

Zeevaarders

De verhalen van

CAPITANO NICO

Deel vier

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

Zeevaarders CAPITANO NICO Deel vier

SUD PEN
OSTUNI
1983

DE BEKKENTREKKER
uit het logboek van Capitano Nico

1

De chief engineer liep al dagen rond met een ontstoken tandvlees.
"Is het pijnlijk, Chief?" vroeg ik.
"No Captain... not painful... just irritating."
Ik gaf de tweede stuurman, tevens Medical Officer, opdracht wat waterstofperoxide te geven.
"Even spoelen. Over een paar dagen genezen."
Very simple.
Twee dagen later kwam de chief engineer opnieuw de brug op. Nog steeds moeilijk kijkend. Nog steeds met een scheve mond.
"Nog last, Chief?"
Hij knikte. Toen zei de bootsman droog:
"Captain... volgens mij heeft hij geen tandvleesontsteking."
"Wat dan?"
De bootsman keek naar de chief engineer en zei:
"Volgens mij probeert hij al drie dagen zijn bek recht te trekken."









Sindsdien heette hij aan boord niet meer de
chief engineer.
Maar...
DE BEKKENTREKKER.

DE BOOTSMAN MET DRIE JAAR SALARIS IN ZIJN POEPLAP

2

uit het logboek van Capitano Nico

Wij lagen voor Port Kelang in Maleisië. De loods had vertraging. Dus zoals zo vaak gooiden wij het anker uit en wachtten rustig op betere tijden. Een half uur later kwam de loods alsnog aan boord en stoomden wij de rivier op. Niets bijzonders. Tenminste, dat dacht ik. Aan de kade wachtte echter een heel ander schouwspel. De bootsman en drie Chinese matrozen gingen met verlof naar huis. Zoals gebruikelijk betaalde ik hun achterstallige gages uit. Geen kleine bedragen. Geen envelopje voor een avondje uit. Nee. Een dikke stapel dollars. Zoveel zelfs dat zij er in hun dorp in China bijna drie jaar van konden leven. De bootsman stopte het geld zorgvuldig in zijn poeplap. Klopte erop alsof hij een nieuwe kluis had gekocht.
En glimlachte van oor tot oor.



Maar toen begon de echte reis. Niet de vlucht naar huis. De papierwinkel. Pasfoto's. Verklaringen. Handtekeningen. Stempels. Formulieren. Nog meer formulieren. En uiteraard nog enkele formulieren voor de formulieren. De ironie was prachtig. Iedere zeeman aan boord word jaarlijks medisch gekeurd. Heeft alle vaccinaties. Zeevaartpapieren. Diploma's. Paspoorten. Monsterboekjes. En toch moest hij opnieuw bewijzen dat hij geen gevaar voor de mensheid vormde. Ondertussen kon iedere wereldreiziger met alle ziektes onder zijn oksels en rugzak vrijwel ongehinderd de grens oversteken. Ik keek ernaar. Ondertekende weer een stapel documenten. En dacht bij mezelf:

"De bootsman heeft drie jaar salaris in zijn poeplap. Maar om door de douane te komen heeft hij waarschijnlijk nog meer papier nodig dan geld."

De bootsman haalde zijn schouders op.

"Captain, no problem."

En zoals altijd bleek dat de verstandigste opmerking van de hele dag.











DE HIMALAYA-HELDEN VAN ENGLISH BAY

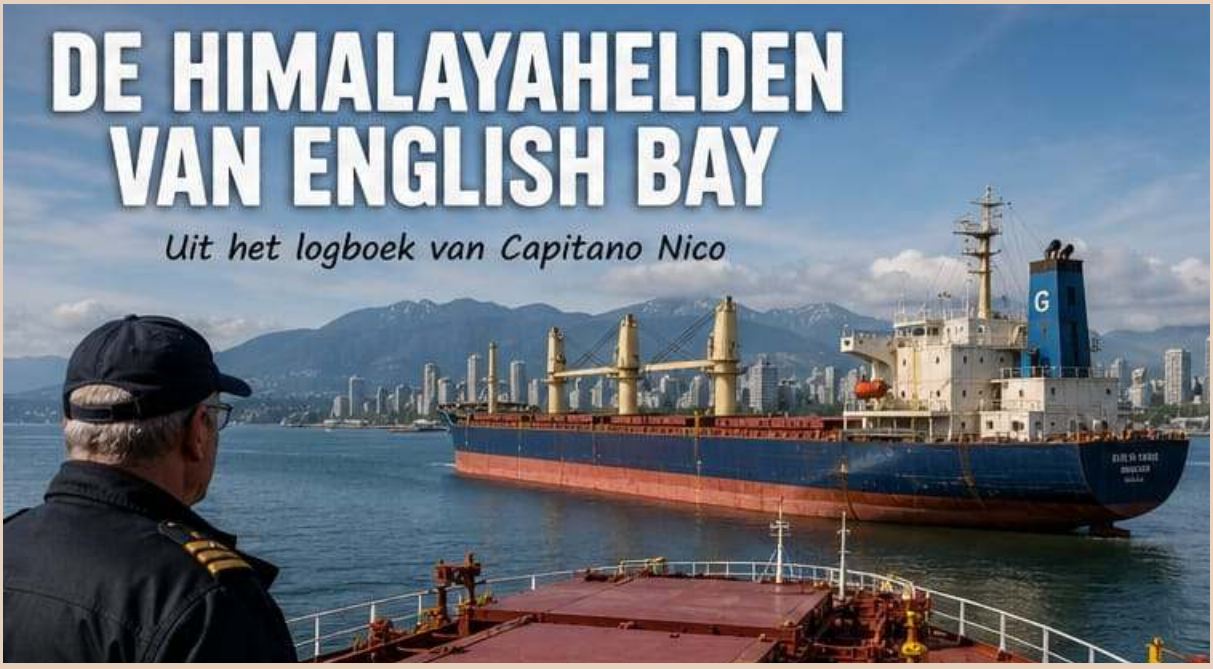
3

uit het logboek van Capitano Nico

Wij lagen in English Bay bij Vancouver. De ruimen waren leeg en moesten tiptop schoon zijn voor de volgende lading graan. Volgens ons waren ze schoon. Volgens de Canadese inspecteurs moest dat nog blijken. Zoals altijd had de bemanning dagenlang gewerkt. Vegen. Schrapen. Borstelen. Roeststrepen verwijderen. En alle moeilijk bereikbare hoekjes aanpakken waar je normaal alleen met een klimpartij kunt komen. Op zee doe je dat uiteraard niet zomaar. Een schip beweegt altijd. Zelfs op een rustige oceaan. Maar in de beschutte wateren van English Bay kon dat wel. Kort daarna verschenen twee inspecteurs van het Department of Agriculture aan boord. Geen gewone inspecteurs.

Deze heren leken rechtstreeks uit de Himalaya te zijn ingevlogen. Volledig uitgerust met klimmateriaal. Zuignappen. Touwen. Veiligheidslijnen. Meer materiaal dan sommige bergbeklimmers meenemen naar de Mount Everest.





Voor onze ogen begonnen zij tegen de vrijwel verticale ruimen omhoog te klimmen. Alsof zwaartekracht slechts een vriendelijk advies was. Twintig meter boven de tanktop hingen zij tegen het staal geplakt. Zoekend naar iets wat niemand anders nog had kunnen vinden. En jawel. Na enige tijd klonk triomfantelijk:
"Captain... loose rust scale!"
Drie ruimen afgekeurd. Voor een paar roestschilfers die samen nog geen eetlepel zouden vullen. De bemanning kon opnieuw beginnen. Twaalf uur extra werk. Borstelen. Schrapen. Vegen. Zweten. Berggeit spelen op vijftien meter hoogte. Voor drie roestschilfers die waarschijnlijk samen minder wogen dan de lunch van één inspecteur.





De volgende middag verschenen de inspecteurs opnieuw. Maar nu was het een ander duo. Een jonge man. Een jonge vrouw. Zij bekeken de ruimen. Liepen een rondje. Keken nog eens. En zeiden vervolgens:
"Excellent condition." Plotseling was alles perfect. Wij kregen toestemming om te laden.

Sindsdien heb ik geleerd dat de toestand van een ruim soms niet uitsluitend afhangt van de hoeveelheid roest...
...maar ook van wie er die dag naar komt kijken.



DE HONGAAR DIE TERUG WILDE

uit het logboek van Capitano Nico

4

Wij lagen in Vancouver. Een prachtige zondag. Geen laadwerk. Geen inspecteurs. Geen agenten. Geen problemen. Kortom: een zeldzame dag waarop een kapitein bijna niets hoeft te doen. Tijdens een wandeling ontmoetten wij een grote, indrukwekkende voorman van de terminal. Een man met een stem die zonder luidspreker de halve haven kon bereiken. Geboren in Hongarije. In 1956 gevlucht na de Russische inval.



Via Nederland uiteindelijk in Canada terechtgekomen. Hij vertelde hoe dankbaar hij was voor de opvang in Nederland. Maar ook hoe moeilijk het was geweest. Canada voelde leeg. Te groot. Te stil. Te weinig mensen. Te weinig gezelligheid. Jarenlang wilde hij terug. Maar teruggaan bleek onmogelijk





Toen ontmoette hij een Canadese vrouw. Kreeg kinderen. Bouwde een leven op. En langzaam veranderde zijn blik.
"Captain," zei hij terwijl hij over de bergen keek, **"ik heb jaren gedacht dat ik op de verkeerde plek terecht was gekomen."** Hij zweeg even.
"Nu weet ik dat ik precies ben gekomen waar ik moest zijn."





Een paar dagen later bezochten wij een voormalige havenarbeider. Een enorme kerel. Diabetes. Versleten knieën. Moeite met lopen. Maar zijn Oost-Duitse vrouw zette warme saucijzenbroodjes en zelfgebakken appelbeignets op tafel alsof er een staatsbanket werd gehouden. Binnen vijf minuten waren alle gezondheidsproblemen vergeten.

Tenminste...

Tot de broekriem weer dicht moest.





Soms leer je tijdens een reis meer over het leven dan over havens. En soms blijkt geluk gewoon een warm saucijzenbroodje te zijn aan de andere kant van de wereld.



DE DROMENDE KETELBINK

uit het logboek van Capitano Nico

5

Balboa Panama, oktober 1997.

Op mijn bureau lag een indrukwekkende berg administratie uit Londen, Singapore en Kuala Lumpur. Ik keek ernaar en vroeg mij in alle eenvoud af waar ik destijds eigenlijk aan begonnen was toen ik besloot de wereldzeeën te gaan bevaren. Als jonge ketelbink droomde ik dat het leven zou bestaan uit navigeren met een sextant. Dat ik dus navigator zou worden. Dat werd ik ook. Een zonnetje schieten. De planeten observeren. Stormen trotseren. En af en toe een ingewikkeld stabiliteitsprobleem oplossen. En tropische eilanden bezoeken met welgevormde monumenten aan het strand. Dat hoorde immers ook bij het romantische beeld van de zeevaart.



De werkelijkheid bleek iets anders. Niemand had mij verteld dat er onderweg een complete administratie mee zou varen. De oceaan was gebleven. Het schip ook. Maar de papierberg groeide sneller dan de golven. Na enig nadenken nam ik daarom een verstandig besluit. Ik legde mijn benen op het bureau naast de stapel papierwerk en probeerde mij heerlijk te ontspannen. Eerst zouden wij nog het Panamakanaal passeren. Daarna wachtte de Caribbean. En wie weet welke nieuwe inzichten daar tot mij zouden komen.



BALBOA, OKTOBER 1997.

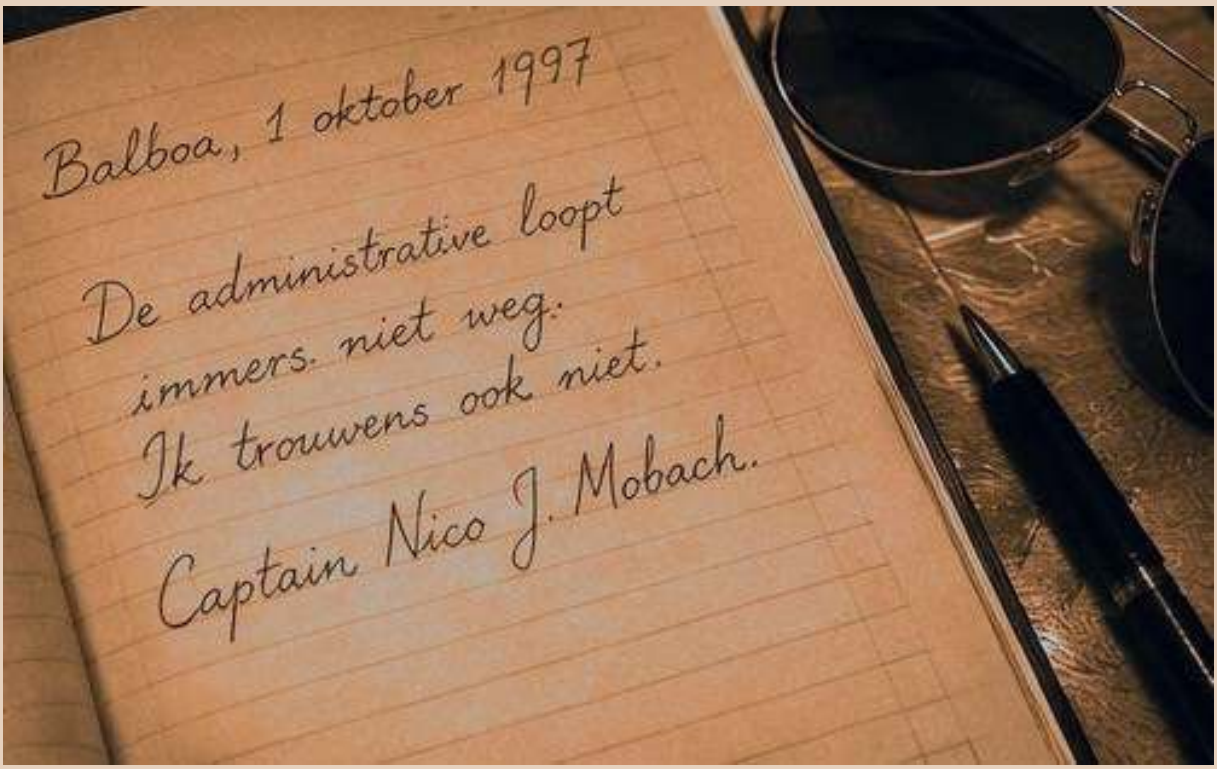


Eerst zouden wij nog het Panamakanaal passeren.

Daarna wachtte de Caribbean.



De administratie liep immers niet weg.
Ik trouwens ook niet.



6

DE NORSE BROMBEER

uit het logboek van Capitano Nico



Wij waren onderweg op een van onze reizen toen onze forse Filipijnse tweede werktuigkundige besloot zijn gezag iets te ruim te interpreteren. Het slachtoffer was een jonge engine cadet. De arme jongen kreeg in de machinekamer allerlei onaangename klusjes opgedragen die weinig met opleiding en veel met afschuiven van werk te maken hadden. Na enkele dagen verscheen het cadetje huilend op de brug. De FLIP had het tengere Chinese cadetje een paar forse opdoffers gegeven. Dat was voor mij reden om de zaak uit te zoeken. Na gesprekken met verschillende machinisten bleek al snel dat de klachten niet uit de lucht kwamen vallen. De tweede werktuigkundige werd bij mij geroepen. Het gesprek verliep kort. Zeer kort. Hij ontving een stevige reprimande en bovendien een officiële waarschuwing wegens ernstig misbruik van gezag. Daar stond duidelijk in vermeld dat een volgende klacht zijn onmiddellijke ontslag zou betekenen.





De boodschap kwam aan. Veel beter dan verwacht. Van de ene dag op de andere veranderde de man volledig. De norse brombeer die normaal gesproken door de machinekamer liep alsof hij persoonlijk ruzie had met de hele wereld, veranderde plotseling in een behulpzame en opvallend vriendelijke machinist. Mensen kregen hulp aangeboden. Vragen werden beantwoord zonder gemopper. Zelfs glimlachen bleek mogelijk. De grootste opluchting was echter zichtbaar bij de eerste stuurman. Die had al wekenlang zijn eigen kleine oorlogje met deze machinist uitgevochten.





Toen hij de nieuwe versie zag, keek hij mij verbaasd aan.
"Captain..."
"Yes?"
"What exactly did you put in that warning letter?" Ik haalde mijn schouders op.
"Nothing special."
Hij keek naar de vrolijk fluitende machinist die net iemand stond te helpen. Daarna schudde hij langzaam zijn hoofd.
"Can you write one for my wife too?"
Dat verzoek heb ik uiteindelijk maar afgewezen. Zelfs een kapitein kent zijn grenzen.

BOEM BOEM BOEM IN MOJI

7

uit het logboek van Capitano Nico

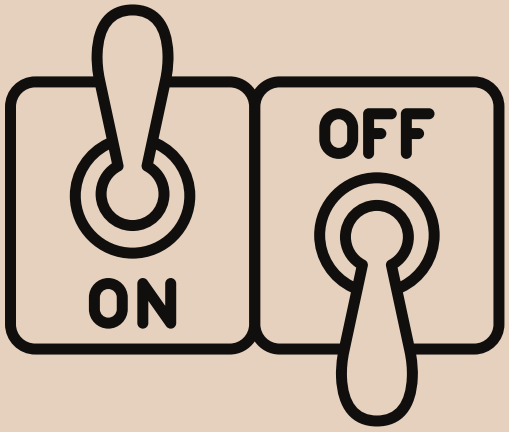
Moji, Japan.

Nauwelijks lagen wij vast aan de kade of er verscheen een bestelwagen naast het schip. Dat was op zichzelf niets bijzonders. Maar deze wagen was tot het dak toe gevuld met tweedehands televisies, stereo-installaties, radio's, cassetterecorders en allerlei elektronische wonderen waarvan niemand precies wist of ze werkten. Binnen enkele minuten hing de halve bemanning nieuwsgierig uit de patrijspoorten en brugramen. De verkoper had zijn markt gevonden.



