes captain, we are on our way.”
En een kwartier later zie ik de sleepboot, die de loods aan boord heeft, langszij komen. Ik vraag hem wat de reden is dat hij later komt, terwijl ze me drie maal dezelfde vraag hebben gesteld. “Ja captain, dat komt omdat we rekening houden met het hoogwater.”

MAAKT GEEN BAL UIT

Nou, dit is helemaal belachelijk. Want het hoge of lage water maakt hier geen bal uit. Je kan altijd naar binnen met deze diepgang van 6.63 meter. Geen enkel bezwaar.

“Maar,” zo voegt de loods toe, “er is een sterke stroom en dan kunnen we het schip nu niet draaien. Dan moeten we dat later doen.”

DRIE AMERIKAANSE OORLOGSSCHEPEN

Ik kijk die man aan en denk, wat voor loods ben jij, want ik ben al zoveel keer hier geweest en heb nog nooit een probleem meegemaakt om het schip wel of niet rond te draaien. Maar oké, als jij nu bakboord voor de kant wil komen, is het mij goed. En draaien we het schip morgen wel rond bij vertrek. We zijn inmiddels al ver in de haven gekomen, vlak bij de enige ligplaats die hier is. Er ligt daar een bak gemeerd om USA-bemanning aan wal te laten gaan. Er zijn namelijk drie Amerikaanse oorlogsschepen hier op bezoek.

IK DOE HET LIEVER ZELF

“Dead slow astern,” zegt de loods. En de machine slaat direct aan. “Stop engines,” laat de loods weten. Ik kijk hem verbaasd aan en vraag: “Loods, waarom stop je de machine?” “Well captain, just to try the engine.” Ik zeg: “Loods we moeten nu echt stoppen hoor als we hier voor de kant willen komen. We gaan veel te snel.” Hij kijkt me aan en neemt geen actie. Ik zeg tegen de 3rd officer: “Half astern,” en als de machine aanslaat zeg ik: “Full astern,” en het hele schip begint lekker te trillen vanwege de machine en het schroefwater dat tegen de huid slaat. De chief officer op het voorschip zegt: “Nog 20 meter captain, nog 15 meter, nog 10 meter, nog 8 meter,” en dan zie ik het schroefwater halverwege ruim 5 en liggen we gestopt. De loods zegt tegen me: “OK captain, if you want to do the job, please go ahead.” “Ja, dat doe ik liever ook zelf, loods,” antwoord ik hem, “want anders had ik vanmiddag op bezoek mogen gaan bij de commandant van dat oorlogsschip, omdat ik zijn bak had geraakt.” Deze loods is hier voor het eerst en

weet echt geen bal van manoeuvreren. Vandaar ook al die vragen over mijn aankomsttijd. “Want,” zo luidt zijn argument, “dan zou hij weten hoe sterk de stroom is en kunnen beslissen om nu of later rond te draaien.” Nou, je kan hier altijd ronddraaien, met stroom of zonder stroom. Is totaal niet belangrijk. We meren het schip af met nog 2 meter vooruit, dan 3 meter achteruit en als laatste nog 1 meter vooruit en blijken we goed in positie te liggen. Waar we oorspronkelijk al lagen, alleen staat er een soort onbenul met een vlaggetje te zwaaien, die de positie aan moet geven.

ALS GENTLEMAN MET EEN PANAMA OP

Het laden gaat perfect en ik besluit om alleen een paar tijdschriften te kopen en hier aan de haven te gaan eten. Vlak naast het schip heeft een Duitser een perfect restaurant met heerlijke garnalen. De stad is namelijk overvol met Amerikaanse jongens met basketbalpetjes en half korte/lange broeken met sportschoenen. Dat schijnt de nationale klederdracht te zijn geworden voor USA-mensen in het warme buitenland. Ze zijn heel erg aardig en beleefd. Vanwege mijn kale bol loop ik altijd met een hoed op en ze groeten me daar in de haven met “Hello sir.”

WEER NAAR SUMATRA

Daarna vertrek ik naar Padang op Sumatra. In vroeger tijden bekend onder de naam: Emmahaven. De haven van Padang heet Teluk Bayur. De aanloop doet ook denken aan koloniale tijden. Je passeert hier een ondiepte genaamd Koningin Regentes. Dat ligt precies tussen Karang Bayang en Pulau Sinyaru. Langzaam verminder ik de snelheid en manoeuvreer tussen de schepen die hier op de rede ten anker liggen. Ze

liggen echt her en der verspreid; er ligt zelfs een coaster pal voor de haveningang.

KARANG MARLBRO

De machine slechts gebruikend om voldoende druk op het roer te houden, stomen we naar de haveningang. Inmiddels sta ik in contact met de loodsdienst van Teluk Bayur. “Captain, what is your position?” vraagt hij. En ik weet dat ze in actie komen als je bij Karang Marlbro bent. Heeft overigens niets met de bekende sigarettenfabrikant te maken. Dus meld ik die positie. “Please proceed to the breakwater captain, we are on our way.” We gaan dus gewoon heel langzaam verder, draaien om die coaster heen en komen recht voor de haveningang. Waar geen activiteiten zijn waar te nemen. De stroom verzet me naar de kust en ik gebruik de machine om verder de haven in te gaan.

“Pilot, where are you? I am passing the breakwater now.” “Yes captain, keep her going, we are almost there,” maar er is geen loodsbootje te zien. Dus ik ga gewoon verder rond het eilandje Pulau Terlena en dan zien we recht vooruit een paar grote cementblokken in het water. Daarachter een gemeerd schip. En ik zie verderop naar bakboord, achter Pulau Terlena, een lege plek langs de kade. Die is dus voor ons bestemd. Met de boegschroef erbij draaien we perfect rond het eilandje en komen dan evenwijdig voor onze meerplaats.

MAAR 4 LOODSEN

Dan zie ik het loodsbootje opeens op gang komen en roep de loods me op: “Captain, you are already inside. This is not allowed. Please next time wait for me.”

En even later komen er nota bene vier loodsen aan boord. Lachend en pratend en “welkom, welkom” roepend. “Captain,

aaahhh, we are a little late. Traffic, traffic." "Yes, I understand. No problem." En meren we het schip af. Ze hebben grote pret en moeten lachen dat ik naar binnen ben gegaan zonder loods. "Captain, maybe your grandfather teach you this port in VOCtimes." Wel willen ze allemaal een flesje hebben voor de "very good cooperation".

EEN PAAR SOUVENIRS

Daarna komen de autoriteiten. Allemaal zeer vriendelijk maar alles moet wel in orde zijn. De enorme stapel papieren wordt nagepluisd en gecontroleerd. De derde stuurman, die alle inklaringspapieren verzorgt, staat er naar te kijken en voorziet ze ook van hun drankjes. Ze willen alleen maar water. En geen koud water. Altijd van normale temperatuur. Als is gebleken dat iedereen ´gezond´ is, de kombuis schoon en netjes, de proviandruimte spic en span, mogen de ´souvenirs´ worden verstrekt en mag de quarantainevlag naar beneden.

NOOIT GENOEG

De douane is heel precies deze keer. Ze willen een complete lijst van alle medicijnen aan boord. En dat wordt dan weer gedeeltelijk gecontroleerd. Of het klopt, of je niet een pilletje meer of minder hebt. En vooral of de narcotic drugs wel kloppen volgens de papieren. Ik bied ze een lunch aan. Dat vinden ze heel aardig. En wat wensen ze te eten? Brood met jam en kaas. Is dat niet bijzonder grappig. "Yes captain, you see, every day we eat rice and fish. We want something different." Eerst moeten ze nog even de bonded store zien en de flessen whisky tellen die er nog over zijn. En dat zijn er maar heel weinig. Nu heb ik goedkope whisky als presentje en de Johnnie Walker voor onszelf. Uiteraard. En als ze dan JW willen hebben, zeg ik altijd: "Very sorry, but this is private property. Not from company." Die goedkope whisky heeft volgens mijn zeggen dan

een speciaal effect op krachtige mannen. En dat wordt meest met een glimlach geaccepteerd.

DE HAVENMEESTER IS EEN SPECIAALTJE

Na de douane komt de havenmeester nog, die alle certificaten wil controleren. En als die procedure is doorlopen, mag ik ze iets geven. Deze keer worden er vier sloffen Marlboro gegeven, omdat ik geen whisky meer heb. Tenminste, geen goedkope whisky. En ik denk dat die twee mensen eigenlijk wel blij zouden kunnen zijn met ieder twee sloffen Marlboro, die toch 13 dollar per slof kosten. Nee hoor, dat was een foute gedachte van mij. “Captain, we don’t want cigarettes. We want whisky.” “Sorry my friend, I don’t have whisky anymore, only cigarettes’. Maar hij kijkt me nogal beledigd aan. “You keep your cigarettes,” bijt hij me toe. Nu moet ik wel zeggen dat ik altijd met deze man een probleempje heb, want hij is nooit tevreden. Als je hem 1 whisky geeft, kijkt hij je vuil aan. en wil hij er 2. En als je er 2 geeft, wil hij er Marlboro bij hebben. Dus, ik ben er wel aan gewend. “Why you are complaining my friend, I give you a good present and you are not satisfied?” Hij staat op en loopt weg. Zijn ondergeschikte kompaan kijkt me min of meer verontschuldigend aan en zegt: “Sampai jumpa captain, sorry.” De immigratiedienst komt deze keer niet op bezoek en ik mag volstaan met het geven van vier sloffen aan de agent.

LEKKER KIJKEN

In ieder geval is ook deze procedure weer voorbij en mogen we laden en lossen, souvenirs kopen en ons verder vermaken in Padang. Ik huur een kamer in het hotel om een paar voetbalwedstrijden van het Nederlands elftal te kunnen volgen. Tot mijn grote vreugde stel ik vast dat ik dit langdurig kan volhouden!

OVER PIRATEN BIJ BALIKPAPAN EN GUUS HIDDINK IN ZUID-KOREA

Het is woensdag rond het middaguur. We hebben zojuist geluncht. Was het niet heerlijk? “Ja, het was echt super!” en dat zeg ik ook tegen de kok.
Ik loop naar buiten en ik zie dat er niet gelost wordt op het schip hier in de haven van Hadong in Korea. Er heerst grote stilte aan dek. Terwijl ik op een bulkcarrier, die achter ons ligt, waarneem dat daar wel wordt gelost. Ik vraag dus aan de eerste stuurman wat er aan de hand is. “Dat weet ik niet,” zegt hij, “ik zal het even laten informeren.” De Chinese derde stuurman, Song Shen Zhi, heeft de wacht aan dek en wordt erop uitgestuurd om bij de voorman te gaan vragen wat de reden is dat er niet wordt gelost. Even later komt Song terug en zegt dat de voorman hem geen antwoord geeft. “Toen ik hem vroeg waarom er gestopt is, keek de man me niet eens aan,” zo vervolgt Song, “en gaf me helemaal geen antwoord.” Dat is uiteraard vreemd.
Maar ik begrijp de reden wel. Het is nu omstreeks 12.00 uur. Er zit nog ongeveer 8000 ton lading in het schip. Dat kan er in drie uurtjes, zeg maximaal vier uurtjes uit zijn. Dus kunnen wij vertrekken om 18.00 uur, nog ruim voor het donker gaat worden.

DE POEPLAP SPEKKEN

Maar als die stuwadoors nu de tijd rekken, zodat ze om 22.00 uur gereed zijn, krijgen ze gewoon doorbetaald tot middernacht. En dat zijn allemaal dubbele uren.

Bovendien kunnen ze deze overdag gepikte rusturen luieren en slapen, en zijn morgen dus toch helemaal fit om door te werken. Dus verdienen ze, of stelen ze, er op deze manier heel gemakkelijk wat bij. Deze trucjes zijn internationaal en worden overal op deze globe toegepast. En als het schip om 22.00 uur gereed is, gaan wij niet meer naar buiten. Want na dit uur mogen grote schepen niet meer de haven uitvaren. Dus moeten we (of beter gezegd mogen we) wachten tot de volgende ochtend 07.00 uur, alvorens de loods aan boord komt en de sleepboten arriveren om ons van deze terminal weg te trekken. Ik vind dat ook prima. We hebben dan weer een lekkere boerennacht en kunnen we uitgerust naar zee vertrekken.
In dit geval perfecto en geen enkel probleem, want de charterers betalen onze dagprijs gewoon door.

LACHEN ENGELSE BOEREN OOK ALS ZE KIESPIJN HEBBEN?

In de middag bel ik met captain John Dolan in Londen. Hij is zojuist terug van de tandarts en lacht als een boer die kiespijn heeft. Hoe luidt die uitdrukking in de Engelse taal? He is smiling like a farmer with toothache? Nou, ik kan je verzekeren dat geen Engelsman hier ook maar iets van begrijpt. Daar zeggen ze: “Je lacht aan de verkeerde kant van je mond!” John vertelt me dat hij wegens de verdoving zijn mond nauwelijks open voelt gaan. Wel kan hij met me spreken. Hij is heel erg druk en heeft nu vijftien schepen in zijn management. Volgende maand komt er nog een nieuw schip bij. En dat is dan, voorlopig tenminste, de laatste van de totale groep nieuwe schepen die wereldwijd voor deze nieuwe vaart zijn gebouwd. We spreken over de verschillen die ik ervaar tussen Singapore en Londen. En dat is echt opmerkelijk. Zo bestaan er instructies van Londen om station 711 te gebruiken voor telefoongesprekken en

communicatie. Omdat dit Israëlische station de allergoedkoopste is en ook gewoon zeer goed werk doet. Maar van Singapore heb ik juist duidelijke instructies om in geen geval station 711 te gebruiken.

HANNEMAN IS STRIKT

Hanneman is de Communicatie Manager in Singapore en hij heeft strikte orders uitgevaardigd. “Bel niet via station 711,” laat Hanneman weten, “absoluut niet. Is strikt verboden.” Als reden geeft Hanneman op: betalingsproblemen met 711. Maar Hanneman in Singapore heeft radiostation Sentosa om de hoek zitten en met Chinees nieuwjaar kan je laten weten wie je vrienden zijn. Een mooi doosje gevuld met kadootjes of een envelopje met inhoud. Kan er onder Singaporese voordeuren ook iets worden geschoven? Of hebben ze daar geen deurmatjes?

Ik kom nog even terug op dat verhaal van die man die lacht als een boer die kiespijn heeft. In geen andere taal dan mijn eigen vertrouwde Nederlandse taal hoor ik zoveel uitgesproken spreekwoorden en zegswijzen. In de Nederlandse taal is het heel gewoon om dat juist wel toe te passen. En zoals ik onlangs in een radioprogramma vernam, in veel gevallen zelfs fout. Ook door overheidsdienaren en dan met name door onze vertegenwoordigers in de Tweede Kamer.

LEKKER ONGESTELD

Over dit verschijnsel is zelfs een boekje verschenen. Met diverse varianten. Zo was er een vrouwelijk lid van de Tweede Kamer, afdeling Binnenlandse Zaken, die tijdens haar eerste bezoek aan Singapore het volgende gezegd schijnt te hebben: “I am a member of the second room in Holland, and I am

representing the internal affairs. I am very happy to be here during my first period in this country."
Klinkt dit niet heerlijk Hollands? Of beter gezegd, Nederlands? De lezers weten dat dit betekent: "Ik ben voor het eerst ongesteld in dit land." Later in Nederland zei het jeugdige kamerlid dat ze zeer verheugd was over haar bezoek. "De mensen waren zo vriendelijk daar in Singapore en hadden zo enorm gelachen toen ze haar toespraak hield. Toen ze sprak over haar 'first period' hadden ze zelfs geapplaudiseerd," zo voegde ze er aan toe .

KAN HET WAT LANGZAMER MISSCHIEN

Het weer is prima bij vertrek. En ik heb een uitermate vriendelijke loods aan boord, een lachebekje zogezegd. Hij vraagt me om wat meer omwentelingen te maken om zo sneller bij het loodsstation te kunnen arriveren. "Dat kan," zeg ik hem en is geen enkel probleem. Wel vereist de computer die aan het gaspedaaltje zit, om het maar eens populair uit te drukken, een zekere opwarm- en afkoelperiode. En dat vertel ik de loods. "Ik kan de machine harder laten lopen, maar dan moet ik 10 minuten notice hebben om weer terug op manoeuvreersnelheid te komen." "Dat is geen probleem," zo laat hij me weten. En even later zeg ik hem: "Loods , de snelheid is nu toegenomen en ik ben nu op 10 minuten notice gekomen." "Thank you captain, thank you," zegt de loods, "10 minuten dus." Even later zegt hij weer: "10 minuten captain, very good," en lacht me toe. "Ja loods, tien minuten." En na een zekere periode herhaalt hij dat weer: "10 minuten captain." "Ja," zeg ik, "tien minuten," en hij lacht me vertrouwd toe. Even later zegt hij: "Machine op halve kracht." Ik zeg tegen hem: "Loods, de machine is op 10 minuten notice, dan moet je even wachten." "Ja, maar kapitein, ik heb toch gezegd 10

minuten.” “Ja, dat weet ik. Dat heb je meerdere malen gezegd en ik heb begrepen dat het een bevestiging betekende van mijn 10 minuten notice.”

