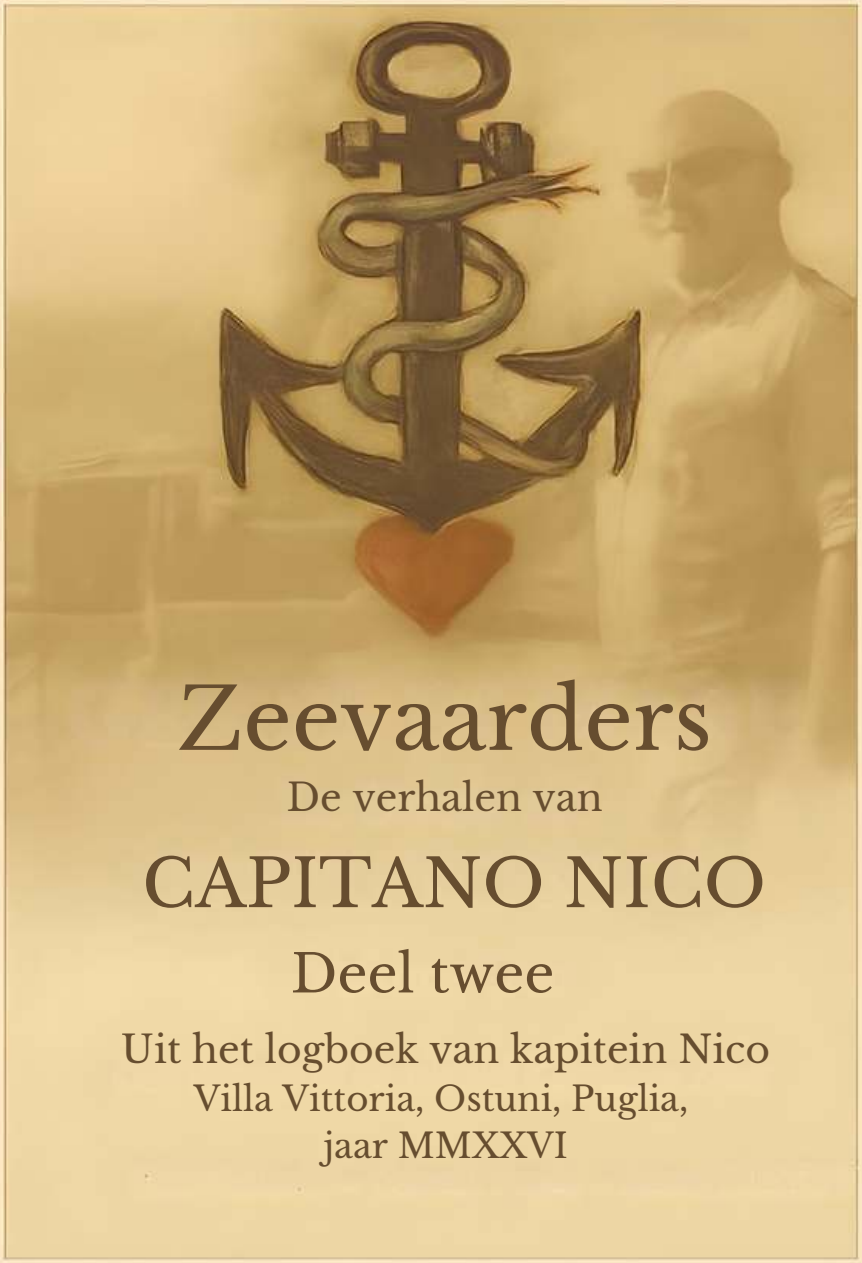


Zeevaarders

De verhalen van

CAPITANO NICO

Deel twee

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

Zeevaarders CAPITANO NICO Deel twee

SUD PEN
OSTUNI
1983

Hapje rijst

uit het logboek van Capitano Nico

1

Na een snelle reis vanuit **Manila** kom ik aan in **Fang Cheng,** ergens in **Zuidwest-China,** niet ver van de grens met **Vietnam. Alleen die zin klinkt al alsof je aan het einde van de wereld bent beland. En eerlijk gezegd voelt het ook zo**. Fang Cheng is zo'n haven waar de hitte niet gewoon in de lucht hangt, maar tegen je gezicht slaat zodra je de gangway afkomt. **Alles dampt.** Het asfalt, de muren, de mensen, de haven, het schip en vooral ikzelf. Wij liggen daar met een schip waarop de airconditioning zich gedraagt als een oude matroos met tegenzin. **Hij doet het soms. En soms ook niet.**

In de accommodatie is het dan net alsof iemand de hele bemanning in een stalen broodtrommel heeft opgesloten en die vervolgens in de zon heeft gezet. Moderne schepen worden tegenwoordig niet meer gebouwd op natuurlijke ventilatie. Vroeger had je patrijspoorten, luchthappers, deuren, tocht, wind en gezond verstand. **Nu heb je knoppen.** En als de knoppen niet werken, heb je niets. Dus ga ik aan de wal op zoek naar een ventilator.

Niet zomaar een ventilator. **Nee, een ventilator met orkaankracht.** Een apparaat dat niet alleen lucht verplaatst, maar ook papieren van tafel blaast, petten laat vliegen en eventueel een kleine matroos tegen het schot kan drukken. De chauffeur brengt mij naar een winkeltje dat officieel een elektrische winkel moet voorstellen. In werkelijkheid is het meer een smal Chinees hol, vol dozen, draadjes, stekkers, lampen, ventilatoren, kookpotten, onbekende apparaten en dingen waarvan ik vermoed dat zelfs de fabrikant niet precies wist waarvoor ze bedoeld waren.
Daar ontmoet ik haar. Mama Lifa...

Een klein Chinees vrouwtje van minimale afmetingen, maar met een uitstraling alsof zij persoonlijk de elektriciteit in heel Zuid-China beheert. Ze glimlacht met een bijna tandeloos mondje en helpt mij alsof ik de keizer zelf ben. Ik probeer in mijn beste Chinees te vragen hoe ze heet. Dat lukt natuurlijk niet. Mijn Chinees bestaat hoofdzakelijk uit goede bedoelingen, verkeerde klanken en internationale gebaren. Toch begrijp ik uiteindelijk dat ze **Shao Lifa** heet. Voor mij wordt ze meteen **Mama Lifa.**



Ik koop een grote ventilator. Zo'n ding dat eruitziet alsof hij ook gebruikt kan worden om een klein vliegtuigje te starten. Ik betaal dertig dollar en krijg een handvol Chinees geld terug. Dat geef ik aan de jongen die mijn nieuwe aankoop naar de taxi brengt. De chauffeur kijkt mij aan.

'**You want Vietnam? I bring you Vietnam. Ten dollar.'**

Ik kijk naar zijn autootje. Het is Chinees van makelij, klein, benauwd en warm. Een soort rijdende sardineblikje met wielen eronder. Ik zit er nog geen vijf minuten in en voel mij al opgesloten als een haring in een kist.

