1995
AMSTERDAM – GENEVE – BILBAO – PASAJES – DULUTH – MONTREAL – PUERTO SUCRE – PUERTO CABELLO – MARACAIBO – RIO ORINOCO – DETROIT

Gedurende mijn verlof periode was ik eventjes thuis op maandagmorgen 14 augustus. Ik had een reden om met, nee niet met APELDOORN, maar met Singapore te bellen. Het Chinese stemmetje van de charmante kleine XIAO FANG klonk vertrouwd in mijn linkeroor. 'PACIFIC CARRIERS SPEAKING, hello captain Mobach. One moment please, en daar sprak ik met Patrick Chee. De personnel manager. 'Captain, how nice to talk to you. How long does it take you to travel to BILBAO'. Ik zei hem dat het slechts een paar uur in beslag zou nemen. 'What is the problem overthere?' Patrick vroeg me of ik direct naar de ULLOA zou kunnen gaan. De Britse kapitein die daar aan boord was moest plotseling naar huis omdat zijn moeder was overleden.

CROSS AIR

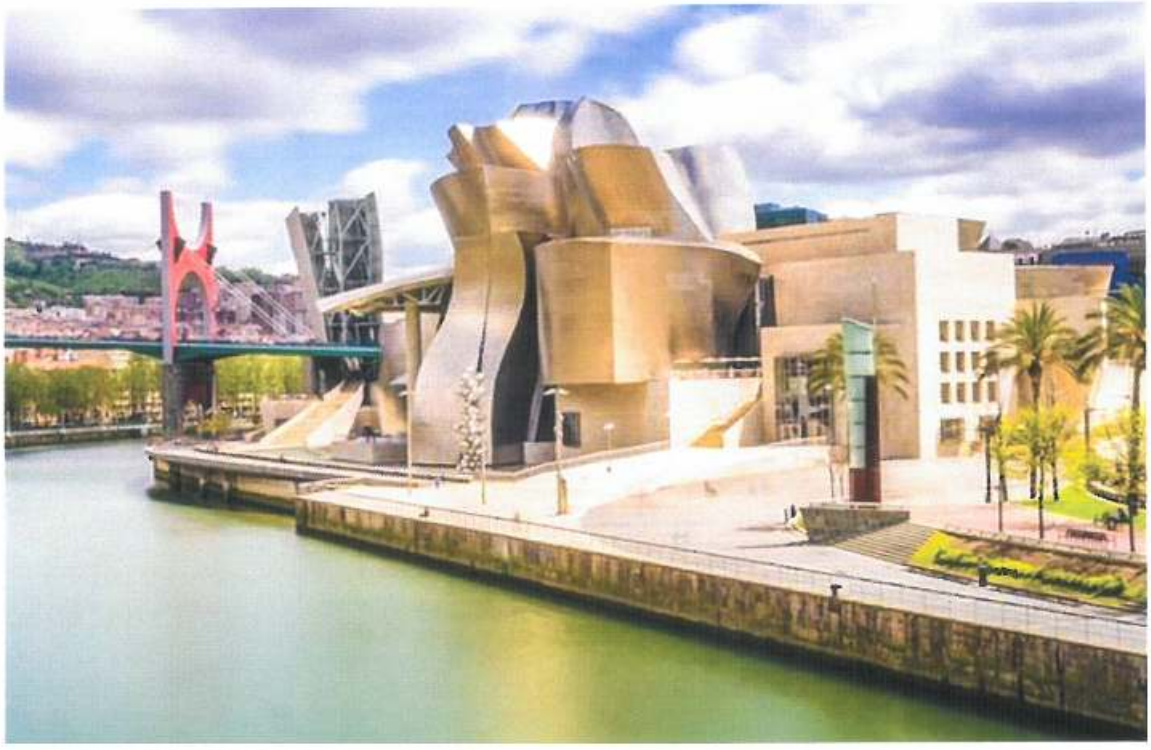
Natuurlijk kan ik gaan. Hoewel ik nog redelijk midden in mijn verlof zit. En we nog veel afspraken en plannen hebben . Maar het is allemaal geen probleem. Deze kapitein loste mij ook direct af toen mijn vader redelijk recentelijk was overleden en ik plotseling naar Nederland moest afreizen. Zo is ons leven nu eenmaal. Dus ik pakte mijn koffer en vertrok naar Schiphol. Waar ik met SWISS AIR businessclass naar Geneve vloog. Vandaar met Cross Air in een luxueus SAAB vliegtuigje met puur lederen stoelen en een uitermate elegante bediening vervolgden we de reis naar Bilbao. Ik moet niet teveel met CROSS AIR vliegen anders zou ik binnen no time zo dik zijn als een slacht klaar varkentje. Je wordt daar volgestopt met overheerlijk eten. Romige soesjes en gevulde chocolaatjes. Dat is, nadat je de champagne als aperitief hebt genuttigd.

Dit is hem dan ... de SAAB 340 met 30 lederen zitplaatsen



DOOR BASKENLAND

Bilbao heeft een klein vliegveld. En is erg gemakkelijk. De bagage staat direct voor je klaar. En er zijn geen autoriteiten die je het leven moeilijk maken. De agent wachtte me op en hielp me met mijn bagage naar de auto. In een prachtige Mercedes met airco zoefden we over de hete weg zodat ik al snel in slaap viel. De mooie omgeving in dit Baskenland kon ik slechts met gedeeltelijk open ogen waarnemen. Overigens is dit vliegveld wel het belangrijkste vliegveld aan de Cantrabische kust wat betreft aantal passagiers.



Bilbao met het prachtige GUGGENHEIM museum

LEUK ZWAAIEN

Het merendeel van mijn vorige crew was nog aan boord. En er volgde een hartelijke begroeting. Nadat ik in korte tijd de gegevens had doorgenomen vertrok de kapitein naar Engeland. Ik was uitgeput en maakte dus een heerlijke boerennacht. We moesten gaan bunkeren in Bilbao ... alles perfect ware het niet dat er geen zeekaart voor die haven aan boord was. Gelukkig lag er een Wagenborg schip achter ons die me aan die kaart kon helpen. Perfecte mensen daar aan boord. De volgende dag vertrokken we uit deze mooie natuurlijke haven die in de onderste hoek van de Golf van Biscaye ligt. Een kleine baai met nauwe doorgang tussen de bergen voert naar zee. Er waren veel toeristen die ons vertrek volgden. Je vaart zo dicht langs de terrasjes dat je kunt zien wat de mensen eten en drinken. Evenzo kan je bij de passerende huizen zo de kamers inkijken via de balkondeuren die met deze warmte allemaal wijd open staan. Een leuke waarneming om vrijelijk naar binnen te kunnen kijken gedag gezwaaid door Opa's, Oma's, Mama's en Papa's omringd door kleine kinderen.



De haven van Pasajes



De smalle doorgang tot de Golf van Biscaye



Diep water naar de haven van Pasajes

HOUT NAAR ZEE

We stoomden naar 25 mijl uit de kust en stopten het schip. Hier werd het nog nieuwe stuwhout aan de zee prijs gegeven. Mooie schone planken die eigenlijk een kapitaal waard zijn. Maar helaas, de huidige gezondheids inspecteurs staan niet toe dat er 'vreemd' hout aan boord is. Omdat er mogelijk bacteriën aanwezig zijn in het hout. Als ze dat bemerken moet het hout in gesloten containers naar een speciale plaats worden vervoerd waar het verbrand kan worden. Of meegenomen door die officials om thuis een nieuwe veranda of een mooi schuurtje in de achtertuin te laten bouwen. Maar als het afgegeven is in de containers krijg je een officieel certificaat / document met stempels en handtekeningen. En dat kost uiteraard

veel geld. Het is eigenlijk completemente te idioot voor woorden en begrip hoe diverse overheden omgaan met quarantaine begrippen. Want de andere toegestane optie is om het VRIJELIJK in de open zee te dumpen. Meer dan 25 mijl uit de kust dus. SCHANDE. Ik heb er geen woorden voor. Maar zo is het nu eenmaal.

MACHTIGE MAN MET ZIJN STAGIARE

Op mijn vorige reis vervoerden we staal uit Frankrijk naar Canada. Bij die belading in Foss Sur Mer werd een grote hoeveelheid gloedjenieuw stuwhout gebruikt. Nadat het staal was gelost in Canada moest het stuwhout in containers worden geladen. Verzegeld en wel. En vervolgens naar een aparte vuilverbrandingsplaats worden gebracht met vrachtwagens. Uiteraard ging ik in uitgebreide discussie met die overheidsdienaar. Maar hij was zeer decisive en liet met nadruk aan zijn begeleidende jong stagiaire weten hoe belangrijk zijn beslissing was en het gevaar voor contaminatie. Zij keek met bewondering naar haar ervaren baas. Wat hem weer sterkte in zijn **MANNELIJKHEIDS** uitstraling ... zoals hij duidelijk aan zijn omgeving liet blijken. Hij verhaalde uitgebreid verder. Er bestond een mogelijkheid om het hout aan boord te houden. Uiteraard moest dat dan aan een aantal strikte voorwaarden voldoen. Het hout moest volledig worden afgedekt met een speciaal soort plastic covers. Ten tweede moest het DAGELIJKS worden bespoten met een anti bacterieel middel. Dat moest dan ook weer door een daartoe gemachtigde maatschap gebeuren. Die bespuiting moest worden bijgewoond door een ambtenaar van het betreffende departement. Dus niet zomaar alleen maar spuiten / zeggen / opschrijven dat je het gedaan hebt. No sir, alleen volgens de strikte regels van het quarantaine kantoor ter plaatse. En dat mag je ook nog allemaal betalen. In dit geval door de charteraars, omdat het door hen aan boord is gebracht en door hen is gebruikt. Elke andere mogelijkheid was verboden. Waarbij de OFFICIAL mij ernstig aankeek toen hij die woorden uitsprak. Met bewonderende blikken van zijn vrouwelijke hulp. De stagiaire Onvoorstelbaar. Als je hierbij bedenkt

hoeveel energie, natuurlijk groen en geld worden verspild begrijp je steeds meer hoe de overheids tekorten op hun financiële balans ontstaan. En zet je grote vraagtekens bij ons menselijk en wereldlijk beleid. Afgezien van de onnodige vervuiling die je veroorzaakt door het verbranden dan wel dumpen of bedekken met plastic zeilen en het bespuiten van deze natuurlijke materialen.

BUNKERS IN BILBAO

We komen in de vroege ochtend voor Bilbao en stomen langzaam naar binnen. Tussen de grote stenen pieren, waar de oude haven een stuk verderop naar binnen ligt. De loods komt aan boord en we komen ten anker achter 2 ankers en meren het achterschip op de boeien. De bunkerbarge komt een uurtje later opdagen. Het gaat allemaal vrij snel. Toch hebben we nog even tijd om het mooie GUGGENHEIM museum te bezoeken. In de middag pikken we de ankers weer op en stomen naar buiten. Voorlopig groot cirkelen richting USA. Mogelijk de Golf van Mexico of naar Canada. In Singapore is PCL op zoek naar een nieuwe lading voor deze tramper en de bestemming wordt dus in een later stadium bepaald. Het is schitterend weder als we de Atlantic Ocean opstomen.



Het prachtige GUGGENGEIM MUSEUM IN BILBAO

GEWOON EVEN ALLEEN ZIJN

Ter afwisseling stuur ik de chief officer gedurende het tweede deel van de platvoetwacht naar beneden en neem zelf de wacht waar. Omdat ik anders gewoon geen REET te doen heb ... en om de feeling met het schip te behouden en te weten waar de knoppen zitten. En het is voor mij nog steeds een geweldige waarneming om een schip over de Oceaan te navigeren. We gaan nu via de grootcirkel naar 44 graden Noord en 55 graden West. Dat is Be zuidoosten New Foundland. Om eventueel vandaar langs de Grand Banks de St Lawrence Seaway op te gaan.

BIGGE SHIPPE

In de vroege avond word ik opgeroepen door een zeiljacht. Eerst in het Frans. Ik geef nog geen antwoord. Even afwachten. Vervolgens in een soort chocolade Engels: 'BIGGE SHIPPE, BIGGE SHIPPE, YOU LIZZEN PLEAZZE'. Een vriendelijke jonge vrouwenstem ... en dat verandert uiteraard de zaak en communicatie. Dus ik antwoord ' This is the big ship replying, go ahead'. Ze gaat verder : 'YOU SPEAKE FRENCH' ?
Oui, antwoordde ik, ca va, pas de problem. Ik hoorde een zucht van verlichting. Mois j'appelle Francoise, je suis Parisienne, et je suis en route de Punta Delgada a Bordeaux. Ze wilde werkelijk bijna alles van me weten. Het was zo leuk zei ze, om na een lange zeereis eens met iemand anders te praten. Want ze was al vier dagen onderweg!!! Dat is dus HEEEEEL lang. Ik wenste haar een FIJNE reis naar Bordeaux en al snel was Francoise met haar zeiljacht achter de horizon verdwenen.

VERSTOPT AFVOERPUTJE

Ik ben een beetje behoudend wat betreft contacten met zeiljachten, want meestal hebben ze problemen met een afvoerputje ofzo, en willen ze hulp hebben. Of willen ze drinkwater, een bacootje of een beetje eten, of technische hulp omdat het gootsteentje verstopt zit. Een paar weken geleden sleepte dit schip nog een jachtje met een gebroken mast naar Setubal. En natuurlijk is het overmacht en kunnen die mensen daar niets aan doen ... maar toch ... elke idioot mag met een plastic kopjesteiltje de Oceaan oversteken ... niemand die ze tegen houdt ... Maar ze komen wel op TV en in de krant wegens hun heldhaftige prestaties en wij mogen ze helpen als het moeilijk wordt.

BESCHADIGDE HELMSTOK

Een tijdje geleden werd ik verzocht door de Australische kustwacht om naar een jacht in NOOD te gaan die een beschadigde helmstok had ... was 10 uur varen verwijderd van ons ... Dus ik veranderde koers met HARD BAKBOORD waarbij de snelheid uiteraard afnam tot omstreeks 8 knots .. en zei dat ik dus 20 uur nodig had om daar te komen ... toen mocht ik mijn koers behouden naar mijn bestemming in Japan. Vier uur later hoorde ik dat de twee vrienden het probleem verholpen hadden... de onbenullen.

OOK ERWTENSOEP VINDEN ZE LEKKER

Het weekend verloopt soepeltjes met tomatensoep, patat frites, kip van het spit, salade en ice cream als lunch. De Chinezen aan boord zijn al helemaal verwesterd. Helaas heb ik daar zelf voor een belangrijk deel aan bijgedragen. 's Avonds krijgen we erwtensoep met spaghetti ... origineel lekker.

JEUGDHERBERG

Ik wil gewoon rustig op de brug staan in deze vroege avonduurtjes. En kijken naar de zonsondergang. Maar juist nu ik alleen boven ben lijkt het of de toegangsdrempel voor de crew verlaagd is. Want regelmatig komen er mensen bij me. Good evening captain, en dan blijven ze een beetje schuchter hangen en ronddraaien. Ik zeg dan dat het mooi weer is ... en wacht op een reactie. Meestal komt het aapje dan snel uit de mouw. Of ze misschien met verlof mogen. Of ik een telex wil versturen , of ik iets voor ze kan regelen. Of gewoon even naar ze wil luisteren. Kapitein spelen is gewoon een simpel jobje. Je bent een soort jeugdherbergvader . Maar wel leuk hoor met die FAR EAST crew. En erg gemakkelijk. Want je hebt een grenzeloze autoriteit aan boord die zomaar geheel en volledig wordt geaccepteerd. Dat verbaast me altijd werkelijk. Zo gemakkelijk deze mensen alles van me aannemen en accepteren. En je krijgt nooit commentaar.

LEKKENDE PIJPEN

De chief engineer komt bij me dat hij een probleem heeft met de boiler. Een paar lekkende pijpen bezorgen hem nogal wat hoofdbrekens. OK. Ik zeg hem eerst de hoeveelheid waterverlies te controleren en dan zal ik beslissen wanneer we eventueel gaan stoppen om deze lekken te repareren.

SCHOON BALLAST WATER

Deze middag verloopt wat hobbelig. Het schip ligt als een balletje op de matige westelijke deining. De stuurman is bezig om het ballastwater in de dubbele bodem tanken te vervangen door schoon zeewater. De tanken moeten dus eerst leeggepompt worden. Op deze manier wordt voorkomen dat de verkeerde Frans / Spaanse algen in de schone Canadese meren terecht komen. En aldaar een

bedreiging vormen voor de vissen en watervogels. Hoewel de befaamde CALUMET rivier in Chicago berucht is wegens de totale afwezigheid van enige vorm van leven. Veroorzaakt door lokaal industrieel afval.

EXTRA HOBBELIG

De machine mag iets rustiger gaan draaien nu om te voorkomen dat we harde paaltjes gaan pikken tijdens die ontballastprocedure in deze hobbelige zee. Ook lopen er buien langs ons heen en de temperatuur wordt lager. We bevinden ons nu op 46 graden Noord en 25 graden West. Dat is praktisch benoorden de Azoren.

FELIX

Voor ons zit FELIX, een hurricane die in de USA al voor aanzienlijke schade en ongemak heeft gezorgd. Hij is nu het land uit en zit op de Noord Atlantic om daar weer kracht op te pikken richting Europa. Dat wordt dan waarschijnlijk de eerste storm op de Noordzee. Plus de bijbehorende regen. En het einde kan betekenen voor een voortreffelijke zomer. Gelukkig hebben we er zelf ook van kunnen genieten. We hebben heerlijk gekampeerd in de Franse Alpen.

TEGENSPUTTEREN UIT SINGAPORE

In de ochtend van de 22ste Augustus komt de chief engineer weer bij me. Captain, we verliezen nu bijna 10 ton water door de lekkage in de boiler. Kan ik het repareren. Goed, ik bezie de situatie, bekijk de weerkaart en denk na. Het is nu mooi weder. De deining is nagenoeg verdwenen. Felix zit nog ver voor ons. Maar dat kan uiteraard snel veranderen. Bovendien is er een zeer groot stormgebied rondom FELIX gedrapeerd. En daar kan je beter vandaan blijven. Ik besluit dan ook om toestemming te geven die reparatie nu uit te voeren. Terwijl het weder nog goed is. Bovendien geef ik FELIX dan de tijd om wat verder om de Noord Oost te gaan alvorens ik dichterbij zijn track

kom. Ik neem contact op met het office in Singapore om de zaak uit te leggen. Aanvankelijk sputteren ze nog een beetje tegen, maar even later hoor ik: Please go ahead captain with the repairs. Terwijl we al 2 uur gestopt liggen en dus redelijk gevorderd zijn met de repairs. Never mind. Een goede relatie moet voorzichtig behouden blijven en met tact behandeld worden.

BRUIN IS BRUIN VERSUS COSMETICAL DAMAGE

De kombuis wordt ingelicht om alle pannen, potten en borden vast te zetten en nog geen tafel te dekken voor dinner time. Ik heb in het verre verleden al diverse malen de kippen en salades over de kombuisvloer zien schuiven als gevolg van onverwachte slingeringen. Overigens is dat voor de kippen geen enkel probleem. Die worden gewoon professioneel bij de pootjes gepakt en in het nog hete vet verder gebraden. Bruin is bruin zei de Rotterdamse kok en verschil moet er wezen. Ik begreep toen niet waar dat mee te maken had. Maar dat was op mijn **KNAPENBOOT**, dus nog erg jong en onervaren. Nu ben ik aanmerkelijk ouder ... en begrijp het nog steeds niet. Voor de salades is het probleem ietsje anders. Als ze op de onderkant vallen worden ze alsnog gewoon op de schaal geschoven. Niemand bekijkt immers de onderkant van zijn salade als hij aan het eten is. Bovendien zegt elke **ERVAREN** kok dat je bij hem van de vloer kunt eten. Als de salade op de bovenkant gaat schuiven moet er alleen iets aan de **TOPVERSIERING** gedaan worden. Een extra shot mayonaise en tomaten ketchup verhelpen veelal deze cosmetical damages.

ZEEMANSTAAL

Ik sta in contact met Singapore en Bejing. De Chinezen willen met verlof. Die jongens zijn namelijk al lange tijd van huis. Ze hebben prima gewerkt. En gedurende die periode geen enkel probleem veroorzaakt. De bootsman is de woordvoerder en leader. Hij stuurt

met zekere regelmaat faxjes naar Bejing. Die uiteraard onleesbaar zijn voor mij. Ik word geen wijs uit al die kerstboompjes. Maar de bootsman en ik begrijpen elkaar uitstekend. Hij spreekt Chinees tegen mij en ik spreek Engels tegen hem. En dan vraag ik MIEMBAI ? Wat DO YOU UNDERSTAND betekent. En dan zegt de bootsman tegen mij: UNDERSTAND ... Dus we begrijpen elkaar altijd hartstikke goed. Gaat echt super. We spreken namelijk gewoon de zeemanstaal. En dat is internationaal heel gemakkelijk !!!

GRAAN UIT DULUTH

Inmiddels krijg ik bericht uit Singapore dat we weer vercharterd zijn. Ik krijg bericht graan te gaan laden in DULUTH, aan LAKE SUPERIOR. Het grootste zoetwatermeer ter wereld. Dus weer helemaal naar boven. Alle LAKES over. Erg leuk. En dan terug naar St Lawrence Seaway om het schip af te laden. De bestemming is deze maal VENEZUELA. Met als loshavens CUMANA, PUORTO CABELLO en MARACAIBO . Dat is weer leuk en wat anders dan Noord Afrika. En ook het voordeel van trampen. Altijd een onbekende nieuwe bestemming. Lekker traditionele WILDE VAART. Mooi dat het nog bestaat in deze gecontainiseerde wereld waar heel veel al maanden van te voren gepland wordt.

STRANGERS IN THE NIGHT

Terwijl we lekker rustig liggen te deinen op deze grote Oceaan komt er een grote bukcarrier vlak voor ons voorbij schuiven. Zwaar beladen en aan zijn voorliggende koers te zien afkomstig vanuit Canada en bestemd voor West Europa. Als een complete vreemde gaat hij ons voorbij ... STRANGERS IN THE NIGHT ... er wordt niet gekeken, niet geroepen , niets gevraagd, **just ships passing in the night.**

GEWOON AFLOSSEN DUS

De bootsman komt weer bij me met een faxje voor Bejing. Het blijkt dat de BOYS echt aan verlof toe zijn. Ik stuur dus een STRAIGHT bericht aan BEJING dat de crew afgelost MOET worden in Canada. Please confirm same.

EET SMAKELIJK

We eten heerlijke haringsalade. Het is aldus samengesteld:
Haring uit de Atlantic
Gevangen door Canadese vissers
Ingezouten in Montreal
Aardappelen en uien uit Brownsville Texas
Selderij uit Portugal
Mayonaise uit Spanje
Suiker en zout uit de USA

Geprepareerd door 2 PRC Chinezen
Opgegeten door
1 Hollander - 3 Polen en 3 Chinezen ...
Eet smakelijk – Mahlzeit – Bon apetit – Swatznegoff et cetera

SNELLER DAN VERWACHT

De reparatie aan de boiler verloopt goed. 's Avonds om 7 uur is alles gereed. We vervolgen onze reis en ik loop een uurtje op de brug in het donker van deze mooie avond. Het schip deint rustig in een licht bobbelende Oceaan.

KERSTKAART

De volgende ochtend ligt er weer een kerstkaart uit Bejing voor de bootsman. Ik laat hem roepen en hij bekijkt met een glimlach de kerstboompjes. Er blijken deze keer brandende kaarsjes in te staan. Want zijn oogjes glinsteren. Volgens Beijing wordt er nu aan gewerkt om de crew in Canada af te lossen.

MISTIGE DEKEN

De 23ste is het mistig en een licht bobbelige zee. Het lijkt op een BUMPY ROAD. We slaan met de bulbsteven regelmatig plat op het water. Het hele schip suddert en trilt. De laadkranen aan dek staan allemaal te beven. En dat blijft altijd een minuutje of zo door gaan. Het is echter niet erg genoeg om op dit moment de snelheid te verminderen. We blijven dus doorboksen. 's Avonds loop ik zelf weer een paar uur op de brug. Ik kan dan in alle rust en eenvoud lekker over alle gebeurtenissen nadenken. En eventueel in mezelf praten zonder dat het opvalt en dus voor gek loop. De sterren en de planeten komen opeens uit een mistdeken rollen. Ik zie JUPITER, ARCTURUS en SPICA. Het is plotseling een heldere nacht geworden. Ik neem contact op met ICE ST JOHN. Om informatie te verkrijgen over de ijsbergen in het gebied rondom New Foundland. Ze berichten me dat alles veilig is op onze route. Geen waarnemingen van ijsbergen bezuiden 46 graden Noord. En die breedte zijn we al ruimschoots gepasseerd op onze grootcirkelkoers.

HAVEN ROTATIE

In de vroege ochtend van de 24ste word ik gewekt door het geluid van de faxmachine. Die weer een bericht uit Bejing voor me heeft. Nu wordt de aflossing van de Chinese crew bevestigd. Daar zullen de BOYS blij mee zijn. Het is 6 uur dus ik besluit maar om op te staan en de andere berichten door te nemen die gedurende de nacht zijn binnen gekomen. Daar is allereerst een telex bij vanuit Singapore met vragen over de stuwing van de lading en de loshaven rotatie.

We laden namelijk in Duluth aan Lake Superior in de USA 17760 ton graan. Vervolgens gaan we naar Montreal om nog 5000 ton graan in te nemen. Maar dan een ander soort. Nu hebben we het een en ander uiteraard berekend. En moeten we volgens onze optie en berekeningen als eerste loshaven naar Puerto Cabello. Vervolgens naar Maracaibo en als laatste loshaven naar Cumana. Een andere optie is er niet omdat bij een andere haven rotatie de stabiliteits eisen niet voldoende zijn dan wel de langsspanningen op het schip te groot. Ik stel een gedetailleerd bericht samen om dat uit te leggen aan de betrokken partijen omdat zij een andere loshaven rotatie prefereren. Maar dat kan niet.

NOG EEN PAAR UURTJES

's Middags wordt het weder echt mooi. De zon komt erbij en de Oceaan is nagenoeg vlak. Schitterend dat die grote plas water zo kalm kan zijn in betrekkelijk korte tijd. De Chinezen zijn happy dat ze naar huis kunnen gaan. De bootsman pietst me nog een paar extra uren overwerk af : Of ik nog een goed woordje voor hem kan doen bij de chief officer. Handig is die man. Ze blijven zelfs op hun kleine uren letten die Chineesjes. Heel goed!

GEBOREN LUIZAK

De marconist is vergeten om telexrollen te bestellen. En nu zo vlak voor Canada komt hij bij me: Captain, can you please send a message to Singapore to order some telex paper. Ja grappenmaker, daar worden ze in Singapore heel blij van. Ze hebben meer dan 45 schepen en als al die mensen elke keer met een nieuw boodschappenlijstje aan komen kakken voor elke haven zorgt dat voor enorm veel extra werk. En krijg je natuurlijk een schijt bericht terug. Onze marconist is een Filippijn die bijna de hele dag uit zijn behoorlijk GROTE platte neus zit te vreten en gewoon geen aandacht besteed aan zijn werk. Gewoon DOEN waar je voor betaald wordt. Maar die FLIPPEN proberen er dan weer zo'n draai aan te geven dat

het lijkt of eigenlijk BILL CLINTON een beetje schuldig is aan dat telexrollen tekort. Ik moet er werkelijk om lachen. Maar deze idioot is gewoon een geboren LUIZAK.

BEETJE KORTER

De 2de stuurman roept me boven dat er een weerkaart is binnen gekomen met een zeer diep LOW. Ik ga kijken en inderdaad, een aardige diepe jongen. De barometer is gekelderd van 1016 mb naar 1002 mb in 2 uur tijd. Maar de wind wordt minder en het zicht is beter geworden. We varen uiteraard gewoon door, zeg ik tegen hem. En zien wel wat er gaat komen. Bij de Grand Banks is het weder wel goed te noemen. Ik snijdt een stuk af van de voorgenomen track en win daarmee 72 mijl. Nu wachten of de wind gunstig blijft.

En volgens het nieuwe weerbericht doet het dat beslist niet. In het LAURENTIAN CHANNEL staat de wind uit de Noord met 50 knots. In CABOT STRAIT ook Noord tot Noord West 50 knots. Bij ANTI COSTI eiland ook Noord West met 50 knots. Dat ziet er dus beslist niet mooi uit. En de stuurman wil nog wel zoveel in de ruimen werken met de crew. Dat gaat dus niet. Eerst verander ik drastisch van koers om dicht onder de kust van New Foundland te kruipen. Daarmee behouden we in ieder geval goed weder voor de komende 24 uur.

BRUINESCHUTTINGPIJLSTAARTHOUT

En daarna zien we wel weer. Het blijft afwisselend zeer helder en ook zeer mistig. Als de mist optrekt kijk je steeds tegen een sprookjeswereld aan. Roze gekleurde wolken en de horizon lichten op alsof er elk ogenblik een bekende artiest kan gaan optreden. Dat gebeurt uiteraard niet. Wat we wel zien zijn scholen tonijn, veel dolfijnen en hier en daar een walvisje. Seaworld paradise. Schitterend helder water, en terwijl ik daar sta te kijken zie ik onze Chinese crew met een grote glimlach op het gezicht een grote 140

vierkante meter lap vuil vettig plastic over de muur gooien.
BRUINESCHUTTINGENPIJLSTAARTHOUT probeer ik uit te roepen. Wat doen jullie nu? En dat schreeuw ik van de brug af. Verbaast kijken ze naar boven, en zwaaien vriendelijk naar mij terug ... en ze begrijpen er weer niets van. Het is ook niet gemakkelijk om deze jongens op korte termijn doeltreffend om te scholen. Maar toch gaat het steeds beter.
En daarna zien we wel weer. Het blijft afwisselend zeer helder en ook zeer mistig.

3RD OFFICER MET ZWEETPARELTJES

Ik bespreek met de chief engineer om een emergency steering drill te houden. Ik zeg hem het gewoon ZELF te doen. En het met de brug te regelen. Ik bel voor de securiteit eventjes met de 3rd officer, die nu de navigatie wacht heeft. Over 5 minuten is er een steering gear drill. Yes captain, I understand. Ik vertel hem verder het helemaal zelf te doen. Yes captain, I will. En ik blijf dus lekker rustig in mijn salon. IK hoor even later veel alarmbellen rinkelen en telefoons overgaan. Ik wacht nog een minuutje of drie, en ga dan naar boven. De 3rd officer is zeer gespannen bezig. En rent heen en weer van het gyrokompas naar de telefoon en schreeuwt bijna de orders door de telefoon: STARBOARD, COME TO STARBOARD .. MIDSHIPS .. MIDHIPS NOW ..zweetdruppeltjes parelen op zijn koppie. OK, dat was het dan. Yes captain, they called me and immediately they started with the drill. I was not prepared. And I have one vessel in the port bow (nu op 5 mijl afstand). Nee, antwoordde ik hem. Dat was je zeker niet. En als de steering gear uitvalt ben je nooit prepared. En nu heb je het zelf gedaan, en je hebt het goed gedaan. En zo hoort het. Als die autopilot uitvalt is het altijd onverwachts. En moet je dus direct handelend optreden. En nu heb jij dat gedaan. Very good. En hij glundert.

IN EEN CHINEES PLAKBOEK

De Chinese crew komt bij me om te vragen of ze met mij op de foto mogen voor dat ze gaan afmonsteren. Natuurlijk, waarom niet. Eerst als hele groep. En daarna nog met ieder apart. Zo zo, dus hang ik straks ergens in China aan een spijker in de muur geprikt of zit ik mogelijk in een kleverig plakboek boven op een stoffig Chinees kastje.

LIJKT RECHTS OP SYLVESTER STALLONE

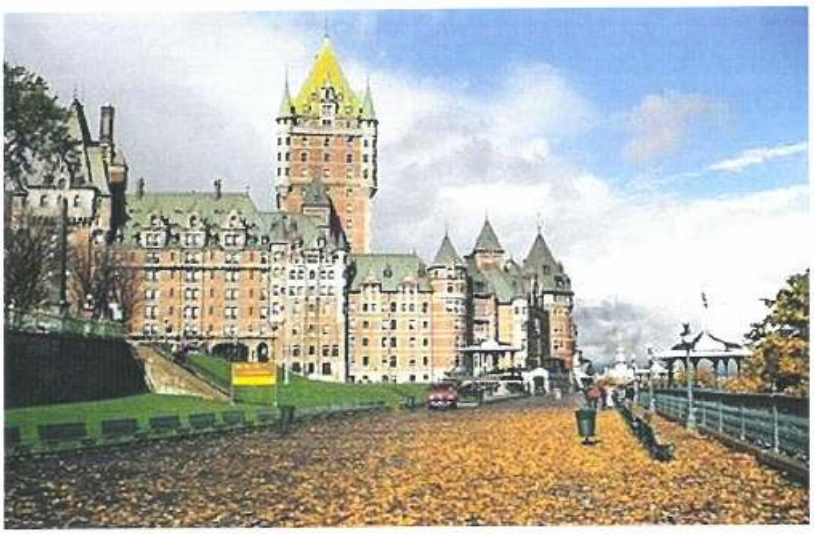
We arriveren de 28ste bij Escoumins pilots. Vlak voor ons gaat de WESTERDAM, een Holland Amerikalijn schip, met 1300 passagiers naar Canada. Ze gaan daar al het moois bekijken. En betalen er ook veel geld voor. Ik hoorde dat de kapitein een ONTZETTEND sterke rechterarm heeft . Hij moet namelijk alle passagiers begroeten als ze aan boord komen. Maar de tijd daarvoor gesteld is uiteraard beperkt en bedraagt ongeveer 1 uur. Deze gezagvoerder heeft geleerd hoe je een rij van 1300 mensen binnen die tijd voor je langs kan sleuren. Hij trekt ze voor zich langs in een periode van 3 seconden per persoon. Dan kom je zelfs nog 300 seconden tekort in dat uurtje voor 1300 paxs. Daarbij lacht hij en vraagt hoe de mensen het maken. Het is een hele opgaaf. Maar het lukt ... en dat resulteert dus in een enorme biceps rechts .

Vanuit de Lakes komt de LEMMERGRACHT, van de Amsterdamse rederij Spliethoff, uitgaande naar Europa. Het is leuk om de Nederlandse accenten te horen en te realiseren dat we nog steeds een zeevarende natie zijn. Nu met de nieuwe bepalingen van onze gewaardeerde minister van Verkeer en Waterstaat moet het allemaal nog beter worden.



VARIEREND AANZICHT

De 29ste om 6 uur in de ochtend arriveren we in Montreal. En direct worden we in de eerste sluis geperst. Terwijl de zon opkomt zien we de Olympische roeibaan, het Franse paviljoen van de wereldtentoonstelling uit 1969, en de Amerikaanse bol waarvan de buitenkant door brand is verwoest. Alleen het geraamte staat er nog, maar ook dat ziet er heel futuristisch uit. Dus laat men het maar staan zoals het is. De gehele aanblik van Montreal is modern. Quebec daarentegen doet romantisch aan. Het mooie kasteel FRONTENAC en de karakteristieke bebouwing domineren het eiland. De smalle straatjes met velerlei winkeltjes en terrasjes doen Europees, met een duidelijke Franse slag, aan.



Chateau de Frontenac Quebec

DE MONTREAL TOWER

De hoogste SCHEVE toren ter wereld staat in het Olympisch dorp van Montreal. Meet 175 meter en staat onder een hoek van 45 graden. Geen geschiedenis en bekendheid zoals het fenomeen van PISA, maar in cijfers spectaculairder.



PROVIAND IN DE SLUIS

In de St Lambert sluis krijgen we verse groenten, fruit en spek aan boord. Met veel taugee voor de Chineesjes. Bananen voor ons allemaal plus appels en sinaasappels en dan nog de zeekaarten voor het gehele traject. Ik bespreek snel de bestellingen die ik nodig heb voor de uitgaande reis. De scheepshandelaar zal me de prijzen sturen per fax naar Duluth.

DE 5 DAAGSE

En na de schutting beginnen we dus aan de 5 daagse reis over de Grote Meren naar de verste haven in het binnenland, DULUTH. Ik besluit om me vooral heerlijk rustig te houden, zo min mogelijk te doen, en zoveel als mogelijk te bekijken. Als je niet zorgt voor een goede rust op dit traject kom je als een gebroken man terug in Montreal. Uiteindelijk zal het verwachte verblijf in DULUTH ook slechts ongeveer 36 uur in beslag nemen.

STOWPLAN NOT FEASABLE

Inmiddels zijn de charteraars terug gekomen op ons voorstel wat betreft het laadplan. Ze gaan in principe akkoord met de belading en de totale hoeveelheid lading zoals door ons is berekend. Maar ze willen toch als eerste haven naar CUMANA, dan naar PUERTO CABELLO en als laatste haven MARACAIBO. Met een klein gewijzigde en afwijkende hoeveelheid zoals zij die hebben voorgesteld. Hun gegevens gaan bij ons in de computer, en dan blijkt dat het absoluut niet mogelijk is. Ten eerste wordt de diepgang achter, na het lossen in CUMANA dan 10.30 meter. Ten tweede worden de heeling moments dan 13000, terwijl er maximaal maar 9000 is toegestaan. Ten derde zijn de bending moments groter dan het maximum toelaatbare. Ik stuur dus een telex terug: **Subject stowplan not feasable**. En nu maar weer wachten op hun reactie.

GOED HUMEUR MET OCHTENDGEUR

Voor de BOYS worden het vermoeiende dagen. Ten eerste moet er 24 uur per dag gestuurd worden. Ten tweede moeten we 16 sluizen passeren met alle bijbehorende manoeuvres. Het wordt een zeer drukke en enerverende dag. Deze 29ste augustus. De rivierloods vertelt me leuke verhalen over zijn ervaringen met de Oranjelijn schepen, die hier een vaste dienst hadden. Nadat de eerste loods in

de sluis bemerkt heeft dat ik een paar woorden Frans spreek, begint hij een ware vloedgolf in de Franse taal over me uit te storten die mogelijk wel interessant zou kunnen zijn als ik het tenminste begreep. Ik wil mijn GEDEELTELIJKE gebrek aan kennis niet direct laten blijken en laat zo af en toe, op een door mij veronderstelt gepast moment een instemmend geluid horen. Ik probeer adem te halen door mijn mond, want de adem van deze goed GEHUMEURDE man heeft een diepe OCHTENDGEUR. En op dit moment beschouwt hij me als een ware metgezel die zijn diepste zielenroerselen mag aanhoren. Hij stort zijn hart uit, zogezegd. Met een gecombineerd deel SLECHTE maaglucht. Dat schijnt bij het zeemansleven te moeten horen op sommige locaties op deze globe. Ik sta daartoe luchtigjes op en loop behoedzaam naar stuurboordzijde waar de koffie en theehoek is. Gelukkig blijft hij, verplicht weliswaar, in het midden van het stuurhuis om op de koers te blijven letten.

GEEN WARM FRANS WELKOM MEER

En dat was dus sluis 1. Daarna komt er een leuke en vrolijke loods die me ook heel enthousiast verhalen begint te vertellen in vlot Frans. En ik heb alleen maar gezegd **'BONJOUR MONSIEUR, COMMENT CA VA, VOULEZ VOUS BOIRE QUELQUE CHOSE.** Dat was echt alles. En dan spreek je dus FRANS. Ja, dat lijkt zo. Maar ik kan zeker geen conversatie voeren over de politieke beschouwingen in de provincie of over de vuilnisophaaldienst in Montreal. Ca va pas. En dat weten die loodsen niet. Vanaf nu laat ik dus aan een aantal nieuwe loodsen niet meer weten dat ze WELKOM ZIJN, OF HET GOED MET ZE GAAT, EN WAT ZE WILLEN DRINKEN... uiteraard in de Franse taal. Gewoon ENGLISH dus. Het zij zo. Met die armoede moet ik leren leven.

DWARS DOOR DE SCHROEFSTROOM

We varen door de **THOUSAND ISLANDS** , welbekend van de **SALADE DRESSING**. Inderdaad en het schijnt ook nog echt waar te zijn. Een

vrouw aldaar maakte die heerlijke slasaus, en dat recept werd meegenomen door de HOTEL MAGNAAT GEORGE BOLDT. Die het op de markt liet brengen. En nu overal op deze globe verkrijgbaar en nog steeds prima van smaak. Wij hebben hier aan boord ook een aantal van deze flessen in de provisions store. We zien veel jachtjes en kinderen in speedboten. Volgens mij levensgevaarlijk. Ik zie bootjes met kinderen van een jaar of 10, met aan het stuur een jongen van pakweg 12 jaar die op blitse wijze een baseball petje draagt. Met de klep achterstevoren of naar links, sommige ook helemaal de klep naar rechts, maakt niet uit, als het maar anders is. Die kinderen racen over het water. Crossen voor de boeg van dit schip langs, lekker dichtbij natuurlijk, en gaan diverse malen dwars door onze schroefstroom. En natuurlijk allemaal zonder zwemvestje. De plaatselijke loods is er al zo aan gewend dat hij er geen eens meer naar kijkt. Laat staan boos wordt. Er gaan er diverse de pijp uit captain, Every year, Every body know, and they just keep on going.

SHE IS THE CAPTAIN AND I AM HER PILOT

Hij vertelde me verder dat hij een jachtje wilde kopen. De verkoper vertelde hem dat hij dan een vaarbewijs moest halen. Dat is verplicht in Canada. Niet in de USA. Maar deze man is Canadees. Hij zei dat zijn beroep loods was. En dat hij grote zeeschepen beloodste. Dat was geen probleem zei de man, je mag gewoon dat papiertje halen. Examen doen dus. Hij was nogal ontstemd. En vroeg die man: Listen, I can fly a Boeing 747 and you want me to test in order to fly a CESSNA? Yes, zei de man. En de loods draaide zich om en wilde dat bootje niet meer kopen. Een collega van hem overkwam hetzelfde. Ook hij moest dus examen doen. Daar wilde hij absoluut niet aan beginnen. Hij stuurde zijn vrouw dus naar die school, liet haar het examen doen en kocht toen zijn jacht op haar naam. Zo, zei hij, nu kan ik toch varen . I am her pilot and not the captain.

KAPPER BIJ DE MARINE

Het overkwam mij destijds ook toen ik het vaarbewijs moest halen. Ik wilde een brief schrijven aan de minister van verkeer en waterstaat waarom ik als kapitein op de grote handelsvaart die over de hele wereld crost een papiertje moet hebben voor een bootje op de Oosterschelde. Ik maakte me daar een beetje druk over. Mede omdat leden van de WATERKAMPIOEN of MARINE MENSEN en ook bij de WATERPOLITIE zomaar dat diploma kregen. Dus ook als je bijvoorbeeld **KAPPER** was bij de **WATERPOLITIE** kreeg je een vaarbewijs. Wat mij vertelt werd door een kroegmakker in café HET ROEFJE. Dus of dat helemaal WAAR is betwijfel ik een beetje.



KAPPER BIJ WATERPOLITIE

GEEN BAL VOLGENS DE WATERSPORTMAN

Maar goed, ik dacht als het zo makkelijk is kan ik dat toch wel even halen? Juist. Op de dag van het examen was ik reeds vroeg aanwezig in Vlissingen. De gecommitteerde was een vriendelijke man die lid was van de Koninklijke Nederlandse Watersportcommissie. Dat werd ook gereflecteerd door zijn clubstropdas en het mooie goudkleurige

speldje op de revers van zijn donkerblauwe blazer. Ik vroeg hem in vertrouwen of hij ook wist dat mensen die een zogenaamde zeevaartopleiding genoten, zoals stuurlieden en kapiteins, dit examen moesten doen. Ja, zei hij me, het is namelijk zo dat die mensen **GEEN BAL** van al die betonning en boeien weten. Die mensen zitten altijd op zee, vertrouwde hij me toe. Oh, zit dat zo, antwoordde ik hem. Ja hoor, echt, herhaalde hij ... ze weten er geen bal van!

SNEL NAAR ANTWERPEN

Ik begon aan dat examen, waar we 1.5 uur de tijd voor kregen. Ik vulde mijn naam en adres in. Wat ongeveer 2 minuten in beslag nam. Vervolgens zette ik een kruisje bij de multiple choice vragen. Je zag bijvoorbeeld een groen lichtje in een donker vlak. En dan luidde de vraag: van welke kant zie je dit vaartuig. Is het een zeilschip of een motorschip. Nadat ik 10 minuten later alle kruisjes had gezet liep ik met mijn papieren zachtjes naar voren in het lokaal. 'Heeft u iets te vragen'? Fluisterde de doorgewaaide watersportman me toe. Nee, fluisterde ik terug, ik ben klaar. Zijn ogen keken me ongeloofwaardig aan. 'Ik zou het nog maar even nakijken', fluisterde hij verder. 'U heeft echt nog alle tijd hoor'. Nee, dank u wel, zei ik, maar ik heb haast, ik moet namelijk naar Antwerpen om een Panamax Bulkcarrier naar Korea te varen . Zijn ogen vielen bijna uit zijn schellen. Dat was mijn overwinning. Ik wenste hem zachtjes een prettige dag. En verdween , nagestaard door verwonderde medestrijders/ examinandi.

AFGEBROKEN BBQ

Het is rustig op Lake Ontario. De loods die ons tot aan het Wellandkanaal brengt is tijdens zijn verlof opgeroepen. Hij vertelde me net lekker met de kinderen en echtgenote aan de BBQ te zitten

toen de telefoon rinkelde: Er komt een schip aan en we hebben geen loodsen meer. Er waren namelijk net 5 schepen naar boven gegaan, de meren op. Dus alle loodsen waren bezig. En als jij niet mee kan gaan moet het schip 10 uur wachten tot er weer een loods terug is op Lake Ontario. Dat verandert de zaak. De loods is zelf ook gezagvoerder geweest en weet wat het is om te wachten op een loods. Hij pakte dus zijn tasje en ging naar ons toe. Hij vertelde me: Morgenochtend word ik thuis wakker en dan denk ik dat ik alleen maar een nare droom had. En er eigenlijk niets is gebeurd.

SHOWMASTER

Het verkeer is rustig deze keer terwijl we de Lakes opvaren. Het is mooi weder en we genieten optimaal van alle waarnemingen. In de sluizen worden we aangestaard door vele toeristen die op de kijktribunes hebben plaats genomen. En natuurlijk krijg ik weer veel vragen toegeroepen. Captain what is your last port. How many days did it take you to cross the Ocean. How many crew you have on board? En terwijl ik een interview geef word ik door vele video camera's op de film gezet. Ik heb al geleerd hen een verhaaltje te vertellen. Ik laat ze weten dat we 23 ton brandstof per dag verbruiken. En dat we 12 ton drinkwater per dag opmaken. Maar we produceren zelf ongeveer 15 ton per dag. Ze willen allemaal hoeveelheden en getallen weten, die Amerikanen. Het is leuk om al die mensen te zien, en na mijn toespraakje krijg ik een origineel applaus. Een staande ovatie, en dat overkomt me uiteraard niet elke dag maar in de USA is zo iets normaal. Even wennen, dat wel, maar ook wel leuk.