“Als je de machine op manoeuvreersnelheid wilt hebben, moet je dat laten weten. Dat je over 10 minuten de machine nodig hebt.” Hij kijkt me een beetje beteutert aan, lacht me toe als een hm hm loods die kiespijn heeft. “Maar,” zo laat ik hem weten, “het geeft niet loods. Als je de machine nu nodig hebt, kan ik die beveiliging passeren, en direct minder omwentelingen laten geven.” “Nee kapitein, dat hoeft niet. We hebben nog tijd genoeg.” Maar ik draai toch die knoppen een beetje sneller terug om hem ter wille te zijn.

Het is eigenlijk toch allemaal een beetje belachelijk en overdreven. Je kan een schip van deze afmetingen, met meer dan 100.000 ton waterverplaatsing, niet in 10 minuten met iets minder omwentelingen echt minder vaart laten lopen. Dat scheelt misschien 0.2 nautische mijl per uur. En dat is helemaal te verwaarlozen dus. Als je echt minder snelheid wilt lopen, moet je ruim van tevoren beginnen om minder omwentelingen te maken. Dan heeft het ietsje effect. En anders helemaal niet of nagenoeg niet. Ik ervaar dat regelmatig met loodsen aan boord. Als ze vlak voor gemeerde schepen zijn, die we voorbij varen, geven ze het verzoek om de machine op halve kracht te zetten. Nou, ik kan je verzekeren dat we dan met gewoon precies dezelfde snelheid daar voorbij stomen en geen spatje minder. Scheelt helemaal zero punto zero in snelheid. Heeft dus ook geen enkel nut.

ALTIJD LEKKER ETEN

Het eten aan boord is echt hartstikke prima en heerlijk. Ik heb hier een fantastische Chinese kok. Ken hem al van een ander schip, van de ´RUBY INDAH´. Dat schip mocht ik vijf jaar geleden van de werf in Japan halen. Deze jongen kookt echt perfect, is superschoon en gewoon een zeer goede vent. Alles wat hij maakt, is heerlijk, is altijd schoon en hij is goed gemutst en het eten is prima gekookt, gestoomd, of lekker gaar gebakken. En geen enkele maaltijd gaat zonder een perfecte salade. Hij vraagt me wanneer ik de barbecue (BBQ) wil houden, die we destijds voor de kerst hadden gepland. Want we hebben nog steeds dat super speenvarkentje uit Australia in de vrieskast liggen. Die super pork sucker, zoals Celso in Aussie dat noemde. Ik laat hem weten dat we dat mogelijk op de volgende terugreis van Indonesië naar Korea zullen doen. Dan hebben we mooi weer als we zo ongeveer dwars van de Filippijnen zijn.

HET WORDT SNEL WARMER

Eerst moeten we nog naar Indonesië om te gaan laden. En tijdens de heenreis is de crew druk bezig om alle ruimen schoon te maken. Dus zijn die jongens moe en hebben niet zo'n zin uiteraard om aan de BBQ te gaan.

Nadat we de koude van Korea achter ons hebben gelaten, mogen we ons snel aanpassen aan de warmte van de meer zuidelijke breedtes. Na twee dagen wordt de luchtverwarming omgezet in luchtkoeling. De derde dag is de temperatuur al 27 graden Celcius. Is dat heerlijk? In zekere zin wel, maar ik prefereer de iets koelere regionen. Daar kan ik beter mijn dagelijkse oefeningen doen. Ik heb lang genoeg van de zon kunnen genieten in mijn leven en ik concentreer me nu op andere zonnetjes in mijn leven. Dat bevalt me trouwens veel beter. Om de dag eten we zelf gevangen, verse vis vanuit

Korea. En dat is echt top en heerlijk. Bovendien besparen we op deze manier aanzienlijk op ons voedingscijfer en heb ik gelden over om andere lekkere dingen te kunnen kopen voor de crew.

HET SEINSLEUTELTJE

Onze communicatiemanager op het kantoor te Singapore blijft zich excellent manifesteren als oude, getrouwe marconist. De man met de seinsleutel. Indianen gebruikten rooksignalen en marconisten bereikten hetzelfde met de seinsleutel.
Nu dat werktuig van de vloot is verdwenen, klampt hij zich vast aan de laatst overgebleven strohalm: de ouderwetse telex. Het moge algemeen bekend zijn dat de scheepvaart, wat betreft nieuwe ontwikkelingen, altijd ver achterblijft bij de rest van de wereld. Dat is een gegeven en daarmee kan ik leven. Heel langzaam gaan we mee met de snelle technologische ontwikkelingen en mogen we op bescheiden schaal meegenieten van deze nieuwe vormen van communicatie en navigatie. Dus als er iets nieuws komt, behouden we het oude systeem, want stel dat er iets gebeurt dan kunnen we altijd nog terugvallen op de oude instrumenten.

Zo beleefden we jarenlang nog het genot om een radiorichtingzoeker aan boord te mogen hebben. Een navigatiemiddel waarmee onder meer Duitse onderzeeërs hun positie konden bepalen middels het Consol-systeem. Zoals de geschiedenis ons leert, was het een doeltreffend systeem. Maar die periode ligt ver achter ons. Welnu, wij hoeven dat, God zij dank, (sedert korte periode overigens!) nu niet meer aan boord te hebben, nadat we slechts zestien jaar (hm, hm) de beschikking hebben over GPS en later de DGPS. Onze communicatieman, de heer Hanneman, is ook een schitterend

en zeer typerend voorbeeld van het koesteren van oude gewoontes, die al lang zijn achterhaald en waarvoor inmiddels veel betere systemen bestaan. Zo hebben we nog steeds een soort ouderwets communicatiesysteem met als naam NBDP, wat betekent Narrow Band Direct Printing. Je bent dan in contact met een of ander radiostation waarvan er slechts nog enkele bestaan op deze globe.

HANNEMAN BLIJFT STRENG

Of beter gezegd, je probeert dan in contact te komen met een radiostation. Want die stations moeten wel bemand zijn. Wat ze veelal echt niet meer zijn! Je maakt dan contact via de telegraaffrequentie en kom dan hopelijk in contact met een persoon achter dat paneel bij het betreffende station. Omdat er nog steeds oude en in feite al lang achterhaalde regelgeving bestaat, moeten we dat systeem nog steeds maandelijks testen op goede werking. En dat is dan ook alles. Het is een ouderwetse vorm van telexberichten. Als het je lukt om verbinding te maken, is er een soort houterige vorm van contact waarbij lettertje na lettertje wordt overgeseind.

Nu was het onze Hanneman ter ore gekomen dat enige schepen in onze vloot het niet gelukt was om contact te maken met die betreffende radiostations. Omdat ze er niet meer zijn (!) dan wel niet voldoende bemand zijn. Dus vond Hanneman het aanbevolen om die testberichten via de automatische telexmode van de NBDP naar zijn bureau in Singapore te versturen.

Oh oh, oh, het oude marconistje is nog niet dood. Nee, de seinsleutel blijkt nog springlevend te zijn en Hanneman danst er zijn Zwanendans op.

Hanneman is heel vasthoudend en overstelpt ons met berichten hoe we kunnen proberen om dat telexje naar hem verstuurd te krijgen. Wat een genot is het toch om de wereldoceanen te mogen bevaren en mee te mogen werken aan de gelukverstarring van een individu die nog leeft in het Neoliticum. Ik respecteer de geschiedenis, maar houd oude gebruiken en instrumenten waar ze thuis horen, en dat is in het museum.

De crew houdt zich bezig met het wassen van de laadruimen. Met hogedrukspuiten wordt getracht om deze ruimten weer schoon te krijgen. En daarna wordt het waswater in zee gepompt. In zee??? Ja, in zee. Het is een fossiele brandstof die steenkool en dat komt uit de grond. Uit steenkoolmijnen in China. Dat wordt gebracht naar krachtcentrales in Korea. Die verbranden het dan om elektriciteit te kunnen leveren aan de huizen en de fabrieken. Per dag wordt in Hadong 37.000 ton steenkool verbrand.

De rookgassen worden afgevoerd via hoge schoorstenen. Er staan hier maar liefst zes van die enorm grote schoorstenen die 24 uur per dag hun rookwolken uitbraken. Af en toe wordt er een systeem overhaald of gerepareerd en dan is er een tijdelijke stop. Ondanks de aangebrachte filters veroorzaakt dat toch een vervuiling van de lucht. Bovendien moeten de filters ook op tijd worden schoongemaakt. En dat vuil moet ook ergens naar toe. Het schone alternatief is atoomenergie. Maar dat vinden veel mensen gevaarlijk. Dus blijven we steenkool, olie en gassen verbranden, totdat deze energiebronnen zijn verbruikt. Er zal dan weer een andere vorm van betere en duurzamere energie beschikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld de atoomenergie.

PIRATEN BIJ BORNEO

We komen onder de kust van Kalimantan. Tijdens de Nederlandse koloniale periode bekend onder de naam Borneo. Nu bekend vanwege de grote kolenexporten en het veelvuldig voorkomen van piraterij. Het begint al bij Balikpapan. Wat kunnen we ertegen doen?

De oplossing zou zijn om ons vuurwapens te geven, zodat we die piraten kunnen doodschieten. Dan komen er gegarandeerd minder. Het is bekend in de scheepvaart dat Russische en ook Israëlische schepen niet worden aangevallen door piraten, omdat deze schepen een uitgebreid wapenarsenaal aan boord hebben en heel simpel direct schieten als er piraten in de buurt komen.

MENSVRIENDELIJK ZIJN EN DOM BLIJVEN

De mensvriendelijke en top humane wereldorganisaties zijn daar echter geen voorstander van en keuren het gebruik van wapens af. Geef die overvallers wat ze willen hebben en probeer geen held te zijn. Het illustreert het beleid van de ontwikkelde wereld waar drugsverslaafden gratis aan hun benodigde portie cocaïne en heroïne worden geholpen. Dank u wel en graag tot ziens. Zo help je geen mensen. En daarbij bedoel ik mensen die bestolen worden en die aangevallen worden. Ik benadruk hierbij dat je de mensen die zich bezig houden met piraterij niet hoeft te helpen. Dat is uitschot en moet verdelgd worden. Die vergelijk ik met lastige muskieten. Die jaag je weg of spuit je dood met vergif. Het beleid, zoals het wordt gepropageerd, is onjuist reageren op problemen. Dit is het van je afschuiven van moeilijkheden. Piraterij bestaat zolang de mensheid er is. En dat geldt ook voor drugs. Het is dan ook niet op te lossen al zijn er wel maatregelen om het te beteugelen en jezelf te beschermen. Je moet het gewoon

keihard aanpakken. Schieten op piraten. Aan drugsverslaafden niets gratis verstrekken, maar ze een overlevingskans geven door ze te verplichten te werken. En daar zijn 1000 voorbeelden van te geven. Laat ze de stranden schoonmaken, de straten vegen, helpen in de ziekenzorg. Dat geldt ook voor de immigranten in Nederland. Terwijl die mensen wachten op een woon-werkvergunning kan je ze heel gemakkelijk inzetten voor doeltreffend werk. De mensen voelen zich dan nuttig en dragen bij aan het welzijn van het land. Ook hier snijdt het mes aan twee kanten, want tevens wordt voorkomen dat ze de gehele dag de tijd hebben om op overheidskosten zich bezig te houden met fantasiedenkbeelden. Zoals de moordenaar van Theo van Gogh, die nu de gehele dag de tijd heeft om de bibliotheek van de gevangenis te bestuderen en de tijd wordt gegeven om de bevolking deze verkregen waanzin te laten aanhoren. Veel bijzondere groeperingen worden grotendeels door de overheid, de belastingbetaler dus, onderhouden. Het is de hoogste tijd om deze ontwikkelingen een krachtig halt toe te roepen. De zaken op orde te stellen en, zoals in een grote organisatie vereist is, een goed en strak beleid te voeren.

GEKAAPT IN VOLLE ZEE

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 laten varen 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 is over vijftien jaar weer achterhaald en leven we in een

andere moderne tijd. Maar piraterij blijft bestaan. Een van de schoonheden van de zeecultuur. De armen bestelen de rijken.

Wij proberen ons te beveiligen door goede verlichting te laten schijnen op de directe omgeving. Dit is een nieuw schip en hier hebben we grote en sterke zoeklichten die we dan gedurende de donkere uren aan hebben. Tevens besteden we extra aandacht aan de radar en proberen dan een klein bootje met een afwijkende koers en snelheid in onze lichtbundels te krijgen. Komen ze dichterbij dan laat je de scheepshoorn blazen en dat alleen al is doorgaans voldoende om ze te doen verdwijnen. De echte brutaaltjes hebben vuurwapens en komen ook bij daglicht. Dat soort piraten zijn veelal gewoon mensen van de lokale marine, die er in hun vrije tijd wat bij proberen te verdienen.
Ik ontving nog een bericht van het Anti Piracy Coordination Centre in Kuala Lumpur: “Een beveiligingsschip van een oliemaatschappij, met aan boord veertien beveiligingsmensen, was aangevallen door een groep van 40 zwaar bewapende piraten. De bedieningswerktuigen op het schip werden grotendeels vernield en vier buitenlandse werknemers werden als gijzelaar meegenomen. Dat gebeurde in de territoriale wateren van Nigeria. Inmiddels, een paar dagen later, zijn de gijzelaars vrijgelaten tegen betaling van een niet bekend gemaakte som geld.” Ik kreeg twee jaar geleden een baan aangeboden in Nigeria, tegen een zeer forse vergoeding. Ik was toen al bekend met de gebeurtenissen in dat land en dan vooral de piraterij en de haat tegen buitenlanders en bedankte dan ook vriendelijk voor het aanbod.

Dus hier bij Balikpapan houden we ons even bezig met het doen afstellen van die zoeklichten en ze dan zodanig te

plaatsen dat ze de omgeving goed verlichten, zonder onze navigatie en uitkijk te beïnvloeden.

Ook zijn gedurende de nacht alle waterdichte deuren veilig afgesloten en heb ik bij de buitentrappen, die naar de hogere dekken voeren, beveiligingstralies aan laten brengen. Je kan dan niet omhoog, want je stoot je hoofd tegen dat rooster. En liefst zo hard mogelijk natuurlijk.

AANPAKKEN VAN PIRATEN

Ik wil nog even terugkomen op de acties die ik voorstel om piraten aan te pakken. Die klinken natuurlijk ontzettend rechts en veel te hard en ik zie de Nederlandse overheidsdienaren hun hoofd schudden, terwijl hun lippen woorden prevelen van “dat kan je niet maken kapitein.”. Welnu, ik kan me heel goed voorstellen dat mensen geheel andere gedachten hebben. En dan met name de mensen die achter de beschermde dijken van de Nederlandse Sociale Verzorgingsstaat leven. Maar de praktijken die over deze globe worden toegepast, zijn beslist anders dan de gewoontes, zoals die in Nederland ten uitvoer worden gebracht. Met betrekking tot de acties van de piraten is het vaak simpelweg doden of gedood worden. Hier geldt de wet van de Natuur: wie is er de sterkste. Vorig jaar zijn er wereldwijd 99 zeelieden door piraten om het leven gebracht. Hoe beveilig je dan je bemanning en je schip? Ik heb wel voorstellen daartoe ingediend, maar die worden gewoon aan de kant geschoven. “Lijkt wel leuk captain, maar wat kost dat? En je kan toch geen wapens geven aan zeelieden?” Nee, natuurlijk niet. Geef ze een tuinslangetje, gekoppeld aan een hogedrukspuit. En als de piraten komen start je de pomp en richt dat straaltje naar de piraten om ze af te schrikken. En dat

is dan bedoeld om deze veelal zwaar bewapende piraten van je af te houden.
Daar jaag je nog geen spreeuwen mee weg uit een kersenboomgaard!!!

OM DIEFSTAL TE VOORKOMEN

Voor aankomst in Indonesië verwijderen we alle steelbare attributen die aan dek zijn opgesteld en aangebracht. De vlotten, brandslangen, reddingsboeien en ga zo maar door worden allemaal achter slot en grendel opgeborgen.

De trossen worden van de winchen gehaald en in het kabelgat gestuwd. Want gedurende de week dat we in Taboneo zijn liggen we op de rede ten anker. Er is dan een groot aantal stuwadoors aan boord. Om te voorkomen dat er gedurende de nachtelijke uren iemand een stuk tros af zou snijden om te verkopen dan wel te geven aan een passerend vissersbootje, halen we die trossen naar binnen. En dat zijn er zestien in totaal. Elk met een lengte van 200 meter, dus ruim 3 kilometer tros. We hebben niet voldoende mensen aan boord om dit hele schip van voor tot achter te beveiligen gedurende een verblijf in de haven of, zoals in dit geval, op de rede.