'**Nee,'** zeg ik.

'Restaurant. I want eat. Cold beer.'

De chauffeur knikt alsof hij mij volledig begrijpt. Dat blijkt natuurlijk niet zo te zijn. **Hij brengt mij niet naar een restaurant.**



Hij brengt mij terug naar de elektrische winkel.
‘Mama Lifa very good cook,’ zegt hij opgewekt.
‘Vietnam food. You like.’
Voor ik goed en wel kan protesteren, zit ik alweer achter in dat winkeltje. En inderdaad, achter de elektrische rommel blijkt een klein keukentje te zijn. Er hangen een paar eenden. Er staat een wok op het vuur. Er ligt rijst. Er liggen pepers. Veel pepers. **Te veel pepers.** Genoeg pepers om een kleine oorlog te winnen. Mama Lifa geeft mij direct een flesje **Qinhuangdao-bier.**
‘**You like glass?’** vraagt ze.
Ik kijk naar de glazen. Ze zien eruit alsof ze al sinds de Lange Mars niet meer echt zijn afgewassen.
‘**No glass,’** zeg ik vriendelijk.
‘Bottle very good.’
Daar zit ik dus. Kapitein uit Holland. In een elektrische winkel in Zuid-China. Met een ventilator naast mij, een fles bier in de hand en Mama Lifa die achter een wok staat alsof zij voor de admiraal van de Chinese vloot kookt. Ze zet een bord rijst voor mij neer. Het ruikt heerlijk. Dat is altijd het gevaarlijke moment. Want iets kan heerlijk ruiken en tegelijk gebouwd zijn om je keel van binnen schoon te branden. Ik neem de eerste hap. En meteen slaat het op mijn strottenhoofd als een klepel op de klokkentoren. Mijn ogen beginnen te tranen. Mijn voorhoofd wordt nat. Mijn oren gaan openstaan. Mijn ziel verlaat even mijn lichaam, kijkt rond in dat winkeltje en denkt: **Nico, jongen, waar ben jij nu weer aan begonnen?** Mama Lifa kijkt mij strak aan.





Nico, jongen, waar ben jij nu weer aan begonnen?

Zij controleert mijn reactie. Ik wil natuurlijk geen gezichtsverlies lijden. Een kapitein hoort overal tegen te kunnen. Storm, inspecteurs, Egyptische douane, havenmeesters, lekke leidingen, ballastproblemen, onwillige bemanning en nu dus ook Chinese rijst met brandbare inhoud. Dus ik glimlach. **‘Very good,’** piep ik. Niet met een normale stem. Meer met het geluid van een stoomfluit die ergens achter in de haven langzaam leegloopt. Mama Lifa glundert. Dat is gevaarlijk. Want als een kok glundert nadat je half verkoold ‘very good’ hebt gezegd, krijg je méér. En ja hoor. Ze schept nog een portie op. Ik probeer te protesteren, maar mijn tong is inmiddels buiten dienst. Mijn keel is een vulkaan. Mijn lippen voelen alsof ze in de verfafbrander hebben gelegen. De chauffeur zit erbij en lacht vriendelijk. Hij vindt het prachtig.



Hij ziet een Hollander die dacht dat hij een hapje rijst ging eten en nu langzaam verandert in een rood seinlicht. Ik drink mijn bier leeg. Dat helpt precies drie seconden. Daarna begint de brand opnieuw. Mama Lifa vraagt iets. Ik versta er niets van, maar ik knik. Dat is altijd fout in Azië. Als je niets verstaat en toch knikt, heb je binnen vijf minuten óf een tweede bord eten, óf een zak levende kippen, óf een uitnodiging voor een bruiloft. In dit geval krijg ik de rekening. **‘How much, Mama Lifa?’** vraag ik haar met een stem alsof ik net drie dagen door de woestijn heb gelopen. Ze glimlacht. Tandeloos. Onschuldig. Levensgevaarlijk. **‘Only ten dollar**.’ Tien dollar. Voor een fles bier, een bord rijst, een tweede bord rijst, een bijna medische ingreep aan mijn keel en waarschijnlijk ook het gebruik van de zuurstof in haar winkel. Ik betaal. Natuurlijk betaal ik. Waarschijnlijk betaal ik zelfs twee keer te veel, maar op dat moment kan het mij niets schelen.

Ik geef haar het geld alsof ik de president van Tjilitjap ben.Daarna vlucht ik naar buiten. De chauffeur staat klaar. De ventilator wordt opnieuw in het autootje geperst. Ik vouw mijzelf ernaast, half verdoofd door peper, hitte, bier en verwarring.
‘**You happy?’** vraagt de chauffeur.
‘Yes,’ piep ik. ‘Very happy.’
Maar in werkelijkheid ben ik vooral blij dat ik weer naar het schip mag. Terug naar mijn eigen hut. Terug naar mijn eigen bemanning. Terug naar een accommodatie waar de airconditioning misschien niet werkt, maar waar tenminste niemand mij met een glimlach probeert te vermoorden met een bord rijst. Aan boord zet ik de nieuwe ventilator aan. Het ding begint te loeien als een tyfoon in een stalen kast. Papieren vliegen van mijn bureau. Een pet rolt over de vloer. Mijn handdoek wappert alsof wij op volle zee in windkracht acht zitten. Ik ga ervoor zitten. Mijn gezicht gloeit nog steeds**.** Mijn keel brandt nog na. Maar de lucht beweegt. En dat is genoeg. Ik denk aan Mama Lifa. Aan haar winkeltje.
Aan haar flesje bier.
Aan haar rijst.
Aan haar tandeloze lach.
En ik moet lachen. Want zo is de zeevaart. Je gaat aan de wal voor een ventilator. En je komt terug met een verhaal.



Bristol

De douaniers, het bier en de maand maart uit het logboek van Capitano Nico

2

We kwamen vanaf zee binnen door dat typische grijze Engelse weer dat niet uit de hemel valt, maar daar gewoon hangt. Vochtig, geduldig, alsof het hele land in een oude natte overjas is gewikkeld. De zon zat ergens boven ons, ongetwijfeld keurig haar plicht te doen voor Queen and Empire, maar aan boord kon niemand dat bewijzen.

We passeerden tussen de Scilly's en Cornwall, door wateren waar geschiedenis, mist, rotsen en verzekeringsclaims altijd dicht bij elkaar hebben gewoond. Ergens in dat gebied had de Torrey Canyon ooit haar naam gemaakt op de slechtst denkbare manier, en sindsdien was het verkeersscheidingsstelsel daar netjes geregeld. Lijnen op de kaart. Regels in het boek.