NO SIR, DAT KAN NIET

Sault Saint Marie is nu vol groen en prachtig om te zien. De parkjes liggen er keurig onderhouden bij, getooid met prachtige bloemen. Het lijkt me een leuk plaatsje om te wonen. Ik vind de naam ook erg leuk. SAULT SAINT MARIE. Een dorp met een internationaal

scheepvaartkarakter. We stomen Lake Superior op en weer word ik bedolven onder de telexen van de agent. Hij heeft vernomen van de charteraars dat we numerous correspondence hebben gevoerd over de belading. En dat de receivers dan wel charteraars nog niet akkoord zijn met de beladingsplannen zoals wij die hebben gemaakt. Nu hebben de agenten te Duluth gemeend mij het volgende toe te sturen: **Captain, we are very experienced in loading similar vessels for similar destinations. Hence please observe our proposals for stowage of subject cargo to Venezuela ex Duluth and St Lawrence port. Please revert soonest your findings.** OK, daar gaan we dus weer. We stoppen die **VOLLE EMMER** met gegevens in de computer en we zien dat in principe de belading OK is. Ook de stabiliteit is goed. Heeling moments zijn binnen de grenzen. Maar de aankomst diepgang in de eerste loshaven in Venezuela is 10.16 meter bij het achterschip. En dat **KAN DUS NIET**. De maximum diepgang daar is 9.75 meter. En hebben we alle ballast tanken in het voorschip al vol zitten. De voorpiek, dubbele bodem tanks 1 + 2, en ook de bovenliggende TOPSIDE tanks. En dan is die diepgang achter dus 10.16 meter. Absoluut niets aan te doen. En dat betreft het eerste specialistische voorstel van de agent in Duluth. Het tweede voorstel geeft een nog grotere achter diepgang en we kunnen deze belading dus niet accepteren. Helaas. Des te meer een bewijs dat het deze maal een nogal ingewikkelde becijfering is. Het lijkt mogelijk allemaal eenvoudig als je de verlangens van de charteraars voor je ziet. Maar als je gaat rekenen blijkt dat er meer bij komt kijken dan een luchtige waarneming van de verstrekte gegevens. Je moet hierbij aan teveel criteria voldoen. Dus de **ZOGENAAMDE ERVARINGS SPECIALISTEN** denken een paar oplossingen te hebben maar die blijken geen van allen uitvoerbaar te zijn. Dus toch **SIMPELWEG KANTOORKLERKEN** en geen **ZEELUI.**



De sluizen van SAULT SAINT MARIE

CHANGE MONEY

Het is inmiddels zaterdagmorgen de 2de september geworden. Prachtig weder hier op Lake Superior. Ik bestel mijn ontbijt in het Chinees, en het gaat me redelijk goed af. De steward brengt me dus 3 toast, twee eieren, spek , een glas melk en een glas juice. En dat is een heel goed teken. De eerste keer dat ik in China kwam en ik aan een Chinees IN HET CHINEES vroeg hoe het met hem ging, hij me antwoordde : YOU WANT CHANGE MONEY? Mijn uitspraak was niet zo goed als ik dacht. Er zit nu dus verbetering in. En krijg ontbijt zoals ik het wil. Moet me blijven toeleggen op kennis van de Chinese taal.

SPELEVAREN

We arriveren in spiegelglad water voor de haven van Duluth. Hier zijn veel jachten, motorboten en waterjets. Dit is het laatste officieel vrije weekend ter besluiting van de prachtige zomer. Ook hier was het super droog en superwarm. En een bijna onafgebroken periode hebben de mensen kunnen genieten van het mooie weer. Nu wil men nog even gedurende dit LABOUR WEEKEND met de familie, vrienden en kennissen het LAKE SUPERIOR op.

ALLE BEREKENINGEN VOOR DE KAT ZIJN KUT

De agent komt aan boord met de stuwadoor en de inspectors. Ik verwacht geen problemen met dit schip. Alle ruimen zien er beslist beter uit dan op diverse bulkcarriers waar ik op gevaren heb. We passeren dan ook vlotjesweg deze inspectie. De agent vertelt me nu, na alle misleidende informatie, dat de toegestane maximum diepgang in de eerste loshaven **geen 32 voet** maar **34 voet** bedraagt. Zo, dat is leuk. En vooral dat we dat nu pas horen. Ja, zo vertelt hij me, ik heb het ook pas net vernomen... waar ik dan een paar grote vraagtekens bij zet. Nou, dat verandert dan de hele zaak en versimpelt in feite alle berekeningen en rotatie van loshavens in

Venezuela. Met deze toegestane maximum diepgang kunnen we zonder problemen naar CUMANA als eerste loshaven. Daarna wordt het dan PUERTO CABELLO en MARACAIBO. Wat beschouwt moet en kan worden als COASTING. Dus behoeft niet te voldoen aan alle stringente stabiliteits eisen. De stuurman heeft inmiddels ogen als een verdwaasde die onder de 220 volt heeft gestaan. Het lijkt alsof alle stabiliteits getallen door zijn pupillen dansen. Ik kan niet verwachten dat hij nu met die nieuwe gegevens weer een stabiliteits berekening maakt. Ik stuur hem dus naar zijn kooi om lekker uit te rusten. In feite hebben we alle berekeningen dus gewoon voor de **KAT ZIJN KUT** zitten maken. Diverse NACHTEN heeft de stuurman met mijn volledige en toegewijde assistentie achter die computer gehangen met het invoeren van al die **ONZIN GEGEVENS**. En onze eerste berekening is gewoon nu geaccepteerd, uiteraard, omdat die diepte in de eerste haven 10.37 blijkt te zijn. De bootsman wordt bij me geroepen en ik betaal hem de ruim-schoonmaakbonus uit. Ook geef ik hem nog een fles wijn als extra bonus. Hij monstert binnenkort af in Montreal met zijn hele crew. En gedurende zijn term aan boord zijn we alle inspecties zonder een enkel probleem gepasseerd. Voor ze van boord gaan zal ik nog een diner organiseren met kreeft en krab. Op hun speciale verzoek heb ik dat hier besteld.

DE SCHEEPSJOOD KOMT ER OOK BIJ ZITTEN

Bij het groepje bezoekers dat met de agent binnenkomt is ook een scheepshandelaar. Zo blijkt later. Hij schijnt gerelateerd te zijn aan de agent. Kijk, daar houd ik dus niet van. We bespreken zakelijke aspecten met belanghebbenden. En een ordinaire **SCHEEPSJOOD** hoort daar niet bij. Ook al ben je een keurig persoon van ADEL ... dit betreft **PRIVATE** scheepsbusiness en dat is voor ONS. Die persoon zit dan als een soort **WIJSNEUS** mee te luisteren, terwijl hij gewoon rijst en kippenpootjes probeert te verkopen. Uiteraard krijgt die agent ook weer een procentje of wat dan ook van die scheepsjood. Want vaak spreek je over een order van duizenden dollars. Wat zegt die **AGENT WIJSNEUS**, de man die zo goed wist hoe je een schip moest

beladen en mij de **VERKEERDE GEGEVENS** doorgaf: Captain, we go down for a moment to talk to the chief officer about the cargo, meanwhile you can talk to the shipchandler to proceed with your order. Kijk, dat is **HELEMAAL FOUT**. Ik zeg dus tegen die scheepsjood dat ik al mijn bestellingen al gemaakt heb bij DOLPHIN.... Zijn ogen werden als schoteltjes zo groot ... Captain by DOLHIN??? Why did you order with Dolphin??? Nu heeft hij de juiste snaar bij mij te pakken. Moet ik nog aan deze **STUPIDO** gaan uitleggen waarom ik bij KENTUCKY FRIED CHICKEN ga kopen en niet bij MC DONALD??? Just leave it and go away.

WATERJET

Op zondag is er een zwerm waterjets om ons heen aan het spelevaren. Ik word dan ook spontaan uitgenodigd om mee te varen. Dat lijkt me hartstikke leuk. Het is ook een uiting hoe gastvrij de mensen hier ook zijn. Een soort dorp eigenlijk, dit DULUTH. Heerlijk rustig en landelijk. Schitterend. Maar helaas gaat het feest niet door. Ik moet die uitnodiging afslaan omdat ik geen wetsuit heb. De watertemperatuur is hier absoluut TE LAAG om over dat water te scheuren. Heel jammer!

MARCONIST MET HAZELIPJE

We eten 's middags verse vis. En het is te merken dat verse vis gewoon gevangen wordt. De marconist treft namelijk in zijn mond een flinke vishaak, verscholen in de vis. Gelukkig slikt hij het haakje niet door, en behoeft dus niet naar de plaatselijke dokter.

SUPER BOATDRILL

's Maandags hangt er een dikke zware mist over LAKE SUPERIOR. Tegen de middag breekt de zon door en begint de prachtige omgeving weer zichtbaar te worden. Deze ochtend houden we nog een TRIAL sloepenrol en brandrol. Ik verwacht namelijk dat de

coastguard te DULUTH aan boord zal komen. En die grappenmakers willen meestal een oefeningetje zien. Onze BOYS zijn goed op elkaar ingespeeld en alles verloopt dan ook prima. Gedurende de sloepenrol zie ik altijd onze Chef Kok en bediende keurig opgelijnd bij de stuurboordsloep staan. Helm op het hoofd en zwemvest volgens de voorschriften omgegord. In zijn linkerhand heeft hij een opgevouwen deken. En in de rechterhand in een plastic zak verpakt een gesneden Amerikaans witbrood. Is zo schitterend. We hebben de BOYS zo goed geïnstrueerd dat deze Chinezen letterlijk de regels opvolgen. De taak van de civiele dienst is om zorg te dragen voor dekens en voedsel. Ik zal die man dus beslist niet voor de grap gaan vragen om er een beetje OPSNIT bij te doen. Of een schoteltje met NASI GORENG met een spiegeleitje. Want dan staat hij gegarandeerd de volgende keer met een dampende schotel VOEDSEL op het sloependek. Captain you want SUNNY SIDE UP of een TURN OVER ? Het is schitterend.



US COASTGUARD ON BOARD ...
STREIGHT FORWARD AND LOGICAL

GEEN GEBOREN MELKDRINKERS

We zien veel watertoeristen om ons heen. Een speedbootje met 2 mooie meiden erin komt een paar keer om het schip cirkelen. We kijken uiteraard aandachtig. En ja hoor, zo doen allebei hun truitje omhoog. Lachen heerlijk uitdagend naar ons. En laten ons **4 prachtige romige melkwitte borsten** zien. Is dit dus SEAMANSPARADISE? Ik geloof het niet. Onze mensen hebben echter de grootste pret. De Chinezen aan dek kijken er verlegen van op. Ze weten zich geen raad met hun houding. Ik kan me voorstellen dat ze er wat moeite mee hebben. Bovendien zijn Chinese vrouwen meest niet zo uitbundig voorzien van deze schone vrouwelijke attributen.

Het moge ook bekend zijn dat Chinezen geen geboren **MELK DRINKERS** zijn.

THOSE RED INDIAN CASINO'S

Na de lunch komt dezelfde loods die ons van Port Huron naar DULUTH bracht weer aan boord om het schip naar binnen te brengen. Hij is een beetje humeurig. Hij woont op een uur rijden vanaf DULUTH, en heeft zijn vrouw en schoondochter eerst naar het plaatselijke casino gebracht. 'Dus ik breng jullie naar het casino en ik sta daar op het schip voor die RED INDIANS te werken. Want de RED INDIANS zijn de eigenaren van die casino's. Volgens de wet is het in Canada namelijk nog verboden om een casino te beginnen. Behalve voor de RED INDIANS, zoals ze de INDIANEN noemen. Zij hebben oude rechten die dat wel toestaan. Ik neem aan dat de loods daarover een gesprekje voerde met zijn vrouw en schoondochter. Die beiden fervente goksters zijn. 'You see captain, they only loose money, and I am working for those INDIANS. You understand? OK, ik trek een paar laden open met leuke **opmerkingen**. Althans, dat probeer ik .. en na een paar aardige en vriendelijke woorden trekt hij bij en kunnen we weer lekker lachen. Op de pieren staan weer honderden mensen die zoals altijd zwaaien, roepen en lachen. Ik raak gewend aan deze belangstelling. De loods laat de scheepshoorn regelmatig blazen .. ze vinden dat schitterend.

SO SORRY EN DIKKE BONUS

We meren af bij de graanelevator. De agent en de stuwadoors komen aan boord. We bespreken de belading en alle papieren worden geprepareerd. Ik krijg een **HEEL DIKKE BONUS** uitbetaald van de **CHARTERAARS in CALIFORNIA.** Hun argument is dat we wegens **STOMME** en **FOUTIEVE** informatie **TEVEEL BEREKENINGEN** hebben moeten maken en zij willen hun waardering kenbaar maken met

deze bonus. Ik vind het in principe niet nodig .. maar zij willen het absoluut geven. Dus ik laat me ompraten en laat de chief officer ruim meedelen in deze beloning.

ZORAN THE MAN VAN DOLPHIN

Bij de inmiddels gearriveerde en tot Amerikaan genaturaliseerde Joegoslaaf DOLPHIN bestel ik mijn stores. Die vent geeft een prima service en zijn prijzen zijn scherp en OK. Deze man wordt behoorlijk tegengewerkt door de gevestigde orde in DULUTH. En ik heb altijd een zwak voor de hardwerkende strijders op deze globe. Dus geef ik hem ALLE orders.

KLEINKINDJES VAN PROFESSOR LIPARDI

Onze engine cadetten hebben de kopiemachine verziekt. Ik was in de radiohut toen ik een penetrante brandgeur rook. Teruglopend naar mijn hut zag ik uit het office, waar de copier staat, een ware rookwalm opstijgen. Dichterbij gekomen zag ik dat het uit de copier kwam. En onze ovenbroodverse Singaporean engine cadetjes, die net kleinzoontjes zouden kunnen zijn van professor LIPARDI uit de Kapitein Rob verhalen, stonden erbij – keken ernaar – maar zagen het niet. Ze hadden namelijk het machinekamer logboek op het apparaat gelegd. Dat echter geschikt is voor het transport van een A4 velletje. En beslist niet voor een 5lbs zwaar ENGINEROOMLOGBOOK. Ik schakelde dus het apparaat uit. Uiteraard TELAAT. Daar er al een algehele verbranding van het element had plaats gevonden. Ik vertelde onze profesoortjes dat je dus geen BALEN CEMENT in een SPORTCOUPEE CABRIOLET kan vervoeren. En paste dat voorbeeld toe op onze copier. Dat begrepen ze. En ze zouden het NOOIT MEER doen. Ze keken zeer verschrikt. Via ZORAN de JOEGOSLAAF VAN DOLPHIN kocht ik een nieuwe copier. En dat kostte me slechts 295 US $. Is werkelijk een koopje. Iedereen weer gerust aan boord want hoe kan je in deze tijd leven zonder een COPIER. Vraag dat eens aan een ZAIREES, die staat ook met zijn mond vol tanden want heeft er nog

nooit van gehoord. Voor de FLIPPEN aan boord koop ik een KAREOKE APPARAAT. Zodat ze mee kunnen zingen. Ik check de prijs voor een PING PONG TAFEL. Die kost hier 340 US $. En dat is behoorlijk prijzig. Vind ik. In de DETROIT NEWSPAPER zie ik ze namelijk bij een garage sale staan voor prijzen variërend van 65 tot 90 dollar, inclusief batjes en ballen. Het is echter een beetje te ver hier vandaan, naar DETROIT. Helaas dus. In DULUTH check ik ook in de plaatselijke krant. Maar vandaag staat er niets in.

1 MILJOEN OF 25 DOLLAR

Op LABOURDAY is er een uitzending vanuit de HALL OF FAME. De bekende komiek JERRY LEWIS verzorgt hierbij een programma en inzamelingsactie voor mensen met spierziektes, vooral bij kinderen. Het is een jaarlijks terugkerend evenement. Er komen plastic directeuren van grote concerns die gratis reclame willen maken zoals bijvoorbeeld de man van de 7-UP die voor hun reclamelogo staand achteloos een cheque van 1 miljoen dollar uit zijn binnenzak tovert. Bij deze mensen zegt JERRY LEWIS heel achteloos: THANK YOU ... en de camera gaat naar andere meer simpele mensen. Als er een brandweerkorps iets heeft georganiseerd komen alle mensen in beeld die daadwerkelijk mee hebben geholpen om 1455 dollar in te zamelen. En krijgen ze een uitbundig applaus. IK besluit ook om 25 dollar over te maken dus ik bel op. Ze vragen mijn naam en adres en bedanken voor de gift. Ondertussen betaal ik de crew hun gages uit en regel de paperassenwinkel met de immigration. Daarna loop ik terug naar mijn hut en zie JERRY LEWIS staan: We just got a very interesting phonecall from captain Nico Mobach – he is sailing with a SINGAPOREAN BULKCARRIER on the GREAT LAKES and he is from Holland. Thank you very much CAPTAIN MOBACH – dat was uiteraard zeer onverwacht. Maar niet minder op prijs gesteld om zoveel aandacht te verkrijgen. En veel aandacht voor 25 dollar!

CHINEES DINEETJE

Vanmiddag is er een diner georganiseerd voor de Chinezen die te Montreal afmonsteren. Ze zijn enorm blij. Ik heb te DULUTH voor 200 dollar CRABLEGS besteld. En die zien er prachtig uit. De krab wordt heerlijk gestoomd. En de chef kok heeft er heerlijke Chinese dipsaus bij gemaakt. Verder is er super roomijs, chocolaatjes en een goed glas prikkellimonade. Een kinderpartijtje dus. Maar iedereen is happy en geniet ervan in de versierde messroom. Deze mensen kunnen plezier hebben zonder alcohol. Bovendien mogen we hier in de USA geen alcohol gebruiken. Is strictly forbidden na het grapje met de EXXON VALDEZ bij ALASKA. IK houd een toespraakje voor de BOYS, waarbij ze allemaal gaan staan, ze glimmen van trots want natuurlijk zijn ze de ALLERBESTE zeelui ter wereld. Toen sprak de bootsman dat ze het een eer hadden gevonden om met mij te mogen varen. Uiteraard hoorde ik dat via de Chinese 4de stuurman tolk ... en dat ze volgend jaar na hun verlof weer graag terug komen ... na het Chinese Nieuwjaar.

KAMEROLIFANTJES

En zo verloopt het eenvoudige leven van een zeeman te water. Eigenlijk weinig bijzonders dus. Allemaal simpel maar wel lekker straight en afwisselend. Ik ontmoet ontzettend veel verschillende mensen waar je heel leuke contacten mee hebt. Soms moet je even je tandjes laten zien. In DULUTH waren er gedurende de nacht een paar Amerikaanse (INDIAN) olifantjes aan boord. Hele dikke WIJVEN dus. En die zien liever iets anders dan tandjes, denk ik zo Het zijn meest vrouwtjes van grof gewicht of daaromtrent. Die gewoon feest willen vieren. Met gratis drank en sigaretten. Sexen kan mogelijk ook, no problem. Ze waren in de officer messroom gaan slapen , dus toen ik 's morgens mijn ontbijt ging halen lagen daar 2 ronkende kadavers op de bank. Overigens geheel in Amerikaanse stijl. Televisie aan, geluid op vol volume. Ik riep ze toe of ze hier wilden vertrekken. 'I just want you to go'. Een van hen werd wakker en keek me zeer verbaasd aan. 'Why you want us to go'. Nou omdat ik het wil, zei ik, But we are no prostitutes. No I don't mind, but please go away. OK

captain , when do you want us to go. I give you half hour. Half an hour only? Zei ze verschrikt. En keek me aan of ik wel tot tien kon tellen. Een verschrikkelijke onfrisse slaap/bier/rook lucht walm verspreidend. Goed, maar er zijn ergere dingen. Het olifantje maakte haar zusje wakker en riep: Mary, the captain wants us to go. En ze keek me niet lief aan. Nu waren er wel een paar FLIPPEN die mogelijk hun aanwezigheid op prijs hadden gesteld. En deze jongens liet ik dus de olifantjes verwijderen van het schip.

MINIMUM MARGIN FOR SAFELOCK TRANSIT.

Na veel onderhandelingen met de agenten en de charteraars kwamen we uiteindelijk tot overeenstemming over de mee te nemen lading en de lading verdeling. We laadden het schip af op maximum LAKE diepgang en bemerkten een hogging van bijna 10 cm. De voor- en achter diepgangen waren dicht bij het maximum van 8 meter. Dus ik liet de belading stoppen. Als je namelijk meer ligt dan 8 meter, en dat kan zelfs millimeters zijn, betaal je zo een dikke boete. Bovendien weet ik niet of het schip meer hogging verkrijgt tijdens de reis op de LAKES. Uiteraard krijg ik een vraag van de owners: Captain , was this the maximum you could load? Yes sir, it was , took minimum margin for safelock transit. En daar hoor ik dan uiteraard niets over. Want dat begrijpen of weten ze niet. Die kantoorklanten. Want je krijgt heel gemakkelijk een grotere hogging in de Lakes. Door de relatief warme zon wil het dek uitzetten ... terwijl door het koude Lake water het onderschip wil krimpen ... gevolg is HOGGING ... ofwel een kattenrug. Dit kan je mogelijk beperken door koud water over de dekken te laten stromen.

OP DE PIEREN

Het weder is en blijft prachtig. We vertrekken 's middags met de zon schijnend over de haven. Op de pieren staan weer veel mensen en ook onze OLIFANTJES hebben zich daar neergezet. Ze hebben enig MILKSHAKES . De conditie moet weer op peil worden gebracht

alvorens het volgende schip arriveert. Veel handkusjes worden over het water geworpen naar een paar FLIPPEN aan boord. We brengen ons schip op volle kracht en gaan LAKE SUPERIOR op.

VELLY SOLLIE FOK YOU

's Avonds komt de 3de stuurman bij me in de salon. Captain, I called the crew messroom and told the Carpenter to sent me a sailor to the bridge for the wheel. And you know what the Carpenter said? He said F U C K YOU ... I cannot accept that captain. Now I cannot sleep. I am feeling very sad now. Oh, daar gaan we weer. Dus ik mag weer even optreden als **VADER VAN DE JEUGDHERBERG** omdat de BOYS het zelf niet kunnen uitvechten of regelen. OK, I appreciate you came to me, I will handle it tomorrow. Maar deze 3rd officer is erg over zijn toeren. Onvoorstelbaar. No captain , I am sorry, I called the Carpenter already to come to your office. Nu moet ik toch iets meer optreden denk ik. Luister my friend, I am the captain en ik regel dat. Als jij nu zo flink bent om de Carpenter naar mijn office te roepen begrijp ik niet dat je niet flink genoeg bent om deze zaak helemaal zelfstandig te regelen. En mij er gewoon buiten laat. Heb je ook al gepland wat ik tegen de Carpenter moet zeggen? Dus de volgende keer als je een klacht hebt kom je naar mij en ik laat je weten hoe ik dat regel. OK? Inmiddels is de Carpenter in zijn **VEEL TE KRAPPE HANSOPJE** in mijn office verschenen vergezeld van de 2 Singaporean engine cadetjes die als tolk fungeren. De kleinzoontjes van Professor Lipardi. Ik zeg tegen de Carpenter luid en duidelijk dat hij nooit meer F U C K Y O U mag zeggen tegen een officer. En dat hij anders grote problemen met mij krijgt. De Carpenter kijkt me angstig aan en frommelt zenuwachtig aan zijn **TE KRAPPE HANSOPJE**. terwijl ik de ondermaatse Filipijnse 3rd officer geestelijk geweldig zie groeien. Ze zijn oh zo gevoelig die Flipjes. De LIPARDI kleinzoontjes vertalen mijn verhaaltje waarop de Carpenter begint te glimmen van de pret. Hij slaat zijn gespierde arm om de iele schouders van de 3rd officer en zegt: **ME VELLIE SOLLY, ME NO SPIEK FOK YOU FOL YO**U
...ondertussen doet het stuurmannetje verwoede pogingen om onder

de tedere liefkozing van de Carpenter uit te komen, wat hem maar gedeeltelijk lukt. Ik zeg dan: you see 3rd officer the Carpenter apologized, so you accept. Maar de 3rd officer is er nog niet klaar mee, en probeert zijn arm vrij te wringen uit de houtgreep van de Carpenter... en steekt vervolgens zijn wijsvinger heel DICHT onder de neus van de Carpenter : You no more speak to me like this otherwise big problem for you en kijkt hem intens gemeen aan. De Carpenter zegt nogmaals **VELLY SOLLIE FOK YOU** ...en ik laat hem naar zijn hut gaan. Ik zeg dan tegen de 3rd officer dat hij dus ook niet kan bedreigen voor een eventuele volgende keer. Dat ik zulke zaken regel en daarmee is ook dit incident weer door de hamer. Volgende zaak. De rust is hiermede weer terug gekeerd in de drijvende jeugdherberg die ULLOA heet.

Het is en blijft een lachertje en schitterend om waar te nemen. Een spel met steeds andere spelregels. Regels die door nieuwe crew wordt ingesteld en door mij weer bijgevijld. Ik moet dan even zeggen: **HO HO NIET ZUS MAAR ZO**. Het zijn net schoothondjes die af en toe blaffen naar een vreemde poes op veilige afstand. Maar met een echte **DUITSE HERDER** in de buurt alleen nog maar een klein beetje grommen.

EEN EDAMMERTJE IN MONTREAL

Gedurende de nacht verlicht de volle maan ons schip en het WELLAND KANAAL. Bij sluis 7 hebben we een wachttijd van 3 uur. Een cement schip is upbound. Jammer voor de charteraars en voor ons wat adempauze omdat we dan 2 dagen in Montreal zijn. Bij sluis 3 krijgen we echter voorrang en moet de CANADIAN OLYMPIC op ons wachten. Uiteindelijk ligt bij sluis 1 de CANADIAN PROVIDER te bunkeren. Maar op een onveilige positie. We moeten ons er werkelijk langs persen. De wind is wat aangewakkerd gedurende de nacht. Gelukkig zijn we beladen en kunnen we er dus langs manoeuvreren. Zouden we in ballast geweest zijn dan had het zeker problemen opgeleverd. We arriveren de 11de september in de middag in

Montreal. Op de kade staat de volledige aflosploeg Chinezen bepakt en bezakt gereed om het werk over te nemen van onze mensen. Ze zijn werkelijk door het dolle, onze Chineesjes. Ook zien ze mijn vrouw staan ... de roerganger zegt: Captain, your wife, very nice ... she waits for you ... Alles hartstikke leuk dus. We draaien het schip rond en brengen het tegen de stroom in voor de kant wat dus een fluitje van 1 cent is. Hartstikke leuk en gemakkelijk. Er komt weer een heel gezelschap aan boord. Surveyors, ruiminspecteurs, port state control, agent, stuwadoors, customs, immigration en niet te vergeten onze eigen echte scheepshandelaar. Een geëmigreerde Belg die goede proviand heeft en eerlijke prijzen hanteert. Hij doet veel extra dingetjes voor ons. Zo heeft hij nu de PING PONG tafel met net, ballen en batjes georganiseerd. En een broodbakmachine. Je gooit het water erin, meel erop, snuifje zout en stukje gist en een lepeltje suiker. Je zet de timer en 's morgens wordt je gewekt door een heerlijke verse broodgeur. Kan het huiselijker met een oud EDAMMERTJE en een potje honing ... de ochtend kan niet meer stuk.

NIET VERTREKEN MET 20 CM WATER ONDER DE KIEL

Maar eerst terug naar de zakelijke kant van deze aankomst. De stuurman regelt met de coastguard / port warden de stabiliteits gegevens en de diepgang. Alles wordt geaccepteerd. De volgende dag om 8 uur zal de belading beginnen. Ze heeft de crew eindelijk een boerennacht na alle sluispassages in de Seaway. Er wordt door de portwarden een certificaat afgegeven dat we voldoen aan alle eisen. Hierbij staat ook de berekende diepgang vermeld, 10.77 meter achter. De zon schijnt de hele dag dus de belading gaat vlotjes en om 4 uur in de middag zijn we gereed. De stuwage factor blijkt echter licht af te wijken en als ruim 4 vol is blijkt er geen berekende 6300 ton maar 6500 ton tarwe in te zitten. Dit resulteert in een achter diepgang van 10.84 meter. De Port Warden , meneer Jacques du Gardenier verblijft aan boord van het schip, heeft een hut, eet mee en volgt de belading , stuwage en diepgang. Hij is tevens port state control inspector en wil alle veiligheidsmiddelen controleren. In de

USA zijn we al helemaal doorgelicht en binnenstebuiten gekeerd. We laten hem dus rustig zijn gang gaan want alles is prima in orde. Op het moment dat we gereed zijn met de belading geeft hij ons tevens de nieuwste, aangepaste berekeningen met de bijbehorende diepgang. Alles is goed gekeurd. En dan vertelt hij me dat we niet mogen vertrekken! Wat vertelt u me nu Meneer van de Tuinman ... Niet vertrekken??? Hij vervolgt dat onze achter diepgang minder moet zijn omdat volgens instructie van de havenmeester we minimaal een voet water onder de kiel moeten hebben. "Er is hier een waterdiepte van 10.87 meter", zo vervolgt hij. " Maar waarde meneer du Gardenier, waarom vertelt u mij dit NU"??? Het blijkt dat zowel de Port Warden als de agent vergeten zijn dat extra voetje te vermelden en het niet hebben toegepast bij de door mij verstrekte berekende diepgang. En zij hadden die 10.87 meter toegepast als toegestane diepgang, en dat ook aan mij zo doorgegeven. En dan te bedenken dat diezelfde meneer van de Tuinman een Master Mariner is, zoals hij me vertelde. Ik heb echter de papieren waarop door hem staat vermeld wat de toegestane diepgang is. En ik stel de Port Warden dan ook op notice voor alle kosten. Zoals sleepboten die besteld zijn en afbesteld moeten worden , de loods en de losmakers, plus de vertraging die het schip beloopt. De enige optie die ik heb is om het ingenomen drinkwater weer over de muur te pompen, dat zit allemaal achter in het schip, en de voorpiek en de kettingbak vol te pompen. Daar wordt dus aan gewerkt gedurende de volgende nacht. Inmiddels is de Port Warden als een dief in de nacht vertrokken, met achterlating van alle papieren. De volgende ochtend is alles gereed en licht ik de havendienst in om de loods te laten komen. Helaas kan je niet vertrekken zegt de havenmeester me, want gedurende de nacht heeft de elektriciteit maatschappij 3 inch water uit de haven gepompt ivm de koeling van hun systeem. En moeten wij de diepgang met 7.5 cm verminderen om te mogen vertrekken. Dus moet er lading uit het schip. En dat kan niet omdat we dan weer een extra slack ruim hebben en niet aan de stabiliteits eisen voldoen wat betreft voldoende helling gevende momenten. We bellen dus weer

met allerhande instanties en worden van het kastje naar de muur gestuurd. Omdat niemand enige verantwoording wil nemen met betrekking tot dat minimale voetje water onder de kiel van dit goede schip. Zoals door de havenmeester ingesteld. Eindelijk krijgen we iemand te pakken die naar me wil luisteren. En me zelfs een paar vragen stelt. Hij wil flexibel zijn en belooft me terug te bellen. Dat klinkt goed. Hij belt inderdaad terug. En vraagt: "Wat is je echte diepgang captain" . Welnu, onze afgelezen diepgang is 10.64 meter achter. En we hebben nog maar 10 ton drinkwater aan boord van de 80 ton die we al uitgepompt hebben. Er kan dus echt niets meer uit. Ik reken echter dat we een inzinking hebben van 4 cm, veroorzaakt door de sterke stroming van 4 knopen. De echte diepgang is dus 10.60 meter. Ik geef hem dus als antwoord: 10.60. En praat niet over die 4 centimeter inzinking. Want zo gauw als je ronddraait en op tegenkoers ligt is die inzinking verdwenen. " Dus ik kan iemand sturen om dat te controleren"? vraagt hij me. Waarop ik bevestigend antwoord. Gewoon omdat ik hier weg wil! De agent staat er in grote spanning bij te luisteren. Lukt het, of lukt het niet. Want als het niet lukt wordt hij door de owners verantwoordelijk gesteld voor eventuele vertraging. De man aan de telefoon zegt:" Ok Captain, je mag vertrekken". Let wel, er staat meer dan 11 meter water in de Seaway. Het enige stukje waarop dat minimum voetje onder de kiel telt is dus van de kade tot aan de vaargeul. Het is dus allemaal veilig en er is totaal niets aan de hand. Het is alleen een gevecht tegen ingestelde regels. Terwijl de loods aan boord komt en we de zaak over de vertraging nog even bespreken wachten we op de trossen losmakers.

RELIGIEUZE INSPECTIE ZONDER VOET TUSSSEN DE DEUR

Terwijl die mensen arriveren komt er ook een BMW aanrijden die bij de loopplank stopt. Er stappen 2 heren gekleed in driedelig kostuum uit. Ze lopen langs het schip en openen dan de kofferbak van hun auto. En nemen er ieder een lederen map gevuld met papieren uit. De agent is nog bij ons op de brug en is erg nerveus. "Dat zijn de

mensen die diepgang komen controleren, en dat moeten we nu juist niet hebben" , zegt hij. Met de verrekijker bespiedt de loods de gezichten van die 2 heren. Hij zegt: "Ik ken die mensen niet, heb ze nog nooit gezien". De loopplank ligt nog steeds uit op de reling van het schip. Het is namelijk een kleine loopplank van de stuwadoors die door de trossen losmakers wordt weggehaald. Een van de heren stapt op de loopplank en komt aan boord. De agent zegt:" Ik ga naar beneden om hen op te vangen en te praten over die inzinking . De loods en ik wachten boven op de brug. Terwijl de agent het stuurhuis verlaat is de bezoeker al boven gekomen en glimlacht naar me: "You are the captain sir"? Vraagt hij. "Yes, how can I help you", vraag ik vriendelijk glimlachend. "Well sir, we are Jehova's Apostels and would like to ask you to put some magazines on your vessel for your crew". " No problem ", zeg ik hem ," but I have Chinese crew" ... "We have seen that captain and we have all brochures in Chinese language".

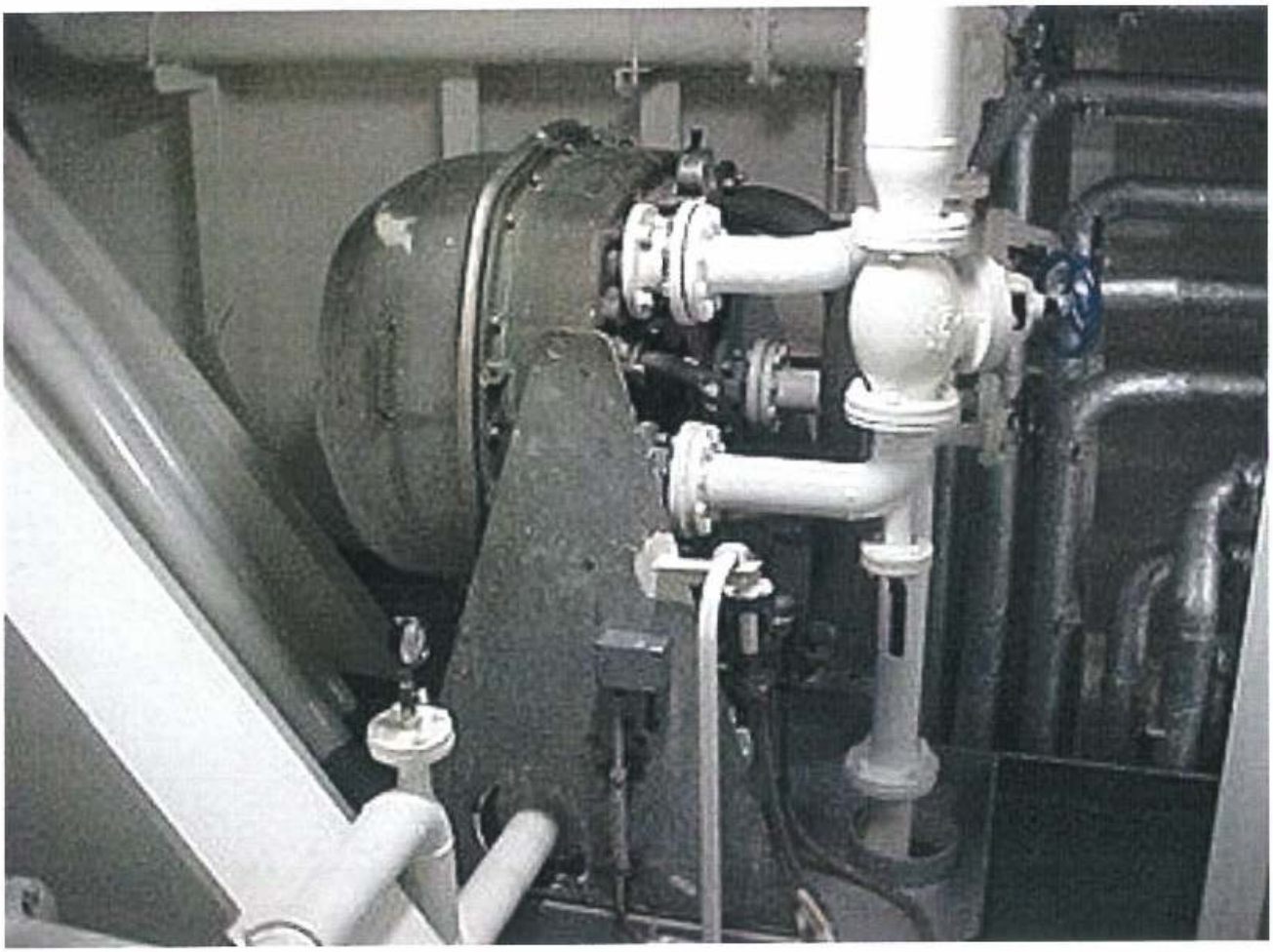
TWINTIG CENTIMETER IS MEER DAN GENOEG

We lachen opgelucht en vertrekken normaal, zonder een enkel probleem met gewoon die 20 cm water onder de kiel. Nu kan je zeggen: hoe is zoiets stoms nou in vredesnaam mogelijk. Ik bedoel met betrekking tot die diepgang. Welnu , in de wilde vaart is alles mogelijk. Je hebt overal verschillende agenten en verschillende informatie. En wat je verteld wordt neem je aan als zijnde correct. Mits het uiteraard is verteld door een officiële instantie of een agentschap. Om een voorbeeld te geven: Ik maakte eens een reis van Australië naar Lianyungang in China. In de Pilots en de kaart stond op onze losplaats maar 7.95 meter water. Dus ik vroeg aan die charteraars waar ze het schip gingen lichteren. Waarop ik een email ontving van die Hongkong Chinezen waarom ik dat vroeg. Want er stond 11 meter water. Dus hadden we volgens hen geen enkel probleem met onze diepgang van 10.55 meter. Die diepgang werd door hen wederom gegarandeerd. In de charterparty staat weliswaar ook vermeld dat het schip naar havens gestuurd kan

worden die "always afloat' conditie garanderen. Tenzij je naar bepaalde graanhavens in Zuid Amerika gaat. Daarbij staat indien nodig vermeld " always afloat or safe aground". Het blijkt dus dat in veel havens de maximum diepgang totaal anders is dan er in de boeken en de kaarten vermeld staan. Vooral in snel ontwikkelende landen zoals in China en ook in Indonesië zijn veel havens gebouwd waar nog geen kaarten van bestaan. Vooral in de wilde vaart is dit een conditie waar je regelmatig mee wordt geconfronteerd.

NOG 100 TON ZOETWATER UIT DE FAIRWAY

Op de Seaway gekomen nemen we nog snel 100 ton zoetwater in wat aan boord met chloor behandeld wordt. En dus goed als douche en waswater te gebruiken is. Met de resterende tien ton drinkwater kunnen we nog gewoon onze rijst en groentes koken. Wel krijg ik nog een vraagje van attente en bezorgde owners in Malaysia: "Captain please confirm you are able to sustain subject voyage with so little fresh water on board". Ja, dat kan ik , want zo gauw de loods ontscheept is bij Escoumins gaat de verdamper weer bij en maken we elke dag 15 ton drinkwater extra .
There we go !



DEZE VERDAMPER MAAKT 15 TON DRINKWATER PER DAG

LOUIS IS AL VOORBIJ

Buiten gekomen is de hurricane LOUIS ons net gepasseerd en stomen we om de ZUID in een licht deinende Oceaan. Het weder is prima, we hebben goed zicht en de nieuwe koks doen hun uiterste best en iedereen loopt weer te smilen. 's Morgens word ik wakker als de geur van vers gebakken brood mijn slaaphut binnen komt. De broodbakmachine bakt dus PRIMA! De machine begint om 3 uur in de vroege ochtend te kneden, laat het deeg rijzen, daarna luchten, voorverwarmen, en te bakken. Om 7 uur is je broodje klaar en blijft het vervolgens nog 3 uur warm. Je mag je dus verslapen met dit

broodbakkertje. Ongelooflijk en overheerlijk. Bovendien heeft PLEUNTJE het idee dat ze ook voor de voeding
(mijn voeding) kan zorg dragen. Het apparaat heeft dus een brede functie.

SAMEN MET MARILYN OP DE NOORD ATLANTIC

Dwars van **NEW YORK** wordt het al warmer. En tevens vernemen we dat orkaan MARILYN (geen MONROE) in de Caribbean al forse schade heeft veroorzaakt. De ene orkaan is nauwelijks verdwenen of de volgende orkaan dient zich al weer aan. Het is druk dit jaar. September .... Remember. Ik bezie nauwkeurig de voorspelde track van het meisje MARILYN , en besluit om een stapje op zij te gaan. Vijfennegentig, 95 dus, knots wind is pittig en beslist niet fijn en overbodig op een graanschip met 2 slacke ruimen. Toon dus beleefdheid en wees galant. Give her way. Ik verander de koers van 190 graden ZUID TEN WESTEN naar 163 graden. Waarom 163 graden? Welnu, het is allemaal heel simpel. Dat is mijn geluks getal, 63. Zoals elke goede zeeman ben ik basis heerlijk bijgelovig. Als het mij uitkomt uiteraard. MARILYN behoudt haar voorspelde track en haalt geen grapjes uit. Wij kunnen na 2 dagen weer terug naar onze oorspronkelijke koers / track. Richting **SOMBRERO PASSAGE**. We hebben 5 uur verloren. Maar voor een echte dame heb je dat over. We behouden schitterend weder en passeren MARILYN op een veilige afstand van 480 mijl. En daarbij is dan geen vuiltje aan de lucht.

EIEREN MET SPEK

In de CARIBBEAN loopt een tropical wave. Die voor natte dekken zorgt. We slingeren een graadje of 3... kan je dat aflezen? Nauwelijks merkbaar dus. We voelen dat we op zee zijn. Dat is alles. Onze nieuwe Chinese bediende echter loopt wat schommelend met de borden soep ... een soort **GANZENPAS** ... hij heeft beslist nog geen

zeebenen en we moeten dus oppassen. First time at sea? Yes captain , first time ... en dat is OK. We maken allemaal vorderingen want ik bestel mijn complete ontbijt in het Chinees . Zo ... NI GEE WO (JIJ GEEFT MIJ) SEMPJIEN COWMIEMBOW (3 TOAST) IBEE NJOENAI (GLAASJE MELK) SJUUNZOOW (SPEK) LIANGUE DJIEN TJITAN (2 GEBAKKEN EIEREN) ...ziet er toch heerlijk uit? Je kan het zo ruiken.



WAPEN VAN CUMANA

OOK DEZE AGENT WEET HET ABSOLUUT NIET BETER

De stuurman haalt de ballast tanken leeg zodat we gelijklastig en met acceptabele diepgang arriveren. De tanken waren vol om aan de stabiliteitseisen te voldoen. Het is nog ietsje te vroeg in de ochtend als we voor de haven komen. Ik laat het schip dus stoppen en rustig uitdrijven richting vaste wal. Het is enorm diep tot 3 cables afstand van het strand. Te diep om te ankeren. Dan moet ik naar de binnenzee die op een half uur stomen verwijderd ligt. Maar het is niet nodig. We worden opgeroepen door CUMANA pilots : ULLOA ... please come in. In het SPAANS voeren we de verdere conversatie. De ENGELSE taal is niet het sterkste punt van de plaatselijke loods. Hij laat me weten bij daglicht aan boord te komen en vraagt me om tot anderhalve mijl afstand van het piertje te stomen. Ze komen dan met 2 man sterk **(EN DIK)** aan boord en slowly slowly brengen we het schip voor de kant in deze haven van CUMANA. Veel mensen zitten daar te vissen en er wordt overvloedig veel vis gevangen. De agent en de lading ontvanger komen aan boord. Goodmorning captain, ze hebben een paar **alternatieve plannetjes** bedacht om de lossing te versnellen. Ik kijk er uiteraard niet van op. Maar vertel wel dat dit een behoorlijk gecompliceerde belading was en dat we ons

moeten houden aan een strikt losschema waar weinig of geen varianten op mogelijk zijn. Ja maar captain , anders lig je hier tot woensdag. En met ons plan kan je morgen al vertrekken. Nu is het zo dat het voor ons helemaal niets uit maakt om snel te vertrekken. Dat is nergens voor nodig. We krijgen gewoon doorbetaald. Bovendien willen we ook wel eens een rustig weekend in Venezuela doorbrengen. **Dit zijn dan weer net zulke wijsneuzen als die agent in DULUTH die mogelijk in hun jeugd zeelucht hebben geroken aan het strand maar GEEN BAL verstand hebben van het werkelijke ZEEMANS WERK.** Maar als het wat het werk betreft geregeld kan worden moet ik het natuurlijk accepteren. De stuurman stopt hun vragen in de computer en die zegt gewoon NEE. We krijgen daarbij een heeling moment dat twee maal zo groot is als het allowable heeling moment. En dat vind ik dus NIET acceptabel. Ik realiseer me terdege dat het een kustreis betreft en geen Oceancrossing maar ook hier kunnen behoorlijke zeeën lopen. Ik neem dat risico dus gewoon niet. We krijgen er niets meer voor betaald en alle schade en risico's zijn voor mij. En niemand anders. De ontvangers kijken me hierbij teleurgesteld aan. Hij zegt: Dan moet ik 2 kranen bestellen om het schip toch op zondagavond te laten vertrekken. Ik zeg tegen hem waarom al die haast? Als we hier op zondagavond vertrekken komen we toch maandagmiddag in Puerto Cabello aan. Daar beginnen ze toch pas op dinsdagmorgen te lossen. Ik kan hier ook gewoon op maandagmiddag vertrekken, dan kom ik alsnog op tijd in Puerto Cabello.