De apparatuur werd naar buiten gesjouwd. Van alle kanten bekeken. Omgedraaid. Opengeklapt. Aan de knoppen gedraaid. Hier en daar werd een deksel verwijderd om ook de binnenkant te inspecteren. Alsof men een tweedehands automotor stond te keuren. De onderhandelingen begonnen. Dat ging op z'n Aziatisch. Veel glimlachen. Veel hoofdschudden. Veel rekenen. Veel theatrale verontwaardiging. En uiteindelijk natuurlijk toch een overeenkomst. Tegen de middag verdwenen diverse stereosets aan boord.









De trotse nieuwe eigenaars sleepten hun aankopen naar de hutten alsof zij zojuist de hoofdprijs in een loterij hadden gewonnen. Daarna volgde de technische fase. Stekkers erin. Knoppen indrukken. Nog eens indrukken. Een paar tikken op de zijkant. En plotseling kwam overal muziek uit. Veel muziek. Heel veel muziek. Tegen drie uur 's middags begon het schip langzaam te veranderen in een drijvende discotheek. Uit de hut van de bootsman klonk een dreunende bas. De olieman vond kennelijk dat harder beter was. De motorman was het daar volledig mee eens. Vanuit alle gangen hoorde je:

BOEM BOEM BOEM





De deuren van de hutten begonnen zichtbaar mee te trillen. Hier en daar bolde een deur zelfs een beetje naar buiten van de geluidsdruk. Ik zat op de brug een rapport te schrijven en voelde af en toe een lichte vibratie door het schip gaan. Niet afkomstig van de hoofdmotor. Niet van de generator. Maar van een verzameling Japanse tweedehands stereosets. Ik keek naar buiten. De zon scheen. De lucht was blauw. De jongens waren gelukkig. En eerlijk gezegd... zolang iedereen tevreden was, vond ik het prima. Al had ik wel sterk het vermoeden dat heel Moji die middag wist dat wij gearriveerd waren.

8

DE TELEFOONCEL

uit het logboek van Capitano Nico

Wij waren nog maar net vast aan de kade of de eerste vragen begonnen alweer. Niet over de lading. Niet over de haven. Niet eens over de wal. Nee. De belangrijkste vraag aan boord was tegenwoordig altijd dezelfde.

"Captain, where can I buy telephone cards?"

Vroeger was dat anders. Toen wilden ze weten waar het bier zat. Waar de bars waren. En welke straat men na zonsondergang beter kon vermijden ... of juist bezoeken. Maar de tijden waren veranderd. De jongens aan boord hadden gezinnen.

Kinderen.

Verloofdes.

Moeders.

Vaders.

En ergens aan de andere kant van de wereld zaten mensen op een telefoontje te wachten.



Dus zodra het schip gemeerd lag, begon de onrust.



"Captain, what time is the agent arriving?"

"Captain, where is the city?"

"Captain, telephone boat coming?"

Ik moest er altijd om glimlachen. Wij hadden soms weken op zee gezeten. Stormen overleefd. Ladingproblemen opgelost. Machines gerepareerd. Navigatiefouten voorkomen. Maar uiteindelijk draaide alles om één eenvoudig doel: even naar huis bellen. Kort nadat de agent aan boord was gekomen om de inklaringsformaliteiten af te handelen, besloot ik de marconist op te zoeken. Ik had nog een telexbericht te versturen. Tenminste... dat was de bedoeling. De marconist was nergens te vinden. Brug. Radiohut. Messroom. Nergens. Vijf minuten later verscheen hij eindelijk weer. Licht opgewonden.

"Captain!"

"Yes?"

"There is telephone cell very close by."

Ik zag direct waar hij geweest was. Hij had belangrijkere zaken onderzocht dan mijn telex.

"And also a nice supermarket."

Dat laatste maakte zijn rapport kennelijk compleet. Binnen enkele minuten verspreidde het nieuws zich sneller over het schip dan een machinekameralarm. Een telefooncel. Dichtbij. De reactie was indrukwekkend. Mannen die een uur eerder nog loom in hun stoel hadden gehangen, veranderden plotseling in topsporters. Schoenen werden aangetrokken. Portemonnees gecontroleerd. Telefoonnummers tevoorschijn gehaald.





Sommigen hadden complete briefjes met nummers van familieleden in hun borstzak zitten. Klaar voor gebruik. Alsof het geheime militaire documenten waren. Een uur later stond de telefoonboot langszij. En werd het schip opvallend stil. Geen gelach. Geen geroep. Geen discussies. Overal zag je mannen wachten op hun beurt. Met een glimlach. Met spanning. En soms met een klein beetje heimwee. Want hoe ver een zeeman ook van huis vaart... er blijft altijd iemand aan de andere kant van de lijn wachten. En eerlijk gezegd vond ik dat veel mooier dan de tijd waarin iedereen alleen maar vroeg waar het bier te koop was.



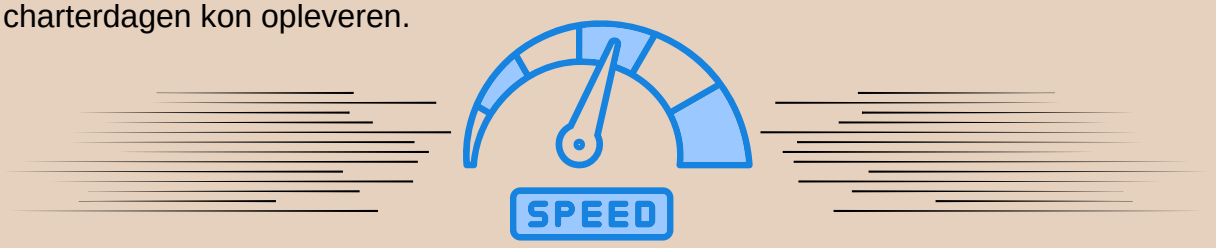
HET DUURSTE HALVE UURTJE TER WERELD

uit het logboek van Capitano Nico

9



Voor de Japanse kust werden wij door de Kuro Shio met zestien knopen vooruit geduwd. Een prachtige snelheid. Misschien zelfs iets té prachtig. Die avond ontving ik een telex. Een concurrerend schip zou om twaalf uur in Onahama arriveren. Normaal gesproken wil iedere kapitein zo snel mogelijk binnen zijn. Maar dit keer lag de zaak iets anders. Wie als eerste arriveerde zou als eerste lossen. En daarna vertrekken. Dat klinkt uitstekend. Totdat je ontdekt dat er nog geen nieuw charter voor je schip is. Dan verandert een snelle aankomst plotseling in een financieel probleem. Na enig rekenen bleek dat een iets latere aankomst zomaar vijf extra charterdagen kon opleveren.





De volgende ochtend liep ik daarom naar de brug. Ik keek naar de kaart. Ik keek naar de koers. En gaf vervolgens een bevel dat bij een toevallige voorbijganger waarschijnlijk vragen had opgeroepen.

"Leg haar maar even op tegenkoers." De stuurman keek mij aan.

"Captain?"

"Ja."

"We are going the wrong way."

"Exactly."



Gedurende een half uur voeren wij keurig de verkeerde kant op. Daarna draaiden we weer terug richting Onahama. Niemand aan boord begreep precies hoeveel geld dat halve uurtje waard was. Behalve misschien de charterafdeling. En ergens diep in de Kuro Shio moet die ochtend een Japanse visser hebben gedacht:



"Dat is vreemd."

"Die buitenlanders weten blijkbaar niet waar Japan ligt."

Soms verdient een schip het meeste geld door even de verkeerde kant op te varen.



10 TWEE KEER KONINGINNEDAG EN ÉÉN KEER VREDE IN DE MACHINEKAMER

uit het logboek van Capitano Nico

Noordelijke Stille Oceaan.

Wij voeren oostwaarts richting Noord-Amerika. De Pacific gedroeg zich voorbeeldig. Frisse lucht. Heldere hemel. En nog een bijzonderheid. Door het passeren van de internationale datumgrens zouden wij dat jaar twee keer Koninginnedag vieren. Niet veel vorsten kunnen zeggen dat hun onderdanen hun verjaardag twee keer vieren. Maar aan boord van een koopvaardijschip is alles mogelijk. Juist op die feestelijke dag verscheen echter de complete machinekamerstaf in de salon. En ze zagen er niet bepaald feestelijk uit. De Poolse Chief Engineer voorop. Daarachter een groep Filipijnse machinisten die duidelijk iets op hun lever hadden. Binnen dertig seconden sprak iedereen tegelijk. Dat werkte natuurlijk niet.

"Heren", zei ik luid en duidelijk.

"Vanaf nu spreekt er één persoon tegelijk.
Anders begrijp ik er helemaal niets van."

Dat bracht enige rust. Langzaam werd duidelijk wat het probleem was. Volgens de machinisten had de Chief een aantal nieuwe regels ingevoerd. Volgens de Chief waren het helemaal geen nieuwe regels maar gewoon gezond verstand.





Volgens de machinisten gebruikte hij daarbij iets te vaak de woorden:

"Fucking." En: "Shit."

Volgens de Chief was dat geen schelden. Dat was zeemansjargon. De discussie werd pas echt interessant toen de tweede werktuigkundige meldde dat hij ooit had gedreigd de Chief overboord te zetten.

"Yes Chief."

"But only after you said FUCK YOU to me."

Even bleef het stil. Daarna moest iedereen lachen. Zelfs de Chief. Uiteindelijk bood hij zijn excuses aan. De machinisten deden hetzelfde. Vervolgens voerde ik één eenvoudige regel in. Geen geschreeuw. Geen gevloek. En geen nieuwe regels zonder uitleg aan de mensen die ermee moeten werken. Iedereen akkoord. Vergadering gesloten.





Het opmerkelijke was dat de sfeer daarna onmiddellijk veranderde. De Chief werkte meer samen. De machinisten klaagden minder. En de machinekamer draaide weer zoals een machinekamer hoort te draaien. Zo werd het uiteindelijk een bijzondere reis. Wij vierden twee keer Koninginnedag. Maar hoefden gelukkig maar één keer vrede te sluiten in de machinekamer. En dat leek mij een uitstekende verhouding.



De BOOTSMAN MAAKT EEN KUITENSTUITER

11

uit het logboek van Capitano Nico

Onderweg naar Vancouver.

Soms gebeurt er aan boord iets waardoor de tijd ineens versnelt. Ik loop samen met de chief officer over dek en zie dat enkele matrozen plotseling hun werk laten vallen en naar luikhoofd nummer drie rennen. Dat is meestal geen goed teken. Terwijl ik dichterbij kom zie ik de bootsman op het dek liggen. Bewusteloos. Hij is van het luikhoofd gevallen en terechtgekomen tussen ruim drie en vier. Even denk ik aan het ergste. Gelukkig draagt hij altijd zijn veiligheidshelm. Geen zichtbaar hoofdletsel. Geen bloed. Maar je wordt niet vrolijk als de bootsman bewusteloos op dek ligt. De steward arriveert pijlsnel met de EHBO-uitrusting.



De tweede stuurman, onze medical officer wordt direct opgeroepen. Langzaam komt de bootsman weer bij kennis.

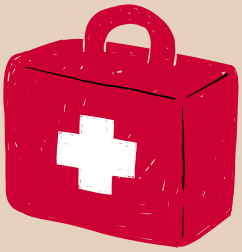
"Can you move your toes, Boots?"

Een paar seconden bleef het stil. Toen bewogen zijn tenen. Dat was al een super geruststelling.

"Very good."

"Can you lift your left leg?"

Ook dat lukte. Zijn rechterbeen. Dat lukte eveneens. De opluchting werd met iedere beweging groter. Even later zat de bootsman alweer rechtop.





Verbaasd kijkt hij ons aan. Beetje wezenloos.
"What happened?"
"Nothing special, Boots," antwoordde ik.
"You just tried to fly." Hij keek mij aan. Dacht even na. En zei droog:
"Captain... I discovered I am not a bird."



Dat bleek inderdaad een juiste conclusie. Zijn linkerbeen had echter een flinke optater gekregen.





De kuit begon langzaam op te zwellen tot de omvang van een flinke tros. Vanaf dat moment kreeg hij aan boord een nieuwe bijnaam. Niet langer Bootsman. Maar:

DE KUITENSTUITER.



Gelukkig liep het avontuur goed af. Een paar dagen later loopt hij alweer rond alsof er niets gebeurd is. Alleen kijkt hij voortaan iets voorzichtiger naar luikhoofden. En dat lijkt mij een uitstekende gewoonte.





12

DE KONING DIE STONK

uit het logboek van Capitano Nico

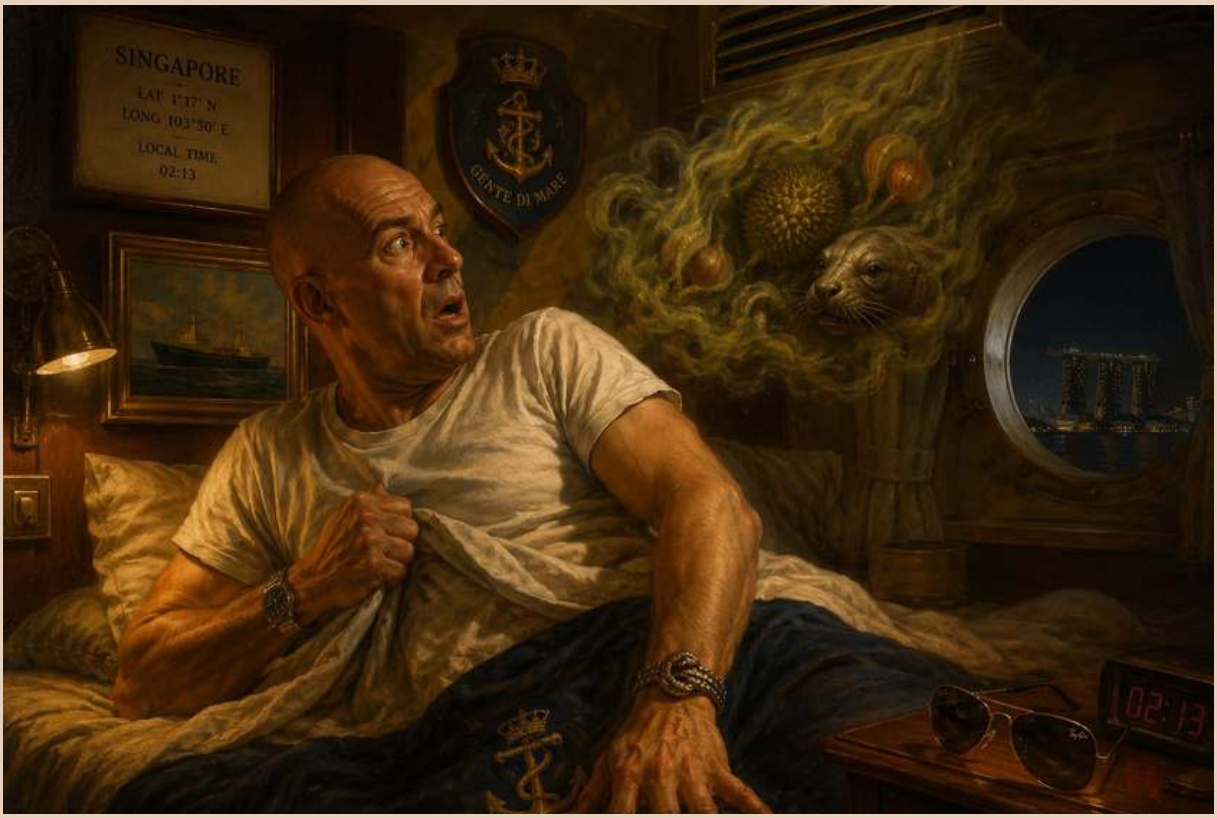
Singapore.

Midden in de nacht schrok ik wakker van een geur die via de airconditioning mijn hut was binnengedrongen. Het rook alsof ergens aan boord een complete lading oude gymschoenen, bedorven uien en een overleden zeeleeuw gezamenlijk een vergadering hielden. De schuldige bleek al snel gevonden. **DURIAN.** The King of Fruits. De Koning der Vruchten.

Dat laatste had ik eerlijk gezegd moeilijk kunnen geloven.

Een koning hoort naar parfum te ruiken.



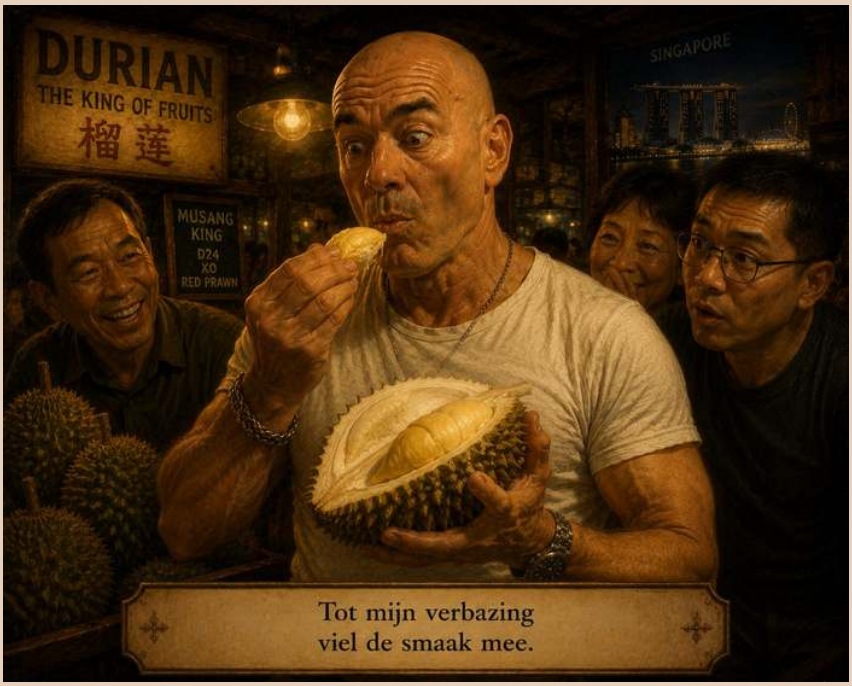


Niet naar een chemische aanval. De volgende dag bezocht ik de markt. Daar zag ik volwassen mensen minutenlang een durian bestuderen. Ze voelden. Ze roken. Ze draaiden. Ze bekeken. Ze legden hem terug. Pakten een andere. Roken opnieuw. Het leek meer op een sollicitatiegesprek dan op het kopen van fruit. Voor een durian neem je blijkbaar de tijd. Dat leerde ik al snel. Vijf jaar eerder hadden wij voorzichtig durian-koekjes geprobeerd. Dat experiment eindigde zonder groot enthousiasme.





