# Maritieme Memoires Tres

**Van dezelfde auteur verschenen eerder:**

**Maritieme Memoires Uno**
1e druk 2012: ISBN 978-94-6129-117-2
e-pub 2013: ISBN 978-94-6129-134-9

**Maritieme memoires Dos**
1e druk 2013: ISBN 978-94-6129-123-3
e-pub 2013: ISBN 978-94-6129-135-6

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

© 2013 Captain Nico Mobach, *Maritieme Memoires Tres*

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

ISBN 978-94-6129-138-7

# Maritieme Memoires Tres

**Captain Nico Mobach**

**Uitgeverij Eigen Boek B.V. | Hoofddorp**

**Ook dit boek draag ik special op aan mijn zeevader**

**ROB MARTENS**

# INHOUD


| | |
|---|---|
| De steward die de benen nam | 7 |
| Een lange reis met de “Alam Penting” | 26 |
| Lekker schoon | 102 |
| Mist voor San Diego | 106 |
| Naar New York, Jakarta en nog veel meer | 110 |
| Panama transit | 157 |
| Platte graankevers in Australië | 164 |
| Na een lange Pacific transit aankomst Balboa | 177 |
| Te veel ajinomoto | 185 |

# DE STEWARD DIE DE BENEN NAM

## ZONDER PASPOORT IS HET MAKKELIJKER

De steward heeft de benen genomen in Tanjung Priok, de haven van Jakarta. Nu moet je niet denken dat hij een marathonloper is; dat mag je niet verwachten van iemand die naar schatting 73 jaar oud is. Hij zag er aanzienlijk jonger uit, want hij verfde wekelijks zijn haar. Daarna werd er met behulp van kokosolie een diep en glimmend zwarte glans verkregen. Om deze baan als steward te verkrijgen, had hij heel wijselijk zijn paspoort verloren. Al zijn papieren waren zoekgeraakt. En bij de Indonesische autoriteiten was het hem gelukt om als nieuw geboortejaar 1943 in zijn paspoort te laten zetten. Zo verkortte hij zijn papieren leven met achttien jaar. En met dit papieren jeugdige elan werkte hij aan boord van dit goede schip. Hij liet de verdiende dollars in Tanjung Priok goed rollen. Elke dag bracht hij een bezoek aan Kelamat Tunggak. Dat is een befaamd stadsdeel waar honderden meisjes aanwezig zijn, die, tegen betaling van een aantal rupiahs, veel voor je willen doen. Ze worden hierbij in zekere zin begeleid door de overheid. Elke vrijdag wordt er namelijk aerobics gegeven. Ze krijgen dan een wit T-shirtje, een kort broekje en een paar plastic gympjes aangemeten. Dan moeten ze, na de opwarming, een aantal oefeningen doen. Voornamelijk zwaaien met de armen. De benen mogen ze zelf trainen, in de kamar intiem. Zaterdag is de medische controle. Dan moeten ze hun keeltjes laten zien en AAAH of OOOH zeggen. Het maakt echter niet uit hoe dat keeltje eruitziet. Iedereen krijgt een spuitje tegen de pesticides om zo mee te kunnen blijven doen met het team. Na de keuring krijgen ze dan een stempeltje van gezondheid en een exemplaar van een wekelijks tijdschrift dat nuttige informatie verschaft. Dat tijdschrift heeft de toepasselijke naam: “BAGIAN TUGUH KAMI”, wat zo ongeveer

betekent: ONS LICHAAMSDEEL. Ik zou het echter willen vertalen als: ONS ORGAAN, waarmee je twee vliegen in één klap slaat. En vooral in een warme en vochtige kampong is dat wel zo nuttig.

**SIGARETTEN KOPEN**

Een paar uur voor vertrek kwam die steward bij me om te vragen of hij eventjes weg mocht. “Hanja satu jam captain,” (een uurtje maar) “saya beli rokok” (ik wil nog wat sigaretten kopen - een paar kretekjes misschien). Ik dacht nog bij mezelf: moet hij nu nog even gauw naar de Kelamat Tunggak? “Maar ja, Oké, ga maar.” En dat was voor het laatst dat ik onze steward heb gezien op deze wereld. Ik moest uiteraard nog wel eventjes de autoriteiten inlichten dat ik met een mannetje minder vertrok, maar dat vinden ze niet zo belangrijk in Tanjung Priok. Een mannetje meer of een mannetje minder, maakt niet uit. Ik moet echter naar Canada met dit schip en als ik met een geviseerde crew list arriveer, zal ik toch moeten verklaren waar mijn oude steward is gebleven. En moeten kunnen verklaren hoe hij verdwenen is. Of hij niet toevallig op de Pacific een duwtje heeft gekregen van de chef-kok. Want later kreeg ik vanuit Jakarta bericht dat een conflict tussen deze twee grappenmakers de reden was van zijn desertie.

**JE BENT AL LID VOOR 60.000 DOLLAR**

Voor ik in Jakarta was, bracht ik eerst een bezoek aan Kuala Lumpur en aan Singapore voor een kennismaking en een zakelijk gesprek. De vergadering betrof een veiligheidsoefening die gehouden moest worden in het kader van de nieuw ingestelde *International Safety Management (ISM) Code*. We simuleren een scheepsramp met één van onze schepen en volgen hierbij de procedures om iedereen alert te houden en bekend te maken met de vereisten.

Nu betrof het een aanvaring van één van onze bulkcarriers in de Indische Oceaan, waarbij een grote hoeveelheid olie in zee kwam. Tevens was er een aantal gewonden. Deze vergadering werd gehouden in het kantoorpand “GREAT WORLD CITY”, een schitterende locatie naast de Singapore rivier. Beneden in het gebouw is een groot centrum voor eten, drinken, winkelen en vermaak. Daar gingen we dus niet naar toe om te lunchen. Dat is te simpel voor ons. Met een Lexus super-de-luxe reden we naar het *Central Business District*, waar je extra moet betalen om er binnen te mogen rijden, om daar een bezoek te brengen aan de *Pinetree Club*. Het lidmaatschap van die club kost slechts 60.000 dollar. Op die plek lunchten we in een omgeving van luxe, marmer, spiegels, fonteinen, kletterende waterpartijen, verkoelende zwembaden en hete gerechten. Ik bestelde *laksa* (een hete noedelsoep) en vroeg speciaal om de chili er apart bij te leveren. Dat werd dus gedaan; op een klein schoteltje werden de kruiden erbij gezet. Dat zag ik namelijk nog net voor ik mijn eerste hapje nam. Toen ik de laksa in mijn keel liet glijden, schoten namelijk de tranen in mijn ogen en zag ik bijna niets meer. Dat kleine schoteltje met extra chili had ik helemaal niet nodig. Mijn stembanden waren geheel buiten werking gesteld. Ik hield dus wijselijk mijn mond dicht om de Chinezen die bij me aan tafel zaten niet te laten schrikken. Ik denk dat mijn stem niet meer voort zou kunnen brengen dan het geluid van een gecastreerd marsmannetje.

Toch is het goed toeven in deze rijkdom van Singapore. Ik zeg altijd, het enige wat fout is aan Singapore is de naam. Die zou eigenlijk “Singarich” moeten zijn. Het was ook grappig toen tijdens mijn bezoek aan Kuala Lumpur het gesprek ging over de exorbitant hoge kosten die voor het overwerk op de schepen werden betaald: wel 3000 ringgit voor de gehele maand!!!

Voor de volledige crew!!! En dan spreek je toch wel over 1000 dollar. Toen was ik nog niet in de Pinetree Club geweest. En later dacht ik: nou ja, dit kan ook wel een beetje normaler. Een beetje gewoner zou ook nog super zijn geweest. Maar om zoveel geld uit te geven aan een lunch? Maar weet je wat het is, die mensen willen je gewoon verwennen. En je dus niet uitnodigen in een gewoon restaurant. Want dat zou je als beledigend kunnen opvatten. Zo denken die Chinezen nu eenmaal.

Ik vloog met Garuda van Changi Airport naar Jakarta. Daar werd ik eerst naar het Pacific Hotel gebracht. De luxe en comfort is daar ook buitengewoon. Bijna tegen het abnormale af. Maar het hoort er allemaal bij. Met de auto van Alias Katan werd ik vervolgens naar Bogasari gereden om het schip over te nemen.

**HANDWERK**

We vertrokken van Tanjung Priok en stoomden de donkere tropennacht van de Javazee in. De crew ging gewoon door met het houden van de anti-piratenwacht, want piraten komen nog steeds voor in deze wateren. Nu is het voor ons niet bijzonder gevaarlijk, omdat dit een grote bulkcarrier is en ons laagste dek bijna vijftien meter boven de waterlijn steekt. Ook voor een ervaren kokosnotenplukker is dat toch een hele verticale klim.

De planeet Venus staat recht achter ons en verlicht het schroefwater, alsof de omwentelingen geteld moeten worden. Orion komt uit de oostelijke kim boven de horizon en dat is een vertrouwd sterrenbeeld op deze breedte.

We hebben een matroos onder de gage aan boord, die niet zo goed is aan dek. En hij mag tegen betaling van dezelfde gage,

met een extra bonus voor het doen van de scheepswas, de taak van de weggelopen steward overnemen. Hij doet het werk met veel plezier. Tenminste, voor mij als kapitein. Hij is uitermate vriendelijk en heel beleefd. Ik hoor echter ook andere geluiden van de Indonesische officieren voor wie hij de verzoeken en de opdrachten slechts matig uitvoert. Hij heeft dus wel wat kapsones, dat manneke van Mindanao.

Voor we de Pacific opstomen, passeren we drie Indonesische eilandjes aan stuurboord. Achtereenvolgens liggen hier Pulau Pasige, Pulau Ruang en Pulau Tahulandang. En wat is er nu vermeldenswaard aan drie redelijk onooglijk uitziende vormen steen? Ze zien eruit alsof er een leerling-pottenbakker bezig is geweest:

Les 1
Geef hem een homp klei en laat hem dat op de zee klappen. Het resultaat is een vrij vlak stuk steen, onder de tropenzon gedroogd en dus vol scheuren. Niets meer en niets minder. Het eiland Pulau Pasige is geboren.

Les 2
Geef de leerling een nieuwe homp klei en laat hem een vaasje maken. Het lukt redelijk. Je ziet dat de homp klei wat omhoog is gewerkt. Enigszins topzwaar, hangt ook nog iets scheef, maar toch, het eiland Pulau Ruang ziet het daglicht en mag blijven staan.

Les 3
Je ziet vorderingen bij deze pottenbakker. Dit maaksel lijkt op een waterkannetje. Er zit een oor aan. Nog niet helemaal open en ook niet helemaal dicht. Je zou er zelfs twee niet al te dikke vingers net doorheen kunnen wringen. Er zit zelfs

een tuitje aan, maar ook die vorm is verre van perfect. Het ziet eruit alsof je naar links wilt schenken, maar mogelijk stroomt het water er aan de rechterzijde uit. Hier is het eiland Pulau Tahulandang geschapen. Ik ben benieuwd naar het resultaat van les 4. Maar helaas, die staat er niet. Is zeker in het water gevallen.

**HET DIEPSTE GAATJE OP DEZE GLOBE**

We stomen met mooi weer verder de oceaan op. Tussen de Carolinen door. Het is allemaal puur tropisch hier. Warm, blauw en rustig. Echter, bij de Marshalleilanden ontstaat een heuse typhoon die onder de naam "KAPA" wind met orkaankracht veroorzaakt en een einde maakt aan onze rust op deze westelijke Pacific. Ik besluit dus de koers te veranderen en om de noordoost te gaan richting Guam. Ten eerste peil ik dan die typhoon mis. Ten tweede ontloop ik dan de noord equatoriale stroom en ten derde hoop ik de wind op de kont te kunnen brengen, die aan de zuidelijke kant van de lagedrukgebieden hier vanuit de west waait.

Dat lukt en verloopt allemaal erg goed. Met een snelheid van 14.7 knopen stomen we hier over het Challenger Deep in de Mariana Trench, een van de diepst gemeten plekjes op deze globe. Jacques Piccard en Don Walsh bereikten hier in de Trieste een diepte van 10.915 meter. Dat gebeurde op 23 januari 1960. De werkelijke diepte schijnt 11.033 meter te zijn. Deze diepe geul met een lengte van 2550 kilometer en een breedte van 70 kilometer, ook wel de Everest van de oceaan genoemd, werd bereikt in een bathyscaaf die ontworpen was door de vader van Jacques Piccard, de Zwitserse professor Auguste Piccard. De bathyscaaf was gebouwd in Frankrijk en Italië en werd geconstrueerd met behulp van een Duitse bol. De Stille Oceaan toont hier duidelijk aan hoe effectief interna-

tionale samenwerking kan zijn. Vergelijk die eensgezindheid met het huidige Brussel, waar meer dan een jaar gesproken moest worden over de kleur van het Europese paspoort. Zoals op veel vergaderingen gebeurt, geldt het volgende: zij dronken een glas, piesten een plas en lieten de zaak zoals die was. En morgen vergaderen we verder.
Uiteraard werd het geheel in de Pacific grotendeels gefinancierd en georganiseerd door de USA. Goed, wij stoomden in alle rust en zonder enige vorm van hoogtevrees over deze diepste kloof ter wereld. En genoten van de sateh met pindasaus die hier *bumbu kacang* wordt genoemd.

**AF EN TOE AANGEBRAND**

Rust is echter ook maar een tijdelijk roersel. De volgende morgen hoor ik tijdens het ontbijt luid geschreeuw. Opgewonden woorden en duidelijk een aanwijzing tot aanwezige onrust aan boord van dit goede schip. Ik laat de stoom voorlopig eventjes ontsnappen en denk: zoek het zelf maar uit. Laten die boys maar even uitwaaien. Later komt de chief officer bij me om te vertellen dat de matroos onder de gage, die nu voor bediende speelt, zijn emoties niet kon beheersen toen de chief officer hem liet weten niet tevreden te zijn over zijn werk. En dat pikte ons stewardje niet. Een aangebrand sateetje, dat kleine mannetje. Weegt 49 kilo met uniform aan, en hij wil zo graag meer vlees op zijn botten hebben. Tot dusver zonder succes. Ondanks het feit dat hij elke dag volle borden met rijst eet. Wat door Michel Montignac verboden wordt als zijnde dikmakende voeding???

**ZONDER VUILNIS NAAR DE PACIFIC**

We vervolgen de reis naar Vancouver en ik sta in contact met de agenten aldaar. Nancy is de baas van Manhattan Agency en weer geheel in charge. Zij is een Chinese, uit Hong Kong,

en dol op geld verdienen. Het is hoogst vermakelijk om al haar trucjes waar te nemen om het geld in de knip te houden. Zo wordt een Chinees rijk. Het is niet belangrijk hoeveel je verdient, het is belangrijk hoe weinig je uitgeeft. “De vuilophaaldienst in Vancouver is NIET, herhaal NIET verplicht,” laat ze me onder meer weten. Het minimum bedrag dat je daartoe moet betalen, is 180 Canadese dollars. Dus ALS je afval hebt, zorg dan dat je alles verzameld hebt om dit vlak voor vertrek te laten verwijderen door Aqua Clean. Deze maatschappij moet je dan een afvalverwijderingscertificaat verstrekken.
De bezoekende vertegenwoordiger van haar kantoor, die aan boord de zaken regelt, wordt regelmatig onderbroken, omdat Nancy belt en steeds vragen stelt, aanwijzingen geeft en wil weten hoe de belading en de formaliteiten verlopen. Ze staat bekend als zijnde zeer vermogend. Ze heeft geen gezin noch echtgenoot of vriend en houdt zich bezig met werk en werk. Ze is echter ontzettend aardig tegen mij en elke keer in Vancouver gaan we steevast enige malen lunchen. Het lijkt er dan bijna op dat ze denkt mij te moeten voeren. Want steeds legt ze met haar chopsticks lekkere hapjes op mijn bord, terwijl ze zegt: “Captain, vergeet niet te eten.” Ze stopt het bijna in mijn mond.

**EN AL DAT GELD IN EEN PLASTIC SUPERMARKTZAK**

Ik bezoek haar kantoor, waar de buurman de Nederlandse consul is. Ze overhandigt me 52.000 dollar, die ik besteld heb om de crew uit te betalen. Ze doet 28.000 dollar in een plastic zak van Walmart en de rest verdeel ik over diverse plaatsen van mijn kleding.
Zo denkt toch niemand dat je met zoveel geld bij je over straat loopt. Ze geeft me een klasse fles Canadese wijn en nodigt me uit om binnenkort te gaan lunchen en lekkere *dim*

*sum* te eten. We nemen nog een paar foto's in het kantoor en worden vervolgens door twee Hong Kong-Chineesjes naar de launch gebracht. Ze kwaken en kwekken tegen elkaar en we verstaan er uiteraard geen woord van.

**GEZELLIG KOUD IN VANCOUVER**

Het verblijf in Vancouver is, zoals altijd, gezellig en daarom ook altijd te kort. We hebben niet voldoende tijd om alle kennissen te bezoeken gedurende deze periode tussen kerst en Nieuwjaar. We worden hier en daar uitgenodigd om te gaan eten en dat doen we dan ook.

We eten een heerlijke steak in de KEG, uitgenodigd door Dough Tsie en zijn veel jongere Maleisische vrouw. We bellen met Martijn en May-Britt in Holland en een aantal vrienden. De meeste mensen zijn niet thuis, iedereen is op bezoek bij iedereen. Zo lijkt het. Heel gezellig onderweg en samen in de file. Zo kweek je vrijheid, gelijkheid en broederschap.

**PRACHTIGE NAAM**

De inspectie van de laadruimen verloopt perfect op dit schip. We krijgen de meest gemakkelijke inspecteurs, want dit is een vaste klant in Vancouver. En bovendien een goed schip met schone en geheel geverfde ruimen. De enige lading die dit schip vervoerd heeft, is graan, en niets anders dan dat. In de beginfase werd het graan geïmporteerd uit Argentinië. Rond Kaap Hoorn werden er veel reizen gemaakt naar Indonesië.

Daarna heeft de "GOLDENSARI INDAH" gedurende een half jaar graan gehaald in Zuid-Afrika. Maar sedert vijf jaar wordt nog uitsluitend Canadees en heel af en toe Amerikaans graan geïmporteerd door Bogasari. Goldensari Indah is een prachtige naam. *Indah* betekent namelijk: prachtig.

**NIEUWJAAR OP DE REDE**

We vieren aan boord de Nieuwjaarsparty. Er staan schalen met Indonesische bijtertjes. Ik heb op verzoek een aantal dozen chocolade en snoep besteld. Plus zes grote kersttaarten, vol bespoten met heerlijk zoete en uiterst vette crème. En de boys vinden dat heerlijk. Er staan een paar flessen wijn en twee dozen bier voor de westerlingen. De oosterlingen drinken vooral limonade, en dat moet ook regelmatig aangevuld worden. We zingen om de beurt op het podium in de smoking room, daarbij begeleid door handgeklap en luide aanmoedigingen. We luisteren naar Filippijnse liedjes, Indonesische kampongsongs en Hollandse meezingers. Want ik neem uiteraard ook deel aan deze voorstelling.

**EVEN DE SCHEEPSNAAM VERANDEREN**

Terwijl we ten anker liggen in de English Bay word ik een beetje paniekerig gebeld door James Wang, een van onze vertegenwoordigers op het agentschap van Manhattan. “Captain, wat is er aan de hand? Ik ben net gebeld door de kustwacht dat jullie de scheepsnaam gaan veranderen. En zij vragen zich af wat de reden is om dat te doen?” Oh oh oh, wat een heerlijke consternatie die veroorzaakt is door een simpele taalverwarring. De chief officer, die afkomstig is uit Padang op Sumatra, heeft aan de kustwacht gevraagd om toestemming TO PAINT THE SHIP’S NAME. En dat is door de kustwacht begrepen als TO CHANGE THE SHIP’S NAME. In het kader van de zorg voor het milieu moet je namelijk tegenwoordig toestemming vragen om buitenboord te mogen verven en de naam van het schip er weer wat frisser uit te laten zien. En dat is een loffelijk streven. Bedenk echter wel dat een blinde idioot zijn huis in de verf mag zetten en alle afval en verfresten in zijn tuintje dumpen. Maar elke zeeman moet toestemming vragen aan de betreffende autoriteiten om de

scheepsnaam te verven. Terwijl de vervuiling van de oceanen voor 93 procent wordt veroorzaakt door mensen die aan land leven, werken en dus vervuilen. Het afval wordt naar zee afgevoerd. Want daar zie je het niet meer en dat is gemakkelijk. Denk aan de rioolpijpen bij New York. Daar leeft geen visje meer voor de kust bij het eiland Manhattan. En om dicht bij huis te blijven, hoef je maar eventjes de Westerschelde op te gaan om de rioolpijpen van Middelburg en Goes te zien lozen.

**HET IS GOEDKOPER IN SINGAPORE**

Vandaag is het donderdag 8 januari 1998. De "GOLDENSARI INDAH" is met een volle lading graan onderweg van Vancouver in British Colombia naar Jakarta. De oceaan is helder en vriendelijk. We kijken de wereld uit. En dat is heel ver. Voorlopig zet ik de koers uit naar 35 graden noorderbreedte om uit de winterzone te blijven. De zee is kalm en de deining is laag en dooreenlopend. We buizen licht. Het schip is afgeladen op de zomerdiepgang en ligt er lekker in. Ik ontvang bericht dat het de bedoeling is om eerst bunkers in te nemen in Singapore. De prijzen zijn daar aanzienlijk lager dan in Indonesië. Tenminste, op dit moment.

**MET HAAR NEUS IN DE GOLVEN**

De Noord-Pacific zit echter vol met depressies. Hoewel we uit de Juan de Fucastraat direct om de zuid sturen, kan ik niet voorkomen dat we in een lagedrukgebied geraken.

De deining neemt toe en we scheppen hele zeeën water aan dek. Dit schip heeft een lage boeg en duikt regelmatig zwaar en diep in de toesnellende golven. Grote massa's water bedekken het voorschip en het duurt lange tijd voor al dat water van de dekken gespoeld is.

Als een hongerige walvis die zijn bek wijd open gesperd heeft, worden er tonnen zeewater aan dek genomen, gefilterd en

weer langzaam afgevoerd. De dekken zijn bijna voortdurend volgestroomd met bruisend water. En het duurt niet lang voordat er weer een nieuwe hap water wordt genomen. Ik verander van koers om het schip niet te zwaar tegen de deining te laten opboksen. Dit is duidelijk een tropenschip. Laat ik haar dus maar als zodanig behandelen. Nu is er uiteraard wel verschil tussen de Noord-Pacific en het Uddelermeer, om maar eens een voorbeeld te nemen. We hebben op zomerdiepgang toch nog een vrijboord van bijna vijf meter!

**WACHTEN TOT DE ZON ONDERGAAT**

De moslims aan boord houden ramadan en mogen dus pas na zonsondergang eten. De zonsondergang (matahari terbenam) wordt precies berekend voor onze lengtegraad. En als het moment suprême daar is, wordt het general alarm voor een seconde aangezet om het sein tot “aanvallen” te geven. Wat eten staat dan al op hen te wachten.

Voor de kok en de bediende is het nog wat moeilijker lijkt me zo. Zij bereiden het eten en dienen het overdag op voor de niet-moslims aan boord, terwijl zij al kwijlend mogen toekijken hoe wij ons de sateh en garnalen laten smaken. In de Far East is iedereen gelovig op de een of andere manier. Behalve in China. Daar is alleen Karl Marx bekend. Zoals onze deck cadet, die in Beijing woont, me vertelt: “No God captain, in China, only Karl Marx.” Maar nu er meer vrijheid is in China gaan er toch wel meer mensen naar de kerk. De tijden veranderen.

**ELKE DAG VERS BROOD KAN OOK**

De broodmachine die we in Canada kochten, is ingeschoren en Pleuntje bakt elke dag weer een heerlijk bruin broodje. Ik bestelde Goudse kaas en een origineel Edammertje, plus een aantal Canadese Black Forest hammen, want die zijn over-

heerlijk. Op de rekening laat ik het omschrijven als “chicken casserole” om onze moslims niet te verontrusten, omdat er een hammetje naast het rundvlees zou liggen. Het bekend maken van deze verschillen kun je maar beter niet doen.

**WE SPELEN GEEN PINGPONG MEER**

De chief officer komt bij me om te vragen (!?!) of het goed is dat de moslims gezamenlijk mogen bidden in de avond. Het juiste tijdstip kon hij me niet noemen. Dat hing weer van de stand van de maan af of zo iets. Ik heb daar uiteraard geen enkel bezwaar tegen. Of ze de pingpong room daarvoor mochten gebruiken? Natuurlijk, ga je gang. Is geen enkel probleem.

**TOCH MEER ROEPIA’S**

De berichten over de enorme devaluatie van de Indonesische roepia zijn verontrustend en de bemanning vraagt me regelmatig hoe de koersen zich ontwikkelen en wat het resultaat daarvan is op hun gage. Ik zeg dat ze zich beslist niet druk hoeven te maken over die prijsontwikkeling, want zij krijgen betaald in Amerikaanse dollars, waar ze steeds meer roepia’s voor krijgen.

Het is natuurlijk wel een probleem voor hun familie, want er schijnt een tekort te ontstaan aan de primaire levensbehoeften, zoals rijst en olie.

**VAN SIR NAAR TANTE**

Nadat Pleuntje door onze steward wekenlang is aangesproken met “SIR,” begroet hij haar deze ochtend met: “Selamat pagi tante!!!” (Goedemorgen tante) en heeft hij de gewoonte van de Indonesische stuurlieden overgenomen om haar op deze manier aan te spreken. “Terima kasih tante” (Dank je wel tante).

**NIEUWE LAPTOP**

Ik heb in Vancouver een nieuwe computer aangeschaft. En dat is erg wennen. Mijn oude bekende Sharp heb ik aan de chief officer gegeven. Hij is er enorm blij mee. Het scherm was een klein beetje kapot, maar dat mag zijn pret niet drukken. Ik zal hem een paar floppies geven met Lotus 1-2-3 en een Word-programma. Je kunt er in principe alle soorten stabiliteitsvraagstukken en astronomische bestekken en koers- en verheidsberekeningen mee maken.

**LOOPT LEKKER**

Voorlopig blijft het buiig en de deining verward. We rommelen door de zee heen. Het is geen vaste slingerbeweging. Alles is onregelmatig en schokkerig. Toch is het niet echt slecht. Ik blijf trappenlopen (nieuwe spelling?) of is het traplopen? Maakt niet uit. Iedereen is bekend met deze op- en neergaande beweging. Buiten de accommodatie hebben we aan bakboord en aan stuurboord zes trappen van twaalf treden elk. En zo kan ik via het poop-deck rondjes maken en mijn hart op toeren houden. Dit is een prima loopschip. Het hoofddek is een lange grote vlakte. We hebben geen verhoogde bak op dit schip. Je kunt dus ongestoord in alle rust rondjes van pakweg 450 meter maken. Behoudens het weer het toestaat uiteraard. En die pret wordt snel verstoord bij een beladen schip, zoals ik reeds bemerkte. Zeer snel lopen massieve zeeën water over het dek. Wat een spectaculaire waarneming is, maar daar blijft het bij.

**ELKE DAG AAN ANDER MENU**

Ik maak net mijn dagelijkse rondje en zie in de kombuis dat we als lunch hebben: kip sateh, schijven gemarineerde heilbot, Chinese groenten, rijst, groentesoep en een appel als dessert. Het is altijd heerlijk, vind ik, en tevens is het teveel.

Alleen ’s middags lunchen we Indonesisch in de messroom. De andere Europese maaltijden gebruiken we boven in onze accommodatie.

**TOCH KOUD BIJ HAWAI**

Het blijft koud op de Noord-Pacific. De depressies stormen letterlijk over ons heen, de een na de ander. En ik probeer het schip om de zuid te brengen. Om het een beetje aangenamer te maken. En dat valt toch nog wat tegen. De 15e januari bevinden we ons benoorden Hawaï. De wind is vanuit de west, dus op de kop, en we buizen gordijnen zeewater over de dekken. Je zou hier in deze omgeving lekker mooi en warm weer verwachten. Denkend aan de rieten rokjes van de Hawaïaanse schoonheden. Toch maken we hier een denkfoutje om riet uitsluitend te combineren met tropische oorden. Als goede Hollanders moeten wij toch weten dat riet tevens gebruikt wordt om de eigenheimers door een koude winter te helpen. En dat is heel andere koek. Een warm zandstrandje met dansende vrouwen is iets heel anders dan een warm pannetje met kokende piepers. Maar oké, het doel heiligt de middelen en in beide gevallen houden we met riet de beoogde zaken boven het vriespunt.

Ik blijf om de zuid gaan en uiteindelijk zal het toch wel beter weer moeten worden. Ik raak een beetje geïrriteerd, bemerk ik, om voortdurend die grote zeeën aan dek te zien kletsen en het schip zwaar werkend tegen de hoge deining op te laten boksen. Er lopen golven van zeker 20 meter hoog. En dit duurt al een week! Ik word er flauw van. Een dag voor we de riffen Pearl and Hermes passeren, klaart het inderdaad op. Geheel volgens verwachting en volgens de weerkaarten die er nu duidelijk beter uitzien. Is dit mede door onze waarnemingen veroorzaakt?

**DE WEERMAN IS AAN BOORD**

Dat moet ik dus even toelichten. Sedert Vancouver namelijk werken we mee aan de NOAA. Dat staat voor: *National Oceanographic Atmospheric Administration*. En ik ben nu een "*National Weather Observer*", waartoe ik een mooi embleem kreeg uitgereikt. Het aapje is blij met zijn spiegeltje.

Elke zes uur verrichten we waarnemingen die verstuurd worden naar het NOAA te Los Angeles. Ik werd daartoe bezocht door Bob en Mike, die deze rapportering ondersteunen en ons van allerlei instrumenten en informatie voorzien. Zo wordt er elke zes uur een *bath* gelanceerd. Dat is een soort torpedootje die de temperatuur van het zeewater tot op een diepte van 760 meter registreert. Zo lang is namelijk het verbindingslijntje met deze bath. Op de computer zie je dan de temperatuur afgezet tegen de diepte ter plaatse. Dit wordt op een floppy gezet, die door ons via de Inmarsat-C wordt verzonden. Daarna wordt een uitgebreid weerrapport opgesteld met waarnemingen over de bewolking, zoals de CI-, de Cm- en de Ch-groepen.

CI staat voor cumulus, stratus, stratocumulus en cumulonimbus.

Cm betreft de alto-bewolking zoals de nimbostratus, de altostratus en de altocumulus.

De Ch staat voor de cirrus, cirrostratus en cirrocumulus, de zeer hoge bewolkingsgroepen die in hoogte variëren van drie tot achttien kilometer.

Het NOAA registreert onze waarnemingen en gebruikt die informatie voor het maken van weersvoorspellingen die we dagelijks via de fax als weerkaart binnenkrijgen.

Ook worden de gegevens gebruikt om het ontstaan van EL NINO bekend te maken, die tegenwoordig erg in de belangstelling staat.

Het is leuk om weer met iets nieuws bezig te zijn. Hoewel dit nieuws natuurlijk zeer betrekkelijk is. Het bestaat in principe al sedert de tijd van Columbus. Maar ik neem er nu zelf aan deel, voor het eerst van mijn leven, en dat verandert de zaak.

**GEHEIME PLEKJES**

Ik maak mijn wekelijkse ronde om de accommodatie en de verblijven te inspecteren en het is leuk en opmerkelijk om op diverse plaatsen etenswaren te vinden, die er normaliter niet staan. In de kleedruimte voor de machinekamer liggen een aantal Chinese broodjes verstopt. In een kast achter een zwemvest liggen een paar pakken noodlesoep. De chief officer heeft een opmerkelijke hoeveelheid kroepoek in zijn hut liggen, achter het bureau neergezet dus wel uit het directe zicht. En wat is daar nu zo opmerkelijk aan? Welnu, het is nog steeds ramadan. En dan moet er dus gevast worden volgens de regels van de Koran. Maar de Indonesiërs zijn niet zo heel erg fanatiek en lachen me vriendelijk toe. Een klein beetje ondeugend mag je best zijn, vinden zij.
We hebben besproken om direct na de ramadan een grote BBQ te organiseren. En onze boys wachten daar watertandend op.

Ik bestel *kopi oplos* via de telefoon. Maar de bediende wist niet waar ik over sprak. Terwijl ik dacht een lekkere en goede omschrijving te geven van de gewone Nescafé. Ik hoefde hier helemaal niet interessant over te doen en dit trachten te vertalen. Ik had gewoon Nescafé kunnen bestellen. Want zo wordt het ook in het Bahasa genoemd. Kopi oplos wordt niet begrepen door Indonesiërs. Ik leer nu dagelijks een beetje Bahasa Indonesia en dat is volgens mij de op een na makkelijkste taal ter wereld. Ik geloof dat alleen het loeien van een koe makkelijker is. Maar ook dat kan niet iedereen.

**KNALPOT**
De Indonesiërs hebben nog veel Nederlandse woorden in hun dagelijkse taalgebruik. Zo is er bijvoorbeeld het woord KNALPOT. Het is duidelijk dat je voor de reparatie van dit onderdeel bij de garage moet zijn. Hetzelfde woord wordt ook gebruikt om de derrière van de mens aan te duiden. En daarvoor moet je bij een storinkje, ook in Indonesië, naar een heel ander adres.

**SLINGERSARI**
Gedurende de nacht nà de BBQ veroorzaakt een lange noordwestelijke deining een behoorlijk slingerend schip. We deden die nacht dan ook bijna geen oog dicht. Het enige wat lekker geslapen had, was mijn hand, want die lag in beklemde houding. Ik veranderde die dag de naam van het schip "GOLDENSARI INDAH" in "GOYANGSARI INDAH" (goyang is een Bahasa-woord en betekent vrij vertaald: schitterende Slingersari). En die naam verdient ze wel na deze woelige oversteek.

**PIRATEN SLAPEN NOOIT**
Ik krijg weer een bericht van Kuala Lumpur dat er drie aanvallen van piraten zijn geweest in deze wateren. Een bericht dat ons weer extra alert maakt. Overigens houden we al sedert gisteren weer piratenwacht.

Het wordt hier een familiebedrijfje. Nadat Pleuntje nu wordt aangesproken met TANTE krijg ik net een telex uit Beijing betreffende de aankomst van een paar nieuwe cadetten in Singapore. Het bericht is ondertekend door Ma Xiang.

**NA AFLOOP EEN DESSERT**
Het eten smaakt heerlijk. We eten nasi goreng met verse sateh en warme pindasaus. En roomijs toe. We kunnen er weer

een middagje tegen. En met dit heerlijke dessert besluit ik om uitgebreid Chinees te gaan lezen (lekker te gaan slapen) op deze mooie middag in de Oost Chinese zee op 1 februari 1998 bij een temperatuur van 32 graden.

# EEN LANGE REIS MET DE “ALAM PENTING”

## VAN HADONG NAAR BANJARMASIN EN TERUG NAAR HADONG

### MISTER PARK SPEAKING

Bij aankomst Hadong is meneer K.P. Park deze maal de vertegenwoordiger van het agentschap. Heel grappig dat meneer K.P. Park zich ook altijd voorstelt als meneer K.P. Park. Als hij de telefoon aanneemt, zegt hij: “This is Mister K.P. Park speaking.” Het is heel duidelijk en er bestaat nooit een misverstand of je wel met de juiste persoon spreekt. Net zoals de directeur van Green Shipping zich voorstelt: “This is the president, mister Lee speaking.”

### MISTER PARK HEEFT POST BIJ ZICH

Mister K.P. Park heeft een aantal pakketjes bij zich in de auto, die vanuit Singapore en Japan komen en bestemd zijn voor het schip. We laten de drie leerling-stuurlieden die pakketjes ophalen en naar boven brengen. Want alles bij elkaar is het een aanzienlijk gewicht.
De pakketjes uit Singapore betreffen voornamelijk Berichten aan Zeevarenden. Daar staan alle correcties in vermeld, die op de zeekaarten moeten worden aangebracht. Ook is er een aantal nieuwe publicaties verschenen van de Engelse Admiraliteit.

Tevens zijn er weer veel nieuwe instructies die betrekking hebben op de veiligheid aan boord van schepen in het algemeen en ter voorkoming van vervuiling van de omgeving. Dan zijn er nog berichten over voorvallen op andere schepen van de vloot waar wij lering uit kunnen trekken, om dit in de toekomst te kunnen voorkomen.

**STEEDS MEER SCHEPEN**

Voorts lees ik dat de vloot sterk aan het uitbreiden is. Het management van Pacific Carriers is druk bezig om te vergroten, te vermeerderen en te veranderen waar ze dat nodig vinden. We hebben nu 66 varende schepen. Dan is er nog een indrukwekkende lijst van 21 nieuw te bouwen schepen, die in de nabije toekomst worden opgeleverd. Diverse typen schepen zijn hierin vertegenwoordigd. Ik lees dat er bij de werven in Japan en Korea Post-Panamax, Handymax, Multi-Purpose Bulk, containers en tankers worden gebouwd.

**ZE DENKEN DAT HET STEEDS BETER WORDT**

Het *International Safety Management (ISM*)-systeem wordt ook voortdurend veranderd dan wel iets verbeterd, of iemand meent dat het dan beter wordt. Het zij zo. Wij passen het toe. De bemanning wordt opnieuw geïnstrueerd en we trainen om de nieuwe eisen bekend te maken bij de mensen.

Het is duidelijk dat er vooral de laatste tien jaar enorm en intensief veel veranderd is op het gebied van veiligheidseisen en -voorwaarden. De bemanningen worden beter getraind dan ooit tevoren. Het is allemaal goed. Een belangrijke observatie is echter dat er met het aspect tijd geen rekening is gehouden. En dat is jammer. Gelukkig is het wel zo dat de instrumenten en werktuigen aan boord steeds gebruiksvriendelijker worden gemaakt. Ook het onderhoud is sterk verminderd. Dus is er meer tijd over om aandacht te besteden aan andere onderwerpen, zoals die daar zijn en waar we nu mee opgezadeld worden.

**IEDEREEN MOET ALLES KUNNEN**

Ik zal een paar voorbeelden geven. Alle bemanningsleden moeten in staat zijn om EHBO te kunnen verlenen. Dus IEDEREEN. Aan IEDEREEN.

Je hebt aan boord ook laaggeschoolde mensen, zoals in elk bedrijf op deze globe. En hoe kun je nu mensen met het IQ van een kakkerlak EHBO-instructies geven, zodat ze GOED worden uitgevoerd. Belachelijk dus. Of is het zo dat iedere zeeman een speciaaltje is. Een soort supermens. Nou, dan lijkt het me ook gepast om al die mensen supersalarissen te betalen. En dat is nu zeker niet zo.
Voorts moeten alle mensen aan boord in staat zijn te werken met het zuurstofmasker en de luchtflessen. Iedereen. Dus alle technische bijzonderheden kennen en zo nodig toepassen. Alle mensen moeten de noodbrandbluspomp kunnen starten. Alle mensen, met uitzondering van de civiele dienst en de wipers en oilers, moeten de werking van het noodstuurgerei kennen.
Belachelijk gewoon. En iedereen moet de motor in de sloep kunnen starten. Oké, dat kan ik me nog voorstellen. Maar ik wil alleen maar aantonen dat er een overdosering van regels en vereisten is, die wordt uitgestort over zeelieden hier in het verre en warme Oosten.

**MIJN VISIE OVER HET ISM**

Ik keer nu even terug naar het IMO en mijn gedachten daarover. Ik heb dat echter al meerdere malen in eerdere verslagen verteld. Mogelijk in een iets andere versie. ***Je kunt dit gedeelte dus gewoon simpeltjes overslaan als je wilt.***

Bijna al die nieuwe regels worden bedacht door het IMO. Dat is de *International Maritime Organization*. De leden daarvan wonen wereldwijd verspreid. Dat is de eerste vereiste. Dan moet je minimaal denken ter zake kundig te kunnen zijn. Ten derde moet je ontzettend goed kunnen spreken. En vooral langdradig. Een extra talent is dat je ook ergens lang over moet kunnen nadenken.

**LEKKER TRAAG**

Je mag en kunt niet snel een beslissing nemen. Want dan haal je het vereiste trage ritme uit balans en verstoor je de regelmatig herhaalde vergaderingen.

Daar ben ik van overtuigd. Deze organisatie heeft zichzelf eigenlijk al jarengeleden voorbijgelopen en hoeft in deze omvang dan ook niet meer te bestaan. De schepen zijn nu zo enorm veilig. De eisen knallen je om je oren als je je aan boord van een schip durft te begeven. Maar het IMO blijft voortsukkelen in een nooit eindigende veiligheidsmarathon voor lambenigen. Maar denk je dat die mensen opgeven? Nee, natuurlijk niet. Daar is geen enkele reden voor aanwezig.

**ALLEEN VIJFSTERRENHOTELS TELLEN MEE**

Ze krijgen ten eerste een meer dan vorstelijke beloning voor het aanzitten aan de vergaderingen te Londen. En de leden vliegen allemaal uitsluitend eerste klasse. Voor minder gaan ze er niet naar toe. Uiteindelijk is het een vermoeiende bezigheid, zo'n reis alleen al. En dan nog naar al die toespraken luisteren in Engeland. Dat gaat een mens niet makkelijk af. Dus vertoeven ze voor hun rust in de duurste hotels die in Londen ruim aanwezig zijn. Ik heb deze informatie gekregen van een lid van het bestuur. Die man kon dus ook gewoon praten. Zoals bleek. Hij was woonachtig in Tasmanië, Australië.

**INDIERS ZIJN HEEL SLIM EN BIJZONDER INTELLIGENT**

Die man is geboren in India. Het is opvallend dat een groot aantal leden afkomstig is uit India. Ga er maar aan staan. Heb je wel eens moeten onderhandelen met een Indiër??? De Goden mogen je bijstaan want die heb je hard nodig. Hetzelfde verschijnsel doet zich voor in de stad Vancouver in British Columbia, Canada. Dat was in vroegere tijden een heerlijke,

gezellige en ontspannen havenstad. Sedert enige jaren hebben de uit India afkomstige immigranten daar diverse semi-overheidsfuncties weten te verkrijgen. En het zijn zeer kundige mensen, daar gaat het niet om. Maar de manier waarop je die kundigheid toe gaat passen, kent vele marges. En de huidige inspectors en surveyors gaan tot het uiterste. Stel er is een inspectie om het laadruim te controleren of het geschikt is om graan te gaan laden.

**GEEN ENKEL PRESENTJE HELPT**

De inspector komt aan boord, wordt hartelijk ontvangen, uiteraard zou ik er bij moeten zeggen, want alleen hij beslist of je mag gaan laden of niet. En als het schip voor een dag wordt afgekeurd, kost dat vele tienduizenden dollars. Dus wordt er gevraagd of hij koffie wil, of thee, of een softdrink. Veelal wordt dat geweigerd, want ze zijn niet te beïnvloeden met presentjes. En dat zou een voorbeeld moeten zijn op veel plaatsen op deze globe.

**GEEN MUGGENLIJKJE TE VINDEN**

Als de inspector zich heeft omgekleed, gaat hij de ruimen in en draagt dan een witte overall en witte handschoenen. En alles wordt minuscuul geïnspecteerd. Of het wel schoon is. Of er geen streepje roest te bekennen is. Of er ergens mogelijk een indicatie is dat er een kleine lekkage heeft plaatsgevonden. Of er reparaties zijn uitgevoerd. Of er mogelijk een korreltje graan uit een ander land aanwezig is. Of er geen oud levenloos lijkje van een mugje of vliegje is.

**ROESTPLEKJES ZIJN UIT DEN BOZE**

Als er ergens hoog in het ruim een roestplekje ontdekt wordt, moet dat verwijderd worden. En dan spreek je over meer dan vijftien meter hoogte. Slechts met de grootste moeite kan dat

eventueel verwijderd worden. Op veelal zeer onveilige wijze overigens. Dan moeten er ladders aan elkaar verbonden worden en een waaghals zonder zenuwen mag het dan gaan proberen. Het alternatief is om zogenaamde *cherry pickers* te huren. Dat zijn van die wagentjes met een hoge uitschuifbak erop, waarmee je de hoogste plekjes van de ruimen kan bereiken en daar zo'n roestplekje weghalen. Maar het huren van zo'n installatie kost zomaar een paar duizend dollar.

**STRIKT ZIJN ZE**

En dat is hartstikke duur. In vroegere dagen mocht je in zo'n geval gewoon met laden beginnen en gedurende het verloop van het laadproces, als de lading hoog in het ruim was, klom je op die lading en kon je zo zeer eenvoudig dat roestplekje verwijderen. Mag niet meer sedert die Indiërs er zijn. Vinden ze niet schoon genoeg. Ben je wel eens in India geweest? Als je dat met "ja" kunt beantwoorden, weet je voldoende over de Indiase schoonheid. Dat is verschrikkelijk. Niet normaal meer. Daar poept en piest de hele menigte op straat. Riolering, voor zover die bestaat, zit verstopt. Een vriend van mij was eens in een hotel in India toen hij, bij het betreden van de badkamer, een forse rat zag wegschieten onder de badkuip. Hij vond dat dermate smerig dat hij direct naar beneden ging om dat persoonlijk bij de receptie bekend te maken en om een andere kamer te vragen. Weet je wat voor antwoord hij kreeg? "We zullen er morgenochtend direct iemand op afsturen." Dus die Indiase immigranten daar in Canada zijn een beetje doorgeslagen schoon. Je zou kunnen zeggen: dat zijn schoonmaakfundamentalisten. Ze hebben ook leidinggevende posities in de havendienst weten te verkrijgen. Ik heb diverse kennissen in Vancouver en die vertelden mij over de grote verandering die heeft plaatsgevonden in de haven. Voor een bezoekende kapitein is dat niet zo leuk meer.

**MANNETJE PIS IS ER NIETS BIJ**

Dat graan wordt vervoerd naar Indonesië. Tenminste, dat deden wij altijd. En als je ziet dat er in Jakarta en Surabaya een stuk of vijftig jongetjes het ruim ingaan om de lading bij elkaar te vegen onder de zuigpijp. En die daar gewoon de hele dag blijven. Dus weet je wel wat er gebeuren kan. Juist, die doen al hun behoeftes aldaar. In het graan.

**EEN LEKKER WIJNTJE**

Ik heb eens wijn geladen in speciale containers in Algerije. Was bestemd voor de Engelse kerstwijnen. Die containers moesten eerst schoongemaakt worden door een in Oran geregistreerde schoonmaakploeg. Die Arabieren trokken hun slippertjes uit en doken die tanken in. Met hun vuile, ongewassen voeten dus en hun stoffige, vuile kleding aan. Na een uurtje of wat kwamen ze eruit en was de container schoon. Hun voeten ook trouwens. Die waren brandschoon. Kun je het je voorstellen: die Engelse familie tijdens de kerst, waar grootvader eens lekker met zijn neus boven het glimmend gepoetste wijnglas snuffelt, de wijn ronddraait in het glas, terwijl het kaarslicht in de donkerrode vloeistof spiegelt. Hij neemt een slokje en laat dat goed door zijn mond rollen, zijn lippen dichtgesloten omhoog en omlaag bewegend en daarna, verheven opkijkend, zijn goedkeuring gevend waarna de glazen gevuld kunnen worden. “Merry Chistmas my dear.”

**HET GAAT OM HET GROTE GELD**

Ik ontken niet dat er problemen bestaan in de scheepvaart. Zo was er de ramp met de tanker “PRESTIGE” voor de Spaanse kust en de ramp met de tanker “EXXON VALDEZ” bij Alaska. De “PRESTIGE” had geldige certificaten. Maar wat stelt een certificaat voor in deze wereld? De waarde daarvan wordt bepaald door het bedrag waarmee de verstrekker omgekocht

kan worden. Zo eenvoudig en zo simpel ligt dat. Die tanker was totaal verrot. Bestemd voor de schroothoop. Maar wat gebeurt er? Voor weinig geld kan het schip gehuurd worden door een met goede naam en faam bekend staande maatschappij, zoals er velen zijn in West-Europa. Ook hier geldt weer: hoeveel geld wil dat bedrijf uitgeven of verdienen? Je huurt het allergoedkoopste en denkt alleen maar aan de jaarlijkse winstbalans. De natuur interesseert je geen barst. Het enige waar naar gekeken wordt, is de prijs van het schip. De enigen die jouw interesse hebben, zijn je aandeelhouders. En zo werkt het in de praktijk.

Het classificatiebureau dat de certificaten verstrekt heeft, moet in deze gevallen aansprakelijk worden gesteld door de betreffende overheden om alle kosten te betalen. Dan ben je gelijk af van dat probleem. De ramp van de tanker “EXXON VALDEZ” had nu voorkomen kunnen worden door het aan boord hebben van betere navigatieapparatuur, zoals bijvoorbeeld het ECDIS en het verbeteren van de navigatiewacht.

**EUROPA DOET HET BIJNA PERFECT**

Het is heel goed dat er nu in Europa een wet is aangenomen, die verbiedt dat enkelwandige tankers hier mogen varen. Uitsluitend dubbelwandige schepen mogen hier nog havens aandoen en in onze wateren varen. Een direct ingestelde wereldwijde wet zou hiertoe uitgevaardigd moeten worden.