NO BILL NO CARGO

Ik vraag hem of hij de BILLS OF LADING heeft. Yes captain, in my office. Nu moet ik die BILLS **niet in zijn office** hebben, **maar in mijn office**. Die zijn voor mij. Ik laat dat nog even zo, even later vraag ik hem wanneer ze met de lossing gaan beginnen. We kunnen direct beginnen captain, zegt hij glimlachend. Ja, maar in dat geval moet ik nu dan toch direct die BILLS hebben. Oh captain, wil je ze echt hebben nu? Ja, ik wil ze echt NU hebben. OK, ik zal ze zo even halen

en laten zien. Nee, zeg ik, niet laten zien. Ik wil ze hebben, die zijn namelijk voor mij. No captain, je mag ze zien, en dan neem ik ze mee naar de douane, jij krijgt een copy. No sir, Ik krijg de BILL of LADING en dan krijg jij de lading. Zo werkt dat. Geen BILL OF LADING... GEEN LADING. Ja maar captain , ik heb al zoveel lading ontvangen van FEDNAV, en die doen het altijd zo. Ik ken geen FEDNAV en ik ben geen FEDNAV ... ik ben PCL Singapore en wij doen dat anders. Hij kijkt me heel moeilijk aan. Maar staat op en rijdt weg in zijn limousine. Paar minuten later is hij weer bij me. Met de original BILLS OF LADING. De stuurman staat erbij, en ik zeg dus tegen hem: Maar de luiken maar open stuurman , ze mogen de lading hebben. En geef ze alle medewerking die nodig is. Het is altijd zo grappig. En ook opmerkelijk. Hoe sommige mensen in bepaalde landen altijd proberen om Internationaal gestelde eisen proberen te omzeilen. Ik heb ze 2 weken geleden al laten weten waar de lading voor de diverse havens zich bevindt. Tevens heb ik 5 dagen voor aankomst laten weten alleen de lading af te geven tegen verstrekking van de originele BILLS OF LADING. Daar krijg je geen antwoord op. Bij aankomst blijkt dan dat ze alle telexen wel hebben ontvangen, maar tevens beginnen te onderhandelen over los procedures en hoe ze kunnen rommelen met de originele eigendoms papieren van de lading. Het is typerend voor Zuid Amerika. Lekker rommelen en rotzooien. Het is ook leuk, en zeker afwisselend.

TANKEN VOOR 10 CENT PER LITER

We bezoeken de stad. Het is oud. Het is de eerste Zuid Amerikaanse stad van dit gehele continent. We bezoeken kasteel ANTONIO, daterend uit 1575. Het is gerestaureerd, want het was grotendeels verwoest door een aardbeving met 6.7 op de schaal van Richter. Nu is dat in principe niet zo verwonderlijk. Want in deze stad worden dagelijks aardbevingen geregistreerd. Het beweegt voortdurend 2-3 graden. We bezoeken de kerk waar een dienst is voor kindertjes die allemaal gezegend worden. Het is een vrolijke boel in een veelkleurige omgeving. We gaan naar de markt om garnalen te

kopen. Nu zien we wel de kleine garnaaltjes, maar die hebben we zelf ook. We willen de grote jongens. Die zijn er niet. De goede restaurants en hotels kopen die gamba's direct op. IK heb een grote DODGE gehuurd voor 4 dollar per uur. Uiteraard met chauffeur. Hij moet even tanken ... en dat is pittig... 10 cent per liter!!! Eventjes anders dan in Holland. Je zou in Holland ook direct met zo'n wrak van een auto van de weg worden gehaald. Je ziet hier echter niet anders rijden. Iedereen rijdt met zo'n oude bak. 's Avonds eten we werkelijk subliem in de COLMAO. Een superduur restaurant. Chileense wijn, en een heerlijk stuk vlees. We genieten er echt van. De volgende dag komen we in de stad de loods tegen. Hij vraagt me hoe laat hij aan boord moet komen om te vertrekken. Hij heeft ook gehoord dat we 's nachts om een uur of 2 gereed zijn. Ik zeg hem om 6 uur aan boord te komen. Dan is het daglicht. Het heeft geen enkelen zin om midden in de nacht te vertrekken. Maar de agent heeft laten weten dat hij om 2 uur aan boord moet zijn. But you are the captain ... yes ... I know that ... You come at 6 o'clock please . Nu blijkt dat gedurende de nacht de kraan van de stuwadoors veelvuldig kapot gaat. En 's morgens om 9 uur liggen we nog heerlijk rustig in een opkomende zon te lossen. Zuid Amerika ... een continent om volledig op adem te komen.

MET BOLLE BUIK VOL VOORUIT & VOL ACHTERUIT

In de loop van de ochtend zien we diverse jongetjes het gemorste graan weghalen. Ze stoppen het in plastic zakjes die ze eerst veilig opbergen op de pier. Ze vermeerderen hun bezit door er steeds weer wat bij te pikken. Iedereen pikt hier dus letterlijk ZIJN GRAANTJE MEE. Uiteindelijk zijn we pas in de middag om 2 uur gereed. We nemen een draf survey, en volgens onze berekening is er exact 3984 ton gelost. De ontvangers hebben echter een hoeveelheid van 3994 ton ontvangen. Zeggen ze. De waarheid ligt ergens in het midden of bezijden het midden. Eindelijk mogen we dus vertrekken. Er komt een zeer DIKKE loods aan boord. En met overdreven machinegeweld zoals VOLLE KRACHT VOORUIT en VOLLE KRACHT ACHTERUIT draaien we van de pier in CUMANA weg ... en maken dan een complete

rondtorn over stuurboord. IK laat die BOLLE maar snel van boord gaan en leg het schip op koers voor PUERTO CABELLO. De telexen vliegen de lucht in naar vele bestemmingen op deze globe en we zijn weer even op zee. Op kanaal 16 horen we MAYDAY MAYDAY MAYDAY roepen. Een AMERIKAANS jacht is overvallen door een stelletje banditos en vraagt de GUARDIA NACIONAL om hulp.

Het is schitterend weder. De zee is vriendelijk en kalm hier in de Caribbean. Het is een mooie tijd om te vertrekken, zo na de lunch. De aankomsttijd is hierbij ook beschaafd om 8 uur in de ochtend. Heel mooi. En gelijk bij aankomst voor de kant komen is prachtig en gemakkelijk. Zo is varen een mooie afwisseling op de lange reizen die je maakt op Panamax Bulkcarriers. Dit zijn echt kleine wipjes. Je komt in leuke havens, en ligt meestal dicht bij de stad, zeer ontspannend allemaal.

DE SILKY WAY

Gedurende de nacht zien we miljoenen sterren aan een donkere hemel. De Melkweg loopt er doorheen als een wit verlichte band. In het Chinees heet de Melkweg de SILKY WAY. Heel begrijpelijk. IK slaap als 1 roos deze tropische nacht met een buitentemperatuur van 29 graden. Onze airco vecht om de binnentemperatuur op 23 graden te houden. Alle accommodatiedeuren zijn vergrendeld om eventuele piraten buiten te houden. Het is crazy. Maar nog steeds komt piraterij teveel voor.

DE STUURMAN MAG HET DOEN

's Morgens vroeg zie ik een enorme cumulonimbus waarvan de top roze/wit verlicht wordt door een opkomende zon. In deze massa zien we regelmatig flitslichten die de gehele wolk willen opblazen. De rand van de wolk is tevens de lichtbegrenzing.

Ik laat de stuurman bijtijds ontbijten. Om een uur of 8 arriveren we op de reede van PUERTO CABELLO. We roepen de pilotservice op, maar zonder resultaat. Daarna roep ik ze op in de Spaanse taal, dat heeft direct succes. We krijgen opdracht om het schip te ankeren in sector C. Er zijn geen schepen nu op de anchorage. Ik geef de stuurman dus de vrijheid om het schip rond te brengen en te ankeren in die positie. Hij doet het goed. Geen enkel probleem ... maar er is ook geen vuiltje aan de lucht. Uiteraard nu ik er bij ben en klaar sta om eventueel in te grijpen. Maar als hij het straks of later echt een keer alleen moet doen heb je te maken met **WINDKRACHT 6 BF , STERKE STROMING , LIGT DE ANCHORAGE VOL MET SCHEPEN, EN WEIGERT DE MACHINE OP JE EERSTE HALF ASTERN MANOEUVRE**. Dat hoort er allemaal bij en is part of the game.

ZE KLINKT OH ZO VRIENDELIJK

Ik word opgeroepen door ROSALINA ... Yes captain , this is ROSALINA .. I am calling you because the agent is unable to contact you. What time did you anchor .. I will be calling you back when you will be berthing .. ja ja ... ENNE ... If there is anything, met de nadruk op ANYTHING you require, please let me know. Captain , what is the nationality of your crew (dan kan ze zeggen dat ze bepaalde provisions heeft, denk ik). IK zeg dus tegen haar: Listen please ROSALINSKY , this is ships secret .. You understand? Yes Captain I understand .. No problem .. I just want to help you .. en ze klinkt zo aardig en poeslief dat we er allemaal om moeten lachen. I am from OLYMPIC SUPPLY, vervolgt ze. Dus de echte baas is mogelijk een dikke GRIEK. Voorlopig liggen we hier dus lekker ontspannen ten anker en genieten van de rust en stilte. Na pikheet organiseren we een sloepenrol en brandrol. Want de nieuwe Chinese crew moet ingeslingerd worden in onze procedures. Overigens ben ik over deze nieuwe groep Chinezen uitermate tevreden. Het gaat heel prima met deze BOYS. Het eten is ook erg goed te noemen. Wel moeten we de chef kok iets in de gaten houden wat betreft het financiële aspect.

Ik heb de indruk dat hij een beetje duur is. De bestellingen worden echter allemaal door mij gedaan, en ik ben dus in de gelegenheid om te cancellen wat hij als te duur besteld.



WAPEN VAN PUERTO CABELLO

In de middag krijgen we te horen dat we de volgende dag naar binnen zullen gaan. Tussen 9 en 10 uur. We sluiten voor de nacht de gehele accommodatie weer af en stellen extra dekwacht in om eventuele piraten af te schrikken. Dat is niet voor niets. Want omstreeks middernacht rapporteert de 3de stuurman dat er 2 kleine onverlichte vaartuigen naderbij komen. De ALDISLAMP wordt op hen gericht en onze matroos aan dek staat met een grote lamp in hun richting te schijnen. Ze weten dus dat wij alert zijn. Ze verdwijnen dan ook snel in de duisternis van de nacht. Nadat we om 9 uur gereed zijn wachten we op de gebeurtenissen. Dan kan je vaak lang wachten in Zuid Amerika. Niemand geeft gehoor op de VHF. En uiteindelijk om 2 uur in de middag zien we de loodsboot naar buiten komen. We pikken het anker op en de loods komt aan boord. De vertraging is veroorzaakt door een Filipijnse bulkcarrier die onze berth nog innam. We zien die FLIP naar buiten komen en daarna stomen wij dus naar binnen. Twee oude sleepboten maken vast aan bakboordzijde en de ULLOA komt netjes voor de kant bij de graansilo. Voor ons ligt de PELICAN ARROW van GEARBULK, een Noorse maatschappij waar PCL ook een paar schepen voor managed. Achter ons ligt een Joegoslaaf of wat je daar tegenwoordig van kan en mag zeggen, KROATEN of BOSNIERS, of SERVIERS... in ieder geval daar ergens uit de buurt. De agenten komen aan boord en zoals verwacht hier weer hetzelfde probleem met de BILLS OF LADING. Ik zeg:

NO BILL FOR ME NO CARGO FOR YOU, en dat wordt begrepen. Verder komt de havenmeester die volgens de agent lid is van de **LOKALE MAFFIA**, en de plaatselijke dokter die MARLBORO wil roken. IK zeg dat ik niet rook en dat ik ook geen MARLBORO heb. De dokter rolt bijna uit zijn stoel van ellende. Yes captain , but you have some for me in the bonded store. Yes, zeg ik, maar dat is **PRIVATE PROPERTY**, from the crew. Ik stel me dus heel diplomatiek op deze maal. Ik wil gewoon niets geven. Ook als de agent me vraagt om een presentje voor de customs en de havenmeester zeg ik tot mijn eigen verbazing gewoon **NO** . Ze kijken me aan en lopen weg zonder gedag te zeggen. Stelletje buggers. Zo kan het dus ook. Inmiddels is de agent geheel bezweet aan komen rennen met de vereiste BILLS OF LADING en alle papieren die voor mij zijn. Ik zie dat het de originele BILLS zijn en zeg dus tegen de stuurman dat hij de luiken open kan maken voor de lossing. Ondertussen is de agricultuur dienst aan boord gekomen om de lading te inspecteren. Ze steken lange buizen in de lading om zo monsters te kunnen nemen van het graan. Deze buizen zijn voorzien van openingen die vanaf de bovenkant dichtgedraaid kunnen worden waarna het graanmonster naar boven gehaald wordt. Er blijken kleine insecten in de lading te zitten. En dat er dus niet gelost mag worden tot na het laboratorium onderzoek heeft vastgesteld wat voor insecten dat zijn. Dat is een grote tegenvaller voor de ontvangers van de lading. Ik zie binnen een uur een enorm aantal mensen naar het schip komen. Allemaal in het nette 3 delige pak en ook erg bezweet. Het is hier ook vreselijk warm. Ze spreken en gebaren en argumenteren dat het een lieve lust is. Allemaal tevergeefs. De monsters gaan naar het laboratorium. Wij sluiten de luikdeksels weer en bereiden ons voor op een lange en rustige nacht. Nu is het probleem eens voor iemand anders. Er staat namelijk in de charterparty dat uitgassing van het schip nadat de lading is geladen voor rekening is van de charteraars. Geen enkel probleem dus voor ons. De volgende dag komen er weer een paar superspecialisten aan boord. Wederom worden er monsters genomen. Nu met de vele mensen van gisteren in het nette pak als getuige. Er wordt uitgebreid gesproken en geargumenteerd. Er

wordt met handen en armen gezwaaid. Er wordt gelachen en vriendelijk toegekeken. De inspectors zijn echter niet om te kopen. Ik word er ook nog bij geroepen om met de inspectors te spreken. Te zeggen dat het wel mee valt en meer van die grappen. Niets lukt echter. Deze lading moet gegast worden. 's Avonds pas komen er mensen aan boord met een groot aantal ampullen en tabletten in containers met allemaal **DOODSHOOFD** afbeeldingen en **VEEL LATIJNSE BEWOORDINGEN**. Schijnt dus heel gevaarlijk te zijn. Nadat alles in de ruimen is gegooid worden de luiken verzegeld en moeten we 3 dagen wachten. Wel hebben we 's morgens voor de securiteit nog even een zak vol met mooi Canadees graan uit ruim 4 gehaald voor ons eigen brood. Want, zoals ruimtelijk bekend moge zijn: Wie appelen vaart die appelen eet. En daar proberen we ons in alle eenvoud aan te houden.
We gaan dus drie zeer rustige dagen tegemoet in Puerto Cabello.

LEUKE BODYWARMER

's Avonds brengen we een bezoek aan de stad. Ik koop in een kledingzaak een aantal sokken en onderbroeken. Die koop ik altijd in het buitenland. Draag ze 1 term en geef ze dan als visvoer of we verbranden ze. Ik zoek een mooi stelletje uit, deze maal gemerkt met de naam PLAYBOY en allen voorzien van een zwart konijntje op een wit strookje. Inmiddels wordt PLEUNTJE aangevallen door een horde vlooien. Zij is daar altijd erg gevoelig voor. Gelukkig heeft ze een anti vlooienstick bij zich waarmee de benen worden ingesmeerd.
Vervolgens zie ik een **leuke bodywarmer** hangen bij het begin van de zaak. Ik haal het van het haakje maar de eigenaar zegt: Sorry, maar dat is mijn
private jasje. Dus die verkoop gaat niet door. We lopen in de verzengende hitte naar restaurant MAR Y SOL, dat aan de beach is gelegen. Hier zitten we in een heerlijke koele ruimte en bestellen we een vismaaltijd. Ze hebben hier alles. Zelfs HEINEKEN bier. Maar ik drink liever SOLERO. Heerlijk koel lokaal bier. De prijzen zijn enorm hoog want voor deze luxe maar in principe simpele hap eten betaal

ik 60 dollar. Ik moet er echter wel bij zeggen dat we na afloop van het eten nog 2 koffie bestelden met een glaasje DAMBRUIE. En een glaasje kost 6 dollar. Dan blijft er niet veel over voor de zalm en de tonijn. En blijkt het eten in feite niet zoveel te kosten.
De volgende dag besluiten we om een uitgebreide wandeling naar de beach te maken. Het is daar enorm druk. Happy families met veel kindertjes. Het zijn allemaal kinderrijke gezinnen hier. We lopen door een bijzonder oude en interessante buurt. Alle huizen zijn gerestaureerd. De woningen zijn in authentieke kleuren geverfd. In de straten is originele verlichting aangebracht. Het doet een beetje denken aan Willemstad op Curaçao. Daar zie je dezelfde stijl woningen. In een straat zit de plaatselijke schaakvereniging een wedstrijdje te spelen. Diverse kunstenaars hebben hun werken uitgestald. De uitbundige Zuid Amerikaanse kleuren zijn overdadig aangebracht op de schilderijen. We strijken neer op een terrasje aan de zee en drinken een soda. Voor 75 cent per flesje. Een koopje dus. Daarna lopen we op ons akkertje terug naar het schip maar stoppen nog even op het terras van MAR Y SOL om bij te tanken. IK zit even te piekeren. Zal ik me nu al op de SOLERO storten of zal ik het maar bij een soda houden. Ik blijf bij de soda. Heel verstandig dus. Dat is een zeer gelukkige keuze, zoals even later zal blijken.

OVERVAL ZONDER MONEY MONEY MONEY VAN ABBA

Terwijl we terug lopen naar het haventerrein zien we op een stil stukje twee jongens. Ze willen geen aandacht trekken want de een slentert langzaam door en de andere gaat tegen de muur staan om te pissen ... of te doen alsof. Als we dichterbij komen rent de ene jongen plotseling langs ons heen en blijft op een meter of 4 voor ons staan geheel in de aanvalshouding met een zwart pistool in zijn handen. En uitroepend MONEY MONEY MONEY. Nu ken ik een Zweedse groep ABBA en ik heb diverse malen dat leuke liedje vrolijk meegezongen. Nu klinkt het echter anders. Ik blijf die jongen strak in zijn ogen kijken ... denk dat het een goede tactiek is .... en kijk niet naar het wapen. Op dat moment zegt LENNY, Nico, dat is geen echt

pistool, dat is nep. Ik zeg: weet je het zeker? Ja hoor, ik weet het zeker, dat is een nepper! OK, zeg ik, dan sla ik ze in elkaar. En stuif naar voren om die boy een paar klappen te verkopen. Hij gaat snel achteruit en richt dan 'het pistool' op mijn voeten. Geheel in Amerikaanse filmstijl. Beide handen om het wapen geklemd en heel gespannen. Nu grijp ik naar het pistool om het af te nemen en tevens probeer ik om hem bij zijn nekvel te pakken. Mijn handen slippen langs zijn shirtje en hij ontglipt me. Ze snel als ratten rennen ze naar veilige afstand. Ik roep ze toe dat ze dichterbij moeten komen zodat ik ze in elkaar kan tremmen. Dan doen ze niet. Ze druipen af. En wij lopen verder. Een stukje verderop zitten ze echter weer. Nu gewapend met een paar stenen. Op het moment dat ik ze zie pak ik direct ook een paar keien en begin te gooien. Nu word ik toch echt kwaad. Ze gooien ook een grote steen. Maar daar blijft het bij. We lopen rustigjes door, uiterlijk geheel ontspannen maar toch alerter om ons heen kijkend. Je houdt het niet voor mogelijk. Om 4 uur in de middag. Rustig wandelend in PUERTO CABELLO ...
Nu hadden we geluk dat het maar 2 van die boys waren. Daar kon ik het wel tegen op nemen. Maar als het er een stuk of 5 zijn, wordt het toch een beetje anders en ben je zo van je cash geld en je ROLEX verlost. En het is natuurlijk net als op deze hele globe hetzelfde. Als je een politieagent nodig hebt zijn ze in geen velden of wegen te bespeuren. Maar parkeer niet je auto zonder te betalen want binnen 5 minuten heb je een ticket achter je ruitenwisser. Ik voel me echter in ieder geval erg sterk na de geslaagde afweer. De eerste de slechtste Venezolaan krijgt gegarandeerd harde klappen van mij. Ik ben gewaarschuwd en erg alert.

VOL GIF

Uiteindelijk gaan na 3 dagen de luiken weer open om de ruimen te luchten en de vergiftige gassen eruit te laten gaan. Er hangt een slechte geur over de dekken van het schip. En het is ook heel opmerkelijk dat we geen enkele duif zien die uit deze voerbak wil eten. Want dit is natuurlijk wel een eet paradijsje voor die vogels,

met zoveel voer uitgestald. De inspectors komen aan boord en nemen weer proefmonsters van de lading. Nu wordt er geen levend insectje waargenomen. Ik betwijfel echter in hoge mate hoe dat op 10 meter diep is. De peilstok is slechts 1.5 meter lang, en er wordt dus maar een zeer beperkte proef genomen. Wat mij betreft wordt deze lading helemaal niet of helemaal wel ontgast. Het doet mij zogenaamd niets. Wel vind ik het jammer dat deze mooie tarwe met dit zware vergif wordt behandeld. Maar zo zijn de reglementen nu eenmaal.

RUBBEREN MOSSELS EN ZEKER NIET UIT YERSEKE

De volgende dag laat ik me door RUBEN de scheepshandelaar naar de BOULEVARD brengen. Ruben is bijzonder attent. Elke ochtend tijdens mijn ontbijt aan boord brengt hij me een nieuwe krant. Deze avond regelt hij tevens een taxi voor me die ons om half zeven op zal pikken om ons terug te brengen naar het schip. We bezoeken een schilders expositie. Er staan een aantal mooie schilderijen en PLEUNTJE is geïnteresseerd om er 1 of 2 te kopen. Voor Europese maatstaven kosten ze een prikje. En het zijn mooie schilderijen. We gaan morgen terug om nog eens te kijken en een beslissing te nemen. We bezichtigen een woning die te koop staat. Een enorm groot pand waar bijzonder veel renovatie aan moet gebeuren. De buitenkant ziet er evenwel goed uit. IK laat het er maar bij zitten en we strijken neer op een terras van een gezellig Italiaans restaurant. Ze hebben daar heerlijke verse vruchtendrank en superkoud bier. We drinken wat en genieten van de omgeving. Er komen 2 schepen aanvaren die de loods aan boord krijgen en direct naar binnen gaan. Ze komen vlak voor ons langs. We bestellen een paar pizza's die erg goed smaken. Alleen zijn de mossels geen ZEEUWSE mosselen op mijn pizza. En dat is goed te merken. Ze zijn namelijk zo taai als rubber. En het lukt niet om ze stuk te bijten. IK laat de mossels dus de mossels en eet de rest van mijn pizza op. Onze geboekte taxi arriveert precies op tijd en we begeven ons voor donker terug naar het schip.



DE ECHTE IERSYKSE MOSSEL... zoals de Vlamingen zeggen

EN NU ONMIDDELLIJK STOPPEN

Ik vertel aan RUBEN de scheepshandelaar wat me is overkomen bij die overval. Hij geeft me direct een spuitbusje met traangas. Very effective captain! En diezelfde avond heb ik het al gebruiksklaar in mijn hand genomen. We zitten namelijk in een taxi die ons naar het schip zal brengen. Maar deze vent gaat de totaal verkeerde richting op. Nu zijn we al een beetje bekend in deze havenstad. Ik zeg dus een paar maal tegen hem waar ik heen moet. SI SI , no problema, antwoordt hij me. Ik vraag hem waarom hij dan een andere buurt inrijdt. Hij blijft de verkeerde kant op rijden. Hij wil ons waarschijnlijk naar een stille buurt rijden om ons te laten overvallen. Ik pak mijn traangas spuitbus en houdt die stand-by in mijn hand vlak voor zijn neus. Hij rijdt nu een stille straat in. IK zeg tegen hem **NU STOPPEN ... DETENTE Y PARATE IMMEDIATEMENTE** ...wat hij dan ook doet als hij mijn traangas spuitbus ziet. We stappen snel uit. IK gooi 100 bolivar op de voorbank wat een gulden waard is... en we lopen terug

naar de drukke straat. Alwaar we een taxi nemen die ons naar het schip terug brengt. Ik voel me hier toch wel veiliger nu ik die spuitbus traangas bij me heb.

VEEL KUNSTENAARS

Elke middag gaan we naar het centrum om te wandelen en wat rond te kijken. Bij de boulevard is het gezellig en traditioneel. Er staan veel oude huizen uit de SPAANSE periode die goed zijn onderhouden. Er wonen hier diverse kunstenaars die vrijwel op de straat of dicht aan de straat hun werk verrichten. Vooral beeldhouwers en schilders zijn hier aanwezig. Bovendien heb je daar een aantal leuke terrasjes waar je heerlijk uit de zon zittend een glaasje soda of vers fruitsap kan drinken. Alles kost 100 bolivar. Dus een gulden. Super lekker en heerlijk fris. We eten daar elke dag (tot grote spijt van onze chef kok) en nemen dan een taxi terug naar het schip.

DE ECHTE REDEN ???

Bij een van de beeldhouwers zien we een mooi stukje staan waar we belangstelling voor hebben. Hij vraagt ongeveer 58 dollar. Je kan echter op straat gemakkelijk 220 Bolivar per dollar krijgen. En met een beetje lokale kennis krijg je 250 Bolivar per dollar. Ik bied hem dus 40 dollar. Hij kijkt me vragend aan. Is dat wel genoeg? IK zal morgen terug komen om het op te halen. De volgende dag zijn we er weer. Maar het plekje waar HET KUNSTSTUKJE stond is leeg en verlaten. Hij begint ons een heel verhaal te vertellen. Er is een fotograaf gekomen die het stuk moest fotograferen voor een expositie. En dat het er nu dus niet is. Ben je hier nog lang, vraagt hij me. Ja, antwoord ik, dat kan nog wel een dag of 3 zijn. Goed, dat is dan geen probleem want hij hoopt het voor die tijd terug te hebben om het alsnog aan ons te verkopen. Toch hecht ik enige twijfel aan dit verhaal. Mogelijk wil hij het helemaal niet aan ons verkopen. Of vindt hij de onderhandelde prijs te laag. Dat zal het wel zijn. We wachten af. Je moet ook bij deze Zuid Amerikanen niet luisteren naar

WAT ze je vertellen maar nadenken WAAROM ze het je vertellen. Mogelijk weet je dan de echte reden.

De agent komt 's morgens aan boord. Alles verloopt in heerlijk gebroken Engels. May be ready tonight. Sailing midnight. Ze zetten er een paar extra ploegen werkers op.. OK, uiteraard geen enkel probleem voor ons. Wel stuurt het onze plannetjes een beetje in de war maar dat hoort bij dit onvoorspelbare gipsy leven. De scheepshandelaar komt ook aan boord met zijn krantje, en ik doe hem bij deze dus nog een aantal bestellingen op de valreep. De kok wil namelijk altijd verse groenten hebben ... en bananen ... plus nog wat lokaal fruit.

SCHAKEN OP STRAAT

In de middag gaan we nog even naar de stad om wat kunstwerken te bekijken. Allereerst zien we dat onze beeldhouwer niet aanwezig is. Hij wil of kan het kunstwerkje dus niet verkopen. En wil of kan ook zijn gezicht niet verliezen. En niet ten onrechte. Want het zijn trotse mensen hier. Hij houdt zijn woning ook gesloten. Wel ontmoet ik zijn companero die aan de overkant woont en werkt. Hij komt net terug van zijn reguliere baan waar hij de extra Bolivars verdient die hij nodig heeft als aanvulling op zijn inkomen als beeldhouwer. We bekijken de schilderijen bij ELIZABETH CONDE. Zij heeft een uitstalling op de hoek van de CALLE LOS GAUCEROS. Dat is vlak bij PLAZA JUAN JOSE FLORES ... en ook directelijk aan de BOULEVARD. Helaas is ELIZABETH zelf niet aanwezig omdat ze met een voorbereiding bezig is om deel te nemen aan een expositie. Ze heeft daartoe een groot schilderij gemaakt wat een huwelijksvoltrekking voorstelt in de diepte van de Oceaan. Een visser trouwt daar met een zeemeermin. En veel zeedieren zijn getuigen. We zien een mooie foto van het schilderij. Die ons gegeven wordt door haar man JULIO DAVIN. Hij schildert ook en is nu onder de boom die in het midden van het pleintje staat bezig aan een nieuw schilderij. Zijn stijl is geheel anders dan die van zijn vrouw ELIZABETH. Hij heeft zeer duidelijke

expressieve kleuren die erg aanspreken in deze omgeving. Ik denk dat dit soort schilderijen niet voldoet in de koude van een EUROPEES klimaat. Het zijn warme tropische schilderijen waarvan de kleuren eruit barsten. Zijn vrouw daarentegen schildert een soort primitieve waarnemingen. Ook deze schilderijen zijn zeer vrolijk gekleurd maar minder hard en opdringerig. JULIO zegt ons dat zijn vrouw ELIZABETH beter schildert dan hijzelf en ook meer bekendheid geniet. De voorkeur van PLEUNTJE gaat uit naar de kunst van ELIZABETH en we komen een prijs overeen voor de aankoop van 2 schilderstukken We kopen de stukken zonder de lijsten omdat het aldus beter vervoerd kan worden. Bovendien vonden we dat deze lijsten de schilderstukken niet verfraaiden. IK voer nog een gesprek met de altijd aanwezige STRAATSCHAKERS en ze nodigen me uit om een spelletje mee te spelen. Heel erg leuk! En ik speel een spelletje mee ... heerlijk! Op het bankje bij het plein zit een hoogzwangere vrouw. Haar man is een glaskunstenaar. Hij heeft een groot aantal kunstwerkjes uitgestald op een wankel tafeltje. En probeert ons er een aantal van te verkopen. Het is nu niet bepaaldelijk een kunstuiting die onze volledige aandacht trekt. Maar als je het goed beziet is het natuurlijk wel erg knap om van glas een groot aantal verschillende voorstellingen te maken. We kopen een glazen VARKENTJE , een DOLFIJN, een HAAI, en een ZEEHOND die een balletje op zijn neus balanceert. Het lijkt natuurlijk MICKY MOUSE kunst. Maar het is echt en origineel geblazen door JOSE. En geen Chinese import dus. Als ik hem betaald heb begint hij toch weer te spreken over de koers van de Bolivar .... Ik heb hem 200 Bolivar voor een dollar gegeven. Hij krijgt gemakkelijk hier op straat 225 en met wat moeite 250. Dus wat is het probleem? Mogelijk zijn hoogzwangere vrouw die babykleertjes moet kopen. In NEW YORK krijg je voor 1 dollar 285 Bolivars . ik weet ook dat de afstand hierbij een belemmering is. De VENEZOLAANSE regering houdt de koers onder haar strenge controle om de economie een beetje te beheersen. Het land staat namelijk op het punt om volledig VENEZUELA met zoveel natuurlijke rijkdom zo armelijk is. De olie komt bijna **AUTOMATICAMENTE** naar boven. Er zijn enorme

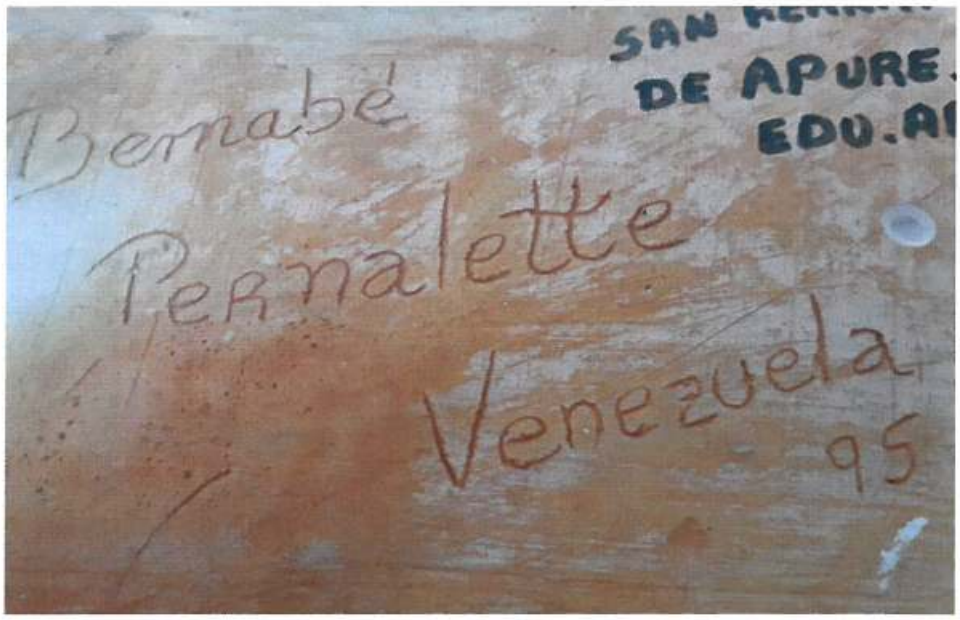
IJZERERTS mijnen in het ORINICO gebied. Het land heeft honderden kilometers prachtige stranden. De vruchten vallen letterlijk van de bomen. Er is voldoende drinkwater. De stranden zijn geliefde oorden voor toeristen die slechts in kleine aantallen komen. Omdat het TE ONVEILIG is om hier als vakantieganger te komen en te verblijven. Bovendien is het hele systeem zo corrupt als mogelijk is en wordt de staatskas door onbetrouwbare regeringsleiders leeg gestolen.

We ontmoetten daar ook een bijzonder charmante Venezolaanse kunstenaresse Bernabe Pernalette die prachtige voorwerpen maakt. Van haar kochten we dit prachtige huisje ... onze eerste en mogelijk laatste onroerend goed aankoop in Venezuela. Staat nu op de kast in Sibculo te pronken.



Onze Venezolaanse woning aankoop





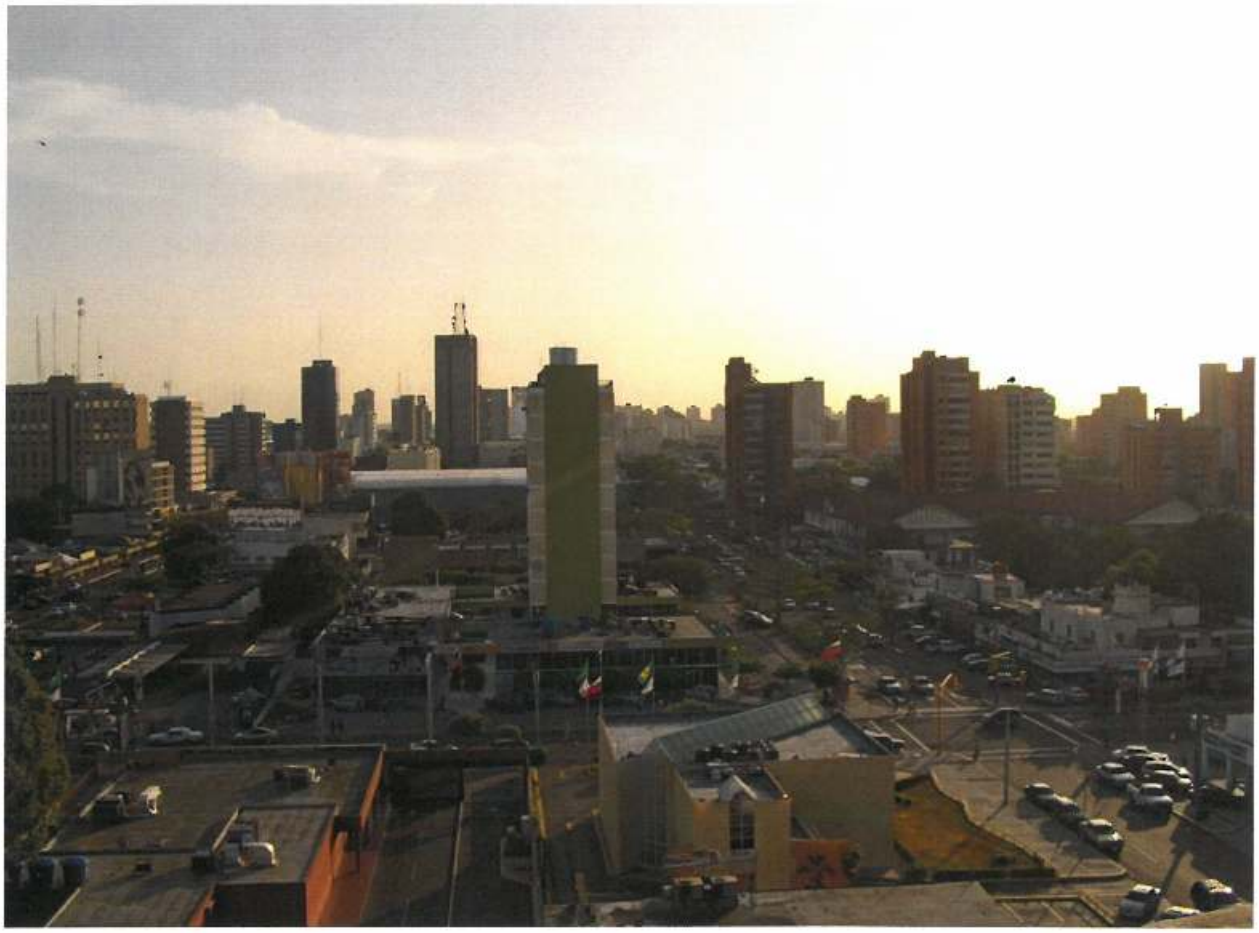
Gemaakt door BERNABE PERNALETTE 1995

DE LOODS GAAT EERST SLAPEN

Met onze nieuw verkregen kunstschatten gaan we terug naar het schip. En vertrekken we al een uurtje later naar MARACAIBO. Het is schitterend weder. De orkaan PABLO is ons al voorbij. Met verwoestende kracht en machtige snelheid trekt hij om de West richting YUCATAN. Een volle maan belicht de zee. We varen rond PENINSULA DE PARAGUANA en arriveren om 2300 hars bij PUNTA CARDON pilot station. IK roep ze op en krijg een zware brommerige stem aan de lijn. Yes captain, your pilot is boarding on arrivé. Maar ik zie niets. Geen beweging te bespeuren. Yes captain, you come closer.

OK, ik stoom dus dichter onder de kust en de 3de stuurman houdt nauwkeurig de positie en de waterdiepte in de gaten. Als ik op 1.25 mijl van de kust ben en het schip ronddraai naar stuurboord roep ik de loods weer op: ... IK ben er ... en waar zijn jullie ... yes captain , you pass pilot station already? Ja, antwoord ik. Al 1.5 mijl. En ik lig bij jou voor de deur te wachten. OK, zegt hij, we komen er aan. Dan komt er een snelle piloot aan die de loods aan boord zet. Ik leg het schip op koers naar LAGO MARACAIBO en geef de wacht aan de 2de stuurman. De loods gaat ook direct slapen op de comfortabele bank in het stuurhuis. Want hij komt pas in actie bij de bemoeide vaargeul.

We arriveren op zondagmorgen te MARACAIBO en gaan eerst een dagje ten anker in het LAGO. De crew houdt zich bezig met vissen en wij blijven in de koele accommodatie want het is buiten werkelijk bloed verziekend heet. De agent belt me en vertelt dat maandagmorgen om 6 uur de loods aan boord zal komen om ons naar binnen te begeleiden. De lossing zal 3 dagen duren. Lekker rustig en ouderwets. Van de loods hoor ik dat deze haven veilig is wat betreft diefstal aan boord en berovingen aan de wal. We zullen wel zien maar houden gewoon onze dubbele wacht aan dek.



MARACAIBO ... GROTE STAD

De volgende morgen is het hele schip en iedereen gereed. De sleepboten liggen te wachten. Maar de loods is er niet. Ik bel dus met de havendienst en die zegt me dat er een klein probleempje met de loods is. We kunnen dus gewoon gaan ontbijten om half acht omdat die loods nu mogelijk pas om 8 uur aan boord komt. En dat blijkt een enorm zenuwachtig persoon te zijn die de meest vreemde orders geeft. Ik temper hem een beetje en probeer hem gerust te stellen. In de trant van : She is ging fine pilot ... No problem ... OK ... Yes .... Very god ... En even later neem ik het gewoon van hem over. We komen netjes voor de kant en meren het schip af met for and to, dus 4 Head and stern Lines en 2 Springs.

IIMPORTADO DE INGLATERRA

De agent en de autoriteiten komen aan boord. En tot mijn verbazing vragen deze mensen een presentje. Tot heden was dat nog niet zo gebeurd in Venezuela. OK... zei ik , ze kijken begeerlijk naar de flessen whisky. Die kosten echter 14 dollar per stuk en ik zeg dus dat het privé flessen zijn die ik niet weg kan geven. Wel heb ik nog overheerlijke GORDON DRY GIN die heel erg goed te drinken is en ik overhandig die heren allemaal een fles van die ROTZOOI. **IMPORTADO de INGLATERRA** zeg ik ... ze vragen me wat zo'n fles wel kost, en ik lieg dus dat die fles ongeveer 15 dollar als taxfree geleverd kan worden. Dat verhoogt de vreugde bij de heren. Niet wetend dat deze originele **HOOFDPIJNDRANK** 3.5 dollar per fles kost en ik blij ben dat ik eindelijk verlost ben van die rotzooi. Terwijl we rustig in MARACAIBO liggen is de volgende orkaan alweer voorbij getrokken. ROXANNE richt grote schade aan te YUCATAN en TABASCO. Een Barge van CMM zinkt in de Golf van Campeche naar de zeebodem.

GEEN BILL MAAR WEL LOI

De agent heeft een fax voor mij van de nieuwe charteraars. De bedoeling is dat we ERTS gaan laden te MATANZAS. Zeer ouderwets allemaal. Laden met eigen kranen. Ze verwachten dat de laadtijd 3 dagen zal bedragen. Dat is hartstikke leuk. Deze lading is bestemd voor DETROIT. Eveneens gepland voor 3 dagen. Ook geeft de agent me de originele BILLS OF LADING. Ik bekijk ze en geef ze tot zijn grote verbazing weer aan hem terug. Captain, what is happening. Het verhaal deed namelijk de ronde dat deze Hollandse kapitein alleen de lading afgeeft als hij de ORIGINELE BILLS of LADING krijg, en dat anders de ruimen niet open gaan. En nu wil hij ze geeneens hebben. Wat gebeurt hier? Ik vertel hem dat we een letter of indemnity hebben ontvangen ... van diezelfde agent ... en dat dus nu ALLE lading zonder problemen gelost kan worden. Maar ja, de interne communicatie schijnt hier niet zo perfect te verlopen.

We lossen en alles verloopt vrijwel vlekkeloos hier in MARACAIBO. We houden toch dubbele wacht aan dek en op deze manier wordt voorkomen dat er STOWAWAYS aan boord klauteren. De 3rd officer vertelt me dat er een jonge vent bij hem was die vertelde PANAMEES te zijn. Zijn verhaaltje was dat hij als CHIEF ENGINEER op het schip achter ons gemonsterd was. De HERMAN BODEWES. Dat was een aardig verhaaltje en leuk geprobeerd om achter de werkelijke bestemming van de ULLOA te komen. De 3rd officer vertelde hem echter dat we naar de ORINOCO gingen om te laden voor CUBA. Dat had ik de officers ingeprent. En dat schrikt de stowaways wel af. Ik bracht nog een bezoekje aan de HERMAN BODEWES. Nu was dat schip geregistreerd in LIMASSOL. Er zat nog 1 Hollander aan boord ... en dat was de kok! De Kapitein was een DUITSER, de Chief Officer een FILIPPIJN, de Chief Engineer een POOL, en nog een paar andere nationaliteiten in diverse functies. We voerden een leuk gesprek met de kapitein + kok. Die zijn vaste vergezeller was op de schepen van die rederij. Ik gaf hun wat zoute haringen met rolmopsen uit Canada en zij gaven ons wat bevroren yoghurt, lekkere ijsjes en slasaus.

DE HERMAN BODEWES



We vertrokken reeds na 2 dagen vanuit MARACAIBO . Te vroeg voor ons idee want we hadden echt wel meer van die stad willen zien. Het weder was ons wederom bijzonder gunstig gestemd, en op een kalme zee voeren we vlak onder Curaçao door om nog even naar de pontjesbrug in het SCHOTTEGAT te kijken. Via de GALLEONS PASSAGE, tussen TRINIDAD en TOBAGO koersten we naar de GRANDE BOCA ingang voor de ORINOCO. IK nam contact op met het loods station en ze vertelden me dat de loods per helikopter aan boord zou komen bij de FAIRWAY boei. Of we alle veiligheids eisen wilden uitvoeren. En tevens een slof sigaretten gereed wilden houden voor de piloot omdat er in PUNTA BARIMA geen sigaretten meer waren. Ook dat doen we ... van de charteraars kreeg ik bericht dat we direct
naar MATANZAS zouden stomen om te gaan laden. MATANZAS is alleen maar een laadplaats. Er is geen bewoning daar direct in de buurt. Je moet daartoe met de taxi naar PUERTO ORDAZ gaan, wat

slechts op 15 minuten afstand ligt. En de prijs voor deze rit is voor localen 200 Bolivar. Voor buitenlanders zoals wij met mooie kleding is het 500 Bolivar. Nog steeds erg weinig en eigenlijk helemaal PEANUTS ... 2,5 dollar per trip.