Nu stond ik ineens oog in oog met twee echte exemplaren. Ik keek naar de vrucht. De vrucht keek vermoedelijk terug. En uiteindelijk won de nieuwsgierigheid. Tot mijn eigen verbazing viel de smaak mee. Sterker nog. Misschien was hij zelfs lekker. Een gevaarlijke ontwikkeling.



Want precies hetzelfde was mij vroeger met oesters overkomen. Ooit kreeg ik bijna kokneigingen als ik ze zag. Tegenwoordig verdwijnen ze per dozijn naar binnen alsof het pinda's zijn. Ik herinner mij nog een oesterverkoper in New Orleans. Wij aten sneller dan hij ze kon openen. De man werkte zich in het zweet terwijl wij zijn voorraad met bewonderenswaardige snelheid lieten verdwijnen. Ook in Zuid-Australië proefde ik uitstekende oesters. En de grootste die ik ooit gegeten heb kwamen uit Shark Bay. Misschien is dat de les van de zeevaart. Niet alles wat verschrikkelijk lijkt, blijft verschrikkelijk. Soms moet je gewoon nog een tweede keer proeven.

Behalve misschien machinekamer koffie.
Daar trek ik nog steeds de grens.



DE TAXICHAUFFEUR VAN MASAI EN DE SMILING BELLY

13

uit het logboek van Capitano Nico

Pasir Gudang, Maleisië.



Onderweg naar Hotel Selassa in Masai.
Een Indiase taxichauffeur vertelt over zijn twee banen.
Overdag bij de douane, 's avonds taxi. Alles voor de studie van zijn dochter.

Tijdens ons verblijf werden wij uitgenodigd om te gaan dineren in Hotel Selassa in Masai, een plaatsje niet ver van de haven. Omdat wij geen vervoer hadden, werd een taxi geregeld. De chauffeur bleek een vriendelijke Indiase man van middelbare leeftijd. Onderweg raakten wij aan de praat. Hij vertelde dat hij overdag bij de douane werkte en 's avonds taxi reed. Niet omdat hij een nieuwe auto wilde kopen. Niet omdat hij een groter huis wilde bouwen. Maar omdat hij de studie van zijn dochter wilde betalen. Dat maakte indruk. De man werkte praktisch dag en nacht om zijn dochter een betere toekomst te geven. Met zo'n verhaal geef je vanzelf wat gemakkelijker een royale fooi.

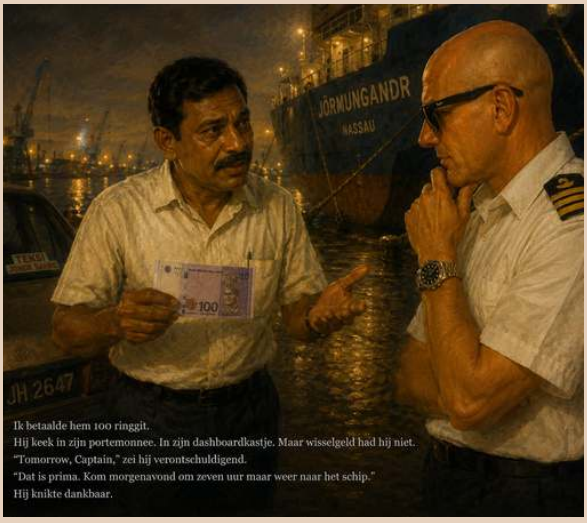
Na een rit van ongeveer twintig minuten arriveerden wij bij een prachtig hotel met marmeren vloeren, glimmende kroonluchters en obers die je al begroetten voordat je goed en wel uit de taxi was gestapt. Het eten was voortreffelijk. De avond vloog voorbij. Om tien uur stond dezelfde chauffeur weer keurig voor de deur. Zoals afgesproken.







Ik betaalde hem honderd ringgit. Hij keek even in zijn portemonnee. Toen in zijn dashboardkastje. Toen nog eens in zijn portemonnee. Maar wisselgeld had hij niet.
"Tomorrow, Captain," zei hij verontschuldigend. Ik moest lachen.
"Dat is prima."
"Kom morgenavond om zeven uur maar weer naar het schip."
Hij knikte dankbaar. De volgende avond verscheen hij exact op tijd. Met mijn wisselgeld. Tot op de laatste ringgit nauwkeurig. Dat was de laatste keer dat ik hem zag. Maar ik ben hem nooit vergeten. Niet vanwege de taxi. Niet vanwege het geld. Maar vanwege de eenvoud waarmee twee volkomen onbekenden elkaar vertrouwden. Soms is dat meer waard dan honderd ringgit.



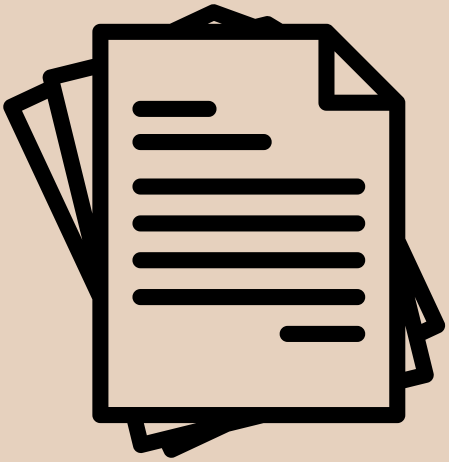
De volgende dag besloten wij zelf op zoek te gaan naar eten. Niet in een hotel. Maar tussen de beroemde hawker stalls van Johor Bahru. En dat is een ervaring die iedere zeeman minstens één keer zou moeten meemaken. Tientallen kleine winkeltjes. Tentjes. Houten hutjes. Plastic tafeltjes. Kleurrijke parasolletjes. Overal mensen. Overal geluid. Overal geuren. Vanuit alle richtingen steeg de geur van houtskool, kruiden en vers gegrilde saté

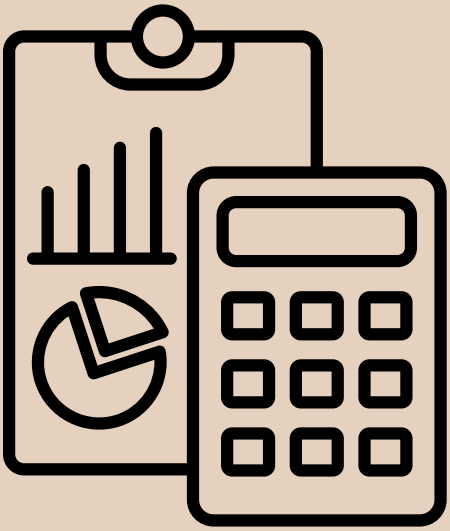


omhoog. Geen luxe. Geen marmeren vloeren. Geen obers. Maar wel het echte Maleisië. Hier werden de gerechten bereid zoals ze al generaties lang werden gemaakt. Vers. Eenvoudig. En ongelooflijk lekker. Binnen enkele minuten stond het eten voor onze neus. Saté. Noedels. Rijst. Verse groenten. Ijskoude thee. En vers uitgeperste tropische vruchten. Rondom ons klonk het geroezemoes van honderden stemmen. Kinderen lachten. Koks riepen bestellingen door. Pannen siste. Ventilatoren draaiden onvermoeibaar tegen de tropische hitte. Het was warm. Druk. Luidruchtig. En tegelijkertijd volkomen ontspannen. Na verloop van tijd keek ik naar mijn bord. Toen naar de lege schaaltjes. Toen naar de rekening. Drieëntwintig ringgit. Voor een maaltijd waar een mens werkelijk gelukkig van wordt. Ik leunde achterover. Wreef tevreden over mijn buik. En concludeerde dat ik inmiddels een behoorlijke smiling belly had ontwikkeld. Voor omgerekend ongeveer zeventien gulden vijftig. Niet slecht.



Overdag was ik weer gewoon kapitein. Telexen. Berekeningen. Berichten. Papieren. Voorbereidingen voor vertrek. Maar die avond tussen de hawker stalls voelde het leven even heerlijk eenvoudig. Enkele dagen later vertrokken wij alweer. Van Pasir Gudang naar Singapore. Waarschijnlijk de kortste internationale reis die ik ooit heb gemaakt. Maar dankzij een Indiase taxichauffeur en een paar bordjes saté behoort zij nog altijd tot de reizen die mij het meest zijn bijgebleven.





DE KAPPER VAN PORT KELANG

14

uit het logboek van Capitano Nico

Wat onze stuurman betreft werd mij na verloop van tijd één ding volkomen duidelijk. De man had meer geld op de bank staan dan sommige kleine rederijen. Toch leefde hij alsof iedere dollar persoonlijk afscheid van hem nam zodra hij hem uitgaf. Zijn vrouw reed thuis een bescheiden auto. Volgens de buren moest daar eigenlijk een nieuwe voor komen. Maar de stuurman zag dat anders.

"Still running, Captain."

Dat was voor hem voldoende. Hij rookte niet. Hij dronk niet. Hij gokte niet. Hij keek niet naar vreemde vrouwen. Zijn grootste hobby bestond uit werken, bidden en af en toe een videofilmpje bekijken. Dat was het ongeveer. Wel had ik één opvallende eigenschap ontdekt. In vrijwel iedere haven zocht hij onmiddellijk een kapper op. Soms liep hij met een vers geknipt kapsel rond terwijl er nauwelijks nog haar over was om te knippen. In Port Kelang zaten wij op een terras iets te eten toen ik hem voorbij zag lopen.



"Stuurman!" riep ik.

Hij kwam onmiddellijk naar onze tafel.

"Wat wil je drinken?"

"No Captain, I am fine."

"Kom erbij zitten."

"No Captain."

"Neem een kop thee."

"No Captain."

"Laat mij dan tenminste iets voor je bestellen."

Hij keek zichtbaar ongemakkelijk.

"Thank you very much Captain, but I already dined on board."





Daar zat hij dan. Een man die zonder aarzelen maandenlang over oceanen voer, maar die zenuwachtig werd van een gratis kopje thee. Plotseling viel mijn oog op zijn haar. Of beter gezegd: op het gebrek daaraan. Ik moest lachen.

"Stuurman, je komt zeker van de kapper?" Hij glimlachte verlegen.

"Oh yes, Captain."

"Dacht je chef soms dat je haar te lang werd?"

De man begon nog harder te glimlachen.

"I did not notice so far."



Wij schoten allemaal in de lach. Hij zelf ook. Een vriendelijke kerel. Bescheiden. Correct. En kennelijk bijzonder gelukkig wanneer hij voor een paar dollar op de kappersstoel mocht plaatsnemen. Want auto's konden wachten. Nieuwe kleren ook. Maar een frisse knipbeurt... ...dat was blijkbaar een investering die zelfs voor hem verantwoord bleef. Sommige mensen geven fortuinen uit om gelukkig te worden. Onze stuurman had genoeg aan een knipbeurt van drie dollar.



DE TANDENSTOKERS
uit het logboek van Capitano Nico

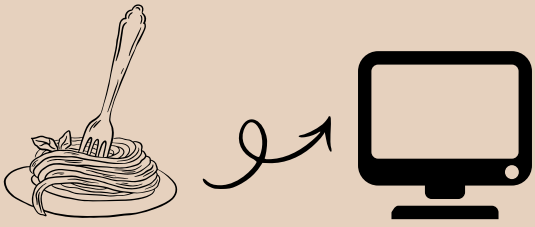
15



Dat was geen radar meer.
Dat was macaroni met targets.

Iedereen op deze wereld heeft een taak. En de meeste mensen proberen die taak zo goed mogelijk uit te voeren. Dat besefte ik weer eens tijdens een reis die begon in Australië. Wij laadden canola in twee Australische havens. Daarna volgden vier loshavens in Japan. Vervolgens begonnen wij aan een nieuwe reis met staalproducten uit negen Japanse havens voor Canada en de Verenigde Staten. In die paar maanden gebeurde ongeveer alles wat een zeeman liever niet tegelijk meemaakt. We trotseerden twee tyfoons. We voeren langs de Japanse kust door zwaar weer. We lagen met een defecte machine te drijven nabij een ondiepte. Tijdens slecht zicht voeren we tussen honderden schepen richting de Uraga Pilots. Op de radar leek het alsof iemand een bord macaroni tegen het scherm had gegooid. Overal targets. Overal beweging. Overal risico. Tussendoor kregen we een externe ISM-audit. We behaalden zonder problemen ons certificaat. Er werden noodoefeningen gehouden. Safety meetings georganiseerd. Boot- en branddrills uitgevoerd.

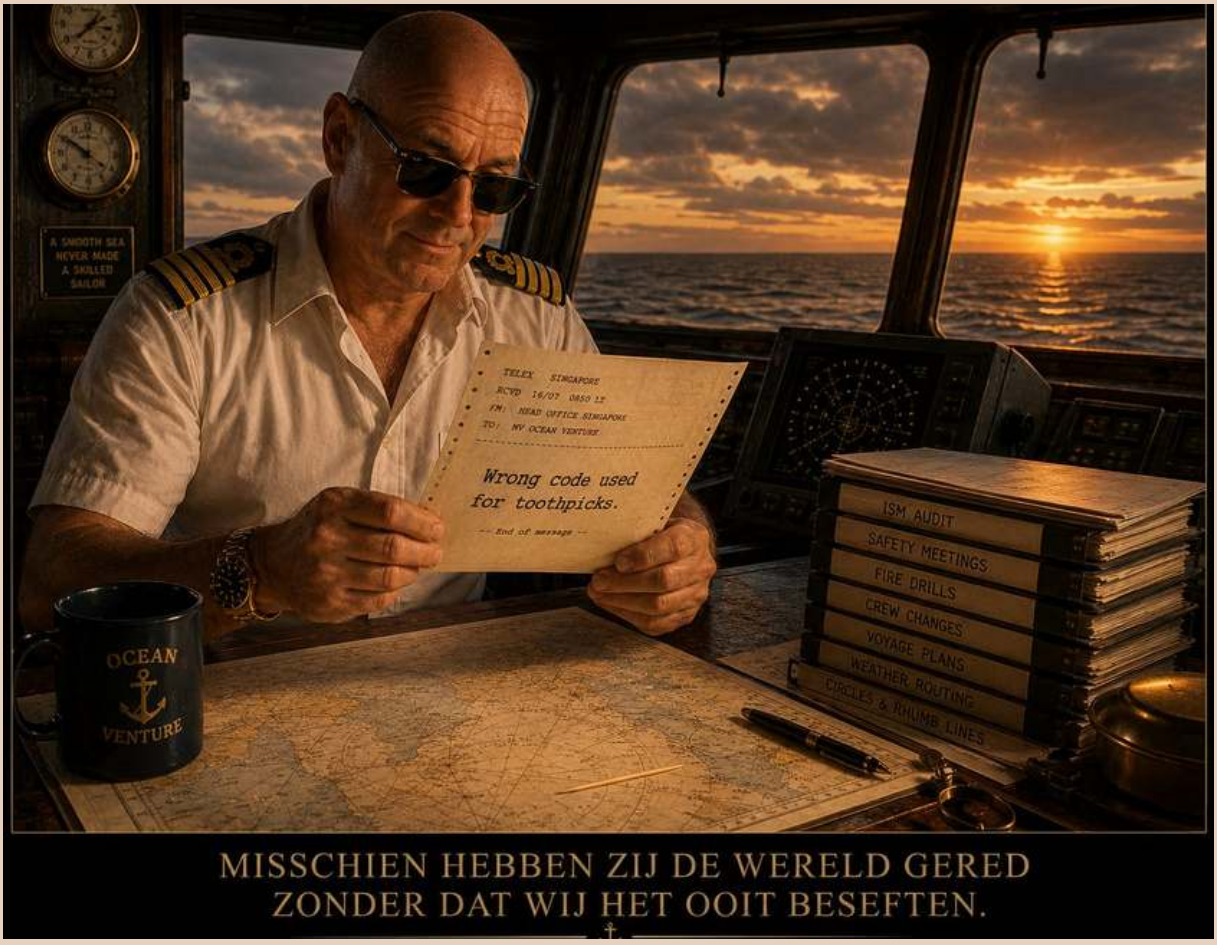
Nieuwe bemanningsleden monsterden aan. Proviand werd besteld. Routes werden berekend. We bestudeerden weerkaarten van de Noord-Pacific. Rekenden grootcirkels uit naar Hawaii.





Na twee tyfoons bleek het grootste probleem de tandenstokers.

En bepaalden vervolgens de loxodroom naar Panama. Kortom: Het schip draaide dag en nacht. Zoals een schip behoort te draaien. En toen kwam er een telex uit Singapore. Een keurige kantoorboodschap. Na maanden varen. Na duizenden zeemijlen. Na tyfoons. Na audits. Na defecten. Na honderden formulieren. Bleek er een ernstig probleem te zijn ontdekt. Voor de bestelling van de tandenstokers... was de verkeerde code gebruikt. Dat was alles. Geen woord over de tyfoons. Geen woord over de audit. Geen woord over de navigatie tussen honderden schepen. Nee. De tandenstokers. Daar zat het echte gevaar. Ik las het bericht nog eens. Keek naar buiten. Naar de oceaan. En dacht: Eigenlijk bewijst dit precies mijn theorie. De meeste mensen nemen hun werk serieus. De stuurman. De machinist. De kok. De bootsman. De auditor. En blijkbaar... ook de man die verantwoordelijk is voor de tandenstokers. Want als hij zijn werk niet serieus zou nemen, had hij die verkeerde code nooit ontdekt. En zo draagt ieder mens op zijn eigen manier bij aan het draaiend houden van de wereld. Al vraag ik mij soms nog steeds af... wat er gebeurd zou zijn als wij per ongeluk de verkeerde tandenstokers hadden gekregen. Misschien was dat wel de grootste ramp van de hele reis geweest.