**VERWARDE BERICHTEN UIT SINGAPORE**

Ik krijg weer veel nieuwe berichten vanuit ons hoofdkantoor. Nieuwe formulieren, andere berichtgevingen en nog een aantal kleine wijzigingen.
Mijn grote vriend Hanneman zit ook weer lekker te wippen in zijn praat- en zendstoel. Ik krijg soms totaal verwarde berichten

binnen van dit natuurtalent. Gisteren kreeg ik een bericht dat luidde als volgt: “Betreffende DSC. Ik verwijs naar mijn bericht van enige tijd geleden betreffende dit onderwerp. Ik heb nog geen update van je ontvangen. Vriendelijke groeten, Hanneman.”
Hier zet ik grote vraagtekens bij. Wat bedoelt die man?

Ik stuur hem direct een bericht terug: “Beste Hanneman, kun je meer specifiek zijn met je vraag over je eerdere bericht. Welke datum en wat is het e-mailnummer?”

Want bij ons heeft elk bericht een nummer. En daar verwijs je naar als je iemand ergens een vraag over stelt. Dan zeg je niet: “Mijn eerdere bericht zo en zo.” Dat werkt anders. Bovendien, en daar gaat het eigenlijk om, kan ik me helemaal niets herinneren over een bericht van een DSC. De afkorting zoals ik die ken en die wij gebruiken is: *Digital Selective Calling*. Dat doe je met je VHF, ofwel je marifoon. Ik kan me niet herinneren dat ik een probleem had, of dat ik op wat voor manier dan ook een bericht daarover aan Hanneman heb verstuurd.

**HANNEMAN MAAKT GEEN FOUTEN**

Ik verstuurde mijn vraag gisteren aan Hanneman. En nu, een dag later, nog steeds geen antwoord op mijn vraag wat voor bericht hij bedoelt. Dat is opmerkelijk. In zoverre opmerkelijk dat hij zeker een foutje heeft gemaakt.
Mogelijk is het een bericht voor een ander schip geweest, dat hij per abuis aan mij heeft verstuurd. Dat kan het zijn. En het is ook normaal voor een Singaporaan om dan niet meer te reageren. Want dan moet je bekennen dat je een verkeerd bericht hebt verstuurd en dat willen zij niet. Dus blijft het gewoon stil. Dank je wel Hanneman.

**DE AGENT IS NAUWKEURIG**

Van de agent in Indonesië krijg ik het volgende bericht: “Bedankt voor je berichtgeving betreffende je aankomsttijd. Een goede ankerpositie is 12 graden 41 minuten zuiderbreedte en 126 graden 30 minuten oosterlengte. Bevestig alsjeblieft dit bericht.”

**EN MET REDEN**

Waarom doet die man dat. Kijk, de ankerpositie die hij me doorgeeft, ligt direct voor de toegang van de rivier die naar Banjarmasin voert. Dus in die positie lig je als het ware op de deurmat. Het doorgeefluik gaat open en de kolen worden in het ruim gepletterd. Dichterbij kan niet. Nu zijn er in Banjarmasin, volgens mijn informatie, omstreeks 25 agentschappen. Dat lijkt mogelijk overdreven, maar is het niet. En dat zijn er laten we zeggen 20 teveel. Al die agentschappen concurreren elkaar dood met hun lage minimale vergoedingen. En als ze een schip mogen vertegenwoordigen dan willen ze allemaal dat schip op dat deurmatje hebben. Dus al die agentschappen geven die dichtbij positie door aan de schepen die bestemd zijn voor de rede van Taboneo.

Ik heb de vorige maal reeds met de agent hierover gesproken. “Ja, maar kapitein, het is gemakkelijk als je dichtbij bent.” Leuk en aardig. Maar ik ben verantwoordelijk voor dit schip en ik wil op een veilige plek liggen. Zoals zoveel andere kapiteins dat ook wensen en daadwerkelijk uitvoeren. Maar het deurmatje is altijd vol. En de rest van de schepen ligt dus her en der verspreid op deze rede. Bovendien is het zo dat die rede ook bezaaid is met al die sleepboten met hun bakken kolen op de sleeptros. En die bakken zijn onverlicht. Ook liggen er her en der verspreid de kraanbakken met de mobiele kranen aan boord.

**ONGEORGANISEERD**

Het is dus een ongeorganiseerde janboel op de rede van Taboneo. Ik heb de agent ook een uitgebreid rapport hierover gestuurd. Dat er een betere organisatie moet zijn. Dat alle sleepbootkapiteins geïnstrueerd moeten worden buiten de diepwaterankerplaats voor zeeschepen te wachten op hun beurt. Ook moeten al die kraanbakken in ondiep water rondom de ankerplaats wachten. En niet allemaal verspreid over de ankerplaats voor zeeschepen liggen wachten. Dat is heel gemakkelijk, want die ondieptes zijn direct aan alle zijden van die ankerplaats aanwezig. En voor grote schepen met overeenkomstige diepgang niet toegankelijk.

**ZEER DRINGEND**

Wat gebeurt er soms voor een idioterie hier. Krijg ik een dringend bericht van de Technische Dienst, van een persoon met de naam Vincent Lee. Die heet natuurlijk geen Vincent. Heeft een gewone Chinese naam. Maar dan willen ze een westerse naam hebben en maken er maar iets van. Deze man noemt zich dus Vincent. Oké. Het bericht dat ik van hem krijg luidt ongeveer als volgt: “Dringend nodig de volgende informatie van de noodsignalen die op de brug en in de reddingsboten aanwezig zijn: de maker, het model, het aantal, de geldigheidsdatum. Wanneer zijn de reddingsboten voor het laatst in het water geweest? En wat is de volgende datum? Wat is de datum van de reddingsboottakels? Wanneer zijn ze geïnstalleerd?

Wanneer moet je ze omdraaien, wat is de geldigheidsdatum? Wat zijn de gegevens van de motoren in de reddingsboten? De fabrikant, en de nummers van de motoren? Wat is de geldigheidsdatum van de zeeziektetabletten in de sloepen? Wat is de geldigheidsdatum van de eerste hulp set?”

WELKE IDIOOT DENKT DAT TE MOETEN WETEN???

**ALTIJD NIEUW EN ANDERS**

Waar is dit goed voor??? Ik heb mijn hele leven alle oceanen bevaren en diverse en geheel verschillende situaties en vragen meegemaakt. Maar heb dit soort ONZINNIGE vragen nog nooit gezien. Mogelijk is dat het aantrekkelijke aspect van dit beroep. Het blijft altijd nieuw en anders. Oké. Ik was net bezig stabiliteitslessen te geven aan mijn drie stuurmansleerlingen. Dus schakel ik die jongens eventjes in. De derde stuurman laat ik boven komen om mij ook een aantal gegevens te verstrekken. En ik zie dat hij die leerlingen bij zich houdt. Ik zeg tegen die derde stuurman Song: “Laat die leerlingen in de reddingsboten gaan om die gegevens van die tabletten enzovoort op te nemen.” “Ja kapitein, dat doe ik zo. Ik ga met ze mee.” “Luister,” zeg ik tegen hem, “stuur die jongens om dat te doen. Het zijn geen zombies. Dat kunnen ze prima uitvoeren zonder jou.” En de leerlingen rennen naar de sloepen.

**DE CHINEZEN ZIJN SNEL**

De eerste stuurman heeft de geldigheidsdatum van de certificaten van de draden van de sloepen gecontroleerd.

En negentien minuten later kan ik alle berichten versturen naar Singapore. Ik laat Vincent tevens weten dat de bijzonderheden van de motoren van de sloepen op 20 januari verstuurd zijn naar het technische departement. Dus hij kan kijken in e-mailnummer lcp/pent/0203. Daar staat alles al in. Wat voor een onzin is dat allemaal. Ik weet soms echt niet meer wat voor een stelletje onnozelaren daar op het kantoor bezig zijn. Kijk, al die gegevens zijn op het kantoor. Elke maand stuur ik alle testen en brand- en sloepenrollen op naar het kantoor met kopieën naar alle afdelingen. En dan komen ze met deze vragen. Wat een verschrikkelijke onbenullen zijn het. Maar aan de andere kant wil ik gewoon niet dat deze mensen mijn prettige leven, dat ik hier leidt, verzieken.

Dus verstrek ik ze doodleuk al die informatie en laat het daarbij. In plaats van mijn bloeddruk op te pompen en ze te laten weten wat voor stomme idioten het zijn. Lach om het leven en om die stomme idioten. Laat ze te barsten lopen.

**IETS MAKKELIJKER KAN OOK**

Wat gebeurt er verder deze dag? De stuurman laat nieuwe steunpunten lassen bij de plek waar de loodsladder moet hangen. Het was anders uitgevoerd door de werf in Yokohama en we hebben een betere manier ontdekt om die loodsladder op te pikken. Er waren steeds minimaal drie man nodig om dat ding af te hangen dan wel op te pikken. Nu kunnen we beide werkzaamheden met twee man doen. En ook nog heel gemakkelijk. Wel moeten we door dat lassen aan dek eventjes de topside tank in om de verbrande verf aan de binnenkant te herstellen.

**SOMS MEE EN SOMS TEGEN**

Dan zien we dat de snelheid van het schip tegen de achttien mijl loopt. Dat is enorm veel voor deze badkuip. De stroom is sterk om de zuid zettend aan de oostkust van het eiland Kalimantan in het noordelijke gedeelte van de Straat Makassar. Mijn aankomsttijd te Taboneo zal daardoor vervroegd zijn. Ik maak echter nog geen wijziging in mijn berichten aan de agent betreffende deze verandering. Het kan heel gemakkelijk dat ik aan de zuidkust van Kalimantan, bij Tanjung Selatan, in de Javazee de stroom weer tegen krijg. En dan verlies je weer even snel aan mijlen dan je nu hebt gewonnen.

**LEKKER ZIGZAG TUSSEN DE ONDIEPTES DOOR**

We varen in een soort zigzagroute tussen de eilandengroep Pulau-Pulau Balabalagan door. Dat is een deel van de nieuwe route die ik hier heb uitgestippeld. Daarna gaan we recht om

de zuid tot aan Pulau-Pulau Sambergelap. Het is hier echt Indonesië. Een vlakke zee, hier en daar een eiland en mijlenver zicht. Bewolkte hemel en rondom veel cumuli nimbus. Je ziet de regenbuien die er onder hangen. Donkergrijsblauwe bijna verticale strepen tot aan het wateroppervlak.

**HEEFT DIE MAN NIETS BETERS TE DOEN**

Toch weer even terug naar mijn grote vriend Hanneman in Singapore. “Dag kapitein, dat bericht gaat over het testen van je NBDP (telex over radiosysteem).”

Oh jee, daar heb je hem weer. Ongelooflijk is die rukker. Of ik hem het testbericht wil zenden, want een aantal kapiteins liet dat niet verrichten. Beweert het cadeautje.

Wij testen dat apparaat elke week, behoudens je tenminste binnen het zendbereik van een bemand radiostation bent. Goed, daar gaan we dus weer. We proberen contact te verkrijgen met Keelung Radio. Dat lukt. Heel langzaam uiteraard, want dat gaat echt lettertje voor lettertje en geen woord sneller. De verbinding is goed, de operator zendt zijn test tekens uit: “1234567890” en “THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG.” En als je dat goed ontvangen hebt, betekent het dat je zend- en ontvanginstallatie goed functioneert. Want dan heb je alle letters en cijfers behandeld. Maar Hanneman wil dus dat we alsnog een testbericht versturen naar zijn kantoor, zodat hij kan verifiëren dat we inderdaad dat bericht hebben verstuurd. Wat een ongelooflijke zeikerd is dat zeg.

En dat idee blijkt ook bij de operator van Keelung te bestaan. Want ook zij vraagt: “Waarom moet je een testbericht sturen naar je company? Wij hebben het station getest en het is goed dus voldoen we aan de wettelijke eisen.”

Ze begint tegen te sputteren als we laten weten dat onze company dat van ons vraagt. Komt dan met de opmerking:

“dat het wel vijftien goudfrank aan kustlijnkosten zijn en dat de landlijnkosten haar nog niet bekend zijn. Maar dat zal ze nakijken. Willen we daarop wachten?” “Ja,” bevestigen wij.

**DE CIRKEL IS ROND**

Daar wachten we op. Dat duurt een minuut of vijftien. Ze kan het blijkbaar niet vinden. Af en toe laat ze weten op de telex: mom pls. Wat betekent: een moment please. Uiteindelijk laat ze weten dat ze die service niet kan verlenen. “Hebben we verder nog iets voor haar?” “Nee, helemaal niets meer.” “Oké, bedankt en over en sluiten.” We besluiten het later nog eens via Keelung Radio te proberen als er een andere operator op wacht is. De verbinding lukt acht uur later. Die operator laat direct weten dat Keelung geen station is om testberichten te versturen. Wil wel een gewoon bericht voor je verzenden, maar weigert een testbericht op te nemen. “Oké, goed, en prima bedankt.” We sluiten. En ik laat dus aan mijn Singaporaanse vriend Hanneman weten dat die service niet verleend wordt via Keelung. En voor ons bestaat er in deze regio, binnen onze reikwijdte, geen ander station om dat verzoek door te geven. Dus is de cirkel weer rond en gesloten.

**RELIGIE VIA GEHEIME ZENDING**

En nu afwachten wat Hanneman als volgend grapje voor ons heeft. Zoals ik al meerdere malen vertelde, is die man in vroegere tijden radio-operator geweest. Heeft dus altijd voor de kapitein zijn benen uit zijn reet moeten lopen en schijnt daar een complex aan over gehouden te hebben. En nu kan hij op deze heerlijk simpele manier lekker terugkaatsen. Geef hem dat genoegen. De simplist.

Hanneman is ook enthousiast lid van een of andere geloofsgenootschap. Want elke zending papieren en berichten die hij naar ons verstuurt, is verpakt in oude omslagjes van een

drukwerkje van kerkdiensten. Wat voor liederen er gezongen worden. Over welk onderwerp de pastor deze zondag, of woensdag, de preek voert. Want dan is er ook een dienst. En daarbij is een korte uitleg beschreven over dat betreffende onderwerp en de toepassing ervan in de praktijk op je werk en in je gezinsleven. Ook is er nog een zuster of broeder die een toespraakje houdt over het gezinsleven en over zaken die dat nadelig kunnen beïnvloeden. Dus wordt er via de maatschappijkanalen, verstopt in zijn zendingen, ook nog echte en originele zending bedreven.

**GEWOON TE LAAT**

In de late nacht van de 17e maart, of de vroege ochtend van de 18e maart, kom ik voor de anchorage van Taboneo. Voor de een is het een latertje van de 17e en voor anderen is het een vroegertje van de 18e. Ik kom omstreeks twee uur voor de ankerpositie aan en realiseer me dat ik eigenlijk te laat ben om de machine minder omwentelingen te laten maken. Ik zit een beetje te suffen. Het is nog wel drie mijl te gaan, maar je hebt wat tijd en ruimte nodig om dit schip te stoppen. Dus ik zeg tegen de leerling-stuurman, die aan het roer staat, om hard bakboord te geven. Ik wil dan even een rondtorn maken. Dat betekent gewoon even ronddraaien. Ten eerste om tijd te winnen en ten tweede om de snelheid uit het schip te halen. En dat gaat met een roermanoeuvre veel sneller dan met de machine. Onze snelheid van vijftien knopen wordt gedurende deze rondtorn gereduceerd tot zes knopen. En dat lijkt veel beter. Bovendien heeft de computer de machine de vereiste afkoelingstijd kunnen geven en kan ik halve kracht vooruit geven op de machinetelegraaf. Wat tegenwoordig een knopje is, dat met een simpele aanraking het vereiste aantal omwentelingen realiseert. De stuurman is al op het voorschip met de bootsman en een matroos om het anker gereed te maken.

Ik laat hen het anker tot op het wateroppervlak uitvieren. Ik stop de machine en geef dan halve kracht achteruit. Het duurt dan nog vier scheepslengtes en zes minuten voordat ik werkelijk gestopt ben en het anker daadwerkelijk kan laten vallen. Ik laat zeven lengtes ketting geven en we liggen even later perfect achter bakboordanker op de rede van Taboneo.

**NIEMAND WEET HET**

Het is mij niet bekend waarom deze locatie wordt aangeduid met de naam Taboneo. Omdat die naam totaal niet voorkomt op de relevante zeekaarten. Wel is er de plaats Banjarmasin. De rivier is bekend onder de naam Sungai Barito. En Banjarmasin is een belangrijk administratief centrum voor Kalimantan en een van de oudste handelsposten op dit eiland. De bevolking bestaat uit meer dan een half miljoen mensen. De importen zijn machineonderdelen en chemicaliën. De uitvoer bedraagt meer dan vijftien miljoen ton goederen en bestaat hoofdzakelijk uit boomstammen, steenkool en rubber. Wel vind ik een stadje met de naam Tadineo. Het is dus heel wel mogelijk dat de naam hiervan afgeleid is.

**OP DE REDE**

Het overgrote deel van die hoeveelheid lading wordt overgeslagen op de rede voor de monding van de rivier Sungai Barito. De rivier zelf is namelijk hartstikke ondiep. En van baggeren hebben ze in Indonesië nog nooit gehoord. Met uitzondering van de haven van Jakarta, Tanjung Priok. Die is nu voor schepen tot dertien meter diepgang toegankelijk.

Voor de overige havens geldt dat je veelal buiten op de rede je lading moet innemen.

En dat kan in veel gevallen ook heel goed. Op deze breedte is het weer zeer gematigd en heb je geen last van deining of hoge golven.

**BERAPA HARGA?**

Als het daglicht wordt, zien we al de eerste bootjes verschijnen met een lading vers fruit. “Berapa harga?” vraag ik. Wat kost het? “Lima puluh dollar.” Vijftig dollar. Voor de hele boot. Direct is er een tweede boot. Die heeft een iets kleinere hoeveelheid fruit. “Berapa harga?” “Ook vijftig? Ik geef je veertig, voor de hele boot.” “Nee, vijftig.” “Oké, sampai jumpa.” Ga maar weg. En inderdaad verdwijnen ze vriendelijk zwaaiend. Een kwartiertje later zijn ze terug. “Je mag het hebben voor veertig dollar.” “Oké,” zeg ik, “breng maar aan boord.” En als aapjes klimmen ze snel naar boven en trekken alle watermeloenen, kokosnoten, bananen en buah rambutan aan boord. Dus heb ik voor 80 dollar een enorme hoeveelheid fruit. Voldoende om elke dag van te kunnen eten tot we terug zijn vanuit Korea. Ook is mijn vaste scheepshandelaartje gekomen. Ik heb 600 kilo rijst nodig en geef hem het monster van de rijst, dat we in China hebben gekocht in januari. Die vindt de crew erg lekker en ik wil dus proberen dezelfde rijst te kopen. Hij bekijkt aandachtig die rijstkorrels. “Nee, die hebben we niet. Wij hebben lange rijstkorrels en dit zijn bijna ronde rijst korrels.”

**VERSE LOOPKIPPEN**

“Wat is de prijs van de Indonesische rijst?” vraag ik hem. “Dat kost 1 dollar per kilo.” “Nou, laat dan maar zitten, want ik betaal niet meer dan 60 cent per kilo. Dan koop ik het wel in China.” Daar is hij het niet mee eens en dat wil ik juist bereiken. “Oké,” zegt hij, “ik kan je ook goede rijst leveren voor 70 cent.” “Dat is goed,” zeg ik hem. “Met uiteraard nog tien procent korting. Dus 63 cent netto. Maar we willen die rijst eerst proeven. Jij brengt me dus 20 kilo. En die eten we dan morgen. Als het goed is, kan ik meer bestellen.” Dat wordt geaccepteerd. Ook wil ik 200 kilo kip hebben. Maar tegen een

betere prijs dan de vorige keer. Toen betaalde ik drie dollar min 10 procent korting. Ik wil nu niet meer dan 2.50 dollar per kilo betalen. Tot mijn verbazing zegt hij me dat hij me nu de kip kan leveren voor 2 dollar per kilo. “Oké, dat is goed. Maar denk erom dat je uitsluitend goede kwaliteit levert. Alles wat niet goed is, of wat er niet zo goed uitziet, krijg je terug.”

**STELLETJE DWAZEN**

Daarna komt de agent aan boord met een paar vertegenwoordigers van het hoofdkantoor uit Jakarta. Ze willen even met me spreken, slaat allemaal nergens op. Of ik tevreden ben met de service van de agent. Of de communicatie goed is. Allemaal nutteloos. Ze maken een rondreisje door Kalimantan langs de diverse havens. En bezoeken dan de schepen. Ik zie aan hun ogen dat ze lekker aan het stappen zijn geweest in Kalimantan. Eventjes op werkbezoek ... hm hm. Dan zijn er nog een paar meisjes van het kantoor, die op bezoek komen om het schip te zien. Ik laat ze de brug zien, maar als een stelletje dwazen staan ze daar te kijken. Hebben eigenlijk zero punto zero belangstelling. Willen alleen maar naar beneden en prefereren het om op televisie te kijken naar een muziekprogramma.

De surveyors maken de diepgangberekening en we mogen beginnen met de belading. Zelfs voordat de douane en de quarantainedienst zijn geweest. Overigens krijg ik later een rekening van 75 dollar gepresenteerd van de douane, omdat ze die toestemming gaven eerder te beginnen! Wordt uiteraard wel door de verschepers betaald. Die douanemensen zijn nog bezig op de “GLORY HARVEST”, een ander schip dat net voor ons is gearriveerd. Een uurtje later zijn ze er en kunnen we beginnen met de papieren rompslomp. Allemaal

vriendelijk en leuk en aardig en glimlachen en kuchen en stinkende kreteksigaretten en Coca-Cola en koekjes en koffie en stempels en handtekeningen en vooral veel kopieën. En dan de presentjes natuurlijk, die door hen “souvenirs” worden benoemd.

**HET IS NOOIT GENOEG**

De quarantaineman wil altijd meer en dat zeg ik hem ook: “Waarom vraag jij altijd meer? De andere mensen zeggen dank je wel, maar jij wilt altijd meer. Ik geef jou 1 slof sigaretten en dat vind ik genoeg. Oké? Dus ga nu maar.” En dan schud ik alle handen weer. De havenmeester, drie man, de douane, vijf man, de quarantaine, twee man, de immigratiedienst, twee man. De havenmeester en de immigratieman zijn wat ouder dan de rest. Zij vragen om whisky. Dan zeg ik direct: “Jij wilt whisky? Je kunt kiezen, whisky of sigaretten.” Om te voorkomen dat ze me ook nog om Marlboro’s vragen. “We hebben liever whisky,” antwoorden ze me. Dat is overigens wel aan hun gezichten te zien. De padvinder van de quarantainedienst wil ook nog altijd even de provisiestore en de kombuis zien. Of het wel SCHOON is. Dit is allemaal glimmend roestvrij staal. En het straalt je toe. Maar elke keer wil hij even snuffelen. Die grappenmaker.

**MET HET WETBOEK OP ZIJN BORSTZAKJE**

Ook neemt hij nog de gelegenheid te baat om mij nogmaals heel vriendelijk lachend om een extra slofje Marlboro te vragen. Wat ik dus ook heel vriendelijk weiger. De quarantaineman is een uit zijn krachten geschoten padvinder. Daar lijkt hij op. Zowel wat kleding betreft als strakke jonge uiterlijk. Een erg jong gezicht op een veertigjarig lichaam. Met groene toefjes op de schouders en ook nog een paar borduursels boven de borstzakjes. Zowel links als rechts zijn kleine vierkante en

rechthoekige kleurtjes genaaid. De douanebeambten zijn gekleed in een donkerblauw uniform. Met gouden strepen, die hun rang aanduiden, op de schouders. Dan hebben ze op de zijkant van hun mouw een veelkleurig insigne met witte lettertjes. Hierop staat aangegeven dat ze bij de douanedienst van de regio Banjarmasin geregistreerd zijn. Boven hun borstzakjes hebben ze een goudkleurige broche hangen, die een adelaar voorstelt met een opengerold wetboek in zijn poten.

**DE VOC**

Ze spreken dikwijls over de koloniale tijd. Dat de Nederlanders hun de INLANDERS noemden. En de Indonesiërs noemden de Nederlanders MENEERR. Met een hele lange RRRRRRR.

Van de KOMPANIE. Een MENEERR VAN DE KOMPANIE. Ze moeten er erg om lachen, gelukkig. Ik heb een goede relatie met die mensen. Soms vragen ze me wat ik denk van die periode. Het is uiteraard een zeer belangrijke en langdurige periode in de Indonesische geschiedenis geweest.

**POLITIONELE ACTIES**

Natuurlijk heeft Nederland ook behoorlijke fouten gemaakt. Na de Tweede Wereldoorlog is er een aantal Indonesische vertegenwoordigers in Nederland geweest om te spreken over gedeeltelijke onafhankelijkheid. Dat zou dan geregeld moeten worden, zoals bijvoorbeeld de Engels-Australische relatie. En zou een prima oplossing zijn geweest. Zonder vechten en schieten en moorden en noem maar op wat voor ellende er allemaal gebeurd is gedurende de politionele acties. Ik meen dat ze dit verkleinwoord gebruikten voor hun schietpartijen. Het was gewoon een strijd van het leger tegen de rebellen. Of vrijheidsstrijders. Aan welke kant sta je en hoe benoem je dan die personen? En er zijn duizenden mensen

gedood en zwaar gewond geraakt.
Maar de Nederlandse regering voelde zich te hooghartig om met deze mensen te spreken.
Een kortzichtig beleid van de Nederlandse bewindsvoerders en ontzettend jammer dat het allemaal zo gelopen is.

**DE PROVISIES**

’s Middags om één uur wordt er omgeroepen dat de provisies zijn gearriveerd. Ik wacht nog een tijdje en ga dan even aan dek kijken. En daar is iedereen al bezig om te helpen alle eetwaren aan boord te krijgen. De kok en de steward, de bootsman met al zijn mensen en ook de machinekamer is gedeeltelijk vertegenwoordigd. De vijfde machinist Manny is er, samen met de electrician, de oiler en de wiper.
Even later zie ik ook de vierde machinist verschijnen. Ze maken grappen met elkaar, eten fruit, drinken groene kokosnoten leeg, wegen de garnalen en de inktvissen en sjouwen alles naar de provisie-store.
De bootsman bedient de kraan waarmee alles aan boord wordt gehesen. En dan zijn er nog een man of zes van de scheepshandelaar die meehelpen om alles te verrijden en neer te zetten.

**OUWE GOUDSE**

Ik zie dat er groene kokosnoten worden opengehakt. Daarna wordt de gehele noot aan de mond gezet en kun je het sap drinken. Ik krijg er ook een toegestopt en het is een heerlijke koele drank.
Met genoegen neem ik waar dat de crew het hartstikke lekker vindt. Dus bestel ik er nog eens 120 om morgen af te leveren. Er is ook prima Gouda kaas bij. Keurig verpakt en heel goed van smaak. Gemaakt in Indonesië. Perfecte kopie van de originele Oude Goudse.

**WINDERIG**

Vroeg in de avond verschijnen er donkere wolken aan de kim. Even later barst de regen los en sterkt de wind aan tot 35 knopen. Ik lig achter zeven shackles ketting (= 105 vadem = 193 meter) en dat is voldoende bij deze windsterkte. Ik prefereer negen shackles ketting als de wind met meer dan 40 knopen blaast. Een uur later neemt de wind af, maar het blijft de gehele avond regenen. De belading vordert zeer langzaam. Er is slechts aan één zijde een barge langszij, omdat er niet voldoende kolen in voorraad zijn. Ik zie dat er bij andere schepen wel aan beide zijden wordt gewerkt. Dus andere verschepers hebben dat probleem niet.

**ALI BABA EN DE ZEVEN ROVERS**

De scheepshandelaar komt omstreeks het middag uur om het restant van de provisies te brengen. Hij levert nog wat grote garnalen, inktvis en extra kokosnoten. Ik betaal hem een voorschot van 2500 dollar en hij zegt me toe de volgende dag met de rekening te komen. Hij wil direct weer terug met al dat geld. “Want als het donker is, kun je beroofd worden,” zegt hij. Gisteren is zijn zuster beroofd in Banjarmasin. Ze werd bedreigd met een pistool en moest alles afgeven. Ook hier hebben vrouwen soms een tasje bij zich; dat werd dus meegenomen en ze moest al haar sieraden afdoen en meegeven. De scheepshandelaar noemt de rovers ALI BABA.

**LARRY BLAAST WEER**

De volgende morgen regent het nog steeds. Ook loopt er een beetje deining. Mogelijk dat al die regen het gevolg is van een orkaan die ten noordwesten van Australia voorbijgaat. Aan de oostkust van Australia is het nog heftiger. Daar is de orkaan Larry die grote schade aanricht aan de kustgebieden rondom Cairns en Townsville. Ik ben daar onlangs nog geweest. Ik

hoorde ook dat er schade is geconstateerd bij het Great Barrier Reef. Larry bleek een van de krachtigste orkanen te zijn van de laatste drie decennia. Windsnelheden van 280 kilometer per uur werden er gemeten. Dat is enorm. Ik heb eens ruim 200 kilometer per uur meegemaakt in de Stille Oceaan ten oosten van Japan. Dan durf je echt niet naar buiten te gaan, want je wordt gewoon opgenomen met de wind en kun je zo gaan hemelen.

**VERS GESLACHT**

Mijn scheepshandelaartje is er weer. Hij komt nog een geslacht varken brengen. De kok inspecteert of alles goed is. Het varkentje is die ochtend geslacht en dus knorvers. Ziet er heel goed uit. Ze hebben er ook nog twee varkenskoppen bij gedaan. De Flippen vinden dat erg lekker. Ik had aanvankelijk een prijs afgemaakt van vier dollar per kilo met tien procent korting. Nu staat er op de rekening 3.50 dollar per kilo. Plus nog die tien procent korting uiteraard. Dat is dus aanzienlijk goedkoper. Ook staat er dat er 100 kilo is geleverd. Dat moet 75 kilo zijn. Want het is door onze mensen allemaal nagewogen. Ook blijkt er bij de nota van de kokosnoten te staan dat er 120 geleverd zijn voor 1 dollar per stuk, totaalprijs 120 dollar. Daar doe ik het niet voor. Ik wil er vier voor een dollar hebben. Want dat is de prijs die ik bij elke handelaar betaal.

**BEWUST REKENFOUTJE?**

“Oké captain, is geen probleem. Gewoon 4 voor 1 dollar.” Er was uiteindelijk 600 kilo rijst besteld met als merknaam Ikan Paus. Wat WALVIS betekent. En dat is goede rijst. Is gekeurd en in orde bevonden door de crew, die het uiteindelijk moet eten. Totaalprijs 420 dollar. Twee kolommen daarboven stond dat er ook 15 kilo bitter gourd was geleverd. Dat is een soort groente. Prijs per kilo 1 dollar. Totaal prijs 420 dollar?!?

Ook hier??? Er gingen wat lampjes bij me flikkeren. Dat kan niet. “Nee, dat was een foutje,” zo zei de leverancier me. Ook had hij me twaalf pakken Milo geleverd. Dat is een soort kant en klare chocoladedrank. Het is een poeder en als je er dan een hoeveelheid warm water bij doet, kun je er zo de ijsbaan mee op.

**CHOCOLADEBRUIN**

En wie drinkt dat dan bij mij aan boord? Juist, je raadt het goed. Wie anders dan mijn chocoladebruine leerling-stuurman uit Singapore. Als je hem vraagt waar hij vandaan komt, zegt hij heel overtuigend: “SINGAPORE”. Als je dan vraagt: “Ja, dat weet ik, maar waar kom je oorspronkelijk vandaan?” herhaalt hij: “Uit SINGAPORE”. Als je dan zegt: “My friend, ik dacht te weten dat je uit India afkomstig bent,” luidt zijn antwoord: “Misschien mijn verre voorouders. Dat zou kunnen.” “En je gaat elk jaar naar je oma op bezoek in Zuid-India??? Is zij een van je verre voorouders???” “Ja, maar ik ben gewoon als baby hier gekomen, dus dat weet ik allemaal niet. Kan ik me niets van herinneren.”

Het is dus opvallend dat hij zijn Indiase afkomst ontkent. Hij is echt schitterend bruin van kleur en heeft een bijzonder Indisch dialect. Een heel aardige jongen die Abdul Farhan. Met toch een complex van hier tot New Delhi. Zoals blijkt.

**MEER LIEFHEBBERS**

Maar oké, we bestellen speciaal voor Abdul Farhan, op zijn verzoek, Milo. De vorige keer kregen we pakken met een inhoud van 600 gram, prijs zeven dollar per stuk. Nu kregen we weer tien pakken aan boord, want dat drinken die kinderen wel op in een maand tijd. Want na Abdul zijn er ook nog Chinese liefhebbers bij gekomen.

En de prijs was hetzelfde gebleven: zeven dollar. Dus mij was dat niet opgevallen. Maar de Chinese derde stuurman Song vertelde me: “Captain, die Milo is nu 300 gram. Heel kleine pakjes, en de coffee-mate is ook maar 300 gram.” Anders krijgen we altijd die grootverpakking van 600 of 700 gram.
Mijn handelaartje had mij dus Milo en coffee-mate geleverd voor dezelfde prijs maar voor de helft aan gewicht van de vorige bestelling. Dus zei ik tegen hem dat hij het voor de halve prijs mocht laten staan en anders gewoon mee terugnemen naar Banjarmasin. Dus mocht ik het hebben voor die halve prijs.

**DE TOUWTJES WAT AANTREKKEN**

Ach, die man moet natuurlijk iets verdienen. Daar gaat het niet om. En er zijn veel artikelen waar ik ook niet over zeur. De sla kost 2.50 dollar per stuk. Voor de prei betaal ik ook 2 dollar per kilo. Je weet dat je teveel betaalt, maar zo is die handel nu eenmaal. Ik moet echter binnen mijn budget blijven. En dat is bepalend. Dus moet ik hier en daar de touwtjes wat aantrekken.
Al met al is het een gezellige onderbreking. De crew vindt het altijd leuk om alles te bekijken en te proeven. Dus maak ik er ook een beetje een happening van.

**IN NEVELEN GEHULD**

Na de aanhoudende regenbuien is het nu glashelder geworden. Je zou toch niet denken dat er hier veel stof in de lucht zit, omdat er in deze buurt geen industrie van betekenis is. Toch is na een bui de atmosfeer weer schoon en zie je mijlen ver weg. De bergen van Zuid-Kalimantan zijn dan duidelijk waar te nemen, terwijl het meestal grijzig en dampig is. Je ziet dan wel de kust, maar daar is ook alles mee gezegd. De bergen erachter zijn meestal in nevelen gehuld.

Ik krijg van Vincent Lee, mijn vriend op de Technische Afdeling, een bericht dat de maatschappij het gebruikelijke berichtgevingssysteem van het scheepsonderhoud gaat overzetten naar een computersysteem. Nu maken we nog steeds hard copies van alle onderhoudswerkzaamheden. Dat betekent dus dat er elke maand een kilootje papier naar PCL wordt verstuurd. Dat gaat nu veranderen en wordt alles ingevoerd in een computerprogramma en dan zo maandelijks verstuurd aan PCL. Dat is een duidelijke verbetering.

**EN WIJ HEBBEN DE EER**

Wij, de "ALAM PENTING", zijn verkozen tot pionierschip om dit nieuwe systeem op te zetten en te beproeven. Allereerst moeten dan alle gegevens worden ingevoerd. En dat zijn er duizenden. Van het topje van de mast, in vroegere dagen de mastkloot genoemd, naar beneden gaand tot de bilgeruimte in de machinekamer. Dus van het windvaantje tot aan de bilgepomp. En dat wordt stuk voor stuk behandeld: nagezien, gesmeerd, schoongemaakt, opengemaakt en onderdelen vervangen. Zo ongeveer in deze volgorde. Alles moet benoemd zijn en elk onderdeel heeft een naam en een nummer. We komen tot 102 pagina's die geheel gevuld zijn met de benodigde gegevens. Als we alles gecontroleerd en ingevoerd hebben, komen er twee technicians van het bedrijf dat het systeem heeft ontworpen en verkocht aan PCL aan boord. Zij komen ons dan instrueren over de juiste werking, invoerprocedures en de manier van verzenden. Dat wil zeggen, wanneer wij gereed zijn met al die controles en dat hebben geretourneerd aan Vincent Lee in Singapore.

**TOCH IS HET ACHTERHAALD**

Nu blijkt dat er weer veel veranderingen zijn in te voeren met betrekking tot het periodieke onderhoud van scheepsuitrus-

tingen. De veranderingen blijven in hoog tempo voortgaan en vereisen dus aanpassing in onderhoudsschema's en werkwijzen.
Zo was het vroeger (hm hm) gebruikelijk om ook de radarscannersmotoren na te zien en te smeren, met een intervalperiode van drie maanden. Nu hebben we nieuwe scanners die niet meer gesmeerd mogen worden. Afblijven. Het enige wat je kunt en mag doen, is de scanner inspecteren op scheurtjes en waterdichtheid. De pakkingen moeten nu om het jaar vernieuwd worden.

Het gyrokompas, zoals wij het kennen, is vervangen door een elektronische verzameling van fotocellen en verbindingen. Dichterbij kan ik niet komen met mijn uitleg. Vroeger was het dus een gyrotol die ronddraaide en zo het noorden zocht. En naar die richting wees de tol. Daar zaten ventilatortjes bij, die de zaak moesten koelen. En die ventilatortjes en de filters moest je met regelmatige tussenpozen schoonmaken, omdat ze vol zaten met stof.
Is niet meer zo. Die apparatuur wordt niet meer heet. De spanning van alle apparatuur is niet meer dan 25 volt. Het jaarlijkse onderhoud beperkt zich tot het exact nameten van die spanningen. En als daar een kleine afwijking in zit, is dat tevens de aanduiding dat er ergens iets fout is. En dat wordt dan verholpen.

Dus wij noteren nu al die correcties die in onze geplande onderhoudsboeken moeten worden vermeld. En dat is een behoorlijke hoeveelheid werk. Uiteraard berust het meeste werk bij de machinekamerdienst. Die mensen hebben echt een niet voor te stellen hoeveelheid apparatuur en werktuigen. Het is eigenlijk een verschrikkelijke baan. Om altijd in die hitte en het lawaai te moeten werken

**TIKKELTJE BETER CHIEF**

Aanvankelijk vordert dat onderzoek een beetje te langzaam naar mijn zin. En roep ik de eerste machinist bij me. Hoever hij al gevorderd is en wat er te rapporteren valt.

“Ja kapitein, ik heb die papieren aan de mensen gegeven en gezegd wat ze moeten doen.” “Goed,” antwoord ik hem, “en wat doe je verder? Het is nu twee dagen later, wat heb je gedaan?”

“Wat moet ik doen?” vraagt de machinist me.

“Wel chief,” zeg ik hem, “ik verwacht dat jij als leidinggever de mensen begeleidt en dat je op de hoogte bent van hun vorderingen. En dat je de mensen stimuleert door zelf een voorbeeld te geven en mogelijk zelf ook initiatief neemt. Niet door simpelweg van achter je bureau die papieren te overhandigen en daarmee te geloven of te verwachten dat het wel goed zal komen.”

“Ja, maar ik heb gezegd wat ze moeten doen,” vervolgt hij. “Chief, ik ben niet tevreden met je antwoord. Ik verwacht meer leiderschap, attentie en aandacht.” En daar laat ik het bij.

**HET GAAT GOED**

Het heeft succes. De volgende ochtend is hij om acht uur bij me met zijn memory stick met de verzamelde gegevens en daaruit blijkt dat 80 procent van het onderzoek gereed is.

Ik ben tevreden. En dat zeg ik hem ook. Ik realiseer me ook dat dit extra werk vereist buiten de gewone operationele werkzaamheden om, die ook verricht moeten worden. Uiteraard moet er hier op de rede van Taboneo ook onderhoud aan de hoofdmotor verricht worden.

Nogmaals, het betreft een enorm onderzoek en het vereist veel tijd en toewijding. Juist daarom moet je eventjes op een hogere versnelling opereren.

Ook de stuurman is druk bezig met zijn onderzoek en we maken snelle vorderingen. We hebben totaal ongeveer 120 correcties ontdekt en ingevoerd. En ik ben ervan overtuigd dat er hier en daar nog wel ergens een foutje zal zitten. Dat is onvermijdelijk. Maar je hebt in ieder geval een grote stap gezet naar een goed up-to-date onderhoudssysteem.
Later zal blijken in hoeverre we dat met die engineers van Danaos kunnen invoeren en bespreken. Mogelijk dat we in Korea dit kunnen afmaken.

**HANNEMAN WERKT OOK 'S AVONDS**

Terwijl ik 's avonds naar het nieuws van radio Nederland luister, komt er een groot bericht binnen via de Satcom. En dat is om 21.00 uur! Afkomstig van mijn vriend Hanneman. Die jongen werkt zich ook te barsten. Ongelooflijk.
Hij is bezig met een nieuw ballastwatermanagementplan, dat opgezet wordt in Londen bij Lloyds Register. En Lloyds moet extra informatie hebben om dat te kunnen doen.
Ik had enige tijd geleden al uitgebreide informatie hierover verstuurd, maar dat blijkt niet voldoende te zijn. Nu willen ze weten wat de diameter is van de ballastwaterlijnen naar het ballastruim 4. En wat de capaciteit van de pompen is. Hoe veel en hoe groot zijn de openingen van de ventilatiepoorten op dit ruim? Welke pomp gebruik je op de achterpiek? Is dat de ballastpomp of kan dat ook met de algemene dienstpomp? Nu hebben we alles dubbel uitgevoerd op dit schip. Van elke pomp heb je er al twee aan boord. Dat is punt 1.
Punt 2 is dat alle pompen onderling uitwisselbaar zijn. Werkt het ene systeem niet dan kun je het andere systeem gebruiken.
Bovendien, en daar gaan het eigenlijk om, waarom vraagt die man in Londen dit? Het schip is gebouwd onder toezicht van Lloyds in Londen.

**KRABBEND ZEEWATER**

Alle eisen en tekeningen zijn door Lloyds opgesteld en gemaakt. En alle gegevens zitten in de computer in Londen. Maar oké, never mind, wij doen dat wel even.

Ook wil hij een controle van de stabiliteitscomputer uitvoeren. Terwijl die controle al door Lloyds is uitgevoerd tijdens de nieuwbouw. Ik heb er bewijzen van en de certificaten zijn door Lloyds verstrekt. Blijkt niet voldoende te zijn. Hij wil alle stap-voor-stap berekeningen van het gehele ballastproces hebben.

Dat betreft een procedure die we moeten uitvoeren als we een internationale reis maken. Veel landen willen niet het ballastwater van een ander land in hun territoriale wateren hebben om te voorkomen dat ongewilde diertjes in hun water komen spartelen. Voorbeelden daarvan zijn de zebramossel, de North Pacific seastar en de mitten krab. Dus wat doe je? Je neemt ballastwater in de haven waar je je op dat moment bevindt. En als je in diep oceaanwater bent, vervang je dat lokale water door schoon oceaanwater. Als je dan moet laden in een andere haven pomp je dat schone oceaanwater eruit en dat water komt dan dus in die andere haven terecht. En vermeng je niet dat “vuile water” van een ander werelddeel in het plaatselijke water.

Die mossels, zeesterren en mitten krabjes schijnen heel vervelende beestjes te zijn, die zich ongelimiteerd voortplanten en voor grote schade kunnen zorgen in andere gebieden. Denk hier bijvoorbeeld aan schade en begroeiing aan de sluizen van de Deltawerken in Zeeland.

Goed, wij maken al die berekeningen om dat ballastwater te vervangen door schoon oceaanwater met de computer. En dat zijn er in totaal zesenzestig. Daarbij wil die man in Londen ook de fotokopietjes hebben van alle zesenzestig pagina’s uit

het stabiliteitsboek. Om die twee berekeningen te kunnen vergelijken. Dus stuur ik omstreeks het middernachtelijk uur, met nog wat aanvullingen, een totaal van 142 kantjes naar Singapore.

**VOORAL 'S NACHTS MOET JE ALERT ZIJN**

Inmiddels heb ik de stuurman al naar beneden gestuurd om te gaan slapen. Het heeft weinig nut om met twee personen te aanschouwen hoe de faxen verstuurd worden. Omstreeks twee uur in de nacht ben ik uiteindelijk gereed met de verstuuring van die pakketjes.

Ik loop nog even rond op de brug en zie dat het begint te regenen. Tevens hoor ik dat de wind aansterkt. De windmeter geeft aan dat er 30 knopen wind staat. En dat kan, dat is niet gevaarlijk of zo. Wel zie ik dat de belading is gestopt.

De tweede stuurman Zhao heeft wacht aan dek. Hij hoort een matroos van de wacht bij zich te hebben die op het voorschip gestationeerd behoort te zijn.

En de leerling-stuurman, in dit geval mijn Singaporaanse chocoladeletter Abdul Farhan, moet het achterschip in de gaten houden. Je moet die wacht constant laten lopen, omdat er rondom altijd bootjes aanwezig zijn, die alles in de gaten houden. En zo gauw je er niet bent proberen ze hun slag te slaan.

Nu zijn we eigenlijk in grote lijnen altijd perfect voorbereid op het voorkomen van diefstal. Zo zijn alle trossen van de winchen gehaald en gestuwd in het kabelgat en de trossenstore op het achterschip. Tevens zijn de reddingsvlotten verwijderd en in de accommodatie gestuwd. Ook zijn alle doppen en kappen van peilkokers veilig opgeborgen. Dat is nodig, want anders worden ze gestolen.

Toch moeten we nog wacht blijven lopen om de stores te beveiligen. Dat doen we altijd in Indonesische wateren.

**NIET VRAGEN WAT JE RUIKT, MAAR WAAROM JE HET RUIKT**

Nu rook ik vanaf de brug al een heerlijke baklucht. Of er noodles werden gebakken, met eieren, knoflook en meer van die heerlijkheden. En, zoals ik reeds eerder vertelde, denk altijd aan Chinese wijsheden: geen aandacht schenken aan wat iemand je vertelt, maar denken wat de reden is dat hij dit aan jou wil vertellen. En die wijsheid heeft ook betrekking op de bak- en braadluchten. Niet denken: goh, wat ruikt dat lekker. Nee, dat is helemaal fout. Je moet denken waarom je dat ruikt. Waarom ruik je dat op dit tijdstip. Omstreeks half drie in de vroege ochtend.

Met die gedachte in mijn hoofd ging ik naar beneden, liep de zes trappen af die me van het A-dek scheiden en liep richting pantry, waarbij je voorbij de video room komt. Die oosterse mensen verraden zich heel gemakkelijk, want voor de deur trekken ze altijd hun schoenen of slippertjes uit. En wie zat daar heerlijk een schaaltje instant noodles te eten??? Geflankeerd met een flink portie jackfruit en een gekoeld colaatje ernaast? Juist. Mijn Singaporaanse chocoladeletter. De Indische leerling-stuurman. Zeer verschrikt keek hij op. Met de ogen wijd open getrokken, lijkt hij sprekend op een Zwarte Piet die een scheet moet laten, maar het niet durft, omdat ik erbij ben. De woorden WHAT THE FUCK waren nauwelijks over mijn lippen toen hij met Olympische snelheid zijn schaaltje noodles en portie jackfruit ter hand had genomen en naar de deur rende. Hij was op kousenvoeten en ik zag in het snelle voorbijgaan dat hij een enorm groot gat in zijn linkersok had.

**OOK DAAR SCHOENEN VOOR DE DEUR**

Toen ik de gang inkeek, naar de andere kant van het schip, zag ik daar ook een paar schoenen voor de deur van de crew video room staan. Dus mocht ik even de Chinese bloeddruk

oppompen. Want ook mijn Chinese matroos zat achter een schaaltje dampende instant noodles naar een Chinese vechtfilm te kijken. Ik herhaalde dus mijn woorden WHAT THE FUCK, maar ook dat behoefde ik niet af te maken, want hij rende in sneltreinvaart naar de deur.

**IK ZAL HET NOOIT MEER DOEN**

Ik liet die twee grappenmakers even bij me komen en sprak ze zeer stevig toe. Vervolgens ging ik naar de tweede stuurman Zhao. “Wat is er met jou aan de hand en waarom laat jij twee man zo maar naar binnengaan om uitgebreid te gaan eten?” “Ja, kapitein, very sorry, maar ze hadden zo’n honger en er kwam toch regen en ze moesten toch even hun regenjasje pakken et cetera et cetera.” “Hartstikke mooi en goed allemaal, maar je werk is aan dek en daar betaal ik je voor. En als jij dus werk wilt hebben, moet je exact doen wat ik zeg en wat ik wil. In zo’n geval laat je ze een voor een naar binnen gaan.” “Yes captain, very sorry.” “Je hoeft geen sorry tegen mij te zeggen,” zeg ik hem, “je moet gewoon je werk doen en zorgen dat het goed gaat.”

**OPENGESPERD**

En deze grapjes behoren bij het leven. Wie rijdt er gedurende de nachtelijke uurtjes, als er toch geen politie in de buurt is, niet een paar kilometertjes te hard???? Het is dus eigenlijk heel gewoon en lekker menselijk om zo te handelen. En het is mijn functie om ze eventjes goed de oren te wassen. Maar eigenlijk geeft het ook veel plezier, want later in bed lag ik nog echt even te schuddebuiken van het lachen om die wijd open gesperde ogen. Heerlijk. Vooral die Singaporaanse chocoladeletter geeft me veel pret. Maar ik mag er helemaal niet om lachen. Want dat wordt door mensenbeschermers (hm hm) discriminatie genoemd.