Iedereen in zijn eigen baantje. Precies zoals de Engelsen het graag zien. Toen we ongeveer honderd mijl van Bristol waren, voelde ik de eerste tekenen van griep in mijn botten kruipen. Zwakke knieën, een licht hoofd, een verdachte warmte achter mijn ogen. Niet genoeg om aan dood te gaan, helaas, maar ruim voldoende om als kapitein het gevoel te krijgen dat de hele wereld te veel vragen stelde. Bij Breaksea Light kwam het loodswezen tot leven. We riepen hen op, gaven onze gegevens, beantwoordden de gebruikelijke vragen en wachtten. Het Bristol Channel is geen plek waar een verstandig mens zomaar begint te improviseren. Het tij loopt daar als een belastinginspecteur: snel, genadeloos en altijd op het verkeerde moment. De loodsen kwamen aan boord en later, bij de toegang tot de sluis van Portbury, kwamen er maar liefst vijf sleepboten om ons te assisteren. Vijf!!!!! Niet omdat we interessant wilden doen. Omdat ze nodig waren. De stroom was sterk genoeg om iedere man op de brug eraan te herinneren dat staal zwaar is, maar water sterker.

Zonder die extra paardenkrachten, precies op het juiste moment trekkend en duwend, kon je de pier gemakkelijk opnieuw schilderen met je eigen scheepsverf. En dat wordt in Britse havens meestal niet op prijs gesteld. We maakten de manoeuvre voorzichtig. Langzaam. Met die prachtige mengeling van professionele kalmte en innerlijk gebed die iedere kapitein kent. Het schip kwam de sluis in. We draaiden haar, brachten haar met stuurboordszijde langszij, trossen vast, machine stop, telegraaf stil. Er moest nog een diepgangssurvey worden gedaan, maar lossen konden we nog niet, omdat een ander schip achter ons nog niet gereed was. Dus daar lagen we. Afgemeerd. Wachtend. In Engeland. En dat betekent maar één ding. Vroeg of laat komt er iemand aan boord met papieren. Eerst kwam de **operations manager,** meneer **Denholm.** Een nette man. Hij bracht de post mee die vanuit het kantoor in **Singapore** was doorgestuurd. Dat was nog in de tijd dat post in enveloppen kwam en je dag langzamer kon verpesten dan een e-mail, maar wel met meer waardigheid.



Daarna kwamen **twee douaniers aan boord.** Zeer beleefd. Zeer correct. Zeer geïnteresseerd. **De gevaarlijkste soort!!!** Ik ontving hen zoals het hoort en bood hun iets te drinken aan. **Thee, koffie, frisdrank misschien?** De heren gaven de voorkeur aan **bier.** Natuurlijk. Dus verschenen er twee biertjes op tafel en de heren zeiden opgewekt:

“**Proost, kapitein.”** Ik keek naar hen.

Zij keken naar hun papieren. En toen begon het onderzoek. Ze wilden de bemanningslijst zien. Volkomen normaal. Ze wilden weten wie er aan boord waren. Ook normaal. Ze wilden weten uit welke landen de mensen afkomstig waren. Nog steeds normaal, al begon het al een beetje naar overbodige nieuwsgierigheid te ruiken. Toen keek een van hen over zijn glas heen naar mij en vroeg of ik weleens moeilijkheden had met

“**die mensen uit het Verre Oosten”**. Ik keek hem aan.

“**Moeilijkheden?”**

“**Ja, kapitein. Discipline. Drank. Dat soort zaken.”** Ik voelde de griep vanuit mijn knieën naar mijn humeur opstijgen. **“Nee,”** zei ik. **“Ik heb geen moeilijkheden met mijn bemanning.”** Hij knikte, maakte een aantekening en nam nog een slok bier. Toen kwam de volgende vraag. **“Drinken ze veel, kapitein?”** Ik keek naar de **twee biertjes op mijn bureau.** Eentje al half leeg. **“Nee,”** zei ik. **“Niet veel.”**

“**Zouden wij de maandelijkse uitgiftelijst van de bonded stores mogen zien?”** Daar was hij. De heilige lijst.





Het gewijde document. Het grote Britse wantrouwen in gedrukte vorm. Ze wilden de verkooplijst zien van alcoholische drank en sigaretten die aan de bemanning waren uitgegeven. Niet omdat er iets mis was. Niet omdat er problemen waren geweest. Niet omdat iemand dronken van de gangway was gevallen terwijl hij in het Tagalog “Rule Britannia” zong. Nee. Ze waren gewoon nieuwsgierig. Autoriteiten overal ter wereld lijden aan dezelfde ziekte: als ze niets nuttigs te doen hebben, beginnen ze vragen te stellen. Dus gaf ik hun de lijst. Ze bogen zich eroverheen alsof ze twee professoren waren die de Dode Zeerollen onderzochten. Een vinger gleed langzaam langs het papier. En stopte.

“Kapitein,” zei een van hen, “uw derde machinist rookt nogal veel.”
“Is dat zo?” “In maart heeft hij twee sloffen sigaretten gekocht. In april zeven sloffen." Hij keek mij aan alsof hij zojuist een internationale smokkelorganisatie had ontdekt, geleid vanuit de machinekamer door een Filipijn met vuile handen en een nicotineprobleem.
“**Waarom zou dat zijn, kapitein?”** Ik haalde adem. Een kapitein moet geduldig zijn. Een kapitein moet diplomatiek zijn.



Een kapitein mag een douanier niet bij zijn kraag pakken en hem voorzichtig met zijn gezicht in zijn eigen biertje duwen. Dus legde ik het uit.
“Heren, wij sluiten onze bonded stores-kwartaal administratie af op de veertiende van die maand, omdat het kantoor in Singapore de cijfers op tijd wil hebben. Dus maart bestond voor de bonded stores maar uit twee weken. April bestond uit acht weken. Daarom staan er in maart twee sloffen en in april zeven.” Ze keken naar de lijst. Toen naar elkaar. Toen naar mij. Toen zei een van hen: **“Oh.” Een heel Brits “Oh”**. Een **“Oh”** dat betekende: ik heb me vergist, maar ik ga dat natuurlijk niet hardop toegeven. Intussen waren de glazen leeg. **Ik bood niets aan.**

Ze bleven zitten. Na een keurige stilte zei een van hen: “Well, Captain, I wouldn’t mind another small beer.” Natuurlijk niet. Zo werkt de wereld. Een man komt aan boord om te onderzoeken of zeelieden misschien te veel drinken, drinkt zelf een biertje, stelt belachelijke vragen, begrijpt simpele administratie niet, en besluit daarna dat het onderzoek een tweede biertje vereist. Ik gaf hun het tweede biertje. Niet omdat ik zwak was. Maar omdat de snelste manier om een official van je schip te krijgen soms is hem net genoeg gastvrijheid te geven om hem het gevoel te geven dat hij gewonnen heeft. Ze dronken. Ze vroegen verder. Of de mannen alcohol aan de wal kochten. Of ze dat mee terug aan boord namen. Of ze in hun hutten dronken. Of er ooit incidenten waren geweest. Ik zei nee. Nee. Nee. En nee. De waarheid is eenvoudig. Vroeger werd er op sommige schepen flink gedronken. Natuurlijk.