DE MIGHTY ORINOCO

Het bruine water van de ORINOCO zagen we al op 30 mijl voor de FAIRWAY boei in de Oceaan. De sterke stroming stuwt het rivierwater zover naar buiten. Ik bracht het schip in de boeienroute en even later kwam de helikopter er aan vliegen. De loodsen werden afgezet op luik 3. Wat tevens als helikopter dek dienst doet. Met de machine op volle kracht vervolgden we onze route naar MATANZAS, dat op 184 mijl afstand naar binnen ligt. De riviermonding is erg breed. Wat verder naar binnen wordt de rivier zeer bochtig en relatief smal. Veelvuldig moeten we koers veranderen om binnen de bebakende geulen te blijven. Het is een goede oefening voor de Chinese crew. Na de ORINOCO zijn ze ervaren roergangers. We zien diverse kanootjes met een paar kinderen er in die door hen gevangen vis omhoog houden en er mee naar ons zwaaien. Ze willen die uiteraard graag verkopen. Uiteraard kunnen wij niet stoppen op deze snelstromende rivier. Het is echter leuk om te zien en er wordt veelvuldig gezwaaid. De nacht is erg vochtig terwijl we door het oerwoud varen. Alle bochten zijn goed gemarkeerd met boeien. De vaargeulen zijn dus duidelijk aangegeven. Alleen gedurende de

regenperiode tijdens zware buien ga je ten anker omdat het zicht dan vrijwel nihil is. In het begin van de zestiger jaren van de vorige eeuw zag je hier diverse bulkcarriers aan de grond zitten in een of andere scherpe bocht. En dat is beslist geen pretje in een oerwoud. Omdat je dan snel zonder drinkwater komt te zitten en er absoluut geen hulp is in de directe nabijheid. Nu is dat probleem verholpen door de goede bebakening in deze snelstromende rivier. Om 6 uur in de vroege ochtend komen we ten anker op de rivier bij MATANZAS. Het was dus een snelle reis ditmaal. Slechts 17 uur op de rivier. De opkomende zon verkleurt de wolken in sterk veranderende tinten. We moeten wachten op een bulkcarrier die bijna gereed is met de belading. Ik stuur per telex de NOTICE of READINESS de NOR naar de agenten en de verschepers. De loodsen vragen me ook of ik WHISKY heb. Ja, die heb ik, maar ik heb geen zin om het te geven. Dus zeg ik: SI , PERO TODO ES PRIVADO ... alles privé bezit dus. De DRY GIN is al op maar ik heb echter nog wel wat CUBAANSE RUM, daar hebben de heren echter geen trek in. Liever een doos bier dan. OK, ik laat ze dus een doos bier geven. Ook laat ik direct alle **JOHNNIE WALKER BLACK LABEL WHISKY** uit de bonded store halen en geef de hele bemanning een fles. Niet om te drinken uiteraard, maar om voor mij te bewaren. Dan heb ik niets in de STORE en kan ik dus ook niets weggeven aan de grappenmakers die straks weer komen als we gemeerd liggen. En dat is beslist geen HOLLANDSE vrekkigheid. Maar Singaporean handigheid. Ik heb het van een Singaporean Chinese geleerd. Die doen het altijd zo. Ik had eens zo'n man aan boord als CHIEF STEWARD. Hij kocht heel goedkope wijn in CHINA, met een onleesbaar etiket. Als er ergens autoriteiten waren die om WHISKY vroegen bood hij die CHINESE wijn aan, met de toevoeging : **DIT IS HEEL BIJZONDER WANT HET VERHOOGT ENORM JE PERSOONLIJKE POTENTIE EN VOOR JE HET REALISEERT HEB JE AL EEN ZEER KRACHTIGE IMPACT** . Zo drukte hij de havenkosten en stimuleerde de vermeende locale potentie.



We liggen rustig ten anker in de vroege tropenochtend. De hitte is nu nog dragelijk. Maar als je buiten komt voel je dat het weer een warme dag zal worden. Onze ligplaats is nog bezet door een ander schip. 's Middags komen de sleepboten aanvaren om dat schip te ontmeren en rond te zwaaien op de ORINOCO. IK laat inmiddels het anker hieuwen en we stomen richting laadplaats waar de loods aan boord komt. Soepeltjes komen we voor de kant. Alle gegevens worden doorgenomen en ik maar kennis met CEASAR de agent van LLOYD SUDAMERICANO die gedurende deze laadperiode mijn vertegenwoordiger is. Het blijft erg rustig gedurende het weekend. Wel houden we dubbele wachten om te voorkomen dat er iets gestolen wordt. We horen dat er op het achter ons liggende schip weer voor een behoorlijk kapitaal aan goederen is gestolen. Dat moeten wij dus zien te voorkomen. Het gevolg is wel dat er niets aan het gewone scheepsonderhoud kan worden gedaan. En we zijn al bijna een maand in Venezuela.

Het is hier in PUERTO ORDAZ 100 % anders dan in de vorige 3 havens. Alles is hier goed georganiseerd. De wegen zijn schoon en alles verloopt beter. Het betreft hier het grootste industriecentrum van Venezuela. Gedurende de afgelopen dertig jaar is alles hier gebouwd.

Woningen, winkels, recreatie en werkgebieden. Men delft hier ondermeer ijzererts, bauxiet, zilver en goud. Ook zijn hier een aantal hoogovens die warm en koud staal exporteren. Ik was hier 30 jaar geleden als leerling stuurman op een ertscarrier. En lagen we nog midden in de rimboe. Alleen was er een grote nachtclub **EL BRASILENO** met Braziliaanse meisjes die voor plezier konden zorgen in deze Orinoco delta. Die tent was echt gezellig met een gemoedelijke ontspannen sfeer. De meisjes waren allemaal vrolijk en luchtig gekleed met bijna doorzichtige zijden jurken die lekker strak rond hun borsten spanden. Ook waren er een aantal vrouwen met originele hotpants die op slanke hoge hakjes rond liepen. Ook kon je er normaal een colaatje of een biertje drinken. **No ninguna problema.**

DIRECT ONDER HET MES

Op de 17de vertelt de 2de stuurman me dat een van de Chinese onder de gages een zeer pijnlijke maag heeft. De pijn is later wat naar de rechteronderbuik getrokken. Ik ga naar hem toe en stal vast dat het een appendicitis is. Om dat vast te kunnen stellen kan je het volgende doen: Druk met een warme hand heel langzaam de **LINKERBUIKWAND** plat naar binnen en observeer daarbij intensief het gelaat van de patiënt. Als je een zekere diepte hebt bereikt laat je die hand plotseling omhoog komen. Als de patiënt dan een pijnlijke reactie heeft is het bijna zeker appendicitis. Ik bestelde dus een taxi en we reden naar de CLINICA PUERTO ORDAZ ...een private hospital in Puerto Ordaz. Dokter Gionano Canberra Dotangno aldaar stond net in zijn golfkleding om een balletje te gaan slaan. Ik vertelde hem mijn situatie en hij onderzocht de Chinese onder de gage. Inderdaad captain , 100 % appendicitis. Hij moet geopereerd worden. Wanneer kunt u dat doen, vroeg ik hem. Nu zei hij zeer beslist. Hij moet NU geopereerd worden. Dus wij lieten hem in de goede handen van deze arts.

's Avonds werd ik gebeld door de dokter dat hij succesvol was geopereerd en we mochten hem bezoeken. De jongen was blij en

gelukkig en was verlost van de pijn. Hij vroeg ons of we nog een tijdje bij hem wilden blijven. Wat we uiteraard deden. Hij was 20 jaar, voor het eerst van huis uit China en nog nooit op zee geweest. De volgende dag gingen we wederom naar de kliniek, nu ook tezamen met de Chinese bootsman ... om even lekker met hem Chinees te kunnen spreken. Ondertussen gingen Pleuntje en ik de stad in. Twee uur later kwamen we terug en namen de bootsman mee naar het schip.



Dr GIONANO in zijn hospitaal

Twee dagen later gaan we vertrekken, en de hechtingen zitten nog in zijn buik. Hij wil echter niet in het ziekenhuis blijven en smeekt me om mee te mogen naar Canada. Ik bespreek de situ met de dokter die me nog een serie medicijnen meegeeft voor het geval het mis zou gaan tijdens de reis. Dus hij komt weer aan boord waar de bediende zijn hut helemaal heeft versierd ... en alle crew wil met hem spreken. Gevolg is dat hij erge hoofdpijn krijgt. Ik laat hem een paar aspirientjes geven en zeg tegen de crew hem nu maar te laten slapen. Ze komen met allerlei etenswaren aanlopen ... en dat is leuk om waar te nemen ... maar kan echt niet. Hij zal de eerste 10 dagen rust moet houden. En vooral mineraal water drinken. In Canada zien we dan wel verder. Ik verwacht dat hij deze reis goed zal opknappen en bij aankomst in Detroit zal hij dan wel kunnen gaan werken.

TWIJFELACHTIG

De volgende dag blijkt hij daar zelf een beetje anders over te denken. Hij vraagt me namelijk om naar China te mogen gaan. Voor een maand of twee. Ja, dat willen ze allemaal wel. Uiteraard heeft hij pijn, Dat is zeker. En dat kost ook een paar dagen . Ik vertel hem dat hij dezelfde pijn behoudt in China, dat het daar niet minder zal zijn. Tevens laat ik hem weten dat hij hier een contract heeft en dus gewoon moet werken als hij beter is. Hij zal eerst gewoon beter moeten worden .... En dan bezien we in Canada wel hoe het daar is. Ik laat hem aldaar dan naar een dokter gaan om hem te onderzoeken. Als hij daar fit is om te werken gaat hij daar weer gewoon aan het werk. Als het aldaar niet goed is gaat hij gewoon terug naar China. Overigens heb ik hier in Venezuela al geïnformeerd wat de prijs is van een ticket naar China. Dat kost 1600 dollar. Een inderdaad stevige prijs. Het is namelijk zo dat deze Chinezen een visum moeten hebben als ze in transit via de USA vliegen. En dat is ten enenmale onmogelijk. Dus moet hij vanuit Venezuela eerst naar Europa vliegen en vandaar naar China. Via en vanuit Canada gelden andere regels voor Chinezen uit de PRC. Daar gaat het allemaal veel gemakkelijker Daarom voeren we in principe alleen maar crew changes uit in Canada.



Erts laden in Puerto Ordaz

De belading gaat buitengewoon langzaam. In plaats van de geplande 3000 ton wordt er gedurende de nacht slechts 1000 ton geladen. Dus vertrekken we pas de 20ste in de vooravond. En dat is heel dicht bij de aanvankelijk geplande 21ste die we bij aankomst als mogelijke vertrek dag hadden opgegeven. Die laadinstallatie is in redelijk slecht onderhouden conditie. Dertig jaar geleden kon deze laadspuit 6000 ton per uur in de ruimen brengen. Zo snel konden wij zelfs het ballastwater uit de dubbele bodem niet uit pompen. Die pompen hadden een capaciteit van 2000 ton per uur. Dus moesten we met laden stoppen om het water uit het schip te pompen. Pas daarna kon de belading worden hervat.

PRECIES AFGELADEN

De stuurman laadt het schip precies af op 8.09 mtr diepgang voor en 8.05 mtr diepgang achter. In de middag ontstaat er een plotselinge hogging die 6 cm bedraagt. Ook dat hoort erbij. De berekende hoeveelheid lading bedraagt 17575 ton. Ik neem beslist geen risico om meer lading in het midden van het schip in te nemen en de eventuele hogging te verminderen. Als het niet lukt arriveren we te diep voor de LAKES. En dan hang je aan een enorme kostenpost. Als je geluk hebt krijg je een boete van 10.000 dollar. Een centimeter meer diepgang dan dat en je moet het schip laten lossen wat je minimaal 50.000 dollar kost. En dat is bij de vorige belading van een PCL schip gebeurd. Te MONTREAL in mei jongstleden. Een recent voorval dus. Het is beslist niet zo dat dergelijke voorvallen zelden gebeuren. Het komt helaas regelmatig voor. En je kan wat dat betreft niet voorzichtig genoeg zijn. De autoriteiten zijn beslist niet flexibel en passen gewoon de wet toe. Het KAN ook niet anders. De drempels in de sluizen zijn TE kwetsbaar om door een te diep beladen schip beschadigd te worden en daarmede ook de reguliere doorgang te belemmeren. Het lijkt op afstand mogelijk wat gemakkelijker dan het

in werkelijkheid is. En van de belangrijkste factoren in dit spel is het soortelijk gewicht van het water op de rivier ORINOCO. En omdat het een snelstromende rivier betreft waarin veel zand en modder zit is dat heel moeilijk exact te bepalen. De SG is dan namelijk zeer variabel. En als je dan spreekt over een centimeter meer of minder kom je heel dicht bij het punt van overbeladen op de LAKES en dus Nu stoppen of vrijelijk doorvaren. In het eerste geval springen de reders boven op je nek. In het tweede geval springen de charteraars op je nek om je te claimen voor deadfreight. Als je enige centimeters onder je maximum diepgang zit. Ik neem als veiligheidsmarge 5 centimeter diepgangsmarge aan. Die zijn dus voor mij. En dat bespaart me veel hoofdbrekens tijdens de reis en problemen bij aankomst. Ik weet gewoon zeker dat het zo goed is. This is MY ship, and I am HER captain. And I decide. And I keep 2 inches in my pocket.

VERTREK ORINOCO EN DIRECT SLOW AHEAD

Ik ontvang de lading papieren en de clearance van de haven van PUERTO ORDAZ. De sleepboten zijn inmiddels al gearriveerd. Zij houden het schip tegen de hoge kade gedrukt terwijl de crew de trossen gaat opkorten. Op het moment dat alle trossen los zijn en de schroef vrij is om te kunnen ronddraaien beginnen de sleepboten ons van de kant te trekken. Tevens geven wij de machine direct slow ahead om te voorkomen dat we dichter bij de TURKSE BULKCARRIER komen die direct achter ons gemeerd ligt. We draaien het schip rond op de rivier. Ontschepen dan de havenloods en komen op volle kracht vooruit in het nachtelijk duister van de ORINOCO. In het nachtelijk duister landen er duizenden insecten op de dekken van het schip. Als je dan over dek loopt hoor je KNAP KNAP KNAP en je die beestjes dood trapt. Twee loodsen begeleiden het schip op deze lange route naar de monding van deze rivier naar de ATLANTIC. Ze zijn hier bij toerbeurt op de brug . Het traject is te lang voor 1 loods. De vaartijd stroomafwaarts bedraagt ongeveer 15 uur. Tegen de stroom in duurt het omstreeks 19 uur. Een loods is een bijzonder

klein en dik ... als hij gewoon in het stuurhuis staat kan hij niet goed door de ramen naar buiten kijken. Dus haalt de bootsman een soort schavotje van 50 centimeter waarop hij kan staan. Dat is een goede oplossing om zijn uitzicht te verbeteren. Ook komt er achter de radars een verhoging zodat hij ook daar ruim zicht houdt.

Het zicht wordt gedurende de nacht niet verminderd door tropische buien en de reis verloopt dus zeer voorspoedig. We verwennen de loodsen altijd extra met lekkere sandwiches, stukjes kip, koude softdrinks, fruit, yoghurt en roomijs. Dat versoepelt de relatie en alles verloopt dan meestal SMOOTH.

NOG WEL PIJN IN DE ONDERBUIK

Om 11 uur in de ochtend zijn we bij de FAIRWAY boei en komt de helikopter er weer aan om de loodsen te ontschepen. Ik controleer of onze EX-BLINDEDARM PATIENT nog in goede REISBARE positie verkeerd. Mocht dat niet het geval zijn dan kan hij alsnog op de valreep tezamen met de loodsen ontscheept worden. Hij is echter OK, en kan dus gewoon meevaren naar de USA. Wel klaagt hij over pijn in de onderbuik. En laat me weten terug te willen gaan naar China. Voor 1 of 2 maanden. En dan komt hij weer terug. Zegt hij. Ik kan uiteraard niets toezeggen. Laat hem eerst maar eens verder genezen. Als hij, al is het zogenaamd, pijn houdt dan stuur ik hem zeker terug naar China. De jongen is pas getrouwd, net voordat hij vertrok naar dit schip. De maatschappij in China wil dat die jonge mensen eerst trouwen voor ze de lange reis op gaan. TO ENSURE THEY COME BACK. Ik kan me dus voorstellen dat hij de goede zorg van zijn jonge vrouw prefereert boven de grote koude handen van onze 2de stuurman die als scheepsdokter dienst doet.

LEKKERE BBQ BIJ DE MONDING VAN DE ORINOCO

Het weerbericht geeft aan dat tropical storm SEBASTIAN op 500 mijl voor ons zit. Deze SEBASTIAN houdt op dit moment ook een

Noordelijke koers aan. Zijn snelheid bedraagt 12 knots. We lopen hem dus langzaam op. Voorlopig geen enkel probleem. Ik besluit om op zondag een BBQ te houden voor de BOYS. Via onze Singaporean tolk vertel ik de Chef kok wat we allemaal nodig hebben. Verder moet ik het uiteraard aan zijn inzicht en fantasie over laten. In de avond zie ik al dat het wel goed is. Hij maakt mooie schotels met diverse gerechten klaar.

De volgende dag is schitterend. In de ochtend maak ik mijn wekelijkse inspectieronde in de accommodatie. In principe is alles goed want ik loop daar uiteraard ook doordeweeks. En ik denk dat het goed is om ook op andere dagen dan alleen zondag je neus te laten zien. De BOYS weten dan dat je het gewoon in de gaten houdt. Het heeft te maken met veiligheid en gezondheid. De badruimtes worden goed schoon gehouden. Evenals de hutten en de bedden. In PUERTO CABELLO heb ik nog alle dekens laten stomen. Het was daar erg goedkoop. IK bezocht ook onze BLINDEDARM PATIENT. En hij bleef me maar vragen terug te mogen gaan naar China. Ik wil hem eerst laten onderzoeken door een dokter in DETROIT. Alvorens ik die beslissing neem. De BOYS moeten er niet al te gemakkelijk over denken. Uiteindelijk zijn ze aan boord om geld te verdienen, voor hen en voor ons.

De BBQ wordt opgestookt om 12 uur in de middag. Als positie kies ik het sloependek. Daar hebben we een zonbeschutting en aan stuurboord staat een beetje wind vanuit de ONO. Daar is het dus prettig toeven. De MARCONIST zorgt dat er 4 dozen limonade staan. Geen bier dus. Dat geef ik pas tegen de avond. Het lijkt stom maar het is me gebleken dat het zo beter is. De crew valt op de lunch aan alsof ze een week niet gegeten hebben. Vooral de THAISE werkers die we aan boord hebben stouwen grote hoeveelheden kip / garnaal en biefstuk weg. Je kan zien dat die BOYS hard werken. Ze hebben een smal lichaam met enorm brede schouders. Ze werken in de TOPSIDE BALLAST TANKS om die te ontroesten en daarna te verven. Het is een

weinig enerverende baan en je moet ontzettend veel doorzettingsvermogen hebben om dat vol te houden. Elke morgen echter om 5 minuten voor 6 zie je ze aan dek verschijnen en doen ze hun werk tot 8 uur in de avond. Op die manier verdienen ze lekker veel overwerk uren. En daar komen ze dan ook voor. Wel laat ik ze verplicht na een half uur werken minimaal 15 minuten aan dek herstellen van het lawaai en de stank van de verf.

Om een uur of half drie in de middag zijn de BOYS afgetaaid en gaan rusten. Ze hebben dat wel verdiend na die maand in VENEZUELA. Het was er enorm druk. Om een uur of 5 begint de 2de sessie van deze BBQ. De set wordt nu op het brugdek geplaatst. De zonnekracht is daar grotendeels verdwenen. Tevens kan de stuurman van de wacht dan gemakkelijk zijn kippetje meebakken en meepakken. Ik laat mijn stereo installatie boven zetten zodat het allemaal wat gezelliger wordt. Ik sta altijd weer versteld van de discipline die deze BOYS kunnen opbrengen. Ze maken veel plezier met elkaar. En drinken 2 dozen bier leeg. Dat zijn dus 48 blikjes voor 30 man ... dus niet bepaaldelijk om je zorgen over te maken. En plotseling om 8 uur zet de elektricien de stereo uit. Ze ruimen de stoelen en de tafels op, vegen het dek aan en een kwartier later is het enige wat over is een zwak smeulende BBQ die gedoofd wordt met een emmer water. Geen enkel probleem met die BOYS. Alles rustig en geordend. Het is ongelooflijk. Het enige wat ik gedaan heb is een aantal FOTOOS nemen. Op hun verzoek. Die ze dan aan hun familie willen laten zien en opsturen naar China en de Filippijnen.

OPGEVULD MET POCKET BOEKJES

In de vroege avond krijg ik een nieuw bericht binnen over SEBASTIAN, de hurricane. Hij is even gestopt. Vervolgens van richting veranderd en met een snelheid van 7 knots op een WESTELIJKE koers gekomen. Dat betekent dat hij nu onze koerslijn gaat kruisen en tevens dat we dan te dicht bij hem komen. Ik laat dus de koers verleggen naar 029 graden om SEBASTIAN op een veilige afstand van

240 mijl te houden. Op de radar zien we dikke buien gereflecteerd. Dat is echter gewoon een frontje. En heeft niets te maken met onze SEBASTIAN. Gedurende de nacht neemt de wind wat toe en beginnen we ietsje meer te slingeren. Het beperkt zich echter tot een graad of 6, minimaal dus. Maar de slingerperiode is erg klein met deze lading ijzererts onderin de ruimen. Uit voorzorg heb ik alles al vast gezet in mijn hut. De grote tropische planten die we kochten in PUERTO CABELLO staan allemaal ZEEVAST op anti slinger matten. Tevens kan de stereo geen kant op. Wordt aan weerszijden gesteund door de luidsprekers die ik plat heb gelegd. De ruimte die er nog over was heb ik opgevuld met een aantal pocketboekjes. De nieuw aangeschafte TV heb ik met een stuk vlaggenlijn verankerd aan de kast. Je moet met deze ertslading erg voorzichtig zijn wat de slingertijd betreft.

BAS IS KRACHTIG

Ik heb de stuurlieden gezegd om elk uur de barometerstand op te nemen. We faxen die gegevens dan weer door naar het NATIONAL HURRICANE CENTRE in MIAMI. Natuurlijk hebben ze daar voortdurende satelliet foto's van SEBASTIAN en weten dus precies waar hij zit. Het omringende weder is echter ook belangrijk om te weten. Bovendien kan BASJE plotseling van koers veranderen. Vooral omstreeks einde oktober is de baan geheel en al onvoorspelbaar. Ze kunnen rondcirkelen, terug komen op hun track, een plotselinge bocht maken of een dubbele looping uitvoeren. Alles is mogelijk met deze hurricanes. We blijven dus alert. IK hoop dat hij gewoon een beetje om de WEST blijft gaan. Daarmee de zee vrij houdend voor ons, zodat we zonder problemen kunnen doorstomen naar CABOT STRAIT bij NEW FOUNDLAND.

ONRUSTIG SLINGEREN

De volgende berichten geven aan dat SEBASTIAN nu definitief op WZW- lijke koers gaat. En voor ons dus geen enkele bedreiging vormt. Wel hebben we een frontje en dat zorgt voor een OOSTELIJKE

wind kracht 5 BF tezamen met wat golven en deining. Met deze lading erts zijn we een speeltje voor deze golfhoogte. We slingeren er beslist niet luchtigjes een graadje op 20 – 25 mee. En de slingertijd is een secondje of 6!!! Meer zwaaien dan slingeren. Als een soort duikelaartje. Erg onrustig dus. Onze nieuw gekochte PALMPLANTEN uit PUERTO CABELLO kunnen dit geweld niet doorstaan en verbreken de haakjes die in de wand van de salon zitten. Ze schuiven dus geheel vrijelijk door de salon en worden na een harde frontale botsing gekortwiekt. Ik moet dus een nieuwe sjorring aanbrengen. Grotere haakjes in de wand in combo met de befaamde vlaggenlijn lossen het probleem voorlopig op. De temperatuur blijft hoog, we bevinden ons nu op 26 graden NOORD ... het zal de komende dagen wel snel kouder worden.

GEEN REGENBOOGVOORSPELLER

Inmiddels krijg ik een vraag van onze hoofd-charteraars te ZUID AFRIKA of ik een berekening kan maken voor een lading staal. Met als laadhavens CHICAGO en BROWNSVILLE in TEXAS. Het is deze maal bestemd voor INCHON in ZUID KOREA en SJANGHAY. Weer een heel andere kant op dus. Dat zullen de Chineesjes leuk vinden. Via Panama naar HAWAII de PACIFIC over en het betekent dus met de kerst op zee. Onze aankopen in de USA zullen daar op worden afgestemd. We maken berekeningen en sturen de stuwplannen op naar ZUID AFRIKA. Appreciatie your prompt reply captain. En dat snelle antwoord krijgen ze bijna per omgaande. We zijn bijzonder alert als het om nieuwe lading gaat. Al krijgen we ze midden in de nacht binnen. Ook dan wordt er snel gereageerd door ons. Dat hoort bij de WILDE VAART en het TRAMPING ON THIS GLOBE. Aanvankelijk is er 17000 ton HRC vanuit CHICAGO beschikbaar en 9500 ton HRC vanuit BROWNSVILLE. Wat de toegestane diepgang betreft blijkt dat we wel 17500 ton HRC vanuit CHICAGO mee kunnen nemen. Dat betekent dat we wat minder zullen bunkeren in MONTREAL op de uitgaande reis. De rest wordt dan bij gebunkerd te BALBOA na PANAMACANAL transit We liggen dan op tropendiepgang en blijven

dus lekker dicht bij de evenaar als we om de WEST stomen in de PACIFIC. Dat is schitterend. Die tropendiepgang bepaalt dan onze route en behoef ik niet naar een weerrouterings advies te luisteren van een of andere REGENBOOGVOORSPELLER in de USA. Ik kan dat veel beter zelf bepalen. Want die grappenmakers sturen je gegarandeerd via de GROOTCIRKEL naar hoge breedte in de winter NOORD PACIFIC. En daar stormt het altijd in dat jaargetijde. Maar hun argument is: CAPTAIN HET IS KORTER!!! Dat weet elke zeeverkenner. En dat leer je als leerling stuurman in de eerste les op de zeevaartschool. Maar met die kennis kan je geen OCEAN NAVIGATIE uitvoeren. Veelal zijn de adviezen puur theoretische regenboog voorspellingen van jongens die nog met huid-acne bezig zijn en in hun knapentijd mogelijk bij de zeeverkenners zijn geweest.

ALS SPEEDY GONZALEZ

Voorlopig lopen we stevig door. Onze snelheid blijft daarbij perfect. SPEEDY GONZALEZ is bij ons en het slingeren tijdens de SEBASTIAN PERIODE is iedereen alweer vergeten. Het blijft ook lekker warm tot we dwars zijn van NEW YORK. De lucht begint daarna te betrekken en de zee wordt ook grijzer van kleur. In de avond zie ik voortdurend onweder weerlichten aan de horizon. De wolken aan de andere kant van de hemel worden er geheel door verlicht. De planeet MARS staat weer als een schitterende diamant aan de sterrenhemel te pronken. Vooral op geringe hoogte toont hij voortdurend zijn kleurschakeringen. Van stuurboord komt een Japanse carcarrier in zetten met een volle lading Japanse auto's voor de USA markt. De temperatuur begint nu duidelijk te dalen. Het is echter nog steeds lekker om onze dagelijkse wandelingen te maken. De tropische warmte is wel af zogezegd. En voor HOLLANDERS loopt dat wat soepeler.

MET POLARIS RECHT VOORUIT

We sturen recht op de POLARIS af die recht voor ons aan de hemel staat. Van het sterrenbeeld GROTE BEER wijzen MERAK en DUBHE al in de vroege avond recht naar boven en het schip lijkt in een lichtenlijn te varen. De wind sterkt aan gedurende de nacht vanuit de ZUID OOST terwijl we de WHALE BANK naderen. 's Morgens zien we 5 grote walvissen in gesloten formatie voor ons over zwemmen. Ze spuiten regelmatig hun eigen ruggetjes nat. We wandelen naar het voorschip en zien dolfijnen wegschieten in de boeggolf. Het water is donker van kleur, maar als we over de boeg naar beneden kijken zien we toch de bulbsteven op 10 meter onder water. Het is dus uitermate helder ondanks de donkere aanblik. De temperatuur is nu gezakt tot 12 graden Celsius. Wat dat betreft voelen we ons dus al aardig dicht bij HOLLAND.

PURE DISCRIMINATIE

De stuurman is samen met de bootsman bezig om de davits van de stuurboords sloep wat soepeler te laten lopen. Er is in de afgelopen jaren teveel vet ingespoten. Dit heeft veroorzaakt dat de tandraderen aan elkaar gekleefd lijken te zitten. Bij de gisteren gehouden sloepenrol was de zwaartekracht alleen nauwelijks voldoende om de boot te laten zakken. Tegenwoordig houden we ook midden op de OCEAAN sloepenrol. Waarbij de sloepen buitenboord worden gedraaid. Uiteraard gebeurt dat alleen als de weersomstandigheden dat toelaten. Onze CHINESE BOYS beginnen het al te leren. MONKEY SEE MONKEY DOES. Of mag je dat tegenwoordig ook niet meer zeggen. Mogelijk mag het woord NA-APEN ook niet meer gebruikt worden van onze hooggewaardeerde staatssecretaris ERICA TERPSTRA ... IK hoorde namelijk dat een voetbalclub werd beboet omdat de supporters tijdens de wedstrijd **OERWOUDGELUIDEN** hadden laten horen als er een gekleurde speler aan de bal was. Overigens ben ik diverse malen van mijn leven in een OERWOUD geweest maar NOG NOOIT zulke geluiden gehoord. Of mag ik het

woord GEKLEURD ook niet meer gebruiken. Gelukkig wordt er op zee beslist niet gediscrimineerd. Al werd een **DONKERGEKLEURDE OILER** aan boord met **SNEEUWITJE** aangesproken. Heel vriendelijk en zonder een probleem. Een **BLANKE SCHOT** met **ROOD HAAR** luisterde naar **RED ONE** of ook wel **REDDY** ... nooit een probleem geweest. Maar uiteraard word er aan boord ook behoorlijk gediscrimineerd. Ik bemerk namelijk dat ik de **ALLERGROOTSTE GARNALEN** krijg toegediend door de kok. En ook de **GROOTSTE T-BONE STEAK**. En dat wil ik beslist niet hebben . Maar ja, die mensen denken dat het zo hoort en zijn moeilijk van deze gewoonte af te brengen. Gelukkig eten we niet elke dag garnalen ... anders lijk ik op het ondervoede kindje dat wat extra voedsel nodig heeft.

CHAPEAU VOOR DE KOK

De lunch is overheerlijk. Een bakje erwtensoep - een gebakken kippenpoot- nasi goreng – verse salade – verse ananas met slagroom. En dat krijg je dan van een Chinese kok. Hij wil me alleen meer verwennen. En ik moet zeggen: het lukt hem, en CHAPEAUTJE voor deze man. De kombuis is superschoon en alles staat keurig netjes gerangschikt. Terwijl we de CABOTSTRAIT invaren neemt de wind verder in kracht toe. De gehele dag stond er al een stuk of 7 BF, maar nu staat er zeker 8 tot 9 BF. Er lopen behoorlijke zeetjes langs het schip. We beginnen een beetje te slingeren. Maar ook niet meer dan dat. Het is stikdonker en het zicht is verminderd tot een mijltje of twee. De echte aanblik van een komende lange en vooral koude winter in dit gebied. Wij zijn er dan echter niet. En vinden het ook niet erg. Wel moet ik toegeven dat het karaktervol weder is. En als je buiten loopt in je goed afgesloten PARKA voel je je toch prima. Heerlijke frisse lucht. En dat is een groot verschil met VENEZUELA. De Bruisende golven slaan stuk tegen het achterschip en lichten helder op. Het lijkt alsof we ons in een groot wit schuimbad bevinden. Door de fosfor in het water wordt de omgeving sterk verlicht. Als er een regenbui meekomt vanuit de ZUID OOST giert de wind door de masten. De barometer is 12 MB gedaald gedurende de

platvoetwacht. Als de bui voorbij is neemt de windkracht af. Er staat nu nog een stuk of 6 BF en het schip ligt als een meeuwtje op het water. De speed blijft geweldig goed. Morgen tegen middernacht hoop ik bij ESCOUMINS te arriveren om de loods aan boord te nemen.

WEER SCHUIVENDE PALMEN IN DE SALON

Tegen middernacht echter willen de weergoden ons toch nog even laten weten dat ze sterker zijn dan ieder schip. Als laatste groetje van de NOORD ATLANTIC. Plotseling namelijk beginnen we behoorlijke halen te maken. De stoelen beginnen weer door de salon te schuiven. Gelukkig staan onze VENEZOLAANSE planten geheel zeevast. Die kunnen geen kant op. Maar alles wat maar een beetje de ruimte heeft begint te schuiven, te tikken, te rollen en te bewegen. Het zijn volledig onvoorspelbare slingeringen waarin ook geen enkele regelmaat zit. Na 25 zware halen over bakboord en stuurboord ligt het schip weer als een MEEUW alsof er totaal niets is gebeurd. Wat is de reden hiervan? Ik weet het niet. Het is de zee. Niets meer en niets minder. Die is groots en prachtig. Nog steeds sterker en overheersender dan alles en iedereen. Deze slingeringen duren tot 2 uur in de nacht. En het is zeer hevig. Zo hebben we het deze reis nog niet meegemaakt. Dan is het plotseling over. Kan je voorstellen dat je thuis in je bed ligt, op zaterdagavond om middernacht, je valt bijna in slaap en plotseling begint alles om je heen te bewegen en te schuiven en je schuift bijna je kooi uit. En dat blijft doorgaan. Je gaat dus je kooi uit en gaat alles vastzetten en vastbinden. Om 2 uur ga je weer liggen en slaap je weer verder... tot een uur of 8. Goodmorning sunshine ..slept well last night???

BOM ONTPLOFT ...OUI OR YES OR NON

We arriveren 's nachts om 1 uur bij het loods station te ESCOUMINS. Vlak voor ons aan bakboord zit een grote Canadese tanker. Hij

verandert van koers naar SB en kruist onze koers op zeer korte afstand. Ik verminder dus de omwentelingen van onze machine. Omdat ik er geen behoefte toe gevoel om zijn achter diepgang te kunnen lezen. Zo blijf ik dan op een half mijltje afstand achter hem. De loods die aan boord komt blijkt een voorstander te zijn van de separatie van QUEBEC . En vandaag is de grote dag van het referendum omtrent die beslissing. Wat willen de CANADEZEN. Een eigen apart land of gewoon doorgaan als Canadese provincie. IK vraag deze aardige vriendelijke man of er eigenlijk een argument is om je af te scheiden van dit mooie land Canada. Het lijkt alsof ik een BOM in zijn ASS heb gestopt. Hij ontploft bijna. Er is geen 1 reden captain , er zijn DUIZENDEN redenen. En hij grijpt ver terug in de geschiedenis. Dit is de belangrijkste dag in onze geschiedenis sedert 1759, toen ENGELAND ons overnam van FRANKRIJK. Met soldaten en gevechten en doden en gewonden. En nu gaan we weer terug naar een eigen FRANSTALIGE STAAT. Hij uitte grote kritiek op de oorspronkelijke bewoners die ze de RED INDIANS noemen. Vreselijk hebberige mensen die voor alles betaald willen worden. Die **NOOIT BELASTING** betalen. Ik heb hem maar niet gevraagd hoe de FRANSEN destijds het land in bezit hebben genomen van deze RED INDIANS. Later vroeg hij me of hij ook een paar flesjes gedistilleerd van me kon kopen. **MAAR WELL TAXFREE GRAAG**... zo grappig ... De 2de loods die te TROIS RIVIERES aan boord kwam was van de andere partij. Een NO STEMMER dus. Hij voerde precies tegengestelde argumenten aan om niet voor apartheid te stemmen. We passeerden QUEBEC dat rustig in de volle zon lag. En geen enkele EMOTIE toonde die er toen echter zeker in volle hevigheid gaande was.

DIRECT DOOR NAAR DE LAKES

Ik kreeg bevestiging van de SEAWAY authorities dat geklaard waren voor direct passage. Dat betekende dus geen stop in MONTREAL maar direct door naar het St LAMBERT LOCK. En hier werd voor het eerst de diepgang opgenomen na deze zeereis. En uiteraard was ik zeer benieuwd hoe het schip zich gevormd had na deze OCEAN

passage. Te VENEZUELA was er vlak voor vertrek sprake van een waarneembare HOGGING. Die bleek nu geheel verdwenen te zijn. Onze diepgang bedroeg nu 7.91 meter voor en 7.92 meter achter. Ik kreeg bericht uit KUALA LUMPUR om een aankomst en vertrek bericht te sturen met alle gegevens vanuit MONTREAL na de SEAWAY INSPECTIE. Want er zijn in het recente verleden al zeer KOSTBARE grapjes geweest mbt de waargenomen diepgang daar. Ik liet ze echter weten dat we niet zouden stoppen en dat ik al een PRE CLEARANCE had verkregen. Zij waren dus ook zeer benieuwd of we binnen de diepgangsmarge waren en direct toegelaten voor doorgaande passage zonder boetes van de autoriteiten.

2600 OGEN STAREN NAAR KALE BOMEN

We noteerden een paar sneeuwbuien en het was allemaal prachtig om waar te nemen. Helaas waren de meeste bladeren van de bomen al verdwenen tijdens de laatste stormen en konden we slechts gedeeltelijk de herfstpracht bewonderen waarom dit gebied mede zo bekend is. Uiteraard waren wij minder ongelukkig **dan de 1300 passagiers op het cruise schip de STAR ODISSEE** die allemaal duizenden dollars hadden betaald om dit fenomeen waar te nemen. Maar helaas, de schoonheid was al voorbij. Probeer het volgend jaar nog maar eens.

MEER HERFST TINTEN

Wij hebben echter een grote kans dat we dieper landinwaarts nog veel herfsttinten kunnen waarnemen. Daar is de temperatuur iets hoger en is de windkracht veelal minder sterk.

We genieten op onze manier van de frisse koude. Na de stoffige hitte van VENEZUELA, het vuil, de corruptie, de dieven, de piraten en de armoede is dit een verademing. In de sluizen krijgen we de bestelde verse groenten en fruit aan boord. Het is heerlijk en ziet er allemaal prachtig uit. Tevens ontvangen we een nieuwe magnetron – een

printer – een aantal onderdelen voor de hoofdmotor en krijgen we ruilvlotten aan boord omdat onze eigen vlotten de wal op moeten voor de jaarlijkse inspectie. Alles is perfect geregeld en voorbereid. Ik bespreek snel onze bestellijst voor de terugreis te MONTREAL. Dan moeten we alle kerstartikelen aan boord krijgen. Ik verwacht dat we deze kerst ver op de PACIFIC OCEAN zullen zitten. We hebben gelukkig nu alle tijd om er de voorbereidingen voor te treffen.

LES MISERABLES

Ik sta regelmatig in contact met de agenten en de charteraars. We arriveren de 2de november omstreeks 1500 hrs in DETROIT. Onze THAI workers gaan daar naar huis. Ze hebben alle TOPSIDE TANKS ontroest en geverfd. De 3de stuurman gaat met verlof naar MANILLA na een contract van 8 maanden. De Chinese onder de gage gaat terug naar BEIJING ... We hebben wat vertraging in het WELLAND KANAAL .Het is einde van het seizoen en de apparatuur moet eens overhaalt worden. Pas diep in de nacht zijn we erdoor en hebben een vertraging van 6 uur opgelopen. Het weder blijft echter prima. Wel lekker koud. En dat is een verademing! Ik zeg tegen de loods : BEAUTIFUL WEATHER PILOT ... hij kijkt me verbaast aan ... of hij een ZEEHOND hoort spreken .... **I CALL IT MIZZERABEL CAPTAIN** ... zegt hij met een sterk FRANS accent.

EI VAN COLUMBUS

We hebben nog twee kleine gebeurtenissen vlak voor aankomst. **Ten eerste staakt de ENGINEROOM CREW.** Ze voelen zich beledigt door de tweede WTK, die ze, volgens hen , heeft uitgelachen. Een groot probleem dus bij die HEERTJES. Ik spreek met de Chief Engineer die me laat weten het zelf te willen regelen. OK, prima, ga je gang. Een half uur later komt de goede man helemaal zenuwachtig naar me toe: **Captain, I am sorry, but I need your help. They all want to go home.** ALL right... Daar gaan we weer. Een uurtje voor aankomst

moet PAPPA weer eventjes tegen de BOYS spreken .. ik heb er wat moeite mee .. dat gezeik ... het loopt niet zo vlotjes .. de Chinezen zijn **OP DE TEENTJES GETRAPT** ... en willen de 2de WTK niet eens aankijken. Ze willen niet meer met hem en voor hem werken. Je zou kunnen zeggen : **laat ze OPROTTEN.** Maar dat kost ons, ik bedoel PCL veel geld in dit deel van de wereld. Vier man weg naar China , vier aflossers terug naar Canada, transport naar vliegveld, agency fees, verkrijgen van visa voor de USA en CANADA ... et cetera et cetera. Minimaal 20.000 dollar. IK distilleer echter uit de gesprekken dat de werkelijke oorzaak van het conflict is over de hoeveelheid overuren die ze mogen en kunnen maken. Welnu, dat is een probleem waar **COLUMBUS** al mee werd geconfronteerd en moet dus op zeer eenvoudige wijze zijn op te lossen ... **DENK AAN HET WIJZE EI VAN DIE OUWE ZEEROT.**

HEEL GEZELLIG MET DUBBEL OVERTIME

Ik neem de woordvoerder van de Chinezen mee naar mijn hut en bespreek de zaak. Het overwerk wordt verdubbeld. De CHIEF ENGINEER zal toezicht houden op de werkverdeling en zij werken gewoon verder. De verdubbeling van het overwerk kost me160 dollar, en alleen voor de reiskosten van de heren kan ik dus gemakkelijk 120 maanden een smilende crew hebben door ze meer overwerk uit te betalen. Alles uitermate gemakkelijk. De crew happy, ik geen probleem , de maatschappij goedkoop uit , wat wil je nog meer. Al dat gelul. Nergens voor nodig allemaal.

SO HAPPY TOGETHER

De volgende dag zie ik DIEZELFDE CHINEZEN bij de 2nd WTK in de hut zitten, gezellig en lachend te praten. **Can you believe it???** NO, DEFINITELY NOT ... NOT ME ... En 's middags komt de 2de WTK bij

me: **Captain what did you say to the CHINESE, THEY WORK LIKE NEVER BEFORE.**

BITTERBAL VOOR AANKOMST

We brengen het schip voor de kant in DETROIT. We schuiven langs de **Multi million dollar** corner in deze haven, waar dus al veel schade is veroorzaakt door arriverende schepen. En komen netjes op onze bestemming. Ik ga naar beneden om wat papieren klaar te leggen als de derde stuurman binnen komt. Ja ja , diezelfde kleine FLIP met diverse eerdere problemen. Hij heeft een zwelling voor zijn linker oor ter grootte van een **BITTERBAL** . Er komt ook wat bloed uit zijn oor. Pleuntje gaat snel naar de ijskast om wat ijsblokjes te pakken en die bij de verwonding te houden. What happened 3rd Officer??? Well captain , I was instructing the Chinese sailor how to use the heaving line ... and then he hit me with the **MONKEY FACE** .... Het met staal gevulde ronde uiteinde van de lijn. That's it. OK, and did you hit him too??? Not really captain , but after the incident I gave him **A LIGHT BLOW** on the nose. Wat grappig. Dit is weer echt origineel TRAMPING over deze globe met een ietwat WILDE BEMANNING. Stakende Chinezen, vechtende Filippijn, dit moet ik even voorzichtig aanpakken anders ontploft er nog iets hier aan boord. En heb ik de hele crew aan het vechten. Chinezen tegen Filippijnen en Singaporeans als TOLK om aan elkaar duidelijk te maken waar het conflict nu **ECHT** over ging en wie de **ORIGINELE** eerste klap gaf.

ONLY A LIGHT BLOW CAPTAIN

Ik laat de 3rd officer in mijn salon en ga naar beneden om naar de Chinese matroos te kijken. Die ligt **HUILEND** in zijn kooi, **NEUS PLAT EN OPEN GESLAGEN ... 2 TANDEN VOL DOOR DE LIP .. DIKKE WANG** en een **BLAUW OOG** .. resultaat van een **LIGHT BLOW** van dat kleine stuurmannetje. I don't understand captain, I use HEAVING LINE and

3rd officer shout to me and hit me full in the face ... **I don't understand** huilt hij verder ... Then I hit him with the **MONKEYFACE.**

NO WITNESSES

Er Blijken geen getuigen te zijn. Ik roep de 2nd officer bij mij in de hut en laat hem als **MEDICAL OFFICER de BITTERBAL** zien die bij het oor van de 3rd officer zit. De 2de stuurman heeft het behandeld en verbonden. Met grote moeite zegt hij. OK, het is eigenlijk redelijk gemakkelijk want die derde stuurman gaar morgen toch naar MANILLA. De CHINEZEN verzorgen elkaar goed. En ik zit er observerend bij als JEUGDHERBERG VADER. De Chinezen kijken me bedroefd aan . We velly solly captain fol so many ploblem fol you. Tomorrow everything OK. Na dat eerdere incidentje met deze 3rd officer ondervonden is het nu voorbij .. want hij gaat naar huis. Hij is **TE KLEIN, TE AGRESSIEF** en heeft een **COMPLEX.**

EINDELIJK EEN WHISKY

Terwijl ik met de agent gezellig een whisky neem komen er 3 FLIPPEN naar me toe... samen met de BITTERBAL die er witjes en nerveus bij staat. Captain he just vomit. So may be he can go to hospital? Did you clean it already? Vraag ik hen. Yes captain , we clean everything. OK, I will arrange immediately tranport to hospital EARLY TOMORROW MORNING ... wat door de agent directelijk en instemmend met een knikje wordt bevestigd. Zij taaien af en wij proosten nu in alle rust en eenvoud op de volgende reis ..

NOVEMBER 5 1995

DETROIT- CHICAGO BURNS HARBOUR – MONTREAL – ALTAMIRA MEXICO – PANAMA CANAL – INCHON ZUID KOREA – SHANGHAY CHINA

DE BROMBEER DROOP GROMMEND AF

Sneeuwstormen en regenbuien gieren over de kade in Detroit. Het lossen van het schip wordt daardoor gedurende de nacht vertraagd. Het vertrek uit het NICHOLSON DOCK moest steeds worden uitgesteld. En dat werd uiteindelijk de 5de November om 11 uur in de ochtend. Net voor de lunch dus. Dat is netjes voor ons. Voor de loods was het wat minder netjes. Hij was op tijd besteld. En reeds om 10 uur aan boord. De man is 72 jaar. Gaat dit jaar met pensioen. Kent het hele verhaal al uit zijn hoofd. En is een echte BROMBEER geworden Een enorm luide stem. IK neem aan voornamelijk veroorzaakt door het feit dat hij redelijk doof is, en zichzelf dus wil horen spreken . Het komt echter nogal bruut en onbeschaafd over. Toen hij bemerkte dat we wat vertraging hadden opgelopen begon hij lekker te kankeren. Its always the frecking same, and those surveyors nowadays breaking your legs. I don't believe it. Those people need hours to calculate how much cargo you discharged and arguing about a ton more or less. En hij stevende naar beneden om eens eventjes tegen deze man te spreken. En hem vooral duidelijk te laten weten hoe hij erover dacht. De surveyor was een laconieke Engelsman die de loods ontspannen observeerde. Toen de loods hem vroeg hoe lang het nog zou duren voor hij de final ton of cargo had berekend zei hij: Well, it was twenty minutes when you started talking to me and twenty minutes it still is. The longer you stay here

and keep me busy the longer you have got to wait. Waarop de loods met ergernis in zijn gezicht en grommend afdroop uit het office.