**NEEM NOG EEN NEGERZOENTJE**

Zo moest ik ook lachen om de in Nederland bekende NEGERZOEN. Dat is die met wit schuim gevulde en door een chocolade laagje omgeven suikerzoete lekkernij. Is al 85 jaar te koop op de Nederlandse markt.

Maar omdat een paar overzeese landgenoten, die lid zijn van het AKB (Anti Koloniale Bewind), zich aangesproken voelen door de naam van dat lekkere bijtertje wordt het nu veranderd in ZOEN. Het negertje is hierbij dus weggelaten.

Wat een heerlijke ontwikkeling. En een schitterende gratis reclame voor de fabrikant van deze zoete liefkozing.

**EEN DEUKJE**

Toen we in Hadong waren, keek ik uit mijn poort en zag de nieuwe eerste stuurman samen met de bootsman en een matroos hevig discussiëren en over de reling naar de zijkant van het schip kijken en wijzen. Even later zag ik de eerste stuurman vrij snel richting accommodatie lopen. Daar is dus iets aan de hand en dat moet hij mij komen vertellen, is mijn eerste gedachte.

Ik zie hem toch niet zo snel bij mijn hut komen als ik zou kunnen verwachten en loop dus naar het trappenhuis. Hier aangekomen hoor ik al de snelle voetstappen van iemand die naar boven komt. Ik open de deur en zie stuurman Xian naar boven stormen. Twee, drie treden neemt hij tegelijk. “Wat is er aan de hand stuurman?” vraag ik hem. “Ik moest eerst even mijn werkschoenen omwisselen voor mijn andere schoenen,” zegt hij. “Ja kapitein, we hebben net een deuk in het schip ontdekt.” “Een deuk?” vraag ik hem, “hoe groot is die deuk?” “Ongeveer drie meter.” “Drie meter??? Is dat drie meter lang of drie meter diep?” vraag ik hem. Ik verwacht niet dat er een drie meter diepe deuk in het schip zit. “Nee, het is drie meter lang,” antwoord Xian.

“Hoe diep is de deuk?” vraag ik Xian. “Het is ongeveer vijf centimeter diep.” “Goed,” antwoord ik hem, “laten we maar even gaan kijken.”

**STAAT IN DE CHARTER PARTY**

En we gaan naar het hoofddek. Bij ruim zes aan de stuurboordzijde is die deuk. Vanaf dek is niet te zien, als je het niet weet, dat er een deuk zit. Hoe werd het ontdekt? Toen de bootsman de loodsladder hing en hij controleerde of alles goed bevestigd was, zag hij die deuk. Het is al een beetje verroest. Het is dus geen nieuwe deuk. “Dat moet gebeurd zijn in Taboneo door die drijvende kraan,” zeg ik hem. “En die jongens daar hebben niets tegen ons gezegd. Dus wat doen wij,” vervolg ik, “als wij de volgende reis in Taboneo zijn, zeggen we dat zij die deuk hebben veroorzaakt, maken een rapportje op en laten dat door hen tekenen. Dat weigeren ze natuurlijk. Dat is begrijpelijk. Ik schrijf dan gewoon op dat rapport dat ze weigeren te tekenen. En dat rapport stuur ik naar de charterers NYK in Yokohama.”
In de Charter Party staat dat de charterers de eigenaren van het schip schadeloos stellen voor enige schade veroorzaakt door een drijvende kraan of wat voor schip dan ook dat door hen langszij wordt gestuurd.

Later hoor ik via de Filippijnse tweede stuurman Capistrano dat die deuk al bekend was bij de vorige eerste stuurman. En dat vind ik toch een beetje een tegenvallertje. Waarom vertelde hij dat niet??? Je moet hier gewoon duidelijk over zijn. Als je een deuk ziet, meldt het dan, zodat ik het kan doorgeven aan de verantwoordelijke partij. Het is allemaal heel duidelijk verwoord in de Charter Party, dat die schade door de charterers betaald wordt. Doe daar dus niet geheimzinnig over. Het schijnt zo te zijn dat die mensen moeten leren hier

open over te praten en het niet onder de pet te houden. Maar, ze zijn veelal bang om het te melden.

Ik maak dus in Taboneo mijn rapport op en probeer die andere partijen te laten tekenen. Tenminste, ik laat de eerste stuurman met dat rapport naar de betreffende partijen gaan om het te laten tekenen. En zoals ik reeds verwachtte, wordt er niet getekend.
Dat is overigens een zeer normaal verschijnsel op deze globe. Dus blijven we glimlachen tegen deze ontzettend vriendelijke mensen.

**GEKOELD IS HET LEKKER**
De steward brengt me nog een kan met kokosnotensap. “Oh, dat is heerlijk,” zo laat ik hem weten. “Dit is het laatste sap wat we hebben,” zegt de steward. “Het laatste sap?” vraag ik hem verbaasd. “Ja, er is niet meer.”
We hadden, meen ik, iets van 150 kokosnoten gekocht. En die zijn dus op na drie dagen. Dat is schitterend. Ik had tegen de crew gezegd om zoveel mogelijk te drinken en te eten. Want gekoeld is dat sap echt hartstikke lekker.

**NOG MEER**
Dus bel ik met de stuurman van de wacht om hem te zeggen uit te kijken naar een bootje met kokosnoten. Even later belt hij me dat er een bootje is die 39 kokosnoten bij zich heeft. “Goed, neem die maar aan boord en bestel dan 160 kokosnoten die hij later kan brengen.”
Prima geregeld. We nemen de 39 kokosnoten aan boord en de mannen vertrekken weer met een zwaar puffend motortje. Die komen morgen gegarandeerd terug, want ik heb ze nog niet betaald. Wel hebben we uiteraard een prijs afgemaakt op 50 dollar.

**VERSE KIPPEN**

Terwijl ik aan dek loop, zie ik nog een bootje waarvan de mannen een zeiltje oplichten. Eronder liggen een paar kammen prachtige bananen en ook nog een stuk of 30 kokosnoten. “Berapa harga?” vraag ik hen. Wat kost dat. En hij houdt een jerrycan omhoog en zegt: “Dua.” Hij wil dus twee gevulde jerrycans met diesel hebben. Dat kan ook. Veertig litertjes diesel zegt helemaal niets voor ons.

Die man vraagt ook nog of ik kippen wil hebben. “Kippen?” vraag ik hem, “waar zijn die kippen dan?” En er gaat een ander zeiltje omhoog waaronder een rennetje is met daarin zeven levende kippen. Dat kost dua pulu ribu rupiah. Dat is twintig duizend rupiah. Dus een koopje voor een kip. Omgerekend is dat ongeveer twee dollar per kip.

**MET EEN PUFFERTJE**

Deze nacht regent het weer poppetjes en omstreeks middernacht hebben de Indonesiërs er ook genoeg van en stoppen de belading. Vroeg in de ochtend spettert het nog steeds, maar aanzienlijk minder krachtig. En beginnen ze weer met de belading.

Om negen uur in de ochtend arriveert het puffertje met het restant kokosnoten. De gangway wordt naar beneden afgevierd tot vlak boven het water. Dan springen er twee man uit dat bootje op de gangway en vangen alle kokosnoten op, die door de derde man vanuit het bootje worden gegooid. Zo worden bijna alle treden belegd met een aantal kokosnoten. Als de gangway halfvol is, halen we de gangway op tot hij evenwijdig is met het hoofddek.

En vandaar wordt alles weer overgegooid aan dek waar het in grote plastic bakken wordt gedaan.

Met een steekwagentje wordt het dan vervoerd naar de provisiestore.

**NOG MEER HANDEL**

Terwijl we bezig zijn, komen er nog twee prauwen aan. Die zien dat hier gehandeld wordt, dus mogelijk kunnen ze ook nog iets verkopen. De ene prauw heeft een grote red snapper, een rode poon, maar dan wel eentje van een kilo of zes. Hij wil twee dollar per kilo hebben. Maar we hebben echt voldoende vis aan boord en ik koop de volgende keer wel weer verse vis. De andere prauw heeft twee zakken vol met krabbetjes die springlevend zijn. Maar ook dat weiger ik. Bovendien vindt de crew dat niet zo lekker.

**MET 1 OOG ZIE JE NIET ZO SCHERP**

De kokosnotenprauw heeft ook nog elf grote watermeloenen onder een zeiltje. “Wil je die ook nog hebben?” “Ja, wat is de prijs?” Ik kan ze uiteindelijk hebben voor tien dollar. Dus nog geen dollar per stuk. En dat zijn echt heel mooie en grote meloenen. Dus geef die ook maar. De derde stuurman heeft alle kokosnoten geteld en zegt dat er elf te kort zijn geleverd. Daar wordt druk over onderhandeld alvorens het definitieve bedrag wordt vastgesteld en betaald. De derde stuurman had gisteren tijdens de onderhandeling over de levering en de prijs alles opgeschreven, en die kokoman laten tekenen!!! Schitterend vind ik dat. “Kijk maar, je hebt getekend voor twee honderd kokosnoten voor vijftig dollar,” bijt hij de kokoman toe. “En nu wil je vijftig dollar hebben voor 189 kokosnoten. Kijk, dat is jouw naam,” zegt hij tegen de kokoman, die overigens slechts 1 kijkoog heeft. Het andere oog is dicht genaaid. Ik vraag me trouwens af of die éénoog wel kan lezen en schrijven. Maakt allemaal niet uit. Ik geef ze toch in totaal zestig dollar voor al dat fruit. Als je rekent dat die mensen dus twee maal twintig mijl moeten varen, tien mijl op zee en dan nog tien mijl op de rivier, heen en terug. Dan al die kokosnoten plukken of laten plukken. Dan de watermeloenen ergens

kopen. En dat afleveren. Ach, dan mag je met de schuldgedachte aan een oud koloniaal verleden toch wel een klein beetje ruimhartig zijn. Dus, geef dat geld nu maar. De Chinezen doen dat uiteraard, maar denken toch: kapitein, je laat je beetnemen. En misschien hebben ze ook wel gelijk. Maar wat maakt het uit. Die paar dollar meer of minder. Het gaat om het spel.

**HARTSTIKKE HEET**

Inmiddels komt er nog een aantal zwaar transpirerende bemanningsleden aangelopen. Want het is hartstikke heet aan dek. In de schaduw is het omstreeks het middaguur 37 graden. In de accommodatie is het 30 graden. Dat is nog behoorlijk warm. Maar als er teveel verschil is tussen de buiten- en de binnentemperatuur, loop je zo een pestje op en word je gegarandeerd ziek.

De jongens pakken een hakmes en beginnen de kokosnoten te openen. Schijfje voor schijfje wordt er afgeslagen. Tot ze bij de witte binnenkant komen en er een opening wordt gehakt. De kokosnoot wordt aan de mond gezet en leeggedronken. Waarbij het sap ruim over hun overall druipt. Dat is echter geen enkel probleem. Ze genieten ervan en vinden het leuk om die kokosnoten zo te vellen.

**APENSAP**

We kunnen deze warme dagen dus nog even genieten van dat sap dat door de Chinezen “Monkey Juice” wordt genoemd. Deze achtermiddag zullen we gereed zijn met de belading en dan kunnen we, naar mijn idee, eindelijk weer vertrekken naar Korea.
We arriveerden hier de 18e maart en het is vandaag zondag de 26ste. Het gemiddelde verblijf is hier 7.5 dag. Ik hoop dan

de 4e april, omstreeks 3 uur in de middag, bij de loods te Hadong te arriveren. En als alles goed gaat direct naar binnen te gaan. Want ik heb er een hekel aan om daar een nacht achter die spijker te liggen bij Daedo Island.

**ALLES WEER TERUG AAN BOORD**

’s Middags komt de agent van Banjarmasin aan boord om alle certificaten en paspoorten terug te brengen. Indonesië is een van de zeer weinige landen ter wereld waar al deze papieren aan de wal moeten. In de USA is dat trouwens ook gebruikelijk.

Niet alles, maar wel een groot aantal certificaten moet dan naar de Havendienst. Die schijnen dat dan te controleren. Ook de paspoorten worden eerst aan boord gecontroleerd en gestempeld. Vervolgens worden ze door de agent meegenomen en bij de immigratiedienst afgeleverd. Voor vertrek moet alles weer opgehaald worden en mag het terug naar het schip. In feite gewoon allemaal nodeloze en geheel overbodige bezigheden. Maar goed. Ik moet dan weer controleren of alles klopt wat ik terug krijg. Het is namelijk in het verleden wel gebeurd dat een schip met de certificaten van een ander schip vertrok naar de volgende bestemming. Zo is het mij eens overkomen in Oran in Algerije dat de agent veel te laat met de papieren aan kwam kakken.

**HET ZAT ER NIET IN**

De loods was al aan boord en de sleepboten langszij. De agent kwam aanrijden met zijn auto … “Captain, hier is de envelop met alle papieren.” Dus er ging iemand van ons naar dek om dat aan te pakken. “Leg het maar in mijn hut,” zei ik. We vertrokken, de loods werd ontscheept en ik zette koers uit naar Algiers. Een heel kort reisje waarbij je geeneens tijd hebt om te controleren wat je allemaal hebt teruggekregen.

Eenmaal gearriveerd in Algiers pakte ik de envelop met de certificaten om alles in gereedheid te brengen voor de plaatselijke autoriteiten. En daar bleek dat de envelop alleen de Statement of Facts bevatte en de Timesheets van de stuwadoors. Er zat geen enkel certificaat in! Lagen dus nog bij de agent op zijn kantoor in Oran.

**MET DE TAXI LANGSZIJ HET VLIEGTUIG**

De plaatselijke agent in Algiers kwam aan boord en hij vertelde me dat de agent in Oran al had gebeld dat alle certificaten nog op zijn bureau lagen. En hij zou dat met het volgende vliegtuig naar Algiers sturen. Speciale zending voor de kapitein. Dat hield in dat ik persoonlijk naar het vliegveld moest en dat, op vertoon van mijn paspoort, van de piloot van het vliegtuig kreeg overhandigd! De piloot wist er van en stond al klaar met de envelop in zijn hand! Bravo dus!!!

**GEEN SLIERTJE VLEES**

Maar oké, die agent uit Banjarmasin was er dus en alles klopte. Hij had ook nog twee stagiaires bij zich, maar dat heet anders in Indonesië. Dat heet hier 'apprentice'. De een was een redelijk blank mixje genaamd Anek Marian en de ander was klein, donker en grappig, kwam bij wijze van spreken zo uit de rimboe. Haar naam was Alpi. Ik verstond eerst API, en dat betekent STOOM, want een KAPAL API is een stoomschip. Maar ze was niet zo heet en dus ook geen Stoompje.

Deze meisjes waren iets normaler dan de vorige die de agent bij zich had. Die wilden alleen maar televisie kijken. Deze waren geïnteresseerd in het schip, wilden graag de navigatiebrug zien en hadden belangstelling voor het werk. De blanke mix sprak behoorlijk goed Engels, de donkere erg matig. Ze wilden wel alle twee eten, dus maakte de steward een paar porties Indonesische instant noodles klaar met een eitje er

doorheen geklopt. Ze waren moslima's, maar wel normaal zoals de meeste Indonesiërs trouwens. Die zijn niet zulke fanaten als in de landen in het Midden-Oosten.
We hebben ook Chinese instant noodles; die zijn eigenlijk veel lekkerder en bevatten ook een grotere portie. Maar daar schijnt (hm hm) varkensvlees in verwerkt te zijn. Hoewel ik er nog nooit een sliertje vlees in heb aangetroffen.

**GEWOON OUDERWETS EN LANGDRADIG**

Deze middag vertelde de agent me dat we omstreeks 5 uur in de middag gereed zouden zijn, en dus konden vertrekken. Let wel dat je hier over Indonesische tijden spreekt. Het is nu namelijk 6 uur in de namiddag en er moet nog 900 ton geladen worden. Daarna nog minimaal een uur voor het diepgangs survey om te berekenen hoeveel lading we uiteindelijk hebben ingenomen. En als ik daarmee akkoord kan gaan, kunnen de Bills of Lading getekend worden en kan ik weg. Ik verwacht dat dat omstreeks 11 uur zal zijn. Alles wat eerder is, beschouw ik als meegenomen.
Het is redelijk bloedheet buiten. De zee is vlak te noemen. Als het water in een kopjesteiltje in Schin op Geul. Die diepgang survey kunnen wij berekenen in een paar minuten. Met de door Lloyds geaccepteerde en met certificaten vol behangen computer. Maar die surveyors vertrouwen dat niet. Die werken met de oude, handmatige methode en zoeken alle betreffende gegevens op in de hydrostatische boekwerken en rekenen dan met een zak-japannertje uit hoeveel we uiteindelijk hebben geladen. Wij kijken dat aan en wachten lijdzaam af.

**KOLONIAAL**

Daarna zeggen ze zoiets als "whisky whisky", want ze durven het niet rechtstreeks te vragen, het is de bedoeling dat ik daar dan positief op reageer, en worden ze vrolijk. In ieder geval

vrolijker dan voorheen. “Captain, very good, very pienter” en dat betekent dan clever, ofwel knap. En dat hoor ik dan als ik wat whisky heb gegeven. Ik verwacht dat ze buiten in het bootje tegen elkaar zeggen: “Die Hollandse klootzak geeft ons altijd goedkope shit whisky. Ouwe koloniaal.”

**EEN PAAR OUWE PROSTIES**

We zijn bijna gereed, de berekeningen zijn gemaakt. Ik heb de Bills of Lading getekend voor 84.330 ton bituminous coal. Alleen moet de drijvende kraan nog verhalen naar achteren, omdat er in ruim 7 nog een bulldozer staat. Die heeft de lading daar vlak getrimd. Ik ben inmiddels naar de brug gegaan en loop wat rond op de brugvleugel. Plotseling hoor ik de wel bekende gilletjes die zo typerend, wereldwijd, bij een bepaald soort vrouwen horen. En jawel hoor, het is ze gelukt. Ik zie vijf vrouwen de gangway beklimmen. Een tasje in de ene hand en een mobiel telefoontje in de andere hand. Want je moet toch bereikbaar blijven. Boven aan de gangway staat een of andere Indonesiër die ze vertelt dat dit schip gereed is en klaar is om te vertrekken. Dat schijnen ze eerst niet te geloven: “Mooie klapperboom die je daar bent en ons fabeltjes vertelt.” Dus willen ze toch doorlopen richting accommodatie. Bij hen is een zeer dik mannelijk mens, een voorbeeldige Michelin-presentatie. Op blote voeten en met een strak om de buik gespannen poloshirt. Hij heeft ook een met veel schitterlichtjes uitgevoerd mobiel telefoontje waarvan ik de speciale rinkeltjes duidelijk op het brugdek kan horen. Hij gelooft wel dat het schip gereed is om te vertrekken en begint zijn levende handel de gangway af te duwen.

**ORIGINELE APENTOETJES**

Schaterend van het lachen en gilletjes slakend, gaan de dames weer naar beneden. Ze lopen allemaal op blote voeten.

Ze zijn behangen met veel glinsterende kettingen, armbanden en ringen. In het bootje aangekomen, strekken ze zich uit, praten veel met elkaar, giechelen en maken opvallende gebaren met hun handen. Ze zijn niet bepaald mooi te noemen. Eentje is gewoon een dikzak. Dikke buik, dikke billen en hangtieten … dus een complete vetlel. Niet mooi meer. De anderen zijn wat jonger en slanker. Maar van boven gezien echte platte apentoetjes. Komen zo uit de rimboe. Het is gewoon een zielige puinhoop. Die mannelijke dikbuik schijnt dus hun pooier te zijn.

**GEEN VERSTEKELINGEN**

De overige Indonesiërs gaan ook van boord. De crew houdt een snelle verstekelingen zoekactie. Dat moeten we tegenwoordig overal doen en dan vermelden dat we het gedaan hebben en of we iets gevonden hebben. Dus ook als je niets vindt, moet je vermelden in je bericht: “Verstekelingen zoekactie uitgevoerd van 9 tot 10. Niets gevonden.” Dat moet er wel bijstaan. Als je dat er niet bijzet, krijg je een berichtje terug: “Heb je ook iets gevonden?”
Over onzin gesproken.

**NAAR DE JAVAZEE**

Wij gooien de trossen los van de drijvende kraan en de sleepboot trekt haar van ons weg. Ik had de eerste stuurman al naar het voorschip gestuurd om de ketting te hieuwen en nu hebben we nog drie lengtes ketting in het water. Tien minuten later is alles gereed en kan ik de machine starten om ons vanaf deze ankerplaats te brengen.
Ik manoeuvreer het schip rond langs de “ALPHA CENTAURI” en de “LINDA EMLILY”. Dat zijn twee grote bulkcarriers die vlak achter ons liggen te laden.
De donkere nacht van de Javazee strekt zich voor ons uit en

langzaam worden de omwentelingen van de machine vermeerderd.
Ik blijf nog een paar uurtjes boven om te kijken of alles goed gaat. Ook moeten de vertrekberichten verstuurd worden naar de belanghebbenden in Japan, Korea, Malaysia en Singapore. Dan is het omstreeks 1 uur in de nacht geworden en ga ik naar mijn hut om te slapen.

**DE BODEM SCHOONZUIGEN**

Het weer is schitterend in de Javazee. Ook ten oosten van Kalimantan bij Pulau-pulau Sambergelap blijft de Straat Makassar geheel vlak. Je ziet kleine eilandjes met een paar palmbomen mijlenver weg. Het is werkelijk glashelder. Hier en daar zie je een klein vissersbootje dat met een paar man aan boord vist met netten of lijnen. Meestal vissen ze hier met netten. Maar dat zijn netten van normale afmetingen. En hier wordt de zee dan ook nog niet leeggevist, zoals het in andere delen van de wereld wel het geval is. De Noordzee schijnt ook vrijwel leeggevist te zijn. En dat is ook niet verwonderlijk. Toen ik als leerling-stuurman in 1962 op de ertstanker "KREEFT" voer en we erts gingen laden in Narvik, kwamen we altijd een enorme hoeveelheid vissersboten tegen zo ongeveer dwars van Denemarken. En dan spreek je over honderden vissersboten. We moesten er dan echt omheen varen omdat het te riskant was er tussendoor te gaan. In die tijd werd de zeebodem al drastisch leeggevist.

Hetzelfde verschijnsel zie je in de Gele Zee. Daar waren jarenlang de Chinezen druk bezig om metertje voor metertje de zeebodem schoon te zuigen. Ik ben daar ook diverse malen doorheen gekruist en dan wist je echt niet meer hoe je uit moest wijken of er doorheen moest gaan. Uiteindelijk moet je wel naar je bestemming en vaar je gewoon door. Zet de lucht-

fluit bij en gedurende de nachtelijke uren zet je een leerlingstuurman aan de Aldis lamp. En dan maar hopen dat die Chinezen hun ogen openhouden, zodat ze toch op tijd iets uit de weg kunnen gaan. Nu is het zo dat de Chinese regering ook een vangstbeperking heeft ingesteld voor dit gebied en gedurende een aantal maanden per jaar mag er helemaal niet meer gevist worden.

**DE EILANDJES LIGGEN TOCH EEN BEETJE ANDERS**

Deze keer voer ik een kleine wijziging uit in mijn kortere en veilige routeprocedure die ons door de Pulau-Pulau Balabalagan moet voeren. Het derde alternatief is om via een noordoostkoers naar Pulau Samataha te stomen. En dat gaat volgens de gegevens uit de zeer oude zeilaanwijzingen. Dit eiland is herkenbaar aan de dikke hoge bomengroei. Heel leuk dat het zo omschreven werd in die tijd. Als je twee mijl noordwest van dit eiland bent, en tevens vrij van de groep rotsen die zich benoorden dit eiland bevinden, verander je koers naar het noordoosten en blijf je één mijl ten zuidoosten van Pulau Saboyan. Even verder kom je bij de opening die naar ruim en zeer diep water leidt bezuiden Pulau Sebangkatan en ben je door dit relatief nauwe gedeelte van Pulau-pulau Balabalagan. Er staat in de kaart een waarschuwing bij over de juistheid van de posities van deze eilandjes. En dat blijkt waar te zijn. Ik bemerk dat Pulau Saboyan vijf kabellengtes zuidelijker ligt dan de gekarteerde positie. Ik zal dat aan Harer Majesteits Hydrografische dienst doorgeven.

Wel zal ik de volgende keer dat ik deze passage neem wat meer gegevens verzamelen betreffende de posities van de andere eilanden. Het lijkt me dat de hele groep een half mijltje uit positie ligt. Ik noteerde ook dat het echolood tijdens de nadering van deze doorgang forse sprongen vertoonde. Een

plotselinge grote diepte werd gevolgd door stijle pieken onder water. De Indonesische archipel is een relatief jong land, ontstaan in het Mioceen en dat is slechts vijftien miljoen jaar geleden. Het hele gebied wordt nog steeds gekenmerkt door vulkanische uitbarstingen en aardbevingen. Waarvan het verschuiven van de tektonische platen de oorzaak is. Er zijn dus voortdurend veranderingen in structuur en vorm van de bodem. Het is en blijft dus een enigszins riskante onderneming voor schepen met grote diepgang in deze gebieden. Mede omdat er geen of nauwelijks hydrografische onderzoeken plaatsvinden, die veranderingen in bodemdieptes waarnemen en bekend maken.

**LINKSBENIGE TANDARTS**

De Chinese 3e stuurman Song vraagt me of ik met de maatschappij contact kan opnemen en vragen wie er afgelost wordt in de volgende haven Hadong. Die jongens zijn hartstikke benieuwd wie van hen als eersten naar huis kunnen. Het is de gewoonte van de company om niet alle mensen in één keer af te lossen. Ze lossen per keer de halve groep af. Het is uiteraard een kleine moeite voor mij om even een berichtje naar Kuala Lumpur te sturen en te vragen wat hun bedoeling is. Wat dat betreft is er wel een groot verschil in voorlichting van mensen hier in het Verre Oosten en de procedures zoals die in West-Europa worden gevolgd. Hier worden de mensen eigenlijk redelijk matig, als ik het zo voorzichtig mag uitdrukken, behandeld. Ik merk aan de mensen hoe ze steeds vragend naar me kijken of ik al wat nieuws te vertellen heb. Deze groep mensen is aan boord gekomen tijdens de nieuwbouw van het schip in Yokohama. En de aflossing betreft dus zowel de Chinezen als de Filippijnen. En de mensen zijn al geruime tijd aan het denken over hun aflossing. Hoe komt dat? Ik denk, omdat het hier toch in feite een vrij saaie bedoening

is. Dezelfde havens zonder enige afwisseling. En Hadong is nu ook niet bepaaldelijk het Parijs van het Verre Oosten. Dat heeft meer weg van laten we zeggen Hardegarijp of zo. Mogelijk doe ik hierbij Hardegarijp zwaar tekort. En is het daar veel gezelliger dan in Hadong. Hadong is een woonplaats.
En daar is ook alles mee gezegd. Een gebied waar veel flatgebouwen zijn neergezet om mensen te huisvesten die in het industriegebied dat hier gecreëerd is te werken.
Het enige bijzondere van Hadong is dat er een tandarts schijnt te zijn … maar die trekt met zijn linkerbeen!

**ZEKER GEEN BENZINE MEER**

Vandaag noteren we dat er een radar niet goed functioneert. Ik probeer eerst in het handboek bij de mogelijke foutenindex te vinden wat de reden kan zijn. Nu is het zo dat ik nog nooit de oplossing van een mankement heb gevonden door middel van de foutenindex in een handboek. Er worden tientallen problemen behandeld, maar het probleem waar jij mee geconfronteerd wordt, staat er nooit bij. Het is net als bij een auto. Hij start niet. Heb je het contactsleuteltje erin zitten? Is het sleuteltje omgedraaid in de startpositie? Zit er benzine in de tank? Is de accu op spanning? En meer van die onzinvragen en oplossingen.
Ik heb dus een verzoek naar Singapore gestuurd om Furuno te berichten een man naar Hadong te sturen om die radar te maken. Het is nog binnen de garantieperiode. En zoiets zou eigenlijk helemaal niet voor mogen komen. Omdat het allemaal gloednieuw is. Toch was de hoog-frequente afstemming van de radio enige tijd geleden ook buiten werking. En die radio komt ook uit de fabriek van Furuno. Er bleek toen een onderdeel kapot te zijn. Was zo verholpen, daar gaat het niet om, maar je moet wel een vent laten komen. En dat is in dit geval vanuit Pusan, meer dan 300 kilometer van Hadong verwijderd.

**EVEN DE SCHADE BEKIJKEN**

Morgen wil ik met de stuurman even de ballasttank nummer 6 stuurboord in. Om te kijken of er aan de binnenkant ook schade te melden is van dat deukje te Taboneo.

Het is in de zijde van het schip, maar, zoals ik al vertelde, is dit een dubbelwandig schip. De brandstoftanks zitten in het midden van de dubbele bodem. Aan weerszijden daarvan beginnen de ballasttanks, die doorlopen in de zijden tot aan het hoofddek.

**STEEDS BREDER**

Er is een enorme kolenexport vanuit Kalimantan naar bestemmingen over de gehele wereld. Vanmorgen zag ik een schip dat onderweg was naar Brindisi in Italië. Ze ging bezuiden Kalimantan langs door de Javazee om te bunkeren in Singapore en dan verder via Suez naar Brindisi. De verwachte aankomstdatum was 20 april. En vanmiddag hadden we een oplopend schip van bakboord dat onderweg was naar Kagoshima in Japan. Dat was een post-Panamax, zoals wij, maar nog een beetje groter. Deze had een lengte van 236 meter en een breedte van 38 meter. Terwijl de geladen diepgang 13.70 meter bedroeg. Wij hebben een lengte van 229 meter bij een breedte van 36.5 meter en een diepgang van 14.13 meter. De scheepsbouwers gaan dus steeds verder met het vergroten van die post-Panamaxen. Breder, langer en minder diepgang. Dat is de tendens.

**VEERTIG KEER DRUKKEN**

In de middag geef ik de leerling-stuurlieden les in stabiliteit. Het onderwerp gaat nu over zware stukken laden. En dan berekenen wat het verschil is in je zwaartepunt. Van daaruit welk effect het heeft op je metacenterhoogte. En dan kun je berekenen wat je slagzij wordt.

Gisteren was ik er al mee begonnen en nu concentreren we ons op het maken van berekeningen. Voor mij is het allemaal gesneden koek, maar je ziet dat het bij die jongens niet zo een twee drie begrepen wordt. Dus langzaam aan leg ik het uit, met tekeningen erbij en voorbeelden. Die kleine formules zijn in feite heel logisch. Je moet het begrijpen. En als je dat door hebt, is het in feite een fluitje van een cent.
Ook laat ik mijn chocolaatje Abdul nog een cursusje persoonlijke veiligheid doen op de computer. En als hij klaar is, vraag ik hem hoeveel antwoorden hij fout had. Hij zei me dat hij vier foute antwoorden had gegeven. “Goed,” zei ik, “dat is eigenlijk vier maal tien is veertig maal opdrukken. Maar omdat het al in de achtermiddag is, kom je er met de helft vanaf. Dus druk dat lichaam maar twintig keer op. En dan mogen jullie gaan.” Als we dan zien dat hij met zijn kont omhoog probeert op te drukken, roepen ze: “Je hebt een kattenrug.” En als hij dan doorzakt met de rug roepen ze dat hij net op een ravijn lijkt, stikken ze van het lachen en kan hij helemaal niets meer presteren.

**VALLEN MET LOSSE HANDEN**

Tegen de andere leerlingen zeg ik dan opeens: “Val eens op de grond.” En kijken ze me verbaasd aan. “Op de grond?” vragen ze dan. “Ja, je hoort me toch wel. Ik zeg op de grond. Ik heb nog nooit iemand tegen de lucht in zien vallen. Dus val. Ik wil zien hoe je valt. En hoe je je lichaam opvangt als je valt.” “Ja,” protesteren ze dan lachend, “vallen... hoe dan?” ”Gewoon vallen, zonder je handen te gebruiken” zeg ik, “waarom val je niet? Omdat je bang bent om te vallen. Als er hier een bed zou staan, zou je er zo op vallen, toch? Of niet? Maar hier op de grond durf je niet te vallen omdat je bang bent. Terwijl je zomaar aan dek zou kunnen vallen. En het gaat erom dat je goed weet te vallen. Dat je weet hoe je je lichaam moet

ronddraaien om jezelf niet te bezeren. Kijk, ik doe het voor." En ik val direct op de grond. Draai me rond tijdens de val en kom dus met mijn kont op de grond, draai dan door en kan direct weer opstaan. Omdat je gewoon doorrolt. "Zie je?" vraag ik ze. "Zo doe je dat. Je valt en je draait rond." "Kun je het nog een keertje voordoen?" vraagt Chong. "Nee, dat doe ik niet. Ik heb het al een keertje gedaan. En ik kan het niet in slowmotion doen. Je moet gewoon vallen."
Zonder handen en doordraaien. En lachend kijken ze me aan. "Kom op," roep ik, "moet ik nog lang wachten?" En daar gaat Chong. Alleen gebruikt hij er nog wel een handje bij. "Hé," zeg ik, "zie je wel dat het gaat? Alleen dat handje was fout. Doe het gelijk nog een keertje, maar dan zonder handje." En hup, daar gaat hij. Nu zonder handje en hij draait soepeltjes rond. De volgende is Wayudin; die doet het ook goed. Abdul Farhan ziet het lachend toe vanachter zijn computer. "Mag ik het ook doen?" vraagt hij me. "Natuurlijk, doe het maar, laat je maar soepeltjes ronddraaien." Maar Abdul is zwaarder, lomper en dikker en komt met een redelijke plof op de grond. Toch ben ik wel tevreden. En het gaat natuurlijk vooral om de pret. Dan is het vijf uur geworden en stuur ik ze naar beneden om te gaan eten.

**EN MAAR SLAPEN**

Vanmorgen moest ik even bij de eerste machinist in de hut zijn om hem te vragen een garantieclaim te maken voor die kapotte radar. Hij houdt namelijk al die garantieclaims bij. Zat die man weer zwaar snurkend achter zijn computer. Om half tien in de ochtend!
"Chief," riep ik vrij hard en duidelijk. Hij schrok op en keek me aan als een originele Jan Doedel. Met van die waterige ogen. Ik zei: "Chief, ben je Oké? Is alles goed met je?" Die vent is echt heel bijzonder. Schijnt overal te slapen. Ik hoorde het

ook al van de Chinezen. De eerste machinist zit overal te slapen. Als hij televisie kijkt, zie je hem met de afstandsbediening in zijn hand en het hoofd op de borst lekker ronkend en knikkebollend voor de kast.

Volgens mij heeft die man een afwijking. Dat is toch niet normaal. Om op elk moment van de dag te snurken. Ik vraag dan aan hem of zijn gezondheid goed is. “Want je maakt van die rare geluiden chief, als je slaapt.” En dan schaamt hij zich kapot natuurlijk en wordt opeens een beetje enthousiast.
En tot mijn grote verbazing zag ik hem even later aan dek lopen. Volgens mij gewoon om gezien te worden door mij en zo mogelijk als je er toch bent ook door een paar anderen. In een brandschone en spierwitte overall waar ik echt nooit een vlekje op zie. Helemaal perfect. Is niets over te zeggen. Hij kan bij wijze van spreken zo de operatiekamer in. Maar hij doet ook nooit wat. Is echter uitsluitend in overall gehuld. Alleen tijdens het eten is hij gekleed in uniform. Maar dat is op een ander tijdstip dan wanneer ik er ben.

**HAD DIE BOOTSMAN EEN SNORRETJE?**

Ik heb aan de leerling-stuurlieden een boekje meegegeven om te lezen en te bestuderen. Het is een veiligheidsinstructie, maar dan wel op grappige wijze uitgebeeld. Lijkt net op een Donald-Ducktijdschrift. Dan zie je bijvoorbeeld een tekening van de kombuis, met een grote vetvlek op de vloer. De kok staat achter het fornuis op zijn Yokohama safety boots, zijn badslippertjes. En het is dus duidelijk waar de fout zit. Of je ziet een sloep te water met een aantal mensen erin, die helemaal uitgeput zijn en verrekken van de dorst. De 3e stuurman zegt dan: “Ik begrijp er niets van. Ik heb twee dagen geleden nog gekeken of alles in de sloep zat.”
Ik heb tegen de leerlingen gezegd dat boekje te bestuderen.

En dan stel ik er een paar vragen over. Simpele vragen. Elk fout antwoord wordt bestraft met tien opdrukjes. Dus dan weet je waar je aan toe bent. “Ja, dat hebben we goed begrepen,” zeggen ze lachend.

Maar weet je wat voor vragen ik uiteindelijk stel? Helemaal niet over die veiligheid. Want dat is heel duidelijk en kan iedereen zien.
Nee, ik vraag iets heel anders. Ik vraag bijvoorbeeld hoeveel pannetjes hangen er aan de wand in die vette kombuis?
Of, wat was die kok aan het koken. Want je ziet net onder het deksel van dat pannetje een heel benauwde octopus met zweetdruppels op zijn kop over de rand kijken.

En over die sloep kun je vragen of de roerganger een petje op had of niet. En dan heb ik de grootste pret. Kun je het je voorstellen? Sta je daar netjes gekleed voor de kapitein om een proeve van bekwaamheid af te leggen over veiligheidsaspecten, moet je de vraag beantwoorden of die bootsman een snorretje had of niet.
En die jongens moeten ook enorm lachen. Want dat hadden ze nooit verwacht.

**DUIDELIJKE NAAM**
Tijdens de voormiddagwacht heeft de bootsman de toegangen van ballasttank nummer zes stuurboord opengemaakt. En er staan twee ventilatoren op. De eerste om er verse lucht in te pompen en de tweede om lucht af te zuigen. Na drie uur ventileren verwacht ik wel dat het goed zal zijn en laat de stuurman met de zuurstofmeter testen of er voldoende zuurstof in de tank aanwezig is om er veilig in af te dalen. Alle voorbereidingen zijn getroffen en om half twaalf gaan we erin. Na enig zoeken zien we de plek waar de deuk is veroorzaakt.

En uiteraard is die deuk van buiten naar binnen doorgedrukt. Het webspant is ingedrukt en verbogen. De stuurman maakt er een paar foto's van. Hij klimt boven op een dwarsspant en ik ondersteun hem, zodat hij er niet van af kan vallen, terwijl hij de foto neemt. Het is allemaal gloednieuw, de tank ziet er perfect geconserveerd uit, maar een minimaal modderlaagje van oud ballastwater veroorzaakt toch een glad loopopper-vlak. Die foto's verzend ik per e-mail naar het kantoor in Singapore. Dat meisje heet Fong Yee. Door ons genaamd Fock Mie. Ze is echt hartstikke aardig en die naam is ook alleen maar als grapje bedoelt. Ik zag in Hong Kong een jongen met een sportshirt waar op de achterkant stond gedrukt "FCK U". Naast hem liep een meisje en die had een shirt waarop stond "FCK ME". Ze moesten enorm lachen; ze vertelden me dat dit hun naam was. Kan je het je voorstellen, dat je vraagt: "Wat is je naam?" En de jongen zegt: "FOCK YOU." "Oh leuk, aangenaam kennis te maken. En jij, wat is jouw naam?" je richtend naar het meisje. "FOCK ME", met een grote glimlach.

**DE CHINEZEN ZIJN TOPS**

Daarna is er een bericht over de aflossing van een deel van de Chinese crew. Dat bericht wordt in de messroom met gejuich ontvangen. Maar uiteraard zijn er een paar mensen bij die toch teleurgesteld zijn. Want iedereen hoopt of verwacht afgelost te worden na negen maanden contract aan boord. Vooral de 4e machinist Rong Bin Shan is erg teleurgesteld. En dat heeft meerdere redenen. De eerste en meest belangrijke reden is dat hij nog niet gepromoveerd is tot 3e machinist. Hij heeft de vereiste diploma's en ervaring opgedaan. Ik denk te weten dat de oorzaak ligt in het feit dat de Filippijnen een beetje tegenwerken. Zij zien al die nieuwe jonge Chinezen als een directe aanslag op hun werkgelegenheid. Mogelijk is dat zo, ik kan dat niet zo een twee drie beoordelen. Hoewel ik het

betwijfel. Ik hoorde nu dat Rong Bin Shan geen goede verhouding had met de vorige 2e machinist, de Filippijn Ely U Mationg, die net met verlof is gegaan. De promotie wordt namelijk bepaald door onder meer een aanbevelingsbrief van de 2e machinist. En die is niet gemaakt of verstuurd. En daar zit hem nu de kneep. Want Rong voelt zich te kort gedaan. Zijn klasgenoten zijn al lang 3e machinist en studeren voor hun diploma 2e machinist. Dat is de eerste frustratie. De tweede frustratie is dat hij niet bij de eerste groep aflossers zit. Maar dat was allemaal geen probleem geweest als hij die brief ter promotie had gekregen.
Daarbij noteer ik tevens dat de 1ste machinist een zeer belangrijke en inbrengende rol kan en moet spelen. Maar die Filippijnen wijzen in grote lijnen verantwoording, op wat voor manier dan ook, van de hand. Daarbij missen ze een overwicht aan autoriteit. Daar is veelal weinig van te bespeuren bij de meeste Flippen. Niet wat wij onder autoriteit verstaan. Maar oké. Rong belde dus met Beijing en ventileerde zijn boze woorden. Dat hij anders wel naar een andere maatschappij zou gaan om daar direct tot 3e machinist gepromoveerd te worden. Nou, ik kan je verzekeren dat het helemaal niet moeilijk is. Alle maatschappijen zitten op dit ogenblik te springen om goede mensen. Dat is ook de reden dat ze geen aflos 4e machinist tevoorschijn kunnen toveren om Rong Bin Shan af te lossen.
Even later ontving ik een berichtje uit de Filippijnen, dat de 3e machinist Maramba en de 5e machinist Manny Correa worden afgelost in Hadong. De vervangers zijn 3e machinist Rommel (ik hoop niet dat hij er dat van maakt) en de 5e machinist Rey. De 2e stuurman Capistrano mag nog een reisje aan boord blijven tot de volgende *convenient port*, zoals ze dat zo mooi noemen. Ik hoor toch diverse berichten dat mensen deze maatschappij verlaten. De reden is heel simpel: ze

krijgen meer gage bij een andere maatschappij. De wereldvloot neemt enorm toe deze jaren. Dus is er een tekort aan gediplomeerde en gekwalificeerde zeelieden. Want welke reden is er anders aan te voeren dat je geen 4e machinist en geen 2e stuurman kunt leveren, terwijl de mensen toch al lange tijd aan boord zijn. Meer dan negen maanden zijn ze van huis. En dat gaat dubbel tellen als ze bij een andere company meer kunnen verdienen. Want daar zijn wel aflossers aanwezig om die hogere gage te ontvangen. En hoef je geen extra langere tijd aan boord te blijven om te wachten tot er iemand komt.
In juni van dit jaar zijn er nieuwe besprekingen van deze maatschappij met de Union in Singapore. En hopelijk worden daar verstandige maatregelen genomen. Ik zou niet weten waar je anders dan van China en de Filippijnen nog goede zeelieden vandaan kunt halen. Ik ben over de Chinezen ook hartstikke tevreden. Prima verantwoordelijke mensen die proberen hun werk uitstekend te doen. Ik denk wel te weten dat onze interne opleiding daar in belangrijke mate aan heeft bijgedragen.

**OOK LEKKER IN DE VROEGE MORGEN**

De steward komt me elke ochtend een grote kan met kokosnotensap brengen. Gekoeld. Want ze houden een aantal kokosnoten voor directe consumptie in de koelruimtes opgeslagen. We hebben er teveel om ze allemaal in die koelruimte te leggen. Dus die liggen gewoon in het grote portaal voor de store ruimtes.

**MET JE OGEN DICHT**

Het weer is echt helemaal schitterend deze reis. De Straat Makassar, Pulau-Pulau Balabalangang, de Selat Sebudu, Pearl Bank, de Suluzee zijn allemaal vlak. Het blijft mooi tot dwars

van Manilla. En daarna ook natuurlijk. Tenminste, daar reken ik op.
We lopen erg goed en met mijn extra bekorting hebben we toch al vijf uur ingelopen op de vorige reis. Het is zo'n beetje een eeuwigdurende wedstrijd om het altijd beter, sneller en vlugger te doen. Die afwijking behoort dus ook duidelijk mij toe. En niet alleen bij de port authorities waar ik altijd zo op scheldt, omdat ze schepen midden in de nacht de haven uitsturen. Ik probeer het steeds sneller te doen en ook om elke reis steeds meer lading mee te nemen.
Dat is dan ook de enige uitdaging waar ik me mee kan bezighouden. Want verder voel ik me meer een beurtschipper dan zeeman op dit stomme traject. Je kunt hier beter een stelletje apen op zetten. Als je dit driemaal hebt gedaan, kun je het met gesloten ogen uitvoeren.

**EVEN DE BENEN STREKKEN**

Ik kijk echt met verlangen uit naar de aankomst in Hadong. Dan behoor ik weer een klein beetje tot de gewone gekke drukke wereld. Heb ik weer een mobiel telefoontje en kan ik lekker kletsen met mijn geliefden en vrienden. Japans eten, andere mensen bekijken, in de internetwinkel op het net surfen, de kranten en tijdschriften lezen en dan weer helemaal opgefrist met alle wereldellende in mijn hoofd terug naar het schip.

**KLEIN FOUTJE IN MANILA**

Even later ontvang ik een groot bericht uit de Filippijnen. "Ons vorige bericht, betreffende de aflossing, is niet geldig", luidt de tekst. "Het ziet er nu als volgt uit: ook de 2e stuurman, Pete Capistrano, wordt afgelost." Dus hebben ze in Manilla nog een blinde van de straat weten te plukken. Hoogst opmerkelijk. Voor Pete is het leuk dat hij alsnog wordt afgelost.

Maar dat er gisteren nog niemand was, terwijl je al WEKEN van tevoren weet wanneer iemand aan verlof toe is. Dan maak je toch een beetje een planning zou ik zo zeggen. Daar zit je uiteindelijk voor en word je ook voor betaald, daar op dat kantoor in Manilla. Ik moet helaas vaststellen dat het een zeer matige personeelsbegeleiding is.

**DE DOMINEE, DE PASTOOR EN DE POLITIE AGENT AAN DE GEEUWHONGER**

Dus hebben we de volgende reis een bijna geheel nieuwe ploeg mensen aan boord. Die we in moeten werken. Waar we oefeningen, sloepen- en brandrollen mee moeten houden om ze bekend te maken met ons veiligheidssysteem. Het is altijd goed om weer een nieuwe ploeg mensen aan boord te krijgen. Als mensen lang aan boord zijn, worden ze wat lakser en worden de wat minder aantrekkelijke kanten van hun karakter duidelijker geprofileerd.

Maar ik ben uitermate tevreden over deze mensen. Ze hebben zich keurig gedragen en hun werk perfect gedaan. Met hier en daar een gelukkige uitzondering om iets te kunnen corrigeren, want anders zou ik als kapitein helemaal niets meer te doen hebben.

Het is van toepassing in de gehele samenleving op deze globe. Stel dat niemand meer zou zondigen. Dat iedereen zich zou houden aan de strikte regels die elke zondag worden verkondigd. Wat moeten al die dominees en pastoors dan nog? Die worden echt heel brodeloos. En stel dat iedereen zich aan de snelheidsbeperking zou houden? Verschrikkelijk toch? Staan al die verkeersagenten geheel nutteloos en met knorrende maagjes op straat. Want er komt geen eurootje aan boetes binnen. En hoe moeten al die mensen dan betaald worden? Stel dat niemand meer rookt. Dat er geen borreltje meer wordt gedronken. Geen snoepje gesnoept. De ellende is niet

te overzien. Denk eens aan de werknemers van de King-pepermuntfabrieken. Die kunnen hun zaakje wel sluiten. Want ten eerste gaat niemand meer naar de kerk, omdat iedereen zich strikt aan de regels houdt. En hier spreek je over een fervente groep pepermuntsnoepers. Het enige wat de dominee nog heeft, is een lege maag en daar staat hij mee voor de kerk te knorren om een hap eten te vragen.

**OOK DE TANDARTS IS BRODELOOS**

Ten tweede snoept niemand meer, omdat snoepen slecht is. Denk aan al die gaatjes in die tanden. En beland je in het tijdperk dat alle tandartsen geen gaatje meer te vullen hebben. Het enige waar hij nog mee trekt, is zijn linkerbeen, zoals die tandarts in Hadong.

Wat een heerlijke wereld. Geen dronken mensen meer, geen overspeligen, geen gaatjes in kindertandjes en een leger aan werklozen. Rechters, verkeersagenten, opsporingsambtenaren, snoepfabrikanten, dominees, pastoors en imams, allemaal in de WW.