Er waren ook schepen waar kapiteins te veel dronken, machinisten te veel transpireerden, koks alles te veel bakten en reders te weinig betaalden. Maar de tijden waren veranderd. Moderne bemanningen werkten hard. Ze belden naar huis. Ze spaarden geld. Ze keken video’s, kaartten, schreven brieven, repareerden radio’s, maakten hutten schoon en droomden ervan om thuis te komen met een koffer vol cadeautjes. Hou mensen bezig. Geef ze wat recreatie. Behandel ze met een beetje respect. En de meeste problemen krijgen nooit poten. Maar probeer dat maar eens uit te leggen aan twee mannen met insignes op hun uniformen, notitieboekjes en bierschuim op hun lippen. De zeeman is overal ter wereld een gemakkelijk slachtoffer. Hij komt van zee, vermoeid, beleefd, onbekend met lokale regels, en omringd door mensen die plotseling gezag hebben. Hij beantwoordt vragen omdat hij gewend is ordelijk te zijn. Hij werkt mee omdat het schip weer moet varen. Hij glimlacht omdat problemen tijd kosten. En tijd is in de scheepvaart duurder dan waardigheid.

Ik dacht aan wat deze heren eigenlijk zouden moeten doen. Ze zouden op vrijdagavond bij de uitgang van een Engelse pub moeten gaan staan, net na sluitingstijd, en aan iedere gentleman die naar buiten komt vragen:
“Wat heeft u gedronken, sir?” “Hoeveel, sir?”
“En gaat u nu in uw motorcar rijden?” Dan zouden ze een veel betere opleiding krijgen.

Misschien ook een klap voor hun kop. Maar ze zouden in vijftien minuten buiten een pub meer leren dan in twee uur aan boord van mijn schip, waar ze fatsoenlijke zeelieden ondervroegen over sigaretten en bier. Eindelijk waren de heren klaar met hun tweede biertje. Ze sloten hun notitieboekjes. Ze bedankten mij voor mijn medewerking. Zeer beleefd. Zeer Brits. Zeer tevreden. Ze gingen de gangway af en lieten twee lege glazen achter, een paar natte kringen op mijn bureau en de vertrouwde geur van officieel onbenul. Ik stond bij het brugraam en keek hoe ze naar de wal gingen. De lucht boven Bristol was grijs. Het tij liep nog steeds. Achter ons was een ander schip nog altijd niet gereed. Mijn knieën waren slap, mijn hoofd was warm, en de griep had nu definitief aangemonsterd op mijn lichaam. Maar ik glimlachte. Want er zijn momenten in het leven van een kapitein waarop de hele wereld zich verklaart in één klein perfect toneeltje. Twee douaniers waren aan boord gekomen om het drankgebruik van zeelieden te onderzoeken. En voordat ze vertrokken, hadden ze om een tweede biertje gevraagd. Proost, heren. Onderzoek voltooid.

Singapore is a fine country 3
uit het logboek van Capitano Nico

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

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



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

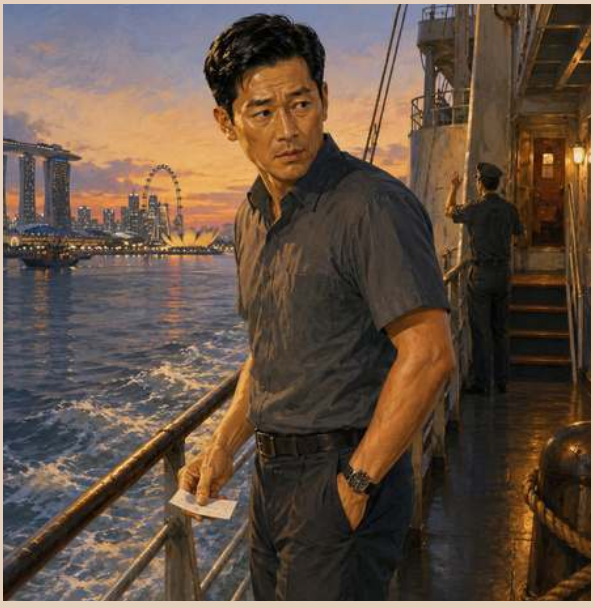


Gewoon een man in burgerkleding. Maar met de blik van iemand die precies wist waarom hij daar stond. **“Sir. You dropped your cigarette butt.”** Mijn bootsman keek naar beneden. Daar lag het peukje. Klein. Eenzaam. Rokend. Maar juridisch gezien kennelijk zwaar belastend materiaal. Een zeeman geeft natuurlijk niet meteen toe.

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

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

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





Niet om thee te drinken. Niet om te vragen of alles goed was aan boord. Niet om gezellig te informeren naar de reis. Nee. Hij kwam hem arresteren. Mijn bootsman begreep er eerst niets van. Waarvoor? Voor die honderd dollar. Die honderd dollar van dat peukje op Orchard Road. Hij zei tegen de officier: **“Maar ik kan nu betalen.”** Dat leek hem logisch. Hij had nu geld. Hij wilde betalen. Probleem opgelost.

Maar zo werkt Singapore niet. De officier zei: **“Nee. You must come with me.”**

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





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

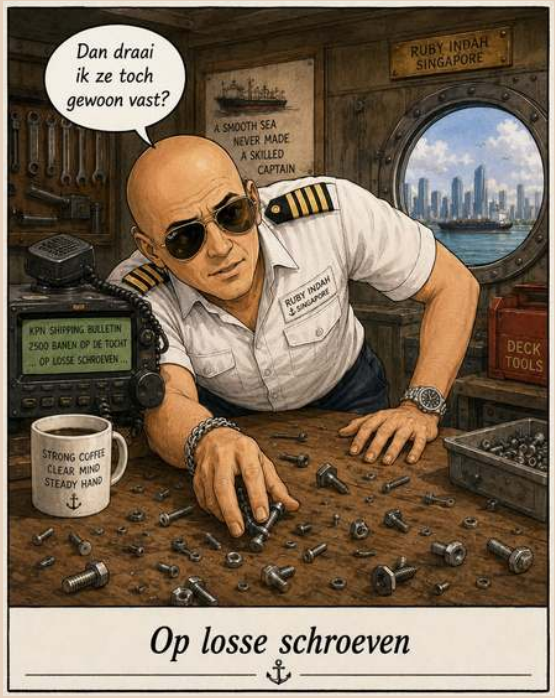
En direct betalen. Geen discussie. Geen zeemansverhaal. Geen **“Captain, I had to sail.”** Geen **“I was on board.”** Geen **“The ship was leaving.”** Geen **“I forgot.”** Betalen. Daarna mocht hij gaan. Mijn bootsman keek mij aan en zei: **“Captain, that is Singapore.”** Ik zei niets. Want soms is commentaar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