MINDER GELOST DAN GELADEN???

Uiteindelijk is ook de surveyor gereed met zijn berekeningen. Volgens het surveyrapport hebben we 160 ton minder gelost dan we geladen hebben in PUERTO ORDAZ. Wel, we hebben
onderweg NIETS verkocht, zijn we ook NIETS verloren, zijn we niet door piraten overvallen en bestolen van lading, en hebben gewoon compleet afgeleverd wat we mee hebben gekregen. All cargo discharged as per BILLS OF LADING loaded as on board.. wordt dus extra vermeld op de papieren van de cargo surveyor. De crew begint met de gangway binnen te halen en de trossen worden opgekort. De sleepboot WISCONSIN duwt ons schip tegen de berth om te voorkomen dat we door de stroom op de rivier gepakt worden en tegen de MULTIMILLIONDOLLAR corner worden gekwakt. Dat verloopt prima. We varen de haven uit en geven dan hard stuurboord roer en zetten de machine op half ahead. Draaien rond en stomen de rivier op. Tijdens de lunch zien we downtown DETROIT aan ons voorbij glijden. De SKYSCRAPERS van CHRYSLER, FORD en GENERAL MOTORS vechten om de hoogste aanblik .

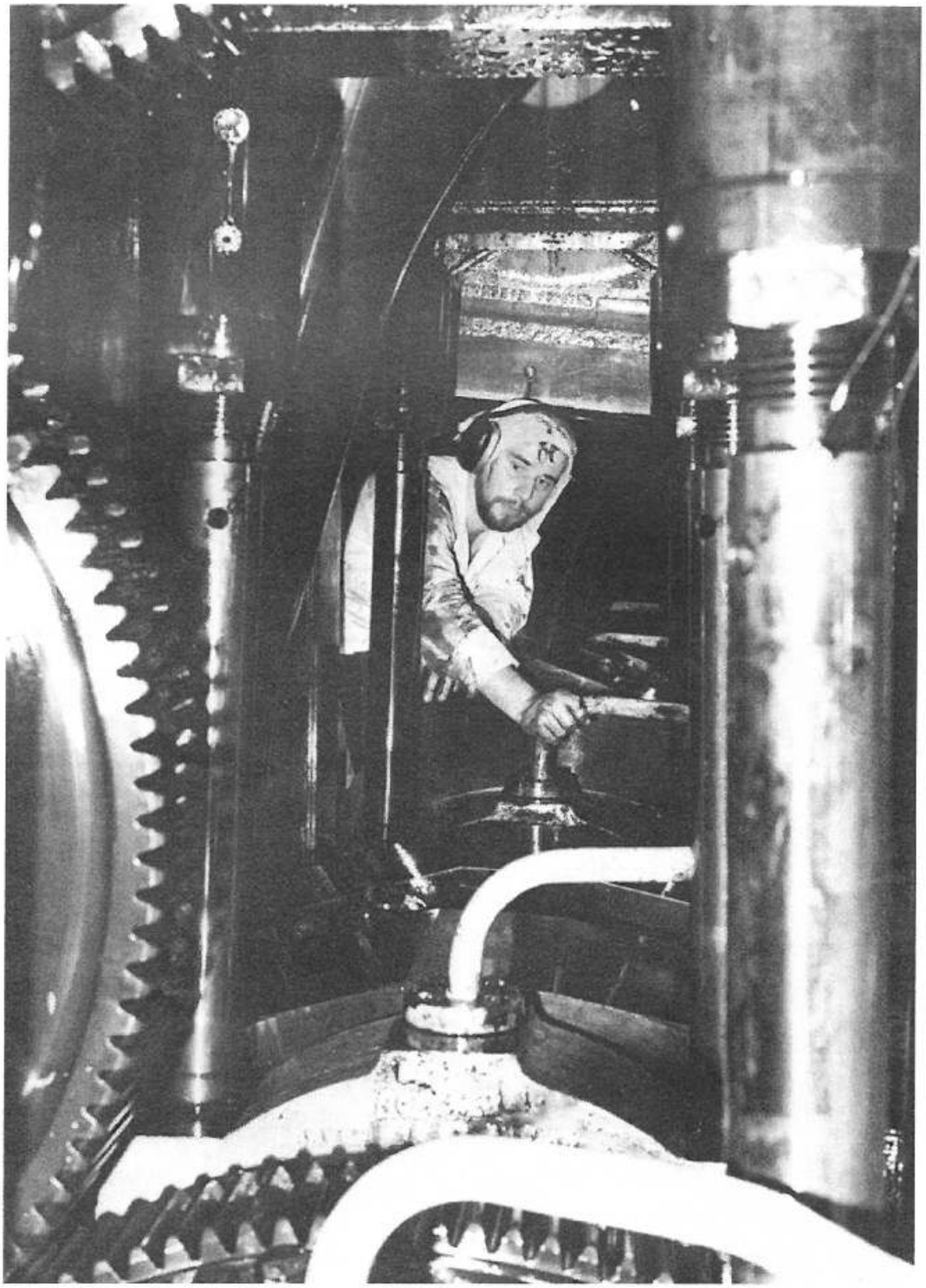
Ik trek me terug en orden mijn papieren . Tevens vind ik dat ik wel wat rust hier heb verdiend. De loods is (nog steeds) aan boord, hij wordt er DIK voor betaald en het is hier allemaal HEEL simpel. Ik zou het zelf ook gemakkelijk kunnen doen . En dat is inderdaad het dilemma. We zouden het als kapitein prima zelf kunnen doen. Maar je kan van geen enkele kapitein verwachten om 5 dagen zonder slaap op de navigatiebrug te blijven en de navigatie op de LAKES waar te nemen. Daarom hebben we dus loodsen. Het is heerlijk en rustgevend.

MARLBORO OF GOLDCOAST

Er rollen weer meters lange telexen binnen vanuit Singapore – Kuala Lumpur – Johannesburg – Montreal en Chicago, Met informatie en verzoekjes. Hoeveel fuel, hoelang en hoever en please .. alles wordt echter weer prefect geregeld. PCL Singapore vraagt me of ik nog fuel nodig heb ik Chicago. IK laat ze weten dat ik wel rond kom tot Montreal. Daar nemen we dan 400 ton heavy fuel in en 50 ton diesel. We hebben dan voldoende brandstof tot Mexico inclusief Panama transit. Na Panama in de Pacific side nemen we dan 800 ton heavy fuel in en 80 ton diesel. Tevens hebben we een aantal zeekaarten nodig voor China en Korea. Die worden ook te Montreal afgeleverd. Proviand voor de reis heb ik al besteld en wordt afgeleverd in Montreal. Daar is het net even goedkoper dan in de USA. Ik kon echter in DETROIT bijzonder goedkope sigaretten kopen voor de BOYS. Echte CAMELS voor 6.5 dollar per slof. En op speciaal verzoek van de Chinezen aan boord kocht ik GOLDCOAST, ziet er wat verpakking betreft precies hetzelfde uit als MARLBORO. En misschien is het ook wel precies dezelfde kwaliteit als MARLBORO. Deze order kon alleen geleverd worden bij CASH betaling. Daarbij kreeg ik nog gratis geleverd, hou je vast

3 zware strandhanddoeken met kameeltjes onder parasols 6 CAMEL petjes voor sport kamelen 6 CAMEL T-SHIRTS motor crossers in de woestijn 3 WOLLEN mutsen voor NOORDPOOL kamelen3 REISTASSEN voor trek kamelen 6 ROLLER pennen voor teken kamelen6 BALLPOINTS voor schrijf kamelen 3 PENNENSETS voor tweeling kamelen 6 KAARTSPELEN voor bridge kamelen 6 automatische aanstekers voor rook kamelen 1 SUNPOWERED CAMEL calculator voor reken kamelen.

En kon ik dus de hele crew happy maken met een presentje. Mensen vinden dat nu eenmaal leuk. Alleen blijft de vraag: Wanneer stop ik nu met roken??? Tevens werden in DETROIT de foto's ontwikkeld die ik nam tijdens de BBQ in de Caribbean. En daar was vooral de Chinese crew erg blij mee. Ze zijn trouwens allemaal HAPPY nu de bestemming definitief SHANGHAY is.



De Chief engineer laat een carterinspectie uitvoeren door de engineers. Zij vinden onderin het carter een losliggen de guidebar. Een aantal afgebroken bouten een paar washers. Dat is uiteraard niet helemaal goed. Ik neem contact op met Singapore en spreek met de Superintendent. Het probleem wordt doorgenomen en Singapore probeert een technician van Burmeister & Wein vanuit NEW YORK over te laten vliegen om te assisteren bij deze reparatie. Daarna bel ik met Kuala Lumpur om de bemerkingen te bespreken die we op de MATE'S receipts moeten vermelden. De charteraars willen namelijk schone BILLS OF LADING en zijn in contact met de eigenaars om een

letter of indemnity af te geven en zodoende een schone BILL te verkrijgen. Het is allemaal onderling te regelen. Deze business overeenkomsten die echter volgens de wet geen officiële rechtsgeldigheid hebben en als zodanig niet gebruikt kunnen worden. De charteraars en PCL kennen elkaar echter al langere tijd en dan kan er wel iets op een andere dan uitsluitend wettelijke manier geregeld worden. Ik bespreek de zaak met captain LEONG en alles wordt goed doorgenomen.
Bij staalladingen komt het regelmatig voor dat er grote schade claims worden ingediend door de ontvangers aan de reders. Om dit te voorkomen nemen we een surveyor in dienst die voor de P&I club een rapport opmaakt omtrent de werkelijke conditie van de lading alvorens het aan boord wordt geplaatst. Ook worden er veel foto's gemaakt om alles te bevestigen. Deze bemerkingen worden dan weer op de MATE'S receipts geplaatst die vervolgens op de BILLS of LADING worden vermeld. Deze verscheper heeft echter weer een speciale brief laten maken dat we wel bemerkingen op de MATE'S receipts kunnen maken maar toch met schone dus CLEAN BILLS of LADING varen. Het lijkt en is in principe allemaal tegenstrijdig, maar toch gebeurt het zo in de praktijk.

De chief officer bespreekt de belading met de stuwadoor. Alles ziet er goed uit en ik verwacht dan ook verder geen moeilijkheden of problemen. De rollen staal worden gesjord en alles wordt intensief door de 1ste stuurman geïnspecteerd. Gezien de lange reis die we gaan maken laat de 1ste stuurman op kritieke plaatsen dubbele sjorringen aanbrengen. De sjorring wordt in principe op de IJMUIDENSE HOOGOVENS MANIER uitgevoerd. Op zijn HOLLANDS dus. En dan moet het goed zijn.



Zo is het goed gesjord .... Hoogoven stijl ...

In Chicago komt onze beste neef BOB aan boord om een reisje over de LAKES mee te maken naar MONTREAL. Hij heeft een koffer vol werk meegenomen naar het schip zodat hij in de stille uurtjes verder kan rekenen aan zijn bids. Wij vinden het ook heel gezellig en wat dat betreft wordt het ook een leuke reis.

THEY PAY YOU FOR THAT?



Chicago ... waterfront

We gaan uitgebreid winkelen in Chicago en laten ons weer verleiden om veel aankopen te doen. Het is namelijk zo goedkoop in de

USA. Dus spendeer je veel geld. Het is erg koud hier aan LAKE MICHIGAN, gedurende de nacht hebben we al een paar sneeuwbuien. Ik heb 4 dozen met kerstverlichting gekocht voor onze salon. Die er dan ook met deze kerstversiering uitziet als een drijvende hoerenkast. Intiem en uiterst gezellig. In de K-MART maak ik een telefoongesprek met May-Britt die in Holland is. Terwijl ik in gesprek ben staat een vrouw me aandachtig te beluisteren. Ze is echter geen Hollandse. Want ze vraagt aan Pleuntje: Is that SPANISH? Nee, antwoord Pleuntje, dat is Hollands. So you guys are from Holland? You are visiting the USA? What are you doing here. En wij vertellen haar dat we hier met een schip zijn en lading vervoeren van de USA naar andere landen op deze globe. Deze vrouw wilde echter alles weten. Wat we aan het laden waren, en voor welke landen dit dan bestemd was. Toen ik haar vertelde dat we naar Shanghay gingen zei ze: WOOOOW , thats great. And they pay you for that??? Waar wij uiteraard heel erg om moesten lachen.

Ik vergelijk dat met de reactie die ik kreeg van een heerlijke moddervette dochter van een varkensfokker in Holland. Die me ook eens vroeg wat ik deed. Ik vertelde haar het een en ander waarop ze verschrikt met haar oortjes begon te schudden en mogelijk haar staartje strak te trekken en antwoordde: Niets voor mij, het zou mij mijn neusgaten uitkomen. Nu had ze een leuk aangeboren varkenssnuitje met behoorlijke gaatjes. En ik dacht zo: doe maar voorzichtig aan jij, met zulke grote neusgaten en dat geschud met je koppie ... voor je het weet heb je het restant aan hersentjes ook nog uitgeschud. En ben je al je verstand kwijt.
Ik laat mijn **ONROERENDGOED KUNSTAANKOOP** te MARACAIBO, een prachtig Zuid Amerikaans huisje van steen, door de machinisten aan boord van binnenverlichting voorzien.



Zodat we helemaal en compleet optimaal en compleet in de kerstsfeer

zitten. We moeten van deze gelegenheid optimaal gebruik maken. Uiteindelijk zitten we over 3 weken weer in de bloedhitte van het Panama kanaal. De LAKES werken echter uitmuntend mee. Na vertrek van CHICAGO sterkt de wind aan en stormt het gedurende onze reis over Lake Michigan. Op Lake Huron blaast de wind uit het Noorden, en wordt het echt koud. Grijze wolken snellen over het water en laten hier en daar een sneeuwbui vallen. We stomen een Canadese coaster voorbij waarvan het dek door de achter inkomende zeeën geheel wordt overspoeld. In de DETROIT rivier is het potdik van de sneeuw en worden we dus bedekt met een geheel witte deken. De storm vanuit de Noord heeft het water vanuit het ondiepere deel van de rivier gestuwd en er staat te weinig water voor onze diepgang om veilig verder te gaan. We verankeren het schip achter 2 ankers op de rivier en wachten de nacht af. De machine houden we op stand-by om direct te kunnen starten bij krabbende ankers. 's Morgens is de wind sterk in kracht afgenomen en horen we van de Coastguard dat het water weer gestegen is. We mogen dus verder. De ankers worden gehieuwd en we draaien het schip rond op de rivier. Met de kont in een baaitje gemanoeuvreerd hebben we de stroom op het voorschip en draait de ULLOA rond als een ESKIMO vrouwtje op een warm waterbed.

YOUR WIFE GOT A SISTER?

Met de machine op zeer langzaam vooruit stomen we de DETROIT RIVIER af. De loods is een vrolijke ex Siciliaan, my parents are from Sicily captain, I was born in DETROIT. We still speak Italian at home you know, and my mother makes the best PASTA in the World. Ik ken deze loods al van de vorige reis, en ik weet dus ook bijna alles van hem... over zijn familie en huwelijksleven. I am divorced captain , I sent her away, you know, she was a good wife but I liked fooling around a little bit. So she got crazy with me. I gave her a house and I moved to an appartment. No wife now, tell me captain , Your wife is really beautiful, is she a good cook? I need a good cook. I am sure your wife got a nice sister too? May be the same as your wife? Just

ask her. Sent me a photograph, maybe she likes living in the USA, I will take good care of her. You see, I am quiet now just coming home after my job, sit down, watch TV .. talk a little bit ... she makes me a good meal and I am satisfied .. You know what I mean? En zo stomen we de engte van het laatste deel van deze DETROIT River af.



Hier woont de moeder van de Siciliaanse loods ... bij de haven van CALA in Palermo

Lake ERIE is helder en koud. Het water is er ook anders van kleur. We zien een aantal ambtenaren gekleed in camouflagepakken op eendenjacht. Een uitgebreid watercampement in diverse boten bijeen gebracht op deze natuurlijke locatie. Een van hen ligt op zijn rug doodstil in een soort drijvende badkuip met een shotgun bij zich. Tevens is hij voorzien van een apparaat wat eenden geluiden maakt. Ik dacht eerst dat hij het zelf deed met zijn getuite lippen. Maar nee, dat was de **EEND SIMULATOR.**



DE LOK-EEND

Kan je allemaal zo kopen bij de WALMART. Om de badkuip heen drijven een stuk of 30 namaak eenden om de nog levende vliegers dichterbij te lokken. Ik kan het niet laten om flink lang op de SCHEEPSHOORN te blazen als we langs deze rustende jager varen. Die JAGER wordt uiteraard WITHEET van onze verstoring van zijn EENDENLOK geluk ... en krijg je een RODE kop van kwaadheid ... voordeel is wel dat je het dan minder koud hebt ...

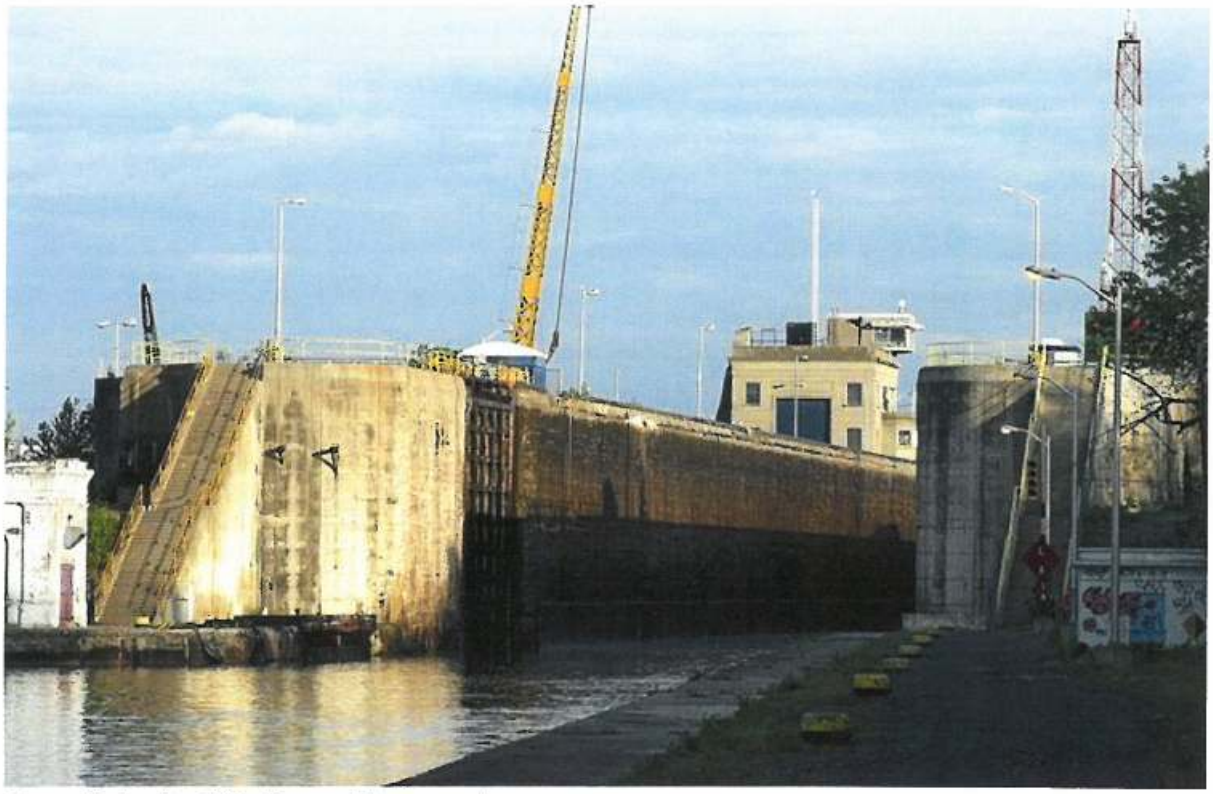


We arriveren in de vroege ochtend voor PORT COLBORNE en horen dat we direct transit hebben in het WELLAND KANAAL ... Wel is er veel opkomend verkeer dat veroorzaakt is door de tijdelijke sluiting van het kanaal tijdens de storm die gisteren woedde. Het sneeuwt regelmatig in het eerste deel van het kanaal en de dekken blijven dus geheel wit. Een echt winters plaatje vanuit een verwarmd stuurhuis waar je de vlokken voorbij ziet dwarrelen. We dalen hier 94.4 meter

met het schip naar Lake ONTARIO in totaal 8 sluizen. En dat duurt ongeveer 12 uur.



's Morgens tegen tienen zijn we in lock 4 en bestellen een taxi om naar de NIAGARA FALLS te gaan. Tenminste, voor Pleuntje en BOB. Uiteraard blijf ik aan boord daar ik nog een paar manoeuvres moet maken. Voor de zekerheid maak ik nog even een telefoongesprek via Prestcott Coastguard Radio met de IMMIGRATION. Omdat we tenslotte officieel niet zijn ingeklaard. De beambte daar weet geen antwoord op mijn verzoek en vraagt of ik een MOMENTJE aan de lijn wil blijven. De loods aan boord hoort dat en neemt de telefoon van mij over. Hij legt uit dat al vele jaren mensen van schepen een taxi huren om naar de FALLS te gaan kijken. Gaat altijd goed en geen enkel probleem. OK, zegt de beambte, wacht u eventjes. Ik wacht 15 minuten alvorens hij terug komt met een antwoord. Ja, gaat u maar, ik weet niet op het WEL of NIET mag, stuur me een fax met de namen en bijzonderheden van de personen die naar de FALLS gaan .. ik antwoord hem dat het alleen via de satelliet kan en dat kost me 7 dollar per minuut. Goed, zegt hij ... laat het dan maar zo zitten. Het telefoongesprekje met deze ambtenaar kost me 150 USA dollars ... dat is nu weer de echte en originele AMBTENARIJ zoals dat over de gehele wereld plaats vindt. LANG LEVE DE OVERHEDEN en onze GELDVERSPILLENDE AMBTENAREN. De rit naar de FALLS is schitterend , duurt 2.5 uur. De chauffeur vertelt alles over de geschiedenis en gebeurtenissen in dit gebied. Na afloop van de excursie worden foto's genomen en souvenirtjes gekocht. De prijs van deze mooie rit bedraagt 60 dollar. En voor de gangway van de ULLOA worden de passagiers afgezet in sluis 2. Een koopje dus in verhouding tot de kosten van het telefoongesprek met de AMBTENAAR.



Zeesluis in Welland kanaal

We stomen verder LAKE ONTARIO over. Hier is het weder afwisselend. Sneeuwstormen en regenbuien proberen elkaar te overtreffen. Tijdens de 1000 islands passage hebben we captain John Nicholson als loods aan boord. En hij is een geboren verteller. Die alle ins en outs weet over dit interessante gebied. Bob en Pleuntje blijven de gehele nacht op de brug en John praat de blaren op zijn tong. Als hij even pauzeert laat Bob weten te gaan slapen. No BOB ... you cant go yet. You must wait until we pass the next interesting spot, zegt John. En daar gaat hij weer met zijn volgende verhaal. Maar als je wat te vertellen hebt is het wel noodzakelijk dat er een paar toehoorders bij zijn. Dus houdt hij Bob en Pleuntje gewoon boven.

BOB MONSTERT AF

In Beauharnois sluis hebben we een taxi besteld die Bob ophaalt en naar het vliegveld brengt. Na 5 leuke dagen bij ons te hebben doorgebracht moeten we weer afscheid nemen. Gelukkig waren we dit jaar 3 maal op de LAKES . We hebben enorm veel nieuwe kennissen gemaakt en veel leuke mensen ontmoet. We denken ook aan het schitterende weekend te MADISON waar we op uitnodiging van Bob waren in het huis van Garry en Jane. Een prachtige ervaring om dat allemaal te zien en mee te maken. OK, maar nu komt de winter en laat de LAKES dus maar dicht vriezen. We gaan eerst naar de FAR EAST en wie weet komen we hier volgend jaar weer terug.



Canal de Beauharnois

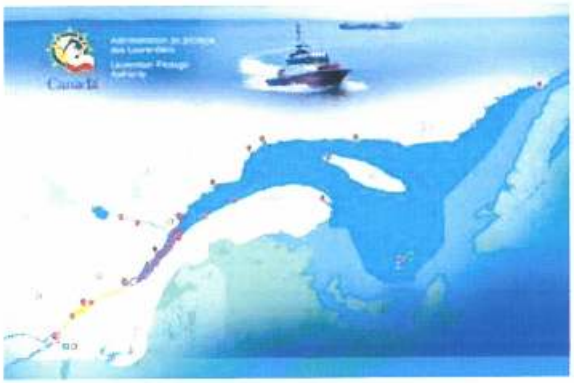
SNELHEIDS OVERTREDING

Na Beauharnois ga ik even slapen omdat ik voor de komende nacht ook veel activiteiten verwacht tijdens het manoeuvreren te Montreal. Als ik wakker word zegt de loods dat we een bekeuring hebben wegens te snel varen. Kosten 1000 dollar. Ik moet echter wel direct betalen, anders mag ik de SEAWAY niet verlaten. Ik kan uiteraard wel een protest brief schrijven en verzoeken om vermindering van de boete. Uiteraard moet ik daar wel een geldige reden bij geven. IK heb dat als volgt gedaan: If any speeding has been observed please note same has not been intentionally been done for reason of speeding only but in combination with prevailing strong winds and currents in order to safeguard the vessel and the environment. En wie weet of ik nu korting krijg. Ik wacht af. Later krijg ik inderdaad een positieve respons op mijn schrijven. Boete gecancelled.

POTDIKKE SNEEUW EN HET WAAIT DAT HET ROOKT

Te Montreal is het origineel potdik van de sneeuw. We moeten echter de sluizen verlaten en buiten op de rivier ten anker komen om de bunker barges langszij te nemen. Terwijl we op slow speed de haven uitvaren zien we echter niet verder dan ruim 3 op ons schip ... ofwel meer dan 100 meter schip zit onzichtbaar voor ons in de sneeuwbuiten. De 1ste stuurman staat op het voorschip en via hem en de walkie talkie proberen we het bijna onzichtbare boeitje te vinden dat de ankerplaats markeert. De radarschermen zijn verzadigd met de echo's van de sneeuwvlokken en het is vrijwel onmogelijk om hier tussenin die kleine ankerpositie boeitjes te vinden. De stuurman ziet het boeitje even later en praait me de gegevens door. Terwijl de wind uit de noord oost giert laten we stuurboords anker vallen en geven 3 shackles ketting te water. Voorzichtig manoeuvrerend presenteren we ook bakboord anker met 2 shackles ketting. Ook houden we gedurende de nacht de machine op direct standby want het waait dat het rookt. Het weer is zo slecht dat de bunkerbarge niet naar buiten kan komen. Alle scheepvaart verkeer op de SEAWAY is nu

gestopt. In de loop van de nacht nemen de sneeuwstormen af en wordt het helder zicht. De wind blijft echter in volle sterkte doorstaan en de koude is intens. Zelfs voor Canadese begrippen komt de winter erg vroeg dit jaar. Voor ons is het een gelukje om deze wintervoorboden te zien, te horen en te voelen. Want morgen vertrekken we richting Mexico en is het voorbij met deze winterpret.
In de loop van de ochtend neemt de wind wat af en komen de bunkerbarges langszij. De bunkerorders zijn enigszins veranderd. Bij een grotere bestelling konden we meer korting bedingen en werd de olie aanzienlijk goedkoper dan te Panama. We bunkeren hier dus maximaal 900 ton zware olie en 70 ton diesel voor de generatoren. Let wel, dat zijn dus 900.000 liters zware olie en 70.000 liters diesel. Vergelijk dat eens met je lokale tankstation als je de auto vol gooit met benzine. Maar wij moeten er wel mee naar de Far East.
Met deze hoeveelheid liggen we te ALTAMIRA in MEXICO dan ook precies aan ons maximum diepgangsmerk. Ook nemen we alle proviand aan boord. Hierbij zitten ook nog een groot aantal kersthapjes. Ik beding 15% korting en betaal de scheepshandelaar. Kunnen dan 's middags om 1 uur vertrekken. We pikken de ankers op en de sleepboot CANADIAN TRACTOR duwt ons rond op de rivier waar we vervolgens de reis naar ESCOUMINS via QUEBEC beginnen.



PILOTS te ESCOUMINS



Met mooi weder ontschepen we de loods en zijn we weer helemaal onder elkaar. Met een gladde zee en een stille koude vervolgen we ons traject naar NEW FOUNDLAND.



IJSBEREN BIJ CHURCHILL POINT

Het weerbericht ziet er goed uit. Precies tussen twee lagedruk gebieden kunnen we via de CABOTSTRAIT de Oceaan op. Onder de kust van NOVA SCOTIA zien we nog diverse walvissen, dolfijnen en tonijnen. Dwars van NEW YORK gekomen wordt de koude aanzienlijk minder. Bij de CHESAPEAKE BAY komen we van de winter in het voorjaar. Terwijl we de 22ste november op 60 mijl noord van de BAHAMA'S in de echte zomer terecht komen.



ALLES ON CREDIT ALLEEN JE HAMBURGER CASH

's Avonds stomen we langs FORT LAUDERDALE – PORT EVERGLADES en MIAMI. We kruisen diverse feestelijk verlichte passagiersschepen en tientallen vliegtuigen en helikopters zien we tegen de sterrenhemel van FLORIDA naar de BAHAMA'S gaan. Soms laten ze een snel getrokken streep op de radar achter. Morgen is het THANKSGIVING DAY en daarom mogelijk bijzonder druk op het water en in de lucht.
Op TV hebben we een prima ontvangst zo dicht onder de kust. De BOYS kunnen dus naar de Amerikaanse films kijken. Die echter regelmatig onderbroken wordt door de reclames. Je kan hier dus gewoon in een gloednieuwe auto rond rijden, direct bedoel ik, als je naar de winkel gaat rijdt je er namelijk binnen een uur later weg. Zonder aanbetaling en tegen een maandelijkse storting van 199 dollar. Terwijl de benzine hier 50 Nederlandse centen per liter kost. Daarna rijdt je naar de meubelzaak en koop je een compleet nieuwe

inrichting voor je huis. Die morgen gebracht wordt en waarvoor je pas over 14 maanden ook 199 dollar per maand mag betalen. Dus 14 maanden lang zit je gratis voor niets weggezakt in je lounge chair en sofa. Alles is enorm goedkoop in de USA en vrijwel alles wordt gefinancierd. Alleen je HAMBURGER en MILKSHAKE moet je contant ofwel met credit card betalen. En je ziet ook alleen maar grote en supergrote afmetingen in de USA. In een winkelcentrum gingen we naar een speciale koffieshop. Let wel, in de USA kan je er alleen maar koffie, chocolademelk en koekjes kopen. Je kan er keuze maken uit 30 soorten koffie. Je eerste beslissing betreft de grootte van je kopje koffie. Wil je een SMALL, een MEDIUM of een LARGE. Welnu, een kleintje koffie heeft de afmeting van een fors bierglas. En om geen hitteblaren op je lippen te krijgen moet je voor een MEDIUM koffie toch wel een half uurtje uittrekken ... en als je een LARGE koffie besteld krijg je een soort BEKER waar je een uur later met gemak een bos tulpen in zou kunnen zetten.

De wind blijft vanuit de Noord Noord Oost en blaast dus praktisch op de kont van de ULLOA. Je kijkt de wereld uit en de FLORIDA stroom zet zoals altijd vertrouwd en sterk om de Noord. Ik zie diverse schepen om ons heen. Sommige Zuidgaanders zitten dicht onder de kust om zo min mogelijk last te hebben van deze tegenstroom. De sterrenhemel is glashelder. In de avondschemering zien we VENUS in de WEST vlak naast de nieuwe maan die schuchter een eerste verlichte rand laat zien. Een helder goudgeel sikkeltje tegen een paarsblauwe achtergrond. Met de verrekijker zie je echter het gehele maanlichaam schitterend weerkaatst. Het lijkt alsof VENUS een deel van haar felle lichtbundel op de maan reflecteert. Aan de andere kant van de sterrenhemel zien we SATURNUS die er ten opzichte van VENUS maar matigjes afkomt.

De temperatuur stijgt nu langzaam naar de 25 graden. Tijdens onze wandelingen aan dek moeten we de jasjes uittrekken. We ronden KEY WEST en zien aan stuurboord de TENTHOUSAND ISLANDS , ik moet eerlijk zeggen dat ik de THOUSAND ISLANDS op de GREAT LAKES mooier vind.



Bij KEY WEST

De GOLF van MEXICO is vriendelijk als we binnenkomen. De wind is netjes meegedraaid met onze koersverandering naar stuurboord . We liggen nu op een WESTELIJKE koers, en gaan via de NOORD CAMPECHE bank naar ALTAMIRA. Dat vlak bij TAMPICO ligt.

In het midden van de GOLF van MEXICO hebben de weergoden toch nog een grapje voor ons. Er nadert een frontje vanuit de Noord en de wind sterkt wat aan. Dit heeft aanvankelijk echter nog geen invloed op de bewegingen van het schip. Als er later wat deining bijkomt wil de ULLOA echter wel gaan slingeren. En deze slingeringen zijn van zeer korte duur. Met een staallading onder in de ruimen lijkt het meer op een zwiepbeweging dan op een simpele slingering. Een zeer onrustige manier van bewegen dus. Ik laat de koers gedurende de nacht wat veranderen om toch nog enigszins te kunnen slapen. We hebben ruim voldoende tijd beschikbaar en nog een paar uur spare om op tijd in ALTAMIRA te arriveren. De snelheid blijft bijzonder goed. In de vroege zondagmorgen naderen we de reede van ALTAMIRA. Er zijn hier diverse vissersbootjes bezig en we manoeuvreren tussen hen door om aldus vrij van hun netten te

blijven. Ik neem contact op met de havendienst, die nota bene direct antwoord geeft. Yes captain , good morning, please anchor your vessel 3.5 miles east of the breakwater. The pilot will be boarding at 0930 hrs. De 1ste stuurman gaat met de bootsman naar voren om het anker te laten vallen. In 15 vadem water komen we ten anker achter 5 shackles ketting. Daarna legt de stuurman aan de Chinese matroos uit dat hij de ankerbal moet opzetten. You understand ANCHORBALL?No chief ... anchorball no understand ... OK, de stuurman tekent een ankerballetje .. you see, this anchorball ... now it looks flat, but it is round. You rise the ball on the foreship. LISE? Yes , RISE .... You understand SUNRISE? Yes I understand SUNLISE ... So you rise the ball .. same like the sun ... Understand? Yes chief, I understand , zegt hij heel blij. En gaat naar het voorschip. Op deze manier moeten wij proberen ZEELUI te maken van CHINESE FARMERS .. en altijd vriendelijk zijn en vooral LACHEN ... nooit boos worden dus.



haven van Altamira

We zien 2 sleepboten vanuit TAMPICO naar de haven van ALTAMIRA varen. We krijgen bericht van de loodsdienst om het anker op te pikken en naar de haveningang te stomen. Our boat is very slow captain , zegt de loods via de VHF. Please enter with minimum speed, so I can come alongside. Dat doen we dus. We naderen in de lichtenlijn en moeten wegens de noordgaande stroom nogal wat opsturen. We komen binnen de pieren, draaien het schip rond en meren het schip voor de laadplaats.

DE HYENA'S STAAN KLAAR

Er staan al een groot aantal officials op de kade. Allemaal in uniform gekleed. Met een tas bij zich. Veelal grote tassen. Om alle presentjes zoals sigaretten en whisky in te kunnen stoppen? The hyena's are waiting for you captain, zegt de 1ste stuurman lachend. Ach, wie weet valt het wel mee. Een groep douane mensen van de anti drug afdeling komt aan boord met een hond. Deze hond laten ze de gehele accommodatie doorsnuffelen om mogelijke drugs te ontdekken. Na een half uur komen ze bij me om te vertellen dat alles OK is. Ik had overigens niet anders verwacht. De dokter die aan boord is gekomen om de quarantaine te verrichten houdt zich druk bezig met het beschrijven van diverse formulieren. No patients on board captain? Everybody in good health? Ja, gelukkig wel. Zoals ik al vele malen heb verteld is het de grootste nonsens om zeelui te onderzoeken die werkelijk ALLE gezondheidstesten jaarlijks hebben doorstaan. En ook overal voor zijn gevaccineerd. Met certificaten en stempels. Maar elke toerist die aan de pokken de mazelen de gele koorts of de pest lijdt mag vrijelijk elk land binnen komen per vliegtuig. De dokter zegt dat de quarantaine vlag naar beneden mag want er is nu FREE PRATIQUE verleend. En kan ik hem dan ook nu zijn whisky en sigaretten geven. Het is een compleet belachelijke en volledig achterhaalde zaak dat deze onzin nog wereldwijd herhaald wordt. Daterend uit de oude ZEILTIJD van Columbus en Captain Cook plus consorten die met een stelletje ongekeurde en ongeregelde wildemannen over deze globe zeilden. De tegenwoordige zeelieden zijn in perfecte gezondheid verkerende wereldreizigers. Ik vraag nog aan die dokter om ons een nieuw deratttings certificaat te verstrekken. Dat kan captain, zegt hij met een grote glimlach. Terwijl hij naar de fles whisky kijkt. Er moet dus nog een flesje bijkomen. En dan krijg ik dat certificaat waarop vermeld staat dat het gehele schip vrij is van de ratten. Zonder de geringste controle uitgevoerd te hebben. Zo gaat dat dus in de praktijk. Wereldwijd.

MEXICAANSE KENNISSEN

We bespreken de belading van het schip en voeren daartoe gesprekken met stuwadoors en de vertegenwoordigers van de P & I club in verband met eventuele bemerkingen op de kwaliteit en fysieke toestand van de lading. Er is geen enkel probleem en alles verloopt professioneel. 's Middags bestellen we een taxi en brengen een bezoek aan Tampico. Het valt op dat er de afgelopen 5 jaar veel ten goede is veranderd hier in Mexico. Want zolang is het alweer geleden dat ik hier was. Via de agent verneem ik dat de TOLTECA in dok ligt hier in TAMPICO. Ik ben 5 jaar kapitein geweest op dat schip. Helaas verneem ik pas van de uitgaande loods dat de TOLTECA daar is en heb dus geen tijd om het schip te bezoeken. Later neem ik wel contact op met dat schip. AAAAh , captain Mobach , where are you at present? Are you in TAMPICO? Ze kenden me daar uiteraard nog en nodigden me uit om op bezoek te komen. Maar toen ik belde was ik al vertrokken uit ALTAMIRA. Het was leuk in TAMPICO. We bezochten het centrum .



De TOLTECA nog varend als LES SEPT ILES



En hier als kraanschip in Mexico

BOOMSCHIJTERS

Zagen een boom vol met eekhoorns en een boom vol met duiven. Daar kon je dus beter NIET onder gaan zitten. Er waren een paar banken onder die bomen. Maar er zat geen mens! Vol met vogelenpoep! Ook niet onderdoor lopen! De gezellige MEXICAANSE sfeer is overal aanwezig en wat dat betreft was het bezoek een deze stad gewoon tekort. De belading en sjorring verliep zonder problemen.



OOK HIER DE LADING PERFECT GESTUWD EN GESJORD

In de vroege ochtend van de 28ste november vertrokken we weer met als bestemming CRISTOBAL – PANAMA.

Ik laat voor vertrek toch nog snel een MICKY MOUSE stowaway search uitvoeren. Hoewel het eigenlijk een overbodige zaak is. Een Mexicaan verlaat zijn land niet per schip. En zeker niet een schip met als bestemming KOREA / CHINA. Ze willen alleen naar de USA. En dat is over land veel gemakkelijker te bereiken dan over zee.

De RADIO OFFICER komt met een heel bedroefd gezicht bij me en zegt dat er een GMDSS walkie talkie is gestolen uit zijn hut. Wel, dat is lastig maar niet onoverkomelijk. Gewoon een nieuwe kopen en verder mondje dicht houden. Als je dit namelijk aan PCL meedeelt

wordt het weer een soort PING PONG spel met heen en weer gaande telexen in de trant van WHY HOW WHEN EXPLAIN VERY EXPENSIVE en meer van dat soort grappen. We kunnen dat op relatief simpele manier gewoon voorkomen. Tevens laat ik de walkie talkies op een



andere en meer veilige manier opbergen.

De gestolen walkie talkie

PANAMANIAN VEGGIES

De 30ste word ik in de vroege ochtend gebeld door de agent FERNIE in CRISTOBAL of ik dec 03 voor 1300 hrs te CRISTOBAL kan arriveren. De stroom zet echter sterk door op dit traject in het YUCATAN channel en ik verwacht bij CUBA ook een behoorlijke tegenstroom. De snelheid is dus niet genoeg om deze aankomsttijd zeker te stellen. Als we namelijk wel boeken voor transit kost dat 4000 dollar. Die we kwijt zijn als we de transit missen. Dus maken we er gewoon FIRST COME FIRST GO BASIS van. En kunnen we voor transit de bunkers innemen. Ook heb ik een uitgebreide verse groente en fruit bestelling bij een scheepshandelaar te CRISTOBAL gedaan. IK had aanvankelijk een bestelling gemaakt bij de chandler in ALTAMIRA MEXICO. Maar hij kon helaas niet op tijd leveren. Wat ik pas een half uur voor vertrek van hem vernam. Nu heb ik dus per telex de verse artikelen besteld te PANAMA. En met die chandler sta ik nu in contact om de aflevering te garanderen.

EEN DOORDUWERTJE OP DIE TAPIOCA

We arriveren in de middag voor CRISTOBAL / COLON en nemen contact op met CRISTOBAL SIGNAL. Hij bericht me de snelheid aan te passen omdat er nog 2 uitgaande schepen zijn. Ik houd het schip op 2 mijl afstand van de breakwaters gaande. De wind en de stroom zetten de ULLOA echter naar de kust en ik besluit rond te gaan. Ik heb namelijk niet voldoende mogelijkheden op dit schip om het in een bepaalde positie te houden. Nadat ik de MAERSK NAVIGATOR en de ARCADIA heb laten passeren krijg ik bericht van CRISTOBAL SIGNAL om zo snel mogelijk naar binnen te gaan . We stomen dus de pieren binnen en ik verander koers naar de aangegeven ankerplaats. Er komt echter vanuit het PANAMAKANAAL een containerschip, de TAPIOCA met grote snelheid op dezelfde ankerplaats afstomen. Ik roep ze op kanaal 12 en vraag wat zijn bedoeling is. Ik krijg geen antwoord. Ik blijf roepen en laat onze machines stoppen. Uiteindelijk roep ik CRISTOBAL SIGNAL op en zeg dat ik al vele malen de TAPIOCA

heb opgeroepen en gaan antwoord krijg. Dat er een gevaarlijke situatie ontstaat en vraag hem dus om dat schip te informeren omtrent de mij toegewezen ankerplaats. Het lijkt er namelijk op dat de TAPIOCA de voor mij bestemde plaats wil innemen. Nu is er een AMERIKAANSE loods aan boord van dat schip, en hij denkt mij met gewoon ORDINAIR gedrag aan de kant te kunnen schuiven. Ik observeer nauwkeurig de ontwikkelingen en blijf gewoon doorgaan naar mijn geplande bestemming. Hij nadert mij van bakboord en is dus gewoon verplicht voor mij uit te wijken. Maar deze eigenwijze grootmond zoals later blijkt denkt dat hij mogelijk de KING of PANAMA is. En daar maakt hij een fout mee. We blijven elkaar nog steeds naderen en ik zeg tegen de stuurman : HALF ASTERN. En blijf de nadering van de twee schepen nauwkeurig waarnemen. Dus geef ik de order FULL ASTERN en zie dat het juist voldoende is om vrij van elkaar te blijven. Daarna wordt ik opgeroepen door de TAPIOCA: Captain, where are you going to drop anchor. This is my place and if you don't know how to manoeuvre a vessel you better stay outside. Is that the TAPIOCA calling? Vraag ik. Well, this is the ULLOA coming back, I called you over 10 times what your intentions were which you did not reply at all. Besides you are approaching from my port side so do please observe the rules of the road and stay clear from me. I only could prevent a collission by putting my engines on full astern so don't interfere anymore with my manoeuvres and just go away and keep clear. Daarna zag hij klaarblijkelijk dat de TAPIOCA te ver was gegaan. IK ankerde de ULLOA in de WEST A SECTOR en ik nam waar dat de TAPIOCA met haar engines op astern in de ZUIDELIJK gelegen anchorsector B ten anker kwam. Het was inderdaad very close en je moet altijd de veiligheid laten prevaleren. Maar tevens moet je jezelf niet zomaar door een grootmuilige USA bruteling opzij laten zetten. CRISTOBAL control was daarna erg stil. Zij hadden natuurlijk niet toe mogen staan dat de TAPIOCA naar dezelfde ankerplaats ging als waar ze mij als eerste naar toe hadden gestuurd. Maar die AMERIKAANSE loodsen hebben vaak een meerwaardigheids complex ten opzichte van de PANAMESE autoriteiten en weigeren te luisteren naar aanwijzingen van buiten af. De canal official kwam aan boord en we

regelden de papieren. Daarna kwam de agent om de post te brengen en wat inlichtingen te noteren.



De Gatun locks in Panama

DE CHINEES IS IETS LANGZAMER ... UITERAARD ....

Om 6 uur kwam de kanaalloods aan boord en pikten we het anker op. Voor ons ging een Chinese Panamaxer naar binnen. En die is erg groot en gaat dus langzaam. Wat dat betreft merk je goed op een schip met GREAT LAKES afmetingen te zitten en veel vlugger te kunnen manoeuvreren waarbij je stopweg aanmerkelijk en overzichtelijk korter is. We gleden dus aangepast langzaam voort achter de Chinees in de aanloop voor de GATUN locks. De Chinees nam de westelijke sluis en wij kregen dus de oostelijke sluis toegewezen. De locomotiefjes maakten razendsnel vast en als een speedboot schoten we de sluis binnen. Met de Chinees naast ons.

Die dus eerder dan ons in de sluis was en er nog steeds lag terwijl wij er al bijna doorheen waren. Wat gebeurt er namelijk? Wij hebben de maximum breedte van de SEAWAY sluizen ... 23.10 meter. De Panama sluizen hebben een breedte van 34.77 meter. Als wij naar binnen gaan kan het water in de sluis dus gemakkelijk langs ons schip terug vloeien. Als een Panamaxer de sluis in vaart, sluit hij met zijn volle breedte de sluis af en stroomt het opgestuwde water in de sluis dus veel trager naar buiten. Omdat de PANAMAXER als een kurk de sluis afsluit. De CHINESE PANAMAXER is een zusterschip van de IKAN BILIS, en dus ook gebouwd in Kopenhagen. Een voortreffelijke Oceaanstomer. Maar technisch een probleem schip.