ACCURACY
IS
SAFETY
TOOTHPICKS
CATALOGUE
Tyfoons. Zwaar weer. Honderden schepen.
Navigatie op de rand van risico.
Verantwoordelijkheid zonder pauze.
Eén code. Eén fout.
Eén man die kijkt, controleert en voorkomt.
Verantwoordelijkheid op kantoor.
IEDEREEN HEEFT ZIJN TAAK.









16

SEAMENS PARADISE BERTH

uit het logboek van Capitano Nico

Alle havens ter wereld hebben een naam en een reputatie. De crew vraagt Captain waar gaan we naar toe? En dan vertel ik ze een verhaaltje... een legende. Zo'n legende was de SPB. De afkorting stond officieel nergens voor. Tenminste niet volgens de havenautoriteiten. Maar zodra een schip richting Mizushima voer, begon de bemanning al voorzichtig te informeren. "Captain... are we going to SPB?" Nieuwe bemanningsleden durfden meestal niet direct te vragen wat dat betekende. De oude rotten glimlachten alleen geheimzinnig. Wanneer ik dan uiteindelijk vertelde dat wij waarschijnlijk aan de SPB zouden afmeren, verscheen er onmiddellijk een tevreden blik op diverse gezichten.

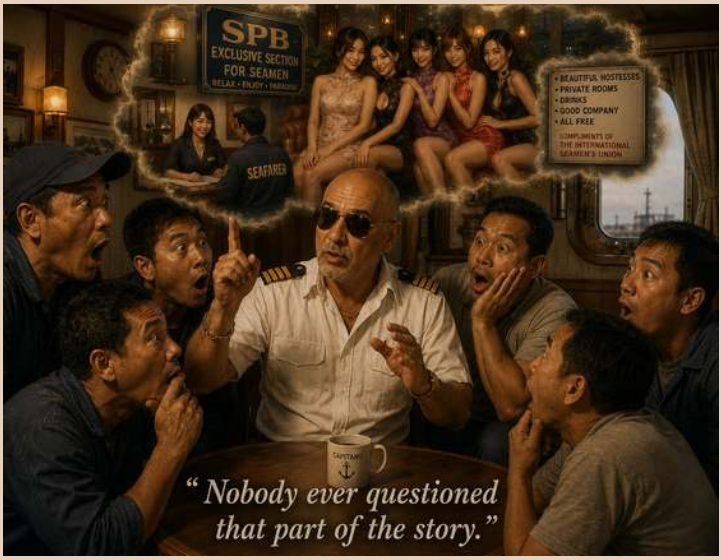
"SEAMAN PARADISE BERTH."

Dat was volgens de overlevering de volledige naam. Een paradijs speciaal voor zeelieden.





Op loopafstand bevond zich namelijk alles wat een vermoeide zeevaarder zich kon wensen. Een taxfree winkelcentrum. Een telefooncentrum. Een kapper. Een restaurant. Een kleine moskee. Een katholieke kerk. En zelfs een protestantse gemeenschap. Voor ieder wat wils. Of je nu wilde bidden, bellen, winkelen of je laatste salaris wilde uitgeven. Het kon allemaal. Maar daarmee hield het verhaal nog niet op. Volgens de overlevering beschikte de SPB bovendien over een kleine, uiterst exclusieve afdeling waar zorgvuldig geselecteerde beeldschone Japanse dames zich zouden bezighouden met het welzijn van eenzame zeevarenden. Of dat werkelijk waar was wist niemand. Maar opvallend genoeg stelde nooit iemand kritische vragen over dat gedeelte van het verhaal. De kerk werd zelden besproken. De moskee nog minder. Maar over die exclusieve afdeling werden vaak zeer gedetailleerde vragen gesteld. De verhalen werden met iedere reis mooier.



Volgens sommigen stond er altijd een bus klaar. Volgens anderen werd je gratis rondgereden. En weer anderen beweerden dat zelfs de glimlach van de Japanse gids inbegrepen was. Alles gratis. Fooien werden niet geaccepteerd. Een initiatief van de internationale zeemansvakbond. Bijna te mooi om waar te zijn. Wat natuurlijk precies de reden was waarom sommige jonge machinisten het onmiddellijk geloofden. Tijdens een wandeling in Yawata kwamen wij een paar machinisten van een ander schip tegen. Ze vroegen of er nog winkels open waren.
"Zeker," antwoordde ik ernstig. **"Ik kom net van de SPB."**
Hun ogen begonnen direct te glimmen. Even later hoorde ik onze tweede machinist tegen een jonge junior engineer zeggen:
"De kapitein maakt een grapje." Maar de junior keek bedenkelijk.
"Maybe it is true."
"Nee."
"Maybe."
"Nee."
"Captain was not laughing when he told it."
Dat argument was blijkbaar doorslaggevend.





Jaren later kwamen wij opnieuw in Mizushima. De werkelijkheid bleek ondertussen minder romantisch geworden. Het terrein was streng beveiligd. Lopen mocht niet. Eerst een taxi. Dan een watertaxi. Dan weer terug. En natuurlijk allemaal tegen betaling. Toen ik de totale kosten hoorde, moest ik opnieuw aan de beroemde SPB denken. Retourtje naar de wal kostte meer dan tweehonderd dollar. Op zon- en feestdagen zelfs nog meer. Ik keek naar de kade. Naar de hekken. Naar de beveiligers. En dacht glimlachend terug aan de oude verhalen. Van de taxfree winkels. Van de gratis rondritten. Van de kerken. Van de telefooncentrale. En vooral van die mysterieuze exclusieve afdeling waar volgens de legende de mooiste meisjes van heel Mizushima op vermoeide zeelieden zaten te wachten. Ik heb overigens nooit iemand ontmoet die daar daadwerkelijk geweest was. Maar dat heeft de reputatie van de SPB nooit in de weg gestaan. De SEAMAN PARADISE BERTH bestond nog steeds. Alleen het paradijs was een stuk duurder geworden.

SPB – het enige paradijs waar niemand ooit geweest bleek te zijn, maar waar iedereen alles van wist.

17

WHISKY, MASSAGE EN BANGKOK

uit het logboek van Capitano Nico

Er zijn kapiteins die bekendstaan om hun nautische kennis. Er zijn kapiteins die beroemd zijn vanwege hun leiderschap. En er zijn kapiteins die vooral herinnerd worden vanwege hun levensstijl. Deze Schotse kapitein behoorde zonder enige twijfel tot die laatste categorie. Hij dronk namelijk meer dan een fles whisky per dag. Niet af en toe. Niet in het weekend. Maar iedere dag. Met de regelmaat van een vuurtoren. Zijn huwelijk in Schotland had deze maritieme hobby uiteindelijk niet overleefd. Zijn echtgenote had besloten dat samenleven met een wandelende whiskyvloot niet langer haar levensdoel was. De Schot zelf trok zich daar weinig van aan. Hij voer verder. En dronk verder.



Toen wij eens in Bangkok lagen ontmoette hij een jonge Thaise schoonheid. Het was liefde op het eerste gezicht. Of misschien liefde op het eerste whiskyglas. Dat blijft achteraf moeilijk vast te stellen. Feit was dat de twee al snel onafscheidelijk werden. Dus ze trouwden! En ze mocht meevaren! De kapitein was inmiddels een indrukwekkende verschijning geworden. Zijn buik hing ruim over zijn broekriem alsof hij persoonlijk verantwoordelijk was voor de wereldwijde opslag van reservecalorieën. De Thaise dame zag daar echter geen enkel probleem in. Integendeel. Zij zag vooral mogelijkheden. Na verloop van tijd begon de gezondheid van de Schot achteruit te gaan.



Hij had overal pijn. Werkelijk overal. Zijn Thaise geliefde begon hem daarom dagelijks uitgebreid te masseren. Van top tot teen. Een flinke klus. Zelfs voor een enthousiaste masseuse. Na enige tijd concludeerde zij dat de opdracht eigenlijk te groot was voor één persoon. Toevallig was onze tweede stuurman tevens medical officer. Dus werd ook hij vriendelijk verzocht af en toe een helpende hand te bieden. Niet veel later bleek zelfs dat onvoldoende. Daarom werd uiteindelijk ook de derde stuurman bij het medische team ingedeeld. Zo ontstond waarschijnlijk het enige driekoppige massagecomité in de geschiedenis van de koopvaardij. De Schotse kapitein vond de behandelingen uitstekend. Als blijk van waardering schonk hij tijdens de sessies regelmatig een glas whisky in. Voor zichzelf uiteraard. De Thaise dame zag ondertussen haar toekomst steeds zonniger worden.





Niet lang daarna kocht de kapitein voor haar een comfortabele bungalow nabij Bangkok. Volledig ingericht. Met alle denkbare voorzieningen. Alles keurig op haar naam. De liefde bloeide. De whisky vloeide. En het leven lachte hen toe. Totdat het noodlot zich ermee bemoeide. Tijdens een reis naar Brazilië kreeg de Schot ernstige gezondheidsproblemen. In Gatun Lake, tijdens de doorvaart van het Panamakanaal, trad een zware maagbloeding op. Ondanks alle inspanningen mocht hulp niet meer baten. De oude zeebonk maakte zijn laatste reis. De Thaise geliefde bleef achter. In tranen. Maar ook in het bezit van een fraaie bungalow. En dat bleek nog niet alles. Want er was tevens een levensverzekering. Een zeer aanzienlijke levensverzekering. Onze personeelsmanager bleek uiteindelijk een verstandig man. Hij verdeelde de uitkering in twee gelijke delen. Eén deel voor de voormalige Schotse echtgenote. En één deel voor de Thaise weduwe-in-hart-en-nieren. Zo kwam er toch nog een vorm van internationale samenwerking tot stand. Tussen Schotland. Thailand. Whisky. Massage. En Bangkok. Sommige zeemansverhalen verzin je niet. Die varen gewoon vanzelf je leven binnen.



IN BANGKOK



DE NOORD-PACIFIC POSTDUIF

18

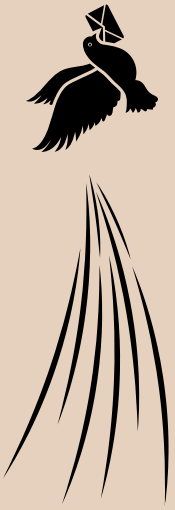
uit het logboek van Capitano Nico

Noordelijke Stille Oceaan.



Wij bevonden ons ergens tussen Japan en Noord-Amerika. Geen land in zicht. Geen vissersboot. Geen loodsboot. Zelfs geen verdwaalde tanker. Alleen water. Heel veel water. En een stevige oceaandeining. Op een frisse ochtend verscheen plotseling een onverwachte bezoeker op de brugvleugel. Een postduif. Tenminste, zo leek het. Het dier zat daar alsof het precies wist waar het moest zijn. Volkomen ontspannen. Alsof het dagelijks bulkcarriers bezocht midden op de oceaan. De bemanning verzamelde zich nieuwsgierig rond onze gast. Er werden direct allerlei theorieën bedacht. Volgens de Filipijnse bootsman was het een Japanse duif. De Chinese matrozen waren ervan overtuigd dat het een Amerikaanse duif moest zijn. Een van de machinisten opperde zelfs dat het misschien een Russische spionageduif was. Dat maakte de discussie alleen maar levendiger.









De duif zelf hield zich wijselijk buiten het debat. Zij keek rustig rond. At een paar kruimels. En bleef zitten. Urenlang. Tegen de middag vroeg een matroos:
"Captain, how can a pigeon get this far from land?"
Dat was natuurlijk een vraag die om een serieus antwoord vroeg. Ik keek naar de vogel. Dacht even na. En antwoordde:
"Simple." Iedereen wachtte.
"She is the North Pacific mail pigeon." Verbaasde blikken.
"The mail pigeon?"
"Yes." Ik knikte ernstig.
"Every morning she flies from Japan to America carrying important messages."
De bemanning luisterde aandachtig.
"Today she is taking a coffee break."
Een paar seconden bleef het stil. Toen begon de eerste te lachen. Gevolgd door de rest. Zelfs de duif leek even verontwaardigd haar kopje te schudden. Tegen de avond spreidde zij haar vleugels. Maakte een sierlijke cirkel rond het schip. En verdween richting horizon. Waarheen? Dat weet niemand. Maar ergens tussen Japan en Amerika wacht waarschijnlijk nog steeds iemand op een zeer belangrijke brief.



DE LOODS VAN SNAKE ISLAND

19

uit het logboek van Capitano Nico

Sundastraat.

Wij waren onderweg naar Merak. Zoals gebruikelijk meldde ik mij ruim op tijd bij de loodsdienst.

"Merak Pilot Station, this is ULLOA."

Aan de andere kant van de radio bleef het even stil. Toen klonk plotseling een vrouwenstem. Niet zomaar een vrouwenstem. Maar een stem die klonk alsof iemand door een wollen deken sprak. Een stem die zelfs een mistfluit onzeker zou maken. De dame bleek de echtgenote van de Chief Engineer te zijn. Zij was op de brug verschenen en had kennelijk besloten actief deel te nemen aan de communicatie. Wanneer de loods vroeg:

"Captain, what is your position?" dan kwam onmiddellijk het antwoord:

"SNAKE ISLAND... SNAKE ISLAND..." dwars door mijn eigen uitzending heen.

De loods hoorde niets anders meer. Ik probeerde opnieuw.

"Pilot, my position is..."

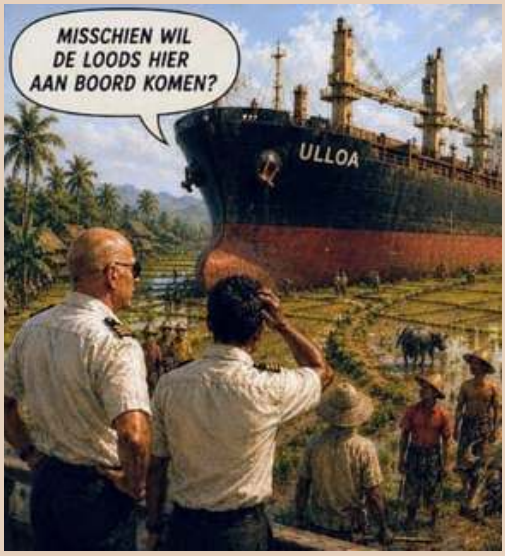
"SNAKE ISLAND!" riep de stem weer.

De loods werd er zichtbaar nerveus van. Ik trouwens ook.





Na enige tijd wist ik eindelijk mijn positie door te geven. Maar het avontuur was nog niet voorbij. De loods gaf mij vervolgens een positie waarop ik hem moest ontmoeten. De derde stuurman zette de gegevens in de kaart. En keek mij verbaasd aan.



"Captain..."
"Ja?"
"Dat ligt midden op Java."
Ik keek nog eens. Hij had gelijk. Volgens de opgegeven positie moest ik mijn schip ongeveer twintig kilometer landinwaarts parkeren. Dat leek mij voor een bulkcarrier van enige omvang een uitdagende manoeuvre. Ik meldde de loods dat er mogelijk sprake was van een vergissing. Hij bleef echter volhouden dat de positie correct was. Een kwartier later kwam de verlossende oproep.



"ULLOA, ULLOA, this is Merak Pilot Station."
De stem klonk nu een stuk minder zelfverzekerd.
"Sorry Captain... small mistake."
Kleine vergissing. Slechts enkele tientallen kilometers. Kan gebeuren. De nieuwe positie lag gelukkig weer gewoon in zee. Waar loodsen doorgaans het liefst worden opgepikt. Wij zetten koers naar de gecorrigeerde positie.

En niet veel later stond de loods daadwerkelijk aan boord. Geen schip op Java. Geen bulkcarrier tussen de rijstvelden. Geen ankers tussen de kokosbomen. Gewoon een normale loodsreis. Maar sindsdien weet ik één ding zeker. Wanneer iemand mij vraagt waar de vreemdste loodspositie ooit lag, hoef ik daar niet lang over na te denken. Midden op Java. En dat was nog officieel ook.



20

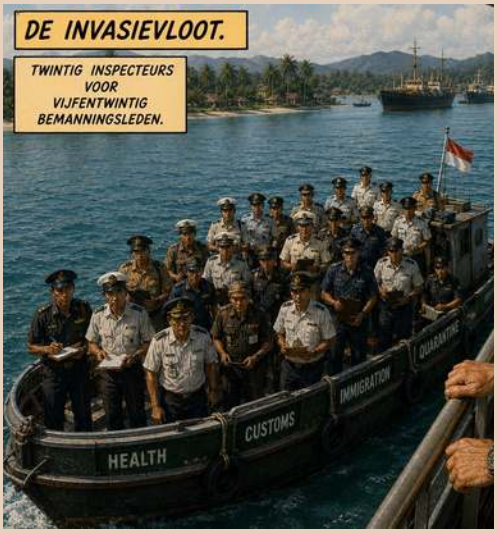
DE TWINTIG INSPECTEURS VAN TELUK BAYUR

uit het logboek van Capitano Nico

Teluk Bayur, Sumatra.

De aanloop naar de haven was schitterend. Lichtblauw water. Palmbomen langs de kust. Witte strandjes. Het soort uitzicht dat thuishoort op een ansichtkaart. Voor anker lagen enkele kleinere schepen rustig te wachten. Ook wij kregen van de agent te horen dat er voorlopig nog geen ligplaats beschikbaar was. Dus ging het anker naar beneden. Een uurtje later verscheen plotseling een motorboot langszij. Niet met één inspecteur. Niet met twee. Maar met een complete invasievloot van officials. In totaal twintig man. Twintig. Voor een schip met nog 25 crew. Drie heren waren belast met het controleren van de vaccinatie certificaten. Iedere opvarende moest persoonlijk verschijnen. Documenten tonen. Vragen beantwoorden. En vooral veel wachten. Andere inspecteurs hielden zich bezig met de paspoorten. Daarbij ontstonden soms merkwaardige gesprekken.