4 De Nederlandse taal op losse schroeven

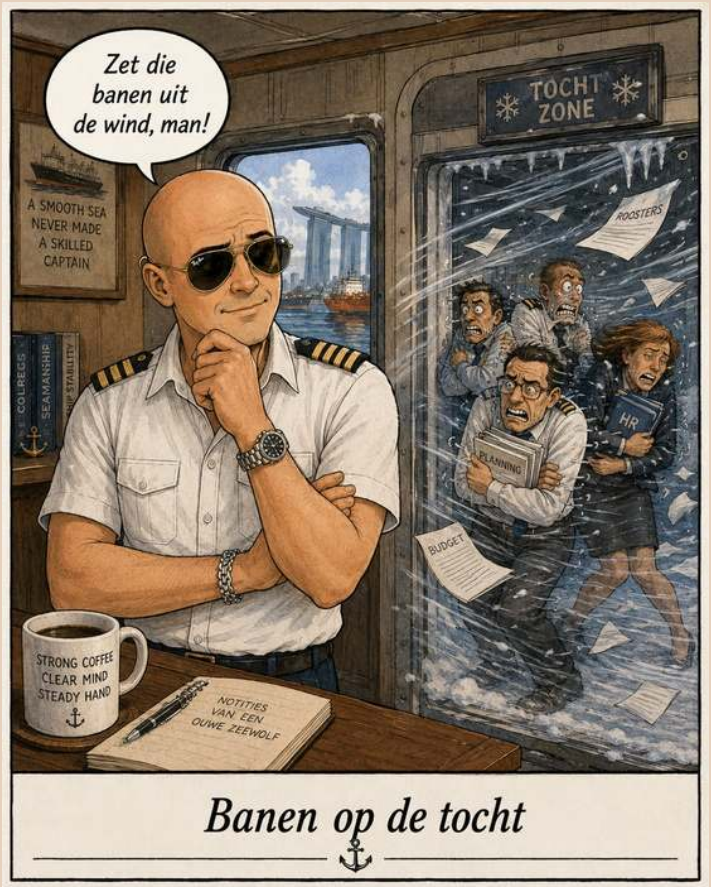
uit het logboek van Capitano Nico aan boord van de RUBY INDAH — Singapore

Wij lagen met de **RUBY INDAH in Singapore.** Dat klinkt eenvoudig, maar Singapore is nooit eenvoudig. Singapore is warm, netjes, streng, glimmend, efficiënt en duur tegelijk. Een stad waar zelfs de bezem waarschijnlijk een vergunning heeft, de vuilnisbakken rechtop in de houding staan en waar een man met een sigaret al bijna het gevoel krijgt dat hij een staatsgevaarlijke daad verricht. Peuk op straat? Honderd dollar. En ik zat in mijn hut. Koffie naast mij. Papieren voor mij. Kale koppie boven de administratie. De radio stond zacht aan.



Nederlandse uitzending. Alsof de Noordzee even door de patrijspoort naar binnen kijkt. Ik luisterde met een half oor. Tot ik ineens hoorde:
“Het overleg tussen de bonden en de werkgevers is op losse schroeven komen te staan." Ik keek op. **Losse schroeven?** Aan boord van een schip moet je met dat soort woorden voorzichtig zijn. Losse schroeven zijn geen politieke beeldspraak. Losse schroeven zijn iets waar een kapitein wakker van wordt.

Losse schroeven zitten in flenzen, pompen, luiken, beugels, fundaties en andere zaken die beslist niet los horen te zitten als je met duizenden tonnen staal, olie, water en lading over de wereldzeeën schuift. Ik dacht even: moet ik de bootsman roepen? Maar nee. Het bleek over werkgevers en werknemers te gaan. In Nederland kunnen dus zelfs gesprekken losgeschroefd raken. Ik nam een slok koffie. Daarna kwam het volgende bericht.
“Bij KPN staan 2500 banen op de tocht.”
Op de tocht?



Ik zag onmiddellijk een rij kantoormensen voor mij, met aktetassen, stropdassen en verkouden neuzen, allemaal ergens in een gang bij een open deur. Tocht in hun nek. Jas aan. Bureau weg. Stoel weg. Pensioen op de tocht. Aan boord heb je ook tocht. Meestal onder een slecht sluitende deur. Of in de machinekamer als iemand een luik open laat staan. Maar een baan op de tocht zetten, dat is toch een bijzondere Nederlandse methode van personeelsbeleid.

“Chief,” dacht ik, **“zet de derde machinist niet op de tocht, straks krijgt hij griep.”**

Ik schreef het op. Want zo ben ik. Een kapitein hoort niet alleen naar weerberichten, vaarinstructies en agenten te luisteren. Een kapitein moet ook opletten wanneer zijn eigen taal langzaam krankzinnig wordt. De stem op de radio ging verder.

“In Kosovo zijn 23 doden gevallen.”

Ik keek naar buiten. Doden gevallen. Ook alweer zoiets. Aan boord valt er weleens een sleutel. Een pot verf. Een matroos bijna. Een keer een hele doos tomaten, midden in de kombuis, tot grote vreugde van niemand. Maar doden vallen? Dan wil je toch bijna vragen: van welke hoogte? De Nederlandse taal is niet tevreden met gewoon zeggen dat mensen zijn omgekomen.

Nee, ze vallen. Alsof ze ergens op een plankje stonden en iemand de borgpen eruit trok. Ik schudde mijn kale kop. En toen kwam de bouw.

“Na de fraude in de bouwwereld,” zei de stem, **“moet volgens de heer Melkert de onderste steen boven komen.”** Nu werd het interessant.

De onderste steen boven. Ik zag onmiddellijk een groep keurige heren in pakken op een bouwplaats, allemaal met helmen op, driftig bezig om letterlijk alle stenen om te keren.

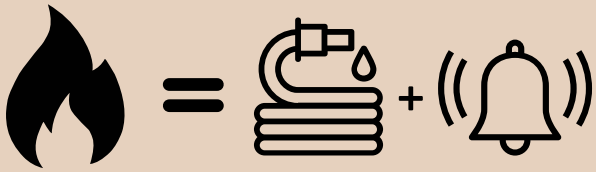
Niet één steen. Niet tien stenen. Nee, de onderste. Die moet boven. De onderste steen, dat is kennelijk de belangrijkste steen van Nederland. Aan boord wist ik wel hoe dat ging. Als er iets mis was in een ballasttank, dan wilde je ook de onderste plaat zien. Als er water in de bilge stond, wilde je ook weten waar het vandaan kwam. Als een matroos zei:

“Kapitein, alles is schoon,” dan wilde ik juist de hoek zien waar hij niet had gekeken. Dus ergens begreep ik die uitdrukking wel. Maar toch.