EEN LIJN MET SCHEPEN OP DE KONT

Om ons heen hebben we in de eerste plaats een aantal sleepboten met vol beladen dekschuiten op de sleeptros. Ze wachten op hun beurt om langszij te komen. Maar dan probeert er een sleepboot, met een tros om een bolder, aan ons achterschip te gaan hangen. En de vinger die je dan toesteekt, wordt direct misbruikt. Want achter die eerste sleep aan je kont wordt dan vrij snel een tweede, derde en vierde gehangen, zodat je een uur of wat later een sleep van een

kilometer lang aan je kont hebt hangen. En als je dan gedurende de nacht een plotselinge bui krijgt, die veelal gepaard gaat met stormwind, krijg je wel een grote spanning op je ankerketting. Met het risico dat je dan achter een krabbend anker komt te liggen. We hebben zowel aan bakboord- als aan stuurboordzijde een drijvende kraan langszij. Tegen deze kraan wordt die bak met kolen dan afgemeerd. Met grote grijpers worden de kolen van die bakken in onze ruimen geleegd. Dat duurt lang. Voor dit schip duurt het ongeveer acht dagen. En dan moet alles mee zitten. Soms staat er iets te veel deining, of is er een plotselinge, zeer zware regenbui met wind, onweer en bliksem.
Dat zijn allemaal redenen om te stoppen met de belading.

ELKE DAG VERS

Verder zijn er steeds allerlei praampjes met handel. Mensen die langsvaren en dan een vis in de hoogte houden, of een paar garnalen te koop aanbieden. Ook wordt er dagelijks vers fruit gebracht. Mandjes met bananen, buah rambutan, durians en mango's zijn in die bootjes opgesteld als de uitstalling in een supermarkt. Over de prijs per kilo of hoeveelheid per mandje wordt dan uitgebreid onderhandeld. Het fruit kan ook geruild worden tegen dieselolie. Ze hebben al een aantal lege jerrycans in hun bootje staan om te laten vullen.

MEISJES BIJ DE VLEET

Af en toe komt er een praam met een aantal meisjes langszij. Die kan je ook huren. En ook daar kan over onderhandeld worden. Over de leeftijd, de tijdsduur of de verlangde diensten, wil je oraal, anaal, vaginaal of manueel. Wil je één meisje of ben je liefhebber van een triootje. Wil je er een kokosnootje bij, een ritseltakje, een snuitkopje, een aapje of een papegaai.

Alles kan, alles mag en alles is mogelijk. Resteert alleen nog de financiële vergoeding uiteraard, want daar gaat het uiteindelijk om. Waarmee kom je thuis in de kampong, als werkloze jonge dame?

EEN BERICHTJE UIT JAPAN

Ik ben op de brug en hoor enige malen de fax bellen. Maar er komt geen bericht binnen. De enige die me regelmatig faxen toestuurt, is Okada Tadanori San in Tokyo. Dus ik pak de telefoon en bel met zijn kantoor. Ik krijg een Japanse juffrouw aan de lijn. In het Japans begroet ze me. Maar als ik zeg wie ik ben, schakelt ze direct over op de Engelse taal. En dat spreekt ze perfect. “Meneer Tadanori is bezig met een gesprek op een andere lijn,” zo vertelt ze me, “hij zal u straks terugbellen. Ja, ik weet wie u bent. Captain Nico Mobach van de ´ALAM PENTING.´ En dat is toch grappig om te horen. Alam betekent: natuur of universe, en Penting betekent: important. Even later rinkelt de telefoon en is Okada aan de lijn. “Captain, hoe gaat het? Is alles goed?” “Ja, alles is prima, maar ik hoor steeds de fax rinkelen en mogelijk ben jij het, die me probeert te bereiken.” “Ja, inderdaad. Ik probeer een faxbericht te versturen.” “Is het belangrijk?” vraag ik hem. “Nee, niet zo dringend belangrijk, maar ik zal het wel per e-mail versturen.” “Goed, daar wacht ik dan op.” Ik maak contact met Sentosa, Singapore om die e-mail te ontvangen. Het is een bericht uit Japan, dat ze uitgerekend hebben dat ik mogelijk wat brandstof kan besparen als ik minder waterballast meeneem als ik onderweg ben naar een laadhaven. Ja, dat is duidelijk. Die gewoonte pas ik al jarenlang toe. Als de weersomstandingheden het toelaten, ga ik in zogenaamde lichte ballast conditie naar mijn bestemming. Dat betekent, dat ik alleen zoveel ballast inneem als nodig is om de schroef

onderwater te houden en een minimaal toegestane voordiepgang heb. Dat scheelt je enorm in je waterverplaatsing en op die manier in je snelheid en je brandstofverbruik. Maar goed, dit was een bericht voor alle schepen die bij NYK onder charter zijn.

FRUITIG

Ik koop hier in Banjarmasin een grote hoeveelheid fruit. De watermeloen kost 40 cent per kilo en de suikermeloen 80 cent. Ook hebben ze prima lange tenen, sorry, bonen en ook de sperziebonen zijn goed en goedkoop. Al met al wordt het nog een aardig ordertje en hebben we voldoende groenten en fruit om heen en weer naar Korea te stomen. De Indonesische jongens, die me alles verkopen, zijn heel erg blij met die bestelling. En zij vertellen me dat ze gehoord hebben dat de volgende twee reizen het schip weer naar Taboneo komt. Officieel heb ik nog niets vernomen. Maar het is heel wel mogelijk dat we nog twee reizen naar Indonesië maken. Ik vind het best. Er is weinig of beter gezegd helemaal niets te beleven hier. Allemaal jungle en we liggen ook nog een mijltje of 10 van de kust. Het is hier echter wel veiliger dan op de rede van Jakarta. Daar wordt je echt om de haverklap benaderd door handelaars en sampans vol met gemakkelijke meisjes. En gedurende de nacht heb je daar nog hele bendes met dieven in kleine bootjes, die de omgeving onveilig maken.

EIEREN VAN WITTE KIPPEN

De kok laat me weten dat hij eigenlijk alleen eieren nodig heeft in Korea. Daar kan ik moeilijk een scheepshandelaar voor laten komen. Dan moet ik de kip met de gouden eieren laten komen. En dat is te duur.

De kok liet me weten dat er in Korea diverse mensen naar de stad willen gaan. Dan laten we die mensen gewoon allemaal pakweg 100 eieren per man meenemen. En hebben we voldoende eieren om Indonesië te halen. Daar bestel ik dan wel weer verse eieren.

EEN OPSTEKENDE WIND

Deze ochtend begint het plotseling enorm te waaien. De wind sterkt in korte tijd aan tot meer dan 50 knopen en dat betekent dat er windkracht 10 op de schaal van Beaufort wordt gemeten. Een volledige storm dus. De regen zwiept al het stof van de dekken. Ik laat de machine op stand-by bestellen, want het zou mogelijk zijn dat het anker gaat krabben. Met al die dekschuiten langszij bestrijk je een veel groter wateroppervlak. En we hadden steeds ook een aantal van die grote dekschuiten met sleepboten aan een bolder op het achterschip hangen. Ik heb dat gisteravond gestopt. Het was toen namelijk helemaal windstil en door de stroming kwam een dekschuit naar ons voorschip toe, trok de sleepboot mee in onze richting, waarvan de bemanning heerlijk uitgestrekt lag te slapen. Dat was het tijdstip om een definitieve beslissing te nemen en al die dekschuiten en sleepboten los laten gooien. Ik wil ze niet meer op de sleeptros hebben. Maar we hebben uiteraard nog wel een aantal van die dekschuiten langszij de drijvende kranen aan bakboord en aan stuurboord. Die komen vol beladen langszij. En na een uurtje of tien zijn ze leeg. En dan wordt de volgende dekschuit langszij gesleept.

OPGERUIMD STAAT NETJES

Tegen het einde van de lossing van die dekschuiten komen er een stuk of zes bootjes, van die lokale pramen. Ze meren af aan die dekschuit. Elke praam heeft een stuk of drie mannen aan

boord en een groot aantal, zeer oude, glasvezelzakken. Veelal zijn die jongens slechts gekleed in niet meer dan een T-shirtje en misschien een onderbroek, of een of ander onbekend kledingstukje. Op blote voeten beklimmen ze die dekschuit. Op die dekschuit is geheel rondom een vier meter hoge stalen wand aangebracht. Populair gezegd kan je zo'n dekschuit vergelijken met een drijvende schoenendoos. En die bak zit vol met kolen. In die bak worden dan twee of drie bulldozers geplaatst, die alle kolen naar de plaats brengen waar de grijper van de drijvende kraan alles lost in ons schip. Die praamjongetjes beklimmen die stalen wand en kijken dan over de rand hoever het met de lossing is gesteld. Op een gegeven moment en dat is als er bijna geen lading meer in de bak zit, gooien ze die glasvezelzakken in die bak en laten zichzelf dan ook in die bak zakken. Met hun handen of een stuk hout, soms zelfs met een schop, worden dan de laatste restjes steenkool bij elkaar geschraapt en in die zakken gedaan. Per zak gaan er zeven scheppen in. Dat kunnen ze klaarblijkelijk nog dragen. Ze werken dan echt hard, want veel tijd is er niet. Alles wat ze bij elkaar kunnen schrapen, gaat in die zakken. En die worden dan vervolgens weer naar een centraal oppikpunt gebracht waarvan ze met een touwtje over die stalen wand worden getrokken.

Daarna wordt het in hun praampjes gezet. Het vereist een goede coördinatie en snelle samenwerking. Want als de bak leeg is, haalt de kraan die bulldozers eruit, spant de sleepboot zijn tros aan die bak en vertrekt. Die praamjongens zijn dan precies of nagenoeg precies klaar. Ze zijn eigenlijk de kruimeldieven van de kolenbakken. Die jongens zijn dan heel erg zwart. Ze wassen elkaar schoon met zeewater. Er zit geen grammetje vet aan die jongens. Allemaal goed gespierde mensen. Die zo verkregen lading brengen ze dan naar de wal.

Waar ze er weer iets mee doen, neem ik aan. Hetzij verkopen dan wel gebruiken om iets te stoken. Op de een of andere manier bestaat er een informatiesysteem, want ze komen altijd een uurtje voordat de dekschuit vertrekt. En die jongens hebben beslist geen mobieltje bij zich.

WEL BLIJVEN OPLETTEN DUS

's Middags zie ik nota bene dat er weer een sleepboot met een zwaar beladen dekschuit een tros aan ons achterschip heeft vastgemaakt. De eerste stuurman is bezig in het dekkantoor met het studieprogramma van Seagull. En hij is zeer verbaasd als ik hem vertel dat er weer een sleepboot op de kont zit. De stuurman van de wacht weet ook van niets en de leerling- stuurman, die op wacht aan dek is, heeft het wel gezien, maar wist niet dat het door mij verboden was. "Bovendien," zegt hij, "heeft niet hij, maar de voorman die aan boord is, die tros vast laten maken." Goed, dat weet ik dan ook. Ik laat dus wederom iedereen weten wat mijn orders zijn en wat ik toegepast wil hebben en wat niet. Soms moet je eventjes ingrijpen zo hier en daar.

Want die dekschuit die gisteren spontaan langszij kwam, was ook niet door de stuurman van de wacht en zijn maatje, de Singaporese leerling-stuurman, opgemerkt. Oké, foutje, niet gezien, kan gebeuren. Maar de dag daarvoor waren de twee heren gesnapt door de eerste stuurman, terwijl ze samen zaten te kaarten aan dek. Dus geen aandacht hadden voor de omgeving. Een dag later zien ze niet wat er naar ons toe komt drijven. De stuurman had tegen ze gezegd het niet meer te doen. De derde stuurman vroeg hem verontrust het niet aan de kapitein te rapporteren. "Goed," zei de eerste stuurman, "op voorwaarde dat er verder niets meer gebeurt." Maar de volgende dag gebeurt er weer iets op hun wacht. Dusss ...

reden om ze goed en stevig toe te spreken. Lijkbleke gezichten die heel benauwd naar beneden kijken. “Kijk ik wil niet in de positie gebracht worden om jullie carrière te vernietigen. Maar je bent er zelf wel lekker mee bezig om dat te doen. Ik hoef maar een berichtje naar Singapore te sturen en te vertellen wat er door jullie niet of wel is gedaan, en dan heb ik binnen vijf minuten bericht terug met de vraag waarom ik dat moet vertellen aan Singapore? En waarom ik zelf geen actie heb ondernomen om jullie beiden direct en heel onmiddellijk de zak te geven? Want je wordt betaald om het eigendom van meneer Kuok te beschermen. En als jij dus zit te kaarten in werktijd is dat reden voor onmiddellijk ontslag.” “Yes captain, we are very sorry. Het zal niet meer gebeuren.” En uiteraard strijk ik de hand over mijn hart.

SMAKEN VERSCHILLEN EN SMAKKEN MAAKT HET NOG LEKKERDER

Ik heb nu een nieuwe eerste machinist aan boord. Met de vorige had ik een perfecte relatie. Maar met die nieuwe is het even wennen. Afgezien van alles smakt deze man enorm tijdens het eten en de soep, die slurpt hij. Het lijkt wel op het wereldkampioenschap soepslurpen. Want ik heb in mijn Verre Oosten-periode al veel soorten smakkende en slurpende mensen meegemaakt. Is dan ook geen enkel probleem. Maar ook hier is verschil tussen te bemerken. Je hebt de amateuristische, rustige smakkers en de beschaafd bedaarde slurpers. Maar je hebt ook de turbine aangedreven alleszuigers. Het maakt niet uit wat er voor die opengesperde lippen komt, de machine wordt direct op volle kracht gezet en alle luchtaanjagers draaien uitsluitend op volle toeren. Oh, oh, wat bestaan er toch vreemde kadootjes op deze wereld. Ik stoor me enorm aan deze onhebbelijkheden en heb dan ook

besloten om op een ander tijdstip te gaan eten. Die man staat me gewoon niet aan en ik heb er weinig zin in om elke maaltijd tegen die stomme kop tegenover mij aan te moeten kijken. Dus eet ik lekker vroeg. De steward en de kok weten dat al. Die vragen niets, maar zien alles. En mijn eten is heerlijk en prima op tijd gereed. Verloopt heel goed zo. Kijk, een jonge man kan je nog wel iets aanleren en verbeteren. Maar een originele, ouwe, Filippijnse smak- en zuiggeit kan ik niet meer veranderen en wil daar dan ook geen energie en ergernissen aan verspillen.

OUDE ROUTE

Het Chinese nieuwjaar nadert. De kok en de steward hebben me al gevraagd wanneer we dit feest vieren. Ik had al besloten om het na vertrek uit Banjarmasin te doen. Dan zijn we in de Straat Makassar tussen Kalimantan en Sulawesi. Ofwel Borneo en Celebes. Zelfde water en zelfde lengtegraad maar andere namen.

De route van Banjarmasin aan de zuidkust van Borneo voert vlak langs de kust en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van diverse ondieptes en obstructies. Zeer voorzichtige navigatie wordt hier dan ook aanbevolen. De dieptes in de kaart zijn niet helemaal betrouwbaar en de GPS-posities kunnen ook niet zonder meer op deze kaart worden gezet. Het komt hier op neer dat de kaart eigenlijk zeer fout is. Er bestaan echter geen betere kaarten van dit gebied. En dat was allemaal geen enkel probleem in de koloniale tijd, toen de schepen nog klein waren en de diepgang van de schepen zeer beperkt was. Ik spreek hier over de periode van de Koninklijke Paketvaart- Maatschappij, de KPM. Overigens een schitterende periode in de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis.

Nu worden deze kusten bevaren door grote, zeer diepgaande schepen. En alle lading wordt aan boord genomen op de rede

van de zogenaamde havens. De havens liggen allemaal in het land, ergens aan de rivier, en zijn, door de beperkte waterdiepte, niet toegankelijk voor grote schepen.
Ik ben nu bezig met het vinden van de beste en meest veilige route langs deze kust, die ons naar Banjarmasin voert. Er is hier een heel goede dieptemeter aan boord. En in combinatie met de posities die via de radar worden verkregen van eilandjes of een kustprofiel en de GPS, plus het nemen van zichtpeilingen, bepaal ik dan wat de beste route is voor dit schip. Gezien het zeer langdurige contract met de Koreaanse krachtcentrale zal dit schip vele malen naar dezelfde dan wel vrijwel dezelfde havens in deze omgeving gaan om steenkool te laden. Die havens bevinden zich in Australië, Indonesië, Rusland en China.

TOCH NOG EEN BBQ

Goed, dat was even een tussendoortje. Ik heb dus besloten om die BBQ te houden op zondag de 29ste januari. Gisteren waren de Chinezen al bezig om het schip te versieren. Overal hangen diverse Chinese slingers. In alle kleuren van de regenboog ziet een dik Chinees mannetje je aan; daarbij de tekst: ´GONG XI FA CAI , maar dan wel in Chinese letters. Veel geluk en veel geld voor jou in het nieuwe jaar. Dat is zo ongeveer de betekenis.