20 INSPECTEURS





Een van de bemanningsleden had jaren geleden een flinke snor gedragen. De inspecteur keek naar de foto. Toen naar de matroos. Toen weer naar de foto.
"On this picture you have moustache." De matroos knikte.
"Yes."
De inspecteur keek opnieuw.
"But now no moustache." De man knikte wederom.
"Correct." De inspecteur dacht diep na.
Toen kwam de onvermijdelijke vraag:
"How is that possible?" De matroos keek hem enkele seconden aan. **"Well..."** antwoordde hij uiteindelijk, **"I bought a Gillette shaver and cut it off."**
Dat antwoord veroorzaakte enige verwarring. Maar na een korte bespreking onderling werd besloten dat de verklaring aannemelijk was. De snorzaak werd gesloten.



Ondertussen ontdekte een andere inspecteur dat een immigratiestempel een dag afweek van de aankomstdatum. Vol trots kwam hij daarmee naar de brug.
"Captain, how is it possible?" Ik keek hem vriendelijk aan.
"Are you the immigration officer?"
"Yes Captain."
"In that case I advise you to contact the immigration office and request an explanation."
Dat vonden ze altijd mooie antwoorden. Vooral omdat je daarmee volledig beleefd bleef terwijl je tegelijkertijd niets toegaf. Het spel was bekend. Zij wilden belangrijk lijken. Ik wilde vertrekken. En ergens in het midden lag de oplossing. Na uren controleren, stempelen, bladeren, vergelijken en noteren kwam uiteindelijk de traditionele diplomatie in werking. Een doos Chinese whisky. **Waarde: vierentwintig dollar. Goedkoper dan drie sloffen Marlboro.** Maar dat hoefden zij natuurlijk niet te weten. Plotseling verliepen alle formaliteiten aanzienlijk sneller. Zoals zo vaak in de wereld van de scheepvaart. En terwijl de laatste official de gangway afdaalde, wist ik alweer precies wat ik dacht: Voor twintig inspecteurs hadden ze opvallend weinig gevonden. Maar voor één doos whisky hadden ze opvallend veel werk verricht.





DE BRUGGEN BOUWERS VAN DE WERELD

21

uit het logboek van Capitano Nico

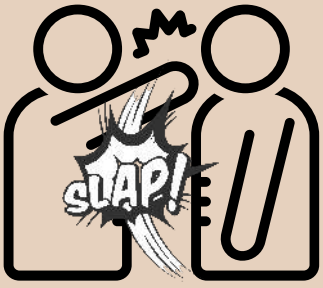
We reden door de drukke omgeving van de Baai van Tokio.

Zoals altijd in Japan verliep alles ordelijk. Snel. Efficiënt. En op een schaal die je als Europeaan soms moeilijk kunt bevatten. In het midden van de baai zag ik twee enorme stalen constructies uit het water oprijzen. Van grote afstand leken het schoorstenen van een gigantische fabriek. Maar dat waren ze niet. Het bleken de ventilatietorens van de tunnel die onder de baai doorloopt. Een technisch hoogstandje dat de verbinding vormt tussen Kawasaki en Kisarazu. Voor automobilisten betekent het een enorme tijdsbesparing. Voor hun portemonnee iets minder. Voor een enkele rit met een personenauto betaal je ongeveer vijfduizend yen. Toch wordt er volop gebruik van gemaakt. Maar wat mij vooral opviel waren de bruggen. Overal bruggen. Grote bruggen. Lange bruggen. Dubbeldeks bruggen. Bruggen waarvan je je afvraagt hoe iemand ooit heeft bedacht dat zoiets gebouwd kon worden.



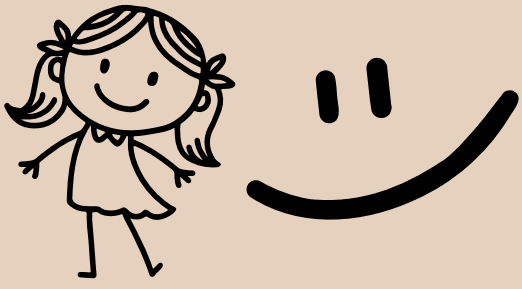


Terwijl ik naar al dat staal keek, moest ik plotseling denken aan mijn lagere school. De Gereformeerde Burgerschool aan de Plompetorengracht in Utrecht. En aan meester Jansen. God hebbe zijn ziel. Meester Jansen was een man van duidelijke opvattingen. Zeker wanneer het over Nederland ging. Volgens hem waren wij Hollanders de bruggenbouwers van de wereld. Dat vertelde hij regelmatig. Soms zelfs meerdere keren per week. En als jongen geloofde ik hem zonder enige twijfel. Waarom zou ik ook niet? Een meester wist immers alles. Bovendien kon hij zijn overtuigingen kracht bijzetten met forse kletsen op de wang wanneer een jongen niet keek of recht in zijn bankje zat. Opmerkelijk genoeg kregen de meisjes die tikken nooit. Alleen maar vriendelijk en altijd lachend. Maar niet naar de jongens dus! Dat vonden wij nogal opvallend vervelend. Maar meester Jansen had zijn eigen theorieën.. Jaren later kwam ik in Japan terecht. Eerst als ketelbink. Later als kapitein. Ik voer talloze malen langs de Japanse kust. Onder bruggen door. Langs bruggen. En soms urenlang kijkend naar bruggen die zich van horizon tot horizon uitstrekten. Toen begon er langzaam iets te knagen. Niet aan meester Jansen. Maar aan zijn theorie.











Want hoe langer ik naar die Japanse bruggen keek, hoe meer ik begon te vermoeden dat de Japanners zich óók een beetje met bruggenbouw hadden beziggehouden. En niet zo'n klein beetje ook. Sommige bruggen leken wel gebouwd voor reuzen. Andere hadden meerdere rijbanen boven elkaar. Weer andere verbonden complete eilanden met elkaar. Terwijl wij verder reden keek ik nog eens omhoog naar het staal boven ons. En opeens zag ik meester Jansen weer voor me. Staand voor de klas. Krijtje in de hand. Vol overtuiging. "Onthoud jongens, wij Hollanders zijn de bruggenbouwers van de wereld." Ik glimlachte. Na al die jaren. Na alle oceanen. Na alle havens. Na alle bruggen die ik inmiddels had gezien. En ik dacht:

"Pardon meester Jansen... Maar volgens mij hebben de Japanners zich er ook een beetje mee bemoeid."

Sindsdien ben ik iets voorzichtiger geworden met absolute waarheden. Vooral wanneer ze op schoolborden worden geschreven. Want de echte wereld is groter dan het klaslokaal. En soms moet je eerst de halve wereld rondvaren voordat je ontdekt dat zelfs een school meester niet altijd gelijk heeft.

22 DE JACHTIGE REIS
uit het logboek van Capitano Nico

Juli 2007.

Soms begint een reis met een storm. Soms met een machinekamerstoring. En soms met een telefoontje. Captain Ng uit Kuala Lumpur vroeg mij of ik belangstelling had om een bijzondere reis met de Pac Dubhe te maken. Dat bleek een vraag waarop een zeeman moeilijk nee kan zeggen. De reis zou beginnen in New Orleans. Niet bepaald om de hoek wanneer je in Europa zit. Dus eerst volgde een vlucht naar Londen voor een bespreking op het kantoor van de rederij. Het kantoor bevond zich vlak bij Buckingham Palace. Vanuit de vergaderkamer konden we de wisseling van de wacht zien. Een merkwaardige gedachte. De ene dag kijk je naar soldaten met berenmutsen voor een paleis. Een paar dagen later sta je weer op een vrachtschip tussen roest, containers en trossen. Zo ziet het leven van een zeeman er nu eenmaal uit.



Na de bespreking volgde de oversteek naar de Verenigde Staten. Zoals gebruikelijk mocht ik op Washington Dulles Airport opnieuw deelnemen aan het bekende Amerikaanse spelletje dat veiligheidsonderzoek heet. Schoenen uit. Riem af. Zakjes leeg. Jasje open. En waarschijnlijk nog een keer controleren of ik werkelijk dezelfde persoon was als op mijn paspoort. Na zoveel reizen begon ik er routine in te krijgen. Ik beschouwde mijzelf inmiddels als een professioneel stripper met een maritieme specialisatie. Een paar dagen later arriveerde ik in New Orleans. Daar lag de Pac Dubhe op mij te wachten. Een degelijk schip onder Singaporese vlag. Maar dit zou geen gewone reis worden. De ruimen waren gevuld met sojabonen voor Azië. Dat was nog normaal. Het bijzondere bevond zich boven dek. Wij zouden namelijk een complete verzameling luxe motorjachten vervoeren. Geen kleine bootjes. Geen plezierjachtjes. Maar drijvende villa's van vele miljoenen dollars per stuk. Bestemd voor de westkust van Mexico en Canada. En daarmee begon wat later bekend zou worden als mijn meest jachtige reis.

DE JACHTIGE REIS

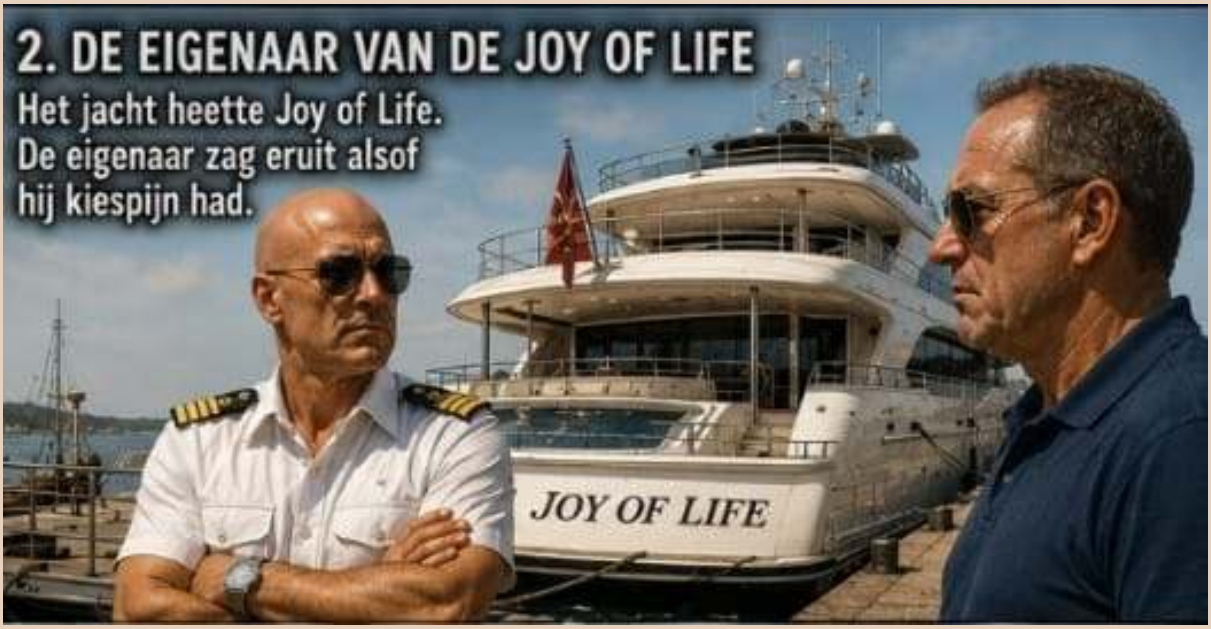
uit het logboek van Capitano Nico

Miljoenen op het dek

In New Orleans werd direct duidelijk dat deze reis anders zou verlopen dan de meeste andere. Normaal gesproken zie je op een kade containers. Staal. Hout. Papier. Machines. Misschien een paar vrachtwagens. Maar hier stonden tientallen glimmende motorjachten opgesteld. Sommige waren groter dan de eerste kustvaarders waarop ik ooit had gevaren. Wit. Blinkend. Met gepolijste roestvrijstalen relingen. En prijskaartjes waar je een kleine vloot koopvaardijschepen van zou kunnen kopen. De jachten arriveerden één voor één naast het schip. Daar begon een nauwkeurig ritueel. Eerst kwam een duiker aan boord. Geen gewone duiker, maar een specialist die onder het jacht dook om exact vast te stellen waar de hijsbanden moesten worden aangebracht. Dat moest uiterst zorgvuldig gebeuren. Een foutje van een paar decimeter kon al schade aan schroeven, stabilisatoren of schroefassen veroorzaken. En wanneer je een jacht van enkele miljoenen dollars beschadigt, kijkt niemand meer naar de kosten van de hijsbanden. De eigenaren waren vanzelfsprekend aanwezig. Sommigen bekeken de operatie met bewonderenswaardige kalmte. Anderen liepen voortdurend heen en weer alsof zij persoonlijk verantwoordelijk waren voor de zwaartekracht. Een van de eerste jachten droeg de naam BONE BREAKER. Dat vond ik geen bijzonder geruststellende naam voor een plezierjacht. De eigenaar bleek orthodontist te zijn. Waarschijnlijk had hij beroepsmatig iets met botten. Toch vond ik het een merkwaardige naam om ontspannen mee door een tropische baai te varen.



Nog interessanter was de eigenaar van de JOY OF LIFE. Zijn jacht was een drijvend paleis. Sauna. Luxe hutten. Een zwembad aan boord. Alles aanwezig. Een echte vijfsterrenaccommodatie. Toen de eigenaar aan boord kwam verwachtte ik een man die straalde van levensvreugde. Tenslotte stond dat met grote letters achter op zijn schip geschreven. Maar het tegenovergestelde bleek waar. De man keek alsof hij zojuist had ontdekt dat zijn favoriete hond met zijn accountant was weggelopen. Zijn gezicht stond permanent op onweer. Zelfs wanneer hij glimlachte leek het alsof hij kiespijn had. Tijdens een gesprek vertelde hij hoe succesvol hij was geworden met betonmixers en cementpompen. Dat kon ik zonder moeite geloven. Hij had duidelijk geld genoeg. Maar vreugde? Daar twijfelde ik aan. Ik keek naar de naam op zijn jacht. JOY OF LIFE. Soms zijn scheepsnamen blijkbaar meer een wens dan een beschrijving. Ondertussen werkte de bemanning onverstoorbaar door. Kranen draaiden. Hijsbanden werden gecontroleerd. Lasploegen zetten zeevasten aan. Iedereen wist dat een jacht op zee een ander karakter krijgt dan in een jachthaven. Een schip kan rollen. Stampen. Trillen. En een losgeraakte motorboot van enkele miljoenen dollars kan bijzonder onaangename gevolgen hebben. Daarom werd alles dubbel gecontroleerd. Soms zelfs driedubbel. Tegen de avond stonden de eerste jachten veilig op hun stutten. Van bovenaf leek het alsof een complete luxe jachthaven plotseling op het dek van een vrachtschip was verschenen. De Chinese matrozen maakten foto's. De Filipijnse bootsman schudde glimlachend zijn hoofd. En ik keek over het dek. Van New Orleans naar Canada. Met een lading die waarschijnlijk meer waard was dan het schip zelf. Dat beloofde een interessante reis te worden. **Wordt vervolgd...**



DE JACHTIGE REIS

uit het logboek van Capitano Nico

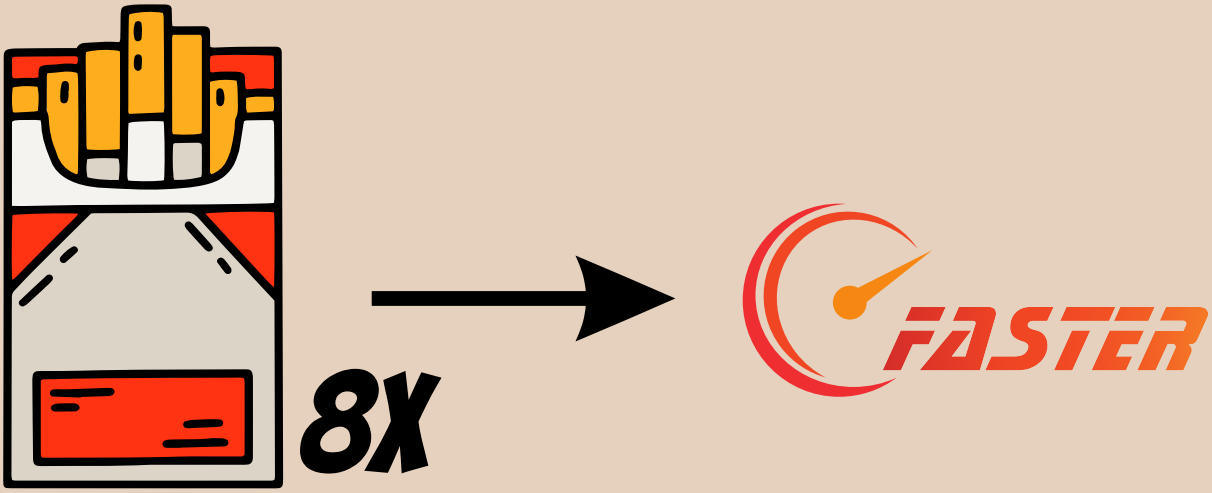
Acht sloffen Marlboro

Na het laden van de laatste jachten verlieten we New Orleans en zetten koers naar het zuiden. De Mississippi liet ons langzaam los. De oevers verdwenen achter de horizon. Voor ons lag de Golf van Mexico. Zoals zo vaak op zee werd het dagelijkse ritme snel hervonden. Wachten. Varen. Navigeren. Controleren. En ondertussen ervoor zorgen dat enkele tientallen miljoenen dollars aan jachten netjes op hun plaats bleven staan. Een van de minder prettige verrassingen was dat onze airconditioning besloot ermee op te houden. Normaal is dat vervelend. In subtropische gebieden wordt het een stuk minder grappig. Overdag steeg de temperatuur in accommodatie en machinekamer gestaag. De onderdelen die nodig waren voor reparatie moesten uit China komen. Dat betekende wachten. Veel wachten. De bootsman had daar zijn eigen oplossing voor gevonden. Hij bouwde een geïmproviseerd hutje naast het rode bakboordlicht. Volgens hem was het daar 's avonds koeler. Bovendien had hij uitzicht.