De onderste steen boven halen in Nederland betekent meestal: veel praten, veel vergaderen, veel commissies, veel rapporten, en na drie jaar ligt die steen nog steeds waar hij lag, maar dan met een lintje eromheen. Ik noteerde: Onderste steen boven — waarschijnlijk werk voor bouwvakkers. Even later werd het nog mooier. **“Mogelijk moet hen het vuur aan de schenen worden gelegd.”** Ik zette mijn kop koffie neer. Vuur aan de schenen?

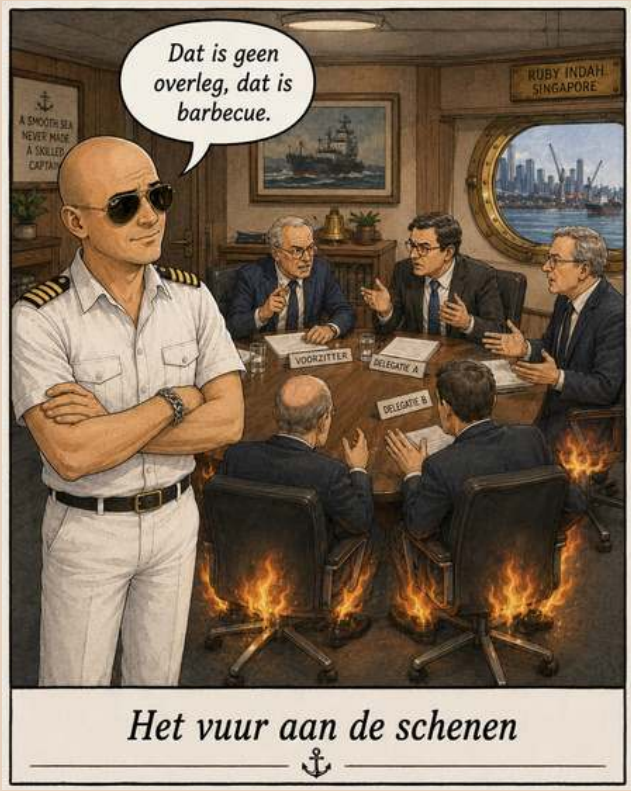
Aan boord is vuur geen beeldspraak.
Vuur is alarm.
Vuur is brandslang.
Vuur is CO_2-installatie.



Vuur is iedereen uit zijn kooi, schoenen aan, overall aan, en rennen alsof de duivel persoonlijk door het gangboord komt. Maar in Nederland leggen ze dus vuur aan schenen. Ik keek naar mijn eigen benen. Geen vuur. Gelukkig. Ik dacht aan een minister die op een stoel zit, nette broek, gepoetste schoenen, en onder tafel staat iemand met een brander zijn sokken warm te maken.

“Dat zal hem leren,” zegt de voorzitter. Daarna kwam:

“Het botert niet tussen werkgevers en werknemers.” Dat vond ik nog de mooiste. Het botert niet. Aan boord boterde er ook vaak weinig. Vooral als de kok kwaad was. Dan boterde het niet, bakte het niet, rookte het wel, en smaakte het naar een oude fender.

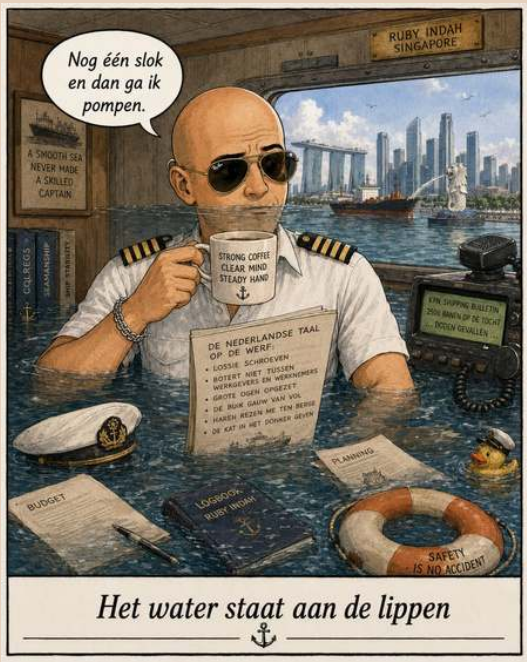


Maar tussen werkgevers en werknemers hoeft het natuurlijk niet te boteren. Het hoeft alleen niet te ontploffen. De Nederlandse taal ziet blijkbaar elk gesprek als een boterham. Als het goed gaat, botert het. Als het slecht gaat, is het niet smeuïg. Als het later beter gaat, loopt het gesprek gesmeerd. Ik zag het voor mij. Een conferentietafel met vakbondsleiders, werkgevers, ministers, koffie, microfoons en een groot pak roomboter in het midden.

“Dames en heren,” zegt de voorzitter, **“het botert niet. Wie heeft het mes?”** Maar toen kwam de grote klassieker.

“Het water staat aan de lippen.”

Aha. Dat begreep ik tenminste. Water aan de lippen is een serieuze zaak. Als het water aan je lippen staat, heb je geen tijd meer voor vergaderen. Dan moet je zwemmen. **Pompen. Lensen. Stoppen. Schotten dicht. Man overboord**. **Mayday.**



Alles tegelijk. Maar op de radio ging het gewoon over politiek. In Nederland staat het water regelmatig aan de lippen van mensen die nog gewoon in een verwarmde vergaderzaal zitten, met koffie, koekjes en een microfoon voor hun neus. Aan boord had ik daar weinig geduld mee. Als bij ons het water aan de lippen stond, dan was er iets verschrikkelijk mis. Dan zei je niet:

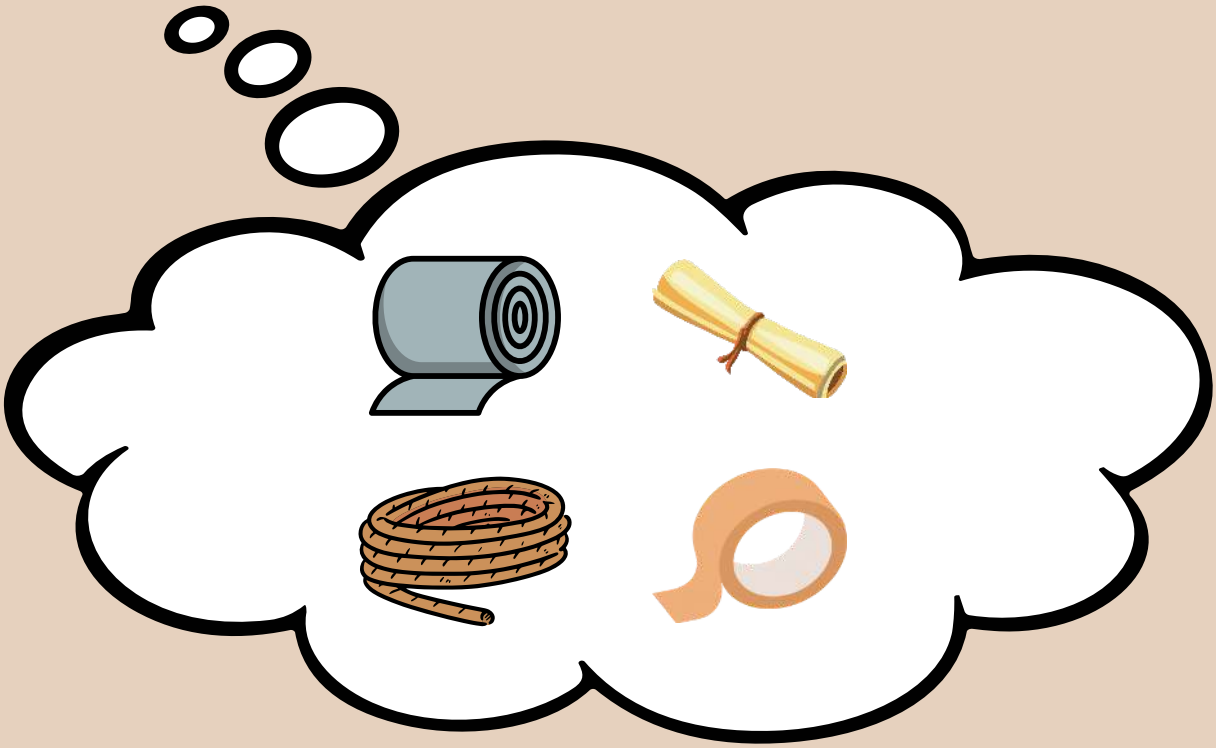
“Wij zullen in de komende weken een breed gedragen overlegstructuur opzetten.” Dan zei je:

“POMPEN, BIJZETTEN.” Daarna werd er na een vergadering meegedeeld:

“Die laten we maar laten schieten.”

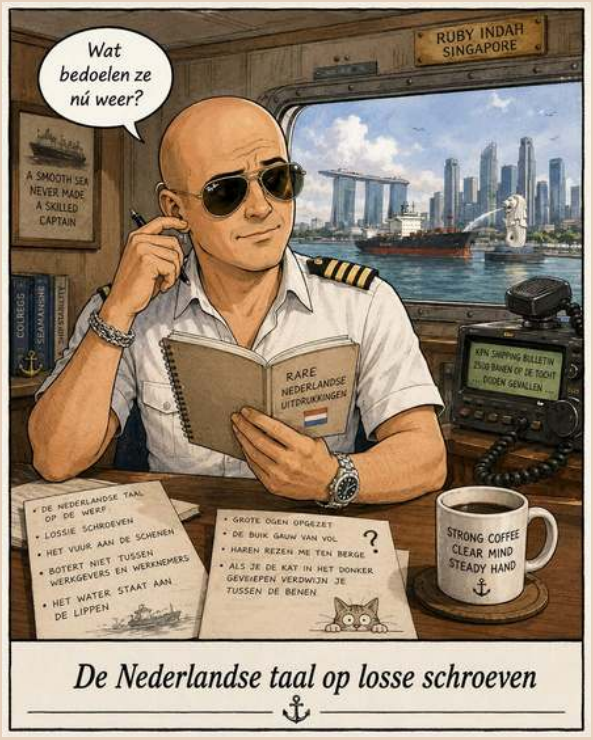
Laten schieten? Ik keek weer op. Wie? Waarmee? Waarom?

In de buurt van een haven, met Singaporese autoriteiten en veiligheidsvoorschriften, moet je niet achteloos roepen dat je iemand maar laat schieten. Aan boord werd er niet geschoten. Hooguit met woorden. En soms met een blik van de chief engineer waardoor een jonge motorman vanzelf harder ging lopen. Maar in Nederland kun je een plan laten schieten, een idee laten schieten, een kandidaat laten schieten, en als je niet oppast ook nog een burgemeester. En jawel:
“Haar rol lijkt uitgespeeld.” Haar rol? **Ik dacht aan trossen. Aan rollen staal. Aan een haspel. Aan een kaartrol. Aan een rolletje plakband dat altijd kwijt is wanneer je het nodig hebt.** Maar nee. Een rol kan in Nederland dus ook uitgespeeld zijn. Een mens is geen mens meer. Een mens is een rol. En als die rol uitgespeeld is, gaat hij van het toneel. Of naar Leeuwarden. Dat weet ik niet precies. Het gesprek raakte daarna volgens de radio **“in het slop”**. In het slop. Daar zag ik wél iets maritiems in. Een slop is smurrie. Modder. Een nat, treurig, half vergeten stuk werkelijkheid waar niets meer fatsoenlijk doorheen komt. Een gesprek in het slop. Dat kende ik. Dat is wanneer een agent aan boord komt, zegt dat alles bijna geregeld is, vervolgens drie formulieren mist, dan de immigratie belt, dan de douane erbij haalt, dan iemand in uniform verschijnt met een pet vol goud, en na twee uur ben je precies nul mijl verder.