SERVICE UIT SINGAPORE EN GOEDKOOP BELLEN

Na vertrek is het schip helemaal schoongespoten en is de binnenaccommodatie perfect gereinigd. Dus nu kan het feest beginnen. ’s Avonds komen ze me al grote borden eten brengen. En willen ze allemaal even met de familie thuis bellen. Ik kreeg op 28 januari, en dat was dus gisteren (!), de dag voor het nieuwe jaar, een bericht van Sentosa. En dat is mijn favoriete Singaporese station, eigenlijk de favoriet van Hanneman. Die we dus moeten gebruiken voor al onze

berichtgevingen. Dat bericht luidde als volgt: “Gelet op het Chinese nieuwe jaar hebben we een actie, zodat de crew goedkoop kan bellen met hun geliefden en vrienden tegen een zeer laag tarief. Het tarief geldt van 28 januari tot 5 februari 2006 en is 24 uur per dag te gebruiken. Het is zeer goedkoop, dus bel zolang je wilt! Gebruik voor dit systeem de scratchcard die je bij ons kan bestellen. Voor inlichtingen kan je bellen met ons servicenummer.”

Nou, dat is toch schitterend. Dat Sentosa zomaar een speciaal tarief aanbiedt voor de Chinese zeeman. Om met thuis te bellen en ze een GONG XI FA CAI te wensen.
Ik pak de telefoon en bel dus met Sentosa. Dat kan heel gemakkelijk via de satelliet, want dat servicenummer is gratis voor mij. En spreek daar met een juffrouw die heel duidelijk tegen me spreekt in het mij bekende SINGLISH dialect. Singlish staat voor Singapore English, en is een redelijke mix van Engels en Maleis met een zeer bijzondere Chinese toonhoogte en het weglaten van diverse letters. Ze spreken bijvoorbeeld een auto, de car, uit als KA en de parkeergarage, de carpark,als KAPA en spreken hier dus zowel de *r* als de *k* niet uit. Zo zeggen ze dus: “I went with my KA to the KAPA.” Goed, geen enkel probleem als je die gewoonte kent en weet. Dus ik kan redelijk met een Singaporean converseren en vraag aan de juffrouw hoe dat goedkope systeem werkt. “Ja, daar moet ik de scratchcard voor hebben.” Die heb ik uiteraard niet. “Kan ik die nu bestellen, of kan je mij nu de nummers geven, die ik dan aan jou betaal, zodat de mensen goedkoop kunnen bellen?” “Nee, dat kan niet.” “Waarom stuur je dit bericht dan op de 28ste januari, een dag voor het Chinese nieuwjaar? Dan ben je wel erg laat. Want wij zijn op de oceaan en kunnen niet even langskomen om die kaarten te kopen.”

Ze adviseert me om mijn kantoor te bellen, zodat die de zaak kan regelen en die kaarten voor mij kan kopen. “Beste juffrouw, het is ook op de 28ste januari al Nieuwjaar in Singapore, zoals je wellicht weet. En ALLE kantoren zijn gesloten om dit te vieren. Dus kunnen wij hier geen gebruik van maken. Zou u dit alstublieft aan uw superieuren willen meedelen? Dat dit bericht te laat verstuurd is en dat we hier dus geen gebruik van kunnen maken? Dank u wel en ik wens alle mensen van Sentosa: Gong Xi Fa Cai.”

Wat een minimale service is dat zeg. Maar op papier hebben ze wel staan dat er tijdens Nieuwjaar een speciale actie was voor Chinezen om goedkoop te bellen. En dat er praktisch geen gebruik van werd gemaakt. In de prullenbak ermee. Weg met Sentosa. Wat een waardeloos station.
Ik heb het al meerdere malen genoemd: station 711 is heel erg goed en goedkoop. Die verstrekken je nummers van de telefoonkaarten. Per e-mail bestel ik bijvoorbeeld twintig kaarten. Zij sturen mij de scratchcardnummers dan direct toe. De rekening wordt naar kantoor gestuurd en kantoor betaalt aan 711. Dat nummer verkoop ik aan iemand die een kaart wil hebben. Dat geld trek ik gewoon van zijn gage af. Op die manier heeft het kantoor ook voor het einde van de maand dat geld terug van die betreffende persoon. En kan die man goedkoop naar huis bellen. Heel eenvoudig.
En alles perfect geregeld. Zo doen we dat via het kantoor in Londen.
Maar via Singapore gaat dat helaas niet. Een Hollandse reactie hierop: een stelletje klootzakken. Dat zijn het.

GEZELLIG IN DE STRAAT MAKASSAR

Het is gezellig in de Straat Makassar. Veel scheepjes, kustvaarders en sleepboten met bakken erachter. Een vlakke zee en mooi weer. Licht bewolkt, een flauwe wind met mijlenver zicht. De bemanning heeft schoon schip gemaakt. Ze houden zich bezig met spelletjes of helpen de kok met het bereiden van het eten voor deze middag. Ik heb ze allemaal Gong Xi Fa Cai gewenst en zal deze middag nog een toespraakje houden. Dat vinden de mensen leuk. Even zeggen dat ze allemaal de beste zeelieden van de wereld zijn.

De snelheid loopt wat terug in de Selat Sebuku. De stroom staat hier vrij sterk door, maar ik heb nog 2500 mijl voor de brede boeg van dit goede schip. Eenmaal voorbij de Luzon Strait gekomen krijg ik het begin van de Kuroshio mee en zal de snelheid wel weer oppikken.
Mijn verwachte aankomsttijd in Hadong is zondag, de 5de februari omstreeks 14.00 uur bij het loodsstation. Dan kunnen we om 16.00 uur gemeerd liggen en kan ik om 18.00 uur mijn sashimi bestellen in een van mijn favoriete restaurantjes.
Een heerlijk vooruitzicht!

TOCH NOG EEN STORM

Maar helaas willen de weergoden nog even laten weten dat zij er ook nog zijn en dat ik rekening met ze moet houden. Op 3 februari krijg ik in de ochtend nog een perfecte weerkaart via de fax binnen. De isobaren liggen ver uit elkaar en er staat dus slechts een zwakke wind in dit gebied. Wel is er een waarschuwing voor mist. Een paar uur later krijg ik een totaal andere weerkaart binnen. Er komt een hogedruksysteem aan met een stormwaarschuwing voor de Oost-Chinese Zee en het zuidelijke gedeelte van de Straat Korea. En daar moet ik door

om mijn bestemming te bereiken. Om 15.00 uur in de middag blaast het 45 knopen wind en gedurende de nacht hebben we ruim 50 knopen. En dat is windkracht 10. De golven worden steeds hoger en het voortoplicht zie ik zijn lichtstralen in de overkomende golven en buiswater reflecteren. En dat is toch 23 meter boven de waterlijn.
De snelheid loopt terug tot 9 knopen en ik kan de sashimi wel op mijn buik schrijven. In de middag begint de wind langzaam af te nemen, maar de deining zet lekker door. Dus stampen we tegen de zee in naar Korea. Ik laat de agent en de charterers weten dat we een paar uur zijn vertraagd.

DE BAAS SPEELT GOLF ZONDER TELEFOON

En het is net als overal op deze globe. Ook Korea is geen uitzondering om de jongste bediendes het werk te laten verrichten op tijden dat de wat oudere, dan wel hoger geplaatsten, zich menen te kunnen permitteren om zich met hun vrije tijd bezig te houden. Op zaterdag bel ik met de agent om de gebeurtenissen te bespreken en is alleen JB Lee op kantoor. Ik noem hem JUBILEE. Lijkt op jubileum. Dat is gemakkelijk te onthouden. Jubilee is de jongste bediende op kantoor. En hij regelt dan de zaken, omdat de hoger gepositioneerden er niet zijn. Die spelen golf of doen boodschappen met hun echtgenotes. En de 18-jarige jongen, die slechts een paar woorden Engels spreekt, mag dan het werk doen. Hij is erg vriendelijk en ik probeer, in een soort kleutertaaltje, zo langzaam mogelijk te spreken. En dat begrijpt hij. “Schip komt bij loods om vier uur dertig in de middag.” “Ja, schip bij loods om vier uur dertig in de middag.” “Nee, niet
12.00 uur. Vier uur dertig in middag bij loods.” “Ja, vier uur dertig bij loods, morgen.” “Ja, morgen. Niet vandaag. Mr Park

in kantoor?" "Nee, Mr Park speelt golf." "Mr Park geen telefoon?" "Nee, Mr Park speelt
golf. Mr Park geen telefoon."
"Thank you, thank you."

EEN WIPJE

Het was weer een leuk reisje. Een wipje eigenlijk. Slechts acht dagen duurde het om ons van de hitte van Indonesië naar de koude van Korea te brengen. Ten noordoosten van Taiwan wordt het wat frisser en kunnen we de luchtkoeling omzetten in gesloten circulatie. En nog een dagje later mag de verwarming weer aangezet worden. Heerlijk is dat. Ik prefereer de toch iets minder warme gebieden op deze wereld. Korea is goed en Zuid-Afrika is perfect wat dat betreft.

VRIJWEL GELUIDLOOS

Sommige Flippen zijn toch bijzonder grappig. Zo kwam de eerste machinist, ofwel de zuiggeit, op zondagmorgen de messroom binnen, terwijl ik net het laatste hapje van mijn gebakken eieren nam. Ik dacht al: oh jee, zit ik net lekker te eten en dan komt die smakhengst binnen. Hij pakte wat eten en kwam snel en glimlachend tegenover me zitten. Tot mijn grote verbazing begon hij geheel geluidloos te eten!!!

Ik ben ervan overtuigd dat een andere Flip, mogelijk de eerste stuurman, hem heeft toegefluisterd dat de kapitein mogelijk niet gecharmeerd is van zijn eetgewoontes. Maar oké, ik blijf gewoon mijn eigen etenstijd continueren. Ik zag dat hij, de eerste machinist, een kortgeknipt kapsel had en vroeg hem dan ook, om iets vriendelijks te zeggen: "Ben je naar de kapper geweest?" Hij kijkt me verbaasd aan en vraagt: "Naar de kapper?" "Ja, ben je naar de kapper geweest?" En weer vraagt

hij: “Naar de kapper? Wat bedoelt u?” “Wel, ik bedoel met mijn vraag of je naar de kapper bent geweest of je mogelijk je haar hebt laten knippen.” “Oh, mijn haar laten knippen. Ja, kijk,” en hij strijkt over zijn kortgeknipte schedel, “gisteravond, Manny. De vijfde machinist Manny heeft mijn haar geknipt. In mijn kantoor.” En weer strijkt hij over zijn schedel. Daarbij glimlacht hij me toe. Het is verbazend met dit soort mensen te mogen leven. Zo heel af en toe overkomt me dat gelukkig maar.

EEN LOPENDE ENCYCLOPEDIE

Ik heb 2 tweede stuurlieden aan boord. Een van hen is een Chinees, die de tweelingbroer van Professor Zonnebloem zou kunnen zijn. Een hele vrolijke en aardige, beleefde en ook zeer bekwame stuurman. Ik ben bezig om hem voor te bereiden om promotie te maken tot eerste stuurman. De andere tweede stuurman is een Flip. En wel een zeer bijzondere Flip. Die jongen is enorm ontwikkeld. Je kan met hem spreken over de Griekse mythologie, het Phanerozoic Eon, het Boeddhisme, de kwikbarometer van Torricelli, de Franse wetenschapper/filosoof Blaise Pascal en ga zo maar door. Als ik hem noem, weet je dat Torricelli de kwikbarometer heeft uitgevonden en luidt zijn antwoord: “Oh, u bedoelt Evangelista Torricelli” en verschijnt er een glimlach op zijn gezicht. Hij noemt je zo losjesweg het geboortejaar en geboorteplaats. En dat is leuk. Ik hoef maar iets aan te geven en direct komt hij met een aantal gegevens of andere gebeurtenissen die ik dan weer kan refereren met gegevens in mijn encyclopedie. Ik heb hier de uitgebreide versie van de Encarta encyclopedie in mijn computer en die bevat een schitterende hoeveelheid informatie.

De tweede stuurman is het alleen niet eens met de wetenschap die aangetoond heeft dat de mensheid is ontstaan omstreeks, laten we voor het gemak zeggen, twee miljoen jaar geleden. Hij kijkt me dan zeer verontrust aan en zegt: “Captain, dit is tegen mijn geloof dat God de mens heeft geschapen en de adem heeft ingeblazen. De adem van God is in de mens,” vervolgt hij. Ik respecteer die mening uiteraard. Maar kan me er niet van weerhouden om te zeggen: “Sommige mensen hebben toch wel erge last van een slechte adem.” Maar goed, je moet niet op al die kleinigheden letten. Ik ben een zeer gelovig mens, hoewel ik niet altijd die indruk schijn te wekken. Ik heb zo’n beetje mijn eigen geloof ontwikkeld en ik heb bemerkt dat ik daarmede niet pas in de bestaande geloofsgemeenschappen. Dat is namelijk geheel andere koek (dan van Peijnenburg).

REKKEN EN STREKKEN

Ik ga me straks even bezighouden met mijn dagelijkse rek- en strekoefeningen. Die ik overigens oversla als ik in de tropen ben. Want in die warmte is het gewoon niet lekker om je ook nog eens extra in te spannen. Dat doe ik liever in gematigde gebieden.

Er zijn ontzettend veel vissers hier in de Straat Korea. Gezellig dus.

NIET MOGELIJK

Op de dag van aankomst word ik weer gebeld door mijn jonge vriend Jubilee. Hij vraagt me hoe laat ik bij de loods ben. Ik had die vroege ochtend weer een bericht verstuurd dat ik er om vier uur dertig zou zijn. En dat wilde hij met me bespreken. “Captain, kan je arriveren om vier uur?” “Nee, dat is niet mogelijk,” antwoord ik hem. “Niet mogelijk?” vraagt hij. “Nee, dat is niet mogelijk,” zeg ik weer. “Misschien als je het

probeert?" vraagt Jubilee. "Nee Jubilee, niet mogelijk. Alleen vier uur dertig is mogelijk, als het weer goed blijft." "De loods kan wachten tot vier uur," zegt Jubilee. Ik zeg tegen Jubilee dat hij de loods moet bellen en zeggen dat ik om vier uur dertig op de rede kan zijn en dat we volle kracht door kunnen varen naar de terminal. Dan is het nog daglicht als we daar arriveren. "Goed captain," zegt hij, "ik zal het proberen."

Een paar uur later belt Jubilee me weer: "Captain, vier uur dertig possible?" Inmiddels is de wind weer wat toegenomen en dat heeft direct invloed op de snelheid van het schip. En dus op de aankomsttijd. Nu zullen we er zijn omstreeks vier uur veertig. Ja, een paar minuutjes eerder of later behoort nu eenmaal bij dit leven. En die flexibiliteit moet er zijn. Maar Jubilee laat me weten dat de loods tot vier uur dertig zal wachten en geen minuut langer. Goed. Dat heb ik gehoord. Als we twee uur verwijderd zijn van het loodsstation roep ik ze op. "Hadong pilots, dit is de ALAM PENTING, ontvangt u mij?" En direct geven ze antwoord: "Ja, ALAM PENTING, dit is Hadong pilots, wat is je aankomsttijd?" Ik zeg hem dat ik om vier uur dertig bij de anchorage ben en dat is 2 mijl voor het loodsstation. Dus ik pas toch een klein vuiligheidje toe. Moet kunnen, vind ik. "Om vier uur dertig, captain?" vraagt Hadong pilots. "Ja, om vier uur dertig ben ik daar." "OK," zegt hij, "dan ga je ten anker bij Daedo eiland en morgenochtend om zeven uur komt de loods." "Ja," antwoord ik, "maar ik ben er om vier uur dertig en met volle kracht kan ik nog met daglicht bij de krachtcentrale zijn." "Een ogenblikje," antwoordt de man daar, die overigens zeer matig Engels spreekt. Even later wordt ik opgeroepen door een andere, beter Engelssprekende Koreaan. "Hoe laat kan je hier zijn captain?" vraagt hij. "Wel, ik kan om vier uur dertig bij de anchorage zijn en volle kracht doorstomen naar jullie toe." "Goed captain, blijf volle kracht doorgaan en

maak de loodsladder gereed aan de lijzijde. Maar als je tien minuten te laat bent zijn we vertrokken. Dus behoudt je volle kracht." "OK," antwoord ik hem.
Ik bel de stuurman om de dek crew de loodsladder te laten hangen. En met volle kracht stomen we richting twee mijl bewesten Daedo eiland. Ik zie een aantal kleine schepen die, zoals ik later hoor, bezig zijn om een olievervuiling op te ruimen.

EVEN AFREMMEN

En daar zie ik ook op drie mijl afstand een loodsboot naar ons toekomen. Ik wacht tot hij op twee en een halve mijl genaderd is en verminder dan het aantal omwentelingen van de machine. Dat is allemaal beveiligd tegenwoordig. Dus gaat dat via een computersysteem en duurt het gewoon een minuut of vijftien voordat het werkelijk gebeurt. Ik kan dat systeem echter uitschakelen en die vermindering direct laten plaatsvinden. Dat doe ik dan ook. Want met de tegenwoordige nieuwe machines is dat geen enkel probleem meer.