Welke soort uitzicht hij precies bedoelde werd nooit helemaal duidelijk. Maar hij bracht er opvallend veel tijd door. En dus liet ik hem maar begaan. Na enkele dagen bereikten wij Panama. Voor iedere zeeman blijft het Panamakanaal iets bijzonders. Je kunt er tientallen keren doorheen varen en toch blijft het indrukwekkend. De sluizen. De locomotieven. De enorme hoeveelheden water. En vooral het besef dat een complete oceaanreis hier letterlijk door een smalle strook land wordt afgesneden. De Panamese loodsen kwamen aan boord. Professionele mannen. Vriendelijk. Deskundig. Ze brachten ons zonder problemen door het kanaal. Ik had de indruk dat zij hun werk nog steeds met trots deden. Een eigenschap die je overal ter wereld herkent. Maar eerst moesten nog enkele formaliteiten worden afgehandeld.

Daarvoor verschenen diverse heren van verschillende instanties aan boord. Douane. Immigratie. Havenautoriteiten. Inspecteurs. Controleurs. En waarschijnlijk nog enkele functies waarvan niemand precies wist wat zij deden. Mexico en Latijns-Amerika hebben soms een bijzondere manier van administreren. Iedereen heeft een formulier. Iedereen heeft een stempel. Iedereen heeft een handtekening nodig. En iedereen lijkt daarbij opmerkelijk ontspannen. Onze agent had echter ervaring. Veel ervaring. Hij keek naar de stapel formulieren. Knikte rustig. En zorgde ervoor dat er acht sloffen Marlboro beschikbaar kwamen. Wat daarna gebeurde was bijna een wonder. De procedures versnelden onmiddellijk. Papieren verschenen. Handtekeningen werden gezet. Stempels vielen als tropische regenbuien op de documenten neer. En voordat iemand nieuwe vragen kon bedenken waren de formaliteiten afgerond. Niemand sprak er verder over. Wij ook niet. Sommige maritieme tradities zijn al ouder dan de meeste schepen. Toen wij uiteindelijk de Pacificzijde van het kanaal bereikten, ontscheepten we de loods bij Flamenco. Voor ons lag opnieuw de Grote Oceaan. Rustig. Blauw. En vriendelijk. Althans voorlopig. Op de brug keek ik naar de koerslijn op de kaart. Manzanillo. Mexico. Daar zouden de eerste jachten worden gelost. En daar wachtte een ontmoeting die ik nooit meer zou vergeten. Met een Mexicaanse loods. Die verrassend genoeg meer wist van Krimpen aan den IJssel dan de meeste Nederlanders. **Wordt vervolgd...**



DE JACHTIGE REIS

uit het logboek van Capitano Nico

De Mexicaanse loods uit Krimpen aan den IJssel

Na het passeren van Panama zetten wij koers naar de Mexicaanse westkust. Onze eerste loshaven was Manzanillo. Een drukke haven. Containers. Bulkcarriers. Tankers. En een constante stroom van sleepboten, loodsen en havenpersoneel. Zoals gebruikelijk kwam de loods aan boord bij de aanloop. Een vriendelijke man van middelbare leeftijd. Goed Engels. Rustige uitstraling. En duidelijk iemand die zijn vak verstond. Terwijl wij de laatste koerswijzigingen bespraken vroeg hij plotseling:

"Captain, where are you from?"

"From the Netherlands." Hij glimlachte.

"Ah... Holland." Dat hoorde ik vaker. Maar toen vervolgde hij:

"Krimpen aan den IJssel. Kinderdijk. Gouda."

Ik keek hem even aan. Dat was niet het standaardrijtje dat buitenlandse loodsen normaal gesproken opzeggen. Meestal blijft het beperkt tot Amsterdam, tulpen en voetballers. Deze man ging duidelijk een stap verder.

"Hoe kent u die plaatsen?" vroeg ik. Hij begon te lachen.

"Ik heb daar gestudeerd."

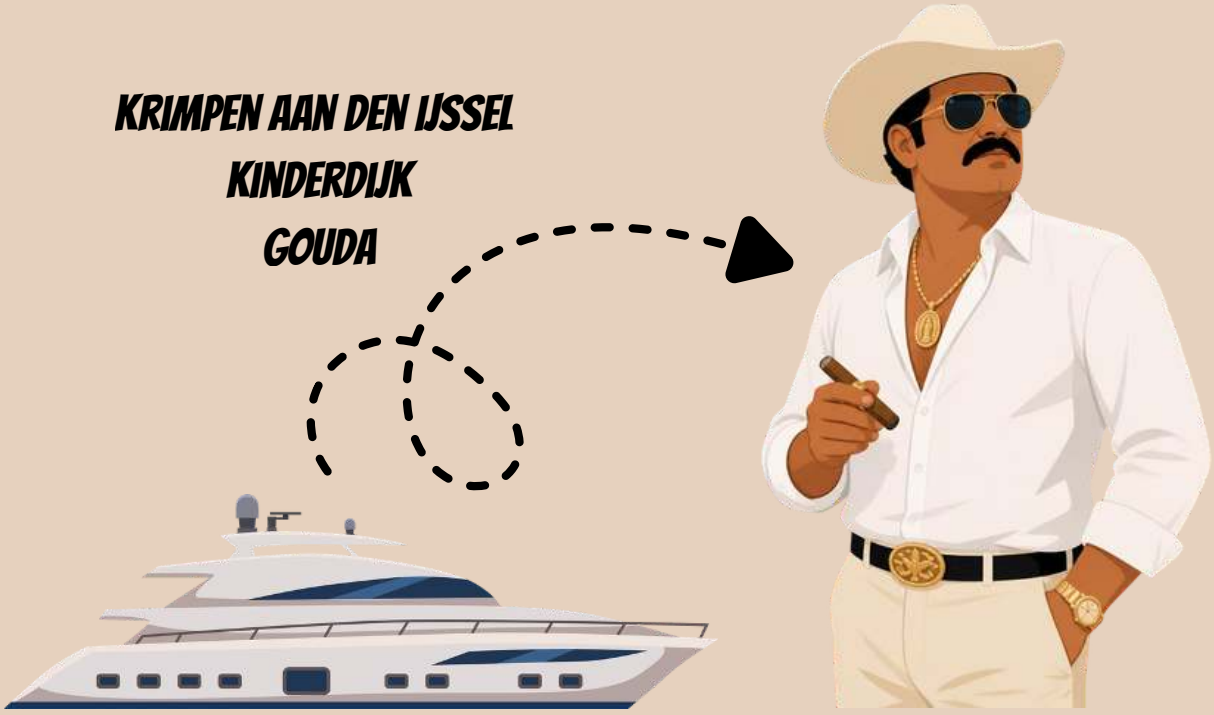
Nu werd het interessant. Tijdens de aanloop naar de haven vertelde hij zijn verhaal. Als jonge man was hij naar Nederland gegaan voor een nautische opleiding. Jarenlang had hij in de omgeving van Rotterdam gewoond. Hij kende de rivier. De scheepswerven. De dijken. De waterwegen. Hij sprak zelfs enkele Nederlandse woorden die hij na al die jaren nog niet vergeten was.



Terwijl buiten de Mexicaanse kust dichterbij kwam, praatten wij over plaatsen die duizenden kilometers verderop lagen. Krimpen aan den IJssel. Kinderdijk. De Lek. De Nieuwe Waterweg. Het voelde bijna alsof wij elkaar in een café aan de Maas hadden ontmoet in plaats van op de brug van een schip aan de Pacifische kust van Mexico. Dat blijft een van de mooie dingen van de scheepvaart. Je kunt ergens aan de andere kant van de wereld staan. En plotseling iemand ontmoeten die jouw stukje van de wereld beter kent dan je verwacht. Toen wij dichter bij de haven kwamen wees hij naar een groep sleepboten.

"Die zijn kleiner dan in Rotterdam," zei hij glimlachend.

Dat was een opmerking waar geen woord van gelogen was. Na het afmeren bleven wij nog even napraten. Over schepen. Over havens. Over Nederland. En over hoe klein de wereld soms eigenlijk is. Toen hij uiteindelijk van boord ging schudden wij elkaar de hand. Een Mexicaanse loods. Een Nederlandse kapitein. En een gesprek dat begon in Manzanillo maar grotendeels over Krimpen aan den IJssel ging. Ik keek hem na terwijl hij via de loodsladder naar beneden ging. De haven lag vol bedrijvigheid. Kranen draaiden. Sleepboten voeren af en aan. De eerste jachten maakten zich gereed om van boord te worden gehaald. Maar ik wist toen nog niet dat de grootste voorstelling van de dag niet door de havenautoriteiten zou worden gegeven. Niet door de sleepboten. Niet door de bemanning. Maar door een eigenaar van een miljoenenjacht. Een man die vond dat wachten volkomen overbodig was. Wordt vervolgd...



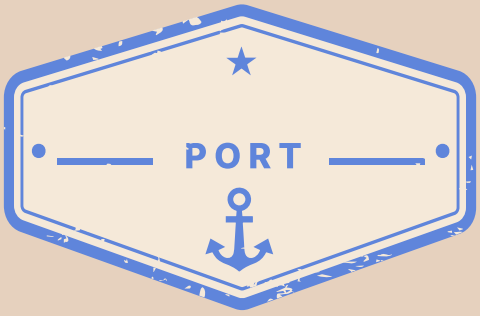
DE JACHTIGE REIS

uit het logboek van Capitano Nico

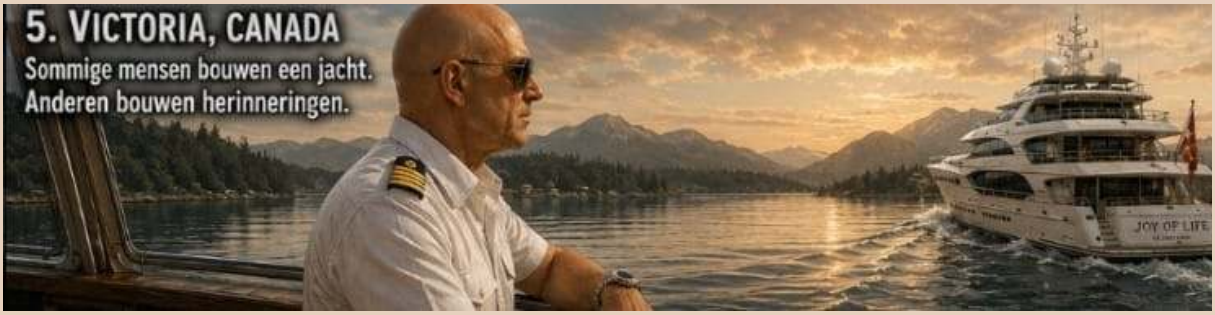
De man die niet kon wachten

In Manzanillo begon het lossen van de jachten. Dat was een precisiewerkje. Een vrachtschip lost geen luxe jachten zoals een vrachtwagen een paar dozen uitlaadt. Iedere beweging moest zorgvuldig worden gepland. De kranen werden gepositioneerd. De hijsbanden gecontroleerd. De duikers stonden gereed. En op de kade wachtten de trotse eigenaren op hun drijvende speeltjes. Voor de meesten was dat een spannend moment. Sommigen hadden maanden op hun jacht gewacht. Anderen stonden met camera's klaar alsof er een koninklijke geboorte op handen was. Tot zover verliep alles volgens plan. Toen verscheen er een eigenaar die duidelijk vond dat regels vooral voor andere mensen waren bedoeld. Zijn jacht lag nog gedeeltelijk ingesloten tussen andere eenheden en diverse trosverbindingen. Iedere ervaren zeeman kon zien dat vertrekken op dat moment onmogelijk was.





Tenminste onmogelijk zonder risico. Maar de eigenaar zag dat blijkbaar anders. Terwijl de havenploeg nog bezig was met voorbereidingen hoorde ik plotseling geroep vanaf de kade. Mensen begonnen te wijzen. Armen gingen de lucht in. Een Mexicaanse voorman rende plotseling harder dan waarschijnlijk medisch verantwoord was. De oorzaak werd snel duidelijk. De eigenaar had besloten dat wachten tijdverspilling was. Hij had de motoren gestart. En hij was van plan onmiddellijk te vertrekken. Het probleem was alleen dat zijn jacht nog helemaal niet vrij lag. Vanaf de brug zagen wij hoe het schip langzaam achteruit begon te bewegen. De havenmensen begonnen nog harder te schreeuwen. De eigenaar keek echter met het zelfvertrouwen van iemand die waarschijnlijk gewend was dat geld de meeste problemen oplost. Maar niet alle problemen luisteren naar een bankrekening. Vooral trossen niet.



En stalen constructies evenmin. De afstand werd kleiner. En kleiner. En nog kleiner. Op dat moment slaagde de havenploeg erin hem duidelijk te maken dat de natuurwetten voorlopig nog steeds van kracht waren. De motoren gingen uit. Het jacht kwam tot stilstand. En een kostbare aanvaring werd op het laatste moment voorkomen. De Mexicaanse voorman veegde zichtbaar opgelucht het zweet van zijn voorhoofd. De eigenaar stapte naar buiten. Niet om zich te verontschuldigen. Maar met de uitdrukking van iemand die nog steeds niet helemaal begreep waarom iedereen zich zo druk maakte. De bemanning op de brug had moeite om serieus te blijven kijken. Sommige situaties zijn eenvoudig te komisch. Een man die een jacht van vele miljoenen bezit. Maar geen vijf minuten geduld heeft. Dat zie je niet iedere dag. Later die middag werden de resterende jachten zonder verdere avonturen gelost. Rustig. Professioneel. Zoals het hoort. Toen de laatste eenheid veilig in het water lag keek ik vanaf de brug over de haven. De zon stond laag. De bergen achter Manzanillo kleurden goudgeel. Sleepboten trokken witte strepen door het water. En ergens in de jachthaven voer waarschijnlijk een eigenaar rond die ervan overtuigd was dat hij alles volledig onder controle had gehad. Wij maakten ons ondertussen gereed voor vertrek. De reis was nog niet voorbij. Voor ons lagen nog Ensenada en uiteindelijk Victoria in British Columbia. Maar Manzanillo had alweer bewezen dat niet de schepen de mooiste verhalen opleveren. Niet de machines. Niet de vracht. Maar de mensen. Altijd weer de mensen. **Wordt vervolgd...**

DE JACHTIGE REIS

uit het logboek van Capitano Nico

Naar het noorden



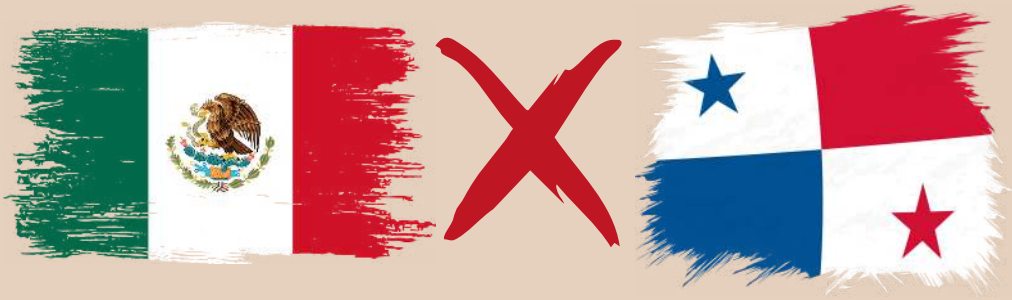
Nadat de laatste jachten in Manzanillo waren gelost, maakten wij opnieuw los. De trossen gingen los. De sleepboot gaf een laatste zetje. Langzaam draaide de Pac Dubhe de haven uit. Voor ons lag weer de Grote Oceaan. Ditmaal met een noordelijke bestemming. De volgende stop zou Ensenada worden. Daar moesten nog enkele jachten van boord. Daarna wachtte Canada.

Voor een zeeman is het altijd bijzonder om tijdens één reis van tropische hitte naar koelere wateren te varen. In Manzanillo hing de warmte als een natte deken over het schip. Zelfs 's nachts bleef de temperatuur hoog. De bootsman was inmiddels volledig verhuisd naar zijn geïmproviseerde verblijf naast het bakboordlicht. Daar sliep hij als een koning. Of althans als een koning zonder airconditioning. Iedere ochtend verscheen hij opmerkelijk uitgerust aan dek.

"Very good sleeping, Captain."

Daar kon ik weinig tegenin brengen. De dagen op zee verliepen rustig. De Pacific lag er vriendelijk bij. Af en toe zagen wij dolfijnen. Soms een vissersboot. Maar meestal alleen water. Heel veel water. Tijdens de wachten op de brug had ik alle tijd om naar onze bijzondere lading te kijken. De resterende jachten stonden nog altijd stevig vastgesjord. Blinkend wit tegen het blauwe water. Sommige hadden namen die klonken alsof zij rechtstreeks uit een Hollywoodfilm kwamen. Andere droegen de naam van een echtgenote, dochter of geliefde. Dat zie je vaak bij jachteigenaren. Hoe groter het jacht, hoe groter meestal ook de letters op de spiegel. En soms ook het ego van de eigenaar. Na enkele dagen bereikten wij Ensenada. Een mooie haven aan de kust van Baja California. Hier werd opnieuw gelost. Ditmaal verliep alles zonder paniek. Zonder sprintende voormannen. En zonder eigenaars die probeerden te vertrekken voordat de natuurkunde daarvoor toestemming had gegeven. De havenautoriteiten waren vriendelijk. De procedures verliepen soepel. En voor wij het goed en wel beseften waren de laatste Mexicaanse bestemmingen afgewerkt. Vanaf dat moment veranderde de reis langzaam van karakter. De tropen verdwenen achter ons. De lucht werd helderder. De nachten werden koeler. En iedere dag kwamen wij dichter bij Canada. Voor veel bemanningsleden was dat goed nieuws. Na weken warmte voelde een frisse wind bijna als een luxeartikel.