Even verder zie je een werkloze verkeersagent staan. Druk te gebaren naar het verkeer. “Kan je niet een beetje sneller? Kom, doe me een plezier? Ik heb ook kinderen. Een paar kilometertjes te hard maar. Dan kan ik tenminste weer een hamburgertje kopen.” Al die dokters die niet meer kunnen zeggen: “Meneer, u eet te veel. Waarom rookt u nog steeds? U moet toch echt dat borreltje laten staan als u nog wat langer wilt leven.” Nee, die mensen staan allemaal werkloos en brodeloos langs de straat naar het langzaam rijdende verkeer te kijken. Wat een verschrikking.

Laten we dus maar lekker ondeugend zijn, veel eten, lekker roken, lekker drinken, af en toe een overspelletje plegen.

En iedereen is gelukkig en blij. Iedereen heeft werk en inkomen. Mijn liefje, wil je nog meer???

**WE BLIJVEN VERGADEREN!**

Deze ochtend ontmoet ik de “PAC AQUILA”. Een nieuw containerschip van PCL, dat ondergebracht is in Londen onder beheer van mijn vriend captain John Dolan. Het schip vaart in charter voor OOCL tussen Taiwan, Manilla en Vietnam. “En het bevalt ze best,” zo vertelde captain Andrew me, die in Kuala Lumpur woont.

We zitten hier echt vlak onder de kust. Het weer is prachtig en ik snijd een paar stukken af, waarbij we dus op schreeuwafstand van het strand komen. Waar je een prima televisieontvangst hebt. En je je dus iets dichter bij de beschaafde wereld waant.

Ik houd na de lunch een meeting voor de veiligheidscommissie, het voedselcomité, het welfare committee. Verschrikkelijk. Het lijkt wel op Wit-Rusland.

**DE VONKEN SPRINGEN ER AF**

En dan bespreek ik de bijzonderheden van de aankomst in Hadong. De aflossing van de mensen die daar plaats zal vinden, de bunkers die we ontvangen, het bezoek van de superintendent uit Singapore, de onderdelen die komen, de technician die uit Japan komt om de Furuno radar te repareren.

De 10 cm radar vertoont vonken tijdens het aan- en uitzetten. Dikke vonken spetteren dan van het scherm aan de bovenkant. Zowel links als rechts. Lijkt me niet helemaal lekker. Dus stuurde ik een e-mail naar Singapore om Furuno te berichten dit te komen verhelpen.

Ik had eerder problemen met de 3 cm radar. Daar was plotseling een grote blinde sector op het scherm waar te nemen. Dat betekent dat er in die sector niets te zien was. En dat strekte zich uit van recht vooruit tot 13 graden aan bakboord. Ik stuurde dus een berichtje naar Fck Mie in Singapore. Zij lichtte Furuno in Japan in en van hen kreeg ik het advies om

de scanner motor aan de voorkant open te maken. En dan met een doekje de sleuven schoon te maken die zich rond het asje (?) bevonden.
Dus belde ik direct met de chief engineer om me de electrician te sturen. Hij kwam onmiddellijk, samen met de eerste stuurman die mijn oproep had beluisterd. Ik toonde ze de foto die ik uit Japan had ontvangen en ze klommen beiden de radarmast in. De voorkant van de scanner motor werd losgeschroefd en met een doekje werden de sleuven schoongemaakt. De stuurman draaide daarbij langzaam de radarscanner rond, zodat de electrician steeds het volgende sleufje kon schoonmaken. Alles werd weer gemonteerd en ze kwamen naar beneden. Ik startte de radar en zag dat de blinde sector was verdwenen. Prachtig. Stuurde direct een berichtje naar Singapore om ze te bedanken voor het advies en te vertellen dat het probleem was verholpen. Zaak gesloten.

**NIEUWE CHINESE FILMS**

Ik vertel de crew dat ik wat extra geld beschikbaar heb en dat ze dus kunnen laten weten wat ze er mee willen. De 2e machinist vraagt of de Chinese aflossers wat films mee kunnen nemen naar het schip. “Natuurlijk,” zo antwoord ik hem. Laat ze maar veel films meenemen. Ik betaal dat wel als ze aan boord zijn. “Maar hoe kun je hen berichten om dat mee te nemen?” vraag ik hem. “Ik bel ze wel met mijn mobieltje,” zegt hij. “Ja, dat is heel goed, en gemakkelijk.” Dus kunnen ze volgende keer veel nieuwe films zien.

**HET WORDT TOCH LASTIG MET AL DIE VONKEN**

De ARPA-radar vertoont steeds meer vonken. Als je de radar aan- of uitschakelt, springen er van het scherm aan de bovenkant vele vonken. En als je het met je hand aanraakt, krijg je een schok. Dus maak ik weer een garantieclaim en stuur die

per e-mail naar Singapore. Ik krijg bericht dat er in Hadong een technician zal komen om het te repareren. Toch vreemd dat zulke storingen voorkomen op gloednieuwe uitrusting.

**AFSCHEIDSFEESTJE**

Voor de crew die van boord gaat in Hadong organiseren we een afscheidsbarbecue. De 2e machinist heeft een mooie barbecue gemaakt van een oliedrum. Daar is een vierde deel van de drum uitgesneden. Als je het je voor kunt stellen, er blijft dus driekwart van de drum over en dat is dan een prima barbecue met een soort kap om de wind een beetje te dempen.

De bootsman steekt om omstreeks vier uur in de middag het vuur aan. En zoals gebruikelijk op schepen wordt het meestal te groot en te fors aangepakt. Het resultaat is dat op het tijdstip dat de barbecue moet beginnen het vuur zo omvangrijk en zo heet is dat je er nauwelijks bij kan staan om je kippenpootjes of inktvisjes op te leggen. En ook is het zo dat in een tijdsbestek van enkele minuten je gebraad geheel zwart gebrand is.
Maar oké, dat mag de pret niet drukken. De mensen zijn blij en ze amuseren zich best. We hebben buiten wat flikkerende kerstlampjes opgehangen. Samen met schetterende muziek, die ik via mijn computer en bijbehorende geluidsboxen kan laten horen, wordt de feestvreugde verhoogd. Ik houd nog een klein toespraakje om ze te laten weten dat ze zulke goede zeelieden zijn. Er worden vele foto's genomen en ik moet steeds met andere mensen poseren.

**ZO DICHT MOGELIJK VOOR JE LANGS**

Hier in de Oost-Chinese Zee barst het werkelijk van de vissersboten. Er zijn concentraties van honderden boten die re-

latief dicht bij elkaar liggen en ik ga er lekker ruim om heen. De eerste vloot bestaat uit allemaal drijfnetters van Chinese origine. Zijn allemaal prachtig witgeverfd en zien er goed uit. Later komen we bij de Chinese trawlers die allemaal zwart zijn en behoorlijk rottig overkomen.
Het schijnt een uitdaging voor die Chinese vissersboten te zijn om zo dicht mogelijk voor de boeg van een groot schip te kruisen. Het verhaal doet de ronde dat dit gelukt brengt bij het vissen.

Morgen zijn we in Hadong. Ik sprak nog even met de agent, Mr K.P. Park, die me vertelde dat de loods omstreeks 6 uur aan boord zal komen. Mijn aankomsttijd is vier uur in de ochtend, dus zal ik een paar uurtjes moeten drijven, of eventjes ten anker komen. Ik zal eerst moeten bekijken hoe de situatie eruit ziet. Die beslissing neem ik dus morgenochtend.

Maar dat verandert. Gedurende de avond wordt het mistig in de Oost-Chinese Zee en er hangt lage bewolking boven het water. Er is vrij veel verkeer, zowel koerskruisers als tegenkomers en meegaanders. Het verloopt allemaal goed, maar ik blijf er wel bij op de navigatiebrug om te assisteren bij de navigatie.
Ik laat in principe de stuurlieden het werk doen, maar geef aanwijzingen om koersveranderingen uit te voeren als andere schepen te dichtbij schijnen te komen. Hier moet je pro-actief optreden. Dat is een aspect dat nogal eens te laat wordt toegepast. Of in het geheel niet. De mensen laten ook een gevaarsituatie op zich af komen en nemen de ontwikkeling waar. Soms moet je de zaak ook met rust laten en letterlijk op je af laten komen. Er zijn ook situaties die juist vroegtijdig ingrijpen noodzakelijk maken. En die interpretatie moet ik hen leren bij te brengen.

**POTDIKKE MIST**

Omstreeks 3 uur in de nacht arriveer ik op twaalf mijl voor de kust en stop de machine. Het duurt nog een uur voordat de vaart uit het schip is. De mist hangt dicht om ons heen.
De omgeving heeft iets geheimzinnigs en de stilte is te horen. Ik laat de Chinese 2e stuurman contact opnemen met de verkeerstoren in Kwangyang, die ons vertelt dat de loods om half negen aan boord zal komen bij Daedo Island. Terwijl het aanvankelijk om half zeven zou zijn. Dus ik laat Zhao ook nog met de loodsdienst bellen om dat bericht te bevestigen. Ook zij vertellen ons dat het half negen wordt. Het schip dat onze ligplaats bezet, vertrekt iets later. Dat is de reden. Dus moet ik nog een aantal uren wachten. Ik besluit om me te gaan douchen en scheren. Het is opmerkelijk dat ik de temperatuur van het douchewater nu op de warme stand moet zetten om me comfortabel te kunnen wassen. Tot gisteren stond die zetting altijd op de koude stand en was het water nog aangenaam warm. Door de relatief hoge zeewatertemperatuur en de warmte die in het schip hing, was alles nog op de koude zetting acceptabel lekker. Maar in een dag is dat omgeslagen van tropisch warm tot gematigd koud.

**IS HET KOLDEREN OF KRIJSEN?**

Na een uurtje ga ik terug naar de brug en zie dat we een mijltje per uur om de west drijven. Er nadert een vissersboot en we horen een dieseltje draaien en krijsende meeuwen. Ik weet niet exact hoe die benaming is wat meeuwen doen. Een hond blaft, dat is duidelijk. En sommige mensen blaffen ook, maar dat klinkt weer heel anders. Maar wat een meeuw doet? Hij fluit niet, hij kwaakt ook niet, kraait ook niet van vreugde, maar oké, in ieder geval hoor je de meeuwen die bij die vissersboot in de buurt blijven, omdat er wel wat vis te verschalken zal zijn. Als de boot op vier kabels afstand is ge-

komen, zien we de werklichten door de mist prikken. En even later komt hij op korte afstand bij ons voorbij. Een grote vlucht meeuwen vliegt rond elkaar bij het achterschip van de vissersboot.

Om half zeven ga ik ontbijten. Na mijn ontbijt start ik de machine weer en draaien we langzaam rond om op koers te komen, die ons naar het loodsstation voert. Het duurt geruime tijd voordat deze kolos, geladen met 84.330.369 ton, in beweging komt. Ik ben exact om half negen bij Daedo Island en vanuit de mist komt de loodsboot op volle snelheid naar ons toe. De loodsladder hangt aan bakboord, op twee meter boven de waterlijn, en even later is de loodsboot langszij en beklimt de loods de loodsladder. De 3e stuurman Song is al aan dek om hem te verwelkomen en naar de navigatiebrug te begeleiden. Op zijn walkietalkie bericht Song dat de loods aan boord is.

**GINSENG THEE IS DUUR MAAR HEEL LEKKER**

Ik heb dan de machine al weer op volle kracht gezet naar de volgende boei. De loods komt boven en we maken kennis met elkaar. Zijn naam is captain Kim en hij wil graag thee drinken. “Wil je ginseng thee of Chinese thee hebben?” “Heb je ginseng thee?” vraagt hij me. “Ja, we komen regelmatig hier dus we hebben een behoorlijk aantal Koreaanse etenswaren aan boord,” antwoord ik hem.

Hij hoeft geen ontbijt te hebben, vertelt hij me, dat kreeg hij al op de loodsboot. Op volle snelheid komen we in de boeienroute en ik heb de machine op tien minuten notice gezet.
Dat betekent dat ik de computer tien minuten de tijd heb gegeven om het aantal omwentelingen te verminderen voor het geval ik moet manoeuvreren.

**MET DRIE GROTE SLEEPBOTEN LUKT HET ALTIJD**

Dieper in de baai gekomen, trekt de mist op en zien we de sleepboten al naderen. De bootsman en de matrozen gaan naar het voor- en achterschip om de trossen van de sleepboten op de bolders te zetten. We hebben hier altijd drie sleepboten. Een grote sleepboot voor op een tros, een grote sleepboot op het achterschip op een tros en een iets kleinere sleepboot losjes daartussenin om mee te duwen en te gebruiken als een soort boegschroef.

Ik heb de loods verteld over het beperkte achteruitvermogen van het schip in beladen toestand en dat we dus de losplaats behoedzaam moeten benaderen om op tijd gestopt te komen. Het wordt perfect uitgevoerd en twee uur nadat de loods aan boord kwam, wordt de eerste tros aan de wal gegeven. En de gehele aanmeerprocedure duurt minder dan 20 minuten, terwijl er dan in totaal zestien trossen zijn uitgegeven. Gedurende het uitgeven van de trossen blijven de sleepboten ons schip tegen de kade gedrukt houden. Van de kade is een automatische op afstand bedienbare gangway inmiddels aan dek van ons schip gezet.

De agent Jubilee komt aan boord en geeft me een pakketje met post. Plus een groot aantal Engelstalige kranten, de Korean Post, waarom ik hem had gevraagd in een eerder bericht.

**DAT WATER MOET ER TOCH UIT**

Het regent poppetjes en er wordt niet met het lossen begonnen. De reden hiervan is me onduidelijk. Het lijkt me geen enkel bezwaar te zijn dat de kolen nat worden. Uiteindelijk worden ze hier bij de krachtcentrale ook in de open lucht opgeslagen.

Ik heb die ochtend een bericht ontvangen van superintendent

Mr Chang dat hij ons een inspectiebezoek zal brengen.
Hij laat weten de voorpiek, de achterpiek en vier topside tanks te willen inspecteren. Of we de mangaten open willen maken, zodat hij er direct na aankomst in kan afdalen. Dat doen we. Er is alleen een probleem. De achterpiek zit vol water. Is gevuld met 867 ton water uit Banjarmasin. Dat is er daar door de 1ste stuurman ingepompt om een positieve trim te verkrijgen. We lagen namelijk ietsje in de kop. Dat wil zeggen dat de diepgang voor iets groter was dan achter. En door het vullen van de achterpiek krijg je het schip dan iets achterover. Je moet bedenken dat dit schip namelijk met het voorschip dieper in het water komt naarmate de snelheid toeneemt.
Goed, ik zit dus met dat water in die tank. Wat ik er officieel helemaal niet uit mag pompen in Korea. Maar omdat het poppetjes regent, zie je helemaal niet dat er water uit het schip wordt gepompt. Bovendien is er geen mens te zien, die dat zou kunnen controleren. Dus zeg ik tegen stuurman Hu Xian om de pompen te starten en die achterpiek snel leeg te halen.
En dat uiteraard ook niet in het journaal te vermelden. Het journaal betekent hier het logboek. En dus niet de lokale nieuwsuitzending.

De superintendent komt pas laat aan boord die dag. Hij zou naar Pusan vliegen, maar vanwege de hevige regen werd die vlucht geannuleerd. En kwam hij in Inchon terecht. Vandaar vloog hij met een lokale vlucht naar Kwangyan en een taxi vervoerde hem naar het schip. Uiteindelijk kwam hij pas om negen uur ’s avonds aan boord.
We bespraken dus het een en ander en hij besloot om de volgende ochtend met de inspecties te beginnen.
Laat in de middag kwam het bunkerschip langszij en bracht

ons 530 ton brandstof. Dat is tezamen met de hoeveelheid die we aan boord hebben ruim voldoende om de volgende reis naar Bontang te volbrengen. Bontang ligt vlak boven Balikpapan op Kalimantan. Ook aan de oostelijke kust, gelegen aan de Straat Makassar.

**MAAR EEN PAAR KILO PAPIER**

De administratieve correctiehoeveelheid die ik ontvang is matig te noemen deze keer. Ik schat een totale hoeveelheid papieren van niet meer dan twee kilo aan gewicht. Dus dat valt mee.

De volgende dag sorteer ik die berichten en samen met de 1ste stuurman passen we alles in de betreffende ordners. Ik maak tevens de berichten in gereedheid, die we bij vertrek naar Singapore moeten sturen. En dat gaat dan weer over de ontvangst van al die nieuwe orders.

Ook stuur ik wat adviezen op om wat wijzigingen aan te brengen in de administratie. Ik krijg daar zeer vriendelijk bericht op terug dat ze kennis hebben genomen van mijn advies, maar dat ze om heel veel redenen het in gewijzigde toestand zullen verwerken.

**MET EEN ZEER DIKKE BUIK KAN JE NIET HARD WERKEN**

De agent van Korea Universal Marine komt aan boord met drie Filippijnse officieren en een Birmese elektricien. Ik ken die elektricien van een van mijn vorige schepen. Ik kan me niet zo een twee drie herinneren welk schip het was. Wel weet ik dat hij erg langzaam was, mogelijk veroorzaakt door zijn lijvige omvang. Soe Myint Thein heet dit mannetje. En nu ik hem mijn office zie binnenkomen, neem ik een nog veel dikkere persoon waar. “Het kindje is gegroeid,” heet ik hem welkom, “wanneer komt de baby?” vraag ik hem. Het komt

mogelijk wat onvriendelijk over, maar ik wil voorkomen dat deze man een lui gedrag vertoont. Daar ben ik namelijk erg pikkerig over. Dus direct eventjes de duimschroeven aandraaien. De Filippijnen zien er vermoeid uit. Ik vraag hen wanneer ze zijn vertrokken. Dat was afgelopen nacht met de laatste vlucht vanuit Manilla. En ze zijn direct verder getransporteerd naar het schip. “Dus jullie zullen wel moe zijn, neem ik aan,” laat ik ze weten. “Zijn jullie al lang bij deze maatschappij?” vraag ik ze. “Ja kapitein, al verscheidene jaren.” “Nou goed, dan ken je onze procedures. Maak dus alleen je “Familiarisatie”-formulier voor dit schip. En dan kun je gaan slapen. Morgen doe je dan maar de overdrachtsprocedures. Dan ben je uitgeslapen en fit. De aflossers gaan pas overmorgen van boord, dus hebben jullie voldoende tijd om al het werk over te nemen.”
Ze zijn er zichtbaar blij mee. Want ze verrekken ook nog van de honger. Die jongens maken meestal al hun geld op gedurende hun verblijf op de Filippijnen. En als ze gaan werken, hebben ze echt geen rooie cent op zak. Dus kunnen ze ook niets te eten kopen.
De kok heeft erop gerekend en er is al extra eten gemaakt om die hongerlijders van eten te voorzien.

**ALTIJD GLOEDNIEUWE DOLLARS IN ZUID KOREA**

Van de agent ontvang ik ook 50.000 dollar. Die had ik besteld om de jongens hun gage uit te betalen. Ze willen dat allemaal meenemen naar huis. In Korea krijg ik altijd gloednieuw geld. Komt zo van de drukpersen. Ik denk te weten dat het allemaal in de USA wordt gedrukt en dan per vliegtuig wordt overgebracht naar Korea. Er zijn hier ook nog meer dan 20.000 Amerikaanse soldaten woonachtig. Dus er zijn veel dollars in omloop. Je kunt zelfs in de supermarkt met dollars betalen tegen een redelijk goede middenkoers.

**DOKTER BOORZALF IN ACTIE**

Vanochtend riep ik de Singaporaanse leerling-stuurman Chong bij me. Gisteren was hij roerganger toen we onder loodsaanwijzing de baai van Kwangyang binnenvoeren. Ik zag dat hij zich op veel plaatsen krabt. Vooral op zijn linkerbeen. Ik vroeg hem waarom hij zich steeds krabt. “Nee, dat was niets,” antwoordde hij me. “Niets?” vroeg ik, “ik zie je steeds krabben. Wat heb je? Vertel me wat voor irritatie je hebt op je huid?” “Oh, een kleine bobbel hier op mijn dijbeen,” antwoordde hij. “Een kleine bobbel?” vroeg ik hem, “hoe klein is dat?” Hij hield zijn duim en wijsvinger ongeveer twee centimeter van elkaar. “Oh, dat is behoorlijk groot,” zei ik, “was je jezelf regelmatig?” vroeg ik. “Ja, ik douche me elke dag,” antwoordde hij me. “Goed,” zei ik, “morgen kom je bij me, omdat ik je lichaam wil zien. En daarna wil ik je hut en je beddengoed inspecteren.” Het is ook mogelijk dat hij zijn wasgoed niet goed uitspoelt. Dat veroorzaakt ook veelal huidirritatie.

Dus deze ochtend kwam hij bij me. “Kleed je maar uit,” zei ik. Hij keek me daarbij toch een beetje benauwd aan en was mogelijk wat benauwd over wat er allemaal zou gebeuren. “En laat de deur maar openstaan,” zei ik, “er komt hier toch niemand voorbij.” Daarop begon hij zich uit te kleden. Hij had onder zijn overall een een soort T-shirt met lange mouwen en een onderbroek met lange pijpen aan. Want het is hier nog redelijk koud voor tropische mensen. Het ondergoed was wit van kleur en brandschoon. Ik zei hem zijn T-shirt uit te trekken. Hij deed dat wat aarzelend en ik zag hem iets verschrikt naar mij kijken. Ik denk om mijn reactie te peilen. De voorkant zag er goed uit. Helemaal gaaf en geen pukkeltje te zien. Zijn schouders en bovenarmen waren geheel getatoeëerd. “Draai je maar om,” zei ik.

Zijn rug was geheel bedekt met tatoeages. Mooi gedaan, dat wel, prachtige figuren, Chinese slangenpatronen en kruisen met kransen en slingers. Allemaal toeters en bellen, maar dan zonder geluid. Ik keek alleen maar naar zijn huid en zei uiteraard helemaal niets over die tatoeages. Die huid zag er prima uit. Geen bultje of vlekje te zien. “Ik heb wel een plekje hier op mijn rug en dat jeukt,” zei hij. Hij begon me dus te vertrouwen. En hij wees met zijn hand de plek aan waar het jeukte. Ik zei hem naar het raam te lopen, want ik wilde het beter zien. Ik moest even zoeken en kon met pijn en moeite een klein pukkeltje ontdekken. “Hoe lang zit de tatoeage daar?” vroeg ik hem. “Dat is al meer dan een jaar,” zei hij. Daar was in ieder geval niets mis mee. “Dan is dat ook geen reden dat je daar jeuk hebt,” zei ik. “Laat me nu je dijbeen maar zien.” En hij stroopte de ietwat nauwe pijp van zijn lange onderbroek omhoog. Daar, net boven de knie, zat ook een minimaal pukkeltje.
“Is helemaal niets bijzonders”, verzekerde ik hem. Ik zei dat hij zich wel weer aan kon kleden, want er was niets aan de hand met zijn huid. En hij glimlachte toch blij dat ik hem dat vertelde. Toen gingen we naar zijn hut. Het beddengoed was ook schoon. Zag er perfect uit, de hut was fris en redelijk opgeruimd. Gewoon een klein beetje rommel zo hier en daar. Maar in grote lijnen was alles perfect. “Dat ziet er heel goed uit,” zei ik hem. “Ik dacht dat ik je naar de dokter zou moeten sturen toen ik je zo zag krabben. Maar er niets aan de hand met jou.”
“Thank you cap,” zei hij en ging weer naar zijn wachtplek aan dek.

**PROBEER DAT MAAR EENS UIT TE LEGGEN**

Er komen twee Koreanen aan boord om de radar te repareren. En dat blijkt een behoorlijke klus te zijn. Het lijkt wel of

alles opengemaakt moet worden om de oorzaak van die vonkenregen te vinden. ’s Avonds om acht uur zijn de mannen gereed en kan ik de radar testen. Het probleem is verholpen. Helaas, niets spannends meer waar te nemen aan de rand van het scherm.
Wel heb ik nog een afwijking bij het nieuw geïnstalleerde softwaresysteem ontdekt. Ik zal proberen het in begrijpelijke bewoording uit te leggen. Als de radar aan deze vier voorwaarden voldoet:

a. in true motion afbeelding is ingesteld;
b. met het noorden boven aan het scherm;
c. terwijl tevens de AIS is ingeschakeld;
d. en er is een driehoeksmarkering op target te zien,

en je wilt dan het beeld in een off center position brengen, dan verspringt de driehoek van de AIS niet mee, maar blijft als het ware bevroren op het scherm staan. Ik realiseer me dat dit allemaal veel te moeilijk is om uit te leggen. Ik begrijp het zelf al bijna niet meer. En vergeet het dan ook maar. In ieder geval moest ik het aan de Koreanen laten zien, want met woorden kon ik het niet duidelijk maken. Omdat het ten eerste niet zo gemakkelijk te vertellen is en omdat ten tweede deze Koreanen zeer matig Engels verstaan en het ook nauwelijks kunnen spreken.

Over het algemeen is de kennis van Engels redelijk matig te noemen in Korea. Bij de jongelui gaat dat beter. Je merkt dat er op school nu veel aandacht aan wordt besteed.
In ieder geval zien ze en begrijpen ze wat er fout is, zullen dat aan de fabrikant in Japan doorgeven en me dan berichten wat er aan gedaan zal gaan worden. Want het moet verholpen worden.
Het is echter heel simpelweg een softwarefoutje. Dat kan in feite heel gemakkelijk verholpen worden.

**EINDELIJK DE WAL OP**

Is toch moeilijk te begrijpen allemaal. Ook voor de Koreaanse specialisten! Ik heb voor deze middag een taxi georganiseerd omdat de crew me al een paar dagen aankijkt: “Captain, wat is er aan de hand? We zijn al twee dagen in Hadong en we gaan nog steeds niet de wal op?” Maar ik was gewoon te druk met allerhande kleine regelingen. Je moet er zijn om geld in ontvangst te nemen, om de superintendent te begeleiden, de autoriteiten te begeleiden plus 1000 handtekeningen te zetten en te zorgen dat alles ook nog goed verloopt. De mensen weten verder zelf exact wat ze moeten doen en hoe ze het moeten uitvoeren. Maar deze middag gaan we dus. Ik belde met president Mr Lee van Green Shipping en hij herkent mijn stem direct. Ik hoef alleen maar te zeggen: “PRESIDENT MR LEE, how are you?”, en dan begint hij te lachen en antwoord met: “Captain, welcome back in Hadong. You need a taxi?” En hij vraagt me dan ook waarom ik niets meer bij hem bestel. Ik zeg hem dan dat hij te duur is voor mijn budget. In Indonesië is alles veel goedkoper. En de kwaliteit is er ook prima. Is niets op aan te merken. Dus voorlopig niets nodig in Korea.

We gaan voorlopig gewoon lekker relaxen. En over een week vertrekken we naar de volgende bestemming. Dus NU rust in de tent!



*Alam Penting*



*Freak wave*



*Sojabonen in de ruimen voor Japan en jachten aan dek voor Hawaii*



*Slecht weer op de Pacific*

# LEKKER SCHOON

**VERSCHIL MOET ER ZIJN**

De steward kwam me zojuist wat cakes brengen. Heel lekker met die speciale eieren van MAGERE KIPPEN, dus van die eierkoeken word je niet vet! Ik zeg altijd tegen die kok: “Je moet eieren bestellen van MAGERE KIPPEN, die hebben geen cholesterol, dus trek je conclusie.

Maar dan brengen ze mij een schaal vol, voor mij alleen en overdrijven ze het dikwijls voor de kapitein.

Als er vissoep is dan is mijn mok helemaal vol met een zeer groot stuk vis en bijna geen soep. Dus moet ik vragen om een kleiner stukje vis.

Dat is soms de kleine afwijking die de crew heeft. De kapitein moet meer en beter hebben dan de rest. En ik wil dat beslist niet.

Als die kok garnalen kookt op zondag zijn de mijne altijd helemaal netjes afgepeld en voor de rest niet. Ja, ik weet het, verschil moet er zijn, maar toch.

Trouwens, toen we de vorige keer in Afrika waren, bestelde ik ook in Franschhoek eens grote garnalen. Stond op het menubord dat ze die vers hadden.

En die juffrouw brengt ze naar ons, maar ze zitten allemaal COMPLEET in dop; kop, staart, alles erop en eraan. Dan zit je te spetteren en maak je vlekken op je overhemd, gegarandeerd. Ik had eens een stuurman die noemde dat altijd DANGEROUS CARGO.

Ik vroeg toen aan die juffrouw of ik ze niet gepeld kon krijgen, ik wilde ze zo niet hebben in die sterke doppen. Ja hoor, dat kon ook, alleen moest ik dan nog eventjes wachten.

Dat doe ik wel, want we hadden een heerlijk flesje wijn op tafel staan. En die komt echt wel leeg.

**IK ZIE ZE VLIEGEN**

Deze ochtend was ik even op het voorschip en geniet van de natuur en het geluid van de golven. Ik zag grote scholen vliegende vissen, waarvan het merendeel minuscuul klein. Maar toch met behoorlijke vleugeltjes en ze bleven ook wel ongeveer tien seconden boven water. En dat is best lang hoor als je de seconden uittelt.

**ALTIJD SUCCESVOL**

De BBQ was gisteravond succesvol. Halverwege riep ik de crew even in het stuurhuis en zei ze dat ik zeer tevreden was en dat ze MINIMAAL de beste crew ter wereld waren. Dat vinden mensen leuk om te horen.

Toen vroeg ik: “Wie kan er vallen zonder zijn handen te gebruiken als steun?” En dan kijken ze uiteraard verbaasd. Vallen zonder je handen erbij? Nee, dat kan ik niet.” Oké, ik geef een doos COLA aan diegene die valt zonder zijn handen te gebruiken.”

Toen stapte een 3e stuurman naar voren en zei: “Oké captain, I do it.” Hij draaide rond en ging direct door zijn knieën… “en dan doordraaien en kom je met je billen aan dek en draai je door en voel je nagenoeg niets. Is geen probleem als je het kunstje weet.” Ik keek verbaasd en vroeg hoe hij dat wist. “Captain, somebody sail with you before and you teach him and he told me how to do it. So we try.” Iedereen lachen natuurlijk.

**LEREN LUISTEREN**

Wat betreft het telefoneren vanuit de Pacific is het inderdaad zo dat je moet leren luisteren. En goed kunt luisteren zonder steeds in de rede te vallen. Vooral van belang als je via de satelliet belt, want dan kun je maar één richting uit spreken en moet je dus wachten tot de ander is uitgesproken.

Met mensen die daar geen bekendheid mee hebben, is bijna geen conversatie te voeren. Die vallen steeds in de rede en dan zit je tegen elkaar in te praten en geen van beide partijen hoort iets.

**BRANDSCHOON**

Ik heb net een rondje gemaakt en het schip ziet er inderdaad spic & span uit. Helemaal lekker schoon en fris en geen roest. Alles netjes geverfd. Die stuurman is zeer goed en de bootsman ook prima. Die promoveerde ik de vorige reis en hij kwam bij me om me te bedanken voor de promotie. “Kapitein, ik zal je zeker niet teleur stellen!” Terwijl je zou kunnen denken: Wat moet ik nu met een stelletje Chinezen?. Nou, perfect hoor. Je moet ze trainen en drillen en ik zie jongens die bij ons getraind zijn en ze doen het hartstikke goed.

**GOEDE DOORSTROMING**

Deze eerste stuurman bijvoorbeeld heeft toevalligerwijze op diverse schepen bij me gevaren als 3e, als 2e en nu als chief officer. Dat is niet zonder reden. Steeds door mij bevorderd en nu is hij er helemaal klaar voor om het gezag over te nemen. Hij is echt perfect. Heel goed. De taal is nog een beetje com si com sa, en daar ben ik mee bezig om hem de juiste uitdrukkingen bij te brengen. Hoe zeg je het, hoe schrijf je het op, hoe stel je een protestbrief op en hoe teken je onder protest. Ik geef hem al mijn oude communicatie. Die kan hij dan gebruiken als voorbeeld.

De mensen uit de Far East zijn echt gemakkelijk om te hanteren, vind ik. Gemakkelijker dan anderen op deze globe. Ze werken en willen geld verdienen. Af en toe moet je even laten weten hoe je iets veranderd wilt hebben en dan doen ze het. En als er eentje bij is die niet zo gemakkelijk mee wil werken, geen probleem, dan mag hij zo weg. En dat gebeurt heel

zelden hier. Ik heb de afgelopen twee jaar éénmaal een Chinees onder de gage naar huis gestuurd en een keer een Singaporaanse dek cadet.

We houden mooi weer, briesje uit de noordoost, golvende oceaan, temperatuur 25 graden. Gisteravond nogal wat buitjes tijdens de BBQ, maar ik liet de cadet de radar observeren en dan voeren we mooi om die buien heen en voelden we alleen een paar spetjes zo af en toe.
Dit kun je nog jaaaaaaren volhouden.

# MIST VOOR SAN DIEGO

**NAAR DE UITERTON**

Ik bel om 6 uur ’s middags met de loods van San Diego. “Goedemiddag, dit is de PAC DUBHE, is er nog een loodsdienst beschikbaar?” spreek ik voor de VHF. “PAC DUBAI, hoe is het zicht captain,” vraagt de loods me.

Soms denken anderen dat PAC DUBHE vernoemd is naar het land Dubai en weten niet dat het Alpha Ursae Majoris is, de helderste ster in de constellatie Grote Beer. Als ik dan antwoord, zeg ik heel duidelijk PAC DOEBIE, met de klemtoon op de laatste IE. Dat is veelal duidelijk.

Ik zeg tegen de loods: “Het zicht is zero. Je ziet niet meer dan vijf meter. Hoe is het zicht binnen in de haven?”

“Hier is het op sommige plekken iets beter. Een kwart mijltje zou ik zeggen,” laat de loods weten. “Heb je goede radars captain?” vraagt hij me.

“Ik heb hier perfecte radars,” zeg ik hem, “het schip is een jaar oud en alles werkt goed.” “Nou, dat lijkt me wel veilig. Stoom maar naar de uiterton toe dan kom ik daar aan boord.”

**EEN DRIJVENDE SCHEMERLAMP**

Op halve kracht varen we richting uiterton, terwijl de scheepshoorn op de automaat staat en elke twee minuten een lange stoot geeft. Het brult door de mist heen. Ik heb vier zeiljachten vlak in de buurt. Ze hebben wel een VHF, maar geen radar. Ik spreek met hen en laat ze weten aan de zijkant van de vaargeul te blijven en mij ruimte te geven in het midden. Dan moet het goed gaan. Af en toe hoor ik een lichte fluittoon van hun mistsignaal. Ze zitten echt heel dichtbij. Ik zie de loodsboot op het radarscherm naderen op een aanvaringskoers.

Die boot is ook uitgerust met Automatic Identification System (AIS), en dan is het heel gemakkelijk en duidelijk om hem te herkennen. Het driehoeksignaaltje op het radarscherm loopt snel met de echo mee. Zijn AIS-naam is SD Pilotboat, wat uiteraard betekent San Diego loodsboot.
Even later hoor ik zijn machines en ik heb inmiddels onze snelheid aangepast tot acht knopen om zo de loods aan boord te kunnen nemen. De 3e stuurman staat aan dek met een matroos om de loods te assisteren en informatie door te kunnen geven. “Yes captain, I can see the pilot boat now. She is alongside and the pilot is climbing the ladder.”
Prima, ik verander de koers naar de vaargeul en voer de snelheid op. De zeiljachten blijven mooi aan de kant en ze horen mijn scheepshoorn dreigend vanuit de mist komen. We stomen op halve kracht tussen de boeien door, maar zien helemaal niets dan mist. Ik passeer op 500 meter afstand de “OOSTERDAM’ van de Holland Amerika Lijn. Normaal gesproken zou je toch wel een soort lichtgloed moeten zien van zo'n enorm groot verlicht passagiersschip. Op zee lijkt zo’n verlicht schip op een drijvende schemerlamp. Heel gezellig!
Maar het is alleen maar grijs en donker om ons heen. De “Oosterdam” is onderweg naar Cabo San Lucas in Baja California. Ik was daar eens een paar jaar geleden en vroeg toen aan de taxichauffeur of het wel eens regende, omdat het zo droog en stoffig was. “Yes sir, normally it rains in September or October, but it did not rain for the past three years,” antwoordde hij me glimlachend. Dat was ook duidelijk te zien.

**HEEL VERANDERLIJK**

Het weer wordt aan deze kust gekenmerkt door grote uitersten. Meestal erg warm en droog. Soms hevige regenval die modderstromen veroorzaakt. Of, zoals vorig weekend in Noord-Californië dikke sneeuwbuien met stormwind.

Omdat de elektriciteitskabels braken, zaten honderdduizenden mensen zonder verwarming.
Wij stomen langzaam verder en beantwoorden de vragen van de jachten om ons heen. Ze zijn niet onterecht benauwd dat zo'n groot schip vlak bij hen is. Ze horen de misthoorn duidelijk, maar zien niets. Er komen twee sleepboten naar ons toe om te assisteren bij het meren aan de Maritime Terminal nummer 10. De sleeptrossen van de “PACIFIC KNIGHT” worden op het voorschip vastgemaakt en van de “PACIFIC QUEEN” op het achterschip en als we dwars van de kade zijn, duwen ze ons naar bakboord. We zien echter nog niets. Plotseling zien we de gloed van grote schijnwerpers en zijn we nog maar vijf meter van de kade verwijderd. De sleepboten stoppen het schip en de bemanning gooit de hieuwlijnen naar de wal waar de vastmakers de trossen op de bolders beleggen. Vijftien minuten later liggen we gemeerd en kan ik de machine afbestellen.

**DE ZWAARGEWICHT STRUIKELT**

De naderingsprocedure heeft wat langer geduurd dan de aanvankelijke planning was. De CBP (Custom and Border Patrol) heeft dus al geruime tijd staan wachten op de kade en is wat ongeduldig geworden.
Als de bemanning de gangway laat zakken, zijn ze te gehaast om te wachten tot hij helemaal goed in positie staat en het veiligheidsnet is aangebracht. Er komen twee mensen met een “normaal” postuur aan boord. De derde man is echter een persoon met een enorme omvang. Een neefje van Meneer Michelin. Deze zwaargewicht maakt dat de gangway naar één kant helt, waardoor de man struikelt en tegen de zijkant van de gangway valt.
Direct springen een paar Chinezen naar hem toe en trekken hem met veel moeite overeind.

**VERLEGEN BIJ ZOVEEL STERREN EN KRULLEN**

Later zie ik hem hijgend en hevig steunend in de meeting room. Hij laat mij zijn handjes zien die van een opmerkelijk klein formaat blijken te zijn. Zeker in verhouding tot de enorme omvang van zijn lichaam. Ik zie een paar vettige streepjes. “U kunt uw handen wassen in deze ruimte, Sir,” laat ik hem weten. Ik zet de kraan voor hem open en leg een schone handdoek klaar, zodat hij zich een beetje verwend voelt. Want uiteindelijk kunnen ze het wel lastig maken voor je. Daarna moet de hele crew komen en stuk voor stuk hun gezicht laten zien en soms een vraag beantwoorden. “You speak English?” “Yes Sir,” antwoordt de Chinees onder de gage. “Wat is je geboortedatum?” vraagt de officer. “Mijn geboortedatum is September eleven 1984,” zegt hij schuchter, want hij is zenuwachtig. Wat wil je, hij is voor het eerst in de USA en dan vraagt een grote dikke man in een uniform met veel sterren en krullen wat je geboortedatum is, terwijl hij je strak aankijkt. Daarbij je gezicht vergelijkend met de pasfoto die destijds in je geboortedorp Fan Cheng is gemaakt door de plaatselijke fotograaf.

**DIRECT DE WAL OP**

Uiteindelijk krijgt iedereen een walpas uitgereikt en mag ik een groot aantal papieren tekenen. Ik bedank de heren en laat ze van het schip af begeleiden en de gangway nu wel veilig en stabiel in positie ligt.

De twee Singaporaanse leerling-machinisten gaan direct de wal op. Ze zijn hier nog nooit geweest en willen alle tijd gebruiken om zoveel mogelijk te zien van de omgeving. Al is het zicht wat beperkt! Maar morgen belooft het een mooie en zonnige dag te worden. We gaan slapen. Morgenochtend vroeg beginnen we dan met het lossen van zeven jachten die voor deze haven bestemd zijn.

# NAAR NEW YORK, JAKARTA EN NOG VEEL MEER

**SATEHSTOKJES**

De stewardessen zijn als satehstokjes en kunnen zich dan ook gemakkelijk door het smalle gangpad bewegen. Singapore Airlines maakt altijd reclame met de vriendelijke glimlach van de stewardessen. Daar heb je dan ook het gehele pakket in een keer mee verwoord. Want overige vrouwelijke aspecten zijn niet anders dan met een vergrootglas te bestrelen. Ze zullen ook zeker niet glimlachen om hun verdiensten. Die zijn minimaal. Er zijn op Singapore Airlines-vluchten altijd veel en zeer jonge stewardessen aanwezig. Als ze 24 jaar zijn, moeten ze een ander baantje zoeken. Zo kan Singapore Airlines goed concurreren met westerse maatschappijen.

Bij de KLM zijn er relatief weinig stewardessen aan boord. En de salarissen zijn conform hun afmetingen uiteraard Hollands en dus forser. Ik heb een nichtje met vrij forse afmetingen, een soort dijkgravin. Ze wilde dolgraag stewardess worden. Dat kon. Ze werd direct aangenomen. Maar alleen op een vrachtvliegtuig.

**EERST EVEN PRATEN**

Ik verblijf twee dagen in Singapore omdat het management met mij wil spreken over aspecten, die de veiligheid in het algemeen betreffen.

De stemming is vrolijk op het kantoor. De charterprijzen bevinden zich op een hoog niveau en de kassa rinkelt alleen maar, omdat er steeds meer geld binnenrolt. Nieuwe schepen lopen achter elkaar van stapel. Allemaal ondergebracht in bestaande of nieuwe ondernemingen.

Mijn volgende nieuwe schip wordt de “ALAM PRONTO”. Een post-Panamaxschip. Dat wil zeggen dat ze te breed is voor de

sluizen van het Panamakanaal en dus alleen nog rond Kaap Hoorn die oceanen kan bevaren. Het schip is voorzien van de nieuwste snufjes. Zo bestaat de romp uit een dubbele huid, met daartussen een ruimte die als waterballast tank dienst doet. De accommodatie is erg mooi met zeer comfortabele stoelen. Het schip is gebouwd bij IHI in Yokohama, en nummer 5 uit een serie van zeven stuks. Toen ze besteld werden, was er geen werk voor de scheepswerven en konden ze gebouwd worden voor 24 miljoen dollar. Nu ze gereed zijn en in de vaart komen, is de scheepvaartmarkt sterk aangetrokken en kunnen ze zo verkocht worden voor 44 miljoen dollar per stuk.

**SINGAPORE OP DE KONT**

Op het achterschip wappert de vlag van Singapore. De maatschap is gevestigd als Malaysian Bulkcarriers Corporation te Kuala Lumpur. De eigenaar is Eminence Shipping in Singapore. Het operationele management wordt gedaan in Kuala Lumpur en het technische management in Singapore. De bemanning bestaat uit een internationale mix. Chinezen, Filippijnen, Birmezen, Singaporanen en ik als enige Hollander brengen het schip over deze globe.

**HELAAS VERKOCHT**

Op kantoor verneem ik dat de “IKAN TUXPAN”, mijn vorige schip, inmiddels is verkocht aan een Griekse Amerikaan. De “IKAN TUXPAN” was een al wat ouder schip, gebouwd in 1989 en had onder diverse internationale reders dienst gedaan. In China was er onder ons management door de charterers verkeerde brandstof geleverd en dit resulteerde in grote schade aan de hoofdmotor. Ze dreef destijds negen dagen op de Noord Pacific. In beladen toestand en tijdens niet al te best weer.

**FIJNE HAVENINSPECTEURS**

Al die verhalen werden mij verteld toen ik later op dat schip in Zuid-Afrika aan boord kwam. We laadden aldaar minerale ertsen met als bestemming Rotterdam. Nota bene.

De kalender gaat terug tot 1979 toen ik daar voor de laatste keer met een schip aanliep. Rond Kaap de Goede Hoop ging ik eerst nog naar Walvisbaai om 5000 ton erts in te nemen. Het was ontzettend leuk om bij die reis weer eens in een Nederlandse haven te verblijven. Al viel ik nu niet bepaaldelijk met mijn neus in de boter, omdat de Nederlandse scheepvaartinspectie aan boord kwam voor een zeer intensief onderzoek naar de gebreken van dit schip.

Ik had dit schip net overgenomen en gedurende de reis van Zuid-Afrika naar Europa extra aandacht besteed aan de veiligheidsmiddelen. De reddingsboten bleken vast te zitten. En dat was nog maar het topje van de ijsberg, want er waren zeer veel mankementen. Maar dat hadden we allemaal verholpen. Nu kwamen die Nederlandse inspecteurs op zaterdagochtend!!! Nog enigszins slaperig en voorzien van een ochtendhumeur. Met een vergrootglas in de tas! De man had een uitgesproken chagrijnig gezicht, zeker het gevolg van een rottig huwelijk of zo, en zijn vrouwelijke collega had een hekel aan mannen in het algemeen, omdat ze na de geboorte van haar baby in de steek was gelaten door haar vriend, en nu met een vriendin een soort huis/gezin relatie onderhield. Die informatie verkreeg ik naderhand van een ingewijde kennis aldaar. Ga er dus maar aanstaan.

Die twee slechtgemutste mensen gaven me dertien tekortkomingen op. Er lagen vijf houten balkjes in de machinekamer en dat was in strijd met de veiligheid. Moesten verwijderd worden. Dat doe je dan direct uiteraard, maar de tekortkoming staat wel op papier. Want ze willen en moeten een groot rapport leveren aan hun baas.

En meer van dat soort stomme en minimale correcties. Dat was geen nieuw schip. Laat dat duidelijk zijn. En er moest en kon dan ook wel het een en ander gebeuren, maar om er zo stevig in te hakken, ging me wel een beetje ver. Niet getreurd, in de avond was ik uitgenodigd door mijn dochter May-Britt om te gaan eten in hotel New York. Dat was perfect en een groot succes. We aten verse vis in alle vormen en smaken en dronken diverse wijnen. Super! We beleefden een heerlijke avond. De volgende dag reed ik naar Amsterdam om de wedstrijd Feyenoord-Ajax te zien, tezamen met een aantal Amsterdamse vrienden weliswaar. Maar ze zijn perfecte sportieve Ajax-Supporters en dat met een hoofdletter S.

**LADEN IN ANTWERPEN**

Nadat de lading in Rotterdam gelost was, vertrok ik naar Antwerpen om oud ijzer te laden voor Damietta in Egypte. Dat ligt aan de monding van de rivier de Nijl, tussen Alexandrië en Port Said. De belading ging ouderwets langzaam in België dus plakten we nog een weekje Antwerpen aan ons Europees verblijf. Mooier kan bijna niet.

**EN LOSSEN IN DAMIETTA**

We losten de lading oud ijzer in Damietta en beleefden de wereld die Egypte heet. Uniek, bijzonder, vol geuren en lawaai. Geluidsflarden van de biddende imam vanuit de moskee mengde zich moeiteloos met toeterende auto's, spelende kinderen en huilende baby's.

Elke dag ging ik lunchen in een ander restaurantje. Ergens aan de Nijl, of in het centrum van Damietta. Soms op het haventerrein waar de stuwadoors eten. Je kunt in het keukentje uitzoeken wat je eten wilt. De geroosterde kip was overheerlijk.

Ze verkopen daar over het algemeen uitsluitend limonades. Een progressieve zaak verkoopt ook alcoholvrij bier. En de echte ondeugdjes verkopen Egyptisch bier. Je krijgt daar omheen een groot servet gewikkeld. Mogelijk om niet te laten zien dat het bier is. Soms namen Ali en Hasan me mee. Ali was de baas van een winkeltje met een oppervlakte van vier bij vier meter. Volgestouwd met een mengeling van diverse benodigdheden. Je noemt het en hij had het in voorraad of kon het binnen een uur leveren. Hasan was zijn assistent-medewerker. Dan waren er in de winkel nog één meisje en een vrouw werkzaam. Die deden eigenlijk al het werk, want de baas is de baas en die werkt dus BASICALLY niet. Dat meisje glimlachte altijd heel geheimzinnig tegen me: “Hallo captain, how are you? I make fresh tea for you.” Dan was er de iets oudere dikkere vrouw die geheel in de djellaba was gehuld, maar die ogen keken ook, nou ja, vragend, laat ik het zo zeggen. Ik liet het daarbij en genoot van de aandacht.