Bovendien laat ik de roerganger hard bakboord geven. Als het schip naar bakboord zwaait, geef ik order om het roer midscheeps te brengen en vervolgens hard stuurboord te geven. Dat laat ik dan in een snelle herhaling een aantal malen uitvoeren. Het is de beste manier om de snelheid uit het schip te halen. De tweede stuurman gaat naar beneden en drie minuten later is de loods aan boord. Ik zet de machine direct weer op volle kracht en we snellen de baai binnen. Als de loods boven is verwelkom ik hem en bied hem iets te drinken aan. "Wil je ook iets eten loods?" vraag ik hem. "Ja, heel graag captain." "Nu? Op dit moment?" "Ja, dat is goed, want ik heb honger." Ik laat direct de kombuis bellen en vijf minuten later

komt de steward met een groot plateau boven. Soep, kip, groentes, fruit en een glas water. Ziet er perfect uit. Kijk, al die kleine dingetjes samen verhogen de sfeer en maken de coöperatie zoveel beter. De loods vertelt me dat er die ochtend een grote olievlek is ontdekt hier in de baai. Er is echter geen melding van olielekkage geweest. Dus er is ergens een ondeugd die dat per ongeluk, of wat dan ook de oorzaak moge zijn, veroorzaakt heeft. Nu was die grote olievlek met de stroom mee richting zee gegaan waar direct voor de kust een grote viskwekerij is. En daar waren al die kleine bootjes buitengaats mee bezig om te voorkomen dat de olie inderdaad die kwekerij zou bereiken. Bovendien waren er al monsters genomen en werd er in de haven onderzocht welk schip gedurende de nacht bunkers aan boord had genomen. Via een laboratoriumonderzoek wordt de dader dan gevonden. Dat is zeker. En de straf die daar voor geldt, is enorm zwaar. Je kan rekenen op gevangenisstraf plus de betaling van alle kosten en als slagroom op de taart nog een hoge boete. Het kan leiden tot het einde van het voortbestaan van het schip. Bij de huidige reder bedoel ik. Gedurende de route tussen de eilanden naar de bestemming zag ik overal olievlekken op het water. Het was dus een grote vervuiling.

Terwijl het begint te sneeuwen naderen we de krachtcentrale. Ik heb met de loods uitgebreid de manoeuvre besproken en hem verteld over het beperkte achteruitvermogen van deze machine. Met een zwaar beladen schip en een geringe waterdiepte onder de kiel moet je zeer behoedzaam te werk gaan om te voorkomen dat je het schip niet op tijd kan stoppen.

GEMEERD

Alles verloopt echter perfect en we meren het inmiddels al geheel wit geworden schip af met zestien trossen. Ik bedank de loods en hij vertrekt. De stuurman verstuurt al de aankomstberichten naar de charteraars en de eigenaars van het schip. En Jubilee komt aan boord en geeft me diverse papieren ter ondertekening. Hij feliciteert me dat we nog naar binnen konden komen. Ja, ik vind dat ook wel leuk. Ik heb er weinig zin in om een nacht achter Daedo eiland ten anker te liggen. Hier aan de terminal wordt er direct een aantal mobiele telefoons gebracht. Dat is een gratis dienst van het agentschap hier in Korea. En Jubilee heeft altijd goedkope telefoonkaarten bij zich, zodat iedereen met zijn geliefde kan bellen. Veelal voor vele uren. Ik zeg altijd: “Met deze kaarten lul je de blaren op je tong.”

VOETBALTRAINERS

Er komen hier normaal gesproken nooit autoriteiten aan boord, omdat deze terminal een geheel afgesloten en beveiligde privéterminal is. Alleen is er nu een douanebeambte met Jubilee meegekomen, die onze papieren wil controleren. En dan vooral geïnteresseerd is in de whisky en de sigaretten die we in de bonded store, dan wel in privébezit hebben. De man vraagt me of ik ook presentjes heb voor de voorlieden of de kraanmachinisten. “Nee,” antwoord ik hem, “ik heb helemaal niets. Ik geef ze ook niets. Ze krijgen een koffie of een softdrink. En dat is alles.” Hij kijkt me aan en gelooft me op mijn woord. “Oké captain, dat is alles. Bedankt en een prettig verblijf in Korea. Je bent van Holland,” zegt hij en dat is heel gemakkelijk en leuk. Want Holland is zeer populair in Korea. Door het voetbal. Door Guus Hiddink en nu door Dick

Advocaat. “Very good, Dick Attevokaat. Guus Hiddink better, but Dick also good,” en de duim gaat omhoog.

Het is leuk in Zuid-Korea!



De Ruby Indah besneeuwd ten anker in Prince Rupert



De Ruby Indah ten anker in spiegelglad water



Complete crew klaar om te gaan varen



Feestelijk gekleed bij de oplevering

WINDMOLENS UIT JAVA

DROMEN ZIJN BEDROG

Onze Verenigde Oost-Indische compagnons zouden zich omdraaien in hun graf als ze dit te horen kregen. Windmolens, gefabriceerd in West-Java. Is dit een droom, is het een sprookje of heeft de verteller zelf een enorme klap van die molen gekregen? Het is echter 100% waar en bovendien zeer actueel. Onze schepen hebben dit jaar al honderden windmolens van Indonesië naar de USA vervoerd om aan de vraag naar nieuwe energievormen te voldoen. Deze reis, met als nummer 175 West, heb ik 48 windmolenunits aan dek met een totaal gewicht van 2663 ton. Dat is met inbegrip van 576 sjorkettingen en 24 stalen balken met een gecombineerde lengte van 648 meter. De windmolens rusten op deze stalen balken om het gewicht over de totale breedte van het schip te verdelen. De bestemming is Fairless Hills dat echt aan het

uiterste, maar nog goed bevaarbare einde ligt van de schitterende Delaware River. Slechts een paar scheepslengtes verder zit je met onze diepgang van ruim tien meter muurvast in de modder. Het centrum van de stad Philadelphia is dan al ruim gepasseerd.

BIG U

Hier ligt aan pier 82 het eens zo trotse maar nu totaal verwaarloosde ´SS UNITED STATES´, met als thuishaven New York. Op het achterschip liggen de vier propellers die ´The Big U´ tijdens de maiden voyage op 4 juli 1952 naar de zo fel begeerde Blauwe Wimpel stuwden. Een record dat pas in 1990 gebroken werd door een Noorse catamaran.
De magnesium bronzen buitenschroeven zijn 4-bladig, terwijl de twee binnenschroeven 5-bladig zijn. Verbonden aan de 248.000 pk sterke turbines hielden deze Big U op een gemiddelde snelheid van 35.59 knopen. In exact 3 dagen 10 uur en 14 minuten werden de 2926.3 mijl van Ambrose Lighthouse tot Bishop Rock geklokt. De bouwprijs voor deze schoonheid bedroeg destijds 70 miljoen dollar. En werd mede gefinancierd door de US Maritime Administration. De reden was om het schip in noodgevallen ook te kunnen gebruiken als troepenschip. Er konden dan ook 14.000 gewapende mannen mee vervoerd worden.

AUTOBAND

Bij Kaap Henlopen embarkeren we de loods die ons naar de ankerplaats dirigeert. Hier komt de Amerikaanse Custom and Border Patrol (CBP) aan boord om de bemanning en het schip te inspecteren. Ook mag ik een aantal vragen beantwoorden over de situatie in Indonesië, met het accent op de beveiliging en de manier waarop we dit handhaven.

De inspecteurs zijn bewapend, strikt en professioneel. Het gesprek verloopt soepel en mijn crew reageert subliem op de vragen. CBP is tevreden met de inspectie. Ik hoef deze keer dan ook geen drie gewapende wachten aan boord te houden, zoals voorheen het geval was op onze voorgangers. En die uiteraard door ons betaald zouden moeten worden à raison van 25 dollar per man per uur voor de totale verblijfsduur in Philadelphia.
Een uur later mag de crew weer aan het werk en gaat de stuurman met de bootsman naar het voorschip om het anker op te pikken. Als het anker boven water komt, blijkt er een autoband geheel klemvast om de vloei van het anker te zitten. Het zit zo vast dat de vloeien niet meer om de stok kunnen draaien. En dat krijg je er zomaar niet van af. Het kan alleen door op een vlot naar het voorschip te gaan en met een lasbrander het rubber doorbranden en dan de stalen ringen te verwijderen. Dit is een gratis souvenir van de Delaware River en daar mogen we het voorlopig mee doen.

REKBARE CHOCOLADE DONUTS

We stomen verder tot het centrum van Philadelphia. Daar ligt de Philly 53 op ons te wachten om 520 ton zware olie te leveren. In de achtermiddag stomen we verder en tijdens de schemering meren we af in Fairless Hills en maak ik kennis met de voorman, Reinhart Kuffel. Voormalig bootsman bij de Duitse koopvaardij, die zowel Kaap Hoorn als Kaap de Goede Hoop vele malen heeft gerond. Hij heeft het lossen van de windmolens dan ook zeer gründlich geregeld. Super. De volgende ochtend lossen we deze gevaartes in span met een walkraan. Negen uur later zijn we gereed en mogen we wachten op het tij om onder loodsaanwijzing naar zee te vertrekken met bestemming Morehead City in North Carolina. Tegenstrooms, zo dicht mogelijk onder de kust, lopen we toch

nog ruim 14 knopen op de Atlantic. Bij de Fairway boei voor Morehead City ligt de loodsboots al op ons te wachten. Bij de General Terminal komen we bakboord voor de kant en meren af op 'veilige' afstand van een Amerikaans oorlogsschip. Er gelden deze week dan ook bijzondere veiligheidsmaatregelen in de haven van Morehead City. De Ford Explorer die ik heb gereserveerd, staat op de kade te wachten. Nadat de minimale hoeveelheid administratie is geregeld met de agent, gaan we met de auto super de luxe naar het centrum van dit vakantiedorp aan de Atlantic Ocean. Mijn crew koopt zeven nieuwe laptops en vijf handycams bij Best Buy. Voor de watchmen bij de poort kopen we een doos met twaalf chocolade donuts wat ze heel erg lekker vinden. En zo mogen wij elke keer zonder een enkel probleem door de poort. Erin en eruit. Daarbij vriendelijk toegezwaaid door de security officials. Want ook hier is veiligheid een rekbaar begrip.

HET EITJE EN ZIJN LEIDINGGEVENDE CAPACITEITEN

De stuurman zou het werksysteem herzien en opnieuw instellen. De dagdienst zou om 06.00 uur in de ochtend beginnen met dekwerk en de matrozen onder de gage maakten de accommodatie schoon. Dat wil zeggen, dan zie je ze soms met een soort halfnatte mop het vuil van de ene kant naar de andere kant van de gang schuiven. Je moet zo af en toe die vuile mop UITSPOELEN in schoon water en dan met nieuw sop weer een deel van de vloer schoonmaken. Wat die jongens hier doen, kan ik als volgt verduidelijken: met een vochtig washandje, waar een beetje zeep op is gesmeerd, hun hele lichaam afdoen, inclusief de intieme delen. En als je het gehele oppervlak hebt besmeerd en alles over je gehele body hebt

uitgesmeerd ben je klaar. En denken dan dat ze klaar en schoon zijn. Dus als ze dezelfde procedure in de gangen hebben gevolgd, ruim je de emmer op en zet je de vuile mop ernaast om die de volgende ochtend weer verder te gebruiken. En denken ze een goede job gedaan te hebben. Je moet ze dus leren hoe je moet soppen. Hoe je een schip moet schoonmaken. En die instructie kan ik beslist niet aan een Birmese eerste stuurman overlaten. Want die weet ook niet hoe het moet en als je hem uitlegt hoe het wel moet, zegt hij "YES CAP" en glimlacht je vriendelijk toe om het vervolgens geheel fout uit te gaan leggen aan de boys.

Ik kwam op de brug waar de eerste stuurman me vriendelijk aanbood om thee voor me te maken. "You like tea, captain?" "Nee hoor, ik pak het zelf wel." En kijkt hij heel teleurgesteld dat hij het niet voor me mag doen. "Stuurman, waar zijn je mensen?" vraag ik. Hij kijkt me verbaasd aan. "Die zijn aan het schoonmaken, captain" antwoordt hij me. "Stuurman, ik kom net van beneden en ik zie helemaal niets en niemand. Volgens mij liggen ze gewoon nog lekker te pitten allemaal." "Te slapen, captain? Denk je dat echt?" "Stuurman, ik weet het zeker. Dat hele zootje ligt gewoon te snurken." De stuurman gaat naar beneden en komt even later terug. "Er stond er eentje onder de douche en twee lagen nog te slapen, captain." "Stuurman, hoe heb je dat werk ingedeeld? Geef je wel voldoende werk. Als je die jongens een werkopdracht geeft wat je in een kwartiertje kan doen, heb je teveel tijd over voor je kan gaan ontbijten. Je moet ze meer werk geven, zodat ze hun tijd wel nodig hebben om dat werk af te kunnen maken." En de stuurman kijkt me met bijna niet begrijpende ogen aan. Ik zeg hem de jongens een officiële waarschuwing in het journaal te geven. Wel geef ik aan dat we twee uitwijkmogelijkheden

hebben. Als ze geen officiële waarschuwing willen hebben, kunnen ze het afkopen door 100 pushups te doen. Maar wel binnen de drie minuten. En als ze dat niet willen of kunnen, mogen ze een 'vrijwillige' bijdrage van tenminste 10 dollar doen aan het Welfare Fonds. Daar kan de hele crew dan weer films van kopen. Later blijkt dat ze alle drie kiezen voor een vrijwillige bijdrage aan het Welfare Fonds.

Ik zeg tegen de stuurman om ze dus om 06.00 uur op de brug te laten komen. "Eentje kan dan een computertrainingscursus doen. De andere twee moeten met een hogedrukslang een verstopte afvoer proberen door te spuiten. En als dat klaar is alle rubbermatten op het brugdek verwijderen en daaronder goed schoonmaken. Dan zal het wel zo'n beetje 07.00 uur zijn en mogen ze naar beneden om de accommodatie schoon te maken. Begrijp je dat stuurman?" "Yes Cap, dat begrijp ik," zegt hij.
Als ik om 07.00 uur op de brug kom, is er veel activiteit op de brugvleugel. "Gaat alles goed stuurman?" "Yes Cap, alles onder controle," glimlacht hij me toe. "Mooi." Ik pak een kop Chinese thee en kijk naar de werkzaamheden. "Heb je de afvoer nog doorgespoten stuurman?" "Yes cap, maar het was niet succesvol. Het water spuit alleen maar terug. Het lukt niet om die pijp door te spuiten." "Oké," zeg ik, "dan moet de lasser er maar bijkomen om die pijp open te branden en dan zoeken waar het vuil zit." "Yes Cap," zegt de stuurman zoals gebruikelijk. "Er stond niet veel druk op die waterslang, captain," vervolgt de stuurman. "Op welke waterslang, stuurman?" vraag ik. "Op die zoetwaterslang," zegt de stuurman. "Op welke zoetwaterslang, stuurman? Je hebt toch niet dat tuinwaterslangetje gebruikt?" "Yes Cap, die kleine waterslang." "Stuurman, ik heb je toch gezegd de

hogedrukslang te gebruiken?" "Oh, dan moet ik de pomp starten," zegt de stuurman. "Ja stuurman, dan moet je de pomp starten. Dan druk je op de knop en start je de pomp". De hogedrukslang wordt opgetuigd, de pomp wordt gestart en de verstopte pijp wordt doorgeblazen. Het water loopt direct weg. "De pijp is nu schoon captain, met die hogedrukslang," zegt de stuurman triomfantelijk alsof hij zojuist alle Birmese generaals heeft ontmand. Kan je het je voorstellen, zo'n kadootje? En daar moet ik de oceaan mee oversteken.

Ook als het etenstijd is wil hij nog doorwerken.
Want 's middags komt hij bij me met een bestelling voor een paar onderdelen en extra verf die we nodig hebben. Het is allemaal onzin, maar hij wil zo graag zijn best doen en laten zien dat hij hard werkt.

CHINESE SCHOENTJES

Dit verhaaltje gaat over de Chinese schoenen, die ik kocht in New Orleans, en de gevolgen daarvan.

Van New Orleans vertrok ik naar Miami om jachten te laden en vervolgens naar Panama voor kanaal transit, waar we ook veel bekijks hadden met al die jachten aan dek! Daarna koers gezet naar de Mexicaanse Pacific kust. Bestemming Manzanillo en Ensenade om een paar jachten te lossen en weer te laden. Daarna naar Victoria aan de Juan de Fuca Strait. Hier losten we de laatste jachten en was het tevens het einde van een
´jachtige´ reis. Victoria was ook erg leuk. Ontmoette daar een Hollandse emigrant die geboren was in Mariënberg in Overijssel. Nu ontmoette ik een paar jaar geleden eens een

soort missionaris in Vancouver. En hij vertelde me geboren te zijn in Mariënberg. Daar in de buurt heb ik nu een zomerwoning. Buiten mijn andere verblijven op deze globe, ter geruststelling … hm, hm.