Op een avond stond ik op de brugvleugel naar de zonsondergang te kijken. De oceaan was spiegelglad. De lucht kleurde oranje en rood. Achter ons lag Mexico. Voor ons British Columbia. En ergens daar tussenin bevonden wij ons. Een vrachtschip. Een handvol zeelieden. En een paar miljoenen dollars aan jachten die rustig meereisden naar hun nieuwe thuis. Het zijn zulke momenten waarop een mens beseft hoe bijzonder de koopvaardij eigenlijk is. De ene maand zit je in Singapore. De volgende in Australië. Dan weer in Zuid-Amerika. En voor je het weet vaar je met een drijvende jachthaven richting Canada. Geen reis is hetzelfde. En juist daarom blijft de zee na al die jaren interessant. Maar de mooiste ontmoeting van deze reis moest nog komen. Niet in Mexico. Niet in Panama. Maar aan de Canadese westkust. Waar een van de jachteigenaren mij een vraag stelde die ik nooit meer ben vergeten.
Wordt vervolgd...





DE JACHTIGE REIS

uit het logboek van Capitano Nico

De eigenaar van de Joy of Life

Na Ensenada voeren wij verder noordwaarts langs de Amerikaanse westkust. De temperatuur daalde merkbaar. De tropische warmte van Panama en Mexico maakte langzaam plaats voor de frisse lucht van de noordelijke Pacific. Voor een bemanning die wekenlang had gezweet zonder goed werkende airconditioning voelde dat als een geschenk uit de hemel. De laatste bestemming van onze reis was Victoria, in het Canadese British Columbia. Een prachtige plaats. Groene heuvels. Naaldbossen. Helder water. En een sfeer die totaal verschilde van de drukte van Mexico. Hier zouden de laatste jachten worden afgeleverd. Ook de beroemde JOY OF LIFE. Het drijvende paleis van de man die er permanent uitzag alsof iemand zijn belastingaangifte had verdubbeld. Tijdens de reis had ik hem verschillende keren gesproken. Hij was beleefd. Correct. Zeker niet onaardig. Maar vrolijk was hij nooit. Dat maakte zijn scheepsnaam alleen maar opmerkelijker. Toen zijn jacht gereed werd gemaakt voor lossing stond hij op de kade toe te kijken. Zoals altijd ernstig. Armen over elkaar. Geen glimlach. Geen zichtbaar enthousiasme. Zelfs niet nu zijn miljoenenjacht bijna in het water lag. Toen alles veilig was afgerond kwam hij aan boord om afscheid te nemen. Wij dronken een kop koffie op de brug.





Hij keek enige tijd zwijgend naar zijn jacht. Daarna vroeg hij:
"Captain, do you enjoy this life?" Ik moest even lachen. Na meer dan vijftig jaar op zee had ik die vraag niet vaak gekregen.
"Ja," antwoordde ik. **"Meestal wel."**
Hij knikte. Langzaam. Alsof hij daarover nadacht. Daarna vertelde hij iets over zijn leven. Over bedrijven. Over investeringen. Over jaren van hard werken. Over steeds groter wordende projecten. Over geld verdienen. En nog meer geld verdienen. Het was een indrukwekkend verhaal. Maar ergens onderweg leek hij vergeten te zijn waarom hij er ooit aan begonnen was. Hij keek opnieuw naar zijn jacht. De JOY OF LIFE. Toen zei hij iets dat mij altijd is bijgebleven.
"Sometimes I think I spent my whole life building a yacht that I never had time to enjoy."
Even bleef het stil. De woorden pasten eigenlijk perfect bij de man. En ook bij de naam van zijn schip. Veel mensen dromen hun hele leven van rijkdom. Van luxe. Van succes. Van een groot huis. Van een groot jacht. Van alles wat geld kan kopen. Maar tijd. Rust. Gezondheid. Vriendschap. Die staan nergens te koop. Niet in New Orleans. Niet in Panama. Niet in Mexico. En ook niet in Canada. Een uur later werd de JOY OF LIFE voorzichtig in het water gezet. De motoren startten. De eigenaar stapte aan boord. Het jacht draaide langzaam weg van de kade. Voor het eerst sinds ik hem kende zag ik iets dat op een glimlach leek. Een kleine glimlach. Maar toch. Misschien had hij eindelijk een beetje plezier gevonden in zijn eigen Joy of Life. Ik keek het jacht na tot het tussen de andere vaartuigen verdween. Daarna draaide ik mij om. Onze taak zat erop. De jachten waren afgeleverd. De reis was voltooid. En opnieuw had de zee bewezen dat niet de schepen, niet de vracht en zelfs niet de havens het belangrijkst zijn. Het zijn de mensen die een reis onvergetelijk maken. De Mexicaanse loods uit Krimpen aan den IJssel. De ongeduldige jachteigenaar. De bootsman naast het bakboordlicht. En de miljonair die een schip bezat dat Joy of Life heette, maar die onderweg ontdekte dat levensvreugde niet te koop is. Dat was misschien wel de waardevolste lading van de hele reis. Einde.


DE JACHTIGE REIS
Uit het logboek van Capitano Nico
De eigenaar van de Joy of Life
JOY OF LIFE
EINDE

23 DE DANSENDE KASTJES VAN YOKOHAMA

uit het logboek van Capitano Nico

Yokohama.

Wij lagen in de haven toen het gesprek op de grote aardbeving van enkele jaren daarvoor kwam. Onze agent, meneer Wada, vertelde hoe hij die nacht thuis had liggen slapen. Plotseling werd hij wakker geschud door zijn vrouw.
"Wake up! Earthquake!"





Nog voordat hij goed en wel begreep wat er gebeurde, begon het hele huis te bewegen. Niet een beetje trillen. Niet een beetje schudden. Maar bewegen alsof een reus het gebouw bij de fundering had vastgepakt. Zijn vrouw rende onmiddellijk naar hun tweejarige dochtertje. Wada sprong uit bed. Op datzelfde moment begon het kinderbedje langzaam door de kamer te schuiven. Het meisje zelf leek zich nergens zorgen over te maken. Volgens haar vader stond zij vrolijk in haar bedje te dansen terwijl de wereld om haar heen uit elkaar leek te vallen. Beneden in de woonkamer hingen de kastjes nog keurig aan de muur.

Alleen de inhoud had besloten zelfstandig verder te reizen. Borden. Kopjes. Schalen. Het prachtige Japanse servies lag in honderden stukjes over de vloer verspreid. Maar tussen alle scherven stonden de goedkope glazen uit China nog netjes overeind. Geen krasje. Geen barst. Helemaal niets. Wada keek er nog eens naar en schudde zijn hoofd.

"Captain, everything expensive broken." Hij wees naar de Chinese glazen.

"Only cheapest glasses survive."

Dat vond hij nog steeds moeilijk te begrijpen. Ik eigenlijk ook. Misschien waren die glazen zo goedkoop dat zelfs de aardbeving ze niet de moeite waard vond.







Wada woonde vlak bij het vliegveld en dacht aanvankelijk dat er een vliegtuig was neergestort. Pas later drong door dat een groot deel van Japan was getroffen. Meer dan zesduizend mensen verloren hun leven. De materiële schade was enorm. Ook daarna bleef het leven doorgaan. Omdat het treinverkeer grotendeels was ontwricht, liep Wada drie weken lang iedere dag twee uur naar zijn werk. Daarna vijf minuten met de trein van het eerste nog werkende station naar het volgende. En vervolgens weer een uur lopen.

"Why not stay home?" vroeg ik. Hij keek mij verbaasd aan.

"Captain... somebody must go to the office."

Dat antwoord verbaasde mij eigenlijk niet. Zo gaat dat in Japan. Zelfs wanneer de aarde beweegt, proberen de Japanners gewoon op tijd op kantoor te verschijnen.

En misschien is dat wel de reden waarom het land telkens weer overeind komt.

Maar die Chinese glazen stonden er drie weken later nog steeds.

Alsof er nooit iets gebeurd was.

DE DERDE WTK EN DE AMANDELVORMIGE OGEN

24

uit het logboek van Capitano Nico

Wij lagen in Cilegon op West-Java.

Overdag verliep alles rustig. Padang Food eten. Ladingzaken regelen. Papieren afhandelen. Niets bijzonders. Maar zodra de avond viel, ontdekten sommige bemanningsleden dat Indonesië nog meer te bieden had dan rijst en havens. Onze derde werktuigkundige trok met enkele collega's naar een discotheek. Daar gebeurde wat al duizenden zeelieden vóór hem was overkomen. Hij werd verliefd. Of althans, hij dacht dat hij verliefd was. Het betrof een jonge dame met prachtige amandelvormige ogen. Volgens de derde werktuigkundige was zij de vrouw van zijn leven. Volgens de rest van de bemanning was zij vooral geïnteresseerd in zijn portemonnee. Hoe dan ook. De avond verliep uitstekend.
Tot de zon begon op te komen.







Toen bleek dat de laatste honderd dollar van de derde werktuigkundige eveneens een onvergetelijke avond had beleefd. De rekening moest nog betaald worden. De taxi naar het schip ook. Maar de kas van de verliefde werktuigkundige was inmiddels volledig leeg. De taxichauffeur wilde geld. De discotheek wilde geld. En de derde werktuigkundige had vooral zorgen. Uiteindelijk moest Sparks met de taxi naar het schip rijden om geld op te halen. Ondertussen bleef de derde werktuigkundige achter als onderpand. Niet bepaald een situatie die op de Zeevaartschool uitgebreid wordt behandeld. Gelukkig kwam alles goed. De rekening werd betaald. De taxi werd betaald. En onze Romeo werd weer vrijgelaten. De volgende ochtend zag ik enkele bemanningsleden geheimzinnig bij elkaar zitten fluisteren. Zoals altijd op een schip duurde het niet lang voordat het volledige verhaal de ronde deed. Ik luisterde. Lachte. En hield vanaf dat moment niet alleen de scheepskas in de gaten. Maar ook de liefdeskas van de bemanning.



DE RECHTERPOOTJES VAN DE KIP

25

uit het logboek van Capitano Nico

Australië.

Tijdens het opnemen van de proviand stonden enkele Chinese matrozen nieuwsgierig naar de bestellijst te kijken. Driehonderd kilo rundvlees. Driehonderd kilo drumsticks. En nog veel meer. Dat was natuurlijk een uitnodiging voor een grapje.

"Remember," zei ik ernstig.

"When you eat chicken, always choose the right leg."

Ze keken mij verbaasd aan.

"Why, Captain?"

"Because there is more meat on the right leg."

Dat antwoord leek hen niet helemaal te overtuigen. Dus volgde onmiddellijk de volgende vraag.

"But why more meat?"

Ik dacht even na. Toen antwoordde ik met het ernstigste gezicht dat ik kon opzetten:

"Because chickens always push themselves forward with the right leg."

Ze keken mij aandachtig aan. Ik ging onverstoorbaar verder.

"They use the right leg more often, so the muscle becomes bigger."

Dat klonk kennelijk logisch. Tenminste voor hen.









Tijdens de lunch zag ik twee matrozen hun kippenboutjes aandachtig bestuderen. De een draaide zijn bord rond. De ander hield zijn drumstick omhoog alsof hij een deskundige taxateur van kippenpoten was. Uiteindelijk vroeg één van hen:

"Captain... how can we know if this is really the right leg?"

Ik wees naar zijn bord.

"If there is more meat, it is the right leg."

Hij keek tevreden. De andere matroos keek onmiddellijk bezorgd naar zijn eigen kippenbout. En begon zichtbaar te twijfelen. Even later wisselden ze zelfs van bord om de verschillen beter te kunnen vergelijken. Soms heb je als kapitein maar één volkomen onzinnige verklaring nodig om een complete bemanning wetenschappelijk onderzoek te laten verrichten.

En eerlijk gezegd:

Ik heb nooit verteld dat het een grap was.

DE CHIEF OFFICER DIE HET TIEN KEER PROBEERDE

26

uit het logboek van Capitano Nico



Voor de kust van China maakten wij ons op voor de binnenkomst. Zoals gebruikelijk had onze Chinese Chief Officer de aanloop volledig voorbereid. De kaarten waren bijgewerkt. De koers stond gereed. Het verkeer werd nauwlettend gevolgd. De machinekamer was gewaarschuwd. Alles verliep precies volgens de voorschriften. Hij had de brug volledig onder controle. Het enige wat nog ontbrak, was het contact met de loods. Via de VHF riep hij de Pilot Station op.

"Pilot Station... Pilot Station... this is motor vessel..."

Geen antwoord. Hij probeerde het opnieuw. En nog een keer. En nog een keer. Tien keer riep hij de loods op. Tien keer bleef het stil. Uiteindelijk belde hij mijn hut. "**Captain... could you please come to the bridge?"** Toen ik boven kwam, zag ik meteen dat alles perfect was voorbereid. Aan de navigatie hoefde niets meer te worden veranderd. De Chief Officer had uitstekend werk geleverd. Alleen de communicatie met de loods wilde maar niet lukken.



Ik nam de marifoon over.

"Pilot Station, good morning. This is the Captain speaking on board Ruby Indah"

Nog voordat ik de scheepsnaam helemaal had uitgesproken, kwam er direct antwoord.

"Good morning, Captain. Pilot will board in twenty minutes."



Ik keek glimlachend naar de Chief Officer. Hij haalde zijn schouders op. Toen zei de loods met een lach in zijn stem:

"Sorry, Captain... your Chief Officer tried ten times... but he sounded too Chinese."

Een paar seconden bleef het doodstil op de brug. Daarna schoot iedereen in de lach. Zelfs de Chief Officer kon uiteindelijk zijn eigen lach niet meer inhouden. Hij had de complete aanloop voorbeeldig voorbereid. Alles klopte. Alleen het laatste stukje communicatie had hij aan de kapitein moeten overlaten. Sindsdien was het vaste grapje aan boord dat de Chief Officer de hele aanloop mocht doen... maar dat de kapitein de loods maar beter zelf kon oproepen.





DE VULKANEN VAN DE PACIFIC

27

uit het logboek van Capitano Nico

Pacific Oceaan.

Najaar 1977.

Wij voeren in ballast van Zuid-Korea naar Canada. Een lange oversteek. Geen lading. Geen havens. Geen land. Alleen water. En zoals iedere zeeman weet betekent ballast vaak één ding: Je ligt als een blaas op het water. Die reis bevonden wij ons ten zuiden van Japan. Op de kaart stonden twee namen die de meeste mensen waarschijnlijk niets zeggen: Myojin Sho. Beyonesu Rocks. Op het eerste gezicht lijken het gewone stipjes op de zeekaart. Maar schijn bedriegt. Onder ons lagen enkele van de actiefste onderzeese vulkanische gebieden van de noordelijke Pacific. Een gebied waar de aardkorst voortdurend in beweging is. Waar vulkanen ontstaan en verdwijnen. En soms plotseling weer tot leven komen. De Japanse vissers kennen die wateren goed. Zij weten dat de zee daar niet altijd zo rustig is als zij eruitziet.



In 1952 werd een Japans onderzoeksschip verrast door een vulkanische uitbarsting in dit gebied. Complete stukken nieuw gevormd vulkanisch gesteente verschenen tijdelijk boven het wateroppervlak om daarna weer te verdwijnen. De oceaan bouwt daar letterlijk nieuwe eilanden. En breekt ze vervolgens weer af.



1952 – Uitbarsting in de Myojin Sho regio. Nieuw gevormd vulkanisch gesteente verschijnt boven het water.



Terwijl wij daar voeren dacht echter niemand aan vulkanen. Bij ons was het vrijwel windstil. Met een kalme zee. Deining quasi nul komma nul. Heerlijk rustig als een baby in the craddle. Perfecte avond om dromend in slaap te vallen.



Tot middernacht. Als een donderslag bij heldere hemel. Het schip maakte 4 enorme slingeringen. Ik werd uit mijn kooi geslingerd en smakte tegen de kastenwand. Als ik maar geen kniebreuk heb ... flitste het door mijn hoofd. Bij iedere slingering leek de horizon door de patrijspoort naar binnen te kijken. Kasten gingen open. Deuren sloegen dicht. Stoelen schoven door de hutten. Alles wat niet goed vastzat koos zijn eigen weg. De boeg verdween volledig in een muur van water. De brug kraakte. De ramen trilden. En het schip maakte hellingen waarvan je automatisch naar de inclinometer wil kijken. Maar het enige wat op dat moment telt is HOE BLIJF IK OP DE BEEN? Dertig graden. Veertig. Hikte tegen de vijftig. En meer.





Op een bepaald moment voelde het alsof wij bijna op onze zij lagen. Dat gebeurt gelukkig bijna nooit. Beneden in de accommodatie veranderde de inventaris langzaam in projectielen. Laden vlogen open. Boeken, mappen en ordners lagen verspreid over de vloer. Hele serviezen sneuvelden. En ergens in de machinekamer besloot een zware condensor dat hij voortaan liever in een ander kantoor wilde staan. Het apparaat brak dwars door twee scheidingswanden heen. Dat kunststukje hadden zelfs de oudste machinisten nog nooit meegemaakt. Toen de ochtend eindelijk aanbrak zagen wij pas goed wat er gebeurd was. Overal rommel. Overal schade. Maar wonder boven wonder geen gewonden. De Poolse stuurman en de tweede machinist waren lachend bezig de chaos op te ruimen.

"Ach Captain..." zei de stuurman.

"Dit is gewoon de Pacific."