Identiek aan de Chinees in Panama ... De IKAN BILIS ... Een IKAN BILIS is een soort stekelbaarsje.

TROPICAL ATMOSPHERE

Het weder is uitermate vochtig en heet hier aan het begin van het GATUN LAKE. De stuurman heeft op de brugvleugels een overkapping aan laten brengen. Nu kan je daar in ieder geval droog staan gedurende de vele tropische buien. En een echte tropische bui is een verticale waterval die korte tijd duurt en het zicht vrijwel reduceert

tot vrijwel nihil. Gedurende de droge periodes van de nacht zien we de wassende maan aan een afwisselend bewolkte hemel. De doorvaart van het kanaal is op zich romantische te noemen als je daar bent met je geliefde. Moonlight, tropical heat, sensual scents, de beide zijden van het kanaal zijn verlicht met paddestoellampjes en je vaart dus door een tropische sprookjestuin... een TROPISCH MADURODAM ....

PLACIDO FLAMENCO

De loods lijkt sprekend op een volle neef van het MICHELIN MANNETJE. Hij schijnt het te weten, maar tevens wil hij ons laten weten over andere kwaliteiten te beschikken ... hij laat ons de foto van zijn vrouw zien ... you see captain, this is her ... the beauty from Florida ... she is mine for 20 years now, hij is tevens een groot liefhebber van PLACIDO DOMINGO. De loods heeft een cassette recorder bij zich met de meest favoriete nummers op het bandje. Ik hoorde overigens dat deze dikke bandenspecialist hier ook de bijnaam heeft van PLACIDO FLAMINGO. Denkend aan alle flamingo's

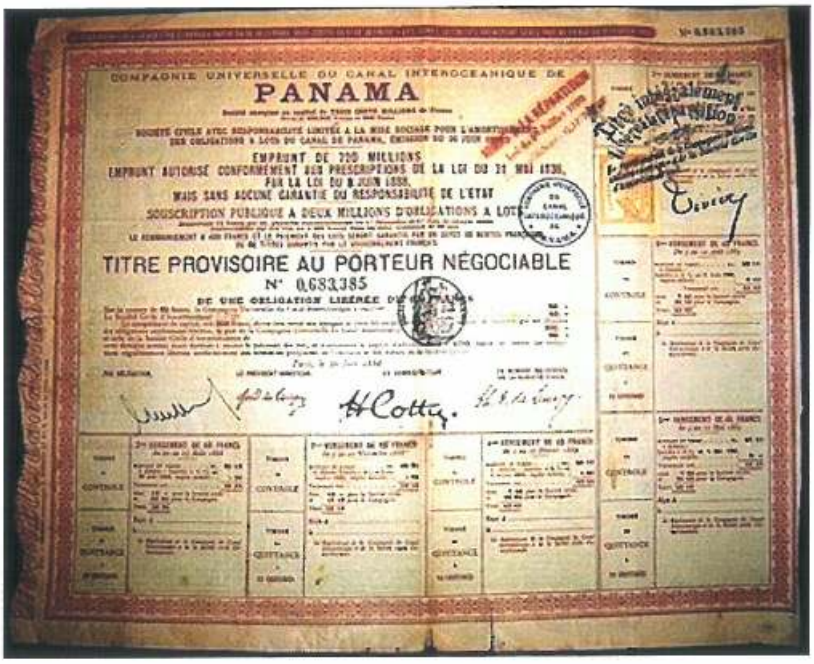


die hier uitbundig rondvliegen in BALBOA.

We glijden soepeltjes door de PEDROMIGUEL en de MIRAFLORES sluizen.



De Miraflores sluizen



Panama Kanaal certificaat

Voor de THATCHER BRUG komt het bootje van de scheepshandelaar langszij. Alle groente en fruit is keurig verpakt in dozen en opgestapeld in een cargonet. De koks worden gebeld en samen met de matrozen en toezicht van de chief

officer nemen we de proviand aan boord. Alles ziet er perfect uit. Ik betaal de man met toegepaste korting 1200 dollar en we stomen verder naar buiten richting PACIFIC OCEAN.



We ontschepen de loods en ik neem contact op met FLAMENCO station. Op de reede ligt de bunkerbarge PETROFINA al op ons te wachten. Zij hebben nog 400 ton IFO en 40 ton MDO voor ons aan boord. Ik breng het schip ten anker in de explosive sector en de bunkerbarge komt dan ook direct langszij. Inmiddels is het al 5 uur in de ochtend geworden. Ik ga dus snel even Chinees lezen. Om 8 uur word ik, zoals gebruikelijk wakker. De geuren van vers gebakken spek en eieren krullen alweer om mijn neusvleugels. Na het bunkeren neemt de Chief Engineer nog even de afmetingen van de guide bar in cylinder nummer 7 op.



FLAMENCO SIGNAL STATION PANAMA PACIFIC SIDE

WELCOME ON THE PACIFICO

Deze gegevens worden dan vergeleken met de vorige aflezing en we besluiten om de reis te aanvaarden. Ik laat het anker dus oppikken, draai de ULLOA rond en bericht aan FLAMENCO station dat we vertrekken. Ik bel dan met de agent FERNIE en vertel hem de stand van zaken mbt de hoeveelheid bunkers die we exact ontvangen hebben. Uiteraard wil hij ook de verwachte aankomstdatum en tijd in Korea weten. Tegen een snelheid van 13 knots duurt de reis 30 dagen en 11 uur. Ik verwacht dus de 4de januari in de ochtend te KOREA te arriveren. De Oceaan ligt er vredig bij voor onze ontvangst. Een groen blauwe loper ligt mijlenver voor ons uitgestrekt. Welcome ULLOA ... Zo moet FERDINAND MAGALHAES deze Oceaan gezien hebben. Wegens de vredige aanblik is de naam MARE PACIFICO daar in november 1520 ontstaan.
De dagen verlopen rustig, mooi en zonder bijzondere gebeurtenissen. We organiseren een ping pong toernament en vooral de Chinezen zijn enthousiast. Ik heb een groot aantal kadootjes beschikbaar voor

de winnaars van de ENKEL en DUBBEL partijen die gespeeld gaan worden. Dat zijn de kadootjes die me destijds door de CAMEL sigaretten leverancier zijn gegeven. Zaterdagmiddag houden we een BBQ. We maken HAMBURGERS , pizza's en eten varkenskoteletten. De wind blijft beschaafd vanuit de OOST NOORD OOST netjes op de kont van dit goede schip. We slingeren zeer aangenaam ... like a baby in the cradle ... en SPEEDY GONZALEZ is dus bij ons.

CHINEZEN WORDEN ONRUSTIG

Er blijkt toch wat onrust te heersen in de Chinese samenleving. Een aantal Chinezen komt bij me om te vragen of ze in China naar huis mogen gaan. Ik vraag hun wat het argument is om het contract te verbreken. Maar daar krijg ik geen antwoord op. Ze willen het niet begrijpen of willen niet begrepen worden. Deze van oorsprong agrarische jongens zijn niet gewend om lange reizen te maken. En als je dan richting CHINA gaat willen ze graag naar MAMA. Ik neem dus contact op met BEIJING en leg de zaak aan hen uit. Ik stel voor om nog geen berichten door te geven aan de Chinezen om de zaak rustig te houden met het oog op de nog lange reis die we te gaan hebben. Uiteindelijk moet ik deze BOYS nog een maand rustig aan het werk houden hier op deze lange PACIFIC TRANSIT. BEIJING laat me weten dat ze in SHANGHAI of in NINGBO aan boord zullen komen om de zaak met de Chinezen te bespreken. Ze zijn er van overtuigd dat de Chinezen na dat gesprek graag hun contract willen afmaken. Zeggen ze. Ik vermoed dat in geval van een conflict hun monsterboekjes en paspoorten zullen worden ingenomen en ze voor de rest van hun leven rijstkorrels mogen plukken op de vochtige velden in de binnenlanden van China.

De nachtelijke sterrenhemel is altijd weer schitterend om waar te nemen en we zien diverse zogenaamde vallende sterren. We doen dus vele wensen bij het zien van de lange lichtflitsen langs de donkere hemel.

PIJN IN DE ONDERBUIK

Om 6 uur de volgende ochtend word ik gebeld dat de 2de kok erge pijn heeft in de rechteronderbuik. Ik ga er heen en controleer zijn pols en temperatuur. Ik bedruk nauwkeurig zijn buikstreek .. pas het bekende appendicitis onderzoek toe ... en besluit dat het inderdaad een appendicitis zou kunnen zijn. Dus geef ik hem direct een flinke injectie antibiotica. Ofwel 1.2 miljoen eenheden benzyl penicilline. Ik neem vervolgens contact op met Scheveningen radio en spreek met dokter VOORBERG. Ik vertel hem de toestand van de patiënt en hij geeft me nog een paar medische adviezen. Als er zich verder op korte termijn complicaties voordoen verzoekt hij me om hem direct te bellen. Zelfs in het midden van de nacht ... zo laat hij me weten. We zijn op dat moment nog ruim 900 mijl verwijderd van HAWAII. Maar ik vind de situatie op dit moment niet ernstig genoeg om al koers te wijzigen en naar HONOLULU te stomen. Wat blijkt, na 1 dag zie ik de patiënt alweer vrolijk in de kombuis en zegt zich prima te voelen. En mij bezien ze als KAPITEIN WONDERDOKTER omdat hij na 1 injectie alweer loopt te huppelen. Zo zie je maar: ook op de PACIFIC OCEAN der blinden is 1-oog koning.

PLATVOETWACHT

's Avonds pik ik zoals gebruikelijk een paar uurtjes van de platvoetwacht en de eerste wacht. De 1ste stuurman vindt dat schitterend omdat hij zich dan in alle rust en eenvoud op zijn administratie kan storten. In december moeten alle jaarrapporten gereed zijn. Ook kreeg ik het verzoek van de reder om een dokking lijst op te stellen. We worden dus in 1996 weer eventjes droog gezet in droogdok. Tegenwoordig ligt de voorkeur om te dokken in de FILIPPIJNEN. De prijzen zijn daar aanzienlijk lager dan in de omringende landen.

VLIEGENDE VISSEN EN KAK AAN DEK

De avonden zijn onveranderlijk mooi en afwisselend. We zien op dit lange traject 2 scheepjes. Bij de GALAPAGOS eilanden komen we een visserman tegen. Let wel op 15 mijl afstand. Voorbij HAWAII zien we een hydrografisch vaartuig. Ook dit schip passeren we op zeer ruime afstand. Verder zien we veel vissen, vooral vliegende vissen. Af en toe komen er een paar vogels meevliegen. We zijn daar niet zo gek op. Gedurende de nacht zitten ze in de voormast en schijten het dek vol met witte kak.



VLIEGENDE VIS

ASTRONOMISCHE NAVIGATIE

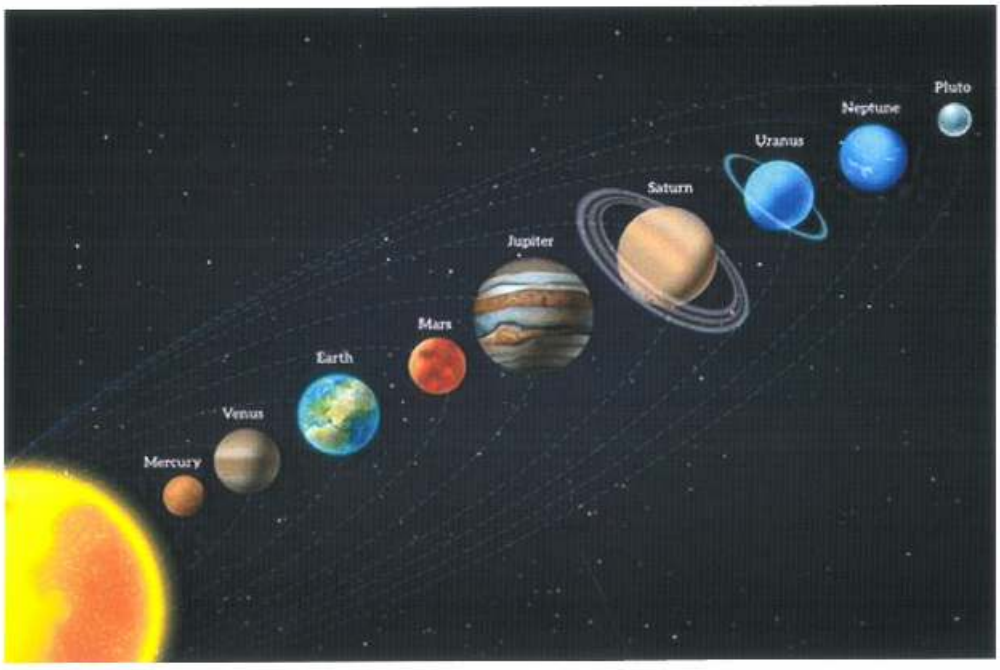
De sterrenhemel is een voortdurend schitterende waarneming. Gedurende deze PACIFIC TRANSIT zien we VENUS in de WEST ZUID WESTELIJKE sterrenhemel staan. Zelfs als VENUS achter de laaghangende wolkenrand verdwijnt zien we zijn felle licht uitwaaierend verdeelt over een deel van de nachtelijke sterrenhemel Vooral in de duisternis van de tropennacht zonder omgevingslichten geven deze hemellichamen hun stralingskracht weer.

We nemen dus dagelijks zowel zons- als stersbestekken. Dat wordt dan gecontroleerd met de positie van de GPS. En stel je jouw persoonlijke fout vast. Of je de hemellichamen te diep onder de horizon of te hoog boven de horizon schiet.



En zo ziet een scheeps sextant er uit.
Na gebruik zet je hem terug in het houten kistje en bergt het op in de kaartenkamer.

Daarboven zien we SATURNUS die stabiel en rustig maar eigenlijk redelijk onopvallend aanwezig is. In de OOSTELIJKE sterrenhemel komt ORION omhoog. Vooral op een hoogte van omstreeks 12 graden flonkert SIRIUS als een levende diamant.
In een voortdurende verandering van kleuren flonkert hij aan de onderkant van ORION. Gelukkig is er geen diamant te koop die zo duidelijk van kleur verandert en zo levendig zijn kleurschakeringen toont. Als ik die diamant zou zien... was hij namelijk VERKOCHT. En ik ook.



Hier zie je van links naar rechts alle planeten afgebeeld. Eerst zie je de ZON ... dan binnenplanetten MERCURIUS en VENUS ... dan de AARDE en de buitenplaneten MARS JUPITER SATURNUS URANUS NEPTUNUS en PLUTO

In de NOORD EQUATORIAAL stroom stomen we voort. Dag en nacht, onophoudelijk. We slingeren nauwelijks en rustig en de temperatuur is aangenaam gedurende de nacht en te heet gedurende de dag. We verbruiken constant 20 ton IFO per dag voor de hoofdmotor en 1.8 ton MDO voor de hulpmotoren. We maken elke dag minimaal 10 ton drinkwater en dat is ook de hoeveelheid die we dagelijks verbruiken. Met een voorraad van 120 ton is er dus geen vuiltje aan de lucht. We namen in het GATUNLAKE bij onze PANAMA TRANSIT nog snel 35 ton extra spare zoetwater mee in de achterpiek.

HET SPEENVARKEN ... meer VAARDAGEN dan LEEFDAGEN

Een week voor de kerst roosteren we als proef een van onze speenvarkentjes. De FILIPPIJNEN hebben een prachtige BBQ gemaakt met een draaimechanisme. Hierop wordt het speenvarkentje gespietst en in een zeer langzaam tempo gaar geroosterd. De 2de stuurman heeft de varkensbuik gevuld met verse groenten en allerlei specerijen. Ik geef de BOYS een doosje bier tijdens hun grill activiteiten. Er wordt een cassetterecorder op het poopdeck gezet en iedereen vermaakt zich. Ik maak wat opnames met de video. Onze artiesten kunnen zichzelf dus later bewonderen. De 2de stuurman controleert met een injectiespuit (uit het hospitaal) of de vleessappen gaar genoeg zijn. Hij regelt als een gediplomeerd BRAADDIRIGENT de omwentelingssnelheid van ons speenvarkentje. Uiteindelijk is dan het moment suprême aangebroken dat hij van het spit wordt geschoven. Ik mag als eerste het BRAADSEL aansnijden en besluit op de SPAANSE manier het oortje af te snijden en dit aan de BRAADMEESTER te overhandigen. Het oortje glijdt eraf als een sneeuwbal op een warme bakplaat. Het varkentje is dus werkelijk 100 % gaar .... Onder luide toejuichingen wordt het oortje getest en in orde bevonden. Hierna geef ik de hakmessen aan de chef kok en laat hem de professionele versnijding verrichten.

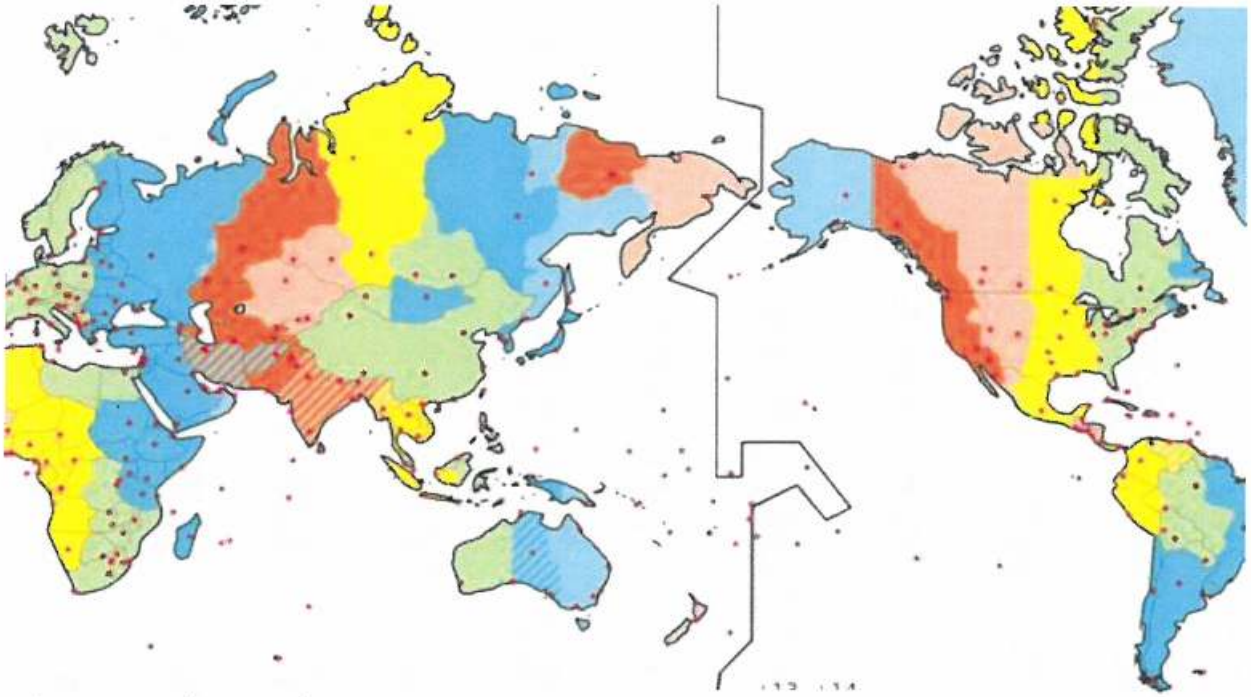


Het speenvarkentje moet bij voorkeur tussen de 2 en 6 weken oud zijn. En deze is echt perfetto. Afgezien van het feit dat ook dit varkentje meer VAARDAGEN dan LEEFDAGEN heeft gekend.

DE IDL ... INTERNATIONAL DATE LINE

De navigatie officier laat me weten dat we de 23ste december de IDL (internationale datumgrens) zullen passeren. En hij vraagt me ook om die dag over te slaan. Dat is een beslissing die ik samen met Pleuntje moet nemen. Of eigenlijk beter gezegd: aan haar moet overlaten. Wat is er dan namelijk aan de hand. De 23ste december is MAY-BRITT jarig .. en het is dus heel begrijpelijk dat die dag niet overgeslagen kan worden zonder een verwrongen geestelijke toestand bij Pleuntje te veroorzaken. We slaan dus gewoon een dag eerder over. En om middernacht van de 21ste December glijden we in de vroege ochtend van de 23ste December. Uiteindelijk was ik ook niet aanwezig bij de

geboorte van mijn dochter op 23 December .. dus ik heb nog wel



niets goed te maken.

DE IDL ... INTERNATIONAL DATE LINE

Op kerstavond zien we een licht aan de OOSTELIJKE horizon. Ik moet me er eerst van overtuigen of het een opkomende ster is of dat het een toplicht van een schip is. Het zicht is namelijk zo helder dat we de sterren vanuit de kim omhoog zien komen. Het blijkt echter een schip te zijn. Een RUS , afkomstig uit San Francisco en onderweg naar Jakarta. We voeren een gesprek op de VHF en wensen hen een MERRY XMAS. Ze laten ons echter weten dat er alleen een paar WODKAATJES worden gedronken en dat er verder geen aandacht aan het kerstfeest wordt besteed. Bij ons aan boord gaat dat dus duidelijk anders. Alle FILIPPIJNEN voeren lange gesprekken met hun geliefden in MANILLA. Tevens maken ze een uitgebreid souper klaar, wat midden in de nacht wordt opgegeten. Ze zingen kerstliederen en iedereen is happy.

MET JAN VAN GENT OP DE KOFFIE

Terwijl we 's avonds op de brugvleugel zitten gaat Pleuntje het stuurhuis in om wat koffie te halen. Terwijl ze met de koffie in beide handen de brugvleugel oploopt scheert er net een grote meeuw over haar hoofd. Ik schrik me dood ... laat ze me weten. En dat kan ik me voorstellen. De vogel schrikt zich niet dood maar vliegt zich dood. Zoals later blijkt. In zijn poging de koffie te ontwijken knalt hij tegen de railing van het monkeydeck op. De volgende ochtend ligt hij daar nog met zijn pootjes te trekken. 's Avonds echter trekt hij aan het kortste eindje en geeft de geest. Wij geven hem een eerlijk zeemansgraf.



De JAN VAN GENT die op de koffie kwam

PING PONG EN ICECAKE

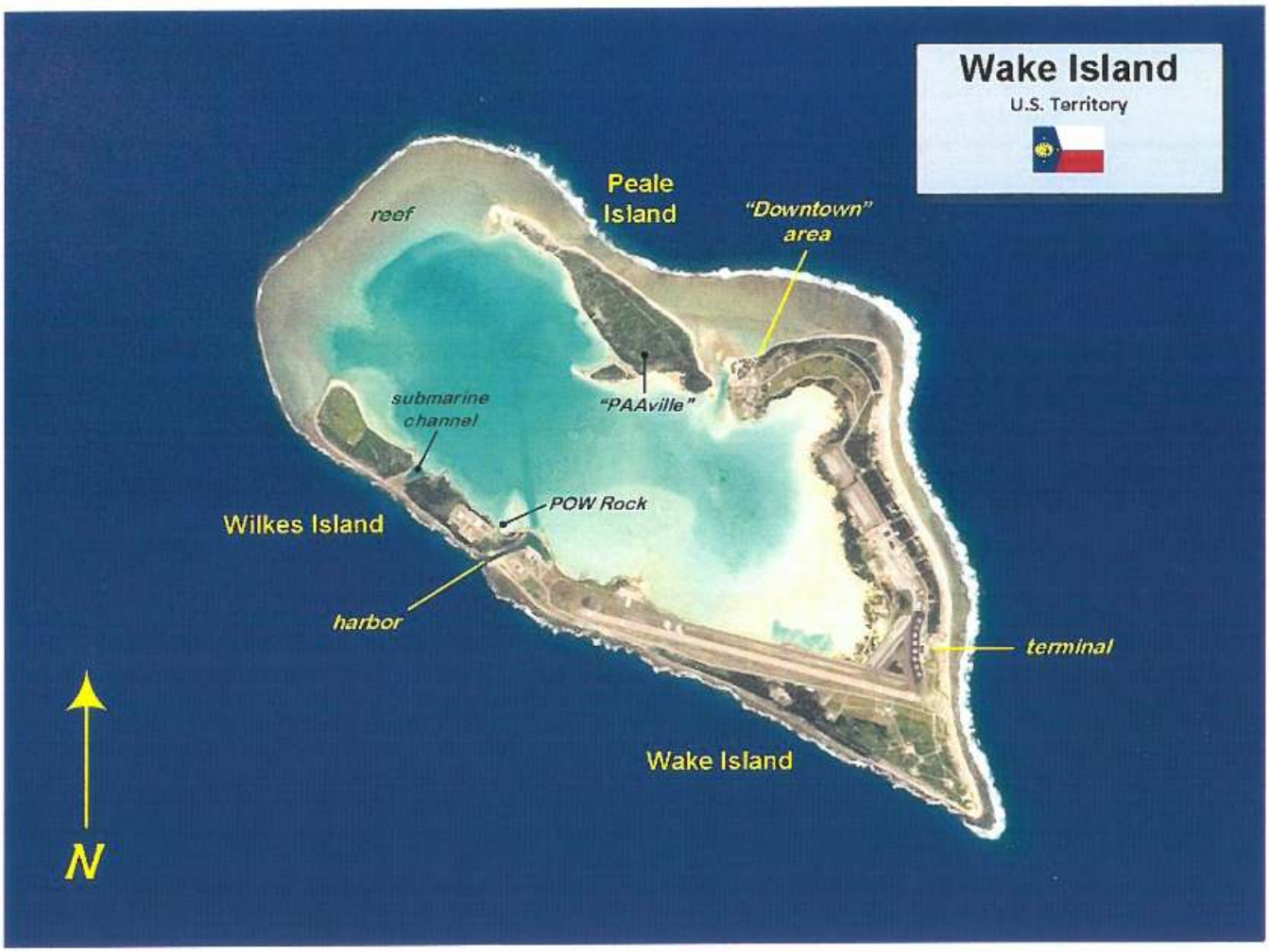
Tijdens de eerste kerstdag komt er wat deining vanuit de NOORD WEST opzetten. We beginnen in de lange golven wat te slingeren. Ik deel de prijzen uit aan de winnaars van het PING PONG toernament en houd een korte speech voor de gehele crew. We genieten daarna van SHANGHAI soep, speenvarken, nasi goreng , Poolse haring en eten daarna grote plakken IJSCAKE. Als een balletje rollen we daarna in onze kooien om alles rustig te laten zakken. Het schip wiegt ons daarbij zachtjes in slaap.

De tweede kerstdag is het weder hersteld. De lange deining die afkomstig was van een vuiltje bij JAPAN is afgenomen. De stuurman laat de luiken weer open maken om de ruimen te ventileren. We doen er uiteraard alles aan om deze lading zonder zweetschade af te leveren. En als het weer het toelaat zetten we die luiken dus open.

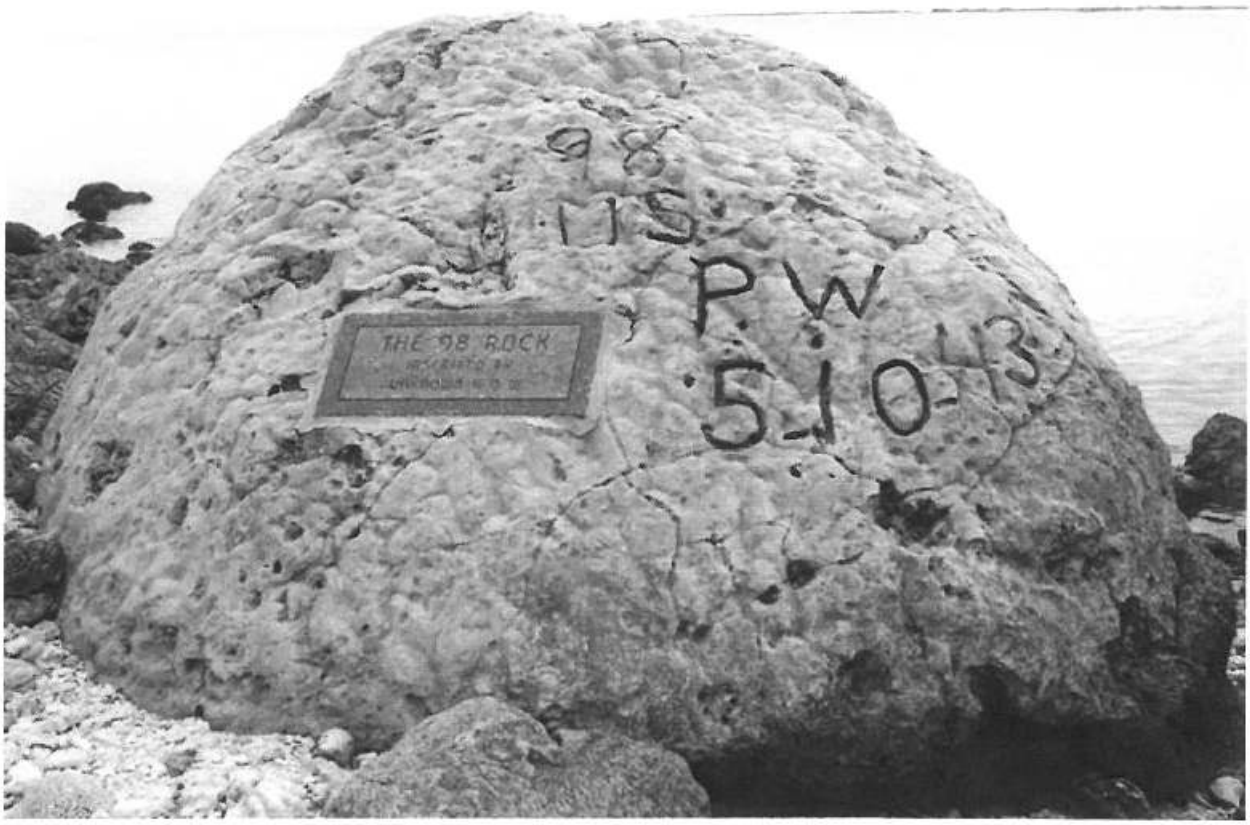
WAKE ISLAND ... ERG RUSTIG DAAR

In de middag passeren we WAKE ISLAND. Een klein en zeer laag eiland in het midden van de PACIFIC OCEAN. Deel uitmakend van een groepje van 3 eilandjes. De hoogte is slechts 6 meter. We zien de surf die tegen het strand opslaat. Het gehele jaar staat er een meest OOSTELIJKE wind kracht 3 Bft. Via kanaal 16 roep ik ze op en wens ze een merry xmas. De operator wil alles van ons weten. Want zoveel verkeer komt hier uiteraard niet langs varen. Het is een Amerikaanse nederzetting waar defensief materiaal wordt opgeslagen. Het is verboden om binnen 3 mijl afstand van het eilandje te komen. Anders sturen ze mogelijk een missile op je af. Wie weet. De operator vertelt me veel te vissen in de lagoon tussen WAKE, WILKES en PEALE island. Ze omsluiten een ondiepe lagoon. Tevens hebben ze een basketbal club en besteden ze tijd aan sportduiken. Er zitten 26 USA mensen op het eilandje. Ze hebben hierbij hulp van 80 Thailanders.

Eens per week komt er een vliegtuig met voedsel en stores. Elk jaar mogen ze een maand met vakantie. Er is echter 1 Amerikaan die er al 20 jaar woont. In 1952 en in 1967 is het eiland behoorlijk beschadigd door een passerende typhoon. Ik zei tegen de operator dat het leuk was om met hem te spreken en dat ik hoopte niet teveel WAKE veroorzaakt te hebben tijdens onze passage. That is a good one Captain, I will tell that one in the messroom tonight. We wensten elkaar een happy new year en sloten de verbinding weer af.



Dit is de rock met inscriptie gemaakt door een onbekende



Amerikaanse POW ... hij werd later onthoofd door Sakaibara.

Nadat we WAKE island voorbij zijn wordt de Pacifico weer zo vlak als een spiegel. Zelfs de sterren reflecteren hun licht op het wateroppervlak. De avondtemperatuur zakt tot 26 graden en we zitten dus comfortabel buiten en genieten van de sterrenhemel en de vallende sterren. Overdag is het gewoon te warm om buiten te zijn.

De 27ste december begint er een hoge NOORD WESTELIJKE deining te lopen. Een diep lagedruk gebied bij JAPAN zorgt voor deze verstoring van onze rust. De ULLOA duikt diep in de lange deining en we

scheppen zo af en toe een complete zee aan dek. We liggen er echter perfect in en het schip gedraagt zich netjes in deze deining. Een dag later echter begint de wind te ruimen naar het WEST NOORD WESTEN. En ik vind dat eigenlijk te vroeg voor deze lengte. Mogelijk en hopelijk is het slechts een tijdelijke verstoring van het weerritme op dit traject. De hoge deining is nu wat afgenomen maar de golfhoogte en intensiteit nemen wat toe. De wind blaast overigens nog zeer beschaafd met een kracht van maximaal 4 Bft. Maar we zijn verwend door de lange periode perfect weder zoals ervaren op deze reis. De temperatuur daalt duidelijk merkbaar en mijn oceaan ochtend douche wordt elke ochtend ietsje frisser.

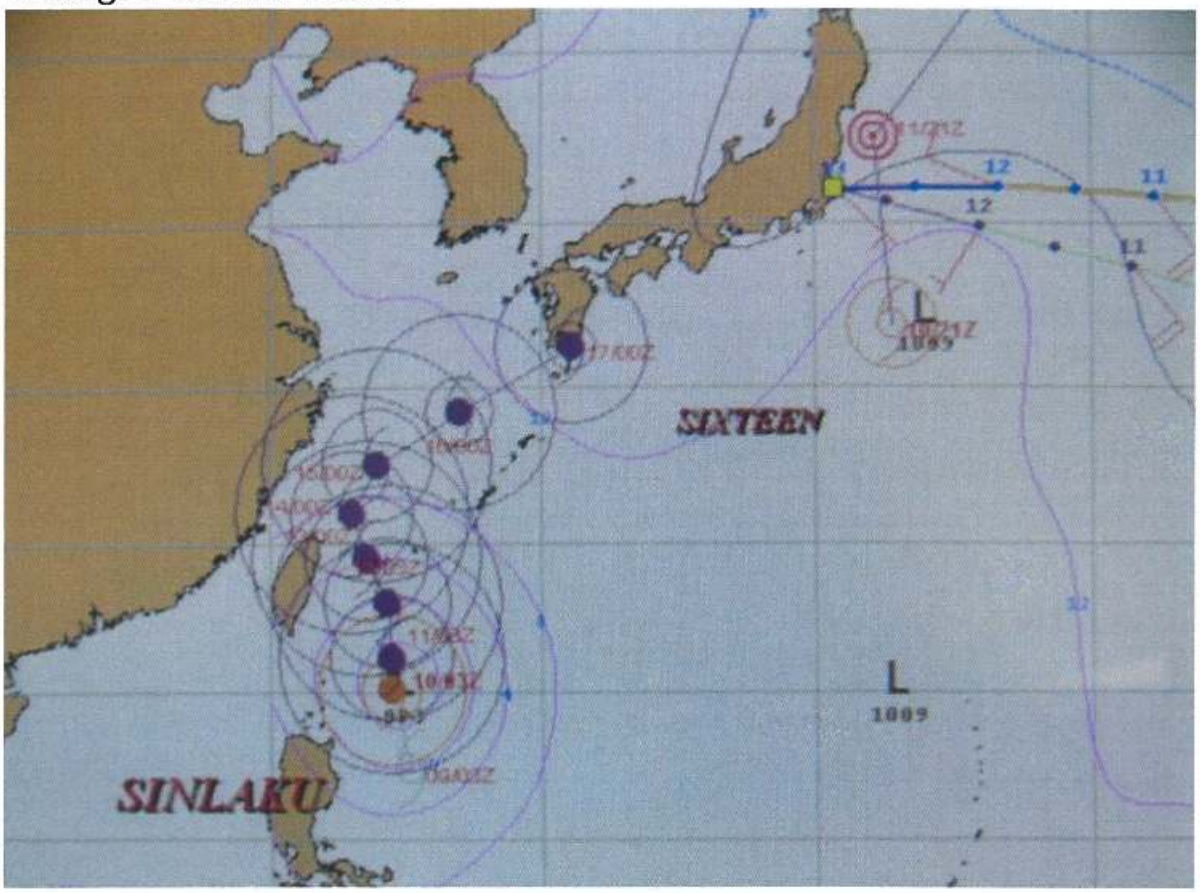
TOCH INCHON?

Ik krijg bericht dat de eerste loshaven definitief op INCHON is gesteld. Via de telex neem ik contact op met de agent en die laat me weten dat we omstreeks de 9de januari naar binnen gaan om te lossen. Ze rekenen op een lossnelheid van 5000 ton per dag. Onze superintendent uit Singapore komt op bezoek te KOREA. Dan kunnen we alle details nog eens doornemen. Daarna gaan we naar NINGBO, even bezuiden SHANGHAI. De restlading wordt daar gelost.

De volgende dag echter krijg ik bericht uit MALAYSIA dat men toch overweegt om ons eerst naar China te sturen. Wanneer kunnen we daar zijn en wat is onze aankomstdiepgang daar. Ik geef de berichten door en ze laten me weten dat de definitieve beslissing genomen wordt op 30 december noontime. Inmiddels krijg ik ook berichten door van onze agent in HONG KONG. Die de zaken behartigt voor de haven van NINGBO. Hij is ook op de hoogte van een eventuele eerste aanloop in China en hij vraagt me de stuwplannen zoals die nu zijn met de KOREA lading nog in de ruimen.

SEVERE TROPICAL STORM

Beoosten de FILIPPIJNEN zit een severe tropical storm. Voor ons is dat geen enkel probleem want zijn snelheid bedraagt slechts 6 knots. Op 30 december krijg ik in de vroege ochtend een nieuw weerbericht en nu blijkt dat deze grappenmaker zijn snelheid heeft vermeerderd tot 14 knots op een NOORDELIJKE koers. Dat zou betekenen dat we elkaar precies kruisen. En dat moet natuurlijk worden voorkomen. Ik bespreek met de Chief Engineer om de scheepssnelheid te vermeerderen. En aldus meer kans te hebben om voor deze severe tropical storm over te lopen. En dan is er weer niets in de weg. Het weer is goed op het ogenblik en we slingeren redelijk in een lange deining. De lucht is overcast en het is redelijk vochtig. Ik verwacht echter dat deze storm af zal buigen naar het NOORD OOSTEN en gewoon netjes achter ons langs zal lopen. Vanuit China komt een sterk hogedruk gebied opzetten dat al buiten de Chinese kust zijn invloed laat gelden. En ik hoop dat de storm daardoor eerder zal afbuigen om de OOST.



Verder bespreek ik met de stuurman al een aantal voorbereidingen die we moeten treffen voor het geval we toch door die storm worden overvallen. We houden zijn track nauwkeurig in de gaten en als het nodig is veranderen we dan van koers om hem te vermijden. Heel simpel allemaal. We hopen uiteraard dat we een lekkere rustige oudejaarsviering kunnen houden na deze tot zover succesvolle reis.

In de avond krijg ik via JAPAN een update over de typhoon. De snelheid is weer wat toegenomen. En betekent dus dat hij dichter bij onze track komt. Maar tevens is de koers ietsje meer om de OOST getrokken, waardoor alles toch prima lijkt voor ons oudejaar.

De zee is nu uitermate kalm. Het zicht is matig en het regent motjes. Alles heerlijk grijs bij een temperatuur van 19 graden. Heel mooi dus voor de avond van de 30ste december 1995. De barometer stijgt langzaam en we komen dus meer onder de invloed van het hogedruk gebied vanuit China. We houden onze koers bezuiden HAHASHIMA RETTO en blijven dan vlak benoorden de onderwater vulkaan KAITOKUSEAMOUNT, de 3 piekige vulkaan die op 26.1 NOORD en op 141.1 OOST ligt Hahajima Retto



TOCH NAAR NINGBO ?

Inmiddels heb ik bericht ontvangen vanuit MALAYSIA dat NINGBO onze eerste loshaven wordt. We veranderen dus van koers en sturen af richting CHINA. Direct laat ik alle betrokken partijen weten dat we naar CHINA gaan. KOREA wordt geïnformeerd, de agent te HONG KONG krijgt de gegevens en ik stuur informatie naar de CHINESE staatsagent PENAVICO. Iedereen is nu op de hoogte en nu is er dus weer even rust in de tent.

MAAGZWEERTJE

De Chief officer heeft last van zijn maagzweer (ulcer). Teveel wodka teveel Camels, teveel vlees en teveel vet. Hij moet dus weer heel gewoon een babykuurtje volgen van een weekje of vier. Met de melk liefst op moederwarmte en vers van de koe ... maar dat gaat uiteraard helaas niet.

GEEN RAUWE HAM IN WATER KOKEN

De typhoon D.A.N loopt netjes achter ons langs. De 31ste december begint met een grijzende zee die gistig is. Het borrelt wat. Het water wordt opgestuwd vanuit grote diepte terwijl een dooreenlopende lange deining hier wat gevarieerde richting aan probeert te geven. Later sterkt de wind wat aan uit de NOORD NOORD WEST en de deining wordt aldus weggeblazen. 's Middags ruimt de wind naar de NOORD OOST en liggen we er weer rustig in. De Chef kok verkookt helaas onze ham die in rauwe toestand perfect van smaak was. Maar ja, alles wordt niet helemaal goed vertaald en begrepen. En die man denkt dat ALLES gekookt moet worden. De gerookte zalm weet ik gelukkig nog net op tijd buiten de kookpotten te houden. En smaakt dus nog prima. We houden een uitgebreid souper. Om middernacht

maken de FILIPPIJNEN weer een Nieuwjaarsdiner met gebakken kalkoen – mihoen – macaronisalade – en ijstaart. Ik houd een toespraakje voor de beste crew van de PACIFIC en iedereen is dus happy hier in het westelijke deel van deze grootste Oceaan ter wereld.

COMMUNISTISCH NEOLITICUM

Ook de 2de januari blijft het weder heel goed. We stomen tussen alle winterdepressies door en de ENGELEN begeleiden ons. We zijn nu bezuiden het Zuidelijkste Japanse eiland KYUSHU en onze koers leidt tussen AMAMI-O SHIMA en TAKARI SHIMA. Het water is hier erg diep en donkerblauw van kleur. Vanmiddag komen we dan in de OOST CHINESE zee voor het laatste rukje tot aan NINGBO pilots. Ik ontvang van de staatsagent PENAVICO uitgebreide instructies hoe we de aanloop moeten maken naar de wachtplaats waar de loods aan boord komt. Alle navigatie apparatuur moet in goede staat zijn maar het is verboden om die apparatuur aldaar te gebruiken. Kan je het voorstellen die ONGELOOFLIJKE ambtenarij. Waar je ook bent op deze globe. Het is overal hetzelfde. Zo gauw er ambtenaren bij gaan komen wordt het een PUINHOOP. Maar je mag de apparatuur wel gebruiken nadat je overlegd hebt met de loods. Dat doet uiteraard nogal vreemd aan. Maar hier leven ze nog in het COMMUNISTISCHE NEOLITICUM . Het is ook strikt verboden van de aangegeven koersen af te wijken. En daar houden we ons uiteraard aan. Op straffe van DIKKE BOETES. Via onze agent bestel ik alvast 100 ton drinkwater. Ook vraag ik hem om ons een goede en betrouwbare scheepshandelaar te sturen . Dat is een combinatie van verzoeken die natuurlijk niet reëel uitvoerbaar zijn. Maar het is een bepaalde manier van vragen stellen in dit land.



AMAMI O SHIMA

HOT OR COLD

Het weder is bijzonder goed. De stuurman kan rond het middaguur de luiken weer open zetten om de warme lucht te vervangen door de koelere locale lucht en aldus zweten en condensatie van de lading staal te voorkomen. From HOT to COLD ventilate HOLD ... From COLD to HOT ventilate NOT.

CAPTAIN MAG IK NAAR HUIS ?

Gisteren kwam het groepje Chinezen bij me om te vragen of ze nog naar huis mochten in China. Ik zei hun dat Mister Wong en Mister Xu aan boord zouden komen om de zaak te bespreken. Understand? Yes captain, we understand. Thank you and happy new year. Het vogeltje dat op deze hele globe alle geheimpjes door fluistert had het nieuws dus op de telex gezien en bij de Chineesjes voorgelezen. We zijn nu bijna aan het einde van deze lange reis. Alles is perfect verlopen en dat is het belangrijkste.

NU WORDEN ZE ECHTE VECHTERSBAZEN

In de Chinese groep heerst wrijving en wanorde. De basis oorzaak ligt in het feit dat deze mensen uit totaal verschillende delen van China afkomstig zijn. Vergelijk het een beetje met een paar NOORD GRONINGERS die 6 maanden met een groep BOURGONDISCHE LIMBURGERS moet werken, eten, recreëren , communiceren ... en ga zo maar door.
ik stel voor om de bootsman, die overigens een heel vriendelijke aardige voorkomende man is, te vervangen door een sterkere persoonlijkheid en verwacht dan dat de probleempjes niet meer bestaan.



TAKARA SHIMA

Nadat we tussen TAKARA SHIMA en YOKOATE SHIMA doorstomen komen we in de OOST CHINESE zee. Het is enorm kalm en je ziet de wereld uit. De maan schijnt helder en de lucht is onbewolkt. De temperatuur is nu gedaald tot 15 graden... we houden de deuren dus gesloten. In de vroege ochtend van de 3de januari sterkt de wind aan vanuit de NOORD NOORD WEST. Het schip ligt er rustig in maar we krijgen steeds meer buiswater en zeetjes over het schip dan tot nu toe de gehele reis op de PACIFIC. En dat terwijl we al dicht bij de Chinese kust komen en vanavond arriveren bij het loods station.

DRINKWATER IS DAAR DUURDER

Ik verstuur mijn berichten aan de agenten te NINGBO en INCHON. In Korea willen de agenten de verwachte aankomsttijd weten. Dat zal

omstreeks de 10de januari zijn. Ik vraag hen tevens wat de berthing prospects zijn. Als de wachttijd te INCHON lang is moeten we in China nog meer drinkwater kopen. De prijs hier is 6 dollar per ton. En dat is redelijk duur voor Chinese begrippen. Als we dus bij aankomst INCHON direct naar binnen gaan, hoef ik in China geen water te kopen maar kan dat bestellen in KOREA. Waar het veel goedkoper is.