Maar oké, die missionaris vertelde me dat zijn vader dominee was in Mariënberg en tegen het einde van de oorlog door de Duitsers is gefusilleerd, omdat hij Joden in het keukenkastje had verborgen. Er is nog een straat naar hem vernoemd. Dat vertelde ik aan die emigrant, die Dick Wevers heet. En die Dick vertelde me dat hij door die dominee gedoopt was in 1941!!! We maakten een mooie wandeling in Victoria, aten ergens aan de jachthaven en dronken daarna koffie in een winkelstraat. Het was echt heel erg leuk, omdat hij die buurt in Holland ook zo goed kende. “Daar bij die bakker op de hoek en dan ga je linksaf naar die molen …” en meer van die bewoordingen. Ik kocht nog een aantal prachtige vissen in Canada en via een goede kennis in Vancouver, die scheepshandelaar is, bestelde ik nog verse groenten en fruit voor de reis naar de Far East.

De eerste haven in het Verre Oosten was Manilla om sojabonenmeel te lossen. Dat duurde zeven dagen, gelukkig. En daarvan heb ik er vijf (!) in het Manila Doctors Hospitaal gelegen. Ik had in de USA namelijk goedkope Chinese schoenen gekocht. Safety boots. Voor 26 dollar, dus helemaal voor niets. En je weet mogelijk dat de Caterpillars 110 dollar kosten. Dan heb je wel de echte en de goede. Maar ik kocht die Chinese schoenen. En zoals ik vertelde, was het een warme reis van Florida - Panama - Mexico - Canada en vervolgens naar het Verre Oosten. Met warme voetjes in die safety boots!!! Echter geen geurtje te bekennen.

Wel kwamen er na enige weken op de Pacific rode vlekjes op mijn tenen, en vrij snel ook op mijn enkels. Het jeukte ontzettend. Die vlekken werden steeds groter!

Uiteraard krabde ik op die jeukerige plekken en mijn huid ging daarvan open. Gelukkig was ik inmiddels in Manilla gearriveerd.
Mijn benen begonnen eruit te zien als opgezwollen tomaten, helemaal rood, en het ging letterlijk als een lopend vuurtje van mijn tenen naar mijn enkels en vervolgens naar mijn kuiten. Ik ging toen direct naar het hospitaal, dat was 's avonds. Het was een 24-uurs privéhospitaal, en daar keken ze met grote Filippijnse ogen. "Wat is dat in hemelsnaam?" Het zag er niet uit!!! Ik had verhoging en voelde me helemaal niet lekker. Ze gaven me antibiotica en pilletjes tegen de jeuk. De volgende dag moest ik dan terugkomen, omdat die avondarts zei dat ik de dermatoloog moest zien om het beter te onderzoeken. Dat deed ik dus de volgende dag. Die dokter keek naar mijn voeten en mijn benen, waar inmiddels die tomaten zich al hadden verspreid op mijn dijen en het ging al naar de rest van mijn lichaam. Ze wilde me direct aan het infuus hebben en dan zou er via dat infuus medicijnen worden toegediend. Dat bestond uit steroïden.
Ze wilde voorkomen dat ik die tomaten op mijn hoofd zou krijgen!!! Ik werd direct aan een infuus gelegd en kreeg een privékamer. Er bestaan in dat ziekenhuis alleen maar privékamers. Vervolgens werden er bloedmonsters genomen en werd een stukje huid afgenomen om in het laboratorium te onderzoeken. De enige conclusie die de dermatologen op dat moment konden trekken, was dat er inderdaad sprake was van een zeer sterke allergische reactie, wat een ontsteking had veroorzaakt in mijn bloedvaten. Ik ben ervan overtuigd dat het impregneringsmateriaal aan de binnenkant van de Chinese schoenen de reden is geweest.

Waarom krijg ik namelijk eerst rode vlekken op mijn tenen, voeten, enkels en dan opklimmend naar boven??? Terwijl ik nog nooit in mijn leven, reizend over deze globe, ergens allergisch voor ben geweest?
Ik vertelde hen dus het verhaal van de schoenen wat voor mij de enige aanwijzing en oorzaak zou kunnen zijn. En mogelijk is dat waar. Elke drie uur werd mijn temperatuur, polsslag en bloeddruk gecontroleerd. En tweemaal per dag kwam er een dermatoloog naar me kijken en met me praten. Alles perfect geregeld daar. Dat duurde dus vijf dagen en de volgende dag zou het schip vertrekken. Ik besloot om terug te gaan. De dokter wilde me eigenlijk nog een week houden. Het probleem was deels verminderd, maar nog duidelijk aanwezig. Dus kreeg ik een uitgebreid arsenaal pillen mee met gedetailleerde beschrijving hoe ze allemaal in te nemen.

Ik beleefde daar overigens een perfecte tijd in Manilla. Ik had wereldwijde televisie-ontvangst en kon dus alle Europese wedstrijden volgen. Daarbij had ik altijd minimaal één maar ook vaak twee stuurmansleerlingen op mijn kamer, die mij nauwgezet in het oog hielden.
We hebben namelijk een kantoor in Manilla en leerlingen die op een schip wachten, moeten dan op kantoor werken. Ze hadden er achttien op dat moment.
Dus ik kreeg drie speciaaltjes toegewezen. Hartstikke leuk en gemakkelijk, want ze deden alles voor me. Ik liet ze ook chocola kopen, wat we dan weer aan die verpleegstertjes gaven. Als ze kwamen om iets te doen, vroeg ik altijd: “Wil je een lekker stukje chocola, of een chocoladekoekje?” Want we hadden ook een paar pakken chocokoek gekocht. Ze vonden het jammer dat ik wegging! Kan je voorstellen. Dat is zo'n beetje het verhaal uit Manilla. En als je ooit eens iets overkomt en je hebt

een lange wachttijd in Holland, kan ik je aanraden: neem het vliegtuig naar Manilla en ga naar het Manila Doctors Hospital aan de United Nations Avenue, in het hartje van de stad. Mooi uitzicht en een superverzorging. En de prijs is helemaal een lachertje. Voor mij waren de kosten 200 dollar per dag. Inclusief kamer, medicijnen, voeding (echt goed en lekker), terwijl de dokters nog een extra attentie kregen. Is goedkoper dan het Manila Hotel. Daar betaal je 250 dollar als er een seminar is. Ik zal daar de volgende keer mogelijk naar toe gaan.

EEN JACHTIGE REIS

MV PAC DUBHE/2006
GRT 20471
NRT 10630 LOA
178.80 mtr.
Breedte 27.20 mtr.
Waterverplaatsing 38046 mt.
Vlag Singapore

EERST NAAR LONDEN

Captain Ng in Kuala Lumpur vraagt me of ik zin heb een reis rond de wereld te maken met de ´PAC DUBHE´.
De start is gepland voor New Orleans. Daartoe vlieg ik eerst naar Londen om een pre-briefinggesprek te houden met de directie in Buckingham Gate. Het kantoor is aldaar gevestigd. Vanuit de vergaderkamer van het kantoor zie je het wisselen van de wacht voor het koninklijk paleis. En ben ik dus voor een ochtend de buurman van de Engelse koningin. Hare Majesteit is niet thuis dus kunnen we haar niet uitnodigen om even langs te komen op de koffie!

Gelukkig gaat het er wat minder koninklijk aan toe tijdens de bespreking die we voeren. Ik beluister de gebeurtenissen op de schepen die gedurende de afgelopen drie maanden hebben plaatsgevonden.
We lunchen vervolgens in St. Albert Pub. Is in 1852 gebouwd en de pullen bier die hier over de toog zijn gegaan, zou ik niet kunnen tellen. Vanuit deze pub loop je in 7 minuten naar de parlementsgebouwen. Dat was de destijds ingestelde wachttijd, alvorens een wet werd geaccepteerd. Dus konden de eventuele tegenstemmers vanuit de pub de zaal nog bereiken. Zo werd me hier verteld.
We eten een Schotse schotel, bestaande uit onduidelijke vleessoorten die, typisch Engels eigenlijk zou ik willen zeggen, wel lauwwarm maar verder geheel smakeloos zijn.

Nadat we de vereiste formaliteiten hebben geklaard en de benodigde handtekeningen zijn gezet, vertrek ik naar het Crest Hotel dat vlak naast het vliegveld Heathrow ligt. De chauffeur die me brengt, raakt de weg kwijt en we belanden in een buurt die alleen maar uit doodlopende straten lijkt te bestaan. Ik vraag hem hoe lang hij al in Londen woont. “Acht jaar,” antwoordt hij met een parelwitte glimlach. “Ik ben geboren in Kenya en mijn kinderen zijn hier zo gelukkig.” Hij moet diverse keren zijn baas bellen om te vragen hoe hij moet rijden! Even later help ik hem met het intoetsen van het juiste adres in zijn navigatiesysteem dat vlak bij hem in het handschoenenvakje ligt. En dan blijkt het nog maar een wipje te zijn naar het hotel. Uiteindelijk bereiken we dan na een urenlange rit de juiste locatie. In de bar van het restaurant zie ik die avond de wedstrijd Jong Oranje – Jong Portugal en geniet van het spel van de jongens van Foppe de Haan. Ik voel me dan heel

Hollands! Het hotel is geluiddicht gebouwd, dus slaap ik prima die nacht.

STEEDS EVEN UITKLEDEN

De volgende ochtend neem ik een taxi naar het vliegveld. Het elektronische ticket is snel geregeld op het vliegveld. De vriendelijke assistente helpt me uiterst charmant en glimlacht me een prettige reis toe. Snelheid is overigens niet te bespeuren bij de veiligheidscontrole die plaatsvindt alvorens ik het toestel van Air United mag betreden. Ik mag me weer tot op de naad uitkleden en laten inspecteren door twee paar zoekende ogen. Het overkomt me regelmatig en wel uitsluitend als ik met een Amerikaans toestel naar de USA vlieg. Ik heb al eens gevraagd aan welke bijzondere kenmerken ik voldoe om dit voorrecht te mogen hebben. Slechts een vage glimlach mag ik als antwoord accepteren. Is het mijn Argentijnse hoed boven mijn maffia zonnebril??? Dit in combinatie met mijn postuur??? Het blijft geheim. Ik kleed me aan en vervolg de aangegeven route naar het toestel. Ik zie veel dikke en hijgende mensen steunend hun schoenen uitdoen. Samen met hun broekriem worden die in een speciaal bakje gezet ter controle.

Na een rustige vlucht arriveren we op Washington Dulles vliegveld. Ik mag na het gewone interview van de immigratie voor een tweede gesprek en intensief onderzoek naar een hoger geplaatste officer. Ik toon de brief die ik van het kantoor heb gekregen om me te introduceren als nieuwe gezagvoerder voor de ´PAC DUBHE´. Het wordt geaccepteerd en ik mag verder. Na het bezoek aan de douane ga ik door naar de vertrekplaats van het vliegtuig. Ook hier mag ik me wederom laten *benaden*. Maar met mijn regelmatige ontkledingen

beschouw ik me zelf als professioneel stripper en verloopt de procedure supersnel. Ik mag verder.

MOOI HOTELLETJE

Het schip is nog niet gearriveerd en ik betrek een suite in het Drury Hotel. Een prachtig pluche verblijf. Kroonluchters en marmeren vloeren domineren het interieur. Hier mag ik het weekend doorbrengen. Ik eet verse oesters in Bourbon Street en luister naar Louisiana Jazz, zoals het alleen hier gespeeld wordt. Ik maak met de streetcar, zoals de open tram hier wordt genoemd, voor 1.25 dollar een rondje French Quarter en voel me optimaal toerist. Het is bijna verschrikkelijk warm in New Orleans. De vochtigheid is omstreeks 67% bij een temperatuur van 34 graden. En dat noodt niet uit tot een stadswandeling. **PAS 70 JAAR**

De ´PAC DUBHE´ arriveert maandagmorgen en komt direct langszij Nashville Avenue. Ik ga aan boord en neem het schip over van de vertrekkende Roemeense kapitein. De ruimen zijn beladen met pallets rubber vanuit Indonesië en Thailand. Het rubber gaat rechtstreeks naar Amerikaanse autobandenfabrieken. Aan dek staan een aantal zware winches die onderweg in Kaapstad en Abidjan aan boord zijn genomen. De lucht betrekt en zware wolken vormen zich boven de Mississippi Delta. Even later lijken we opgesloten te zijn in een massieve watermassa die regelmatig verlicht wordt door imposante en bijna beangstigende bliksemschichten.

Ik neem voor een maand proviand in bij World Ship Supply en beperk me tot aankoop van verse groenten en fruit. Salim is de lokale vertegenwoordiger. Hij heeft een 50 procent mank been, maar beweegt zich uitsluitend voort met een glimlach rond zijn bijna tandeloze mond. Hij is omstreeks 70 jaar oud.

Ook dit is Amerika. Hardwerkende mensen die geen beroep doen of kunnen doen op een uitkeringsinstantie. En dus gewoon werken.

LOSSEN MET SCHADE

Tijdens het lossen van de pallets rubber breken een paar hijsbanden. De pallets vallen op een dekschuit die langszij ligt om een deel van deze lading in te nemen. Er is wat materiële schade, maar gelukkig is er niemand geraakt. Wel wordt de verzekeringsmaatschappij ingeroepen om de schade te kunnen regelen. Want de ontvangers beweren dat de lading niet op deze manier getransporteerd kan worden en dat er een andere schuit moet komen om die lading in te nemen. Dus is er een kraan nodig en belopen ze tijdsverlies. Alles telt mee en de totale claim kan behoorlijk oplopen.

VEILIG MET TWEE CHIEF OFFICERS

De eerste stuurman wordt hier in New Orleans ook afgelost. Zijn plaatsvervanger komt uit China en heeft wat vertraging met het verkrijgen van een visum voor de USA. Dus komt hij pas een dag voor vertrek aan. Nu zijn we al begonnen met het beladen van het schip en kan er dus geen goede overdracht plaatsvinden. Ik beslis dus om met twee eerste stuurlieden naar Miami te gaan. Dan kunnen ze tijdens de reis alle zaken bespreken en kan de verlofganger vanuit Florida naar huis vliegen. We nemen 24.500 ton sojabonen in, met als bestemming Manilla. We stomen de Mississippi af en gaan eerst naar Miami. Het is de bedoeling dat we daar 25 jachten laden aan dek. Ze zijn bestemd voor de westkust van Mexico en Canada. Dus gaan we via het Panamakanaal naar de Pacific Ocean.

BORIS BOEF

De jachten worden door de eigenaars of hun schipper langszij gebracht. We hebben een duiker aan boord, die dan de onderkant van het jacht beziet om te bepalen waar de hijsbanden moeten worden aangebracht. Dit om schade te voorkomen aan de schroeven. Sommige jachten hebben grappige namen. De ´BONE BREAKER´ bijvoorbeeld. De eigenaar is een orthodontist. Een zeurderige man die direct aan boord komt om te kijken hoe zijn jacht wordt gesjord. Dit is een nieuwe boot. “A multimillion dollar boat,” zegt hij herhaaldelijk. Maar de surveyor antwoordt hem dat de boot vijf jaar oud is. “Nee, het is het nieuwe model, dus het is een nieuwe boot.” “Ik kijk naar het jaar waarin de boot is gebouwd,” zegt de surveyor en hij inspecteert het schip zeer aandachtig om alle krasjes en zelfs vlekjes te vermelden. Want anders krijg je later mogelijk een rekening gepresenteerd. De eigenaar van de ´JOY OF LIFE´ is een verschrikkelijke brombeer. Lijkt op een volle neef van Boris Boef. Zijn jacht is uitgerust met een sauna en zelfs een inboard zwembadje. Een echte 5- sterrenboot dus. Boris heeft geld verdiend met het verkopen van betonmixers en cementpompen, zo laat hij me weten. Zijn partner is een charmante dame. Echter, alleen voor de oostkust van de USA. Ze vertelt me dat ze hier afscheid moet nemen van de ´JOY OF LIFE´. Boris vraagt of hij in het Panamakanaal met me mee mag varen. Ik laat hem weten dat het niet is toegestaan na de 11de september. “Nou, dan zie ik je wel in Victoria,” bromt hij. Boris wil daar met zijn ´JOY OF LIFE´ een reis naar Alaska maken. Hopelijk vindt hij aldaar meer vreugde in zijn leven dan hij nu uitstraalt.

PANAMA TRANSIT

Panama is druk en vooral drukkend, wat de temperatuur betreft. Onze airconditioning heeft het begeven en de tegenwoordige schepen zijn niet gebouwd op natuurlijke ventilatie. De hitte die binnen wordt opgebouwd, kunnen we niet gemakkelijk afvoeren. En de onderdelen die we nodig hebben voor de compressor moeten uit China komen. “Dat duurt nog eventjes,” zo lees ik in de berichten van het kantoor in Singapore. De bootsman heeft een hutje gebouwd naast het ‘rode’ bakboordlicht. Zo kan hij de nachten in een natuurlijke en tevens romantisch verlichte omgeving doorbrengen. Naarmate je dichter bij de machinekamer komt, wordt het steeds heter. Voor de kok is het in de kombuis ook geen pretje in deze subtropische gebieden.