**DE PEUGEOT WORDT EEN KOPJE KLEINER GEMAAKT**

Ze reden in een oude Peugeot, bouwjaar omstreeks 1955, die talloze deukjes en krasjes had opgelopen tijdens haar dienstperiode. De deuren sloten matig, de ramen sloten slecht, er zaten gaten in de bodem, maar ze kwamen vooruit. Op zekere dag leverden ze nog wat verse groenten af bij het schip en reden hun Peugeot daartoe tot naast de gangway. Nadat alles aan boord was gebracht, stapten ze weer in hun auto, als Jansen en Jansen, en reden achteruit. Daarbij niet lettend op een ladingpijp van een cementfabriek die net achter hun auto hing, op dakhoogte van de Peugeot. Die pijp ritste dus bijna het dak van de auto. En je kunt je voorstellen wat voor consternatie dat veroorzaakte bij Jansen en Jansen, in dit geval Ali en Hasan. Ik heb het incident niet persoonlijk waargenomen, maar iets later op die avond liep ik naar hun winkeltje

om thee te drinken en een telefoongesprek te voeren. Daar zag ik die bijna dakloze Peugeot staan. “Wat is er gebeurd Ali?” vroeg ik toen ik binnenkwam. “Wel kapitein, toen we klaar waren, reed ik achteruit en zag die cementpijp niet hangen. Dus sloeg dat tegen de auto. Alle ruiten kapot, zowel voor als achter, en het dak compleet verfomfaaid.” Ik zei tegen Ali: “Dan mag je vanavond wel een speciaal gebed aan Allah doen dat je er zonder verwondingen van af gekomen bent.”
“Ja, hoor je het nu Hasan,” zei Ali, “de kapitein zegt het ook al tegen me. Ik zei tegen Hasan dat we maar naar de moskee moesten gaan om te bidden, maar Hasan wilde eerst terug naar de winkel om thee te drinken. Hij stond namelijk te trillen op zijn benen.”

**LADEN VOOR MALAGA**

Als de lading eruit is, hebben we inmiddels een volgend charter om cementklinkers te laden in Damietta. Zelfde haven en zelfde terminal. Dus daar wordt weer goed aan verdiend. Ik bespreek de zaken met James Fox en Nikos Chrysanthopoulos in Londen. De cementlading is bestemd voor Malaga. De verwachting is dat we er vijf dagen moeten verblijven om die lading eruit te krijgen. Perfect dus. Maar eerst de belading in Egypte. Dat is weer een ander verhaal. We zijn via Londen vercharterd aan een Indische Egyptenaar of Egyptische Indiër. Dat is ook mogelijk. Die man heeft 40.000 ton cementklinkers verkocht aan Malaga. Die moet er dus naartoe gebracht worden. Nu kunnen wij die 40.000 ton gemakkelijk innemen. Dat is geen probleem. Wel een mogelijk probleem is de waterdiepte in deze haven van Damietta en dan in het bijzonder langs deze terminal waar we zojuist de scrap uit Antwerpen hebben gelost. Volgens het echolood staat er voldoende water onder de kiel. Dat wordt echter gemeten in het midden

van het schip, en dat is zeventien meter van de kade verwijderd. Dus verrichten we ook handmatige dieptemetingen tussen schip en kade, en daar blijkt dat er diverse plaatsen zijn met minder, of beter gezegd, te weinig water.
Nu zeggen die Egyptenaren dat het alleen maar dicht langs de kade is. Ze bedoelen tussen kade en schip. En dat er onder het schip geen andere obstructies zijn dan water. Ik kan het tegendeel niet aantonen. Zij garanderen me het en dat betekent tevens dat ik ze aansprakelijk kan houden voor eventuele schade aan het schip. Indien dit niet het geval mocht zijn!

Ik bel met de havenmeester en vraag hem wat de veilige maximum diepgang is langs deze kade. Ze vertellen me dat het maximum elf meter is.

De Egyptische Indiër verzekert mij dat ik tot een diepgang van 11.20 meter veilig kan laden. De lokale agent vertelt me dat het 11 meter is. Daarop krijg ik bericht vanuit Cairo dat het 10.20 meter is en weer even later ontvang ik een correctiebericht: “Dat was een foutje. Het moet toch 11.20 meter zijn.”
Ik bezie die berichten met wantrouwen en ongeloof. De heer Ghaleb komt bij me op bezoek vanuit zijn kantoor te Cairo om me te vertellen dat alles goed is en of ik al die lading wil innemen.
Als je een typisch voorbeeld wilt hebben van een man die niet te vertrouwen is dan moet je de heer Ghaleb zien. Grote gouden ringen met veel kleurige stenen, een dikke hangbuik, slordig kostuum, hangende kin, hangwangen, diepe wallen onder de ogen en alleen maar lachen. Drie mobiele telefoons in opzichtige kleuren en met veelkleurige lichten die overal aan- en uitblinken. Als een van zijn mobieltjes rinkelt, is het uitermate luid en overheersend.

Ik vertel de heer Ghaleb uiteraard het antwoord van de havenmeester. Hij kijkt me hoogst verbaasd aan. “Captain, waarom heb je de havenmeester gebeld???” “Luister,” zeg ik hem, “laat dat nu maar aan mij om te bepalen wie ik bel en aan wie ik informatie vraag. Maar jij hebt onjuiste gegevens in je charter party vermeld.”

**BUIKDANSEN**

Mr Ghaleb verzekert mij de volgende keer in Egypte uit te nodigen “to drink whisky and to see the belly dancers,” mompelt hij lachend. Zijn bezwete gezicht afdeppend met een grote zijden zakdoek, want nu is hij zeer druk en ik respecteer dat.

**ABSOLUUT AAN DE GROND**

Op vrijdagmorgen word ik wakker en zie dat het schip een meter of twee van de kade af ligt. Dit terwijl de trossen harpstijf staan. Ik concludeer dat het schip aan de grond zit. Dat het van een ondiepte is afgegleden. En ik bel de stuurman om de belading te stoppen. Binnen korte tijd komen er allemaal mensen bij me. Wat er aan de hand is en waarom we de resterende 400 ton niet laden. Ik zeg dat het schip aan de grond zit en dat er dus niets meer bij kan. Dit veroorzaakt grote consternatie. Er komen diverse afgevaardigden van het agentschap. Praten met die mensen is nauwelijks mogelijk omdat ze allemaal minimaal één mobieltje hebben. En die dingen rinkelen voortdurend. Ik weet ze mijn bekende verhaaltje te vertellen dat het schip aan de grond zit en dat er dus niet meer geladen wordt. “Ja, maar kapitein, u bent zeeman en wij zijn ook zeelieden en kennen dat probleem en dat is alleen maar tijdelijk en hier in de haven. Als je nu die 400 ton nog meeneemt, voldoen wij aan ons charter.” “Ja, dat is jammer, maar ik zit aan de grond.” En dat is tevens het einde van het

verhaal. De charter party geeft hier zeer duidelijke richtlijnen aan. De heer Ghaleb is nog niet overtuigd. Of ik hem kan aantonen dat het schip aan de grond zit. Dus met een handlood wordt de diepte wederom gemeten tussen de kade en het schip. Dan moeten eerst de grote zeilen, die tussen schip en kade hangen, worden verwijderd. Die waren aangebracht om te voorkomen dat er lading tussen schip en kade in het water valt. De handloding wordt verricht en hieruit blijkt duidelijk dat we inderdaad lekker in de modder zitten. Ghaleb probeert nog iets financieel met me te regelen. Maar ik weiger dat. Ik stel ze aansprakelijk voor de eventuele schade en verzoek dan ook om duikers te regelen, die het onderwaterschip kunnen onderzoeken. “Nee kapitein, dat is niet mogelijk hier tussen de kade en het schip.” “Kan het dan op de ankerplaats hier in de haven?” “Nee kapitein, dit schip is te groot.” “Oké, dan buiten op de ankerplaats voor de haven.” “Nee kapitein, sorry, maar dit zijn overheidsdienaren en die mogen niet buitengaats werken???” Goed. Het heeft geen nut om met deze mensen verder te spreken. Ik maakte die ochtend al mijn protestbrief op, dat het schip niet “altijd drijvend” was, zoals in de charter party is overeengekomen. En dat zij dus aansprakelijk zijn voor eventuele schade aan de bodem of de kimkielen. Die brief laat ik tekenen voor ontvangst-kopie, want ze tekenen niet voor enige aansprakelijkheid.

**VOLLE KRACHT OP DIE SLEEPBOTEN**

De sleepboten moeten met volle kracht zeven minuten trekken om ons uit die modder te krijgen naar het midden van de haven. Van daar kan ik gewoon verder stomen richting havenmonding.

Ik had drie sloffen sigaretten neergelegd, maar helaas op een iets te opzichtige plaats op de brug. De loods zag het direct toen hij aan boord kwam, opende zijn tas en verplaatste de

sloffen sigaretten in zijn tas. De man had een geweldige torso. Wow, wat een grote armen en een kracht. Hij vertelde me jaren geleden in het Egyptische Olympische team getraind te hebben. En dat was te zien. Ik sprak nog met hem over de waterdiepte langs die kade. “Captain, dat is maximaal 10.50 meter. En anders zit je in de modder. Ze zijn allemaal gek die charteraars,” zo vertelde hij me.

Er ligt een baggerschip, al jaren, maar die is buiten werking. Volledige bemanning is wel aan boord, maar ze wachten al jaren op onderdelen. Die sigaretten had ik bestemd voor de loods, de loodsboot en de mensen die de trossen losgooien. Maar de loods was me voor. Toen hij van boord ging, vroeg hij om sigaretten voor de loodsboot en die andere mensen. Ik zei hem: “Die heb je nu allemaal in je tas zitten.” Hij keek me hoogst verbaasd aan. “Maar captain, ik ben de chef loods en dat is heel normaal voor mij, die drie sloffen.” Ik zei tegen hem dat hij het er maar mee moest doen, want ik vond het voldoende. Na een verblijf van veertien dagen in Egypte had ik inmiddels 50 sloffen sigaretten, een doos buikpijn whisky en een paar dozen Coca-Cola verstrekt.

**LEKKER WEER IN DE MIDDELLANDSE ZEE**

De reis door de Middellandse Zee is prachtig. Je voelt je in vertrouwde wateren. Langs Malta en Gozo, Sicilië, Kaap Bon, Kaap de Gata en zo naar Malaga, waar ik ’s avonds om 7 uur arriveer; net voor zonsondergang. De loods komt aan boord en we stomen de haven binnen. Prachtige oude haven waar we inpassen als een paar nieuwe schoenen in de doos. Als de autoriteiten aan boord komen, bemerk je de economische vooruitgang. In Spanje moest je in vroeger tijden ook ruimschoots cadeautjes verstrekken, maar dat is er nu niet meer bij. Ze zijn niet geïnteresseerd in sigaretten, whisky of wat

dan ook. VIVA ESPANA. Nadat alle formaliteiten zijn vervuld, heb ik nog voldoende tijd om naar het centrum van de stad te lopen. Dollars inwisselen voor euro's in de foyer van een groot hotel en vervolgens een vino tinto drinken en wat tapas eten.
Heerlijk land met een ontspannen atmosfeer. Palmbomen, straten met alleen flanerende voetgangers, terrasjes en vooral veilig en geen gezeur en getrek, zoals bijvoorbeeld in Egypte.
In Malaga hebben we duikers georganiseerd om de bodem te inspecteren. Hartstikke leuke mensen. Ze spreken echter alleen maar Spaans. Ze vinden dat de kimkiel aan stuurboord, ter hoogte van ruim 2, verbogen is. Zo vertellen ze me. Ze hebben ook een aantal foto's gemaakt, die ze laten ontwikkelen en me later zullen brengen. Mooi, dan kan ik die naar Singapore sturen. Een rapport kunnen ze ook niet opstellen.

**GEEN GOEDE FOTO'S**

In de middag komen ze terug en betaal ik ze 800 dollar voor het werk. Hij geeft me een prachtige map met de foto's. Hij probeert me uit te leggen waar de verbuiging is van de kimkielen. Maar ik zie helemaal niets, alleen maar zwart en hier en daar een mogelijk luchtbelletje, denk ik tenminste. Er is echt helemaal niets van te maken. Ik vraag hem of hij geen betere foto's heeft.
"No capitan, esculpe me. Sorry, ik heb slechts een simpele camera. En hier vraagt nooit iemand om een foto. Ik doe meestal werk voor de vissersboten of de veerboten die hier komen. Om een trosje uit de schroef te halen of zo. Maar ze vragen me nooit om foto's."
Ik accepteer dat en vertel het verhaaltje aan Singapore. Maar daar ligt het begripsvermogen op een ander niveau. Singapore Chinezen zijn alleen maar zakelijk en denken rechtlijnig.

Er is geen acceptatiemogelijkheid, zoals de duiker in Malaga het me vertelde. Dat is ook duidelijk. We besluiten om in een later stadium wederom een duiker inspectie te laten verrichten. En dat wordt dan New York.

Met een deel van de crew loop ik naar het centrum waar we de kathedraal bezoeken. Hier knielen de Filippijnen direct als per order op de bidbanken, waargenomen door de Chinese crew. We drinken een heerlijk glas op een terras op een marmeren geplaveide straat en de Far-East mensen genieten van de aanblik, en ik ook, van mooie mensen en vooral van mooie vrouwen die voorbijkomen. Ze glimlachen voortdurend en wij zijn gelukkig.

’s Avonds eten we op een terras en ik laat ze uitzoeken wat ze willen eten en drinken. Ze hebben een schitterende job voor me gedaan tijdens deze reizen en dat laat ik weten.

**EVEN ONTSPANNEN**

Ik ga daarna naar de Irish Pub om de wedstrijd AC MILAN-LIVERPOOL te kunnen zien, maar daar zijn die Flippen en Chinezen absoluut niet in geïnteresseerd, en ze gaan dus terug naar het schip. Ik sluit die avond eeuwige vriendschap met Engelse supporters en mag alleen maar gratis drinken.

**NAAR ZUID-AMERIKA**

Na vijf zeer gezellige dagen in Malaga verneem ik dat de volgende bestemming het noorden van Brazilië zal worden om *pig iron* (ruw ijzer) te laden voor New York. Nadat ik de loods heb ontscheept te Malaga zet ik koers uit naar Gibraltar om 500 ton brandstof in te nemen om Brazilië te kunnen bereiken. In Gibraltar word ik uitgenodigd door de agent om te gaan lunchen en ook hebben we nog even tijd om de apen op

de rots te zien. Dit zijn de meest verwende apen ter wereld. Het verhaal gaat dat Engeland de heerschappij over Gibraltar zal verliezen als de apen sterven. Dus aan alle apen ter wereld: GA NAAR GIBRALTAR. Langs de Canarische eilanden stomen we om de zuidwest bewesten de Kaap Verdische eilanden en kruisen op deze manier de Atlantic.

**MISTIG VOOR MARANHO**

Bij São Luis te Maranhão stoom ik de rivier op, die behoorlijk goed van boeien is voorzien. Sommige boeien zijn echter niet aanwezig en ook is er een aantal boeien waarvan de verlichting niet werkt. Dat zou allemaal geen probleem zijn als het zicht goed zou blijven. Maar er komen zeer zware en dichte regenbuien aanzetten, die het zicht verminderen tot vrijwel nihil. Tevens veroorzaakt die regenbui een dikke echo op de radarschermen waarin de boeien geheel verdwijnen en dus niet meer zijn waar te nemen.

**DOLDRAAIEN**

Je kunt aan de knoppen draaien wat je wilt, maar het resultaat is hetzelfde ofwel NIHIL. Het gaat echter allemaal goed en ik kom voor de ankerplaats bij Itaqui. Het ligt helemaal vol daar met schepen, maar de agent verzekert me dat ik morgen als eerste naar de terminal ga om die lading in te nemen. De andere schepen nemen een ander soort lading in en gaan dan ook naar een andere terminal.

**EN WEER INSPECTEURS**

In Brazilië komt ook een man aan boord om het schip te inspecteren voor een mogelijke koper in Korea. Dit schip is namelijk te koop gesteld door de eigenaren. Het is nog in goede staat en op de huidige markt kun je er als nieuwe koper voldoende geld mee verdienen. Binnen drie jaar echter moeten

er grote reparaties aan de spanten verricht worden. De eigenaren in Singapore hebben besloten dat ze niet zoveel geld willen uitgeven. Ze vinden het beter om het schip tegen een nu nog goede prijs te verkopen. Destijds hebben ze er veertien miljoen dollar voor betaald. Nu beweegt die prijs zich omstreeks de achttien miljoen dollar. Jose Maldino vertelt me onlangs nog in Nederland te zijn geweest. Hij was onder meer in Schiedam en opende een rekening bij de Rabobank?!?!? Gaan er dan niet direct allemaal lampjes flikkeren??? Juist. Maar, daar ging het verhaal niet over. Hij vertelde me met de trein naar Schiphol te zijn gereisd en in de trein, jawel, te zijn beroofd via het bekende trucje. Er botste iemand tegen hem aan, verontschuldigde zich en begon vervolgens zijn jas schoon te maken, waar de Braziliaan tegen protesteerde, maar de man bleef doorgaan. Dit gebeurde vlak voor aankomst station Schiphol. De deuren gingen open, de mannen waren verdwenen evenals zijn koffertje met computer, paspoort, vliegticket en creditcard. En daar sta je dan als vreemdeling in een nog vreemder land. Gelukkig en dank zij de luchthavencomputer stond hij geregistreerd bij de KLM en mocht dus mee met het vliegtuig, nadat de Koninklijke Marechaussee hem een brief had verstrekt, waarop stond dat hij aangifte had gedaan van diefstal van het paspoort. Het lukte hem ook nog contact op te nemen met de Rabobank om alle rekeningnummers te annuleren tot nader order, want die gegevens stonden in zijn computer. Schoon laag land aan de Noordzee bedekt met TULPEN, MOLENS, KLOMPEN en steeltuig. Wie overkomt het niet??? En waar is de politie? Terwijl al JAREN bekend is dat er bendes opereren in die treinen en op het station. Mijn vrouw overkwam hetzelfde al in 1987. Alles kwijt. Het resulteerde in een BOETE van de conducteur, omdat ze geen kaartje kon tonen. En een gesprek met de politie die een fotoboek toonde met MOGELIJKE daders.

“Ja, dat was hem, heel zeker.” “Oh, die man ja, eh … die is al JAREN een probleem. Maar u begrijpt dat we er niet veel aan kunnen doen. Ze werken in een bende, hebben geadresseerde enveloppen bij zich, waarin ze de gestolen waren doen, die direct bij de post worden gedeponeerd.”

**POSTGEHEIM**

En u kent het postgeheim in Nederland toch wel? Dus mag je niet tussen die enveloppen gaan zoeken. De crimineel wordt op de trein gezet naar Joegoslavië en stapt in Frankfurt uit om terug te keren naar Amsterdam. Wij zijn zelf schuldig aan het misbruik te laten maken van onze vrijheid en democratie. We straffen niet adequaat. We geven ze echter wel een advocaat, en laat die voor arme zwakke mensen in onze samenleving procederen. De criminelen dus!!! Kan alleen maar in Nederland. Welke normale burger heeft de middelen, dan wel de beschikking over de diensten van een advocaat??? Niet die Braziliaanse toerist en niet de gewone nette Nederlandse inwoner. Dit was Holland. Hartelijk gegroet, tot vriendelijk ziens, dank u zeer.

**BRASIL HEEFT PRACHTIGE LEVENDE MONUMENTEN**

Verder was het ontspannen, leuk en vooral gezellig in Brasil. “Hoe gezellig was het dan?” wil men vaak weten. En dan bedoelen ze: “Is dat nu allemaal waar van die Braziliaanse vrouwen?” “Ja, dat is waar en overtreft je stoutste dromen. Kijk, bij Braziliaanse vrouwen spreek je niet meer over schoonheden, nee, dat zijn monumenten.” “Monumenten???” “Ja, MONUMENTEN, met hoofdletters dus, maar dan wel SPRINGLEVEND. Wil je dat meebeleven? Stap dan in het vliegtuig en reis naar RIO, loop naar de stad en bezie de Braziliaan(se). Beleef het mee: ZING, SPRING, DANS, GENIET, KIJK EN BEWONDER.

Ik was eens in Vroomshoop bij de plaatselijke slager. We spraken over het een en ander en kwamen toen via de scheepvaart terecht in Brazilië waar hij alles over wilde weten." Hij vroeg me: "Waar de vrouw in mijn auto vandaan kwam." Ik zei tegen hem: "Uit Brazilië natuurlijk." Hij belikte zijn droog geworden lippen en keek schichtig naar het kantoortje, waar achter het raam zijn vrouw bezig was met de administratie. Ik vertelde hem wat ik hier zojuist beschreef. Over die monumenten. Zijn mond werd nog droger en hij klakte met zijn tong. Wilde alles weten. Of dat dan zo maar kon en wat je dan moest zeggen. Ik zei dat het allemaal geen probleem was. Je gaat er gewoon naar toe en dan word je vanzelf "INGELIJFD". Geen enkel probleem. Hij sneed een extra stuk worst af voor mijn hondje en ik ging de winkel uit met een kilo kippenvleugeltjes. Een paar weken later ging Martijn samen met Pleuntje naar die slager, die gesloten was. De ramen waren helemaal afgeplakt. "Die is naar Brazilië," zei Martijn.

**HEEL ERG DOODGESLAGEN**

Is er veel criminaliteit in Brazilië??? Ja, heel veel. Je wordt overal beroofd en ook nog heel erg doodgeslagen. Ik denk daarbij vooral aan de diefstallen op Schiphol, de moorden op Pim Fortuin en Theo van Gogh, de moord op de linkse activist in Nijmegen, de moord op de politieagent in Almelo, de moord op de onbekende in Vriezenveen, de drie doden in een café in Schiedam en de vergeldingsacties op de criminelen in Amsterdam en omstreken. Zijn er verder nog vragen over Brazilië of over Zuid-Afrika misschien???

**NEW YORK IS GREAT**

Na een heerlijk verblijf in Brazilië vertrek ik met bestemming New York. Prachtig om daar ook weer eens te komen. Wel

krijg ik aldaar wederom twee inspectors aan boord, die namens hun opdrachtgevers geïnteresseerd zijn in de aankoop van het schip. De agent staat er echter op dat ik naar het centrum ga om lekker te eten en het een en ander te bezichtigen. Hij regelt transport voor me: belt een Griekse dame op. Zij is 76 jaar, kwam op 24-jarige leeftijd naar New York met haar man en twee kinderen. Kreeg daarna nog vijf kinderen en op 42-jarige leeftijd stierf haar man. Ze kon wat dollars lenen en kocht een auto waarmee ze een taxidienst begon. Nu heeft ze de grootste taxi-onderneming in New York en bezit ze onder meer een appartementencomplex, dat op een punt staat waar de nieuwe hoofdweg moet komen en ze is niet zo bereidwillig om dat voor een gewoon bedrag over te doen aan de staat.
Maar mijn agent heeft een zeer lange en goede relatie met haar. Tevens moet er een aantal transporten geregeld worden, onder meer voor die geïnteresseerde koop-inspectors. Dus vraagt de agent haar de kapitein naar de stad te brengen en hem later weer op te halen en terug te brengen naar het schip. “Hij is van Holland en een heel aardige man.” Dat geeft voldoende begrip om die rekening weg te wassen, zoals ze dat noemen. Ik ga die avond naar Times Square, Empire State building en al die plaatsen waar elke toerist naar toegebracht wordt. Het is leuk om het eens te zien. En in werkelijkheid is het allemaal veel kleiner dan je van de televisie en film hebt voorgesteld. De Griekse heeft me een grote auto gebracht, dus heb ik nog een aantal Filippijnen meegenomen, die het uiteraard ook fantastisch vinden. Als eerste eten we natuurlijk een HOT DOG, die op elke straathoek te koop zijn. Na een week vertrek ik uit New York naar Paramaribo!!! Jeetjemina. Nooit verwacht. Maar dat is het leuke in die wilde vaart. Er ligt altijd weer een volledig nieuwe bestemming ergens op deze globe.

**VRIJE HANDEL DUS**

Nog even een tussendoortje over de vrije handel in de Verenigde Staten van Amerika, de welbekende en democratische USA, thans onder leiding van de heer George W. Bush. Er is in New York één sleepbootmaatschappij. Die alom aanwezige grappig gekleurde bootjes met de witgeverfde letter M in de schoorsteen. Je zag ze al in de tijd dat de Titanic op weg was naar New York. En ze zijn er nog steeds. Een vertrouwde aanblik.

Maar let wel, niemand kan hier een eigen sleepboot-bedrijfje oprichten. Onmogelijk. Als je het doet, krijg je direct bericht om hiermee te stoppen. Voldoe je niet aan die opdracht, dan vind je de volgende ochtend je bootje half afgezonken in de haven. Er is in de haven van New York slechts één onderneming die alle transporten te water uitvoert. Die zich bezighoudt met het brengen van bijvoorbeeld onderdelen die aankomen uit Japan.

Er was eens een ondernemend persoon die ook een bootje kocht en tegen een lagere prijs op de markt kwam. Ook zijn eigendom werd zwaar beschadigd teruggevonden. En hij stopte na enige herhalingen met zijn onderneming.

Ik verzocht om een duikeronderzoek aan de bodem van dit schip, na bericht te hebben ontvangen uit Singapore. En ik vroeg prijsopgave van twee ondernemingen. Die zijn er niet. Er is slechts één duikeronderneming in de haven van New York. Is dat niet opmerkelijk???

**MAFIOSO IS OOK GREAT**

Nee, het is zeker niet vreemd als je de films hebt gezien van de Godfather; de echte en originele MAFIA uit Sicilië. Met Don Vito Corleone aan het beruchte misdaadroer. Later overgenomen door zijn zoon Michael Corleone. En hij was degene die het misdaadsyndicaat omzette in een grote onderneming,

die heel veel bedrijven controleerde. Je ziet dat simpelweg nog steeds gereflecteerd in de hoofdstad van de wereld, die New York heet. Leveren die bedrijven slecht werk af? Nee, het zijn allemaal prima vakmensen.
Krijg je opgeschroefde rekeningen? Nee, alles wordt perfect uitgevoerd en gedetailleerd op papier gezet. Je betaalt niets teveel en evenmin wordt er iets onterecht in rekening gebracht. Zo werkt dat in de haven van New York. Maar er bestaat slechts één baas. En dat is de nakomeling van Don Vito Corleone. En ze doen het hartstikke goed!

**VLAK VOOR DE INGANG IS HET ONDIEP**

Voor de kust van Suriname ligt een ondiepte die je alleen met hoogwater kunt bevaren. De boeien, die de aanloop van de Surinamerivier markeren, zijn perfect. Alle lichten branden goed, zijn helder en duidelijk en markeren heel goed de ondieptes.
Verder op de rivier gekomen ben je echt in de jungle. Daar liggen geen boeien meer. De bodem bestaat daar uit zeer zachte prutmodder. Je moet wel door blijven stomen. Raak je eenmaal gestopt op die rivier, doordat je in de modder zit, dan is het niet zo gemakkelijk om weer los te komen.
We gaan die avond verder de rivier op en moeten dan rond draaien op die rivier. Gaat erg leuk en is erg gemakkelijk. Je stuurt het schip gewoon de kant in, waarbij het voorschip tussen de palmbomen en struiken komt te zitten, en dan laat je het achterschip met de stroom ronddraaien. Wel eventjes wennen aan die waarneming, maar, zo verzekerde de loods me, dat doen ze hier al sedert Columbus in deze buurten kwam en het gaat altijd goed. Sleepboten zijn dan ook niet aanwezig.
We meren het schip af bij de fabriek waar het witte aluminiumpoeder uit bauxiet wordt gederiveerd.

**KOLONIAAL AFGETAKELD EN GEEN CENT MEER UIT HOLLAND**

Ik bestel een taxi om een dagje naar het centrum van Paramaribo te gaan. Het leuke is dat er Hollands gesproken wordt. En overal willen mensen met je spreken. Ik loop in de Domineestraat en de Timmermanstraat en zie de verkeersdrukte, waarbij auto's uit diverse richtingen komend alle doorgang belemmeren. De koffie smaakt best en ik raak weer in gesprek met zowel lokalen als emigranten. Die zijn er ook. Nederlanders die het heerlijk vinden om in Suriname te wonen. Lekker weer, vers fruit en goedwillende vrouwen, die je graag willen verzorgen en heerlijk eten voor je maken. Die Hollanders zijn in goeden doen, want je kunt hier prima leven van je eurootjes. De stad Paramaribo geeft wel een enigszins verwaarloosde indruk. Er is duidelijk een gebrek aan onderhoud waar te nemen. Ik rijd ook langs een sportpark van Clarence Seedorf. Zie hoe goed die jongens het doen in hun geboorteland. Jammer dat het niet meer tot ons koloniale gebied behoort. Ik beluister over het algemeen een stemming van in de steek gelaten te zijn door Nederland. Wat de politieke achtergronden of de onbekende werkelijke redenen dan ook mogen zijn. Leuk land, met zeer vriendelijke mensen. Dat is mijn indruk.

**GEDEELTELIJK VOL**

In Suriname kan ik slechts gedeeltelijk laden. De ballastwater diepgang wordt ook de beladen diepgang. Dus de 17.000 ton water die we er als ballast uitpompen, worden overgenomen door 17.000 ton *alumina sand*, zoals ze het hier noemen.

**TOCH NOG EEN ORKAAN**

Daarna vertrekken we naar Jamaica om de rest van de lading in te nemen. Terwijl we daar liggen te wachten op de lading komt de orkaan Emily de Caribische Zee binnen. Aanvankelijk

lijkt ze op een westelijke koers ruim bezuiden Jamaica langs te gaan. En met ruim bedoel ik omstreeks 120 mijl. Dat betekent dat ik hier gewoon kan blijven liggen. Maar naarmate Emily dichterbij komt, buigt ze wat af naar het noorden, waardoor ze op ongeveer 40 mijl afstand langs zal razen. En dan zit ik zo ongeveer op de rand van het oog van de orkaan en zal de wind de maximale kracht bereiken. Ik lig hier in een onbeschermde baai met veel ondieptes en eilandjes. Dus ik ga hier weg. Ik bel de charterers in Londen en leg ze de situatie uit. Uiteindelijk betalen zij 30.000 dollar per dag en mogen ze dus wel weten wat ik zo hier en daar uitspook. James Fox begrijpt mijn motieven volledig en laat alles aan me over: "Houdt het schip veilig kapitein en bel me op hoe het gaat. Ik licht de eigenaren in Singapore in en ook zij zeggen direct de zaak te begrijpen." Ik bemerk het voordeel van de weerberichten op televisie, waarbij mensen tegenwoordig kleurenfoto's van die orkanen zien waarbij hun mogelijke route staat afgebeeld. Dezelfde middag laat ik het anker oppikken en stoom ik bezuiden Jamaica langs om naar de baai van Haïti te gaan en daar ergens in de buurt van Port-au-Prince te blijven als Emily voorbij raast.

De volgende dag ben ik te Haïti en stop de machine. Het is hier te diep om te ankeren dus laat ik het schip gewoon drijven. Het is nagenoeg windstil en de zee is vlak. Dat blijft ook zo. Ik bemerk hier helemaal niets van Emily. Op 180 mijl afstand ben je buiten de invloedssfeer van de orkaan. Het is een perfecte gelegenheid om een BBQ te organiseren. En terwijl de kippenpootjes en de inktvisjes boven de houtskool liggen te spetteren, belt James in Londen me op om te vragen of alles goed gaat. Wat ik kan bevestigen als hij me echter niet te lang aan de lijn houdt, zodat mijn kippetjes verbranden.
Na 24 uur is Emily voorbij Jamaica en heeft grote schade aan-

gericht op het eiland. De bananenoogst is voor 40% vernietigd. Modderstromen hebben honderden huizen doen vollopen. Wegen vernield, verlichting overal kapot, de hoofdwaterleiding op diverse plaatsen aan stukken en ga zo maar door. En vergeet niet dat deze grapjes ELK JAAR gebeuren. Het is dus eigenlijk een verschrikkelijke plek om te wonen. Want je kunt er vergif op innemen dat het zich ALTIJD herhaalt.

De fabriek waar het aluminium wordt geproduceerd, heeft slechts geringe schade opgelopen. We kunnen dan ook gewoon gaan laden. Ze hebben ook nog een paar honderd ton drinkwater wat ik na enige onderhandelingen, voor een redelijk bedrag kan kopen. Ik neem 150 ton water in en betaal ze 300 dollar. En dat is een koopje. Wel moet ik erbij zeggen dat er een lichtelijk brak smaakje aan zit. We gebruiken dit water dan ook alleen als was- en douchewater. Ik heb nog 30 ton goed drinkwater wat we voor de kombuis kunnen gebruiken. Ook bij deze fabriek zijn geen sleepboten beschikbaar. En als we gereed zijn met de belading kan ik niet vertrekken omdat de wind pal op de pier blaast. En er staat een stijve bries, windkracht 6 tot 7. Dus ik kom hier niet weg. Duikers van de marine komen aan boord om de bodem van het schip te onderzoeken op de aanwezigheid van drugs. Dat is een eis van de regering. Ik houd ze goed in de gaten, die duikers zelf, om te kijken of ZIJ niets aan mijn bodem plakken. Ik lig dus nog een dagje langer in Jamaica en de volgende dag is de wind nog steeds te krachtig om te kunnen vertrekken. Uiteindelijk wordt er toch een sleepboot geregeld, die vanuit Kingston naar onze locatie komt. Een overjarige sleepboot die in Europa allang naar het scheepskerkhof gestuurd zou zijn. Als de sleepboot laat in de middag is gearriveerd, blaast de wind zo ongeveer op zijn grootste kracht.

Ook moeten die marineduikers nog een keer de bodem langs zwemmen om te zoeken naar drugs. Uiteindelijk worden de trossen losgegooid en probeert de sleepboot met volle kracht draaiende machine ons achterschip van die kade te trekken. Daarbij grote zwarte rookwolken uitbrakend. Heel langzaam bewegen we van de kade en, als we voldoende ver zijn, zetten we onze machine op halve kracht achteruit om de hoek in die baai uit te komen. En route naar de nieuwe bestemming te Noorwegen.

Ik besluit om vanuit de Caribische Zee via de grootcirkel naar de Pentland Firth te gaan. Die koers voert me vlak langs Newfoundland en vervolgens tussen Schotland en de Orkneyeilanden door naar de Noordzee om zo naar Karmøy te gaan. Dat is een soort eiland tussen Stavanger en Haugesund. We maken wederom een prachtige reis met uitsluitend mooi weer, tot we op drie dagen voor de Engelse kust nog even een stevige depressie over ons heen krijgen. Hoge golven slaan over dek en luiken en we hebben 24 uur een zwaar slingerend schip. Goed. “Morgen is het over,” zeg ik altijd. Voor de stroom loop ik de Pentland Firth door en we hebben acht knopen stroom mee over de grond.

Ik sta al geruime tijd in contact met captain Jan Fredrik Maeland te Haugesund. Hij regelt een auto voor me, omdat we aldaar een week zullen verblijven. En gedurende de nachtelijke uren en in het weekend wordt er niet gewerkt. Zo zou het overal moeten zijn op deze wereld. Dan kunnen de mensen tenminste normaal slapen. Dat is punt 1. Het directe resultaat zou zijn dat er minder ongelukken gebeuren. Nu is het zo dat schepen veelal de gehele nacht doorwerken met alle bijbehorende extra werkzaamheden voor de stuurlieden. Dan moet het schip zeeklaar gemaakt worden en als iedereen eigenlijk

aan slaap toe is, komen de loods en de sleepboten en vertrekt het schip naar zee. Waar dan direct de navigatiewachten gelopen moeten worden; in, over het algemeen, zeer drukke vaargebieden. De veiligheidseisen worden steeds stringenter, maar de veilige toepassing daarvan kan niet worden nageleefd. En daar zijn alle overheids- en semioverheidsorganisaties schuldig aan. In plaats van simpelweg terug te keren tot de basis van het leven en mensen rust te gunnen, en daardoor de veiligheid te bevorderen, wordt er alleen maar gestreefd naar MEER, GROTER en SNELLER. Wat uiteindelijk moet resulteren in nog hogere winsten voor de investeerders. Wat dat betreft is er gewoon nog helemaal niets veranderd ten opzichte van de periode dat de vis nog duur betaald werd. Het is alleen in een andere vorm gegoten.

Voor de Fjorden gekomen staan we in contact met de Noorse kustwacht en alle voorbereidingen zijn perfect verricht. Ik kan zo doorvaren achter het eiland Karmøy, waar de loodsboot al aan komt varen. We meren het schip bij de terminal en de agent komt aan boord om de papieren te regelen. Ik krijg de volgende dag wel bezoek van de douane en de kustwacht met duikers, die wederom de gehele bodem van het schip afzoeken naar drugs. Helaas, ook deze keer niets gevonden. Het gehele schip wordt nog wel geïnspecteerd, maar de mensen zijn hartstikke vriendelijk en aardig en er is dus helemaal niets aan de hand. De agent brengt me naar het lokale vliegveld, waar ik de door mij bestelde auto kan halen. Samen rijden we dan naar het centrum van Haugesund dat heel dorps en ontspannen aandoet.

Vervolgens keer ik terug naar het schip en neem ik een aantal mensen van de bemanning mee naar het centrum. We drinken een cappuccino op een terras aan de haven, waar diverse

jachten gemeerd liggen. Waaronder ook Nederlandse, Duitse en Engelse toeristen. Haugesund heeft een gezellige haven. Terrasjes zijn er bij de vleet en ondanks de relatief lage temperatuur zijn er veel mensen die buiten zitten. De Flippen vinden het schitterend om in Europa te zijn en cappuccino hebben ze nog nooit gedronken. “Het lijkt wel op warm ijs,” zeggen ze. Ze genieten ervan en maken veel foto’s om thuis te laten zien. Bij toeval raken we ook nog verzeild in een kerkje dat 800 jaar geleden gebouwd is en waar omheen een schitterende begraafplaats ligt met graven van honderden jaren oud. Maar alles in perfecte staat en bij elk graf is een mooi bloementuintje. Daarnaast blijkt er nota bene nog een ondergronds museum te zijn. Het is al 8 uur ’s avonds, maar het is nog open. We gaan er binnen en er wordt ons uitgelegd dat er een privéreceptie is. Een soort uitje van bankpersoneel ergens in Stavanger. Ik vertel wie ik ben en dat ik een paar mensen uit het Verre Oosten bij me heb. Dat verandert de zaak en we worden binnen genodigd, mogen het museum in en mogen ook nog eten en drinken. De Filippijnen zijn geïnteresseerd in de aankoop van een modelletje van een Vikingschip (en deze zijn niet geïmporteerd uit China, maar in Noorwegen uit hout gekerfd!!!???!!!).
Het lukt me om vier Vikingschipmodelletjes te kopen met behulp van mijn creditkaart waar ze hartstikke blij mee zijn. Het blijkt dat de Vikingen oorspronkelijk uit dit deel van Noorwegen komen, uit Karmøy en dat er veel scheepshandel bestond met onder meer Zwolle, Deventer en Kampen!!!???!!!

De volgende dag ga ik naar Haugesund om Pleuntje op te halen. Ze is per vliegtuig van Amsterdam naar Stavanger gevlogen. En Jan Fredrik heeft een auto georganiseerd, die Pleuntje van het vliegveld naar de bus brengt. Dat is een sneldienst die altijd voorrang heeft op de veerboot en die je vervolgens naar

het centrum van Haugesund brengt. Perfect geregeld allemaal. We bezoeken dorpjes in de omgeving en bewonderen de schoonheid, rust en stilte die Noorwegen heet.

We eten die avond met captain Jan Fredrik Maeland en zijn vrouw Liv in LITLAPERLA en ik maak kennis met de eigenaar Arvid Stueland, die me vertelt in vroeger jaren bootsman te zijn geweest op de Noorse koopvaardij. Hij heeft een perfect restaurant met een mooie wijnkelder. In Noorwegen is zero tolerantie wat betreft alcohol achter het stuur. Er was dan ook een taxi gestuurd om ons van het schip naar het restaurant te brengen en laat op de avond weer terug naar de haven.

De volgende ochtend gaan we eerst een cappuccino drinken bij LITLAPERLA. Ik neem aan dat het betekent de KLEINE PAREL. Maar helaas, de juffrouw laat me weten dat de machine kapot is en of ik dan koffie wil hebben. Goed, we nemen de koffie. Maar die is echt niet om te drinken. Heel slecht.

Later komen we weer langs LITLAPERLA en Arvid ziet me en roept ons naar het terras toe. “Wil je de cappuccino proberen?” vraagt hij, “ik heb net een nieuwe machine laten installeren, wil jij het testen?” “Goed.” Wij nemen plaats en daar komt die heerlijk geurende en dampende cappuccino en dat smaakt weer overheerlijk. Helemaal top. Arvid vraagt me hoe het smaakte. Ik zeg tegen hem: “Kijk het was lekker, maar om een goed oordeel te kunnen geven, zou ik toch wel een tweede kopje moeten proeven.” Hij begint te lachen en brengt ons de volgende ronde. “En?” vraagt hij. Ik vertel hem dat het beter is dan voorheen. Helemaal heerlijk. We mogen gaan. Een dag later vertrekt Pleuntje weer naar Nederland. We gaan daartoe met de veerboot van Haugesund naar Stavanger.

Terwijl we op de veerboot wachten, komt Arvid van LITLA-PERLA weer naar ons toe. “Voordat je teruggaat, moet ik je nog een cappuccino aanbieden.” Werkelijk hartstikke leuk. Haugesund is speciaal. Een dorps stadje met een groot hart. De veerboot komt langszij. De dame die de kaartjes verkoopt, pakt een trosje aan, terwijl de machines de boot langszij gemeerd houden. De gangway wordt elektrisch naar buiten bewogen en op de kade neergelaten. Er gaan wat mensen af en dan stappen wij aan boord. Binnen vier minuten zijn we al op weg naar Stavanger, nagezwaaid door diverse mensen in Haugesund.

Van Noorwegen vertrok ik naar Zweden om oud ijzer te laden in Halmstad en Malmö met als bestemming India. Als je ziet wat voor inspecties er plaatsvinden alvorens die scrap in het schip geladen wordt, begrijp je wel dat er heel veel geld mee gemoeid is. Er waren twee inspecteurs uit Rotterdam, die voor de kopers de gehele lading inspecteren op de aanwezigheid van ongewenste stoffen. Zo mag er maximaal 7% koper in zitten. Dit was fijngehakte scrap en het zag er zeer schoon en geheel olie- en vetvrij uit. Ze gebruiken dat om staal te maken voor de huizenbouw en blikjes voor groenten, fruit en champignons. De prijs voor oud ijzer lag op dat moment rond de 260 dollar per ton. Maar de Indiase kopers hadden het zeven maanden geleden gekocht voor 180 dollar per ton. Dus reken de initiële winst maar uit als je 40.000 ton meeneemt. Praat je toch over een directe zakkenvuller van meer dan drie miljoen dollar. En dat was ook wel te merken aan hun stemming in Zweden. We werden elke dag uitgenodigd om ergens te gaan eten en ze fêteerden ons alsof het niet op kon. Een aantal Indiërs was hiertoe speciaal overgevlogen naar Zweden en zij wilden allemaal het schip bezoeken. Inclusief hun aanwezige vrouwen. Ze wisten alles van oud ijzer maar niets van

een schip en hoe het dan gaat om dat allemaal naar India te varen. Ik vertelde hen dat je het Kattegat doorgaat, dan de Noordzee, het Engels Kanaal, de Golf van Biscaye, de Portugese Noord, de Straat van Gibraltar, de Middellandse Zee, het Suezkanaal, de Rode Zee, de Straat van Bab el Mandeb, de Golf van Aden, de Arabische Zee, de Golf van Kachchh (dit is geen schrijffout) en dan kun je stoppen bij de haven van Mundra, waar ik moest zijn.

In Malmö kreeg ik nota bene nog een tros in de schroef van het schip. We lagen al evenwijdig gestrekt langs de kade waar ik moest zijn. Sleepboot voor en sleepboot achter op de trossen. De sleepboten krijgen de order om het schip naar de kade te bewegen. De sleepboot achter geeft teveel machinevermogen en het achterschip scheert naar de hoek van de kade. Om te voorkomen dat het achterschip schade beloopt op die hoek, zet ik de machine op langzaam vooruit met het roer hard bakboord. Ging perfect. Maar op dat zelfde moment zegt de loods ook tegen die achter sleepboot dat hij het schip van die kade moet wegtrekken. Ook die manoeuvre voert hij met veel te veel machine uit. Dit terwijl de 2e stuurman op het achterschip bezig is om twee trossen naar de wal uit te vieren. Nu is één tros een drijvende tros, maar de andere tros is van een oud type, een zogenaamde zinker. Die hangt dan ook verticaal naar beneden. Doordat die achter sleepboot zoveel omwentelingen maakt met zijn schroef stuwt hij een grote watermassa naar ons achterschip, en daardoor komt die zinkertros in de schroef. Werd overigens niet bemerkt tijdens die manoeuvre, niet in de machinekamer en ook niet aan dek. Want ik liet die machine echt maar een momentje vooruit slaan. Alleen om vrij te komen van die kadehoek. Het werd pas bemerkt toen die trossentrekkers aan de wal zeiden: “Geef me meer tros.” Die stuurman gaf veel

slack op die tros, maar hij ging alleen maar naar beneden. Ik liet dus een paar duikers komen en die hadden het karwei in vijf minuten geklaard. Stelde helemaal niets voor. Die tros hing net om een schroefblad, maar naar de verkeerde kant uiteraard.

De reis terug door de Sont voert langs diverse eilandjes. Ik moet om de noord terug. We kunnen namelijk niet door het zuidelijke deel van de Sont via de Grote Belt. Daar is te weinig water voor onze diepgang. Ik had een loods genomen die me door de engte tussen Helsingborg en Helsingør brengt tot aan het Kattegat. In die nauwte heb je veel veerponten en is het gemakkelijk als je Zweeds of Deens kunt spreken om de communicatie te voeren. Je hebt daar prachtig zicht op de twee kastelen aan weerszijden van de doorvaart, die in de vroege geschiedenis het centrum waren van vele twisten en oorlogen.

Te Port Said aangekomen, moet ik direct naar binnen. Dan meer je op de boeien in de haven. En komen alle autoriteiten aan boord met hun veelal geheel overbodige hoeveelheid papieren om handtekeningen en stempels te krijgen, die dan weer aangevuld moeten worden met Marlboro. Voordat die autoriteiten er zijn, word je benaderd door veel bootjes die langszij komen en waarvan de mensen via touwen en ladder-tjes aan boord klimmen. Die laddertjes hebben haken die ze zo uit kunnen schuiven en om de reling of om de rand van de berghoutgang hangen.

Zo gauw ze aan boord zijn, worden met touwen allemaal dozen met handel aan boord gehaald. De een verkoopt allerlei soor-ten souvenirs: plastic piramides met kleurige flikkerlampjes Made in China) of wat voor rommel dan ook. Broekriemen,

gereedschappen, smeersels om stijve spieren soepel te maken en smeersels om soepele spieren stijf te houden. De zogenaamde PIKSMEER. Het kost altijd meer sigaretten en moeite van Port Said naar Suez dan van Suez naar Port Said. In Suez heb je minder mensen, Suez is een relatief kleine plaats en gaat het er wat dorpser aan toe, zou je kunnen zeggen. Terwijl Port Said een grote, zeer dicht bevolkte stad is waar de mensen duidelijk vrijpostiger en brutaler zijn.

Ik had me voorgenomen om heel relaxt te zijn, nergens boos om te worden en binnen alle redelijkheid gewoon sigaretten te verstrekken. De reders klagen nooit, wat je ook geeft. Als je tekeer gaat als een idioot kun je er met tien sloffen door, maar dat kost echt heel veel moeite. Ben je relaxter en wat gemakkelijker dan kost het je 40 sloffen. Maar let wel, het is NOOIT genoeg. Dus ook nu ging ik toch nog een keer door het lint en schold ze de huid vol. Het is gewoon niet normaal zoals sommige van die gasten optreden. Maar alle moeite die je neemt om ze te vertellen wat voor mensen ze zijn, hoe ze zich gedragen, en dat ze zich toch minimaal een beetje menselijker en beleefder zouden kunnen opstellen, is allemaal totaal vergeefse moeite. En ik beschouw het dus ook als dom om me toch nog een keertje uit mijn tent te laten lokken. Later had ik een loods die uitermate beleefd was, niets vroeg. Dus bood ik hem wat aan wat hij heel beleefd accepteerde. Ik sprak toen met hem over die houding van zoveel mensen in het Suezkanaal. Hij zei me dat het onbeschofte mensen zijn met een laag gedrag. Een presentje is iets wat je krijgt, niet iets waar je recht op kunt laten gelden.

Maar velen hier hebben het als een verplichte betaalprocedure geïntroduceerd. En schelden je de huid vol of maken je het op een of andere manier moeilijk als je daar niet aan voldoet.

Dan kunnen ze je trossen niet op die boeien krijgen of zo, of de sleepboot geeft veel te weinig of veel te veel kracht, zodat je daar in die haven ligt rond te zwabberen. Of de loodsen komen met de meest belachelijke machinekamerorders. Met al dat soort grappen word je geconfronteerd.

Als we in de Arabische Zee zijn, verneem ik van Kuala Lumpur dat ik in India word afgelost. Goed. Ik maak mijn papieren in orde en kan dus weg. Mijn aflosser is een nieuwe Flip, voor het eerst bij deze maatschappij. Ik probeer hem zoveel mogelijk in te voeren in onze procedures, want dat zijn er heel veel. Hij was al drie dagen in Singapore om zich op de hoogte te stellen van onze manier van communiceren, met inbegrip van alle nieuwe eisen zoals die daar zijn met betrekking tot het ISM- en het ISPS-systeem.
Maar de hoeveelheid informatie die je dan in drie dagen moet verwerken, is teveel voor een normaal mens. Dat gaat het ene oor in en het andere oor uit. Ik wens die man dan ook sterkte toe voor de volgende reis.