SLECHTS ZEVENTIG MILJOEN

Voor aankomst NINGBO varen we door een vloot van duizenden vissersbootjes heen. En als ik zeg DUIZENDEN heb ik er geen een teveel maar alleen maar te weinig geteld. Ze zijn allemaal goed verlicht. Komen uiteraard ook dikwijls erg dichtbij. Maar je hebt er in principe weinig last van. Via de officieel aangegeven route varen we naar de anchorage. Je krijgt daartoe instructies van de locale staatsagent PENAVICO. En dat dateert denk ik nog uit de tijd van MAO TSE TUNG. Ook wel bekend onder de naam MAO ZEDONG. Hij leefde van 1893 tot 1976 en tijdens zijn terreur bewind vielen er 70 miljoen doden in zijn land.

COLUMBUS DEED HET OOK ZONDER

Dus zonder de navigatie apparatuur te gebruiken naderen we de Chinese kust. Kan je voorstellen ten anker te komen ergens voor de Chinese kust in een niet afgebakend gebied van 2 mijl bij 2 mijl zonder je kompas of radar te gebruiken? Je weet toch niet waar je bent??? De scheepshoorn gebruiken we overigens alleen om de meeuwen uit de voormast te blazen. Aan al die schijt op het dek hebben we namelijk geen behoefte. Maar een aantal andere apparaten heb ik toch graag zo af en toe tot mijn beschikking. De enige die dat konden in vroeger jaren waren de echte zeelieden zoals Columbus en Magallanes. Maar die hadden kleine schepen met

zeer geringe diepgang. Ik laat nu reeds vroegtijdig de machine zeer langzaam minder toeren draaien om haar in alle rust af te laten koelen. Treat her like a baby Chief ... zeg ik tegen de Chief Engineer. She has been very good to us for almost 2 months now. We komen in zeer rustig water ten anker achter 7 lengtes ketting. De dek verlichting wordt ontstoken en er is plotseling complete stilte op dit schip. Sedert vertrek Chicago op 9 november hebben we even iets bijgeladen in ALTAMIRA en vervolgens 3 uur gestopt gelegen in Cristobal. En verder heeft deze zes cylinder machine van 9900 PK onafgebroken gedraaid tot aankomst NINGBO. Een zeereis van bijna 2 maanden. Een schitterende prestatie.

EINDELIJK RUST

Een heerlijke serene rust valt over het schip en wij vieren deze SUPER PACIFIC TRANSIT met een ijskoude whisky.



Om met een staallading gedurende de winterperiode de NOORD PACIFIC te crossen en dan maximaal zo af en toe 1o graden te slingeren is toch vermeldenswaard. De engelen waren bij ons. Nu realiseer ik me wel dat ik dit traject zo zuidelijk mogelijk heb afgelegd. Daarmede het risico grotendeels vermijdend om met slecht weer geconfronteerd te worden. Maar de typhoon bij de FILIPPIJNEN echter had ook voor behoorlijke onrust kunnen zorgen uiteraard. We zijn daar allemaal verschoond van gebleven.

WEER KNOKKEN MET DIE CHINEZEN

De volgende morgen blijkt echter dat de onrust onder de Chinese crew is toegenomen. Ik hoor dat er een vechtpartijtje is geweest en ga dus naar beneden. De bootsman is in elkaar geslagen. In de crewmessroom is het een spektakel en gekakel van jewelste. Twaalf Chinezen die tegen elkaar aan het bakkeleien zijn. Ze roepen, wijzen naar elkaar, trekken en plukken aan elkaar ... en schreeuwen de vermeende waarheid naar de anderen die niet begrepen schijnt te worden.

Ik maan het spulletje tot stilte. Wat lukt. En vraag wat de oorzaak van het probleem is. En weer breekt er een kakafonie van allerlei geluiden en geschreeuw los. Ik verbreek deze conversatie. Ik stuur de chef kok, de 2de kok en de bediende naar de kombuis. De chief officer begrijpt de situatie en roept de hele deckcrew met zich mee. Het restje oproerkraaiers uit de machinekamer wordt dan door mij aan het werk gestuurd.

DE OILER IS DE BOOSDOENER... DUS OPROTTEN

Ik houd de oiler echter bij me. De wipers willen dan ook blijven maar ik stuur hen naar beneden. Nu kan ik alleen met de oiler spreken die volgens mij de grote agitator in dit gehele conflict is. Want hij heeft de bootsman in elkaar geslagen. Ik zeg tegen die oiler dat hij de leider is van het hele probleem. En dat de mensen luisteren naar zijn woorden. Jij bent in principe de oorzaak van het probleem. Bovendien heb ik vernomen dat jij bent begonnen met vechten. Dat jij de bootsman hebt aangevallen. No captain, Every body fight, zegt hij tegen me. Ik zeg hem nu stil te zijn en naar mij te luisteren. Jij houdt je mond dicht. En ik maak een beweging met mijn vingers over mijn lippen alsof ik een ritssluiting dicht trek. You understand? Just DONT TALK. Keep your mouth SHUT. Now you work and keep your mouth closed. Dat schijnt hij te begrijpen en voorlopig is de rust terug gekeerd . Ik ga naar de hut van de bootsman om te zien of hij nog in

leven is. Hij zit erbij als de DAILILAMA met een natte lap om zijn hoofd. Hier en daar is er wat blikschade en ik begrijp of denk te begrijpen dat hij door de oiler en wipers in elkaar is geslagen. Om 7 uur in de ochtend! Goeiemorgen juffrouw VERONICA ... of meneer MA TING LI en JI HING MING of XU JANG SING of YO DAYUNG of hoe ze ook allemaal heten mogen. Een uur later komt de agent aan boord. Dat is dan mijn kans om die oiler direct te verwijderen van het schip. Ik voorzie namelijk slechts een tijdelijke rust en vrede op dit schip hier op de reede van NINGBO. De Chinezen hebben onderling ruzie ... en de beslissing of we hier blijven om te lossen of alsnog te vertrekken naar INCHON in KOREA is nog steeds niet genomen. Niemand kan of mag de wal op. Ze willen graag met hun thuis bellen. We hebben een lange reis achter de rug. De interne spanningen zijn dus wat opgelopen en kunnen eventueel vanavond alweer tot een uitbarsting komen. Ik moet dus nu trachten de rust terug te brengen en het vuil uit deze ontsteking te verwijderen. Anders heb ik vannacht of morgenochtend weer een vechtpartij met die grappenmakers. Ik zeg dus tegen die agent dat ik directelijk de oiler van boord wil hebben en dat hij hem nu meeneemt. No problem captain, antwoord hij me, just tell him to be ready in 10 minutes and I take him away. Ik laat de oiler dus roepen en vertel hem zijn spullen te pakken om over 10 minuten te vertrekken. Zijn gage heb ik al klaar liggen en is gereed om hem uit te betalen. Hij ziet het geld, begint te tellen, en zegt dan dat ik hem te weinig betaal. Want hij wil ook contract completion bonus. En zijn uniform allowance. Ik haal het contract erbij en leg hem uit wat de bepalingen zijn en laat hem zien waar hij heeft getekend voor dat contract.

GEEN CONTRACT COMPLETION DUS GEEN BONUS

Dat is allemaal niet waar en NO GOOD en NOT TRUE zegt hij. Hij rent naar beneden en binnen no time staat de halve Chinese crew bij me in de gang die laten weten ook af te monsteren als de oiler er af gaat. Ze willen mij mogelijk een beetje onder druk zetten. Ze weigeren te werken, zijn zeer agressief, willen alsnog de bootsman in

elkaar slaan en willen geld. Veel geld. Inclusief contract completion bonus... maar zij verbreken het contract en dan krijg je dus geen bonus. Ik had echter inmiddels de bootsman al in veiligheid genomen in mijn eigen hut. Die lag met zijn natte lap op zijn hoofd gestrekt op de bank in mijn salon. Geen enkel probleem wat dat betreft. Ook zeg ik tegen de Chinezen dat ze allemaal mogen gaan. Ik maak een aantekening in je monsterboekje zodat je NOOIT meer kan varen op Singaporean schepen. Pak je spullen maar, we rekenen je gage uit, ik betaal je en OFF YOU GO. Ik roep dus de Chief officer bij me en de second Engineer, zij zijn sterke en grote POLEN, what you want me to do captain, vragen ze me ... Well I am going to pay off these Chinese and may be they get a little agressive. Ze beginnen te lachen en zeggen: OK captain, don't worry, we like that ... if they become agressive we will teach them a little bit. En zij staan als WAAKHONDEN rondom mijn positie. Ik laat de Chinezen dan 1 voor 1 bij me komen om met ze af te rekenen. De Chief Engineer heeft alle deuren en stores van de machinekamer al af laten sluiten. De Chineesjes kunnen daar dus geen grapjes uit halen. Alles verloopt perfect. Ze tekenen hun afrekening en gaan alsnog smilend van boord. Ik heb inmiddels al contact opgenomen met PEKING en de situatie uitgelegd. De manager aldaar Mr XU blijkt erg snel te kunnen optreden.

SNELLE ACTIE OM DEZE OILER IN DE BAJES TE ZETTEN

Ik hoor namelijk dat de oiler direct bij aankomst te NINGBO is gearresteerd en in de gevangenis is gezet. Bovendien wordt zijn monsterboekje ingenomen en kan hij voor de rest van zijn leven met zijn enkeltjes in het sappige water staan om rijstkorreltjes te plukken. Zijn wipers die meegevochten hebben mogen daarna de rijstkorreltjes sorteren. Grote bij grote en kleine bij de kleine. Ook hun monsterboekjes zijn ingenomen en zij mogen nooit meer varen op zeeschepen. Zo hoort het ook. Die zien we dus nooit meer terug!

DIE AARDIGE BOOTSMAN

Aanvankelijk had ik gepland de bootsman met de crewboat mee te sturen om naar de dokter te gaan. Maar gezien de veranderde situatie lijkt het me beter om hem nog even aan boord te houden. Want dat wordt natuurlijk ook weer vechten op die crewboat. Bovendien verneem ik van de agent dat de vrouw van de bootsman is gearriveerd om hem te bezoeken. Oh oh .... Na een uurtje komt ze aan boord, en als ik kennis heb gemaakt met deze charmante Chinese dame stel ik vast dat de bootsman wel in goede handen zal verkeren. Een vrouwenhand op een beroerde plek doet wonderen. En dat blijkt ook inderdaad waar te zijn. Want een paar uur later zie ik de bootsman heel trots met zijn vrouw en zoontje over dek lopen waarbij hij hen alles vertelt over dit goede schip.

VOLDOENDE CREW AAN BOORD

Het betrof hier echt een machinekamer probleem ... Er blijven uiteraard nog een aantal Chinezen aan boord en ik heb in totaal nog voldoende mensen aan boord om eventueel direct naar Korea te vertrekken. Ik moet alleen nog even de crewlist veranderen. De Chief officer staat even op de monsterrol als matroos. De engine cadet wordt matroos onder de gage, de kok wordt ook matroos en Pleuntje monster ik aan als Chef kok. Geen enkel probleem.

NOG EVEN WINKELEN

Bij de scheepshandelaar bestel ik verse groenten en fruit en speciaal voor de Chinezen een groot aantal liflafjes die ze erg lekker vinden. Zoals Goudse stroopwafels, haringen en frikandellen voor Nederlanders. Hier en daar wordt de prijs aangepast maar voor Westerse begrippen is het enorm goedkoop.

Reeds de volgende dag wordt alles aan boord gebracht en zijn onze provisiekasten weer tot de nok toe gevuld voor een bedrag van 7700 dollar. Uiteraard hadden we nog wel het een en ander aan boord. In

principe houden we altijd voor minimaal 3 maanden voeding aan boord. Dit in verband met het onvoorspelbare vaarschema in de wilde vaart en de soms extreem lange wachttijden in diverse MICKY MOUSE landen.

VAN NINGBO NAAR INCHON EN DAN WEER TERUG

De telexen uit Zuid Afrika en Maleisië blijven binnen rollen Wel KOREA ... geen KOREA ... blijf in NINGBO .. vertrek direct naar INCHON .. wat is hier aan de hand??? Uiteindelijk komt er dan een bericht om immediately vanuit NINGBO te vertrekken en alle eerdere berichten te vergeten.

EN OOK NOG POTDIKKE MIST

Het schijnt zo te zijn dat de oorspronkelijk DUITSE eigenaars van het staal de lading hebben verkocht of trachten te verkopen. De kopers blijken echter niet voldoende of helemaal niet betaald te hebben of zijn failliet of wat dan ook. In ieder geval is er nu geen koper voor het Chinese staal. Het staal voor KOREA is wel verkocht en die mensen willen het ook graag hebben. Dus nu gaan we weer terug naar KOREA. Gemaakte kosten in CHINA in totaal ongeveer 70.000 dollar. Ik bel de agent om de clearance papers in orde te maken. Yes captain, I will do that immediately, but you know today is Saturday, so very difficult for me. You can sail tomorrow morning at 7 o'clock. Please have your engines ready to leave the port. Maar gedurende de nacht wordt het potdikke mist die de hele volgende dag aanhoudt. En met een zicht van 0.0 nautical miles vertrekken we dus niet uit deze haven. Dus komt er zomaar weer een losse 10.000 dollar kosten bij. Daar hebben ze in Zuid Afrika weinig begrip voor. Zoals blijkt. En moet ik weer antwoord geven op uiterst vreemde vragen van de charteraars. Wat zijn dat voor LUMMELS. Zijn ze mogelijk in hun ACNE JAREN enige tijd actief geweest bij de ZEEVERKENNERS ofzo. Maar hebben geen enkel begrip van de ZEE en de ZEEVAART. Met

alle bijbehorende aspecten van dien. Ik neem aan dat ze enorm goede zakenmensen zijn die staal kunnen kopen en verkopen Maar van de scheepvaart TOTAAL geen weet hebben.

EEN CHINESE JONK BIJNA AAN DEK

Gedurende de mist worden we nog aangevaren door een forse CHINESE jonk.



Pleuntje en ik lopen net aan dek voor onze ochtendwandeling en horen opeens Chinese paniekklanken en daarna een schurend geluid en brekend glas. Tevens horen we de ankerketting bewegen in de kluis. We zijn bij het voorschip en zien uit de mist een jonk tevoorschijn komen. Zijn stuurhuis hangt er scheef en beschadigd bij en een paar Chineesjes rennen vol paniek over het dek. Onze chief officer is ook aan dek en probeert de naam te lezen van de Chinees. Maar de mist is werkelijk potdik en in een secondje tijd verdwijnt de jonk weer in de grijze massa van de onzichtbaarheid.

TOCH NOG ZWARE STORM IN DE GELE ZEE

In de middag klaart de mist plotseling op en wordt het zicht weer een mijltje of twee. En dat is ruim voldoende om te vertrekken. De loods komt aan boord en we verlaten de haven van NINGBO. Voor de stroom uit lopen we 16 knots en in 2 uur tijd zijn we buiten in de Oost Chinese zee waar we koers zetten naar KOREA. Het zicht blijft hier matig... variërend van 1 tot 1.5 mijl maar dat is allemaal prima hier met die vissersbootjes. We laten de misthoorn uitbundig blazen en ze gaan allemaal netjes voor ons uit het vaarwater.

Gedurende de nacht gaat het opbriesen en om 7 uur in de ochtend hebben we nog een spontane zware storm uit de NOORD WEST. Hoge deining en windgolven slaan over het hele schip. Ik verminder het toerental van de machine en besluit om deze storm rustig uit te rijden. Het schip duikt diep in de hoge zeeën . De snelheid is afgenomen tot 1.5 knots. Het zicht is zeer matig en sneeuwbuien snellen hier over de GELE ZEE. Het water is ook gelig en vuil van kleur. Grote massieve zeeën slaan aan dek en lopen van voor tot achter waar ze tegen de accommodatie kapot slaan. Dit is de eerste echte storm deze lange reis en op dit korte trajectje verliezen we meer dan een volle dag. We liggen er echter prima in en we slingeren nauwelijks. En dat is toch ook heel opmerkelijk voor een uitermate stijve bulkcarrier met staallading onder in de ruimen. Dus geen klacht!!! In plaats van de geplande 40 uur voor dit reisje zal het nu omstreeks 70 uur duren alvorens we bij het loods station te INCHON zijn. Its all part of the game en ik stel alle belanghebbende partijen op de hoogte van de vertraging en van de actuele situatie.

DRIE KEER PACIFIC CROSSING

Het leven gaat echter ook in de FAR EAST gewoon door en ik ontvang een telex uit KUALA LUMPUR hoeveel brandstof ik nodig heb om van

INCHON naar NINGBO te gaan. En vandaar naar Columbia River, state of OREGON USA. Ik vermoed dat het PORTLAND is. Dan weer terug naar JAPAN, OSAKA, en weer op oostelijke koers naar de USA, CALIFORNIA, LONG BEACH. Dat zijn dus 3 PACIFIC transits die we tegen een speed van 13 knots in 51 dagen kunnen doen. Benodigde hoeveelheid brandstof inclusief veiligheidsmarge 1300 ton IFO en 100 ton MDO. Dat kunnen we in principe allemaal bunkeren in KOREA. Waar het erg goedkoop is. En het is geen enkel probleem wat betreft onze toegestane maximum diepgang.

HET WORDT WEER WAT BETER

Gedurende de avond kan ik het toerental van de machine al iets opvoeren. De hoge intensiteit van de golven neemt wat af en de windkracht wordt ietsje minder. De wolken breken open en we tellen al meer sterretjes. Ik slaap prima gedurende de nacht en 's morgens om 7 uur ga ik naar de brug en laat de machine langzaam tot full seaspeed komen. We duiken er af en toe nog wel lekker in maar de grote klappen zijn verdwenen hier in de GELE ZEE. Ik stuur telexen naar de charterers om ze in te lichten over onze aankomsttijd te INCHON die nu de 10de januari om 7 uur in de ochtend zal zijn. Ik vraag de agent te INCHON om de berthing prospects en het ziet er naar uit dat we 3 dagen ten anker gaan alvorens ze met de belossing zullen beginnen die ook minstens een dag of 3 zal duren.

LEKKER GEBAKKEN

We eten heerlijke Chinese kippen vleugeltjes ... de kok heeft werkelijk grote klasse om dat zo lekker te maken. Daar kan ik dus nog wel een paar honderd kilo van inslaan hier in KOREA als we weer terug komen. Bovendien kan ik daar weer de benodigde verse groenten voor de PACIFIC transit bestellen. De prijzen van de groenten zijn zonder meer LAAG. Van KUALA LUMPUR krijg ik bericht dat we nu gescheduled zijn om na lossing te NINGBO naar VANCOUVER BC te gaan om graan te laden voor JAPAN. Voor dat heen en weer reisje

hebben we 710 ton brandstof nodig. Dat is leuk, VANCOUVER is een prachtige stad en je kan je er prima vermaken. Het is alweer enige tijd geleden dat ik daar was. De vorige keer was met de IKAN BILIS in oktober 1992. We laadden toen graan voor SURABAY en JAKARTA.

's NACHTS WORDT HET NOG BETER

Gedurende de nacht wordt het weer steeds beter. Maar het schip lijkt wel een beetje recalcitrant. We beginnen namelijk te slingeren. Werkelijk onvoorstelbaar. Ik bedoel niet onvoorstelbaar wat betreft de grootte van de slingeringen maar wat betreft de frequentie + het feit dat je zo enorm kan slingeren in zo'n relatief rustig zeetje. Zo hebben we het de gehele lange reis nog niet meegemaakt over de PACIFIC. Het is een beetje de wet van de natuur. Ze willen ons laten weten niet te gemakkelijk te worden en niet te denken dat je zomaar de halve wereld kan crossen zonder dat er iets gebeurt. Op dit korte traject van NINGBO naar INCHON laat de GELE ZEE ons weten dat we uitermate alert moeten zijn en ook moeten blijven. We maken de aanloop langs KYONGNY-OLBI YOLTO ... op zijn KOREAANS zo iets als het HENSCHOTERMEERTJE , denk ik, en sturen we af op CHANGAN SO waar de loods aan boord komt. Als het goed is tenminste. Ik heb de chief officer deze aanloop laten maken en hij is er happy mee. Als hij me roept om 6 uur in de ochtend zijn we nog maar 45 minuten verwijderd van het loods station. De chief laat me weten dat alles prima gaat en goed loopt. Alleen kan hij de loodsdienst niet te pakken krijgen. Hij heeft ze al meer dan 10 keer opgeroepen. OK, no problem. Ik drink mijn koffie en roep INCHON PILOTS op .. Yes ULLOA , this is INCHON PILOTS... De chief officer zegt SHIT SHIT SHIT ... Can you believe it. I tried it over 10 times and no respons. And the captain comes on the bridge and they reply immediately. Ik zeg: Sorry chief ... but you will experience the same when you become captain. So don't worry. De loods laat me weten ten anker te gaan op 3 mijl zuidwest van CHANGAN SO . Als we ten anker liggen vraag ik hem wat de vooruitzichten zijn. No prospects captain, you arrived too late for the

pilot. So you lost your turn. Ja, dat klopt, ik was een paar dagen in China. Dus inderdaad een paar dagen te laat. We wachten dus gewoon af wat er gebeuren gaat. Inmiddels stuur ik telexen naar de agent in INCHON en tender mijn notice of readiness.

FLEXING VESSEL

De stuurman is zeer benieuwd hoe de lading er uit ziet. Vooral na de storm in de GELE ZEE die gisteren woedde zijn er grote en zware klappen water over het gehele schip gekomen. En als het schip in een zware zeegang tekeer gaat kan het gemakkelijk zijn dat er hier en daar water naar binnen is gesijpeld door de FLEXING van het schip.

Het weder is hier nu schitterend op de anchorage en de luiken worden dus geopend. We zien alleen een beetje condens tegen de onderkant van de luiken. De lading ziet er perfect en geheel droog uit. We kunnen vandaag dus profiteren van de zonnige dag en de ruimen ventileren. Deze reis is dus praktisch beëindigd en daarmede ook dit reisverslag.



In de vroege ochtend van de 11de januari pikken we het anker op en stomen naar PALMIDO LIGHTHOUSE onder loods aanwijzing. We ankeren het schip op 3 mijl afstand van Inchon en wachten dan op de boarding party officials. De zon breekt door de mistige morgen en het ijs aam dek verdwijnt langzaam onder de zonnewarmte.

In de nevel zien we de silhouetten van dicht voorbij varende Koreaanse oorlogsschepen. De agent komt aan boord en hij maakt alle inklaringsrapporten gereed. Hij is zwaar behangen met GOUD EN GLIM. Maar overigens een zeer vriendelijke jonge man. Als ik hem vraag of hij koffie wil hebben staat hij op en buigt het hoofd: yes please captain thank you. En als ik hem even later vraag of melk en suiker in zijn koffie wil staat hij wederom op en zegt: yes captain thank you. Wat wil je nog meer. Een en al beleefdheid. Hij deelt me mee dat de officials in Inchon allemaal whisky en sigaretten willen hebben. Very sorry captain. Only in Inchon. Other Korean ports no problem for you. Overigens versta ik: NO PROGRAM FOR YOU ... maar het betekent hetzelfde.

Ik laat de radio officer dus alle voorbereidingen treffen en heb de Johnnie Walker en de Marlboro al klaar staan voor de heren officials. Ze worden hartelijk welkom geheten. Ik doe dat altijd uiterst diplomatiek en eervol. Goodmorning officers, Welcome on board this vessel , please sit down. How can I help you. Can I offer you something to drink. En dat versoepelt de conversatie en samenwerking. Gedurende het papierenspelletje wat dan wordt gespeeld komt de radio officer stilletjes met de whisky en de sigaretten die hij heel discreet in papieren enveloppen stopt en vervolgens in plastic zakken verpakt. Dan kan uiteraard niet onopgemerkt gebeuren. Dat papier kraakt en de zakjes ritselen. Dat maakt mensen nieuwsgierig. En iedereen weet dus wat er gebeurt. Geheel terloops en schijnbaar onbedoeld wordt dat vlak bij hen op de tafel gezet. De ingewikkelde papierwinkel blijkt dat gereduceerd te zijn tot het zetten van handtekeningen en stempeltjes.

De baas van de officials wil echter nog wel zijn macht laten blijken voor zijn ondergeschikten. En dus niet helemaal ongeremd en bandeloos alle formaliteiten zomaar laten verlopen. Er wordt namelijk ontdekt dat de Chinese bediende aan boord 2 verschillende geboortedata heeft. Volgens zijn paspoort is hij geboren op 7 mei en

volgens het monsterboekje is hij geboren op 23 mei! De gemiddelde bevallingstijd bedraagt 1 uur en 53 minuten (laatste opgave Koreaanse NIPO). Dus volgens de official was deze geboorte-rekdatum onmogelijk. De bediende krijgt dus geen walpasje uitgereikt en mag de Koreaanse grond dus niet betreden. Voor vertrek van het schip moeten alle walpasjes weer worden ingeleverd bij de Immigration. Als iemand zijn pasje kwijt raakt moet hij daar 300 US dollar voor betalen. Om wat voor reden dan ook veroorzaakt. OK officer, thank you, all is well understood.

In de middag komt de bunkerbarge langszij. We nemen 600 ton IFO in en 60 ton MDO. Alles verloopt perfect. De communicatie is goed en eigenlijk is er dus niets te vermelden wat dat betreft. Wel is het zo dat als het fout loopt er extreem hoge boetes worden geheven. Bovendien wordt de veroorzaker van de olievervuiling pardoes in de kalaboes gezet.

Na 2 dagen wachttijd gaan we 's avonds om 11 uur naar binnen. Omdat bijna de gehele Chinese crew is weggestuurd na de vechtpartijtjes zijn alle stuurlieden en cadetten betrokken bij de dek manoeuvres. Ik blijf alleen met Lenny en de loods op de brug. Ik bestuur het schip en Lenny bedient de machines. Zo is het weer lekker ouderwets, toen we als jong getrouwd couple dezelfde werkzaamheden verrichtten op de OOSTEREEMS.

Nadat we de sluis door zijn moeten we wachten op een Japanse carcarrier die onze ligplaats nog inneemt. We komen in deze zeer koude nacht perfect voor de kant. We meren af met 3 + 1 voor en achter, omdat we 's morgens vroeg al weer moeten verhalen naar een andere ligplaats. Ik nodig de Polen uit en samen met hen drinken we snel een whisky voor we een paar uur kunnen gaan slapen.

De persoon die ons beloodst naar de volgende ligplaats is zeer moeilijk te verstaan. Zijn verzoek om STOP ENGINE en PORT TEN

lijken precies op elkaar. Het Engels schijnt voor Koreanen erg moeilijk te zijn.

We worden uitgenodigd om te gaan dineren. Koreaanse stijl. En dat is erg leuk en ook heel lekker. Opvallend in deze landen is dat het eten binnen 5 minuten op tafel staat en je dus kan aanvallen. Heel anders dan in Holland. Daar wordt je gevraagd wat je wilt drinken omdat de voorbereidingstijd van het eten te lang duurt. Uiteraard spreken we geen woord Koreaans en de gemiddelde Koreaan spreekt geen woord Engels. De keuze van de menu's doen we dus in de vitrine en we wijzen gewoon aan wat we willen hebben. Want dat is hier simpel en duidelijk uitgestald. Op ware grootte in ware kleur. Het eten bestaat ui allerlei soorten rauwe groentes / knoflook / inktvis (maar in zeer kleine stukjes gesneden smaakt het ook rauw erg lekker) / veel sausjes en in het midden van de tafel een grote BARBQ pan waar het vlees op wordt geknipt, juist niet gesneden , maar in stukjes geknipt. Heel erg handig. Daar wordt door de bevallige Koreaanse dame knoflook bij gedaan. En als het gereed is dan geeft zij je de stukjes. We krijgen hierbij roestvrijstalen chopsticks. Dat is voor ons buitengewoon onhandig. We hebben liever houten sticks, maar die hebben ze niet in deze zaak. Dus we vragen er een vork bij .. en dan gaat het voor ons veel gemakkelijker.

Op straat zien we veel zeer charmante mooie en jonge vrouwen. Ze zijn bijzonder modern gekleed. Volgens de laatste modestijlen naar ik aanneem. Het zier er in ieder geval opvallend uit. Wat ook opvalt is hun geheel blanke gezicht. Dat wordt dus gewit met speciale witte crèmes en pasta's . Zoals de Noord Europese vrouwen het gelaat trachten te verbruinen proberen ze hier het gelaat te verblanken. De Amerikaanse invloed is sterk merkbaar. Overal USA muziek / Jeans / Shoes / Styles / Sales en natuurlijk de origineel nagemaakte Hamburgers. Waarom en wat is de oorzaak van dit wereldwijde verschijnsel. De eigen cultuur gaat volledig verloren. Het wordt overal 'fingerlicking good' en 'Macdonald fresh'. Ik had onlangs een Indian Chief officer aan boord die me heel opgetogen en trots vertelde dat

bij hem op de hoek van de straat in New Delhi ook een MacDonalds kwam. Juist, daar gaat je eigenste ik samen met de braadluchten van de French fries de lucht in. We liepen eens in Hong Kong waar je de meest ongelooflijk heerlijke far east food kan eten. Ik vroeg aan de vrouw van de 2nd engineer waar ze prefereerde te eten ... jij mag kiezen ... zei ik tegen haar ... haar antwoord was I LIKE MacDonald!!! Fantastic!!!

De volgende morgen beginnen we te lossen. Tevens gaat het ook sneeuwen. En het is gewoon HARTSTIKKE koud in Inchon. Nu hebben MEXICO naar deze bestemming. De ruimen zijn gedurende de reis regelmatig geventileerd en er is dan ook geen druppeltje condens te bespeuren. Maar met deze sneeuw in de ruimen wordt het uiteraard allemaal wel nat. Dat is volgens de ontvangers hier in Inchon geen enkel probleem. En ze presenteren mij een officieel document waarin staat dat de lading in goede staat is aangeleverd en dat regen of sneeuw geen enkel probleem is voor hun lading. Voor mij is dat echter enigszins anders. Omdat we ook nog een grote partij staal in de ruimen hebben bestemd voor China. En die moet ook droog worden afgeleverd. Dat document kan ik dus niet tekenen. Dus bespreek ik met de stuwadoors dat we de ruimen dicht maken en er met deze weersomstandigheden niet kan worden gelost. De stuwadoor voorman is het daar uiteraard niet mee eens. Captain, please keep the hatches open. A little snow is no problem for us. Ja, dat begrijp ik. Maar als jullie echt door willen gaan moet je de China lading wel geheel en compleet afdekken en beschermen tegen sneeuw. Voor jullie kosten uiteraard. Dat wordt begrepen en geaccepteerd. In NO TIME komt er een vrachtwagentje met mensen en materiaal. Alle China lading wordt volledig afgedekt en we kunnen dus doorgaan met het lossen van de lading bestemd voor Inchon. De organisatie is werkelijk perfect te noemen in dit land. En mogelijk de basis van hun grote economische succes. De mensen kankeren niet. Er is ook geen vakbond. Gewerkt wordt er wel. Waar zijn de rechten van de mens? Dat wordt gereflecteerd in hun loon. En verder niets. Het is een systeem dat zijn vruchten afwerpt.

Gedurende ons verblijf in Inchon komen er lassers aan boord om de lekke pijpen van de boiler te repareren. Hiertoe moet de ketel dus worden afgezet ... wat betekent dat we in de COMPLETE DIEPE WINTERSE KOREAANSE KOUDE zitten. En het is hier in Korea origineel BEREKOUD. Het hogedruk gebied dat van Siberië komt voert ijskoude lucht met zich mee. De temperatuur is overdag omstreeks -5 graden en daalt gedurende de nacht tot – 12. En men zegt hier dat het nu eigenlijk niet echt koud is.

Gedurende deze koude periode valt de 3de machinist van de trap. Vanwege de koude loopt hij met beide handen in de zakken de trap af ... en blijft met een hak achter een tree roede haken ... valt voorover en kan zijn handen niet op tijd uit de zakken trekken en knalt plat op zijn gezicht op een stalen ijskoude trede onderaan de trap. Bloed spuit letterlijk uit zijn neus en we proberen het te stoppen door ijsblokjes op de plek te leggen. Geen resultaat ... de neus is al koud genoeg blijkbaar. Donker gekleurd rood bloed wordt licht gekleurd bloed. Ik bel om medische hulp en na 5 minuten staat er een met sirene loeiende ambulance naast de gangway. Ons zielige machinistje uit de Filippijnen verlaat het schip met een grote witte lap op zijn sterk gezwollen neus die inmiddels vol met bloed is gezogen. Daarbij geholpen door SPARKIE die met hem meegaat. Omdat de gewonde zich erg duizelig voelt. Na 3 uur komt hij al weer terug aan boord. Er zijn x-rays genomen- er is een bloedtest uitgevoerd – wond behandeling ondergaan – medicijnen verstrekt – inclusief transport mag ik 247 dollar betalen voor deze snelle medische behandeling. En volgens het dokters rapport is hij FIT FOR WORK. Dus het zijn hier in Korea geen ZACHTE HEEL MEESTERS. En een mazzeltje eigenlijk voor hem dat er niets gebroken is. Alleen een forse bloeding met een bijbehorende en passende pijn. We zijn al een beetje onderbemand, ik bedoel niet volgens de Singaporean wet. Maar wel volgens gangbare normen. Gelukkig kan hij dus met ons mee naar de volgende bestemming. De reparatie van de ketel verloopt precies volgens plan. Tezamen met de vertraging die we

hebben opgelopen tijdens de zware sneeuwbuien zijn we juist op tijd met alles gereed. Het staal is eruit en de machine is weer vaarklaar.

Het is enorm druk in de sluis en we moeten wachten tot de volgende nacht alvorens we naar buiten kunnen om de GELE ZEE in te stomen. Iedereen kan dus weer lekker gaan slapen na de enerverende, drukke maar vooral KOUDE dagen in Inchon.

We vertrekken soepeltjes door de sluis en varen het eerste half uur op beperkt vermogen om de warmte langzaam op de machines te laten inwerken. Met de stroom op de kont snellen we dan toch de rivier af en bereiken toch in korte tijd 14 knots op de meters. De loods wordt ontscheept nadat hij nog een snel ontbijt naar binnen heeft gewerkt. Want dat was wel even snel doorslikken met die korte tijd dat hij aan boord was. De chef kok had namelijk TOAST , EIEREN , SPEK , WORST , JUICE EN MELK neergezet. En dat verdween in NO TIME.

De GELE ZEE is veel rustiger dan tijdens onze aankomst te Inchon. De wind blaast weliswaar nog steeds vanuit de Noord en de stroom doet onze snelheid oplopen tot ruim 16 knopen. En dat is snel voor dit type bulkcarrier.

De volgende dag arriveren we 's avonds alweer op de anchorage van Ningbo in China. Ik laat de stuurman de manoeuvre uitvoeren en het schip ten anker brengen. Dat vinden die jongens leuk en je leert het op manier beter dan er alleen maar naar te kijken. Inmiddels heb ik alweer diverse telexen ontvangen vanuit Hong Kong en Ningbo. De locale ontvangers hebben de BILLS OF LADING nog niet in hun bezit en weer wordt er aan mij gevraagd of er zonder die papieren al met de lossing begonnen kan worden. Nu is dat juist de reden geweest dat we de vorige maal de haven van Ningbo hebben verlaten en eerst naar Inchon zijn gegaan. Omdat de ontvangers de Bills niet aan mij konden overhandigen. Uiteraard blijft mijn standpunt ongewijzigd wat dat betreft. Er wordt dus niet gelost en er wordt niets afgegeven.

Want het betekent dat de ontvangers nog steeds geen gelden hebben betaald voor deze lading en dus eigenlijk nog geen eigenaar zijn van dit staal. Ik houd de luiken dus gesloten. Hierop neem ik contact op met de eigenaars van het schip in Singapore en wacht op hun instructies om de lossing toe te staan of dat de ontvangers mij de original Bills of Lading geven.

Dat zier er weer leuk en rustig uit. Wie weet hebben we een zeer lange portstay en hebben we de tijd om de graftombe van LIU WU te bezoeken. Die tombe is nu 2170 jaar oud. En de prins was de derde koning van de staat CHU in de westelijke HAN DYNASTIE (206 BC – 24 AD). Dit is gevonden bij de stad XUZHOU in de oostelijke JIANGSU provincie. En daar zijn we redelijk dichtbij. Dus bij een lang verblijf in Ningbo kunnen we daar wel heen gaan.

Het is mistig als we de volgende ochtend het anker hieuwen om op te stomen in de SHIH-PENG CHIANG. De loods zit ver naar binnen in de narrows. We hebben een goede kaart van deze aanloop en met onze ervaring van 3 weken geleden dus wederom een makkie.Ik laat de stuurman weer alles uitvoeren en blijf rustig op de brug als waarnemende koffie drinker. En zie dat hij alles perfect doet. De stroom zet sterk om de Noord en de koersen worden gecorrigeerd om op de koerslijn te blijven. Twee vrolijke en jonge Chinese loodsen komen aan boord en vragen of de lunchtijd al is verstreken. Ik zeg hen dat ik er al op gerekend had en dat ze een uitstekende far east lunch kunnen verwachten. With soft drinks please captain ... voegen ze er glimlachend aan toe. Uiteraard ... with soft drinks ... We komen ten anker voor de haven van Ningbo en wachten op de boarding party. Veel handtekeningen en stempels plus 6 sloffen Marlboro en een Six pack softdrinks please captain en dan is alles OK. Gisteren sneeuwde het nog in Ningbo maar vandaag is het kalm en rustig en een klein beetje doorprikkende zon bij een temperatuur van 7 graden. Er zijn geen bills of lading voor mij dus de luiken blijven dicht en er gaat geen staal van het schip af. Helaas.

Het weder blijft grijs, vochtig en mistig. Motregen en matig zicht beperken hier ons uitzicht op de SHIH-PENG CHIANG. Het is zeer druk met dicht langsvarende jonken. We observeren de radar en geven indien nodig mistsignalen. Op zondagmiddag bel ik met de staatsagent Penavico en vraag hem mij een crewboot te sturen. Solly captain, today may be the weathe is not so good so the clewboat does not like to go to ship... may be now no ploblem but tonight to bling clew back to ship is ploblem. You undestand captain? Yes , I understand ... thank you very much. De Chinezen hebben gewoon geen zin om te werken. Allemaal nog voortvloeiend uit de tijd van die grote leider MAO TSE TUNG ... terwijl het nu langzaam aan het veranderen is.

De scheepshandelaar komt aan boord. Of ik nog iet te bestellen heb. En of ik hem eventjes 100 kilo varkenslappen wil betalen. Want de vorige maal heeft hij volgens zeggen 200 kilo geleverd en maar 100 kilo berekend. En nu moet hij die 100 kilo zelf betalen, zegt hij. Wie weet wat er nu weer gaande is? Mogelijk een dealtje met de chef kok gemaakt? Zijn ze beide bezig hun gage wat op te vijzelen? Of is het waar en eerlijk? Ik zal proberen om het uit te zoeken. Maar tevens realiseer ik me dat die 2 Chineesjes samen veel slimmer zijn dan ik ooit verwacht te bereiken. Dus ... voorzichtig aan. Wel bestel ik nog extra 180 kilo vliegvaste kippenvleugeltjes. Die zijn namelijk perfect hier in China. De kippen lopen nog vrij rond en hebben dus heerlijke spiersterke vleugeltjes sedert decennia. De smaak is heel goed en de prijs is sterk concurrerend, zelfs voor de USA/ Canada. We zitten nu dus goed in het vlees en met deze lage prijs kan ik het voedingscijfer drukken. Terwijl iedereen zijn buikje rond kan eten aan de pizza's de hamburgers, de yoghurt, de zalm, noodles, vlees en vis ... noem maar op. Alles in overvloed aanwezig. In China zijn ook heerlijke mandarijntjes te koop tegen een uitgesproken bodemprijs. Voor de Chinezen heb ik nog tientallen lekkere liflafjes gekocht. Delicatessen die naar onze maatstaven maar peanuts kosten.

Na 3 dagen wachten krijg ik eindelijk bericht uit Kuala Lumpur dat de Duitse subcharterers een acceptabele letter of indemnity hebben afgegeven en dat de reders dus toestaan om de lossing te beginnen. Ik neem daartoe contact op met de agenten te Ningbo en onze vertegenwoordiger in Hong Kong die ook ter plaatse is. Dan duurt het uiteraard nog meer dan een dag voordat alles geregeld is maar dan kan er uiteindelijk worden begonnen met het lossen van het staal. Ik hoorde dat er een argument was tussen de sub charterers en de ontvangers van de lading betreffende de betaling. De ontvangers wilden de zaak bij het gerecht aanhangig maken. Dan duurt het werken voor er een beslissing wordt genomen. Nu hebben ze een compromis weten te bereiken en kan de restlading staal de wal op . Hier zijn zeker enige honderdduizenden dollars in een of andere rioolput verdwenen.

Nadat de lossing is begonnen komen onze Beijing mensen aan boord. Mr WONG en MR XU. Zij hebben de ontslagen crew na het stoeipartijtje inmiddels op het kantoor ontvangen. En mijn gedachten omtrent de RIJST-UITZOEK-TOEKOMST van de oproepkraaiers lag behoorlijk dicht bij de realiteit. Ze zijn voorgoed ontslagen bij onze maatschappij en worden door de staatsmaatschappij COSCO op de zwarte lijst geplaatst zodat ze voor de rest van hun leven niet meer op Chinese schepen kunnen varen. Tevens worden hun paspoorten ingenomen zodat werk op andere buitenlandse schepen onmogelijk wordt gemaakt. Keiharde en duidelijke straffen die ons doen denken aan de tijd van de muiterij op de BOUNTY bij Captain BLIGH (die overigens helemaal geen BLIJE man was maar meer een verschrikkelijke brombeer en grotendeels zelf verantwoordelijk voor de ontstane problemen aan boord).

De nieuwe Chinese crew komt aan boord en zij worden uitgebreid geïnstrueerd omtrent onze werkwijze en de regeling van betaling van de overwerk gelden. We betalen ze goed en zijn beslist niet beknibbelend op de hoeveelheid overtime. In principe kunnen de mensen het totaal bedrag een overtime zelf bepalen.

Ze mogen wat ons betreft werken van 6 uur in de vroege ochtend tot 8 uur in de late avond ... en dan ben je toch echt wel BEKAF. Daarmede verdienen ze kapitalen aan overwerkgeld. Onze maatschappij kent wat dat betreft geen beperkingen. Zolang er gewerkt wordt krijg je betaald. En elke maand wordt het CASH uitbetaald. Al zit je midden in de tropische STILLE ZUIDZEE of in de stormachtige BERINGZEE tussen de ijsschotsen. En aan het einde contract wordt er nog een vorstelijke bonus uitbetaald. Voor Chinese standaards is de betaling uitermate GOED te noemen. Ook krijgen ze maandelijks honderd dollar om eigen Chinese films te kopen. En zo af toe geef ik ze een paar honderd dollar waar ook ter wereld om speciale Chinese hapjes te kopen.

Met een originele Chinese jonk gaan Lenny en ik de wal op om de omgeving van Ningbo te bekijken. En het is voor ons echt de moeite waard. De Chinese samenleving in zijn meest pure vorm is voor ons Westerlingen zeer interessant. Ik ga vrij achteloos naar de kapper waar ik alvorens geknipt te worden een massage krijg die werkelijk heerlijk en perfect is. Het enige nadeel is dat de dames de buitendeur open laten staan . Punt 1 is het namelijk ERG KOUD. Punt 2 is dat de voorbijgangers geheel vrijelijk en zonder enige schroom voor de deur blijven staan en naar binnen gluren. En een gesprek beginnen. Naar ik aanneem om mijn persoon. En ik bekeken word alsof de UFO zojuist is geland en het eerste maanmannetje uit de capsule is gestapt om naar de kapper te gaan.

Het is verder opvallend dat overal de deuren wijd open staan. En dit ondanks de behoorlijke koude die hier heerst. De verkoopsters hebben allemaal een glazen potje met warm water tussen de handen geklemd om een beetje op temperatuur te blijven. Een vreemde gewoonte overigens, om die deuren wijd open te houden. Al staat de wind pal op de zaak en blaast de ginseng bij wijze van spreken van de toonbank. No Problem. De deuren blijven open en de verkoopsters en bezoekers verbijten de koude.

We kopen een zeer groot pak ginseng. Pure ginseng wortels – ginseng thee – ginseng pillen – ginseng wijn ... noem maar op, het is allemaal te koop in soorten en maten. Bij het pakket zitten ook een paar dozen AMERICAN GINSENG. Denkende dat dit speciaal is samengesteld voor de USA toerist om mee te nemen naar huis. Aan boord gekomen blijkt dat de American ginseng gewoon echte American ginseng is en dus uit de USA komt. In de staat WISCONSIN, die bekend staat om zijn milde en goed klimaat en een perfecte bodemgesteldheid heeft is deze super ginseng tot rijping gekomen. Nu zijn we een paar maal in Wisconsin geweest. Een prachtig gebied overigens. Maar er zijn grote delen die er net zo uit zien als de Lopikkerwaard of naaste omgeving. Maar wie weet, het zal wel goed zijn. We moesten er in ieder geval enorm om lachen. Overigens konden we maanden later vast stellen dat er geen enkele lichamelijk verbetering van wat voor orde dan ook merkbaar was na de inname en toediening van de ginseng.

De 2de machinist is de wal op geweest in gezelschap van beide Singaporean deck cadetten. Ze bezochten een restaurant en bekeken de menukaart. De Singaporeans vertaalden de diverse gerechten die besteld konden worden. Er stond ondermeer op vermeld: POES – MUIS (door de poes gevangen?) – HOND – RAT – VLEERMUIS. En alles kakelvers. Of blafvers. Kwaliteitje. Het is alleen het idee dat ons ervan weerhoudt om het te eten. Misschien is het wel erg lekker. Ik proef bijvoorbeeld geen verschil tussen een kopje Koreaanse ginseng thee en de Amerikaanse Wisconsin ginseng thee. Ik zal echter de volgende maal bij mijn bezoek aan Wisconsin gewoon locaal de echte ginseng kopen. Bij het open maken van de pakketten sta je verbaasd van de kunst om iets heel simpels op een super aantrekkelijke manier te verpakken. Werkelijk grote klasse van die Chinezen.

Op vrijdag beginnen we weer te lossen nadat we gisteren door weersomstandigheden niets hebben kunnen doen. De bedoeling is

om vandaag alle lading eruit te halen. Morgenochtend kunnen we dan vertrekken nadat alle formaliteiten zijn verricht.

Ik krijg een telex uit Kuala Lumpur dat er nog geen lading is vastgesteld en dat we dus richting NOEPAC ofwel de NORTH EAST PACIFIC moeten stomen op eco speed basis Vancouver in British Columbia. We zullen dan wel horen wat de definitieve bestemming wordt.