Ik breng het schip eerst ten anker buiten de pieren. De volgende ochtend stoom ik naar binnen om in rustig water binnen de pieren de bunkerboot langszij te krijgen. Hier nemen we nog 350 ton extra brandstof in om de reis naar Singapore te kunnen volbrengen. ’s Middags om 17.00 uur komen de loodsen aan boord om ons door het kanaal te brengen. Die Panamese loodsen doen het heel erg goed na de overname van het kanaal. Ik vind dat het kanaal er echt op vooruit is gegaan na het vertrek van de Amerikanen. We hebben veel bekijks met al die jachten aan dek. De agent brengt me een paar Amerikaanse kranten. Je moet die kranten echt heel voorzichtig lezen, omdat met deze grote vochtigheid in Panama het papier gemakkelijk scheurt. Hier en daar vliegt een pelikaan laag over het water. Ik beschouw deze vogels als het typische kenmerk van Panama.
In de zeer vroege ochtend ontschepen we de loods aan de Pacific-kant van het kanaal en ik meld me af bij Flamengo.

LEKKER WINDERIG

Het zicht is schitterend en de Pacific ontvangt ons vriendelijk en kalm. In de Golf van Tehuantepec begint het 's avonds stevig te briesen en de lijnen van de zeiljachten aan dek klapperen hard tegen de masten. Op het voordek van het jacht

´SPECTACULAR BID´ zijn twee matrassen losgewaaid. Ze waren slechts vastgeplakt. Voor de zonaanbidders was dit voldoende. Maar deze bevestiging blijkt voor een zeereis niet sterk genoeg te zijn. Onze bootsman haalt ze van het dek af en brengt ze in de kajuit van het jacht.

KINDERDIJK EN GOUDSE KAAS

Ik heb de snelheid van het schip aangepast en zo arriveren we zondagmorgen om 06.00 uur bij het loodsstation te Manzanillo. Dat is namelijk het tijdstip dat de loods aan boord kan komen. Het verkeerssysteem en de communicatie zijn hier perfect geregeld. We stomen nog in het vroege ochtendduister deze mooie haven in. Ik voer een geanimeerd gesprek met de loods, capitan Carlos Gonzalez, die in zijn leerlingstuurmantijd met een Mexicaans schoolschip in Krimpen aan den IJssel was. Met de fiets werden tochtjes gemaakt naar Kinderdijk en Gouda. Hij kon het zich nog allemaal goed herinneren, omdat hij voor het eerst in het buitenland was en onder de indruk van alle nieuwe waarnemingen. Hij proefde daar ook voor het eerst de echte GOUDSE KAAS! De scheepswerf waar ze lagen, was Van der Giessen de Noord. En hij sprak het allemaal perfect uit.

EEN PAAR SLOFFEN MARLBORO

De autoriteiten kwamen aan boord en in een vlot tempo worden de formaliteiten verricht. Acht sloffen Marlboro versnellen de procedures. Ik bied de heren een ontbijt aan,

wat

enthousiast wordt geaccepteerd. Het is meestal vrolijk en ontspannen in Mexico. Daarna worden de jachten geïnspecteerd door de douane. Want er zou natuurlijk wel iets in verstopt kunnen zijn, wat officieel niet is toegestaan. We lossen hier drie jachten en er komt er één bij, een grote jongen van 63 ton, met als bestemming Victoria, BC.

's Middags breng ik het schip buiten de pieren en maak nog snel een aantal foto's van het strandleven hier aan de Pacific kustlijn. We zetten koers uit naar Ensenada. Dwars van Baja California stijgt de temperatuur nog meer en hebben we geluk dat we een enigszins verkoelend windje uit de noord hebben. Ik sta in contact met de agenten en ze laten me weten dat we veertien jachten lossen in Ensenada en er drie bij krijgen. Allemaal bestemd voor Canada. Ik heb in Manzanillo kennis gemaakt met de eigenaar van een superjacht, de ´FREYA´. Ik zie de salons, de slaaphutten, de brug en de kombuis. Deze luxe vereist eigenlijk een ander soort bewoordingen om haar schoonheid te beschrijven. Hij nodigt me uit om in Ensenada te gaan lunchen. Dat lijkt me wel leuk, vermits ik tijd heb uiteraard.

ZONDER CREDITKAART NAAR JAPAN

We beginnen snel met de laad- en losprocedure. Het restant aantal jachten aan dek bedraagt hiermee twaalf stuks. En ook deze jachten moeten naar Victoria, BC. Terwijl we het jacht de ´ALMAR´ lossen in Ensenada loopt de eigenaar al te springen van ongeduld. Dit jacht wordt aan stuurboodzijde gelost. Maar we liggen ook stuurboord gemeerd. Er is bij het voorschip dwars van ruim 1 en ruim 2 namelijk een inham met water, waar voldoende ruimte is om die jachten te laten zakken.

De eigenaar wil daar direct vandaan vertrekken. Maar dat kan niet. Omdat hij dan onder onze stuurboordtrossen door moet

varen. En na enig nerveus gemanoeuvreer lukt het hem om zijn topmastje met navigatielicht eraf te varen. Tegen onze tros aan. Ondanks dat een paar stuwadoors met veel moeite proberen die tros omhoog te duwen. Als hij dan geagiteerd terugvaart naar de kade vaart hij met zijn achtersteven tegen een dukdalf aan. Daarmede een lelijke kras en scheurtje in zijn scheepshuid veroorzakend. Zijn bloeddruk loopt hierbij hoog op, gelet op zijn gelaatskleur.

Carlos, de Mexicaanse voorman, die met het schip meereist van haven tot haven, komt zeer opgewonden bij me. Zijn beurs, met daarin twee creditkaarten, zijn rijbewijs en wat Amerikaanse dollars, is verdwenen. Hij had het in een tasje aan een deurhaak op een jacht gehangen. En even later was het weg. We hebben ongeveer 25 man extra aan boord, die het lossen en laden van de jachten regelen. Zo is er ook een aantal Mexicaanse lassers aan het werk. En onze eigen crew natuurlijk nog. Buiten het feit dat er nog een aantal jachteigenaren rondloopt.

Carlos moet overmorgen naar Japan om het laden van jachten te regelen. En dat wordt bemoeilijkt zonder het bezit van een creditkaart.

BAAI VAN ALLE HEILIGEN

Ondanks dat we hier gemeerd zijn in de Bahía de Todos os Santos is het dus beslist geen geluksdag deze vrijdag de 13de juli. Om 16.00 uur ’s middags zijn we gereed en vertrekken we zonder problemen uit deze toch mooie haven, waar ik weer een bijzonder aantal leuke mensen ontmoette. Ik blaas drie lange stoten op de scheepsfluit ter afscheid en stoom de pieren uit. De loods krijgt nog een fles Johnnie Walker mee en zwaaiend nemen we afscheid van Mexico.

We zetten koers uit langs Los Angeles en San Francisco, met als bestemming Canada. Er zit hier ontzettend veel vis in het

water. Om ons heen zien we ook diverse walvissen hun spuitjes blazen. Ik zeg dan altijd dat ze een douche nemen. De Chinezen nemen foto's om thuis te laten zien. Ze vinden het prachtig. En ik ook.

“I’M COMING HOME I’VE DONE MY TIME”

TYPHOON BING

We ontvangen in de haven van Nagoya de laatste 4000 ton staalproducten die bestemd zijn voor de USA. Het is erg heet en de relatieve vochtigheid is hoog. Ook ontvang ik telexen van de Japanse meteorologische dienst die me berichten dat er weer een typhoon onderweg is richting Japan. Zijn naam is BING en hij heeft nummer 18 dit jaar. De Japanners noemen typhoons niet bij de naam, maar bij hun nummer. Als je met een Japanner over typhoons spreekt, gaat dat in de trant van: nummer 14 van twee jaar geleden was een erg zware storm. Voor ons is BING nummer 4 dit seizoen in Japan. BING zit op onze lengtegraad en komt recht om de noord. De verwachting is dat Bing voor de Japanse kust zal afbuigen om vervolgens in noordoostelijke richting de Noord Pacific onveilig te maken. Wij zijn gereed met de belading op de 3de september en ik moet dan mijn beslissing nemen om te blijven wachten tot BING voorbij is of naar buiten te gaan en de reis te aanvaarden. Ik bereken de posities en de snelheden van BING en besluit om naar buiten te gaan. Helaas word ik ook deze reis naar Panama gerouteerd door Oceanroutes in San Francisco (dit bedrijf is gespecialiseerd in weersverwachting en routeaanbeveling over de Oceanen), maar iedereen weet hoe moeilijk het is om de zonneschijn te voorspellen in Suurhuisterveen en Tjietjerksteradeel, dus op de grote oceanen op deze globe is het heel erg moeilijk!

Ik heb al vele malen laten weten dat ik daar niet van gecharmeerd ben, maar ik moet hun adviezen opvolgen om eventuele en enige schade aan de lading, tijdens de reis opgelopen, te kunnen claimen. Als ik hun advies niet opvolg,

kunnen ze met een claim komen dat ik via mijn gekozen route langer onderweg ben geweest dan dat ik volgens hun route geweest zou zijn! En dat ik dus meer brandstof heb verbruikt. Kijk, zij maken nooit een fout en hun route is altijd de beste. En dat is dus niet zo en ik heb daar veel bewijzen van gezien gedurende oceaanpassages. Oceanroutes adviseert me om de grootcirkel te volgen van Nagoya naar Cabo San Lucas in Baja California. Vervolgens zal de koers langs de Mexicaanse kust naar Balboa voeren. Een reis van vijfentwintig korte dagen. De klok moet namelijk op oostelijke koers steeds vooruit worden gezet. Ik heb er een ontzettende hekel aan om de klok, gedurende de nacht, vooruit te laten zetten. Dan heb je een korte nacht. En dat merk je. Ik laat de klok altijd om 16.00 uur 's middags vooruitzetten. De boys werken dan tot 16.00 uur, kijken op de klok en zien dat het plotseling 17.00 uur is geworden. Ze stoppen dan met werken en gaan dineren. Het voordeel is dat je een gewone lekkere lange nacht hebt. En de crew vindt het ook prachtig.

Ik ben het met die geadviseerde route totaal oneens. De grootcirkel brengt je namelijk op hoge breedte en dat vind ik niet goed, gelet op de belading van het schip. We zijn namelijk vol beladen met staalproducten waardoor we een grote GM (scheepsstabiliteit) hebben en daardoor een zeer korte slingertijd. Je hebt dan een zogenaamd stijf of wreed schip, dat slingert met snelle halen. En dat kan invloed hebben op de zeevaste stuwing van de lading. Die is wel gesjord en gestut, maar door die duizenden snelle bewegingen kunnen die sjorringen los komen te zitten of breken. Als je soepeltjes slingert, met een lange slingertijd, blijft die lading perfect op zijn plek. Je moet met zo'n gevarieerde lading, als ik nu aan boord heb, uiterst voorzichtig zijn en voorkomen dat die lading

gaat schuiven. En op hoge breedte in de Noord Pacific zou dat gemakkelijk kunnen gebeuren. Ik verstrek deze informatie aan Oceanroutes. Ze reageren heel beleefd. “Hartelijk bedankt voor de verstrekte gegevens betreffende de lading en de GM (scheepsstabiliteit). Gezien de belading met staalproducten hebben we de aanbevelingen nauwkeurig in onze routevoorspelling verwerkt.” Ik laat ze wederom weten dat ze zich niet uitsluitend moeten laten leiden door het voordeel van de bekorting die de grootcirkel oplevert en zodoende een paar mijltjes verdienen. De veiligheid van het schip en de lading is nummer één en dat is uiteraard altijd zo. Maar met het maken van je keuze betreffende de te nemen route getuigt het speciaal nu van goed zeemanschap om niet de kortste, maar de meest veilige route te kiezen. Ook dat laat ik ze weten.

Welk soort mensen bemannen de apparatuur van Oceanroutes? Dat zijn veelal jonge stuurlieden die eigenlijk geen zeeman zijn. Anders waren ze wel blijven varen. Zij prefereren een walbaan. Prima. Ze zoeken en accepteren dan een walfunctie, maar missen de nodige ervaring om op bijzondere situaties bekwaam in te spelen. Er zou een betere coördinatie moeten plaatsvinden tussen de kapitein van het schip en de servicekennis die ze verlenen. Ik kan niet zonder goede meteorologische informatie en weersvoorspellingen. Maar let goed op die bewoording. Het zijn en blijven voorspellingen en de werkelijke en actuele situatie kan totaal verschillen bij de verwachtingen op de computer. Hier moeten we dus dagelijks op reageren en onze koers en snelheid eventueel op aanpassen.

NOG EVEN SHOPPEN

De laatste dag in Japan gaat Pleuntje nog met de agent mee naar Nagoya om wat boodschapjes te doen. Het is de bedoeling

dat ze Yakult en kaas gaat kopen. Wij als WestEuropeanen moeten toch aan onze dagelijkse melkbehoefte voldoen. En Pleuntje heeft er een uitgebreide happening van gemaakt. Ze heeft een bezoek aan de kapper gebracht, wat ik helemaal niet verwonderlijk vind daar Pleuntje heel graag een stukje van haar haar laat knippen.
En uiteraard ook nog even een bezoekje gebracht aan een kledingzaak. En daar heeft ze ook een aantal kledingstukken gekocht. En zoals het hoort: netjes afdingen op de prijs. Zelfs in Japan, als je de taal niet machtig bent.
Een broekrok was oorspronkelijk geprijsd voor 25.000 Yen, en dat is pakweg 500 Nederlandse guldens. Maar nu afgeprijsd tot
12.500 Yen. Een mooie korting, dat wel, maar Pleuntje vond dat niet voldoende. Ze pakte het prijskaartje, liet het aan de verkoopster zien, wees er naar, stak daarna haar wijsvingertje omhoog en die begon van links naar rechts te bewegen. Vervolgens maakte ze met haar wijsvinger en duim het pingping-gebaar en toen wees ze met haar wijsvinger naar beneden om aan te geven, die prijs is niet goed, die moet naar beneden. De verkoopster begreep het direct. Ze pakte de telefoon en belde haar baas. En toen ging er nog eens 5000 Yen van de prijs af. En Pleuntje verdiende weer 100 Nederlandse guldens. Prachtig.

De binnenzeeloods komt aan boord en hij vertelt me dat er buitengaats zeker 3 meter deining staat. Dat is het gevolg van BING. Maar er staat geen wind. Ik zeg tegen de loods dat hij er in de baai wel af mag gaan; ik breng dat schip zelf wel naar buiten. “So sorry captain, maar dat mag niet volgens de wet.” “Goed,” antwoord ik, “dan ga je dus mee naar buiten. Het maakt mij niet uit. Het zou alleen gemakkelijker en veiliger zijn om er in de beschutting van de baai af te gaan. ” Nadat we een

goede lij hebben gemaakt, zijn we erg dicht bij een Japans schip gekomen. We liggen vrijwel evenwijdig naast hem. En de loodsboot bevindt zich aan de andere kant van de Japanner en kan ons dus niet zien. Onze loods is daar een beetje verontrust over denk ik, want hij blijft namelijk enorm lang en volkomen overdreven op de luchthoorn blazen. Is toch een beetje benauwd misschien dat ze hem zullen vergeten en dat hij dus met ons mee mag naar Panama???

ECHT TE VEEL KNOFLOOK

De kok maakt een verlanglijstje op voor de bestelling in Panama. En die jongen is zo lekker wezenloos. Dat is heel opmerkelijk. Hij bestelt bijvoorbeeld 30 kilo knoflook. In de store heeft hij nog 30 kilo knoflook staan. Als ik hem vraag hoeveel hij per maand gebruikt, antwoordt hij me, na lang nadenken: “15 kilo.” Dus heeft hij nog voor een maand staan en bestelt er voor het gemak nog twee maanden bij. Hij heeft nog 36 potten mayonaise. We gebruiken er 3 per week. En bestelt er 24 potten bij. Zo halen we het Chinese Pasen wel, denk ik bij mezelf. Maar ik bedoel dan wel het Pasen van volgend jaar! Als er op een Chinese fles sojasaus staat *Best before 31 08 1997* gebruikt hij het niet. Hij kijkt me dan heel verbaasd aan en zegt: “Expire already, captain.” Ik maak dan die fles open en ruik eraan. Ik besnuffel dan uiteraard een heel normale sojageur. En verder niets. Toen ik de kok liet ruiken trok hij direct een papayaface en liet zijn afkeer duidelijk blijken. “Het stonk enorm,” volgens dat mannetje, “en was niet goed meer voor de consumptie.” Maar datzelfde mannetje bestelt elke keer een overdosis aan eetwaren. En dat is de reden. Hij is een enorme ariejankikkerdril, heel bijzonder.

De artikelen worden bij ons aan boord allemaal gekoeld bewaard en zijn in principe dus veel langer houdbaar. En het is

met die lange reizen nu eenmaal onmogelijk om binnen het tijdsbestek van al die expiry dates ergens te arriveren om verse proviand te bestellen. Ze bestellen meestal veel te veel en moeten daarom weer veel weggooien. Maar ja, je mag al blij zijn als je een kok hebt die een beetje kan koken. En dan vooral eentje die er ook nog een aardappeltje tussendoor zwiept zo tweemaal per week. Ik moet me hier dus ook mee bemoeien, anders gaat het helemaal fout. Je kan die boys niet helemaal zonder toezicht laten spelen.