In India is het een grandioze puinhoop. Eerst heb je de afkoopprocedures van de douane en de immigratiediensten. Je weet dat er een zekere hoeveelheid sigaretten en whisky gedoneerd moet worden. Maar de ceremonie die daarbij hoort, is langdradig, zeikerig, zeurderig en heel kinderlijk. Je kunt in India niet zeggen: “Oké mijn vriend, hier staat je whisky en daar zijn je Marlboro’s, dus teken die papieren, zodat je WEG kunt gaan.” Want dat is het enige wat ik wil. Gewoon verdwijnen en liefst zo snel mogelijk. Maar dat kan niet. Je moet zitten en praten en meelachen en trekken en geven en weer trekken en afdingen en weer lachen en schouderklopjes krijgen en overmatige knoflook en kerriegeuren inademen en langdurige hoestaanvallen meebeleven. Als al die procedures

zijn doorlopen en je denkt dat het gereed is, blijkt het slechts de generale repetitie te zijn geweest, want dan kun je nog een keer helemaal opnieuw beginnen. Met limonades en bier en koekjes en ijsjes en koffie en thee en gezeur en gezeik en ga zo maar door.
En dan eindelijk, heerlijk, het hoogtepunt, het vertrek van de heren, die je allemaal weer heel hartelijk de hand moet schudden en aanhoren dat je de beste kapitein bent en dat Holland zo'n mooi en goed land is en dat ik zeer hartelijk welkom ben in hun land. Toen ik zelf uiteindelijk afmonsterde, moest ik de douanedienst 100 dollar betalen. Je kunt ook niet betalen, maar dan verlengen ze de procedure om alle artikelen die je bij je hebt na te pluizen en mis je gegarandeerd je vliegtuig. Ik probeerde het eerst met 50 dollar. "Captain, ik zei toch tegen je dat ik 100 dollar moet hebben. Waarom geef je me dan 50 dollar???"

Vervolgens reis ik per auto naar Kandla, waar ik de nacht in een goed hotel doorbreng. Direct voor de deur is het al een puinhoop. Een redelijke vuilnisbelt waar zeer arme mensen aan het zoeken zijn om iets te eten te vinden. De heilige koeien die overal doorheen lopen. Een wagen vol beladen met stenen voortgetrokken door een afgeleefde ezel. En dan komt er een luxe Mercedes die mij op komt halen om me naar het vliegveld te brengen te Buhj.

Een schitterend vliegveld waar je ook perfect wordt ontvangen en begeleid. Hartstikke schoon en netjes. Ik koop een cola voor 30 cent. En we stappen in een gloednieuw vliegtuig van een of andere, voor mij onbekende, Indiase maatschappij. Terwijl we onderweg zijn naar Bombay vertelt de captain het volgende: "Er is grote drukte in Bombay en het weer is ook niet goed. Er is op het ogenblik een vertraging van 40 minuten.

Ik heb nog voor 35 minuten brandstof aan boord. Ik zal dus moeten kijken of we eventueel naar een ander vliegveld gaan. Ik houd u op de hoogte." Uiteraard kijk ik op mijn horloge en houd de tijd in de gaten. Na 30 minuten is er nog niets verteld. Je merkt toch een zekere spanning bij de mensen. Er is ook geen stewardess te zien. Na 35 minuten zegt een stewardess: "We gaan zo landen in Bombay. Maakt u de veiligheidsgordels vast en zet de leuning recht overeind." De klok gaat naar 40 minuten en nog steeds zitten we in de lucht en de machine draait ook nog steeds. We komen lager en lager en uiteindelijk zien we het vliegveld achter de wolken tevoorschijn komen. We landen normaal en we stappen uit. Ik kan me niet weerhouden om tijdens het uitstappen aan de stewardess te vragen waarom die captain de mededeling heeft gedaan dat er geen brandstof meer was. Haar gezicht vertoont alleen maar een grote glimlach. "Thank you very much Sir." Van dat vliegveld rijd ik per taxi naar het centrum, naar een volgend hotel om een deel van de nacht door te brengen. De mensenmenigte, de drukte, het lawaai, de enorme kuilen in de straat, de bedelaars die schijnen te ruiken dat er een blanke in een taxi zit en op de ramen bonzen. Het is niet prettig. Die mensen hebben ook niets, maar ik kan ze onmogelijk allemaal helpen. Dat gaat niet. Je spreekt over tientallen mensen, honderden mensen, duizenden mensen. Daar kun je als simpel burger niets aan doen. Kleine kinderen op blote voeten, jongens en meisjes. Je geeft ze iets. Binnen vijf seconden staan er weer vijf om je heen. Je geeft ze wat, ze rennen weg direct opgevolgd door een volgende horde. Hartstikke leuke, vriendelijke maar zeer arme en hongerige kinderen. Dit is India. Met een verschrikkelijk groot leger. En een nog verschrikkelijker aantal atoombommen. Daar zouden ze eens mee moeten beginnen om dat aan te pakken. De abnormaliteiten van hun machtswellustige leiders aan banden leggen.

En prioriteiten, zoals kinderen te eten geven, laten prevaleren. Heel simpel. Ik reis vervolgens naar Holland en Afrika om mijn geliefden te zien. Daarna vlieg ik naar Singapore voor mijn volgende opdracht.

Ik verblijf in het River View hotel en word daar echt in de watjes gelegd. Mijn lichaam is enigszins rompelig geworden na de lange vlucht. Ik besluit dan ook een forse massage te ondergaan. In Great World City is een massagesalon die bemand wordt door blinden. Zij voelen des te beter waar de zwakke plekjes zitten en knijpen je tot diep in het vlees en duwen je tegen de pijngrens aan. Na deze heerlijkheid mag ik me weer aankleden en loop als een jonge hinde door de vochtige warmte die Singapore genoemd wordt. De sateh wordt nog steeds op houtskoolvuurtjes gestookt en is heerlijk.

Bij Singapore rivier is een python (slang) uit het water gekomen en de straat opgegaan. Dat lukte maar gedeeltelijk. Kwam slechts tot aan de stoep. Of de hitte nu de reden is geweest of dat de slang ziek was, was niet bekend. Maar hij lag daar in zijn volle lengte uitgestrekt. Ruim twee meter slang met een forse omvang. Een python is niet gevaarlijk, zegt men in Singapore. “Ze hebben geen tanden,” zeiden de Chinese toeschouwers. KUNSTGEBITJE MISSCHIEN??? De voetgangers liepen er in ieder geval met een ruime boog omheen. Ik wens ook geen risico te nemen, want ik zie nog wat stuiptrekkingen van Piet-On.

Vanaf Changi Airport vlieg ik met Korean Air door naar Incheon Airport, het internationale vliegveld van Seoul. Vandaar met een taxi naar het lokale vliegveld, om met een binnenlandse maatschappij naar het zuiden van Zuid-Korea te vliegen. Maar het is zeer slecht weer, vertelt de juffrouw van de

incheckbalie aan mij. De reden blijkt een intense mistbank te zijn te Pusan, waar ik naar toe moet. Ik ontbijt heerlijk op het vliegveld in een Japans restaurant en na een uurtje wachten wordt er aangegeven dat de vlucht alsnog vertrekt.

Van Pusan reis ik naar Kwangyang waar ik word opgewacht door de agent die me via de douane en de immigratie naar het schip brengt, dat gemeerd ligt in de baai te Hadong. Het is een gloednieuw schip; de verf ruikt nog en alles glimt als een spiegel. Gebouwd in Japan te Yokohama bij de IHI werf. Dat staat voor: Ishikawayima-Harima Heavy Industries. Bouwnummer 3185. Dus je mag aannemen dat die jongens van wanten weten. En dat wordt later aan mij bevestigd. Het is een goed en sterk gebouwd schip. De accommodatie is zeer geriefelijk uitgevoerd, met goede stoelen en bedden. De kombuis heeft zijn eigen aparte airconditioning. En alle toebehoren, behalve het ruime fornuis, zijn in roestvast staal uitgevoerd.

Als ik aan boord kom, is er net een brandje geblust in de hulpketel. De warmte daarvan wordt onder meer gebruikt om de zware olie te verwarmen tot vloeibare temperatuur. In lage temperatuur is die brandstof namelijk een dikke, niet vloeibare prut. Ook verzorgt die ketel de warmwatervoorziening. Ik begin aan boord van dat schip dus met een letterlijk koude douche.
Dat mag de pret niet drukken. De kok is prima; ik ken hem trouwens van een van mijn vorige schepen. Schoon en netjes, en bovendien weet hij voldoende afwisseling in het menu te maken. Het blijft dus steeds een verrassing wat hij dagelijks op tafel laat zetten. De bediende is uitermate beleefd en spreekt perfect Engels. Ziet er ook top uit in zijn hagelwit, gestreken jasje.

De messroom heeft grote ramen rondom, zodat je tijdens het eten zee- of havenzicht hebt, waar ter wereld je dan ook mag vertoeven.

Voor de reparatie van de ketel is al contact opgenomen met Singapore. En zij bellen met de makers van de ketel in Japan, die de volgende dag aan boord komen. Twee man sterk die alle eventueel te vervangen onderdelen bij zich hebben. Het karwei is binnen twee dagen geklaard. En we hebben dan ook geen enkele vertraging in de Koreaanse haven. Wat betreft papieren en claims is dit een vrij gemakkelijk schip. De reden is dat het scheepseigendom door twee partijen wordt gedeeld. Eén daarvan is onze eigen PACC-MBC in Singapore/Malaysia. De andere partij is NYK Line in Tokyo. En NYK Tokyo heeft het schip voor vijf jaar gecharterd om kolen te vervoeren van Australië en Indonesië naar Korea, China en Japan. Het is dus eigenlijk weer de bekende vestzak-broekzak-constructie. Je hebt dan ook geen last met schadeclaims voor eventueel te lage snelheid dan wel te veel brandstofverbruik tijdens de reizen. Wij gebruiken totaal 39.5 ton brandstof per dag, dat is met inbegrip van de hulpmotoren. We moeten daarmede een snelheid van vijftien knopen kunnen halen. De machine is een 6-cylinder Sulzer diesel van 15.000 pk.

Ik maak kennis met de grote baas van de Zuid-Koreaanse krachtcentrale en de agenten die we er hebben in Seoul, Pusan en Hadong. Ze worden begeleid door Tadanori Okada en Shinsuke Taira. Beiden zijn afkomstig uit Yokohama en regelen het operationele gedeelte van dit schip. De agent James Park uit Pusan is de woordvoerder. Hij komt dagelijks aan boord om even met me te praten en me een krant te brengen. Een grote man met een dikke haardos, die in zijn jonge jaren als 1ste stuurman heeft gevaren bij de Zuid-Koreaanse

koopvaardij. Zijn Engels is dan ook redelijk goed. Het spreken met de Japanners verloopt aardig. Het zijn vrolijke, veel rokende mensen die vooral glimlachen en beleefd met de hoofden knikken.

Het verblijf in Hadong is vrij lang deze keer. De lading wordt gelost door middel van een grote lopende band die een verticale afbuiging heeft in de lading. Hier zitten allemaal grote emmers aan die ronddraaiend de lading mee naar boven nemen. Dit gedeelte is geheel afgesloten. Het resultaat is dat er geen stofje aan dek valt. Een totaal schone lossing dus. Het water in de haven van Hadong is ook 100% schoon en glashelder. Het ligt in een baai en is omgeven door eilanden en bergkammen.
Deze nieuwe schepen zijn ook zodanig gebouwd dat er geen enkele vervuiling kan optreden, dan wel wordt dit zoveel mogelijk voorkomen. Het regenwater dat op de dekken valt, kan via loospoorten afgevoerd worden. Komt dan dus wel in de haven. Om te voorkomen dat er eventueel stofjes of vuiltjes meegevoerd zouden kunnen worden, sluiten we deze loospoorten af. Het water wordt dan afgevoerd via een speciale toegang aan dek in tank 7 dubbele bodem. Later wordt dit met het ballastwater afgevoerd in diep oceaanwater. Voor de zeer benauwden op deze wereld, die zich verontrust afvragen of die stofjes dan in de oceaan terechtkomen, wil ik zeggen dat ook meeuwenpoep zonder vergunning in dit zelfde water wordt gedumpt.

De lossing neemt veel tijd in beslag. De reden is dat de centrale een grote voorraad kolen heeft. De schuur is vol zogezegd. Dus wordt er grote delen van de dag niet gelost. Uiteindelijk vertrek ik na acht dagen verblijf te Hadong. De bemanning is ook blij om weg te gaan. Ze mochten deze keer niet de

wal op in Zuid-Korea. De reden was dat de Amerikaanse president George W. Bush te gast was op de APEC-conferentie, die deze keer in Zuid-Korea werd gehouden. De populariteit van deze president bevindt zich op een dusdanig niveau dat de meest ingrijpende veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen om zijn leven te beschermen. En dat daarom onder meer alle zeelieden, die zich in de havens van Zuid-Korea bevinden, niet de wal op mogen stappen. Opmerkelijk dat ik in Zuid-Korea werd toegelaten op dat tijdstip.

De volgende bestemming is Abbot Point in Queensland, Australia. De route voert onder meer langs de Schouteneilanden ten noordoosten van Papua Nieuw-Guinea.

Hier is ook het BLUPBLUP eiland. Niet moeilijk voor te stellen hoe die naam is ontstaan. Zie je die mensen voor je, die met een gammel bootje, hard aan de riemen trekkend, het strand probeerden te bereiken. Terwijl het water steeds hoger in het bootje kwam te staan -blup blup blup-; door een KLEIN maar effectief lekje tussen de spanten, stroomde het water binnen. Maar ze overleefden het en het eiland werd BLUPBLUP eiland gedoopt. Ik heb hier nog een tekening uit 1913 van dit eiland. Het is klein van omvang, maar wel 410 meter hoog. Op 900 meter afstand ligt Motmot eiland. Ik kan niet verklaren hoe die naam is ontstaan, ondanks de enorme schade die mensen er aan hun kleding ondervinden. De vorm van dit eiland wordt voornamelijk bepaald door drie heuvels, waartussen zich een palmbomenbos uitstrekt.

Ten oosten van Papua Nieuw-Guinea is de Jomard Passage. Een nauwe maar veilige doorgang in diep water tussen de koralen door. Van daar kom je in de Koraalzee en zet ik koers naar het Great Barrier Reef.

Via de Palm Passage kom ik achter het rif. Deze doorgang is nog niet loodsplichtig. Ik prefereer om zelf de navigatie hier te voeren en neem dan ook geen Reef Pilot.

Vlak voor aankomst in Abbot Point krijg ik bericht van Tadanori Okada San in Yokohama dat NYK een kerstpartijtje wil organiseren voor de agenten in Zuid-Korea en de bazen van de Zuid-Koreaanse krachtcentrale. Ze geven mij een lijst met de verlangde etenswaren en de wijnen. Of ik dat even wil bestellen in Australië. Het is slechts één dag voor aankomst en Abbot Point is op drie uur autorijden verwijderd van Mackay, waar een scheepshandelaar is. Ik neem contact op met Cesco in Mackay en vraag hem om een prijsopgave te doen en of hij alles kan leveren. Korte tijd later krijg ik de bevestiging dat alles geleverd kan worden. Geen enkel probleem. Met inbegrip van het krokodillenvlees, de kreeften, de garnalen en de lamskoteletten. De prijs van het eten bedraagt 3.000 dollar. Dit wordt uiteraard betaald door NYK in Japan. En Cesco vraagt me of ik soms nog meer nodig heb voor het schip. Nu is het vlees aanzienlijk goedkoper in Australië dan in Zuid-Korea. In Zuid-Korea gaan de prijzen behoorlijk de Japanse kant op. Dat wil zeggen dat je voor een behoorlijke sinaasappel een dollar moet neertellen. De kwaliteit is prima in Zuid-Korea, helemaal perfect, maar de prijs is voor Europese begrippen enorm hoog. Ik bestel dus nog een paar honderd kilo runder-, varkens- en lamskoteletten. Totale prijs omstreeks 5.000 euro. Ook laat ik Tadanori San weten dat ik geen kerstbomen en -lampjes heb, omdat het een gloedje nieuw schip is. Om de sfeer te verhogen is het aan te bevelen om nog wat kerstattributen te bestellen, samen met die andere order voor de kerst. “Dat is een heel goed idee captain,” laat hij me weten. Zo kan ik tegelijkertijd voor het schip gratis al die versieringen aan de wanden krijgen.

Ik heb met de crew besproken wat ze voor speciaaltje willen hebben met de kerst. Ze willen graag een speenvarkentje, het liefste een jong Soestduins speenvarkentje. Uiteraard kan dat niet geleverd worden. Wel vraag ik aan Cesco of hij een heerlijk speenvarkentje voor me heeft van omstreeks 10 kilo. Niet een volgroeide ZEUG, maar een lekker jong rozig varkentje. Ik krijg even later bericht van Cesco dat hij twee prima PORK SUCKERS heeft, een soort zuigvlees varkentjes dus. “Oké, lever me die dan maar.”
De volgende dag komt er een volgeladen auto met aanhangertje alles afleveren. Met onze provisiekraan op het achterschip wordt het met ladingnetten aan boord genomen.

Toen ik arriveerde lag er nog een Capesizer te laden. Heeft een beetje vertraging, hoor ik van de agent. Ik kom dus snel ten anker en de bemanning gooit direct de vislijntjes uit. De vis is hier goed bijterig. En ’s avonds bij het diner krijg ik dan ook spartelverse vis voorgeschoteld. Heerlijk bereid met verse specerijen. Als het donker is tuigen we een paar grote schijnwerpers op en vangen op deze manier een aantal inktvissen. Die worden de volgende dag door de hoofdmachinist op zijn Filippijns klaargemaakt. En dat is ook een lekkernij. Heerlijk en topvers.

De volgende ochtend vroeg ga ik anker op en stoom naar de laadplaats. Er is slechts één zeer lange pier die in de zee uitstrekt. Aan het einde daarvan is de dwars gebouwde laadpier. En hier kom ik langszij om te gaan laden.
De loods die aan boord komt, zegt: “Hallo captain, hoe gaat het? Ik ken je nog van Nieuw Zeeland. Jij bent toch van Holland, is het niet? Ja, ik weet het zeker. Dat was op de IKAN, hoe heette die ook weer? Een of ander IKAN-schip.” Ik vroeg hem welke haven in Nieuw-Zeeland. “In New Plymouth.”

“Wel, ik moet je helaas teleurstellen. Dan moet je mijn eeneiige tweelingbroer ontmoet hebben, want ik ben daar nooit geweest.”
Hij kijkt me zeer verbaasd aan: “Nee captain, ik ken je. Waar moet het dan geweest zijn?” Ik vertel hem dat ik hem ruim twee jaar geleden hier ter plekke ontmoet heb, in Abbot Point. “Ik was hier met de “IKAN BAWAL.” We laadden toen 79.000 ton bituminous kolen voor Bristol in Engeland. Ik ging daarvandaan via Kaap de Goede Hoop naar de Canarische Eilanden om te bunkeren. Vervolgens was het nog vijf dagen naar Bristol Channel.” Ik herinnerde me die bewuste loods in Abbot Point nog wel. Zijn naam is Hugh Ripley. Bij vertrek nam hij een doos mango’s voor me mee. Ik gaf hem als wederdienst een fles Johnnie Walker. Om op me te proosten tijdens de kerst.

Het is leuk om hier weer terug te zijn. Een aantal mensen ken ik nog en ik word overal zeer hartelijk ontvangen. Zo is er ook een Zweedse dame, genaamd Maina Svensson, die hier lading surveyor is. Haar man is loods in Mackay en Townsville. Ze hebben een aantal jaren in Saint-Malo in Frankrijk gewoond en wonen nu een jaar of vijf hier in Australië. Als ik haar vertel dat ik op mijn vorige schip nog in Halmstad was, wil ze graag de foto’s zien die ik daar maakte, want ze is daar geboren en heeft er twaalf jaar gewoond.

Daarna is ze naar Malmö verhuisd, waar ik nota bene ook was, na mijn bezoek aan Halmstad. Ze lijkt een beetje op de grootmoeder van Pippi Langkous. Ze heeft een grappig snorretje, maar knipt die zo te zien niet dagelijks bij! Ze is hartstikke aardig en vriendelijk. Ze heeft in vroeger jaren gevaren als stuurman. Waar ze ook haar huidige man ontmoette, die kapitein was op dat schip.

Veel te snel vertrekken we weer vanuit Abbot Point. We ontmeren het schip, draaien rond en zetten koers uit achter het Great Barrier Reef naar de Palm Passage, vanwaar we via de Koraalzee in de Jomard Passage komen. Dan langs de Schouten-eilanden bij Papua Nieuw-Guinea terug naar Zuid-Korea. Tijdens de reis sta ik dagelijks in contact met Japan, Zuid-Korea, Singapore en Malaysia. Tadanori vraagt me om een menu te maken. Nou, dat doen we dus. Met zogenaamd grappige woorden vijzelen we de gerechten mijlenver de lucht in.

Van de zalm maken we:
OCEAN DEEP PINK SALMON

De kippenvleugeltjes heten:
SUPER FLYING CHICKEN WINGS

De mosselen worden opgediend als:
HALF SHELLED RAINBOW MUSSELS

De garnalen komen op tafel als:
REEF GAMBA'S A LA GABARDINA

De krokodillen verschijnen als:
FRESHLY KILLED CROCODILE MEAT

De ijssoorten als:
MEMORABLE ICECEAMS

Alle gekleurde, knipperende kerstlampjes worden aangebracht in de messrooms en in de smokerooms. Ik had een compleet opgetuigde kerstboom besteld, maar dat blijkt een KALE BOOM te zijn met slechts 480 lampjes. Verder ontbreken alle versieringen.

Dat doen we dus zelf. Ik ben hoogst verrast bij het initiatief van de bemanning om zelf allerlei versieringen te maken. Van lege Coca-Cola blikjes worden de zijkanten gedeeltelijk opengesneden. Vervolgens druk je de top naar de bodem toe en je hebt een soort kerstbal. Heel grappig, efficiënt, inventief en uiterst goedkoop. Met aluminium folie worden kleine lege doosjes verpakt en aan de boom gehangen. Hartstikke leuk.

De reis verloopt aanvankelijk heel goed. Op de evenaar regent het en is de wind stevig. Het mag de pret echter niet drukken. Een dag later is het opnieuw prachtig weer en de zon weerspiegelt op het oceaanwater. Ik geef opdracht om de alarmen te activeren en een sloepenrol en brandrol te houden. De crew kijkt verbaasd. Anders wordt er altijd van tevoren gepland wanneer er een oefening wordt gehouden. Ik vind het beter om het niet van tevoren aan te kondigen, zodat de mensen dan direct oefening verkrijgen om veilig in de reddingboten te komen. Met hun zwemvest uiteraard. En alle andere voorwerpen die meegenomen moeten worden. Zo staat de kok en de bediende daar met extra dekens en een plastic zak met etenswaren. Ik zie dat er twee broden in zitten en een aantal pakken instant noodles. Ik hoor van de bootcommandant dat alle mensen aanwezig zijn, behalve de 4e machinist. Die komt veel te laat opdagen.

“Waarom is hij te laat?” vraag ik aan de 1ste stuurman. “Ja, hij kon zijn zwemvest niet vinden.” “Oké, geen probleem. Laat hem vijf keer zichzelf opdrukken.” En de machinist valt op zijn buik en doet vijf keer de gewenste oefening. Prima. Dikke pret. Aan de andere boot vraag ik wie er de radartransponder moet meenemen. Dat is matroos Fang. “Vergeten??? Oké, dus ook vijf keer opdrukken.” En ook Fang valt sportief op zijn buik en drukt zich vijf keer op.

Tot grote pret van de bemanning die roepen: “Penalty, penalty. Captain, give penalty to Fang.” Als dat voorbij is, zeg ik dat de winnaar van de sloepenrol de stuurboordboot is. Die krijgen dus een doos Coca-Cola. Ik hoor applaus van die kant komen, omdat zij in drie minuten de boot buitenboord hadden en de bakboordboot deed het in vier minuten. Dat vinden ze prachtig.
Daarna houden we de brandrol. Er is brand gerapporteerd in het kabelgat. Dus ik zie de hele mikmak naar voren lopen. Met brandblussers, slangen, walkietalkies, beademingsapparatuur en ga zo maar door. Als ze bij het voorschip zijn, wordt de noodbrandbluspomp gestart, en de omgeving gekoeld. Dat gaat goed. Daarna moet de deur van het kabelgat geopend worden. Die zit nog op slot. En wat blijkt? Juist, de sleutel ligt nog in het scheepskantoor. “Stuurman, wie is er verantwoordelijk voor?” vraag ik. “Dat ben ik,” zegt de Filippijnse 1ste stuurman, “en ook de bootsman. Wij samen eigenlijk.” Voordat ik iets kan zeggen, hoor ik: “We doen allebei wel vijf keer opdrukken en de bemanning kan het controleren.” “Prima,” zeg ik en iedereen heeft dolle pret. En zo hoort het ook te zijn. Ik ben ook bezig met een trainingsprogramma voor de leerling-stuurlieden. Ik heb drie van die grappenmakers hier aan boord. En ik pak ze aan. Geef ze elke dag training. Leer ze netjes te spreken, niet met “YES” te antwoorden, maar “YES SIR.” Niet HANGEN op de kaartentafel of tegen de radar; je staat RECHTOP. Elke fout betekent minimaal vijf keer opdrukken. Dus ze krijgen een perfecte body en naar het lijkt doen ze het met groot plezier.

Als ik ze een vraag stel over iets wat ik ze gisteren heb verteld dan zeg ik er wel bij: “Denk er over na voor je me antwoord geeft. Wie het weet of denkt te weten, mag het zeggen. Als je het nog niet weet of niet begrepen hebt, vraag je het mij.”

En het gaat perfect. Ik merk duidelijk vooruitgang. Daarbij betrek ik ze ook in het operationele gedeelte. Hoe jong ze ook zijn en hoe weinig ze ook weten. Maar ze zijn intelligent, de harddisk is nog leeg. Ze nemen alles in zich op als water in een droge spons. En als ze een stomme fout maken, betekent het minimaal vijf keer opdrukken.

Soms hebben ze het iets te moeilijk met de realiteit van het leven. Zo kwam er onlangs een leerling bij me met een zeer ernstig gezicht: “Captain, er is iets gebeurd wat ik moet vertellen.” Hij ging verder met te zeggen dat hij dacht het eerst met de stuurman te moeten bespreken. Ik had al een soort voorgevoel van een of ander ZEIK-verhaaltje, maar zei toch tegen hem: “Oké, vertel het me maar.” “Ja, kapitein. Ik zei tegen de bootsman dat de loodsladder niet aan stuurboord maar aan bakboord moest hangen en toen zei de bootsman tegen me: “FOCK YOU.”” En de tranen stonden in zijn ogen. Och, dat zielige jongetje. Is totaal verwend in de beschermingsstaat die Singapore heet. De veiligste stad ter wereld. Waar je voor een scheet op straat met zes zweepslagen gestraft wordt en bij herhaling van meerdere scheten gewoon wordt opgehangen. Als je de wc niet doorspoelt, krijg je een boete van honderden Singapore Dollars. Dus OVERAL lopen controleurs die de burgers veilig houden. Misdadigers bestaan niet, lelijke woorden worden niet gebruikt. En zo kweek je allemaal DOETJES, WATJES, SLAPPELINGEN en huilende aspirant-zeelieden die de liefkozende hand van hun moeder missen, mensen die niet weten hoe de natuur werkt, hoe deze carrousel, die de wereld heet, in elkaar zit en steekt. Je moet gewoon eens op SAFARI gaan, de natuur zien, waarnemen hoe beestjes elkaar opvreten. Mogelijk begrijp je dan beter hoe mensen met elkaar omgaan en hoe je jezelf moet en kan verdedigen.

Ik stoom langs de kust van Papua Nieuw-Guinea. De hitte rust loodzwaar op het schip en ik kan slechts met moeite mijn dagelijkse oefeningen doen. We hebben perfecte airconditioning op dit schip en we houden het dan ook heerlijk koel in de accommodatie.

Na een paar dagen wordt het al wat frisser en ik vind dat heerlijk. Je kunt dan lekker uitgebreid sporten aan dek. Ik houd van die frisse bries; het geeft je extra kracht. Naarmate we dagelijks op hogere noordelijke breedte komen, wordt het ook steeds kouder. In de Oost-Chinese Zee stormt het en de golven breken over het schip. Tot boven de voormast zit alles in het zeeschuim en zien we het voortoplicht weerkaatst tegen de waterdruppels. Maar achter op de accommodatie loop ik redelijk droog. Ik sta dagelijks in contact met mijn Japanse vriend Tadanori Okada die me veiligheid toewenst. Heel grappig om die Japanse manier van gelukwensen te lezen.

Dwars van Kagoshima op het eiland Kyushu is het al echt koud. De wind giert over het schip en ik moet mijn verwachte aankomsttijd aanpassen. Vlak onder de kust van Korea wordt het iets beter en pikt mijn snelheid weer op. “Ze ruikt de stal,” zeg ik dan. Ik kom ten anker vlak onder het eiland Daedo en we wachten de nacht af. De volgende ochtend vroeg komt de loods aan boord en stomen we naar de haven van Hadong. Hier meer ik het schip af. De agent, James Park, komt aan boord en regelt de papieren. Alles verloopt heel simpel en snel. Niet te vergelijken met een land als India bijvoorbeeld, waar de inklaring bijna een NACHTMERRIE is. Ik geef twee flessen whisky voor de voorlieden, als een soort kerstcadeautje. En dat is alles wat ik kwijt kan. Direct daarna komt de olieboot om me 600 ton brandstof te brengen.
Even later komt de smeerolie, dan is de scheepshandelaar er.

Bij hem bestel ik groente en fruit voor een rondreis van één maand naar Indonesië en terug. In Indonesië wil ik geen groente en fruit bestellen, omdat alles veelal na een paar dagen bedorven is en je die zogenaamde goedkope artikelen kan weggooien. Maar nu krijg ik bericht dat de volgende reis is veranderd. In plaats van Indonesië moet ik naar China. En wel naar Qinhuangdao. Dat ligt aan de Gele Zee. Het oostelijke deel van de Chinese Muur eindigt daar in de zee. Als ik tijd heb wil ik wel weer een wandeling maken over dat deel van de Chinese Muur bij Qinhuangdao. Fabeltje 1: DE CHINESE MUUR IS ZICHTBAAR VANAF DE MAAN. Niet waar dus. Géén astronaut heeft de muur daar waargenomen. Fabeltje 2: DE CHINESE MUUR IS DUIZENDEN JAREN OUD. Niet waar dus. De echte muur zoals wij hem kennen dateert uit de middeleeuwen.

Daarna komt er een man uit Pusan die me de gages voor de bemanning komt brengen en contanten waarmee ik alle rekeningen kan betalen. Want vooral in de scheepvaart geldt: Boter bij de vis; ik krijg mijn spullen en jij krijgt je geld. Als het niet goed is, neem je het direct mee terug en betaal ik het dus niet. Heel eenvoudig. Ik heb meestal van tevoren al de betalingscondities besproken over de kortingen et cetera. Ik had al mobiele telefoons geregeld en ook 40 stuks telefoonkaarten. Dus de gehele crew kan met thuis bellen.

Goed. Er zit weer een reis op. Ik kan niet zeggen dat ik er moe van ben. Beslist niet. Maar voorlopig is het eventjes rustig. Nu worden dan de voorbereidingen getroffen om de gasten te ontvangen voor de kerstparty. Die nacht is er een zware sneeuwstorm en het schip wordt geheel wit bestoven. Ook ligt er ijs aan dek. Dat moet ik de volgende dag weg laten halen om te voorkomen dat de gasten eventueel een kuitenflikker maken.

# PANAMA TRANSIT

**ZO MAAR EEN PANAMAKANAAL TRANSIT**

Het is nu acht jaar geleden dat het volledige beheer van het Panamakanaal door de USA werd overgedragen aan de Panamese autoriteiten. Hoe verloopt de verwerking van het toegenomen aantal schepen? Wat zijn de plannen voor de nabije toekomst?

**DE AANKOMSTPROCEDURES**

Om 7 uur in de ochtend arriveren we bij Cristobal en mogen direct naar binnen achter de pieren voor de verwerking van de Panamese documenten en het ontvangen van de bunkers. Voor een slordige 88.947 dollar en 96 centjes heb ik deze keer een directe transit en hoef dus niet op de ankerplaats te wachten op mijn beurt. Vorige reis mocht ik een nachtje wachten en bedroeg de rekening slechts 55.305,96 dollar. Met weer die 96 cent aan het einde!!! Toeval? Of is dat misschien de te maken winst?

De autoriteiten zijn professioneel en treden zeer behulpzaam en vriendelijk op. Ik heb 400 ton brandstof besteld om via Japan, Hongkong en Shanghai naar Taiwan te kunnen stomen.

Om 5 uur in de middag zijn we gereed met de bunkers. Om half zes komt de loods aan boord. De vaart van de binnenankerplaats naar de Gatún-sluizen duurt twee uur. Dit eerste stukje gaat altijd in een slakkengangetje. Alles is perfect op elkaar afgestemd en wordt begeleidt door Cristobal traffic. De Gatún-sluizen bestaan uit drie gedeelten die aan elkaar zijn gebouwd. Je wordt hier in drie fases 26 meter omhoog gebracht. Daarmee kom je op de doorvaarthoogte van het Gatún Meer.

**OVER HET GATUN LAKE**

Dit meer is het grootste (470 km2) door mensen gemaakte zoetwatermeer ter wereld!

De tocht over het meer en door de Gaillard Cut duurt ongeveer vier uur. Dan ben je bij de Pedro Miguel-sluis. Dit is een vluggertje. In een half uur ben je erin en eruit. Deze sluis brengt je negen meter lager. Vanuit de Pedro Miguel-sluis kom je in het Miraflores-meer. Na een mijltje ben je voor de Miraflores-sluizen. Dit complex bestaat uit twee aan elkaar gebouwde sluizen. Na 45 minuten ben je 17 meter lager en tevens aan het begin van de Pacific Ocean. Een gemiddelde, snelle transit duurt 10 uur.

**VERBETERINGEN**

Uiteraard is het Panamakanaal met zijn 82 kilometer lengte net zo lang als vroeger al zijn er wel veel wijzigingen aangebracht. Vooral na de overname door Panama is het enorm verbeterd. Zo is de verlichting veel zichtbaarder geworden. De oevers worden indirect verlicht wat sprookjesachtig aandoet. Direct aan de waterkant heb je rode en groene boeien. Bovendien zijn er goede geleidingslichten aangebracht als je “in lijn” moet varen alvorens de volgende bocht te kunnen nemen.

Daarbij is het kanaal verbreed en verdiept. Vooral bij de Gaillard Cut, het smalste gedeelte van het kanaal dat door de bergen snijdt. Vroeger kon er altijd maar één schip langs en dan nog met redelijke pijn en moeite. Nu gaat dat gemakkelijker en veiliger.

Nog steeds zie ik hier de inscriptie:

***LAND DEVIDED, THE WORLD UNITED***

Bij het passeren zie ik vergevorderde werkzaamheden die de berghellingen naar het kanaal trapsgewijs hebben ge-

maakt. Alsof je langs een Mexicaanse piramide vaart! Dit is zo aangepast om te voorkomen dat er bij hevige regenval landverschuivingen in het water terecht komen.

**NIEUWE SLUIZEN**

Aan het begin en einde van het Panamakanaal zie ik voorbereidingen die getroffen worden met betrekking tot de bouw van de nieuwe sluizen en de vaarwegen daartoe.
De sluizen zelf worden overigens nog niet gebouwd. Alles is nog in een zeer pril stadium.
Er zijn wereldwijd onderzoeken gaande of men in de nieuwe sluizen met sleepboten dan wel met de bekende en vertrouwde locomotieven gaat manoeuvreren.
Met het nieuw te bouwen sluizencomplex kan Panama de wachttijden voor schepen verminderen. En dat is wat een reder wil. Een nachtje rust op de rede van Cristobal of Balboa lijkt leuk en aardig, maar kost ontzettend veel geld. Bovendien kan het Panamakanaal dan de grootste schepen ter wereld accommoderen. Het is een enorm plan waar zeer grote bedragen mee gemoeid zijn. En dat geld ligt niet uitgeteld en opgestapeld in het laatje van de Minister van Financiën.
Daarom is er een referendum gehouden onder de bevolking, waarmee het voorstel met grote meerderheid is geaccepteerd.
De Panamesen zijn trots op hun land en voelen aan dat dit project de internationale bekendheid van hun land zal vergroten.
Door de toename van het aantal bezoekende cruiseschepen wordt er meer werk en inkomsten gegenereerd.
Panama zal zich ook kunnen concentreren op toelevering van bunkers, provisies en scheepsbenodigdheden die tijdens de transit geleverd kunnen worden.

**VEILING**

De internationale scheepvaart is sterk toegenomen. De wereldhandelsvloot is progressief uitgebreid. En dat heeft ook de verkeersintensiteit bij Panama doen groeien.

Het gevolg is dat je veelal een dag of zelfs langer dan dat moet wachten op transit. Je kunt wel een plaats boeken, maar dat betekent een aanzienlijke verhoging van de transitprijs. Als er meerdere schepen zijn, kan die beurt bij opbod verkocht worden. Eenmaal andermaal verkocht. Net als bij een veiling. En dan gaat het om grote bedragen.

Het uiteindelijke bedrag dat je moet betalen, heeft ook te maken met het aantal containers, de ladinghoeveelheid, tonnage en de voorrang die je wilt hebben. Er zijn schepen die een lading hebben welke extra snel afgeleverd moet worden.

En dan willen ze wel extra gelden betalen om voorrang te verkrijgen. Heel begrijpelijk. Een Duitse collega betaalde onlangs 110.000 dollar extra voor een directe transit!

**ZOETWATER**

Het Gatún-Meer is geheel zoetwater van prima kwaliteit. Wij hebben er diverse malen water in onze tanks genomen om ons tekort aan te vullen. Het is goed te gebruiken als douche- en waswater. In het verleden namen tankers, die onderweg waren naar Curaçao, veelal Gatún-water mee.

**LOCOMOTIEVEN**

In de sluizen wordt het schip met staaldraden aan locomotieven vastgemaakt. Deze rijden aan weerszijden van het sluizencomplex op rails en trekken je de sluis in. Ook stoppen zij het schip als je in positie bent en de sluisdeur achter je gesloten kan worden. Deze locomotieven worden al jarenlang door Mitsubishi speciaal voor het Panamakanaal

gebouwd. Ze hebben een trekkracht van 18 ton. Wij gebruiken altijd zes van deze locomotieven. Vier zijn vastgemaakt op het voorschip. Twee aan bakboord en twee aan stuurboord. Zij houden de staaldraden precies op de juiste spanning en zorgen ervoor dat het schip niet langs de zijden van de sluizen schuift. Op het achterschip helpen twee locomotieven het schip te stoppen in de sluis.

**ROEIBOOTJE**

Een traditionele en tevens grappig aandoende handeling wordt verricht door een klein roeibootje dat van de sluis de eerste verbinding met het schip maakt.
Sedert heugenis wordt deze verbinding handmatig, met een mannetje aan de riemen, verricht.

Nadat de loods is ontscheept, zet ik koers uit naar mijn volgende bestemming: Japan via Honolulu.



*Indonesische autoriteiten*



*Bij Sumatra*



*Laden in de jungle*



*Ze slapen overal*

# PLATTE GRAANKEVERS IN AUSTRALIE

## WIL WIL WEL, MAAR HET LUKT NIET

In Vancouver werden we uitgenodigd om te gaan lunchen met Linda en Nancy. Zij zijn de bazinnen van Manhattan Shipping in West-Canada. Ze berederen vier eigen schepen, hebben vier schepen in management en zijn de vaste agenten van PCL in Singapore. James Vernon zou ons oppikken bij de Pacific Grain Terminal, waar wij graan laadden. Terwijl we in het zonnetje stonden te wachten, stopte er een Jeep Cherokee naast ons. De bestuurder opende het raampje en zei: “Hallo captain, waar ga je naar toe? Laat me je ergens naar toe brengen?” Daar was Wil Magnussen, een rasechte Noor die scheepshandelaar probeert te zijn, maar niet zo succesvol is. Hij doet namelijk veel dingen heel erg verkeerd. Hij rijdt een zeer luxe wagen of komt op zijn motorfiets, een schitterende Harley-Davidson. Is ook volbehangen met goud en glitters. En geeft NOOIT een cadeautje. Doet nooit iets voor de crew. Dus ik wil met die man geen zaken meer doen. Hij deed weer ontzettend vriendelijk om de order te mogen krijgen, maar ik zei tegen hem: ”Laat ik hier duidelijk over zijn Wil, ik doe nu zaken met Dough Tsie, en niet meer met jou.” Hij keek me zeer verbaasd aan. “Maar waarom captain? Wat was uw naam ook weer?” Kijk, daar ga je dan. Weet hij zich niet eens mijn naam te herinneren. “Ik heb geprobeerd om je te bellen,” vervolgde hij, “toen je ten anker lag in English Bay om je uit te nodigen om naar Whistler te rijden. Ik stel je het volgende voor: Ik rijd jou en je vrouw naar Whistler en je geeft mij die order.” Ik reageerde daar niet op, want dat is natuurlijk een belachelijke transactie. Whistler is een ski-gebied ten noordwesten van Vancouver. Een schitterend gebied dat bekend staat om het natuurschoon. Je kunt daar op de golfbaan,

die er ook is, gewoon een beertje tegenkomen. Een moederbeertje met jonkies bijvoorbeeld. En dat is helemaal niet denkbeeldig. Het overkwam mijn neef Bob, nadat hij bij ons op de “ALAM UNITED” was. Dus Wil reed zeer teleurgesteld weg.

**ZE STOPTE HET BIJNA IN MIJN MOND**

In het centrum van Vancouver lunchten we dus met Linda, Nancy, nog een paar Chinezen, captain Hunter en Vernon. En dat was ontzettend gezellig. We aten dim sum. Tientallen kleine heerlijke hapjes worden op tafel gezet en met je chopsticks probeer je het naar je mond te brengen. We zijn redelijk ervaren wat dat betreft. Soms lukt het ons zonder vlekken te maken. Ik voerde een gesprek met captain Hunter en Nancy legde steeds nieuwe stukjes dim sum op mijn bord en zei dan: “Vergeet niet te eten captain.”

**HEEL ZAKELIJK**

Ze is ontzettend aardig, maar ook puur en puur zakelijk. Ze regelt alles perfect. Bij andere agentschappen komen en gaan de leveranciers wanneer het hen behaagt. Bij Manhattan komen alle leveranciers direct na elkaar om hun goederen af te leveren op een vooraf bepaald tijdstip. Afwijking daarvan leidt tot grote problemen met Nancy. Dan kun je de volgende keer je order mislopen. En voor de crew is het heel gemakkelijk dat ze in een keer alle stores aan boord kunnen nemen met de scheepskraan.

**LEKKER DRUK**

Het was weer bijzonder druk in Vancouver. En de port stay deze keer erg kort. Slechts drie dagen mochten we ons verpozen in British Columbia. De CO2 gasflessen moesten allemaal gewogen worden en getest op goede werking.

Alle brandblussers werden gekeurd. De liferafts kregen nieuwe certificaten. En er werd een machine-onderzoek verricht in de machinekamer.

**WEINIG RUIMTE**

Deze lading werd aan drie verschillende terminals ingenomen. De eerste laadplaats was de Pacific Terminal. Nu bemerkte ik dat de machine niet spontaan op achteruit aansloeg tijdens de aankomst in de English Bay. Ik besprak het met de chief engineer. Hij beproefde de machine vele malen tijdens de korte ankerperiode en verzekerde me dat alles oké was. Door schade en schande een beetje wijzer geworden, probeerde ik de machine nog een keer op het achteruitvermogen, voordat we bij de Pacific Grain Terminal naar binnen gingen. Het is een smalle insteekhaven. Nu lag er aan de stuurboordzijde een Filippijn boomstammen te laden. Een groot aantal stammen dreef in het water. Die worden namelijk op deze manier langszij gebracht door heel kleine sleepbootjes. Die stammen worden bij elkaar geduwd met behulp van sterke -slimme- en acrobatische mannen die op die boomstammen springen en ze met haken naar elkaar toe trekken. Vervolgens wordt er een sling in het water onder de stammen aangebracht en trekken de kranen van het schip de lading naar boven. Het ziet er allemaal heel leuk ouderwets en stoer Canadees uit. Maar oké, met al die boomstammen en springende mannetjes was de ruimte voor ons vrij beperkt. Terwijl we naar binnenstoomden moesten er uiteraard diverse manoeuvres worden uitgevoerd. Want voor die insteekhaven loopt natuurlijk ook nog een wegzettende stroom en als je er bijna in bent, zet die stroom je weer de andere kant op, de zogenaamde NEER. Je bent dus een beetje aan het JO-JO-EN met deze badkuip. De sleepboten zijn van beperkt nut, omdat ze in die kleine ruimte niet kunnen draaien. En juist op het

moment suprême, als je de machine ECHT nodig hebt, weigert hij in grote stilte en wacht je op de klap die komen gaat. Door het stuurboordanker te laten vallen konden we voorkomen dat we met onze bulbsteven de uitstekende kade ramden. Goed. Tot het moment van weigering was het een schitterende manoeuvre. Een piece of art. Een spectaculaire waarneming. En nadat we toch veilig gemeerd lagen, voelde je je heerlijk relaxed. We hebben het weer gefikst. De loods was ook voortreffelijk deze keer. De zoon van een visserman, die als jongmaatje al op zee was.

**GEEN OOG DICHT GEDAAN**

Die nacht deed ik geen oog dicht. De chief engineer hield ons namelijk wakker met het VOORTDUREND starten van de machine. Vooruit - achteruit - vooruit - achteruit. Alles picobello in orde. De volgende morgen moesten we naar de andere kant van de baai. Naar de Pioneer Wharf. En ook hier hetzelfde grapje. Direct na ontmeren weigerde de machine weer. De loods stelde voor om terug te gaan en te repareren. Ik wilde echter naar de volgende terminal. En zonder vertraging naar de volgende laadplaats. “Laten we een extra sleepboot bestellen en we beschouwen dit schip als een dood schip.” Dus brengen we het schip langszij met de sleepboten. Anders mis ik mijn beurt en kost het nog meer geld. Dat verliep verder prima. En ook hier ging de machinist weer driftig aan het werk. De man had wallen onder zijn inmiddels roodgekleurde ogen. En dat kwam niet van de whisky, want hij gebruikt geen drup alcohol. Ik besprak de zaak met hem en besloot om een specialist te bestellen. Dus nam ik contact op met Mr Wong in Singapore en vertelde wat het probleem was. “Ja ja, maar als er een zogenaamde specialist komt, zou hij dan direct weten wat er mankeert?” luidde het commentaar van Mr Wong. “Die man kent dit schip niet, heeft geen kennis van de history

en het succes is dus zeer twijfelachtig. Captain, probeer de beste oplossing te vinden." "Ja, dat weet ik, en dat behoef je mij dan ook niet te vertellen. Ik wil je alleen laten weten wat ik voorstel." Dus nam ik contact op met Nancy en vertelde haar het probleem. "Oké captain, ik zal het controleren en je laten weten wat er gaat gebeuren. Ik laat het je zo snel mogelijk weten." En dat gebeurde op ZATERDAGAVOND half zeven. Om negen uur diezelfde avond kwam er een Canadees aan boord en om half een in de vroege zondagnacht was het probleem gefikst. De 2e machinist had per abuis twee solenoid valves achterstevoren gemonteerd. De machine werd getest en dit probleem was definitief verholpen. Gelukkig kon ik met een gerust hart aan de volgende reis beginnen. Want op de rede van Singapore kun je je absoluut niet permitteren met een onbetrouwbare machine binnen te komen. Dat is vragen om problemen en schade.

**ERG SLECHT BUITENGAATS**

De stuurman belaadde het schip met 44.000 ton graan en met een trim van 30 cm vertrokken we onder loodsaanwijzing naar zee. De weerkaart zag er niet lekker uit. In de Juan de Fuca Strait ging het nog best, niets aan de hand. Maar zodra we de kop buiten de beschutting van Cape Flattery hadden gestoken, begon het te spoken. Enorm hoge zeeën sloegen over het hele schip en we doken in diepe golfdalen. Verschrikkelijk. Ik veranderde direct van koers en dit werd uiteraard opgemerkt door Tofino Traffic Control. "What is your intention captain???" "Ja, ik wil goed weer hebben en dit gaat gewoon niet. Ik zoek nu de beste koers voor het schip op. Deze ellende duurde slechts 12 uur en dat is lang zat, vind ik." De volgende morgen waren we dit vuiltje voorbij en lag er een wonderschone blauwe Pacific voor ons uitgestrekt. Welke kant wil je op??? Ik had al besloten om duidelijk om de zuid te

gaan. Zodoende kom je in een betere weerszone om een westelijke koers te volgen. En dat lukte prima. Nadat we bij Cape Flattery dus goed ingeslingerd waren, was de oceaan heel vriendelijk voor ons en liepen we met een licht briesje op de kont langs Hawaï naar Singapore.