Een beetje Pacific. Dat vond ik persoonlijk een optimistische omschrijving. De oceaan werd weer vriendelijk. Alsof er nooit iets gebeurd was. Alleen de beschadigde inventaris herinnerde nog aan de gebeurtenissen van die nacht. Diep onder ons lagen de vulkanen van Myojin Sho en Beyonesu. Die hun geweld deze nacht hadden uitgestoten. Onzichtbaar. Slapend. Of misschien helemaal niet slapend. Want dat is het bijzondere van de oceaan. Aan de oppervlakte zie je onstuimige golven. En daarna kalmte. Maar diep daaronder is de aarde voortdurend bezig zichzelf opnieuw uit te vinden. En soms herinnert zij ons eraan wie er werkelijk de baas is. Niet de kapitein. Niet de reder. Niet eens de storm. Maar de natuur zelf.



28

DE DIKSTE IMMIGRATIEOFFICIER VAN SAN DIEGO

uit het logboek van Capitano Nico

De mist hing als een natte deken boven de kust van Zuid-Californië. Vanaf de brug zag ik niets. Geen horizon. Geen zee. Geen lucht. Alleen een grijze muur die schip en oceaan volledig opslokte. Om zes uur 's avonds belde ik de loodsdienst van San Diego.

"Pad Dubois speaking. How is the visibility, captain?"

Zijn naam zorgde altijd voor een glimlach. Sommigen dachten dat hij uit Dubai kwam. Maar Pad Dubois sprak zijn voornaam uit als "Pae", naar de helderste ster van de Grote Beer. Een echte zeeman.

"Het zicht is hier praktisch nul," antwoordde ik.

"Misschien vijf meter."

"Heb je goede radars, captain?" Ik keek naar de twee moderne radarschermen voor mij. Het schip was nog geen jaar oud.

"Perfecte radars." Hij lachte.

"Dan zie ik geen probleem. Stoom maar rustig naar de buitenboei. Daar kom ik aan boord."

De misthoorn loeide iedere twee minuten automatisch over de stille oceaan. Een langgerekte, dreunende toon. Zelfs op de brug voelde je de trillingen door het staal gaan. Via de marifoon sprak ik enkele zeiljachten die eveneens in de mist lagen. Ze hadden geen radar. Alleen een kompas, een marifoon en veel vertrouwen. Ik vroeg hen vriendelijk buiten de vaargeul te blijven. Iedereen werkte uitstekend mee.



Op het radarscherm verscheen even later een klein driehoekje. SD Pilot Boat. De loodsboot. Dankzij AIS was hij eenvoudig te herkennen. Niet veel later meldde de derde stuurman:

"Pilot boat alongside, captain."

De loods stapte aan boord. Rustig. Zelfverzekerd. Alsof dit de normaalste zaak van de wereld was. En misschien was dat voor hem ook zo. Samen voeren wij langzaam de haven binnen. De snelheid teruggebracht tot acht knopen. Voor ons niets dan mist. Links niets. Rechts niets. Alleen radar. Kompas. En ervaring. Plotseling passeerden wij op ongeveer vijfhonderd meter de Oosterdam van de Holland America Lijn. Normaal zou zo'n enorm verlicht cruiseschip al van kilometers afstand zichtbaar zijn. Nu zagen we helemaal niets. We hoorden alleen ergens in de grijze leegte haar misthoorn antwoorden. Een indrukwekkend geluid. Zelfs voor iemand die duizenden havenaanlopen heeft gemaakt. Verderop kwamen twee sleepboten langszij. De Pacific Knight op het voorschip. De Pacific Queen op het achterschip. Langzaam trokken en duwden zij ons naar de kade. Pas toen we nog een meter of vijf verwijderd waren, doemden ineens de felle schijnwerpers van de terminal op uit de mist. Alsof iemand plotseling het decor van een toneelstuk had aangezet.





Enkele minuten later lagen we veilig vast. Nog voordat de gangway goed en wel op zijn plaats lag, stormde de Amerikaanse Customs and Border Protection aan boord. Ze hadden lang op de kade staan wachten. Geduld hoorde blijkbaar niet tot hun sterkste eigenschap. Twee keurige heren stapten probleemloos aan boord. De derde... Die was van een heel ander kaliber. Hij had ongeveer de afmetingen van een kleine bestelwagen. Toen hij de gangway betrad, helde die gevaarlijk naar één kant. Hij verloor zijn evenwicht en viel half tegen de reling. Twee Chinese matrozen schoten onmiddellijk toe en trokken hem met veel moeite weer overeind. De man hijgde alsof hij zojuist een marathon had gelopen. Even later kwam ik hem opnieuw tegen in de meeting room. Zijn gezicht glom van het zweet. Tot mijn verbazing had hij heel kleine handjes. Bijna kinderhanden.

"Sir," zei ik vriendelijk, **"hier kunt u eerst even uw handen wassen."**

Ik draaide de kraan open en legde een schone handdoek klaar. Hij keek mij even verrast aan. Toen verscheen er een glimlach.

"Thank you, Captain."



Daarna begon het echte werk. De complete bemanning moest één voor één verschijnen. Paspoort. Walpas. En een paar vragen. Een jonge Chinese leerling-machinist stond zichtbaar te trillen. Het was zijn eerste reis naar Amerika.

"You speak English?"

"Yes, Sir."

"What is your date of birth?" De jongen slikte.

"September eleven nineteen eighty-four."

De officier keek hem enkele seconden zwijgend aan. Daarna vergeleek hij het gezicht van de jongen zorgvuldig met de pasfoto die jaren eerder ergens in een klein Chinees dorp door de plaatselijke fotograaf was gemaakt. Het leek alsof hij ieder sproetje controleerde. De leerling durfde nauwelijks adem te halen. Toen knikte de officier.

"Okay."

De jongen slaakte bijna hoorbaar een zucht van verlichting. Na ruim een uur was iedereen gecontroleerd. Iedereen kreeg een walpas. Ik bedankte de heren en begeleidde hen weer naar de gangway. Ditmaal wachtte iedereen keurig totdat de loopplank stevig en veilig in positie lag. Geen haast meer. De rust was teruggekeerd. Onze twee jonge Singaporese leerling-machinisten verdwenen vrijwel direct de wal op. Hun eerste bezoek aan Amerika. Ze wilden geen minuut verliezen. Morgen zouden we beginnen met het lossen van zeven splinternieuwe jachten. Maar vanavond genoten zij eerst van iets wat iedere zeeman zich zijn leven lang blijft herinneren: De eerste avond aan wal in San Diego.



29

DE SCHOENEN VAN ZESENTWINTIG DOLLAR

uit het logboek van Capitano Nico

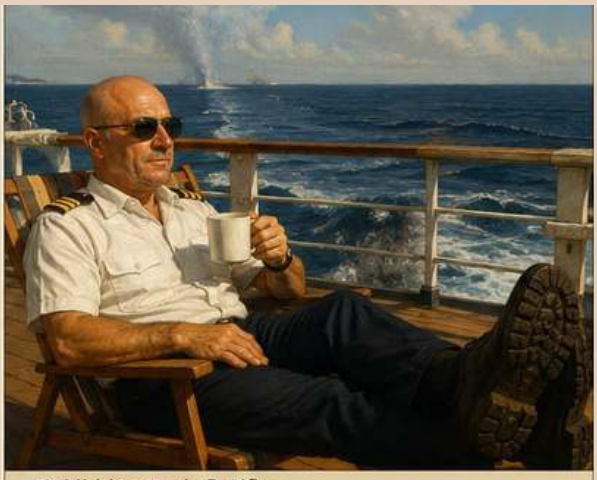
New Orleans.

Zoals iedere zeeman deed ook ik graag een koopje wanneer zich dat voordeed. In een winkel zag ik een paar Chinese veiligheidsschoenen. Ze zagen er uitstekend uit. Stevig. Comfortabel. En vooral goedkoop. Slechts zesentwintig dollar. Een paar Caterpillar veiligheidsschoenen kostte toen ruim honderd dollar. De keuze leek dus eenvoudig. Na New Orleans vertrokken wij naar Miami om jachten te laden.



1. New Orleans.
Een koopje dat te mooi leek om waar te zijn.
Chinese veiligheidsschoenen voor slechts 26 dollar.

Via het Panamakanaal voeren wij naar de Mexicaanse westkust, vervolgens naar Ensenada en Victoria in Canada, waarna de reis verder zou gaan naar het Verre Oosten. De nieuwe schoenen liepen heerlijk. Geen drukplekken. Geen pijn. Geen enkel probleem.
Tot ergens midden op de Pacific...



2. Midden op de Pacific.
De nieuwe schoenen liepen heerlijk.
Geen drukplekken. Geen pijn. Geen enkel probleem.

Eerst verschenen er kleine rode vlekjes op mijn tenen. Daarna op mijn voeten. Vervolgens rond mijn enkels. Ze jeukten verschrikkelijk. Ik dacht dat het vanzelf wel zou verdwijnen. Maar iedere dag werden de plekken groter. Door het krabben ging mijn huid open. Toen wij uiteindelijk Manila bereikten, schrok ik zelf van mijn benen. Ze zagen eruit als grote, vuurrode tomaten. De uitslag trok langzaam omhoog. Van mijn voeten... naar mijn enkels... naar mijn kuiten. En vervolgens verder. Ik kreeg koorts en voelde me met het uur slechter worden. Diezelfde avond meldde ik mij bij het Manila Doctors Hospital. De arts keek nauwelijks tien seconden naar mijn benen. Daarna keek hij mij ernstig aan.



3. Manila.
De uitslag trok langzaam omhoog.
Van mijn voeten... naar mijn enkels... naar mijn kuiten.

"U blijft hier."

De volgende dag onderzocht een dermatoloog mij opnieuw. Inmiddels had de uitslag zich verder verspreid. Hij wilde geen enkel risico nemen. Ik werd onmiddellijk opgenomen. Aan een infuus gelegd. Bloed werd afgenomen. Er werd een stukje huid weggehaald voor onderzoek. De artsen vermoedden een zeer zware allergische reactie waardoor mijn bloedvaten ernstig ontstoken waren geraakt. Hun grootste zorg was dat de ontsteking verder omhoog zou trekken. Tot mijn gezicht. Gelukkig sloegen de medicijnen aan. Dag en nacht werd ik gecontroleerd. Iedere paar uur kwamen verpleegkundigen mijn temperatuur, bloeddruk en hartslag meten. Tweemaal per dag verscheen de dermatoloog aan mijn bed.



4. Opname in het Manila Doctors Hospital.
Aan een infuus. Bloedonderzoek. Huidmonster.
Een ernstige allergische reactie aan mijn bloedvaten.



5. Vijf dagen later.
Tegen het advies van de artsen in terug aan boord.
Met medicijnen... en een les die ik nooit meer vergat.

Na vijf dagen mocht ik, tegen het advies van de artsen in, weer terug naar mijn schip. Wel met een tas vol medicijnen en een uitgebreide gebruiksaanwijzing. Tot op de dag van vandaag ben ik ervan overtuigd dat de oorzaak in die Chinese veiligheidsschoenen zat. Waarschijnlijk in de chemische stoffen waarmee de binnenkant was geïmpregneerd. Tijdens meer dan vijftig jaar varen over alle wereldzeeën heb ik nooit eerder of later zo'n heftige allergische reactie meegemaakt. Sindsdien heb ik één les nooit meer vergeten. Goedkoop kan soms verschrikkelijk duur uitpakken.

Dat paar veiligheidsschoenen van zesentwintig dollar... werd uiteindelijk het duurste paar schoenen dat ik ooit heb gekocht.

DE COPIEERMACHINE VAN 295 DOLLAR

30

uit het logboek van Capitano Nico

Duluth, Minnesota.

Aan boord was een kopieermachine geen luxe. Ze draaide bijna iedere dag. Certificaten. Machinekamerjournaals. Douanepapieren. Ladingdocumenten. Alles moest worden gekopieerd. Op een dag kregen enkele engine-cadetten de opdracht een pagina uit het machinekamerjournaal te kopiëren. Dat hadden ze nog nooit gedaan. In plaats van het boek open te slaan op de juiste bladzijde, legden ze het complete machinekamerjournaal op de glasplaat. Dat was geen dun schriftje. Het was een loodzwaar boek van bijna vijf pond. De glasplaat kraakte. De copier begon te brommen. Toen verscheen er een dun rookpluimpje. Gevolgd door de onmiskenbare geur van doorgebrande elektronica. Dat was het einde van onze trouwe kopieermachine. Toen wij in Duluth lagen, ging ik op zoek naar een vervanger.



**Via een advertentie vond ik een vrijwel nieuwe copier.
Prijs: 295 Amerikaanse dollar.
Voor dat bedrag hoefde ik niet lang na te denken. Een paar uur later stond hij alweer aan boord. Ik sloot hem aan. Hij werkte perfect. De administratie kon weer verder. Tijdens ons verblijf in Duluth speelde zich nog iets bijzonders af.**



$295



In heel Amerika stond de jaarlijkse inzamelingsactie van Jerry Lewis voor mensen met spierziekten volop in de belangstelling. Op vrijwel ieder televisiekanaal werd aandacht besteed aan de enorme geldinzameling. Bedrijven schonken grote bedragen. Ging over tonnen geld! Bekende Amerikanen belden live de studio binnen. Ik besloot ook een kleine bijdrage te leveren. Vijfentwintig dollar. Geen groot bedrag. Maar wel uit overtuiging. Niet lang daarna werd ik naar de radiohut geroepen. Er was een telefoongesprek vanaf de wal. Via de telefoon hoorde ik dat Jerry Lewis tijdens de live-uitzending had gezegd:

"We just got a very interesting phone call from Captain Nico Mobach. He is sailing on the Great Lakes and he is from Holland.
Thank you very much, Captain."

Ik had dat totaal niet verwacht. Opeens werd mijn naam genoemd op de Amerikaanse televisie. Voor een Nederlandse kapitein op een vrachtschip midden op de Great Lakes was dat een heel bijzondere ervaring.





Diezelfde avond organiseerden we een afscheidsdiner voor onze Chinese bemanningsleden die in Montréal zouden afmonsteren. Onze kok had zich overtroffen. King crab. Een heerlijke Chinese dipsaus. Chocolaatjes. IJs. Meer had niemand nodig. Alcohol was in de Verenigde Staten voor onze bemanning streng verboden. Daar hield iedereen zich keurig aan. Na het eten sprak ik de Chinese bemanning toe. Ik vertelde hun hoe trots ik op hen was. Dat zij zonder twijfel tot de beste zeelieden behoorden waarmee ik ooit had gevaren. Via de tolk bedankte de bootsman mij namens alle Chinese bemanningsleden. Hij zei dat het een eer was geweest om onder mijn gezag te varen. En dat zij hoopten na het Chinese Nieuwjaar opnieuw bij mij aan boord te mogen komen. Zo verliepen de dagen van een kapitein. De ene dag sterft een kopieermachine aan een veel te zwaar machinekamerjournaal. De volgende dag hoor je onverwacht je eigen naam op de Amerikaanse televisie. En 's avonds neem je afscheid van een bemanning die je nooit meer zult vergeten. Dat zijn de herinneringen die een zeemansleven zo bijzonder maken.

DE KAPITEIN DIE EVEN DOKTER WERD

31

uit het logboek van Capitano Nico

Cristóbal, Panama.

We lagen op de rede te wachten toen de bunkerboot langszij kwam. Nog voordat de eerste slang goed en wel was aangesloten, werd er op mijn deur geklopt. De Chief Engineer keek alsof de machinekamer in brand stond.

"Captain... I have a problem."

Als gezagvoerder schieten dan in een fractie van een seconde de 'grappigste' scenario's door je hoofd. Brand. Olie in het water. Een explosie. Gelukkig bleek het iets heel anders. Onze jonge Singaporese machinekamercadet had zijn onderarm klem gekregen tussen de zware bunkerslang en het manifold. Zijn arm was flink opgezwollen en hij had veel pijn. Samen met de eerste stuurman liep ik naar zijn hut. De jongen zat rustig een Singaporees tijdschrift te lezen, maar keek verbaasd op toen de kapitein ineens binnenstapte. Ik onderzocht zijn arm.

"Beweeg je vingers." Dat ging goed.

"Buig je duim." Ook goed.

"Knijp eens zo hard mogelijk." Kracht genoeg.

Daarna liet ik hem langzaam zijn arm omhoog brengen. Pijnlijk. Maar het lukte. Ik voelde zorgvuldig de spieren van zijn boven - en onderarm af. Geen abnormale pijn. Geen vervorming. Geen aanwijzingen voor een breuk.

"Volgens mij is je arm niet gebroken," zei ik.

"Maar we laten voor alle zekerheid toch een dokter kijken."

Via de agent werd een afspraak gemaakt.





De enige manier om aan wal te komen was via de loodsladder. De cadet keek angstig naar beneden.

"Captain... ik weet niet of ik dat durf."

"Pak mijn arm maar stevig vast," zei ik.

Langzaam liet hij zich zakken terwijl hij zich met zijn goede hand aan de touwen vasthield en met de andere mijn arm stevig beetpakte. Als je dit kan is het geen enkel probleem om op die ladder te klimmen. Beneden stapte hij veilig in het bootje.



Een paar uur later kwam hij terug. Met een grote envelop. En een nog grotere rekening. Alleen het boottransport naar de dokter kostte al 185 dollar voor een enkeltje ...dus 370 uit en thuis. De dokter zelf, inclusief röntgenfoto's, rekende slechts 90 dollar. De uitslag was precies zoals ik had verwacht. Geen breuk. Alleen een flinke kneuzing. Een doosje pillen. Een week rust. En alles zou weer in orde komen. De jonge Singaporeaan was zichtbaar opgelucht.

185$ ⇄ 185$

370$



Later zag ik hem achter de boordcomputer een e-mail naar huis sturen. Nieuwsgierig wierp ik een blik op het scherm. Het bericht was gericht aan...

"Beertje Beertje."

Zijn jonge echtgenote bleek zo te heten. Of beter gezegd... zó noemde hij haar. Vanaf dat moment sprak de hele bemanning niet meer over zijn vrouw. Voor iedereen aan boord was zij voortaan gewoon...

Beertje Beertje.





EINDE