GEEN PUKKELTJE MEER TE ZIEN EN GLIMMENDE SCHOENTJES

De derde stuurman, die jongen met dat pukkeltjesgezicht, is na de behandeling door Pleuntje, helemaal van zijn puistjes genezen. Er is geen pukkeltje meer te zien. Hij is daar heel gelukkig mee.

Vorig jaar voer hij op de ´ALAM SENANG´ op de grote meren in Canada en de USA en bezocht onder meer Chicago. Hij ging daar met twee andere Indonesiërs de wal op om naar de Chicago Bulls te gaan kijken en vooral om Michael Jordan te zien spelen. Terwijl ze naar het treinstation liepen, kwamen er drie hele grote negers op hen af. “Wij poetsen jullie schoenen,” zeiden ze tegen de Indonesiërs. De boys wilden nee zeggen maar ze knikten met hun knieën. En voor ze het realiseerden, zat er een kwast schoensmeer op de neuzen. De schoenpoetsprocedure duurde niet langer dan 2 minuten. En het resultaat was dan ook erg matig. De negers verlangden echter 40 dollar per paar schoenen en keken de kleine Indonesiërs dreigend aan. Die kampongboys hadden uiteraard geen keus en betaalden met een biljet van 50 dollar. “We hebben geen wisselgeld”, zeiden de schoenpoetsers en vertrokken, op zoek naar nieuwe slachtoffers.

Dus onze boys konden direct terugkeren naar het schip, want al hun stapgeld zat in de schoenpoetsprocedure. En dan te bedenken dat een ervaren Indonesische rijksambtenaar, met 20 jaar dienstervaring, in Padang 80 dollar plus 40 kilo rijst per maand krijgt uitgekeerd!

BETER SLAPEN

Nadat we de typhoon verwerkt hebben, blijft het weer slecht dit traject. We slingeren en stampen en ik ben regelmatig op de brug om de weersituatie te beoordelen. We maken slingeringen van 35 graden en dat gebeurt binnen een tijdsduur van omstreeks 8 seconden. Ik heb daarom de topside tanks voor 95 procent laten vullen en daarmede de slingertijd verlengd tot 11 seconden. En dat is heel goed te merken. Als het slingeren toch nog te erg wordt, verander ik van koers. De slingeringen nemen hierbij af tot 10-15 graden. En daar slaap je prima op. Dan hoef ik ook niet zo over die lading na te denken. Het traject wordt hierdoor iets langer of iets korter. Ik doe het gewoon. Wel moet ik uiteraard de charterers en Oceanroutes op de hoogte stellen en verklaren waarom ik die beslissing genomen heb.

Ik stuur dus ook een dikke telex aan deze partijen: “Heb de aanbevelingen van Oceanroutes gevolgd betreffende de route naar Panama. Sedert vertrek Japan hebben we alleen maar wind recht van voren ondervonden. En nu hebben we weer stormwind kracht 8 Beaufort uit het noordoosten. Waarbij we hevig slingeren en stampen. Voortdurend krijgen we grote golven over het dek en de ruimen van het schip, resulterend in een lage snelheid en een hoog brandstofverbruik. Ik heb de koers veranderd om het hevige slingeren van het schip te verminderen en daarmee de lading aan boord veilig te houden. Beste groeten, captain Nico.”

Zo, daar kunnen ze het even mee doen. Ze hadden me gewoon naar Hawaï moeten sturen, eventueel grootcirkelen naar Hawaï en vervolgens via de loxodroom naar Panama. Dat is gewoon de beste route voor dit soort lading en deze tijd van het jaar.

BIJ HET LEGER GEZETEN

De bediende die ik nu aan boord heb, is ook een verhaal apart. Het is schitterend en gillen van de lach als je die man meemaakt. Hij is een jaar of veertig en afkomstig uit Jakarta. Hij heeft zijn hele leven in het Indonesische leger gezeten. En ik denk te bespeuren dat hij inderdaad veelal gezeten heeft. Heeft beslist niet veel gelopen en nog minder gewerkt, denk ik zo. Hij is namelijk vrij dik. En heel dom. Heerlijk. Spreekt geen woord Engels. Nu moet hij zich volgens de internationale wetgeving, wat betreft de veiligheidsaspecten die aan boord van schepen gelden, toch wel verstaanbaar kunnen maken. En kunnen zeggen wat zijn verantwoordelijkheden zijn volgens het ISM-systeem. “Wat is jouw sloep?” vraag ik hem dan. “Wat is je sloepenrol, wat is het brandalarm, wat doe je als je dat hoort?” vraag ik hem. De derde stuurman heeft daartoe een briefje gemaakt, waarop in twee talen al die orders staan en wat hij moet zeggen. Als ik hem dan vraag wat zijn bootstation is, kijkt hij me strak aan, denkt lang na, en zegt dan bijvoorbeeld: “Proviand en dekens.” “Ik zeg niet tegen je wat je mee moet nemen, ik zeg wat is je bootstation?” En dat zeg ik dan echt in baby-Engels. “You, what boat. I no speak duty. I speak what boat?” Want je moet je simpel trachten uit te drukken. “AAAAAAH,” zegt hij dan met een grote glimlach op zijn gezicht, “you speak boat, you no speak duty,” kijkt dan op zijn briefje en zegt: “lifeboat number one starboardsied.” Hij doet het dus al bijna goed. Heeft nog wat moeite met ‘side’ en

‘sied’. Maar dat vergeef ik hem. Dat schaven we nog wel bij voor aankomst in Savannah. Hij heeft ook een servet in zijn linker borstzakje. Ziet er uit als een pochet! Op dat servet staan de belangrijkste orders geschreven. Deze man “heeft één jaar voor het kantoor in Jakarta zitten wachten op een baantje,” zo vertelt hij me. Ik zag hem gisteren met de stofzuiger werken om te trachten het vuil van de vloer in de salon te zuigen. Dat lukte niet. Ik hoorde aan het hoge geluid van de stofzuigermotor dat de machine verstopt zat. Tja, dat weet je niet als je er nog nooit mee hebt gewerkt. Ik ging dus naar die machine toe en maakte het klepje open. De stofzak zat tot aan de nok vol. “Maak die eerst maar eens schoon”, vertelde ik hem. De filter was ook verstopt. Nadat hij terugkwam zette ik het weer in elkaar en probeerde de machine. Geen resultaat. Ik liet hem aan de zuigmond voelen om hem te laten weten dat er geen lucht werd opgezogen. Hij keek me echter nietszeggend aan. Goed, ik haalde die slang los van de stofzuiger en demonteerde het mondstuk. Dat zat helemaal geblokkeerd door vuil. Ik liet hem dat schoonmaken. We probeerden de stofzuiger weer en toen zag hij dat het vuil van de vloer zomaar spontaan verdween in de slang! En verscheen er een gelukzalige glimlach op het gezicht van de bediende. Alsof hij schoongemaakte kokosnoten zo uit de klapperboom zag vallen!!! Een wondertje. Is het niet heerlijk om zo te kunnen leven?

Hij draagt ook hele leuke T-shirts. Bijna allemaal afkomstig uit Bali. Nu draagt hij er eentje met het opschrift: PRIMITIVE AUTENTIK DESIGN. En dat is heel toepasselijk lijkt me zo.

Pleuntje heeft bruine suiker nodig voor het bakken van het brood. De vorige bediende bracht het dan boven. Maar met

deze nieuwe bediende gaat dat uiteraard wat moeizamer. Hij wil het wel, maar begrijpt het niet. Dus ging Pleuntje naar beneden om in de store aan te wijzen wat ze nodig heeft. De chef-kok vond dat blijkbaar zo interessant dat hij zijn handen aan zijn sloof afveegde en mee ging de store in. Hij voelde zich waarschijnlijk zo trots dat hij alle artikelen, die hij in de store had, wilde laten zien. Zo pakte hij dan bijvoorbeeld een pakje Italiaanse spaghetti en zei dan: “Spaghetti … MAMA LIKE - MAMA SPEAK …” en keek haar onderdanig aan. Dan werd er weer iets anders gepakt. Een potje honing, een blikje fruit, een pakje rozijnen. Je noemt het en hebt het. Het staat er namelijk allemaal. Er staan daar honderden artikelen. En alles werd gevolgd door “MAMA LIKE - MAMA SPEAK.” Zo gaat het in het leven. Je eigen kinderen zijn de deur uit en ze blijven je MAMA noemen. Met tranen in de ogen en gillend van het lachen kwam Pleuntje weer naar boven.

We volgen een beetje een zigzagkoers op dit noordelijke deel van de Pacific, omdat Oceanroutes zich nu heel serieus bezighoudt met het weer in onze directe omgeving na mijn vorige klaagzang. We stomen nu om alle kleine storingen heen. Inmiddels beginnen we onder de invloedsfeer van de Mexicaanse hurricane highway te komen. Voor ons ontwikkelt zich de hurricane LINDA, die om de noordwest gaat, onze richting dus, en vervolgens afbuigt naar Baja California.
Daarna komt nummer twee eraan, met als naam NORA, die zich op onze grootcirkel track bevindt. Hier moeten we dus voor uitwijken. De wind wakkert aan vanuit de noord en ruimt naar de noordoost. Ik verander de koers van het schip en zet de automatische piloot richting Roca Partida dat we dan net aan bakboord zullen houden. Volgens de voorspellingen zal ik hiermede bewesten NORA blijven, op een veilige afstand van

300 mijl. De totale route wordt steeds een beetje langer op deze manier en de verwachte aankomsttijd, mijn ETA, wordt hierbij vastgesteld op de 29ste september omstreeks de middag te Balboa. Ik moet hierbij opmerken dat ik voor deze hurricane niet geïnformeerd ben door Oceanroutes. Ik vind dit niet bijzonder. Het is weekend en die jongens zitten waarschijnlijk ergens aan de BBQ. Ik verander dus van koers en laat ze weten in welke positie ik die wijziging heb verricht. ZEVEN uur later krijg ik bericht van Oceanroutes: “Het spijt ons van ons vertraagde bericht.” Ach, laat maar zitten. Ik wil geen nutteloze energie verspillen om hier nog aandacht aan te besteden. Hoe moet ik een padvinder activeren om professioneel te worden??? Als je geacht wordt al professioneel te zijn???

De volgende dag blijkt dat NORA verder om de west gaat en dus dichter bij onze positie is gekomen. Er loopt een zeer hoge deining en de zee is erg verward. We liggen nu een zuidelijke koers voor. Afstand en vertraging zijn nu niet meer belangrijk. Het enige wat geldt, is dat ik het schip veilig houd en de lading op zijn plek blijft. Het is een zware storm, terwijl we op 180 mijl van het centrum verwijderd zijn. We komen deze nacht goed door en heel langzaam begint de storm af te nemen. Ik verander zeer geleidelijk van koers en we stomen zo om het centrum van de hurricane heen om uiteindelijk op koers te komen die ons naar Balboa voert.

De zee slaat voortdurend over dek en luiken. De eerste stuurman heeft de ventilatie van de lading gestopt om het staal droog en in goede staat over te brengen. De crew kan uiteraard niet aan dek werken en houdt zich dus bezig met het verven en opknappen van de accommodatie, zoals de douches en de toiletten.

Ik wil nog een BBQ-tje organiseren voor de boys ter afsluiting van deze Pacific transit. Ze hebben zich voortreffelijk gehouden en bijzonder goed gewerkt deze reis. Geen enkele last heb ik met deze crew. Prima jongens. Het weer moet echter eerst nog wat beter worden.

Maar 's morgens spreek ik met de eerste machinist. Hij vertelt me dat er frictie is ontstaan tussen de Filippijnse tweede machinist en de Birmese elektricien. Reden? Verschil van mening over het testen van een alarm in de cascadetank van de boiler. En dan is het TALK TALK TALK tegen elkaar. De nog redelijk jonge en onervaren eerste machinist wilde met zeer goede bedoelingen ingrijpen. Met een totaal verkeerd resultaat. De tweede machinist kwam kwaad naar boven gestormd en begon te schreeuwen tegen iedereen die hij tegenkwam. De elektricien voelde zich teleurgesteld en beledigd. De eerste machinist was erg ongelukkig met de situatie die hij niet kon beheersen. Dat gebeurt op lange reizen. De mensen raken wat sneller geïrriteerd over ogenschijnlijk minimale niemendalletjes. De Panamese Bacardi is op. De tweede machinist dronk elke dag een paar Cuba Libres en misschien is dat wel de oorspronkelijke reden van de wrijving. Je moet het onderkennen en voorkomen dat het tot grotere problemen leidt.

Ik stuur een bericht naar Kuala Lumpur met het verzoek de post voor de bemanning naar Panama te sturen. Dat is een opkikkertje voor de crew. Ook vraag ik de scheepshandelaar in Balboa om een paar tijdschriften te leveren voor de boys. "Dat zal hij doen," zo laat hij me weten. Een Playboy en een Penthouse voor de boys en Time en Newsweek voor de master.

Verschil moet er zijn. Het zijn allemaal heel eenvoudige dingetjes, maar erg belangrijk om mensen gemotiveerd te houden.

Ik hoor via Radio Nederland Wereldomroep dat NORA grote schade heeft veroorzaakt aan de Mexicaanse kust. Vooral in Acapulco en Puerto Vallarta heeft de orkaan diverse woningen en restaurants verwoest. Na NORA komen we een paar dagen in een vrij rustig vaarwater. Je zou mogen verwachten dat we nu in alle rust mogen doorstomen naar Balboa. Ik krijg echter van Oceanroutes een berichtje dat er een uitdiepend lagedrukgebied voor ons zit en dat zich al snel ontwikkelt tot een tropische storm en onder de naam OLAF langzaam om de noordwest gaat. Ik blijf bezuiden deze storm. Al krijgen we er wel een staartje van mee. OLAFje was nummer zeven voor ons deze reis. En voor mij een absoluut record wat betreft de hoeveelheid typhoons/hurricanes per seizoen. De door Oceanroutes geadviseerde track over de Pacific was zeer slecht gekozen. Dat is absoluut waar en door het ondervonden weer ook overtuigend bewezen. Ik neem hierbij de vrijheid om de naam Oceanroutes te wijzigen in de naam ‘Hurricaneroutes’ en ze in het vervolg zo te benoemen.

Via de agent in Panama verneem ik dat er door reparatiewerkzaamheden vertraging is tijdens de Panama transit. Als we de 29ste in de avond arriveren, zullen we gaan ankeren en wachten tot de 4de oktober. Daar zullen de time-charterers niet gelukkig mee zijn. Ik stel Tokyo op de hoogte. Zij nemen contact op met de Panamese autoriteiten. En een dag later krijg ik bericht dat we transit hebben op de 1ste oktober in de namiddag. We worden dan om 14.00 uur van de 2de oktober in Cristóbal verwacht. Tokyo heeft dus zeker extra

gelden betaald om het schip sneller door het kanaal te krijgen. Ik heb mijn bestelling voor verse groenten en fruit al doorgegeven aan de scheepshandelaar in Panama en hij zal alles afleveren bij aankomst Panama. Ik had hem vorige week al een prijsopgave gevraagd en wat de condities waren. Zijn antwoord ontving ik een uurtje later: “4500 dollar en 10 procent korting voor contante betaling.” Ik weet dat je in Panama meestal nog 150 dollar moet betalen voor afleveringskosten. Ik hield me dus stil. Na twee dagen ontving ik weer een bericht van de scheepshandelaar, waarin hij me vroeg of zijn aanbod voor mij acceptabel was. Ik stuurde hem een bericht en vroeg hem of de prijs met inbegrip was van gratis aflevering en of die 10 procent korting de maximum-korting was die ik kon krijgen.
Even later weer een bericht van hem: “Ik bied je 12 procent korting en gratis levering.” OK, dat is goed. Dus laat ik hem weten om mij te leveren. Het voordeel is, als je enige dagen stil bent, dat zij vermoeden dat je met een andere scheepshandelaar aan het onderhandelen bent. En kan je dus mogelijk een hogere korting krijgen.

Ik maak mijn papieren in orde ter afsluiting van het derde kwartaal. De stores worden geteld en ik controleer hoe alles eruit ziet. Vorige week heb ik namelijk diverse mieren bespeurd in de accommodatie beneden. Ik heb de stuurman een antimieren spuitprogramma laten beginnen. Dat veroorzaakte een behoorlijke stank in de verblijven. Alles daarna lekker laten ventileren en nu is er geen miertje meer te bespeuren. De proviandstores vertonen een grote ECHO, ze zijn zo goed als (slecht als) leeg. De aankoop in Japan was zodanig afgestemd om juist Panama te kunnen halen. En dat lukt. We hebben voor nog zes dagen appels aan boord, Australische appels uit Japan.

Of noem je dat Japanse appels uit Australië? We kochten ze in Japan en ze zijn in Aussie gekweekt en gegroeid. Ze zijn van perfecte kwaliteit. En beslist veel beter dan de Aussie appels die je in Australië koopt. Die Japanners zijn bijzonder kritisch wat betreft hun buitenlandse aankopen. Alleen het allerbeste (TOP OF THE MARKET ONLY) komt Japan binnen.

Met deze fruitige bemerking besluit ik dit verslag voor aankomst Panama, terwijl ik luister naar 'I am coming home I've done my time' via een Panamees FM-station.
Wat wel zo toepasselijk is.