Ik kreeg bericht van Singapore dat ze ons wilden storen voor één jaar!!! En dat is heel veel. Iedereen ging dus aan het werk en na één week stuurde ik er een telex uit met een lengte van twee meter. In Singapore konden ze dus gaan winkelen en wij stoomden onder een warme tropenzon in alle rust en eenvoud verder. De ruimen werden geopend. De crew kon aldus de onderkant van de luikdeksels ontroesten en in de verf zetten.

**GEPOETSTE SCHROEF**

In Singapore kregen we een internal audit voor het ISM. Dat verliep uiteraard heel goed. Geen enkel probleem. De crew is lekker ingewerkt en ons systeem verloopt heel soepeltjes. We besteden veel tijd aan de training van de mensen. Ook kwam er een duikersteam aan boord om de onderkant van het schip te inspecteren en de propeller te polijsten. Dat was goed te merken aan de snelheid. Na vertrek Singapore liepen we 15 knots en dat is snel voor zo'n grote badkuip.

**EERST EVEN SLAPEN**

In Singapore waren we omstreeks middernacht gereed met het storen en bunkeren. Iedereen was hartstikke moe en ik besloot dus om 6 uur in de ochtend de loods te bestellen om te vertrekken. Dan konden de boys nog even de oogjes sluiten. Het is verplicht om hier een loods te nemen voor het vertrek hoewel het in generlei opzicht noodzakelijk is. Just a piece of cake. Je moet even goed uitkijken achter welk schip je

de straits over wilt steken, dat wel. Het is hier namelijk hartstikke druk, maar heel gezellig.

**HARTSTIKKE LEKKER**

Over hartstikke gesproken. Ik heb nu negen Chinese cadetten aan boord. Prima kereltjes die keihard werken. Ze worden door PCL gesponsord om hun studie te kunnen doen. Deze jongetjes zitten dus aan tafel in de officers' messroom lekker te nassen als ik binnenkom. Want ze zijn precies op tijd - very hungry. Nu heb ik ze geleerd om "HARTSTIKKE LEKKER" te zeggen, wat uiteraard wel wat moeite kostte. Dus als ik nu binnenkom en ze smakelijk eten wens, vraag ik ze: "EN, HOE SMAAKT HET?" hoor ik ze als een knapenkoor zeggen: "HARTSTIKKE LEKKER." En dat klinkt heel grappig uit de monden van die Chineesjes.

**TOCH DIE ONDERKANT NOG EVEN OPPOETSEN**

We lossen de lading in Jakarta en stomen dan weer naar de rede van Singapore. Daar wachten we op orders. Terwijl we liggen te wachten spreek ik met de afdeling operations om de bodem van het schip ook te laten schoonmaken. Dat kost slechts 1700 dollar. Want ik heb de video-opnames gezien van de duikers die de propeller hebben gepolijst. En daar kon je duidelijk zien dat de bodem nogal wat aangroei vertoonde.
Dus die duikers komen weer terug en in een tijdsbestek van zes uur wordt het hele onderwaterschip gereinigd. De duikers gebruiken daartoe een soort stofzuiger die zich aan de huid zuigt. Aan die machine zit ook een voortstuwingspomp en de duiker begeleidt het apparaat als een soort grasmaaier. Heel gemakkelijk is dat.
Als dat gereed is, heb ik nog geen lading. Wel worden er diverse opties berekend, die we eventueel zouden kunnen nemen. Maar de vrachtprijzen zijn laag.

**EERST NAAR ZUID-AFRIKA**

Na enige tijd wachten mag ik vertrekken richting Zuid-Afrika, en zet koers uit door de Straat Malakka naar de Indische Oceaan.

**DAN NAAR AUSTRALIË**

De machine staat op minimale omwentelingen, omdat er nog niets vast is bepaald.

Als ik bijna bij de noordpunt van Sumatra ben gekomen, krijg ik bericht dat er een lading is afgesloten van Kwinana, in Zuidwest-Australia voor Indonesië. Ik kan dan twee dingen doen. Omkeren en terug de Straat Malakka door via Singapore en de Indonesische wateren met alle bijbehorende drukte en piraterij. Of even doorstomen en bij Banda Aceh in de Andaman Zee om Sumatra heenvaren en dan via de Indische Oceaan naar Kwinana te gaan. Dat is veel gemakkelijker en veiliger.

**MINDER PIRATEN**

Dus stomen we eventjes door. Banda Aceh is een historische piratenlocatie. Reeds eeuwenlang zijn er piratenacties verricht op passerende schepen. Maar nu wordt er wat minder frequent geroofd dan voorheen. De oliewinning levert geld op en uiteindelijk wordt ook het arme deel van de bevolking er iets beter van. Dus de noodzaak om schepen te plunderen neemt af. Bovendien is het zo dat schepen er tegenwoordig ook iets beter op zijn voorbereid. Er wordt stringenter antipiratenwacht gehouden en het positieve resultaat is merkbaar.

Ik zeg altijd tegen de boys dat ze ervan uit moeten gaan dat die piraten niet ontdekt willen worden, omdat ze meestentijds rond het middernachtelijk uur aanvallen.

Dus als ze weten of zien dat jij alert bent en wacht loopt dan blijven ze weg. Of ze moeten voorzien zijn van een Kalashnikoff, dan verandert de zaak. Daar kunnen wij met onze tuinslangetjes met volle waterdruk niet tegen op. Want dat is het wapen dat ons wordt aanbevolen door de autoriteiten om te gebruiken tegen indringers. Met waterstralen de piraten op afstand trachten te houden! Zie je het voor je. Daar sta je dan als simpele zeeman met een waterpistooltje tegen een groepje inboorlingen met Kalashnikoffs. Probeer niet de held uit te hangen, staat in de aanbevelingen! Met een TUINSLANGETJE de held uithangen. Welke onnozele heeft deze sprookjes verzonnen? Natuurlijk een ex-derde stuurman die wegens grieperige heimwee niet langer op zee durfde te zijn en zich daarna omhoog geworsteld heeft in de kringen die de IMO bevolken. Van die kanten komen namelijk al dat soort belachelijke aanbevelingen.

Neemt echter niet weg dat wij in alle vrede en schoonheid, die dit gebied kenmerkt, deze kaap ronden zoals alleen echte navigators dat kunnen doen. Vervolgens wordt de loxodromische koers uitgezet naar Kwinana. En wordt de ladingverdeling per laadruim en stabiliteit berekend.

**DE GRIEK IS SNELLER**

Er zit een Grieks schip vlak voor me en wie er het eerste is, wordt dus ook als eerste geholpen. We draaien gewoon volle kracht en ik wil niet aan dit soort simpele wedstrijdjes deelnemen om de veiligheid van het schip dan wel de machine op het spel te zetten.

De inspecteurs in Australia staan bekend om hun intensieve werk en zijn berucht geworden op het vinden van één graankorreltje dat nog in het schip zit en wat afkomstig blijkt te zijn uit een ander land.

**VREEMD GRAAN IS GEVAARLIJK**

De goden mogen deze mensen de hemel in prijzen, want zo blijft het land gevrijwaard van verkeerde invoer van niet gewenste of besmettelijke voedingswaren. Dus de Griek is er eerder dan wij en wordt als eerste geloodst en geïnspecteerd. De inspecteurs daalden af in de ruimen en na enige klimpartijen tegen de verticale zijden van het schip vonden ze boven op een dwars spant drie korrels graan. Vreemd buitenlands graan. En deze drie korreltjes graan in een glazen buisje, dat afgesloten was met een plastic dopje, werden aan de Griek getoond. Er werd vervolgens een label opgeplakt om dat monster naar het laboratorium te sturen. Morgen zou bekend zijn of het een schadelijke graansoort betrof. De inspectors adviseerden dat alle ruimen door een plaatselijke schoonmaakploeg werden nageveegd en afgestoft. Dan heb je de garantie dat je wordt goedgekeurd. Je mag het ook met je eigen crew uitvoeren, maar dan heb je weer het risico dat er iets niet in orde wordt bevonden.

**PLATTE GRAANKEVERS**

Dat was het verhaal van de Griek. Toen waren wij aan de beurt. Ik prees me al gelukkig dat ze eerst die Griek te pakken hadden genomen, zodat ze bij mij wat soepeler zouden kunnen zijn. Dat bleek een beetje te voorbarig te zijn. Met witte overalls en schone katoenen handschoenen daalden ze af in de ruimen. Er werd met hun schone handjes langs de wanden geveegd, met schijnwerpers onder de trappen gekeken en tegen de wanden van het ruim geklommen.

**ALLEEN ALS ZE ALLEMAAL SEX HEBBEN, ZIE JE ZE MISSCHIEN BEWEGEN**

Juist, de inspectors vinden bij ons in ruim zeven, boven in het ruim, onder de verf een aantal flat grain beatles. Wel een

handje vol. Wat is een flat grain beatle? Dat is een minuscuul klein beestje, meer een stofje, maar daar schijnt leven in te zitten. Het schijnt ook zo te zijn dat ze graan lekker vinden. Weet je hoe groot die beestjes zijn en hoe ze bewegen??? Als je pakweg honderd flat grain beatles eerst zou drogeren met een overdosis Viagra en ze daarna in je hand zou nemen, dan zou je mogelijk met behulp van een vergrootglas kunnen zien dat er iets beweegt in je hand. Terwijl er dan mogelijk een enorm sexspel plaatsvindt. Maar dan moet je wel af en toe tegen je hand tikken. Het zijn eigenlijk net stofjes. Welnu, die stofjes zijn voldoende reden om het schip volledig te laten uitgassen en pas daarna het Australische graan te mogen laden. Dus niet alleen de schoonmaakploeg in Kwinana had een dag werk, maar de uitgassers mochten ook wat geld meeverdienen. En de inspecteur wilde graag met vakantie naar Fiji, zo liet hij me weten. Ik kan echter niet bevestigen of dat iets met die afkeuring te maken had.

**LEKKER ETEN DAAR**

We moesten allemaal van het schip af. De crew werd ondergebracht in de zeemansclub en ik mocht naar het plaatselijke hotel. Prachtig gelegen aan de haven overigens. Pleuntje en ik gingen daar dineren en kregen een tafeltje ergens midden in de zaal toegewezen. Ik vroeg die juffrouw om een tafel bij het raam. “Maar,” zo antwoordde ze mij, “die zijn allemaal gereserveerd.” Goed, ik bestelde een fles Kaap Leeuwin wijn en we bekeken de menukaart. Tijdens het drinken van die wijn stelde ik vast dat het tafeltje nogal wiebelde en riep de steward om hem daarop te wijzen. Want ik zag die fles Kaap Leeuwin al bijna duikelen. Met alle gevolgen van dien. Hij zou het wel even verhelpen. Kwam dan ook een momentje later terug met een paar bierviltjes die onder een pootje werden geschoven. Dat bleek zero punto zero effect te hebben.

Ik riep die bediende weer en vertelde hem dat wij op de oceaan altijd al wiebelend zitten te eten en dat ik nu uitsluitend rustig en stil wil zitten en geen wiebeltafel accepteer. Ik zei hem mij de rekening te brengen en dat ik ergens anders ging eten. Binnen een minuut kwam de manager me zeggen dat het hem speet en dat ze ons een stabiele tafel bij het raam konden aanbieden. En dat accepteerde ik uiteraard.
Dus wij namen plaats bij het raam met een schitterend uitzicht over de baai. Waar we ons schip zagen liggen en de flat grain beatles een onmenselijke dood stierven door de toevoer van giftige gassen.

**VANGST VAN DE DAG**

Pleuntje bestelde een koteletje en ik koos de “vangst van de dag.” Dat was een visschoteltje en hing dus af van wat er die dag aan de haak was blijven zitten. Toen ik dat eten opgediend kreeg, keek ik met verschrikte ogen naar het minimale hapje op mijn bord. “Juffrouw, die visser had zeker een zeer slechte dag vandaag?” “Hoezo meneer?” “Omdat het zo weinig is.” “Oh, dat is gewoon wat er op uw bord ligt. In de keuken hebben we nog veel meer en als u het op hebt, krijgt u gewoon nog net zoveel als u op kunt eten,” vertelde ze me glimlachend. Nou, dat klonk prima. En het smaakte ook hartstikke lekker. Dus bestelde ik er ook nog maar een flesje wijn bij. Want het eerste Kaapje was gerond zogezegd. En de tafel was zeer stabiel. Dat mocht er allemaal niet toe bijdragen dat ik in mijn gesprekken enigszins met de armen zwaaide. En daarbij, uiteraard geheel per ongeluk, niet kon voorkomen de fles te raken. Die dan ook uit zijn evenwicht raakte en heel ongelukkigerwijs richting Pleuntje omviel. Daarbij de rode wijn ruimtelijk over haar witte pakje druipend. Je begrijpt dat dit bij een vrouw tot enige consternatie leidt, omdat we enigszins snel van het schip waren gegaan, naar dit hotel, met

uitsluitend een stelletje ondergoed en de benodigde toiletartikelen. Dus zonder koffer en geen extra kleding. En daar zit je dan in je witte pakje in Aussie, met een echte Kaap Leeuwin wijn op en in je kleding. Mogelijk dat ik aan het wiebelende tafeltje wat voorzichtiger geweest zou zijn, maar dat is achteraf makkelijk gezegd. Ik bood mijn diepste excuses aan en kocht direct in de hotelwinkel een prachtig bloemstukje om dit goed te maken. Wat slechts matig lukte overigens. Gelukkig was er nog wel een flesje Kaap Leeuwin in voorraad, zodat we de kleding niet helemaal hoefden leeg te zuigen. We sliepen heerlijk die nacht en droomden over in het wit geklede inspecteurs die wijn inschonken voor flat grain beatles.
De volgende dag hadden we dus mooi de tijd om te gaan passagieren in Perth, wat net even ten noorden van Kwinana ligt.

**ALLE KEVERS DOOD**

’s Middags mochten we weer naar het schip. De uitgassing was verricht en er waren mogelijk een groot aantal onbekende slachtoffers. Ik verhaalde het schip naar de laadpier, waar we direct begonnen met de belading van het graan. Die giftige gassen mogen klaarblijkelijk gewoon gemengd worden met het graan. Dat schijnt niet gevaarlijk te zijn voor menselijke consumptie. Nou als ik zo af en toe en hier en daar over deze globe waarneem met wat voor verschrikkelijke levensgevaarlijke vergiften de etenswaren worden behandeld, mag je blij zijn dat je nog niet aan een acute dood als een flat grain beatle bent gestorven.
Nadat we ook nog bezocht zijn door de AMSA, dat is de Australische kustwacht, die het schip op veiligheid inspecteert, mogen we uiteindelijk vertrekken naar Jakarta.
Het weer is prachtig deze reis en via de Straat Sunda stomen we langs de Karimata vulkaan naar onze volgende bestemming.

## NA EEN LANGE PACIFIC TRANSIT AANKOMST BALBOA

Eindelijk zien we de bergachtige kust van Costa Rica en Panama in de kim verschijnen. Nog ietwat versluierd door de tropische regenbuien die onze dekken deze ochtend schoonspoelen. Het is drukkend warm.
En dan komt er een URGENT bericht van de agent in Panama: "Dear Master, doe s.v.p. je uiterste best om je verwachte aankomsttijd in Panama (ETA) te verbeteren. Als je kunt arriveren op de 29ste vóór 1 minuut voor 12 middernacht kunnen wij mogelijk een kanaaltransit regelen voor de 1ste oktober. Bedankt en beste groeten, Alfonso Moderato Tranquilo."
Nu is het zo dat we na de avonturen van onze gewaardeerde zeehelden Piet Hein en Michiel Adriaanszoon de Ruyter zeer gewaardeerd worden op deze wereldzeeën. Maar ook weten wij dat we niet, zoals zij destijds, een extra zeiltje kunnen bijzetten om meer snelheid te maken. Dat is argument 1.
Het tweede argument is dat onze beddenlakens, die in het Verre Oosten gemaakt zijn en door onze superinkoper op lokale markt zijn gekocht, van zeer bedenkelijke kwaliteit zijn. Dus zeker niet sterk genoeg om als extra zeiltje gebruikt te worden. Onmogelijk! Wel kan de machine iets hoger afgesteld worden. Maar nogmaals, de waterbeweging (oceaanstromen) bepaalt in hoge mate de scheepssnelheid van deze badkuipvormige schepen.
We kunnen er in principe dus weinig aan doen om de snelheid van het schip te verhogen. Bovendien ben je door de contracten met de verscheper gehouden aan een maximum brandstofverbruik. Dus allemaal beperkend en moeilijk uit te voeren.
Wel kunnen we een beetje scherper navigeren en dicht onder de kust van Isla Jicaron en het nabijgelegen eiland Isla Jicarita

varen. En dan vlak langs de ondieptes om zo mogelijk ook het voordeel te hebben van de tegenstroom dicht onder de kust.

**GEEN HARDLOPERS**

We zien de dichtbeboste berghellingen bij Punta Mariato en de hitte is hier overheersend. We blijven dicht onder de kust tot Cabo Mala waar ik mijn verwachte aankomsttijd (ETA) doorgeef aan de Panamakanaal-autoriteiten. “Ik kan arriveren om kwart voor twaalf,” zeg ik tegen Flamenco Signal station. Ik versprak me nog bijna. Want ik zei tegen de chief officer om te bellen met Pelican Signal station. Hij keek me verbaasd aan. Dacht na, want de mensen uit het Verre Oosten zijn heel voorzichtig met het mogelijk corrigeren van de kapitein. “Misschien bedoelt u Flamenco Signal captain?” zei hij. En we schaterden van de lach. Stel dat ik ze zou oproepen als Pelican signal, dan zouden die mensen werkelijk denken dat je de gek met ze steekt. Overigens zou mijn verspreking eigenlijk niet zo verwonderlijk zijn als je je realiseert dat hier honderden pelikanen vertoeven. En hier in de Bahia de Panama zie ik zelfs nog een walvis die een enorme splash op het water veroorzaakt, vlak voor ons schip. En dat verwacht je niet in tropische wateren. Tussen Isla Bona en Isla Otoque lopen we het sierlijke passagiersschip “WINDWARD” voorbij. Niet omdat wij zulke hardlopers zijn, maar omdat die schepen al twee uur van tevoren langzaam aan beginnen met vaart verminderen om zo zeer langzaam ten anker te komen in de baai.

**OP BADSLIPPERTJES**

Omdat we een beetje in tijdnood zitten in verband met die aankomst voor middernacht, bespreek ik met de Chief Engineer om zo lang mogelijk de volle snelheid te behouden tot pakweg 20 minuten voor Flamenco Signal. We verminderen de omwentelingen tot volle manoeuvreersnelheid op twee

mijl voor de ankerpositie. Daarna zet ik de machine op halve kracht vooruit en langzaam aan verminder ik de omwentelingen tot zeer langzaam vooruit.
Op de ankerpositie aangekomen, houd ik twee ten anker liggende schepen op een haartje aan bakboord tot we op 7 kabels (+/- 1263 meter) afstand zijn gekomen. Dan wordt het roer hard stuurboord gedraaid en de machine gaat op halve kracht achteruit. Het anker valt naar beneden en de machine wordt op zeer langzaam achteruit gezet. Dan wordt de machine gestopt en is het klaar. De machinekamer wordt bedankt. En er valt een bijna onbekende en ietwat vreemde stilte over het schip. Na 27 dagen Pacific Ocean is je lichaam en geest ingesteld op het monotone gedreun van de hoofdmotor. Het anker was aan de grond om 23 uur en 56 minuten. Dus vier minuten voor middernacht. En we hebben het dus weer gefikst. Onze positie en ankertijd wordt doorgegeven aan Flamenco Signal die zegt: “Thank you captain for your cooperation.”
Daarop worden we opgeroepen door onze agent Boyd te Balboa: “Welcome to Panama captain. Ik kom binnen één uur aan boord. Samen met de scheepshandelaar die alle bestellingen komt afleveren.” Ik maak even een rondje op het brugdek en zie dat een groot deel van de bemanning op het achterschip staat. En dat was dus om 1 uur midden in de nacht! Een radiootje staat afgestemd op Radio Balboa. Een zwoel stemmetje laat een of ander erotisch lied horen. Met een colaatje bij de hand en een vislijntje over de railing onder de tropische sterrenhemel met uit het water springende vissen. Gekleed in T-shirtjes uit Sydney, Vancouver, Kuala Lumpur, Durban, New Orleans, Rio de Janeiro of waar ze dan ook geweest zijn op deze globe, die boys. Verder dragen ze korte broeken en aan de voeten YOKOHAMA SAFETY BOOTS, ofwel, en voor ons beter begrijpelijk: gewone badslippertjes. Zo is de

wereldzeeman gekleed in zijn vrije tijd. Je kunt zien dat de mensen blij zijn weer in de buurt van het vaste land te verkeren.

**GEWOON OPTELLEN**

Even later komt de agent aan boord. Hij heeft diverse DHL-zendingen bij zich vanuit Kuala Lumpur en Singapore. En er is veel persoonlijke post bij voor de bemanning. De boys zijn er happy mee en wij niet bepaald minder. De Panama Canal boarding officer komt om alle certificaten te controleren. Ik ontvang van hem een nieuw Panama Canal certificate. Het stond namelijk nog op naam van de vorige eigenaren en op de oude scheepsnaam: “SILVER LEADER”. Daarna berekent hij al onze opgaven betreffende zomer en tropen zoetwater-diepgang en de standaardrijzing. De standaardrijzing is het verschil in diepgang als je van zoutwater naar zoetwater gaat. Om aan de hand daarvan via de waterverplaatsing en het gewicht van het schip, de bunkers, het drinkwater, het restant ballastwater en de zogenaamde constant uiteindelijk de hoeveelheid lading te berekenen, die we aan boord hebben. Die hoeveelheid is namelijk bepalend voor de te betalen kanaalgelden. Voor dit schip is het dit keer ongeveer 65.000 dollar. Hij was het eens met mijn optelsommetjes. Want in feite is het niet meer dan dat. Een optelsommetje. Hij vroeg me toen om een paar softies (blikjes limonade) voor de jongens van zijn bootje en vertrok. Het gaat hier allemaal veel gemakkelijker en beschaafder dan in het Suezkanaal.

**APPELTJES VAN ORANJE UIT CHINA**

Inmiddels was onze crew bezig om alle proviand aan boord te nemen. De hoeveelheden waren over diverse ladingnetten verdeeld en konden per eenheid zo aan boord worden gehieuwd met onze proviandkranen die op het achterschip zijn

opgesteld. Vanuit dat bootje wordt zo'n ladingnet, dat geheel gevuld is met rijst, sinaasappelen en noem maar op, aan boord gehaald met die kraan.

Vervolgens gaat het rechtstreeks door een luikhoofd in het dek naar beneden om zo voor de proviandkamer en koelkamers neergezet te worden. Daar halen onze boys de netten leeg en zetten alles op de plaats, zoals aangegeven door de chef-kok en de marconist, die tevens dienst doet als purser en chief steward. Voor dat extra werk wordt hij als volgt betaald: voor het administratieve werk als purser, zoals het voorbereiden van de inklaringspapieren in de diverse landen, het notuleren van de agendapunten en de gage berekeningen, krijgt hij 225 dollar per maand. Voor het werk als chief steward (hofmeester) krijgt hij nog eens een bonus van 336 dollar. Eveneens per maand. Het werk van chief steward houdt in het administratief bijhouden van de voorraden en het maken van bestellingen, in overleg met de chef-kok. Ook is hij intermediair in het overleg en ten uitvoer brengen van wijzigingen en voorstellen van het voedingscomité met de chef-kok.

**TWINTIG KILOMETER VOOR EEN BAK KOFFIE**

Nadat ik de scheepshandelaar heb betaald (na het gebruikelijke spelletje) "Oké captain, trek er alsjeblieft 10% vanaf voor contante betaling." "neeee, ik ben overeengekomen om 12 % korting te krijgen." "Ooooohhhh, dan maar die 12%." "En er staat ook nog 75 dollar voor transportkosten op de lijst. Niet zo'n groot bedrag, maar toch ben ik overeengekomen dat het gratis aan boord afgeleverd zou worden" "Ooooohhh, sorry captain, dat hebben ze me op kantoor niet verteld." Ja, ik begrijp die onzin. Als je op pad wordt gestuurd om een rekening te innen, zeggen ze je niet wat je moet ontvangen. Geloof je het zelf? De icecream heeft hij niet geleverd. Het is veel te warm hier in Panama om dat een paar uur in deze hitte te

vervoeren. Het zou als warme gesmolten saus aan boord gekomen zijn. Wel is de door mij bestelde yoghurt en als speciaaltje, de HOLLANDSE EDAMMER, geleverd. Die kaas is nota bene geïmporteerd en gemaakt in MEPPEL, of all places. En deze kaas is echt heel goed, lekker pittig. We genieten ervan om vier uur in deze vroege tropenochtend. Terwijl we een hapje kaas nemen, zie ik op de televisie een man die een vis op een papiertje bij zich heeft. Hij pakt de vis bij de staart en hangt hem boven zijn mond om op te eten. Dat MOET een haring zijn. En ja hoor, een programma over Nederland op de televisie hier in Panama. Hartstikke leuk.
En opeens realiseren we ons dat we al zo lang weg zijn uit Nederland. En eigenlijk ook wel even terug willen naar dat koude kikkerlandje. Om te knuffelen en te snuffelen en om haring te eten en Goudse stroopwafels te proeven en door de Albert Cuyp te lopen. En dat lekkere Amsterdamse dialect te horen. Een Canadese vriend van me vertelde me eens over zijn jaarlijkse bezoek aan Holland. Als hij zijn zuster had gekust en daarna de Telegraaf had gelezen bekroop hem het gevoel om weer terug te kunnen gaan. Want je weet alles weer en er is in feite weinig veranderd.
Holland is zo lekker klein en gezellig. En dat blijft het ook. De mensen willen het klein houden. In de USA, Canada en Australië is alles zo enorm groot en dan lijkt onze Benelux meer op een soort gezellig kippenhok, waar je lekker met elkaar kunt kakelen over van alles en nog wat. Je mag in de ren kijken, ook ’s avonds, want de gordijnen blijven geheel open en je mag alles zien. Daarna gaan ze op stok en is het uit met de kijkpret tot de volgende ochtend. Niet TE vroeg graag. Ik heb in Nederland eens 20 km moeten rijden voordat ik een restaurantje vond waar we koffie konden drinken op maandagmorgen. We begonnen in Utrecht, via Maarssen naar Breukelen, en uiteindelijk konden we terecht in het befaamde

hotel restaurant DE NEDERLANDEN in Vreeland. Op maandagmorgen moeten de mensen klaarblijkelijk nog uitrusten van het weekend!!!

**GEEN PAPIER EN GEEN BANANEN**

Als de proviand aan boord komt, controleert de marconist samen met de chef-kok de afleveringslijsten. Die krijg ik dan getekend terug en kan vervolgens de scheepshandelaar betalen. Een paar uur later komen ze weer bij me om te vertellen dat er geen kopieerpapier was geleverd, geen citroenen en ook geen sperziebonen en geen bananen. Ook de toegezegde tijdschriften waren niet geleverd. Nou, dat stond ook niet op de afleveringslijsten en ik heb dus niets teveel betaald. Maar ze zijn gewoon vergeten het bij de bestelling te doen of hadden het niet in voorraad in hun magazijn. Ik stuur wel een berichtje naar de scheepshandelaar, waarom ze die artikelen niet hebben geleverd. Daar krijg ik geen antwoord op. Dus stuur ik ze weer een bericht met het 2e verzoek om me te antwoorden. En even later word ik gebeld door de baas van die handel. “Sorry captain voor de incomplete levering. Ik kan het niet leveren in Balboa, want dat is hartstikke duur. Kost me weer een complete trip met een boot. Maar ik kan het wel leveren aan de Atlantic side van het kanaal als je de Gatún-sluizen passeert.” Nou dat lijkt me een prima oplossing. En ik bedank hem voor de inspanning. Nu is het zo dat we zonder die bananen en sperziebonen echt wel in Savannah kunnen arriveren. Is geen probleem. We hebben voldoende andere soorten groente en fruit bij ons. Maar wel heb ik dat papier nodig, omdat er een enorme hoeveelheid papier verslonden wordt om aan al die nieuwe eisen van het Internationaal Veiligheids Management te voldoen. Overigens ontving ik hier in Panama wel het officiële Safety Management Certificate met de groeten van onze auditors in Kobe, Japan.

Ook ontvang ik een berg administratie vanuit Singapore en Kuala Lumpur. En als ik die enorme stapel te verwerken papier voor me zie, vraag ik me in alle eenvoud af waar ik destijds mee begonnen ben. Ik bedoel, toen ik zeeman wilde worden. Om te navigeren, met een sextant een zonnetje te kunnen schieten en een stersbestek te maken. Terwijl ik nu een soort reizende boekhouder ben geworden.

Ik neem de volgende beslissing: Ik ga eerst nog eens nadenken hoe ik deze smak werk ga verrichten. En wanneer. Vervolgens leg ik mijn benen op het bureau naast die papierberg en probeer me volledig te ontspannen. Ik besluit eerst om rustig het Panamakanaal door te gaan en me daarna pas in de Cariben op dit werk te storten.

# TE VEEL AJINOMOTO

**VERBRANDE HAND**

De Indonesische eerste stuurman moet in Soerabaja naar de dokter. Hij heeft namelijk een brandplek aan zijn rechterhand, die lelijk ontstoken is. Hoe is dat veroorzaakt? Dit is echt een voorbeeld van eigen schuld dikke bult. Tijdens het slechte weer op de Stille Oceaan ontdekte hij dat er op de een of andere manier water in het kabelgat kwam. En als er een gaatje in een schip zit geldt de wet van de natuur: DE OCEAAN VINDT UIT WAAR DAT ZIT. De oorzaak was voor de stuurman onbekend, maar hij bleef speuren. Om te voorkomen dat het water te hoog in het kabelgat zou komen te staan, werd er op zijn verzoek een elektrische verklikker geplaatst. Bij een hoogte van tien centimeter zou het contact een alarm geven in de machinekamer, waar men dan de pomp kon starten om het kabelgat leeg te pompen. Toen de stuurman een dag later in het kabelgat was, zag hij een laagje water staan. Hij pakte de telefoon en belde met de machinist in de machinekamer, met het verzoek om de pomp te starten en het water uit het kabelgat te pompen.

**NIET LACHEN**

De machinist antwoordde hem dat het niet nodig was, omdat er nog geen alarm was geweest. En hij vond dat hij niet voor elk wissewasje heen en weer moest lopen om een paar centimeter water ergens uit te pompen. De stuurman dacht aan zijn autoriteit, raakte wat geïrriteerd en wilde slim zijn. Met zijn handen schepte hij wat water richting contactjes van het alarmsysteem om het aldus te activeren. Dat lukte, maar in zijn enthousiasme raakte hij met zijn blote natte handen de contactpunten en kreeg daarbij een elektrische schok. Dat

veroorzaakte een flinke brandblaar op zijn hand. En nu moet hij dus naar de dokter, alvorens hij naar huis gaat. Want zijn verlofperiode is aangebroken. Hij wil zijn vakantietijd gebruiken om te studeren voor zijn kapiteinscertificaat. Overigens vroeg hij me: “Kapitein, vertel alsjeblieft aan niemand hoe ik die brandwond op mijn hand heb opgelopen, want dan lachen alle machinisten me uit!”

**GEZELLIG IN SINGAPORE**

De 5e februari 1998 kwamen we in de namiddag in de Straat Singapore. Het was zoals altijd gezellig druk. Het doet mijn hart goed dat de Nederlandse scheepvaart weer begint te floreren. Het ROOD WIT BLAUW zie je weer wapperen in de internationale wateren. Het valt me tevens op dat ik me zo heerlijk thuis voel in het Verre Oosten. De geur van de houtskool onder de verse sateh, de zwoele wind, de heldere sterrenhemel en de vriendelijke bevolking dragen daar zeker toe bij.

**EVEN TERUG**

Ik bracht het schip eerst naar de eastern boarding ground waar de loods aan boord zou komen. De verkeersdienst vertelde me dat de loodsdienst overigens een vertraging had van drie uur, maar dat is redelijk normaal voor de drukte van Singapore. We moesten dus drastisch vaart verminderen om later te arriveren. Met de machine op zeer langzaam vooruit stoomden we door de Singapore Straits. We bekeken het scheepvaartverkeer en de sprookjesachtig verlichte skyline van Singapore. Uiteindelijk kwam de loods er aan. De Chinese leerling-stuurman ging naar de loodsladder om de loods van dek naar de brug te begeleiden. En daar vertelde de loods me dat de eastern boarding ground helemaal vol lag met schepen. “Er is daar geen plaats captain, voor een schip met deze

afmetingen." Dus mochten we weer terug stomen naar de eastern special anchorage. En hier was ik in alle rust en eenvoud diezelfde avond omstreeks 7 uur voorbij gevaren. Terwijl het nu inmiddels al 11 uur was geworden. Dus draaiden we om en gingen weer terug.

**KERSVERSE CHINEZEN**

Geen enkel probleem overigens. Alle schepen, die onderdelen en provisies voor ons brachten, lagen al te wachten op onze aankomst. En zo gauw als we ten anker waren gekomen, werden we benaderd door de leveranciers en werd het dringen en wringen om als eerste een goede positie langszij ons schip te verkrijgen. De agent, Daniel Khan, kwam bij me om alle scheepscertificaten te controleren en ter inzage voor de autoriteiten mee te nemen. De monsterrol en alle diploma's van de officieren werden ook meegenomen ter verificatie. Er zou hier in Singapore een aantal mensen met verlof gaan en de nieuwe mensen stonden al bij Raffles Pier te wachten op transport naar het schip. Er stonden drie kersverse Chinese leerling-stuurlieden op de pier. Maar die moesten nog wachten op de aankomst van een 2e machinist die vanuit Manilla kwam. Maar zijn vliegtuig had een beetje vertraging. Samen zouden ze dan in een keer per crewboot naar het schip vervoerd worden.

**BLIJF HIER NOG EVEN**

De superintendent, Mister Wong, kwam bij me en we bespraken de gangbare zaken aan boord van het schip. Mister Wong is een rasechte Chinees, zeer knap, rustig en observerend. Hij vroeg mijn mening over de beleidsvoering op dit schip. En na enige aftasting van zijn juiste bedoeling vertelde ik hem mijn visie. We kwamen overeen om voor te stellen mij drie contracten op dit schip te houden om alles te reorganiseren en

mijn systeem hier in te voeren. Dat lijkt me prima. Dan heb ik voldoende tijd om mijn plannen stevig te introduceren en zodoende te verkrijgen dat het enige tijd blijft voortduren.

Nadat we de bunkers hebben ontvangen en de stores aan boord hebben genomen, konden we weer vertrekken. Het was inmiddels al namiddag geworden. We pikten het anker op en vertrokken richting Soerabaja. Met uitzondering van de machinisten hadden we allemaal lekker kunnen slapen. We waren goed uitgerust na de verstoring van ons dagelijkse en veelal rustige ritme.

**GEEN ANWB IN DE BUURT**

We staken de Singapore Straits over naar de Indonesische kust en onder het eiland Batam gekomen vervolgden we onze koers naar Horsburgh Lighthouse. Daar vandaan zetten we de koers uit naar de Selat Karimata. Waarom via de Selat Karimata en niet via de Selat Gelassa??? Ten eerste, omdat daar minder piraterij wordt gemeld!!! Bovendien was ik daar nog nooit geweest en wilde ik ook die Selat Karimata eens bevaren hebben. De andere mogelijkheid is namelijk om via de Selat Gelassa in de Javazee te komen. Maar vorige maand zijn hier nog drie meldingen van piraterij gemeld. Dus daar blijf ik liever vandaan. Wel hielden we tijdens de transit in de Selat Karimata extra anti-piratenwacht, maar de enige verstoring van onze rust werd veroorzaakt door een machineschade!
En op zee moet je alles zelf repareren.

**EERST ANKEREN VOOR DE REPARATIE**

Ik werd ’s nachts om half een wakker, omdat ik meende dat de machine minder omwentelingen maakte. En ik slaap op geluid. Dat wil zeggen, ik moet die machine horen om goed te slapen. Als dat geluid wegvalt, word ik wakker. Want dan is er

wat aan de hand. Als we ergens ten anker liggen en de machine draait niet, dan word ik wakker als de wind opsteekt. Ik ken zeelieden die, als ze thuis zijn, de stofzuiger de hele nacht aan laten staan om wat geluid te hebben, anders vallen ze niet in slaap.
Maar oké terug naar de Selat Karimata, waar de machine minder hard ging draaien. Een ogenblik later werd ik gebeld door de stuurman op de navigatiebrug dat er een probleem was met de hoofdmotor. De eerste machinist was al naar beneden om de zaak te beoordelen. Hij belde me op dat er een probleem was met de temperatuur in cilinder nummer 1.
We besloten om te stoppen en het schip te ankeren in de Selat Karimata. De machinisten zouden dan beginnen met het trekken van de zuiger. De cylinderliner moest vernieuwd worden.

**NIEUWE LINERS**

We hadden toevallig net een nieuwe cylinderliner aan boord gekregen in Singapore. Dat moet die machine geroken hebben. Kan niet anders. En die nieuwe liner moest er dus ingezet worden. Is een behoorlijk karwei. Die liner weegt 2000 kilo. En lag nog aan dek, netjes verpakt in een krat. Gelukkig is het hier schitterend weer. Een spiegelgladde zee vereenvoudigt het werk. Met zo'n gewicht in de kraan moet je met redelijk onervaren mensen toch heel voorzichtig zijn.
Gedurende deze werkzaamheden had ik alle tijd om het eiland Pulau Karimata te bezien. Een jongensdroom uit de tijd dat ik nog naar Indonesië wilde gaan via de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, afgekort de KPM. Dat was einde vijftiger jaren nog een grote maatschappij met een eveneens grote reputatie.
Van de KPM kreeg ik onder meer een prachtige foto van het stoomschip "WAIKELO" dat ten anker lag voor Pulau Karima-

ta. En nu lig ik 40 jaar later ten anker op nagenoeg dezelfde positie met de “GOLDENSARI INDAH”. Een opmerkelijk moment in het leven van een zeeman.

**DE STUURMAN MAG HET DOEN**

We arriveren de volgende dag op de rede van Soerabaja, die Karang Jamuang heet. En hier laat ik de eerste stuurman het schip ten anker brengen. Nu lijkt dat allemaal heel eenvoudig, maar ik zie nog steeds een aantal loodsen over de hele wereld met knikkende knieën deze manoeuvre uitvoeren. Dus was het niet zo vreemd dat de stuurman me vroeg om het eerst nog eens te mogen aanzien alvorens hij het zelf deed. Ik sprak met hem af dat hij het best zou kunnen doen. En in geval van nood zou ik wel ingrijpen.

“Maar,” vervolgde ik, “als je het nu zelf doet, voel je je straks veel beter.” En hij deed het. Hij rookte erbij alsof er een bonus voor betaald zou worden. De kretekdampen dwarrelden rond de navigatiebrug. Er lagen twee schepen ten anker op de rede Karang Jamuang. En hij legde het schip redelijk goed neer. Weliswaar iets te dicht bij een LPG-tanker, maar gelukkig vertrok dat schip drie uur later naar de haven van Soerabaja.

**EERST 8400 TON LOSSEN OP DE REDE**

Met onze huidige diepgang kunnen we niet langszij komen in de haven van Surabaja. Er moet eerst nog wat graan gelost worden, hier op de rede van Karang Jamuang. Dat wordt gedaan met een barge, die voorzien is van een klein pruttelmachientje om met minimale snelheid zelf langszij te kunnen komen. Het stomertje komt eraan, grote wolken zwarte rook uitblazend. Dus de kwaliteit van zijn brandstof is niet helemaal optimaal perfect. Er moet 8400 ton graan gelost worden om onze diepgang op 9.75 meter te brengen. Daarmee kunnen

we langszij komen in de haven van Soerabaja. Totaal lossen we hier dan 33.400 ton graan. Het restant is voor Ujung Pandang, wat in vroeger dagen Makassar heette.

**HOE LEVEN DIE MENSEN**

De schipper van de graanbarge komt bij me om de scheepspapieren in ontvangst te nemen en ze bij terugkeer in Soerabaja aan de autoriteiten te geven. Die officials hebben namelijk geen zin om zo ver buitengaats te komen om de inklaring te verrichten. Dat doen ze liever op hun kantoor. Dicht bij huis. Later komen ze toch wel om de presentjes te verkrijgen. Uiteraard. De eerste stuurman bespreekt het lossingsprogramma met de schipper van de graanbarge. De lospijpen worden in onze ruimen neergelaten en de motoren gestart. Er is veel personeel op die graanbarge. Ik tel meer dan 25 jonge jongens die hand- en spandiensten verrichten. En heel nieuwsgierig worden wij bekeken. Hoe die blanke mensen leven-eten-lopen en tot hun grote verbazing zelfs gaan wandelen in de zon! Die jongens worden alleen aangenomen als er een schip is dat gelichterd moet worden. Ze krijgen dan een potje gekookte rijst tijdens de lunchtijd en aan het einde van de dag een dollar loon.

**GEEN MANGO'S**

De graanbarge heeft ook verse groente en fruit meegenomen vanuit Soerabaja. Dat had ik besteld bij een lokale scheepshandelaar via Soerabaja radio. Die scheepshandelaar stuurde me al een bericht toen ik nog in Singapore was. Hij wilde graag leveren en voorkomen dat ik al mijn provisies in Singapore zou kopen. Hij liet me weten dat alles in Soerabaja te verkrijgen was en dat de prijzen veel lager waren dan in Singapore. Alles was hartstikke goedkoop. De tomaten kosten 40 cent per kilo. We eten dus weer kersverse taugeh, papaya, pisang ambon en

langsat. Is hartstikke lekker, lijkt op lychees, heerlijk zacht en zoet fruit. Helaas zijn er geen mango's te koop.

**ZE LETTEN OOK OP DE CENTJES**

Nu weer eens even aandacht voor ons kantoor in Singapore, dat ons in alles bijstaat en ondersteunt. Maar ook moeten de boekhouders op de kas letten. Fantastische mensen zijn dat, uiterst precies en de afrekening moet kloppen. Zo ontving ik een bericht dat er in oktober een bedrag van 1.39 USD voor PCL-Cosco was geboekt door de vorige kapitein. En hier werd gevraagd of ik dat bedrag ook vermeld had in de afrekening van november en december. Ja, dat heb ik gedaan, en laat hem dat op zijn verzoek dan ook weten. De kosten van de telexberichten over en weer bedragen 24 dollar en de correctie over het bedrag van 1.39USD is dus bevestigd! Waar zijn die grappenmakers toch mee bezig???

**MICKY MOUSE**

Ik vraag om uniformen voor enige officieren aan boord. En ook een uniform voor de steward. Direct daarna ontvang ik een bericht waarom op dit schip een uniform nodig is voor de steward. Kunt u dat even uitleggen? Dat wordt dus weer een leuk bericht van mij aan kantoor. Ik laat ze weten dat het een company policy is om de officieren in uniform te kleden. En dan worden ze aan tafel bediend door een steward, gekleed in een of ander Micky Mouse T-shirt. Dit lijkt me niet helemaal in lijn met de gewenste standaard van de maatschappij. Dat wordt begrepen. En worden er voor de kok en de steward ook gepaste uniformen besteld. Nu even over de bedragen die hiermee gemoeid zijn. Je koopt in Indonesië een stewarduniform voor 25 dollar. De kosten van de telexen die hierover verstuurd worden bedragen 42 dollar! Tel uit je winst en wordt wijs.

**WEL MET EEN BRILLETJE OP**

Let wel, deze onbenullige boekhoudkundige economisch verantwoorde handelingen worden niet alleen in Singapore vertoond. Het overkwam mij in 1973 toen ik in de Middellandse Zee eens moest bellen met operations in Rotterdam over een bepaalde lading. Dat gesprek was beëindigd toen ik vernam dat de boekhouder nog even met me wilde spreken. Dat gesprek via Scheveningen radio duurde een extra 10 minuten. Ten bedrage van ongeveer 80 Nederlandse guldens. En toen was het de boekhouder nog niet helemaal duidelijk dat ik 36 Nederlandse guldens zelf had betaald om in Italië vers fruit te kopen voor mijn zoon Martijn die toen op 3-jarige leeftijd al met ons meevoer. Want over dat bedrag ging het gesprek. Heel opmerkelijk om waar te nemen hoe precies die mensen menen te moeten werken. Ook voor dat werk moet je dus op een speciale manier in de wieg zijn gelegd. Brilletje op de neus, zakjapannertje in het linker knuistje, drie losse centen aan de rechterkant in het spuugdoekje en een denkrimpeltje in het nog zachte voorhoofd.

**IEDER OP ZIJN BEURT**

Het is hier schitterend op de rede. De Indonesische crew mag om de beurt een dagje naar huis. De limiet die ik hiertoe stel, is 24 uur. En dat is voor sommigen al een probleem. Want die wonen te ver voor die 24 uur. Dat zijn ze al kwijt om heen en terug te reizen. Nu moet ik een beleid voeren en dit is een klein deel van het geheel. Voorheen was het zo dat ze maar konden gaan en staan waar ze wilden. Hele families woonden dan aan boord. Met vrouwen, kinderen, broers en zusters, neven en nichten. Heel gezellig allemaal. Dat wel. Maar toch begon er een aantal mensen te klagen. En ik bedoel hier de eigen Indonesische mensen mee. Bijvoorbeeld de steward. Die moest nu opeens voor een dubbele bemanning de afwas

doen. En de kok, die moest veel meer rijst koken en twee maal zoveel garnaaltjes pellen. En die verhalen kwamen bij de personeelsmanager in Jakarta terecht. Ook begonnen de plaatselijke autoriteiten te mekkeren. Zoals de immigration bijvoorbeeld. Die mensen wilden ook wat geld hebben voor het feit dat ze hun oogjes wat verder en vaker dichtknepen dan ze gewoonlijk al deden. Want het schip is buitengaats op de rede en nog niet ingeklaard.
Dus officieel mag er helemaal niemand aan boord komen. De volgende stap voor de immigration was dan ook naar het kantoor in Jakarta om een bijdrage te vragen om door te blijven slapen als de bezoekers voor het schip langs hun kantoortje liepen.

**DICHT BIJ DE KAMPONG KAN VEEL**

Uiteraard wordt er, zo dicht bij huis en onder de geur van de kampong, lekker gerommeld. De hele dag ligt er een kleine vissersboot langszij, een zogenaamde prauw, spreek uit PRA-OO. Dat bootje regelt het transport gedurende de avond naar het eiland Madura en zorgt er tevens voor dat de boys ’s morgens op tijd aan boord zijn. De meeste matrozen wonen namelijk op Madura. En het zou natuurlijk al te belachelijk zijn om dan aan boord van de “GOLDENSARI INDAH” te blijven om de nacht door te brengen. Dus knijp ik ook een oogje dicht en laat die jongens ’s nachts naar huis gaan. Dat is ook tegen de regels van de autoriteiten in weliswaar, maar we leven toch niet helemaal in een concentratiekamp. Als de voordeur dan niet officieel geopend mag worden, zetten we gewoon de achterdeur op een kiertje.

**ER KOMT EEN TIMMERMAN**

De eerste stuurman is naar Soerabaja gegaan om een timmerman te zoeken, die aan boord moet komen om een paar

sofa's te herstellen. Dit schip is tien jaar in gebruik en hier en daar steunen de springveren tegen de bekleding aan en dat veroorzaakt een onrustige zit. Voor de autoriteiten vind ik dat echter prima, want dan blijven ze niet zo lang op bezoek. Er komen echter ook leuke mensen aan boord en die wil ik wel comfortabel laten rusten.
Een timmerman komt die middag aan boord om het werk te zien. We komen na wat onderhandelen uit op een bedrag van 100 dollar. En dat is tegen de huidige koers 750.000 rupiahs. Het werk omvat het vernieuwen van de bekleding en de vering van vier sofa's, achttien stoelen en een bank in de crew messroom. De bank voor de crew moet voorzien worden van nieuw leder. Dat is gescheurd. De timmerman komt met zijn maat. Samen zitten ze op hun knietjes gevouwen op de grond hun werk te doen. En ze werken keihard. Van 7 uur in de vroege ochtend tot 8 uur 's avonds. Geen pikheet (koffietijd) tussendoor. Alleen makan makan (eten) om 12 uur. Ze mogen uiteraard gewoon een rijstkorreltje meeprikken. Er komt echter nog wat extra werk bij. De eerste machinist heeft ook nog een paar doorzittertjes in zijn verblijf, die opgevuld moeten worden. En moet ik dus onderhandelen met de timmerman over een vergoeding. Ik zeg dat ik hem wel 1 miljoen rupiahs wil geven. Voor alles inclusief en zonder gezeur. Daar gaan ze schuchter glimlachend mee akkoord. Want dat is voor hen een prachtig bedrag.