Een uurtje later komt er weer een bericht uit Kuala Lumpur dat de owners bezig zijn om een kort time charter af te sluiten met mogelijke laadhaven XINGANG in Noord China met als bestemming Pohang of Kwangyang in Zuid Korea. Dat is weer tramping in optima forma. Voor ons niet meer dan een kustreisjes maar wel lekker afwisselend. XINGANG ligt vlak bij BEIJING. Dat betekent dus dat we dan echt de tijd hebben om daar een bezoek te gaan brengen. Waarbij we zeker naar de VERBODEN CITY kunnen gaan. Er is een snelweg gebouwd van XINGANG naar BEIJING en je kan dus in 2 uur tijd per taxi die rit maken. Nu nog wachten op de bevestiging van deze reis. De agent belt me weer om de clearance te maken voor China of voor Vancouver. Daar kan ik op dit moment nog geen antwoord op geven en laat het schip dus uitklaren FOR ORDERS. Dan kunnen we elke kant op.

Een half uur later krijg ik bericht dat het charter clean is en we dus naar XINJANG gaan. Nog net op tijd kan ik de agent bellen om de clearance voor China te maken. Het is op deze manier eenvoudiger. De PRC crew vindt het uiteraard schitterend dat we weer naar een Chinese haven gaan. Vooral de steward is helemaal opgetogen omdat deze haven slechts 1 uur verwijderd is van zijn woonplaats. Hij kan dus op bezoek gaan bij zijn vrouw die nu 8 maanden zwanger is. Captain, you may please let me go for one day please?

's Middags om half vijf zijn we uiteindelijk gereed met het lossen van het staal. Al met al is het een lange reis geweest. We vertrokken op5

november van Detroit en nu op 26 januari is alles er uit. Het was een interessante reis met bijzondere ervaringen. Sneeuw en regenstormen, hevige koude, wachten op Bills of lading ... van de ene haven naar de andere haven, vechtende Chinezen en uiteindelijk in China verblijvend op naar XINGANG.

Het weder is goed en de weerkaart zier er ook rustig uit. We hebben dus deze maal in de GELE ZEE en gaande om de Noord goed weder. En vooral met een schip in ballast is dat nodig om een goede snelheid te maken.

Buiten op zee is het goed zicht. We zien duizenden vissersbootjes en wederom moet ik toegeven er geen een teveel geteld te hebben. Ik bezie de radar en constateer dat er geen uitweg mogelijk is. Ik moet er dus gewoon tussendoor. En ik overdrijf niet als ik zeg dat we ons er hier en daar werkelijk doorheen moeten wringen. Het is ongelooflijk. Ik zet de radar maar op een 3 mijls bereik want anders heb ik veel te veel targets om op te letten. Daarbij zet ik de variabele range ring op 1 mijl. Ten eerste kan ik dan overzien wat er eventueel te dicht bij gaat komen. Ten tweede kan ik alleen aan de targets die binnen de 1 mijl komen extra aandacht besteden. Enerzijds om te proberen ze met de aldislamp te waarschuwen. Anderzijds om op het laatste ogenblik een beetje uit de weg te gaan en met een koerswijziging van max 3 graden ze net vrij te varen. Het is spannend en zoals gebruikelijk gaat alles weer goed. Deze scheepjes zijn werkelijk uitgezwermd en uitgewaaierd over de Oost Chinese zee en afkomstig uit Shanghay. Alles wat drijven kan hebben ze naar buiten gebracht en er een netje aan gehangen om de markt te voorzien van verse vis. Nu met dit goede weder willen ze die kans voor 100% benutten.

We lopen als een speer en maken een gemiddelde snelheid van 13.5 knopen. We arriveren na 2 dagen 's avonds laat op de rede van XINGANG. Het is de tweede grote haven van China en de belangrijkste aanvoer over water voor Beijing.

De volgende morgen pik ik het anker op en stoom naar de ingang van TIANJIN – XINGANG. Er staat een sterke stroom om de zuid en ik moet behoorlijk laten opsturen om in de vaargeul te blijven en netjes langs de vuurtoren van de DAGUKOU MAODI te stomen.

De haven ligt vol met ijs en er staat een stijve bries vanuit de noord. We meren het schip af bij de coalterminal. Alvorens we gaan laden moeten er weer diverse formaliteiten vervuld worden. Wel wat minder dan gewoonlijk omdat we eigenlijk coastwise zijn in China. Daarna wordt het survey gedaan om te bepalen hoeveel fuel en diesel er exact voor de charteraar aan boord zijn.

Bij de scheepshandelaar bestel ik grote garnalen en voor de Chinezen speciale soorten vis. Wat ze erg lekker vinden. Ook koop ik een paar dozen Chinese whisky als weggevertje voor de autoriteiten zo hier en daar en dat kost me slechts 1.60 dollar per fles. Dus behoeven we niet op een slokje meer of minder te kijken. De sigaretten zijn ook erg goedkoop en ik koop dus 100 extra sloffen Marlboro.

Via de zeemansclub maak ik een arrangement om morgen naar Beijing te gaan en de verboden stad te bezoeken. Aanvankelijk wilden een aantal crewmembers ook mee maar toen ze hoorden dat het 100 dollar per persoon kostte was de aardigheid er voor hen wel af. Ik besluit om wel te gaan. Uiteindelijk kom je niet elke week in Beijing en nu hebben we de kans om de oudheden te bezichtigen. Lunch en diner zijn bij de prijs inbegrepen. Dus al met al kost het naar Europese maatstaven maar een prikje.

Daarna komt er een delegatie Chinezen aan boord uit BEIJING. De general manager van PCL BEIJING is er met zijn assistent en daarbij nog 4 mensen van COSCO. Ze willen allemaal nog eens met me praten over de problemen die er waren in Ningbo met de Chinese crew. Voor mij was het echter al een gesloten boek. Gelukkig. Maar OK , daar ging ik weer en vertelde alle gebeurtenissen. Vanaf het

begin toen de Chineesjes in Montreal glimlachend aan boord kwamen tot het moment dat ze met hier een daar wat BLIKSCHADE, KRASSEN, SCHRAMMEN en BLAUWE PLEKKEN het schip moesten verlaten. De heren luisterden naar mijn gedetailleerde verklaring ook met betrekking tot de problemen die zich voordeden mbt ongeregeldheden tijdens de uitbetaling van deze crewmembers waarbij ik mijn persoonlijke beveiligers op direct standby had. Er hing toen een stevige agressie boven de uitbetaling procedure. De COSCO delegatie dronk een glaasje prik en af en toe vertaalde Mr WONG mijn woorden in het Chinees omdat een Chinees een Chinees is en lang niet alle Chinezen de Engelse taal machtig zijn. Maar dat is niets bijzonders. Want ik ken ook een aantal hoogvliegers die er ook geen bal van begrijpen. Om maar een groepje bij de lege hersenpan te pakken. Ik zou ook cowboys of zeelieden als voorbeeld kunnen nemen natuurlijk. Maakt niets uit. Er zijn er in ieder geval plenty op deze globe. Ik bedoel leeghoofden. En die leven ook heel gelukkig in hun eigen geestelijk vacuüm.

Als alles is uitgelegd en begrepen gebruiken we een heerlijke lunch die door onze kok gewoon dagelijks wordt gemaakt. Een al te prima vent die zijn werk goed doet en een kombuis heeft waar de schoonheid je toe glanst.

Ik regel met de Chinese bazen nog een aantal extra crewmembers. Dat is makkelijk voor de chief officer. We hebben er te weinig en voor de nieuwe bootsman is er te veel werk te doen in te korte tijd. Nu bijvoorbeeld moesten alle ruimen in 2 dagen worden schoon gemaakt. Daarbij was ook nog een grote hoeveelheid stuwhout en sjorringen die netjes aan dek gelegd moesten worden.

De volgende dag vertrekken we om 6 uur in de ochtend naar BEIJING. Als echte toeristen willen we het TIANANMEN SQUARE betreden. Het is echter veel te koud om dat te doen. Een IJSPEKELKOUDE wind snijdt over het plein van 400.000 m2 grootte. Dus we sluiten ons direct aan bij de rij wachtenden om naar het MOGELIJK ORIGINELE

overblijfsel of WASSENBEELD van de GREAT LEADER MAO TSE TUNG te kijken. Er komt direct een soldaat op ons afstormen doe op mijn videorecorder wijst en de handtas die Lenny bij zich heeft. Strictly prohibit probeert hij te zeggen, maar dat is wel wat hij bedoelt. Onze begeleider neemt alles over en zegt ons aan de uitgang van het mausoleum op ons te wachten. Een aantal Chinezen die voor ons in de rij staan wordt ook gesommeerd op te stappen om te worden gefouilleerd. Ze mogen niet mee naar binnen. In de hal staat een zeer grote stoel waarop de GREAT LEADER geheel in marmer zit te zitten. Naast de stoel staan 2 militairen in de houding terwijl ze met straffe blik recht naar voren in de eeuwigheid schijnen te turen op het plein van de hemelse vrede.
We vervolgen in rap tempo onze doorgang wat we overigens in het geheel niet zelf beslissen maar een aantal militairen zorgt ervoor dat de meute DOOR BLIJFT LOPEN en NIET VERTRAAGD. Dan komen we bij de zaal waar de great leader ligt opgebaard. Veel bloemen en planten omringen de grote leider ... en dat begon al aan de ingang waar hij op zijn marmeren troon zit ... die aan beide zijden VOL staat met grote bossen prachtige boeketten bloemen. Heel opmerkelijk omdat de grote leider tijdens zijn leven een grote afkeer toonde in woord en daad tegen bloemen en planten en grasvelden. Want dat was alleen maar luxe en tijdverspilling. Mensen moesten werken in simpelheid eenvoud en enige armoede. Vanuit het plafond van de ruimte schijnen gele en groenachtige lampen die een zwak licht verspreiden over de lijkkist. De kist staat achter een massief dikke plexiglazen wand die ook een soort geel groenige gloed schijnt te verspreiden. Het is beslist geen verlichting om luchtigjes het rode boekje bij te lezen. Om maar een passend voorbeeld te nemen. Je moet hier ook STIL zijn ... er mag geen woord gesproken worden. Je mag ook niet LANGZAMER gaan lopen of een stapje op zij willen maken. IMPOSSIBLE. Je mag dus niets doen wat de soldaten niet willen of mogen toestaan. Geen hoofddeksels, petjes, hoedjes ... helemaal niets. Ik wilde de leider ietsje beter zien dus stapte opzij naar het plexiglas en vertraagde mijn pas. Maar werd directelijk door een stevige vrouw in uniform mee geduwd. Hand op mijn borst en ik

moest gewoon doorgaan ... ondanks dat ik mijn brilletje wilde verzetten om het beter te kunnen zien ... GEEN KANS ...Ik simuleerde haar niet te horen ... ZINLOOS ... ik moest dus doorlopen ... geen andere kans ... ik heb het in ieder geval gezien ... en dat was het dan. Die indruk vergeet je niet meer. Daarna werd je overvallen door de souvenir verkopers ... het rode boekje als eerste presenterend ... verder alle mogelijk BEKERS, WANDBORDEN, KOPERPLATEN en BOEKWERKEN ... allen met afbeeldingen van onze grote leider MAO TSE TUNG. Kitsch in grote hoeveelheden.

Het TIANANMEN SQUARE was in vroeger tijd het voorhof van de FORBIDDENCITY. Grote muren maakten deel uit van het geheel. Deze muren zijn weggehaald tijdens de periode MAO TSE TUNG om de fietsers gemakkelijk te laten passeren. Nu is dit plein gewoon een kale grote vlakte geworden. Het MAUSOLEUM is daar het enige grote en opvallende bouwsel. Vandaar bezochten we de FORBIDDEN CITY. Zeer interessant en mooi om te zien . Ik vond de meest gezellige plaats het pleintje met de verblijven van de concubines. Het zag er allemaal intiem uit. Ik stelde me zo voor hoe onze KEIZER daar 's avonds zijn privé rondje maakte en zijn liefje voor de nacht uitkoos. Elk verblijf had een zitkamertje en een klein kookhoekje om een snelle opkikker te maken. Er stond een gemakkelijke bank en een comfortabel dubbel bed van geringe afmeting. Meer heb je niet nodig tijdens een intieme verstrengeling van kleine mensen. Want in die periode waren de mensen niet zo groot als in onze huidige periode. Nu zie je in China ook veel grote mensen. Vooral jongeren. Naast het TIANANMEN SQUARE bevindt zich een originele MacDonald. En dat juist achter een grote afbeelding van de GREAT LEADER MAO TSE TUNG. Het is goed dat de man het niet weet want anders zou hij zich zeker in zijn glazen doos omdraaien wat tot grote consternatie van de bezoekers zou leiden. En tot WERELDNIEUWS.

We vervolgen de rit en rijden naar de GREAT WALL. Het had niet gesneeuwd dus konden we in alle veiligheid deze reis maken. De weg voert namelijk door een bergachtig gebied waar het vaak sneeuwt

om deze tijd van het jaar. Vervolgens beklommen we de beroemde GREAT WALL. En die is echt heel groot. We beliepen een paar kilometer en waren op een bergtop helemaal bekaf. Totaal is de muur 6300 kilometer lang en loopt slingerend door het land over bergen en door dalen. Ook hier wordt je bijna besprongen door videofilmmakers – fotograven – souvenir verkopers met GREAT WALL beklim certificaten – kraampjes met prullaria en T-shirts die bedrukt zijn met opschriften als I CLIMBED THE WALL en meer van die onzin. Het was echter een imposant bezoek. En het was vooral bijzonder koud.

We lunchten in een groot restaurant vlak bij de GREAT WALL. Het was een voortreffelijke Chinese lunch met veel verschillende schoteltjes en allemaal kleine lekkere dingetjes. Alles wordt voor je uitgestald op een groot rond draaiblad dat zich op tafel bevindt. Je hoeft in China dus niet te vragen: Geef mij de appelmoes even aan. Je draait gewoon het blad rond tot de appelmoes voor je neus staat. Laat in de middag wilden we gewoon terug naar het schip omdat het zo vreselijk koud was. Maar daar was de begeleider het niet mee eens. Omdat we nog recht hadden op een Chinees diner ... bestaande uit Peking duck met Chinese pannenkoekjes en sausjes. Dus kwamen we overeen dat hij de Peking duck bestelde en wij alles netjes verpakt mee konden nemen naar het schip.

Toen we om een uur of 8 in de avond aan boord kwamen lagen er al diverse telexen te wachten. Ik had aan de chief officer uiteraard opdracht gegeven om telexen namens mij te beantwoorden. Maar er waren een paar 'lekkertjes' bij die speciale aandacht en een bijbehorend antwoord vereisten. Het ging over een gebeurtenis van bijna 6 maanden geleden en daarvoor moest ik uiteraard in de files duiken. Wel konden we na verwarming van de PEKING DUCK met sausjes en pancake de officers uitnodigen om deze heerlijke spécialité van China gezamenlijk op te eten. Groot succes! Iedereen genoot ervan.

De stuurman laadde het schip af met 26792.5 ton coal en we vertrokken op zomerdiepgang naar KWANGYANG. Direct na vertrek kreeg ik alweer een telex van onze attente Koreaanse charterers om mijn ETA te verbeteren. Dat is altijd zo bijzonder grappig. Of ik even een paar extra zeilen bij wil zetten om meer speed te verkrijgen. Het zijn toch veelal bijzondere grappenmakers op scheepvaartkantoren die totaal geen enkel begrip en kennis hebben van een zeeschip varend op de wereldzeeën van deze globe. We gaan al full speed en voldoen hiermede volledig aan de gestelde eisen in de charterparty. Kunnen dus geen mijltje sneller en geen uurtje eerder arriveren. De wind blies al lekker op de kont dus we hadden alles mee. Om de afstand wat te bekorten ben ik achter de Koreaanse eilanden gestoomd. Het was mooi om al de bergen en rotsen van zo dichtbij te kunnen zien.

Gedurende de nacht hadden we een storing op de GPS en dat is op een modern schip een behoorlijke tegenvaller. Zo zijn we al verpest door de satellietjes die om onze wereldbol cirkelen. Het is ontzettend gemakkelijk en iedereen die kan lezen kan dus ook een schip over de Oceanen varen... Misschien .... Maar OK. Ik rommelde wat en drukte een paar knopjes in. Maakte de antenne schoon. En plotseling hadden we weer een superontvangst en konden we dus weer met een gerust hart verder stomen en de aflezingen op de kaart noteren. Nu heb ik als achterdehandje nog altijd mijn eigen portable GPS die ik vorige jaar in Engeland kocht. In vroeger tijd maakten we een Pacific transit van Tokyo naar Vancouver met een sextant en een radio richtingzoeker. Gedurende 9 dagen hadden we eerst een zware storm en later minder wind maar een totaal bewolkte lucht dus konden geen enkele astronomische plaatsbepaling uitvoeren. Je vaart dus gewoon OP DE GOK ... gegist bestek noemen we dat. Je weet niet precies wat je vaarsnelheid is ...hoe de zeestroming loopt ... en of je koers wel exact goed is. Geen zonnetje of sterretje te zien. Negen dagen lang. Op de hondenwacht zag de 2de stuurman aan bakboord de lichten van een schip in de horizon opkomen. Dus riep hij op de VHF om contact te krijgen. Dat lukte wonderwel. Het bleek

een Japans schip te zijn dat 2 dagen eerder van Vancouver was vertrokken. Ze konden ons dus een goed bestek geven. En wij veranderden 20 graden van koers in de juiste richting naar Juan de Fuca strait.

EEN ORIGINELE CRYSTALBALL GAZER

Bij de quarantaine anchorage te KWANGYANG aangekomen gaan we ten anker. De inspector komt aan boord. En begint als een razende de papieren in te vullen en alles is volgens zijn bevindingen in mijn salon voor 100% in orde en we voldoen aan alle eisen. Er zijn dus geen kakkerlakken in de galley en pantry en het schip is in perfecte conditie. Hij is dus een WIJS man die alles op AFSTAND kan beoordelen. Een origineel gecertificeerde CRYSTAL BALL GAZER. Nu vraagt hij zijn kadootjes. Ik bied hem meer dan de voortreffelijke Chinese whisky aan (die ik in XINGANG voor 1.60 dollar kocht) ... waar hij argwanend naar kijkt en vraagt om een fles Venezolaanse rum. Het is dezelfde rotzooi maar de fles ziet er beslist mooier uit. Dan vertrekt deze toekomstkijker. We pikken het anker op en komen voor kant om de lading coal te lossen. Nadat het survey is verricht blijkt dat we 79 ton meer aan boord hebben geladen. En dat is geen probleem overigens door de ontvangers ... alleen maar winst.

Het lossen verloopt als een sneltrein en volgens planning zijn we reeds de volgende middag gereed. Inmiddels is de ABS surveyor aan boord gekomen die een groot aantal machinekamer items moet inspecteren. Voor de chief engineer wordt het dus een lange nacht. Veel machines moeten worden geopend ter inspectie en wederom moet de boiler worden afgezet. Anders verkook je tot gaar oude mannetjesvlees bij de inspectie. De accommodatie wordt dus weer heerlijk onderkoeld gedurende de nacht bij gebrek aan verwarming. Gelukkig is het hier niet zo koud als in China. En dit ene koele nachtje komen we ook wel weer door.

Ik ben op zondagmorgen met Kuala Lumpur om te vragen wat de sailing instructions zijn. Ook daar hebben ze nog geen nieuwe informatie. Dus gaan we gewoon buiten de havenlimiet ten anker om te wachten op orders.

Het agentje dat aan boord komt om wat papieren te halen maakt me duidelijk dat de loods ok 1400 hrs is besteld. Ik tracht hem uit te leggen dat het te vroeg is. Er is nog teveel lading in de ruimen om tegen die tijd gereed te zijn. No, zegt hij, foltienhunded ... ik laat het dus maar zo. Hij begrijpt er toch geen suikerbiet van. En inderdaad komt de loods om kwart voor twee aan boord. Hij is een man van de klok. Are you ready captain? Vraagt hij me. No sir, you better forget it. It is at least one and a half hour more before the cargo is out. Uiteindelijk vertrekken we dus om 4 uur. Het komt allemaal mooi uit. Want de boiler en de economizer plus dit plus dat .... Ze zijn allemaal door en door koud en moeten dus langzaam opwarmen. Daar hebben de engineers nu wat meer tijd voor beschikbaar. Op slow ahead varen we de haven uit. Ik krijg een telex uit Kuala Lumpur om toch maar richting Vancouver op te stomen. Ik besluit om bezuiden Japanlangs te gaan. De bekorting via Noord Japan wordt om deze tijd van jaar teniet gedaan door het slechte weer dat daar meestal heerst. Nu blaast het daar windkracht 8 BF op de kop aldaar en dan kom je met een schip in ballast slechts minimijltjes vooruit. Dit zuidelijke traject is langer maar ik heb dan veel meer een reële kans op mooier en dus beter weder. Uiteindelijk moeten alle ruimen ook nog worden schoon gemaakt en dat gaat beter als het schip wat rustiger ligt. Bovendien heb je grotere kans op een snellere oversteek.

De crew spuit dezelfde avond nog alle dekken schoon zodat ze morgenochtend vroeg direct om de ruimen kunnen beginnen. Het schip zag er uit als een kolenbaal. Verschrikkelijk gewoon. Het kolenstof was overal doorheen gedrongen. De accommodatie wordt door de steward goed gesopt en 's avonds om half tien lijkt het erop alsof we nooit kolen hebben geladen.

De wind blaast lekker op de kont op dit traject en we liggen er lekker in. De speed loopt op tot 15.8 knots en ons daggemiddelde bedraagt 14.83 knots. En dit terwijl we op economic speed varen met 125 revs tegen een fuel use van 16.7 ton per dag. We stomen bezuiden KYUSHU in de OSUMI KAIKYO waar de stroom sterk doorstaat. SATA MISAKA vuurtoren passeren we op 1.5 mijl afstand en zien de bebouwing opdoemen vanuit de nevel. Een vloot Japanse oorlogsschepen is bezig met een aantal oefeningen. Spelevarend met elkaar in formatie en diverse malen van koers veranderend. Als we dichtbij komen veranderen ze van koers en stomen van ons weg. 's Middags om 2 uur komen we dan in de Pacific Ocean. Het lagedruk gebied dat benoorden ons zit zorgt voor een stormachtige wind vanuit de west noord west. En dat is praktisch recht op onze kont. De temperatuur stijgt aanmerkelijk. Tegen 13 knots gemiddeld kunnen we de 20ste februari in Vancouver zijn, op onze oostelijke koers gaan we ook een dag terug als we de datumgrens passeren. De crew houdt zich bezig met het schoonmaken van de ruimen. Eerst moet alles goed aangeveegd worden en het restant kolen aan de natuur worden terug gegeven. Daarna moeten alle ruimen gewassen worden met hogedrukspuiten en dan nagespoeld worden met zoet water. Als final touch hier en daar wat roest verwijderen en met verf wat cosmetical upgrading uitgevoerd worden. De ruimen zijn dan klaar voor behandeling met anti insecticide en inspectie. Uiteraard moet er door de charterer afdeling nog bevestigd worden dat we inderdaad graan gaan laden in Vancouver BC.

Beoosten Japan staat een NW-Lijke storm en we lopen als een speedboot. We slingeren nu wel een aantal graadjes en kunnen daarom de rest kolen die nog in de ruimen zit niet met de scheepskranen naar boven halen. Ik had in KWANGYANG op de timesheets als bemerking geschreven dat alle ruimen UNCLEANED waren opgeleverd met significant restcargo on tanktops. De agent keek me zeer verbaasd aan en zei: Captain, all the holds are empty and clean swept ... all cargo has been discharged! Nu halen wij per

ruim nog minimaal 20 drums kolen. Dat is dus ongeveer 40 mud kolen. Dus over de 5 ruimen die wij hebben betekent dat 200 mud kolen. Daar kan een gezin minimaal een aanzienlijk aantal jaren van stoken gedurende de koude winters.

Ik krijg bericht uit Singapore dat ik in Vancouver zal worden afgelost. Dan zijn er al weer 6 maanden voorbij gevlogen en wat dat betreft kan ik nog wel een paar reisjes blijven. Het is een goed schip met een prima crew en aantrekkelijke afwisselende reizen met lange portstays dus voldoende tijd om te relaxen en jezelf te vermaken. Het is natuurlijk heel leuk om weer naar Europa te gaan en de kinderen en kennissen te bezoeken. We hebben daartoe dus al een uitgebreid programma opgesteld.

Vanuit het Chinese continent komen de lagedruk gebieden achter elkaar aanstormen. En stormen doet het ook op de Noord Pacific. We hebben er niet zo heel veel last van. AL blaast het windkracht 8 BF vanuit de NW. Daarbij loopt er nog een hoge deining zodat we wel een beetje slingeren. Dus het wordt een heerlijke rustig wiegende nacht. Like a baby in the cradle. Dachten we. Maar 's nachts om 12 uur maken we twee zeer zware slingeringen. Werkelijk alles wat niet voor 100% zeevast staat vliegt van zijn plaats. Het lawaai op het schip is oorverdovend. Veroorzaakt door verschuivingen en verplaatsingen en dichtslaande en openklappende deuren. De laden vlogen uit mijn bureau. De beker van de Japanse keizer die ik kocht op de GREAT WALL is aan gruizels. Alle make-up artikelen van Lenny zwiepen over de vloer. De 3/off belt mij in paniek: Captain, please, come to bridge, we are very heavy rolling. Ja , dat heb ik gemerkt en ik zat al op de rand van mijn kooi. Ik werd daar ook uit mijn kooi gezwiept zodat ik met mijn knieën tegen de kast knalde.
Ik dacht echt dat ik mijn knieën had gebroken ... gelukkig werd ik terug gegooid en kwam op de rand van mijn kooi terecht. Geen breuken dus maar wel behoorlijke pijn. Zulke wakkerhouders horen bij een dynamisch zeemansleven. Het waren gewoon 2 zeer hoge zeeën die vlak achter elkaar tegen het schip aansloegen. Nadat ik op

de brug ben geweest loop ik naar beneden in de accommodatie. De Poolse stuurman en de 2de machinist zijn lachend aan het opruimen en schoonmaken. Dat typeert de echte zeeman. De chaos is werkelijk enorm. Een condensorhead die in het engineers office lag is dwars door de wand heen gegaan en staat nu het deck office . Heeft dus twee wanden doorbroken. Dat zie ik een ervaren karateman nog niet 1-2-3- nadoen. Nu moet ik hier wel bij vermelden dat het gebeurde op 20 mijl benoorden de MYOJIN SHO en BEYONESU RETSUGAN. Dat is bezuiden het eiland AOGA SHIMA. Ik weet wel dat niet iedereen daar met de kerst naar toe gaat. Dus ik zal even vertellen wat voor gebied dit is. Het zijn onderwater vulkanen – nog actief – en er wordt in de pilots aangeraden op minstens 10 mijl afstand vandaan te blijven omdat het daar dicht in de buurt gevaarlijk is. Nu bevonden wij ons op 20 mijl afstand. Maar toch waren er die avond deze 2 enorm hoge zeeën die het schip bijna op zijn kant sloegen. De grootste, de MYOJIN – SHO is een onderwater vulkaan die op ongeveer 250 mijl zuid van TOKYO ligt. Sinds 1869 is er vulkaan activiteit waar genomen. Sindsdien is er regelmatig sprake van uitbarstingen. Waarvan de krachtigste geresulteerd heeft in de verschijning en weer verdwijning van een klein eiland.
En wij mochten ook deze ervaring bijschrijven in onze herinnering.

Een van onze Chinese deckcadetten is werkelijk helemaal dood en doodziek van de scheepsbewegingen. Als een voddenbaal hangt hij op de brug en de Poolse stuurman probeert hem maar overeind te houden. Het jongetje heeft echter geen enkele kracht en of wilskracht om rechtop te blijven. Na een paar dagen stuurt de stuurman hem van de brug. Ga jij maar naar de bootsman, die geeft je wel werk. Maar ook daar is het resultaat nul komma nul. Wat moet je met zo'n kadootje. Het enige goeie van hem is zijn kennis van de Engelse taal. Zijn maatje werkt echter prima en schitterend. Maar hij spreekt slecht Engels. Is echter veel vlugger en intelligenter. Bovendien heeft hij geen enkele last van zeeziekte. Hij loopt glimlachend rond en voelt zich uiteraard een echte zeeman. Want

hij mag nu alle belangrijke leerling jobjes verrichten als de trotse hulp van de chief officer.
De nieuwe bootsman is volgens de stuurman een diamant. En vergeleken met de vorige bootsman een hoofdprijs. Hij werkt keihard en heeft het hele stelletje crew compleet onder de Chinese duim. De stuurman was zo tevreden over hun werk dat hij 's avonds een doos bier in de messroom liet zetten. Voor de boys. Maar de bootsman was daarbij niet aanwezig. Dus de stuurman ging hem zoeken en vond hem in zijn hut. Hij vertelde de bootsman dat er een doosje bier in de messroom voor hen klaar stond. Che che, zei de bootsman. En ging direct naar boven. Hij pakte de doos bier op en bracht hem naar zijn hut. Tot grote verbazing van de boys die best wel een biertje hadden willen drinken. Mingtien, zei de bootsman tegen hen. Morgen krijg je een biertje. Eerst moet het werk af. En daarmee was de conversatie gesloten. Een prima baas dus.

De Flippen hebben weer wat klachten over het eten. De lunch was volgens hen niet zoals het behoort te zijn. Oh oh... wat is er nu weer aan de hand met die Flippen??? Nu hoorde ik toevallig dat de Chinese en de Filipijnse regering een conflict hebben over het bezit van een eiland in de Oost Chinese zee wat tussen beide landen is gepositioneerd. En inderdaad dichter bij de Filippijnen dan bij China. Het is in principe een simpel vlak tropisch eilandje. Het belangrijkste kenmerk zijn een paar vrij rechtopstaande palmbomen op een vlak strand. Het is omgeven door diverse koraal riffen. Maar wat is nu het extra aantrekkelijke aspect van dit eiland SPRATLY? OLIE ... Er zit olie in de zeebodem! Dus beide landen willen het graag in hun territorium betrekken. Het eiland ligt dus dichter bij de Filippijnen ... maar de Chinezen hebben meer en grotere oorlogsbodems. En het recht van de sterkste of slimste geldt op deze gehele globe. En hier is China de onbetwiste nummer 1. De Chinese navy heeft op het midden van het eiland SPRATLY een grote vlaggenstok geplaatst en daar wappert een heel grote Chinese vlag in trots en eenzaamheid. Daaromheen bivakkeren een groot aantal Chinese militairen onder andere voorzien van grote hoeveelheden Chinees vuurwerk. Vooral veel

harde en langdurige knallers bevinden zich daarbij. Er is al wat vuurwerk afgestoken door de Chinezen richting een Filipijns fregat met als bouwjaar 1953. Een afdankertje van de Chileense defensie. Dus geen Chinese, maar Chileense! In de Filipijnse wateren voldoet dat scheepje nog prima met zijn geringe diepgang. Kan dus vlak bij de eilanden komen. Volgens de Chinezen kwam dat fregat TE dicht bij Spratly. Dus vuurden de een grote hoeveelheid gillende keukenmeiden richting de Flippen. Dat was nog wel acceptabel. Maar toen de Chinezen het grovere vuurwerk ging afvuren werd het gevaarlijker voor de Flippen. En werd de koers dus gecorrigeerd en richting Manilla gestoomd. Wat de Chinezen ook wilden uiteraard. Dit tot grote ergernis van de Filipijnse president Ramos. Er bestaat dus ergernis en frictie tussen beide landen. En ook ik heb daar wel begrip voor. Maar het mag niet resulteren in een locale strijd aan boord van dit schip dat onder Singaporean vlag de wereldzeeën bevaart. En op directe kritiek van de Chinese kok. Want ik heb in lange tijd niet zo'n welwillende en superschone kok in de kombuis gezien. Volgens de Flippen kookt hij TE VET ... you see captain, only OIL and GARLIC!!! Terwijl wij elke dag smullend aan tafel zitten. Nu onderken ik ook dat wij als noordelijke westerlingen een totaal andere smaak hebben als de Flippen. Maar ook voor het maken van een ogenschijnlijk simpele stamppot moet je toch iets speciaals in je vingers hebben. En als je dat gevoel niet hebt wordt het toch ook maar een gewone warme prak. En dat is uiteraard wereldwijd van toepassing. Deze kok is super in de FAR EAST toepassing van specerijen in zijn gerechten. Smaakvol en heerlijk.

Er is dus door het SPRATLY probleem een BASIS frictie tussen Flippen en Chinezen. De Chinezen hebben echter geen minderwaardigheids gevoel. Ze hebben een cultuur van duizenden jaren achter zich. En dat is te merken. De Flippen echter zijn eindelijk een keertje vrij. Na Spaanse en Amerikaanse overheersing zijn ze en voelen zich eindelijk VRIJ ... zij het in een toch enigszins armelijke staat. Ook missen ze zekerheid van een sterke en stabiele natie. Het zijn erg gevoelige mensen. Zeurpieten wat het eten betreft want inderdaad leggen ze

op elk slakje zout. En dat staat niet in de Chinese kookboeken. Zo simpel ontstaan dus probleempjes over de lunch en diner op een bulker in ballast varend over de Noord Pacific van Zuid Korea naar Canada.

De deining blijft dooreenlopend en we hobbelen en springen af en toe over de Pacific. Het blijft nog steeds onmogelijk om de scheepskranen op te zetten en het restant lading uit de ruimen te halen. Op donderdagavond verandert de wind plotseling van richting en krimpt naar stuurboord op de kont. Dat is schitterend. De deining komt namelijk uit de NNW en de wind komt uit tegenovergestelde richting. Dan zijn we dus gauw van die deining verlost. En dat is de volgende ochtend reeds het geval. Ik verander de koers nog 30 graden naar bakboord zodat we de wind recht op de kont hebben. Af en toe loopt er nog een hoge zee tussendoor recht op de kop. En daar wil het schip dan nog wel op inslaan. Ik bel de chief engineer en vraag hem het toerental van de machine te verminderen. We liggen dan vrij rustig en de stuurman kan de kranen gaan bedienen. Hij kruipt zelf in kraan 1 en een paar matrozen zijn in het ruim om de kolen in de drums te scheppen. Aan dek is de bootsman met de rest van de bemanning bezig om met touwen het laadblok in positie te houden en nergens tegen aan te laten slaan. Want uiteraard zitten we nog steeds op de Noord Pacific en zit er ook nog wel wat beweging in het schip. Om maar een voorbeeldje te noemen: Onze Chinese deckcadet is nog steeds completemente 100% zeeziek. Met 2 dingen houdt die arme jongen zich bezig: Hij wisselt kotsen af met braken. De andere cadet geniet van zijn nieuw verkregen positie. Je ziet dat er een zeeman schuilt in die boy.

De Chinezen werken keihard. En ze eten bijzonder goed. Het eten is ook hartstikke lekker. Iedere dag ben ik in de kombuis en kijk wat de boys te eten krijgen. Buiten de gewone happen die we 3 x per dag gebruiken staat er in hun pantry altijd een rek met eieren – een kilootje knoflook - een schaal met Frankfurters – een schaal bacon – een paar broden – een paar pakken juice – en veel pakken noodles in

diverse smaken. En daar zijn ze gek op. Ze kunnen dus dag en nacht eten als ze willen. Uiteraard zijn ze dat thuis niet zo gewend. Wie trouwens wel op deze globe??? We beginnen 's morgens al met een uitgebreid Chinees ontbijt. Dat kan van alles zijn. Groentes – warme pinda's – dumplings – rijst – eggplant ofwel aubergine – noodles of noodlesoep en ga zo maar door. In ieder geval zijn ze uitermate tevreden over het eten. De Singaporeans vinden het ook lekker. En de Polen vinden het eten heerlijk. Het is een goede support voor de chef kok die dus veel aanhangers heeft en een relatief klein percentage Filipijnse klagers. Uiteindelijk heeft die man de moeilijkste taak aan boord. Hij moet er altijd zijn en het eten moet ook altijd goed zijn. Op een klein foutje kan hij door iedereen worden aangevallen. In een haven moet hij ook altijd aanwezig zijn. Terwijl andere mensen nog wel eens een middagje vrij vragen en kunnen krijgen. Als de kok er echter niet is dan is het heel erg voor sommige mensen. Want MAMA is niet thuis en het eten is NIET warm.

Op zaterdagmorgen ontstaat er een plotseling diep low vlak benoorden onze positie. De wind blijft uit de ZW maar sterkt aan tot een volwassen storm. De golven worden zeer hoog en de zee begint te koken. Ik verander van koers om niet te slingeren en maximaal voordeel van deze storm te hebben. De speed is uiteraard schitterend. De oceaan is bijna geheel wit door de storm die over het water raast. Grote krullers schuim worden de lucht in geblazen. 's Middags om 5 uur begint het vreselijk hard te regenen. En tijdens deze betrekkelijk korte maar zware bui die horizontaal water over het schip jaagt sterkt de wind aan tot orkaankracht. De anemometer stond op 65 mijl maar loopt door tot 78 mijl. En dan stormt het heel echt mag je minimaal zeggen. Na deze bui ruimt de wind in een plotselinge klap van de ZW naar de NW. Door deze onverwachte verandering loopt het schip 25 graden uit zijn koers. De barometer die gedipt is naar 984 mb begint direct weer te stijgen. De windgradiënt is zeer stijl. De stormwind die nu vanuit de NW giert vermindert in een aantal uren de hoge deining vanuit de ZW. Ik kan dan ook al 's avonds om 8 uur weer op originele koers richting Juan

de Fuca strait gaan liggen. We hebben tijdens deze storm met bijbehorende koersveranderingen niets verloren. Wat afstand betreft heb ik er alleen maar mee gewonnen omdat ik dichter bij de grootcirkel ben gekomen. Gedurende de nacht blijven we licht slingeren in een stormachtige wind die praktisch recht op de kont blaast.

IK krijg een telex vanuit Malaysia dat er gewerkt wordt aan een charter maar dat er nog niets CLEAN is. OK. Geen probleem. We blijven voorlopig rustig doorstomen naar Juan de Fucastrait voor zover dat rustige uiteraard mogelijk is in de WINTER NOORD PACIFIC. De deckcrew tracht de ruimen verder schoon te maken. De chief officer houdt zich bezig met het toezicht en de goede uitvoering daarvan. Tevens is hij in actie om al het vuile ballastwater dat we in de tanken hebben vanuit Korea te vervangen door schoon oceaanwater. Het is nu zo dat geen enkel land meer het water van een ander land vertrouwt. China accepteert geen Koreaans water en Korea op zijn beurt wil geen Chinees water in zijn territorium. Volgens mij ziet het Koreaanse water er prima schoon uit. Hoewel ik uiteraard moet bekennen maar een afstandelijke leek te zijn die alleen maar kan vaststellen of water ZOUT – ZOET - BRAK – VIES – kalm of stormachtig kan zijn. Ik ben dus beslist geen wetenschapper die alle wilde en gevaarlijke bacteriën kan waarnemen die zelfs in een schoon glaasje prik kunnen zitten. Dus houden we ons aan de aanbevelingen en vervangen schoon uitziend Koreaans water door schoon uitziend Pacific water.

De bediende is een beetje onrustig de laatste paar dagen. Volgens de berekening moet zijn vrouw vandaag of morgen bevallen van een klein Chineesje. Naar ze hopen wordt het een Chinees jongetje. Want een meisje is minder gewenst in China. Meisjes zijn bij de Chineesjes niet zo geliefd. Als dochtertje dus. Gelukkig heb toch wel een groot aantal leuke Chinese meisjes gezien ... ze zijn er dus wel. Uiteraard kunnen we ook niet aan alle Chinese aandacht besteden. Daar er

toch elke vijf seconden acht Chineesjes bij komen. Per jaar betekent dat 19 miljoen Chineesjes!!!
Het weder is zeer veranderlijk en onstuimig hier op de Noord Pacific. Af en toe zon, soms zware striemende regenbuien of een korte maar hevige hagelneerslag met wat sneeuwvlokken. Die wild om de accommodatie cirkelen. De deining is hoog en verward. We proberen steeds de beste koers te vinden om de snelheid zo hoog mogelijk te houden en om het slingeren te verminderen zodat we gedurende de nacht enigszins comfortabel kunnen slapen.
De wtk's hebben moeite met de koelwaterinstallatie. Captain, she is sucking air at times ... we doen er echter alles aan om het schip snel – veilig – aangenaam en economies naar de andere kant van de Oceaan te brengen. De alarmen in de machinekamer blijven echter tekeer gaan en we denken hierbij aan de botsautootjes op de kermis. Daar hoor je hetzelfde geluid als je weer vol gas mag geven. Het weder is gewoon slecht te noemen. Eerlijk is eerlijk. Maar we hebben het geluk dat we alles op de kont hebben. Dus lopen we als SPEADY GONZALES.

Tijdens mijn zondagochtend inspectie zie ik onze zeezieke PRC cadet in de TV room zitten. Hand op de maag en sexfilm op de TV. Ik had zijn hut al bekeken waar het een redelijke PUINHOOP was. Dus riep ik hem op om als de SODEMIETER zijn hut op te ruimen en schoon te maken. En ook NETJES te houden. Yes captain, I am very sick. Heb ik geen donder mee te maken. Als je een sexfilm kan bekijken kan je ook je hut schoon houden. Ik spreek dan uiteraard luider en weet daarbij veel aandacht te trekken. Mijn matroosje MA TING LI is ook niet een van de schoonste aan boord. Vorige week was het een puinhoop en nu is het weer een puinhoop. Dus nu laat ik dat ook weten en dat begrijpen ze donders goed want als een raket rennen ze naar hun hut om aan het werk te gaan. De bootsman komt ook zijn hut uit en die gaat ook nog even flink tegen ze tekeer. Meestal is het OK maar af en toe moet je even blazen tegen de boys. Ze zijn dat thuis niet zo gewend maar hier aan boord moet het schoon zijn.

De 13de februari passeren we de datumgrens. Dus gaan we een dagje terug op de 12de omdat we lekker bijgelovig zijn en geen twee keer de dertiende op de kalender willen zien. Als kleine bijzonderheid genieten we dit jaar van een schrikkeljaar van een februari maand met dus DERTIG volle dagen. En welke Achterhoekse burgemeester kan of wil ons dat nazeggen.

Ik krijg vandaag een werkelijk schitterende weerkaart van de marconist. Een groot hogedruk gebied nadert ons vanuit de zuid. De wind blijft dus op de kont en de lucht klaart helemaal op. De sterren flonkeren aan de hemel. En overdag is het gewoon voorjaar.

's Avonds komt matroos MA TING LI de brug op. Ik had vorige zondag een paar bromklanken laten horen omdat ik niet tevreden was over de schoonheid van zijn hut. Good morning captain. I am sorry, good evening captain ... My cabin now very clean. I made mistake. Dat is goed, maar wat wil je? Waarom kom je boven bij mij?
Hij heeft net met zijn vrouw gebeld en gehoord dat de baby is geboren. Het is een meisje. Dus ik feliciteer hem. My wife is teacher in grade one, vervolgt hij. En dit is de tweede baby voor hen . Dan haalt hij een foto uit zijn zak waarop zijn vrouw staat afgebeeld. This is my wife captain, she very beautiful. Ja ... dat kan ik zien ... heel mooi. What is her name .. she no name ... wat .. she no name ? No, my baby no name ... my wife name XIAO FANG. You can give me please name for our daughter ... zegt hij met vragende ogen ... my wife also ask me for name from captain ... Your daughter name captain ??? May be you give me your daughter name ... Ik zeg dat onze dochter MAY-BRITT KIRSTEN heet... yes captain this very beautiful name. May we give this name to our baby please captain ? Ja hoor, dat mag ... de naam wordt gekopieerd op de achterkant van de foto van zijn vrouw... Dus loopt daar straks een meisje in China rond met als naam MAY-BRITT KIRSTEN ... want de tweede naam wilde hij die er ook duidelijk bij hebben. Precies volgens de Chinese stijl. Je hebt namelijk drie namen ... Familie naam en twee namen.

Dus zij heet MA MAY-BRITT KIRSTEN. Misschien wordt ze ook nog OMA ... dus OMA MA MAY-BRITT KIRSTEN ...

Op 5 dagen afstand voor Juan de Fucastrait krijg ik laat in de avond een urgent telex vanuit Malaysia. Captain, do you have enough fuel to reach Long Beach California? If affirmative, please change heading and proceed to LB for bunkers. Meanwhile urgenly revert how much IFO and MDO you require for a voyage of 28 days including 4 weeks portstay. Thank you for urgent respons.

Wel, bunkers heb ik voldoende aan boord. Ik verander dus direct van koers en we stomen nu naar LONG BEACH. De telexen vliegen over en weer van de ULLOA naar MALAYSIA en de agent in California. Nu zit er helaas een zeer groot uitgestrekt lagedruk gebied om de zuid dwars van San Francisco. En onze koers gaat precies door het oog van de storm. Ik stuur dus een beetje meer zuidelijk om de wind goed op de kont te houden. De deining gaat echter enorm toenemen en we gaan echt zwaar slingeren. Zowel het werken overdag als slapen in de nacht lukt dus niet. Met dit lege schip rollen we als een balletje op het water en we slingeren – stampen – zwiepen – worden omhoog gegooid en vallen in diepe golfdalen. Voor deze evenementen zou je in Walt Disney kapitalen moeten betalen wij krijgen het geheel NON STOP gratis. Lijkt leuk maar duurt gewoon TE LANG. Na drie dagen wordt het beter en kan ik de koers bijstellen. De snelheid wordt weer opgevoerd. Maar op dit korte stukje Oceaan verliezen we toch een complete dag. De Pacific wil ons nog laten weten dat ze altijd sterker is dan wij. Maar dat wisten we al. En we respecteren het ook voor 100%. Het was dus voorlopig het laatste goodby aan de winter Noord Pacific. Ik stuur een telex aan een scheepshandelaar en onderhandelen over de prijzen. Ze kunnen me alles leveren tijdens het bunkeren in Long Beach. De volgende bestemming is nog niet geheel clean en we maken dus onze berekeningen en mogelijkheden wat de nieuwe reis zou kunnen zijn. Zuid Brazilië, India of Turkije ... om maar een paar mogelijkheden te noemen. Die allen op 28 dagen verwijderd zijn van Long Beach. Ik moet die reis overlaten een de

nieuwe kapitein die mij zal gaan aflossen in Long Beach. Ik ga dan namelijk met verlof na ruim 6 maanden te hebben doorgebracht op dit goede schip. Nu moet ik een aantal rapporten maken. De afrekeningen in orde brengen. De hand-over notes uitwerken. We bunkeren alleen in Long Beach dus ik heb maar eventjes tijd om de nieuwe kapitein het een en ander te vertellen. En hiermede besluit ik dus dit verhaal. Salut!