**ZIJN ZIEKE ZUSTER**

De steward is ook even naar huis geweest. Hij brengt ons een mandje buah rambutan. Lijkt op lychees, en is hartstikke lekker. Het is een harige vrucht. Rambut betekent namelijk haar. Deze steward is zo'n prachtige toneelspeler! Zijn moeder is ziek en zijn zuster kan bijna niet lopen. Hij is nog de enige in de familie, terwijl hij me ook vertelt dat de FAMILIE (?) uit

Sumatra is overgekomen. En met rood betraande ogen kijkt hij me aan als een hushpuppie die hoognodig uitgelaten moet worden.
“Want captain, kijk, ik heb een probleem. Misschien kan ik nu alvast afmonsteren. Alsjeblieft, want de situatie is thuis heel ernstig.” Hij probeert me voor te doen hoe zijn zuster naar de kamar kecil (wc) loopt. Want ze heeft last van een verstoorde metabolie en een verhoogde winderigheid. Dat klinkt inderdaad verontrustend. Maar je moet al die verhalen wel met een lepeltje sambal nemen, of zoals we in Nederland zeggen met een korreltje zout. Want ik kan hem nog niet laten gaan. Ik heb namelijk nog zeven man die afgelost moeten worden. En ze willen allemaal naar huis als ze er eenmaal aan geroken hebben. Als ik er eentje laat gaan, heb ik die zeven anderen ook direct in mijn nekharen zitten. En die jongens hebben ook zieke buren of een arme tante die met een zeer ernstige infectie naar de dokter moet. Waarbij hun directe overkomst dringend is gewenst. Al die smoesjes en verhaaltjes komen uiteraard alleen als ze over voldoende geld beschikken. Als de poeplap leeg is, willen ze oh zo graag werken en meevaren met dit goede schip.

**VAN MAKASSAR TOT UJUNG PANDANG**

Ik krijg een telex dat het programma een beetje is gewijzigd. Er schijnt wat congestie te zijn in Soerabaja. We blijven echter wel doorgaan om het schip te lichteren, hier op de rede van Karang Jamuang. Maar als die geplande 8400 ton eruit is, vertrek ik rechtstreeks naar Ujung Pandang. En daar beluister ik het volgende verhaal: Deze naam Ujung Pandang is geïntroduceerd in het begin van de jaren zeventig. Voorheen stond het eeuwenlang bekend onder de naam Makassar. Vanwaar die naamsverandering??? Omstreeks 1970 kreeg Makassar een nieuwe burgemeester. Hij was een ongeschoolde, maar

zeer sterke ex-legerleider. Hij handhaafde de rust en orde met straffe hand en harde klap. De bevolking was dan ook volgzaam en wijselijk rustig.

**BUDI AMOK VERTELT VERDER**

De nieuwe burgervader vond het nodig om meer bekendheid te geven aan zijn geboortekampong dat ergens aan de einder lag. Ver achter de laatste klapperbomen stonden een paar paalwoningen. Het Tietjerksteradeel van Sulawesi. In een van die ruma's was hij geboren. En volgens onze krachtige leider was Ujung Pandang DE oorsprong van het ontstaan van Makassar. Hoe kon hij nu op betere manier aan de dorpelingen zijn almacht laten blijken dan de grote stad Makassar tot Ujung Pandang te benoemen? Uiteraard moest dat wel gebeuren met toestemming van de raad en de instemming van de bevolking. Maar iedereen was het volkomen eens met deze beslissing. Denkend aan de stevige knuisten van de burgervader. Inmiddels is deze oerstrijder overleden. En als je nu de haven van Ujung Pandang binnenvaart zie je een groot nieuw bord staan: WELCOME TO THE PORT OF MAKASSAR. Het kan dus verkeren, zelfs in Ujung Pandang. En dat was het verhaal van Budi Amok, de voorman die verantwoordelijk was voor de lossing van het Canadese graan.

**MET DE PRIVEPRAUW**

Ujung Pandang is de hoofdstad van de provincie Sulawesi Selatan. Het is de grootste stad en haven van het eiland. De universiteit van Hanuddin is er gevestigd, alsmede een Nederlands fort uit de tijd van de VOC dat de naam Fort Rotterdam draagt. Daar gaan we zeker even kijken. Nu had ik in Soerabaja een survey gepland om een aantal certificaten te vernieuwen. Een paar dagen geleden belde ik met Mr Iwan in Soerabaja. Hij is de Det Norske Veritas surveyor en kan onze

inspecties verrichten. Nu we plotseling naar Ujung Pandang zijn uitgeweken, moet alles weer gewijzigd worden. Het blijkt dat hij volgende week op een ander eiland in Indonesië moet zijn. Dus spreken we af om de surveys hier op de rede uit te voeren. Hij komt met een privéprauw aan boord. Die survey verloopt heel vlot. Uiteindelijk zijn we vaste klant hier en voor wat hoort wat. Van beide kanten uiteraard. Dit schip is overigens in prima conditie. En met deze vaarroute hebben we alle tijd om het gehele schip goed te onderhouden.

**EEN PAAR SPETTERTJES**

Nadat we een paar regenbuitjes hebben verwerkt, zijn we uiteindelijk gereed met het lichteren van het schip. Nu moet je deze regenbuitjes over het algemeen niet vergelijken met de stevige buien in West-Europa. Als er hier een druppeltje valt, wordt er direct gestopt met werken en gaan de ruimen dicht. Daarna wordt er intensief naar boven gekeken hoe de bewolking er bij hangt. Ze gaan daartoe allemaal op hun rug liggen, bij voorkeur onder een afdakje. Mogelijk sluiten ze ook af en toe de oogjes. Maar er wordt zeker niet eerder met werken begonnen voor al het regenwater weer is verdampt en de dekken weer kurkdroog zijn. Een zware tropische regenbui geeft ontzettend veel water, dat is bekend. Maar ik heb het hier nog niet waargenomen deze keer.

**HIER EVEN TEKENEN**

De stuurman van de dekschuit die het graan lost, kleedt zich keurig aan voor hij bij mij aan boord komt. Hij draagt dan een net gestreken overhemd, een pantalon met een messcherpe vouw en glimmende schoentjes. In zijn linkerhand heeft hij een origineel lederen briefcase die ook schittert van poetsdrift. Hij geeft ons een trosje Salak. Een vrucht met een soort slangenhuid als schil. Ziet er vreemd uit. Maar de smaak is

redelijk lekker. “Als u hier even tekent, is alles klaar,” zegt hij tegen me. Met een stempeltje erbij is hij supertevreden. Daarna nog een flesje whisky plus een slof sigaretten en hij stapt glimlachend van boord.

**EEN HEEL VISSERSNET**

De 2e stuurman hieuwt het anker eruit. Als we drie lengtes ketting op het ankerspil hebben, vertelt hij me dat er een vissersnet in de ketting verward zit. Ja, dat is heel jammer voor die vissers. We zien namelijk diverse vissersbootjes om ons heen. En mogelijk is het een van hun netten. Het kan echter ook een oud net zijn dat op de bodem lag. Laten we het daar maar op houden. Als de ankerketting de kluis binnenkomt schavielt het net kapot en valt er een groot stuk weer terug in zee. Een deel gaat mee naar binnen de kettingbak in. Dat zullen we er later wel afhalen.

**BOOTAGRESSSIE**

Ik laat de eerste stuurman de manoeuvre uitvoeren en we vertrekken van de rede Karang Jamuang naar Ujung Pandang. Met de Sunda-eilanden Masalumbu Besar aan onze bakboordzijde en het eiland Madura aan stuurboord stomen we de Javazee weer in. Een kort reisje, stelt helemaal niets voor. Slechts 32 uur stomen tot de loodsdienst te Ujung Pandang. Hopelijk is het een beetje rustig op Sulawesi. Pleuntje wil namelijk gaan shoppen. Ze krijgt een beetje last van B.A. (Bootagressie).

**DE AANLOOP VAN MAKASSAR**

’s Middags om drie uur arriveren we op de rede van Ujung Pandang. De aanloop is lekker ouderwets. De rede is namelijk bezaaid met koralen, riffen, ondieptes en piepkleine eilandjes. De hele groep samen draagt de naam Pulau-pulau Sang-

karang. Als we zuidelijk van Pulau Kudingarenglompo zijn (probeer dat vlug uit te spreken), hoor ik van de loodsdienst dat we nog een uurtje moeten wachten. Ik stop de machine en laat het schip uitdrijven. Een uur later zijn we bij het eiland Pulau Samalona en hier hoor ik dat er nog een uurtje wachten bijkomt. Een passagiersschip moet namelijk eerst beloodst worden. De stroom zet ons naar de ondiepte Taka Bako en ik moet met de machine achteruit slaan om ons hiervan vrij te houden. Uiteindelijk komt de loods eraan en stoom ik richting haveningang. De loods is schitterend gekleed. Geheel in sprankelend wit. Er zit geen spatje op zijn kleding. De kwaliteit van zijn werk laat echter te wensen over. Ik grijp dus gewoon in en breng het schip langszij de Berdikari Sari Utama flourmill. De loods glimlacht me tevreden toe en slaakt een diepe zucht als we langszij liggen. Ik ook. Wat een cadeautje is die man. Hij krijgt een slof sigaretten van me, omdat dat minimaal gebruikelijk is. Niet als waardering voor zijn diensten.

**EEN MAKKIE**

De inklaring van het schip wordt verricht door de radio-officier. Hij komt van dit eiland en is goed op de hoogte van de procedures. Heel gemakkelijk voor mij. Ik blijf in mijn eigen verblijf en zet alleen een paar handtekeningen. De radio-officier zorgt ervoor dat de autoriteiten in het scheepskantoor blijven. Hij regelt ook de presentjes voor de heren. En zo zou het altijd moeten gaan.

Nu is dan eindelijk de tijd aangebroken om te gaan stappen. Zodra de autoriteiten van boord zijn, gaan we richting centrum van Ujung Pandang.

**GOEDKOOP NAAR DE STAD**

We worden werkelijk bedolven onder de becak-rijders die ons allemaal in hun wagentje willen hebben. Er staan honderden

van die jongens gereed om je waar dan ook heen te brengen. “Zeg me waar je heen wilt,” roepen ze ons toe, “heel goedkoop. Kost maar 10.000 rupiah. Maar 5000 rupiah per persoon. Je geeft me 3000 rupiah en ik breng je naar het winkelcentrum, of naar het restaurant, of naar Fort Rotterdam.”
Het is niet gemakkelijk om die jongens op een beleefde, maar besliste manier te laten weten dat je geen wagentje wilt hebben. Dat je gewoon wilt LOPEN.
De aardigheid om in een becak vervoerd te worden, is niet meer zo aanwezig. De verkeersdichtheid en de uitlaatgassen van de knallende bromfietsen maken van zo’n ritje een vrij onaangename gebeurtenis. Ook zit je voor de bestuurder en lijkt het alsof jij als bumper mag fungeren bij een eventuele botsing. Bovendien krijg je tijdens zo’n rit door de bestuurder de hele ellende van de familie in de kampong over je uitgestort. Je zit dus in no time met een natte nek van de tranen, die deze acteurs op je laten druppelen. Als je moet betalen, ben je zo dicht bij de tragedie betrokken dat je flink in je buidel wilt tasten. Anders kun je diezelfde avond niet zonder gewetensnood een Bintang biertje drinken om tot koelte en rust te komen.
Ik stap dus liever in een gewone taxi waar een meter in zit en waar je uiteindelijk minder betaalt dan voor een ritje in een becak. De taxi’s zijn ook veelal voorzien van een airco wat wel zo aangenaam is in de tropen.

**TOCH WEER GENEPT**

We bezoeken Fort Rotterdam. Hier kun je je echt een voorstelling maken hoe het destijds was.
De dikke zware voordeur, de binnenplaats met de Protestante kerk in het midden, de wachthokken, de verblijven. En alles omringt door metershoge en metersdikke muren.
Ik laat me hier nog een paar nepmunten verkopen door een

handige Indo. Hij vraagt 100.000 rupiah. En als een beginnend toerist probeer ik slim te zijn en zeg zomaar 40.000 rupiah. Waar ik ze dus voor kan kopen. Maar buiten gekomen zie ik dat het pure nep en namaak is. Ik brom een beetje tegen mezelf en ga later naar een echte muntenhandelaar. Daar koop ik een aantal echte VOC-munten.
De rupiah is enorm gedevalueerd. Voor ons is alles nu heel goedkoop. Want bij de bank krijg ik voor 1 dollar 10.000 rupiah.
We eten echte nasi goreng met ajam goreng en sateh in een super-de-luxe hotel. En ik betaal voor die hele schotel vol met heerlijkheden een bedrag van drie Nederlandse guldens.

**THUIS BIJ DE RADIO-OFFICIER**

Ook moeten we met de radio-officier mee naar het huis van zijn moeder. Daar worden we ontvangen alsof we bij de koninklijke familie behoren. Die moeder spreekt vloeiend Nederlands. Ze ging als 4-jarig kind naar een Nederlandse school. Intern. En kon dus alleen maar Nederlands spreken. We moesten horen hoe jammer het was dat de Nederlanders weg waren. Want als de Nederlanders nog de politiek zouden beheersen, zou het met de koers van de rupiah niet zo slecht gesteld zijn geweest. Het moge min of meer bekend zijn dat er tijdens het bewind van de heer Soeharto meer gelden zijn verdwenen dan gedurende de gehele Nederlandse koloniale periode naar Nederland is getransporteerd.

**HET ONZE VADER**

De gehele familie is diepgelovig. En staande wordt er een gebed gevoerd door de oude moeder. Ze is blind en de jaren van verstijving hebben bezit van haar botten genomen. Ze vraagt of ze ons mag voelen en met haar handen bestrijkt ze onze gezichten en handen. Er wordt fruit gebracht en we

moeten mee-eten. Haar man, de vader van onze marconist, is reeds jaren geleden overleden. Hij voer als stuurman bij de KPM. Ze tonen me nog zijn diploma's en wat brieven uit die periode. De vrouw ratelt maar door. Ze vertelt ons een verhaal over ene meneer Mobach die voor de oorlog in Celebes werkte. Hij heeft haar in een later stadium geholpen met het verkrijgen van een woning. En daarom zijn de nakomelingen van meneer Mobach gezegend. En daar schijn ik ook bij te behoren.
Deze mensen zijn PROTESTANT met kapitale letters, en dat is te merken. Bewerkt als ze zijn door de Hollandse zendelingen worden we overstelpt met uitdrukkingen als Prijs de Heer – Halleluja – Laten we eerst bidden. En daar zitten we dan ergens in de kampong te midden van een Indonesische familie het ONZE VADER te bidden.

**SELAMAT MAKAN**
Eet u smakelijk – spreek uit UI als in HUIS – MUIS – THUIS, en hun Nederlands klinkt mooier en duidelijker dan we het nu in Nederland zelf kennen. We eten LANGSAT en BUAH DURIAN, die hier echt heel lekker is. Maar we realiseren ons terdege dat we nu gewend zijn om deze bijzondere vrucht te kunnen waarderen.

Ik beluister nu ook meer bijzonderheden over haar leven. Haar eerste echtgenoot voer als ladingklerk bij de KPM. Zijn schip is getorpedeerd in 1943 bij Italië. Volgens haar heette het schip de "PALIMA". De tweede echtgenoot was stuurman bij de KPM. Door studie bij de KPM heeft hij het tot 1ste stuurman gebracht. Hij werkte daar van 1920 tot 1958. Ik zie een foto van hem en de kinderen aan boord van de "KAINAMA" met als thuishaven Amsterdam. Het schip was toen in Makassar.

**DE HOEVEELHEID RIJST IS BEPALEND**

Ik spreek met onze agent in Ujung Pandang, de heer Robert Brouwer. Hem was destijds de gelegenheid geboden om naar Nederland te gaan. Maar hij weigerde. En heeft daar nu grote spijt van. Een groot deel van zijn familie ging wel naar Nederland en woont in Amersfoort. Nu hebben de Amersfoorters voldoende middelen om éénmaal per jaar een bezoek te brengen aan Ujung Pandang. Maar Robert Brouwer kan zelfs geen bezoek brengen aan Jakarta! “Is te duur voor mij captain,” zo vertelt hij me. “Kijk, ik maakte destijds de verkeerde keuze. Iedereen is arm hier in Indonesië. Behalve de regering.” Robert heeft echter een omvangrijk lichaam. En krijgt dus voldoende rijst elke dag. De welstandsgrens in dit land wordt bepaald door de hoeveelheid rijst die je per jaar kunt krijgen.

**HET CHRISTENDOM**

In Ujung Pandang raak ik in gesprek met de dominee van de Immanuel kerk. “Uw land heeft ons het Christendom gebracht. Hartelijk bedankt,” zegt hij me. Ik liep daar in een straat en zag mensen voor de kerk, die me vroegen bij hen te komen. Er was een soort bazaar en allemaal etenswaren stonden opgesteld. Oké, het is zijn TOKO en ik ging dus naar binnen. Naast de pastorie was een gebouwtje waar een vrouwelijke jury net bezig was om de nasi-goreng-gerechten, die gemaakt waren door de mannen van de kerkelijke gemeente, te beoordelen. Ik mocht een paar foto’s nemen en ze hadden de grootste pret.

Er staan nog veel prachtige gebouwen uit het koloniale tijdperk. De meeste gebouwen zijn redelijk goed onderhouden, dan wel geheel gerestaureerd. De eigen Indonesische woningen zijn echter veelal in matige conditie.

**ALLES IS MOGELIJK IN INDONESIË**

Ik bespreek met Robert Brouwer de vertrektijd. Volgens de stuwadoors zijn we omstreeks middernacht gereed. En dat is een zeer onmenselijke tijd om te vertrekken. En dat zeg ik tegen Robert. “Ja, kapitein, Ik begrijp het.” “Waarom bestel je dus niet de loods om 6 uur in de ochtend? Dan zijn de kippen net van stok en kunnen we aan een frisse dag beginnen.” Robert lacht me toe en zegt het wel te regelen. Zo kunnen we die avond nog even lekker gaan eten aan het strand. En dat doen we in hotel Makassar, waar we de zonsondergang getuige laten zijn van onze verpozing.

We vertrekken van Ujung Pandang en zetten koers uit naar onze volgende bestemming. Het wordt een beetje buiig en de wind begint aan te sterken in de Javazee. En daarom juist kunnen we heerlijk wandelen aan dek. Nu is het namelijk niet te warm.

**LANG WACHTEN**

De volgende dag reeds arriveer ik wederom op de rede van Karang Jamuang en wacht op de loods. Ik breng het schip al in de boeienroute, maar de loods op het loodsbootje begint een beetje te mekkeren tegen me. Is schijnbaar bezorgd of het wel goed zal gaan. Dat heb je met sommige loodsen. Maar ik moest te lang op zijn bootje wachten. Dat ding vaart namelijk zo verschrikkelijk langzaam. En ik lig daar maar te wachten met allemaal ondieptes om me heen waar de stroom me naar toe zet. Dus ik moet wel iets doen. Hetzij omdraaien en verder weg gaan liggen, wat een vertraging van minimaal een uur veroorzaakt, dan wel doorgaan en het schip gewoon veilig naar binnen brengen. Als de loods uiteindelijk aan boord komt, herkent hij me van vier jaar geleden toen ik hier was met de “IKAN BELIAK”. “Hallo captain, hoe gaat het? Leuk om

je weer terug te zien," en al zijn moeilijke opmerkingen van een uurtje geleden zijn al weer vergeten.

**VIER PLUS TWEE**

We komen op de rede van Tanjung Perak waar het enorm druk is. Er liggen daar tientallen schepen en scheepjes kriskras door elkaar. Meest kleine, oude en vooral interessante scheepjes zijn het met schitterende ladingen. We draaien het schip rond in de nauwte voor de Bogasari werf en meren af met vier trossen en twee springs, voor en achter. In de beroepstaal vier plus twee.

**DIRECT AAN DE SLAG**

De ladingzuigers gaan direct de ruimen in en er wordt begonnen met de lossing. Ik wacht een half uur op de autoriteiten, maar er verschijnt niemand anders dan een scheepshandelaar, die me uitnodigt om mee te gaan naar de stad. En daar heb ik geen zin in. Ik ga liever zelf. Dus Pleuntje en ik stappen van het schip af richting uitgang. En daar komt dan een Chrysler aanrijden, waarvan het raampje opengaat. "Captain, good evening, ik ben de agent. Kun je een paar papieren voor me tekenen alsjeblieft?" Dat doe ik dan op de motorkap van de auto en de agent neemt lachend de papieren mee om alles voor mij te regelen met de radio officer. Dat is gemakkelijk voor mij. Als we in een taxi stappen, zie ik een vrouw, gekleed in moslimstijl, bij de ingang van het terrein zitten. Ik neem aan dat ze bij de wachtsman hoort, die de ingang bewaakt. Ook zie ik de chief engineer en de elektricien aankomen. Dus nodig ik hen uit om met ons mee te rijden naar de stad. Onderweg vertelt de chief engineer me dat de moeder van de 4e stuurman uit Jakarta is overgekomen om haar zoon te zien. Die negen maanden geleden voor het laatst thuis was. Maar dat ze door de wachtsman bij de poort geen toestemming

kreeg om het terrein op te gaan naar het schip. Dus die vrouw die ik daar zag zitten, is de moeder van Sukri, mijn 4e stuurman. Ik laat de taxi direct omkeren en terugrijden naar de poort. De vrouw zit daar nog steeds. Ik stap uit de auto en spreek met de wachtsman dat die vrouw NU naar het schip mag en dat IK dat goed vind. Die vrouw staat met tranen in haar ogen van ontroering en Pleuntje wordt omhelsd en gekust. Ik had die 4e stuurman deze reis juist bevordert tot 3e stuurman. Hij doet zijn werk hartstikke goed en is een heel aardige jongen.

**MAJAPAHIT HOTEL**

We gaan naar Tunjungan Plaza en bezien de pracht en praal van het centrum van Soerabaja. Daarna gaan we dineren in het Majapahit hotel. Hier werd op 19 september 1945 de Nederlandse driekleur gereduceerd tot de Indonesische tweekleur. De blauwe strook werd van de Nederlandse driekleur afgescheurd. Een prachtige foto van deze gebeurtenis hangt in de hal van het Majapahit hotel. Wat destijds het Oranje hotel heette. Het is een schitterend hotel dat onlangs geheel is gerestaureerd, waarbij de oude stijl in tact is gelaten en het geheel domineert. We aten in het Indigo restaurant, een superdis met bediening waar je in Europa alleen maar van kunt dromen. Ik betaalde voor het geheel een totaalbedrag van 24 Nederlandse guldens. Voor twee personen, die met een smiling belly het etablissement verlieten. Dat proberen we morgen weer.

**SUKRI ALS 3e STUURMAN**

Er vindt hier tevens een bemanningswissel plaats. Een aantal mensen monstert af en wordt vervangen door nieuwe en frisse Indonesiërs. Ik wil hier niet mee zeggen dat de Indonesiërs die ik nu aan boord heb niet fris meer zijn. Ze hebben prima

gewerkt en zijn gewoon aan verlof toe. Het afscheid is ontroerend en ik zie traantjes bij stoere zeelui. Uiteindelijk is dit schip ongeveer negen maanden hun thuis geweest. Drie van hen zijn op eigen verzoek nog een extra reisje aan boord gebleven. Zij waren een jaar aan boord van de “GOLDENSARI INDAH”. En de bevorderde 4e stuurman Sukri tekent nu de monsterrol als 3e stuurman.

**NORSKE VERITAS**

Op zondag komt de Det Norske Veritas surveyor aan boord om te beginnen met het intermediate survey. Dat is een vrij omvangrijk onderzoek en kan niet in een keer worden afgewerkt. We moeten dit over een aantal bezoeken verdelen.

**EEN UUR OF ZEVEN**

Het lossen gaat veel te snel hier aan de Bogasari flour mill. Ik had op vier dagen gerekend, omdat het nu musim dingin is (regenperiode). Maar er valt geen druppeltje in Soerabaja, nu wij er zijn. Helaas pindakaas, maar er is niets aan te doen. Ik krijg een enorme stapel administratie te verwerken. Ik worstel me er doorheen, zodat het grote werk gereed is en direct teruggestuurd kan worden naar Singapore en Kuala Lumpur. De rest kan ik tijdens de reis verwerken en rustig in de mappen rangschikken. Het ziet ernaar uit dat we omstreeks middernacht gereed zijn met de lossing van het graan. En net zo als in Ujung Pandang bespreek ik met de agent om het vertrek uit te stellen tot daglicht. We maken er dus 7 uur in de ochtend van. Dat is mooi en alleszins acceptabel.

**ROOMIJS IS HARTSTIKKE LEKKER**

Vandaag kan ik me dan eerst nog bezighouden met het organiseren van een aantal werkzaamheden. Er zijn nog wat kleinigheden die geregeld moeten worden. Zo heeft een of ander

onbekend persoon, om wat voor reden dan ook, de omvormer van de GPS in het verkeerde stopcontact gestopt. En is de GPS dus niet meer te gebruiken. En hoe vaar je tegenwoordig nog zonder GPS over deze globe? Gelukkig heb ik altijd nog mijn privé-GPS bij me, die in geval van nood, zoals nu bijvoorbeeld, op de brug geïnstalleerd kan worden. We hebben echter een paar walkietalkies ter reparatie. En de 2e stuurman houdt zich daar mee bezig. Hij zal proberen ze te laten herstellen in Soerabaja. Ik laat hem dus ook de omvormer van de GPS meenemen. Hopelijk kan die ook opnieuw gewikkeld worden. Ik lunch uitgebreid met de DNV surveyor en praat over Indonesië en Holland. Ik verwen hem met grote porties roomijs; dat vindt hij namelijk hartstikke heerlijk. Een surveyor moet je vriendelijk gestemd houden.

**SLIMME MAN**

De scheepshandelaar is een ontzettend knappe man. Ik bedoel heel slim. Hij brengt me namelijk een tas die volgepakt zit met cadeautjes. En nog een tas volgepakt met Balinese kunst, allemaal handwerk. Hoe moet ik nu nog over de prijs marchanderen? Ik ben het niet helemaal eens over de wisselkoers die hij wil gebruiken. Ik betaal hem in Amerikaanse dollars. En de koers van de rupiah is op dit moment erg onstabiel.

**WE GAAN LIEVER ALLEEN**

Uiteindelijk komen we tot overeenstemming en kunnen we deze transactie besluiten. Hij nodigt me weer uit om te gaan eten. Gezellig samen met zijn vrouw. Maar wij hebben er totaal geen zin in. “Sorry,” laat ik hem weten, “maar mijn vrouw is lichtelijk vermoeid nu. We willen gewoon rustig naar de stad, even lopen en dan samen ergens een kleine maaltijd gebruiken.” “Yes captain, dat begrijp ik. Dan brengt mijn

chauffeur je en die wacht op je om je weer ergens anders heen te brengen, of direct weer terug naar het schip." Oké, dat moet ik dan maar accepteren. Het hoort er allemaal bij en die mensen willen je op wat voor manier dan ook blijven helpen en vooral aardig voor je zijn. Dat betekent dat we de hele avond aan die chauffeur vastzitten, want die blijft als een waakhond achter je aanlopen. Of op je wachten in zijn auto. Dat prefereer ik.

We gaan dus weer naar het Majapahit hotel en dineren zeer uitgebreid. Het is daar werkelijk super. We eten tropische vissoorten en heerlijke stukjes vlees in pikante saus. Gedurende de late avond gaat het toch nog een beetje regenen en wordt het vertrek uit Soerabaja dan nog uitgesteld tot lunchtijd. Dat is ook niet zo handig. Dus bestel ik de loods om 1 uur in de middag, zodat we gewoon ongestoord kunnen eten. Ongestoord wel, maar niet lekker. We hebben een nieuwe kok aan boord gekregen en dat is even wennen. Van beide kanten uiteraard. Hij moet weten wat wij willen en wij moeten wennen aan zijn manier van koken.

**KLACHTEN OVER DE KOK**

's Ochtend was de radio-officier al bij me geweest om iets te vertellen over de nieuwe kok. "You see captain, hij kwam deze morgen om 7 uur bij me en dat is veel te laat om een goed ontbijt te maken. Hij klaagde tegen me dat hij geen materiaal had om goed te kunnen koken." "Geen materiaal?" vroeg ik hem. "Nee, hij had geen goede messen en ook was er geen ajinomoto." "Maar ik vertelde hem dat hij om 6 uur moest beginnen om ons eten klaar te maken. En het ontbijt was niet goed. Alleen een gekookte banaan en een hardgekookt ei. Dat is alles. Er was geen rijst. En de bemanning heeft nog erge honger."

**GESLEPEN MESSEN**

Ik moet dus even ingrijpen. Om het probleem met de messen uit de wereld te helpen, stuur ik een leerling-stuurman de wal op om in het winkeltje naast de poort een messenset te kopen. Hij komt even later terug met een hele doos. Hierin zitten tien messen. Voor elk gerecht een ander mes. Prima. De prijs? Vijftigduizend rupiah ofwel zes dollar. Dat is een koopje. Maar die winkelman kan geen dollars wisselen. “Never mind,” zeg ik tegen de leerling, “geef die man tien dollar en voor de rest neem je maar een paar zakken pinda’s mee.” Iedereen is happy en de kok kan weer snijden.

**DE VERGADERING**

Ik luister naar de klachten over het eten en besluit de volgende dag direct in te grijpen om deze zaak recht te zetten. Na pikheet beleg ik een uitgebreid voedselcomité meeting in het scheepskantoor. Totaal elf personen zijn hiertoe uitgenodigd om me te laten weten wat hun mening is over de voeding. Ik geef ze een voor een het woord. Het komt hier op neer dat de hoeveelheid voedsel te weinig is en van minder goede kwaliteit dan voorheen. Goed. Ik stel voor om een menu te laten opstellen door de radio-officier en de 2e stuurman. De radio-officier doet namelijk ook dienst als purser. Hij wordt daartoe ook extra betaald. Dat menu wordt dan besproken met de chief cook. Hij moet dat eten volgens het gestelde menu op die dagen maken. Over een week houden we dan weer een meeting. Dan bespreken we of het aldus opgestelde menu goed is. En kunnen er eventueel kleine veranderingen worden aangebracht. De kok is hierbij uiteraard ook aanwezig. Ik vraag hem hoe lang hij al kok is. Hij zegt me een jaar of 4-5. “Oké, kun je goed koken?” “Yes captain,” antwoordt hij me. “Kun je lezen?” vraag ik hem. “Yes captain, ik kan lezen.” “Nou, dan hebben we dus geen probleem meer. Je leest het

menu en je kookt dat op de betreffende dagen. Dan is iedereen tevreden. Begrijp je dat?" "Yes captain, ik begrijp dat," zegt hij me. "Goed heren, dan is deze vergadering beëindigd en zie ik jullie weer over een week hier in dit kantoor. Bedankt." En vriendelijk lachend keren ze weer terug naar hun werk.

**WAT EEN ZEIKERD**

In de Straat Makassar krijg ik wederom een telex van onze pientere boekhouder. En dat gaat weer over die 1.39 dollar die door de vorige kapitein foutief was geboekt van het Chinese fonds naar het Maleisische fonds. Ik begrijp er ook helemaal niets van. En het gevolg is dat er nu zeven telexen over en weer worden verstuurd om die 1.39 dollar in het juiste papieren vakje te krijgen. Bedankt, ik stel het op prijs. Die man probeert het me allemaal precies uit te leggen met de bezieling van een jonge missionaris, maar ik stel vast dat het me allemaal geen barst interesseert. Dat ik geen enkele behoefte heb aan enige uitleg dan ook. En ik realiseer me dat ik nooit van mijn leven zelfs een slechte boekhouder zou kunnen worden.

Deze "slimme" boekhouder heeft zelfs de titel CAPTAIN voor zijn naam staan. Hij schijnt dus in het verleden eens gezagvoerder te zijn geweest. Zeker op een prauw vanuit Tjilitjap met een lading kanariebreukbandjes. Als je zo weet te zeiken over 1.39 dollar ben je volgens mij als zeeman een grandioze mislukking geweest. Kan niet anders.

**TOCH PIRATEN LANGSZIJ**

Tussen Pulau Siau en Pulau Tahulandang worden we benaderd door rasechte piraten. Ik zie ze op vijf mijl afstand op vier streken aan stuurboord op de radar. Het zicht is prima die

avond. Wel is het een stikdonkere tropennacht. Het is nieuwe maan. Ik zoek met de verrekijker de horizon af, maar er is geen lichtje te zien van deze echo op mijn radarscherm. Ze komen met grote snelheid op ons af. Op dat moment is de chief officer met een van onze Chinese cadetten aan dek gegaan. Ze lopen daar over het dek met hun lantaarns te zwaaien. De stuurman is bezig om ruim drie met 11.000 ton zeewater te vullen. Dat is ons ballastruim. Het dient ervoor om tijdens de Pacific oversteek dieper in het water te liggen en de schroef meer onder water te krijgen. Ik laat de aldislamp ofwel dagseinlamp optuigen en met deze schijnwerper straal ik over het water aan onze stuurboordzijde.



*Piraten*

Het bootje is nog steeds niet te zien, maar op de radar zie ik het target op nog slechts twee kabels afstand. En dat is in waltaal 360 meter. Ik blijf met de aldislamp in de richting van

het target schijnen en zie plotseling een speedboot met vier gasten erin. Ze zijn bewapend met grote hakmessen en hebben hun gezichten gemaskeerd met zwarte lappen. Ze zien dat wij alert zijn en dat ze op een warme ontvangst kunnen rekenen. Bovendien is dit een grote bulkcarrier die hoog boven water steekt in ballastconditie. Met die zwaaiende lichten aan dek en de schijnwerpers van de brug op hen gericht, worden ze toch een beetje bang. Want ze veranderen van koers en gaan van ons weg. Ik blijf ze op de radar volgen en zie dat ze op een mijltje van ons af hun lichten aandoen. Ik stuur een telex naar het regionale piratencentrum in Kuala Lumpur en stel ze op de hoogte van het voorval.

**WEER PRINCE RUPERT**

Verder houd ik me bezig met het bepalen van ons traject over de Noord-Pacific. Van onze agenten in Vancouver krijg ik bericht dat we mogelijk naar Prince Rupert moeten om graan te laden voor Jakarta en Soerabaja. Ze willen onze verwachte aankomsttijd weten te Triple Island. Dat is een eiland dat vlak voor de kust ligt bij Prince Rupert. Deze haven ligt noordelijk van Vancouver. Het is een plaatsje met veel natuurschoon. Het staat bekend als een zeer visrijk gebied.

**ERG DIEP**

We gaan nu een beetje noordelijker de oceaan op. Vanaf Pulau Talaud zet ik een grootcirkelkoers uit benoorden Velasco Reef. Dit rif strekt zich uit tot noord van het Pulau Is. Vandaar stomen we richting Yap. Langs het Ulithi atol.

Op 180 mijl oost-noord-oost van dit atol bevindt zich het Challenger deep. Dit is genoemd naar het HMS Challenger dat in 1951 een diepte heeft gemeten van 10.863 meter. Uiteraard werd deze gemeten diepte overtroffen door het Rus-

sische opnamevaartuig Vitiaz dat in 1959 een diepte van 11.035 meter vaststelde. Wij kunnen bepalen of we last van hoogtevrees hebben, of is dit dieptevrees als je over deze positie stoomt. Daarom zet ik koers uit naar het Challenger deep. We willen dit ervaren. We eten deze dag heerlijke Madura sateh. Dat is sateh in een pikante ketjapsaus. En voelen ons prima.

Een dag later krijg ik bericht van onze agenten in Vancouver dat de bestemming of Vancouver of Prince Rupert zal worden. De keuze is dus nog niet bepaald. En ik word verzocht om mijn verwachte aankomsttijd voor beide havens te verstrekken.

**WAT GEBEURT ER ELKE DAG**

Ik beleg een veiligheidscommissievergadering. De dekbemanning maakt de ruimen schoon om de graanlading in te nemen. De 2e machinist is bezig om een stukje reling te repareren dat beschadigd was door de barge die langszij kwam te Karang Jamuang, de rede van Soerabaja. Ik bestel 37.000 dollar om de crew voorschotten te kunnen geven in Canada.

’s Morgens loop ik mijn dagelijks uurtje om de gewrichten soepel te houden. Pleuntje bakt haar broodje bruin in haar private pantry. Na pikheet bespreken we snel het menu van deze week en de veranderingen die de crew aangebracht wil hebben. De chief engineer vindt het eten nog steeds te pikant. En de kok gebruikt te veel diepvriesgroenten, terwijl we een grote voorraad verse groenten hebben liggen. Die man is dus gewoon lui. Moet gecorrigeerd worden.

De eerste stuurman test de zuigkracht van de pompen in de ruimen. De marconist verstuurt mijn berichten over deze globe en berekent het maandelijkse voedingscijfer. De bediende wast de tafellakens en verschoont het beddengoed.

De 2e stuurman deelt via de intercom mee, dat de klok deze middag een uur vooruit wordt gezet. “May I have your attention please. This afternoon at 4 o’clock all ship’s clocks will be advanced 1 hour.”
Om 12 uur in de middag wordt het algemeen alarm getest en ook op de scheepshoorn geblazen. Knoflookdampen dwarrelen uit de kombuis rond de accommodatie. En de bootsman repareert een antenne in de radarmast, omdat de marconist last heeft van hoogtevrees.
En zo doet iedereen wat er gedaan moet worden om een Singaporaanse bulkcarrier op de Noord-Pacific onderweg naar Canada gaande te houden om graan te gaan laden voor hongerige Indonesiërs. En wat doe ik??? Ik kijk ernaar en zie dat het goed gaat.

**AF EN TOE EVEN GROMMEN**
Dat gaat uiteraard niet helemaal vanzelf. Soms moet je even grommen tegen de boys. Zo in de trant van: “Zeg luister eens, ik betaal jou elke maand een bonus voor dit werk, dus kun je me laten weten of je die bonus wel wilt hebben volgende keer. Misschien heb je genoeg geld en heb je die bonus niet nodig, dus kan ik dat geld in mijn zak houden. Ook kan ik dat werk door een ander laten doen, die wel heel graag die bonus wil hebben. Dus laat me maar weten wat je bedoeling is. Wil je die bonus hebben of heb je liever dat ik het aan een ander betaal die dat werk dan voor jou doet?”
Meestal helpt dat voldoende.

We krijgen nu elke maaltijd verse groente. De steward is netjes gekleed. De borden worden direct na het eten weggenomen om schoongemaakt te worden. De groente store is schoon. Het kan dus allemaal wel. Sommige mensen moeten alleen wat extra aangemoedigd worden.

**WATERDICHTE LUIKEN**

De stuurman test de waterdichtheid van de luiken. Dat wordt gedaan met een hogedrukspuit, terwijl de luiken dan gesloten zijn. Ik ben het niet eens met de betrouwbaarheid van deze testmethode. Het zegt namelijk niets over de werkelijke waterdichtheid. Deze wordt pas beproefd als het schip beladen is en massieve waterpartijen over de dekken komen. Hierbij bevindt het schip zich een aantal seconden op twee golftoppen, bijvoorbeeld eentje bij het voorschip en de andere bij het achterschip. Het middengedeelte van het schip bevindt zich dan eigenlijk in het golfdal en is dan niet ondersteund.

Een volgend moment is er alleen in het middengedeelte van het schip een grote golf, terwijl bij het voorschip en bij het achterschip zich een golfdal bevindt. Dus die twee scheepsdelen bengelen er dan zo'n beetje bij. Het gevolg van deze bewegingen is dan dat het schip vervormt. Het gaat verbuigen. En daardoor kan er tussen de luikhoofden ruimte ontstaan waardoor het zeewater naar binnen zou kunnen sijpelen. Als dat niet het geval is, zijn de ruimen echt waterdicht. Nu hebben we de vorige reis voor onderzeeboot gespeeld. We hadden zeer slecht weer en het leek erop dat we meer onder water zaten dan boven water. En toen is er geen spatje water naar binnengekomen. Voor mij zijn deze ruimen dus waterdicht. En die waterhose test, die door de verzekeringsmaatschap wordt voorgeschreven, is totaal nutteloos, want dat wordt in een puur statische conditie verricht. Weer een duidelijk voorbeeld van de onwetendheid van papierenstrijders die schades denken te kunnen voorkomen.

**DE CADET WERKT WEER**

Ik zie onze (ex-patiënt) Chinese engine cadet ook weer aan het werk. Hij kwam in Singapore aan boord. Trok zijn overall aan en toog aan het werk. Hij moest de anodedeksel van de

zeewaterkoeling van een hulpmotor openmaken. Hij kreeg daarbij een hoeveelheid heet koelwater over zijn lichaam. We dompelden hem in een koud bad en gaven hem wat pijnstillers. Legden paraffine gazen op de brandplekken en gaven hem een antibioticakuur. We verzorgden hem vier weken. Ik wilde hem in Soerabaja naar de dokter sturen, maar daar werd hij heel nerveus van. “Please captain, stuur me niet naar de dokter. Over een week kan ik weer werken. Ik wil niet ziek zijn, misschien stuurt die dokter me wel terug naar China.” Na een maand is hij praktisch genezen en heeft een huidje als een pasgeboren baby. En hij begint weer voorzichtig te werken.

**DE STERRENHEMEL**

Deze avond zien we weer een schitterende sterrenhemel. Orion staat recht boven ons en wordt nog eens extra verlicht door de wassende maan. Sirius flonkert zo helder dat het lijkt of we hem zo van de hemel kunnen plukken.
Rigel is glanzend en van hem volgen we de diagonaal naar Betelgeuze. Door ons wel belgazeuse genoemd. Maar zo’n ordinaire bijnaam verdient deze prachtig oranjegekleurde ster eigenlijk niet. In de andere hoek zien we Bellatrix. We volgen de boog rondom Orion en zien Sirius, Procyon, Pollux-Castor, Capella en Aldebaran. Capella wordt vergezeld door de Kids, drie kleine en relatief zwakke sterren. Bij Sirius gaan we naar de kim en zien dan Canopus op 10 graden hoogte. Rigel, Sirius en Canopus vormen samen een rechthoekige driehoek. Canopus schittert als witte diamant helder aan de top van deze driehoek die hier echter naar onder wijst.

**TOCH EVEN SLINGEREN**

Gedurende de nacht worden we wakker, omdat het schip plotseling begint te slingeren. En zoals altijd staat er een aantal voorwerpen nog los op tafel. En niet alleen in ons verblijf,

want op het hele schip hoor ik veel lawaai en geschuif. Niemand is voorbereid op slingeringen. Na zoveel weken verblijf in tropenwater moeten we alles weer vastzetten en gereed maken voor een winter Noord-Pacific transit. Wakker geworden drinken we dus zeer vroeg onze thee op deze zondagmorgen. Daarna proberen we weer te slapen wat ons slechts matig lukt. Er loopt een noordelijke deining afkomstig van een lagedrukgebied, dat vanaf Oost-Japan de Pacific onrustig maakt.

**EN WEER IS DE RIJST NIET GOED**

Ik hoor van de crew dat deze week reeds driemaal de rijst niet goed te eten was. De eerste keer was de rijst aangebrand. De tweede keer was er niet genoeg rijst en de derde keer was de rijst niet gaar. Volgens de kenners te hard, of te droog. En dat vinden ze niet lekker. Nu is rijst het hoofdbestanddeel in het voedingspakket van de boys. En dus een zeer belangrijk gerecht. Ik moet dit dan ook in de volgende voedselcomité meeting als gesprekspunt nummer één onder de aandacht van de kok en de bediende brengen.

**BIJ DE LES BLIJVEN**

Tja, die twee mensen zitten er dan als ongelukkige hondjes bij. Te wachten van wie ze de volgende trap of klap krijgen toegediend. Het is jammer voor hen. Maar het behoort tot de basiswerkzaamheden er voor te zorgen dat minimaal de rijst goed gaar is. En dat er dus ook voldoende van is!

Ik spreek de kok en de bediende dan ook ernstig toe. En ze beloven beterschap. Dat is mooi.

Ook is vermeldenswaard dat de smaak van het eten de afgelopen twee weken aanzienlijk is verbeterd. Daar zijn we het over eens. Maar ik heb nog meer aanmerkingen. “Waarom moeten de boys, als ze om twaalf uur aan tafel zitten, op het

eten wachten??? Terwijl het gereed staat in de kombuis?" De bediende is steeds te laat en nog niet netjes gekleed om het eten op te dienen. Ik moet de bediende dus ook serieus toespreken. "Je hebt een keurig uniform van me gekregen, je weet de werktijden, je weet ook de tijden van het ontbijt, de lunch en het diner. Dus WAT is het probleem met jou???"
"Je moet je op tijd voorbereiden op je werkzaamheden en zorgen dat het eten op tijd klaar staat voor de boys." Nu neem ik dat deze man niet bijzonder kwalijk, omdat hij voor de eerste keer in zijn leven op zee is en dus alle bijzonderheden nog moet leren.
Daarna krijgt de kok weer een beurt van me. "Waarom wordt de groente lobby nog steeds niet bijgehouden? Tijdens mijn inspectie zag ik in de mand met ananassen een aantal rottelingen liggen. Het begon al lekker te stinken in dat mandje." Terwijl hij elke dag in die lobby komt en volgens mijn opdracht gewoon even de oogjes links en rechts moet laten draaien. Dan kan hij namelijk zien of er iets is dat weggegooid moet worden. Een zeer kleine moeite. Dat doet hij dus niet. De chief officer heeft namelijk alle stores en ook de groente lobby en vlees- en viskamers helemaal schoon laten maken door het dekpersoneel. En nu is het gewoon een kwestie van bijhouden. Maar daar is deze man kennelijk niet toe in staat.

**VOOR WAT HOORT WAT**

Goed, inmiddels heeft de chief officer een nieuw schoonmaakschema ingesteld. Elke zaterdag worden alle stores afwisselend door de Chinese dek- en engine cadetten schoongemaakt. Nu hielpen we de kok altijd al een beetje extra met hand- en spandiensten. Maar dat gebeurde altijd geluidloos. Er werd nooit over gesproken en het viel dus helemaal niet op. Maar dat werd allemaal gedaan bij de vorige kok. Omdat die kok WEL goed was en WEL lekker eten klaar maakte. Dan

willen de boys, zonder dat er om wordt gevraagd, wel een handje meehelpen.
Maar met deze nieuwe kok ligt dat anders. Vanaf het begin loopt het niet lekker. De boys vinden het eten niet smakelijk. Er is minder sateh. Want dat is veel werk voor die kok. Al die kleine stukjes kip aan die stokjes rijgen. En de rijst is al een paar maal compleet verziekt.
Dus zijn de boys ontevreden. Jammer voor die kok, maar toch grotendeels zijn eigen schuld. En dan denk je dat je er bent. Maar nee, helaas nog niet.

**TEVEEL AJINOMOTO**

Want de 2e stuurman wil ook nog even het woord. “Ja second,” zeg ik, “ga je gang.” “Chief cook, waarom gebruik je zoveel ajinomoto in het eten?” De kok keek heel verbaasd. “Ik gebruik helemaal niet veel ajinomoto.” “Wel,” vervolgde de 2e stuurman, “jij gebruikt wel teveel en dat is niet goed voor mijn gezondheid. Het kan kanker veroorzaken en het is ook slecht voor je gezichtsvermogen.” “Nee hoor,” antwoord de kok, “ik gebruik juist een heel klein beetje elke dag. Alleen voor de smaak. Verder niets.” “Nee kok, je gebruikt niet een klein beetje,” gaat de 2e stuurman verder, “ik heb namelijk de potjes met ajinomoto gemerkt met streepjes van 1 tot 4. En jij gebruikt meer dan een hele pot per dag, dat is 300 gram.” En daar had de kok geen antwoord op. En ik constateer dat we een echte Sherlock Holmes aan boord hebben.

**DAN TOCH MAAR DE ZAK**

Ik sluit dit gesprek kort en vat de wensen zo samen: zorg dat er absoluut voldoende eten is elke dag. Dat er altijd voldoende goed gekookte rijst op tafel staat. Laat de boys niet wachten op het eten en gebruik dus minder ajinomoto. Ieder is het daar mee eens. En de vergadering wordt door mij besloten.

Maar ik word wel een beetje flauw van die kok. Ik zal hem de volgende reis, als we terug zijn in Indonesië, maar vervangen.

**CABARET IN OPTIMA FORMA**

Daarna moet ik nog een paar woorden tegen de kok en de bediende spreken. Ik heb namelijk vernomen dat deze twee cadeautjes veel te laat verschenen tijdens de wekelijkse sloepenrol en brandrol. Tevens hoorde ik dat de kok nogal weerspannig was om de verplichte veiligheidsfilm te zien. Ik sprak ze beiden toe, dat dit onacceptabel gedrag was. Om die reden krijgen ze van mij nu op dit moment een officiële waarschuwing, die in het logboek wordt genoteerd. Dat wordt mede ondertekend door een onpartijdige getuige. Maar wie is er nog onpartijdig na de grapjes met de ongare rijst? Als deze gebeurtenissen nog een keer herhaald worden, krijgen ze de zak en mogen ze terug naar de kampong. Om zeker te stellen dat ze op de hoogte zijn met de signalen die een sloepenrol en brandrol aankondigen, krijgt de 3e stuurman de opdracht om ze weer te instrueren over de procedures. Tja, zo gaat het, dat is het spel en dat zijn zo ongeveer de regels die door iedereen aan boord meegespeeld moeten worden. Een stoorzender wordt hierbij niet geaccepteerd. Van de bediende is het deels onwetendheid. Maar van de kok is het ordinaire luiheid. En zeker met de nieuwe ISM-code is dat gedrag ongewenst. De rust is voorlopig teruggekeerd op deze drijvende jeugdherberg. Het is cabaret in optima forma. En ik mag de regisseur zijn. Heerlijk.