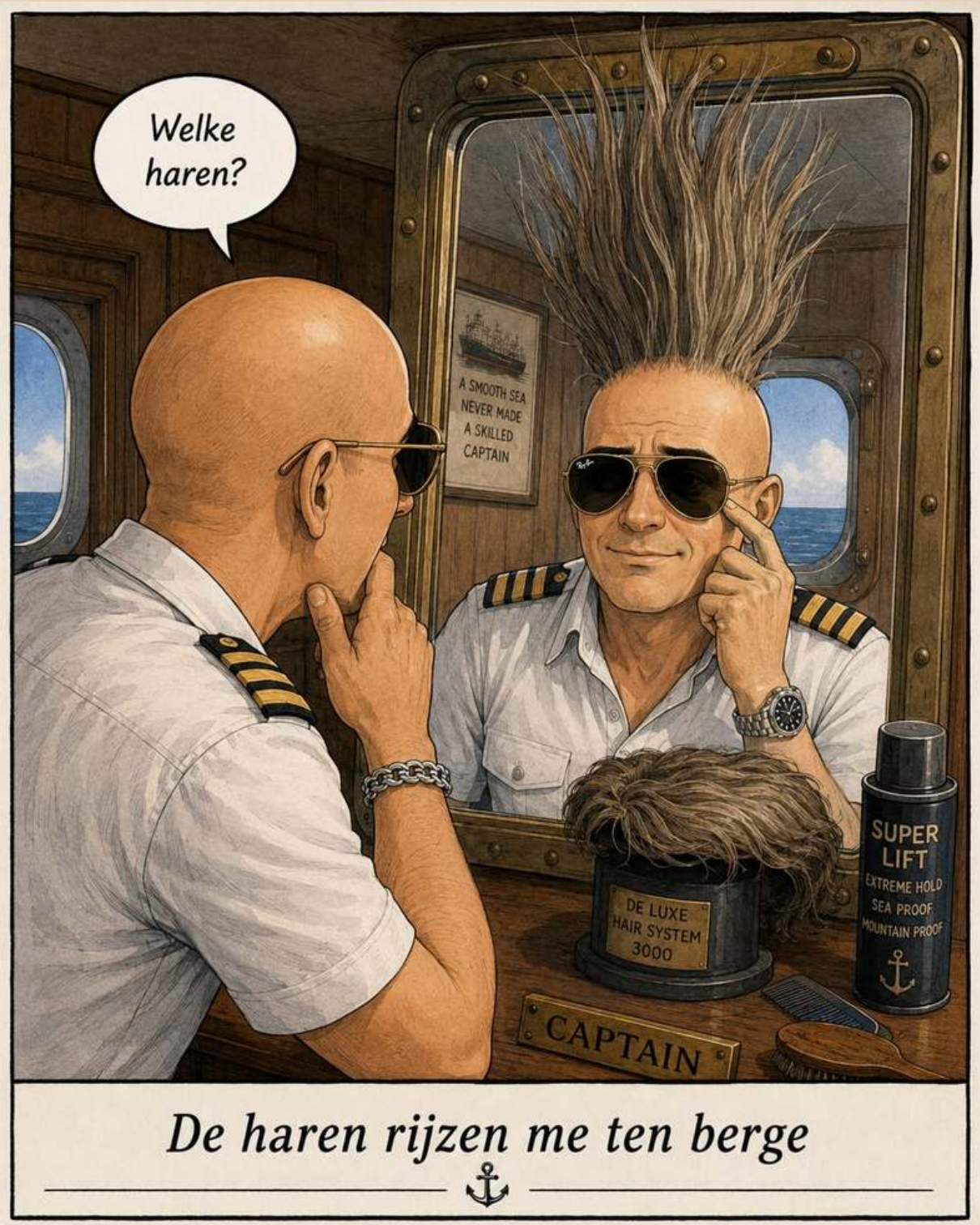
Dát is in het slop raken. Daar hoefde de radio mij niets over te leren. Maar toen kwam:

“Er werden grote ogen opgezet.” Nu werd het persoonlijk. Grote ogen opzetten. Ik heb in mijn leven veel gezien. Tyfoons. Piratenverdachte bootjes. Roestige havenkranen. Ladinginspecteurs met een stofje op hun ziel. Agentschappen die sneller facturen maken dan schepen kunnen lossen. Koks die vis serveerden met een blik alsof zij hem zelf nog persoonlijk uit de Zuid-Chinese Zee hadden gered. Maar grote ogen opzetten? Hoe doe je dat? Neem je kleine ogen af en schroef je grote ogen erop? Is daar gereedschap voor?



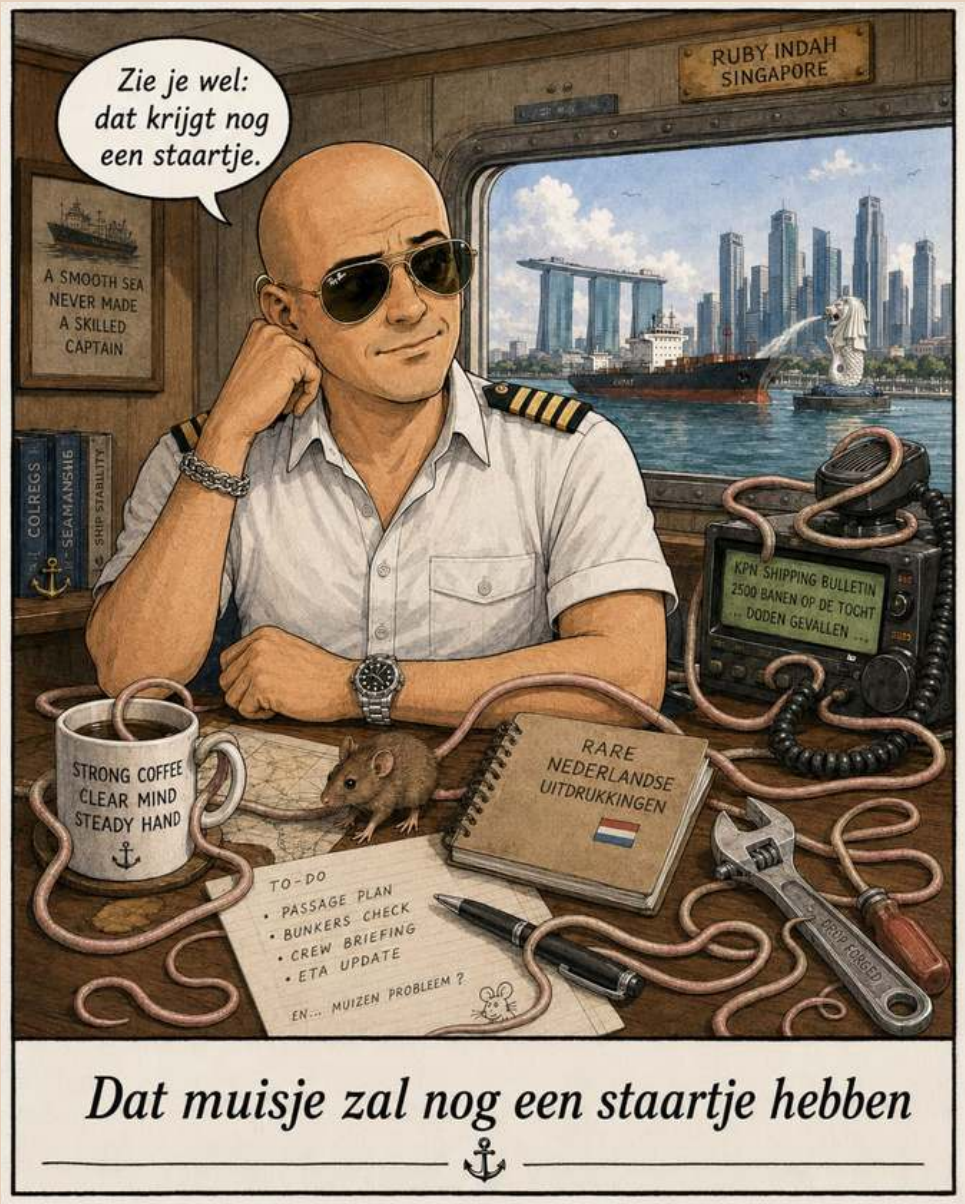
In Japan zou dat misschien nog kunnen. Daar maken ze alles kleiner, groter, sneller, stiller en netter. Maar in Nederland lijkt mij dat ogenschouwkundig niet toegestaan. Ik schreef: Grote ogen opzetten — vermoedelijk illegale verbouwing aan het hoofd. Daarna hoorde ik:

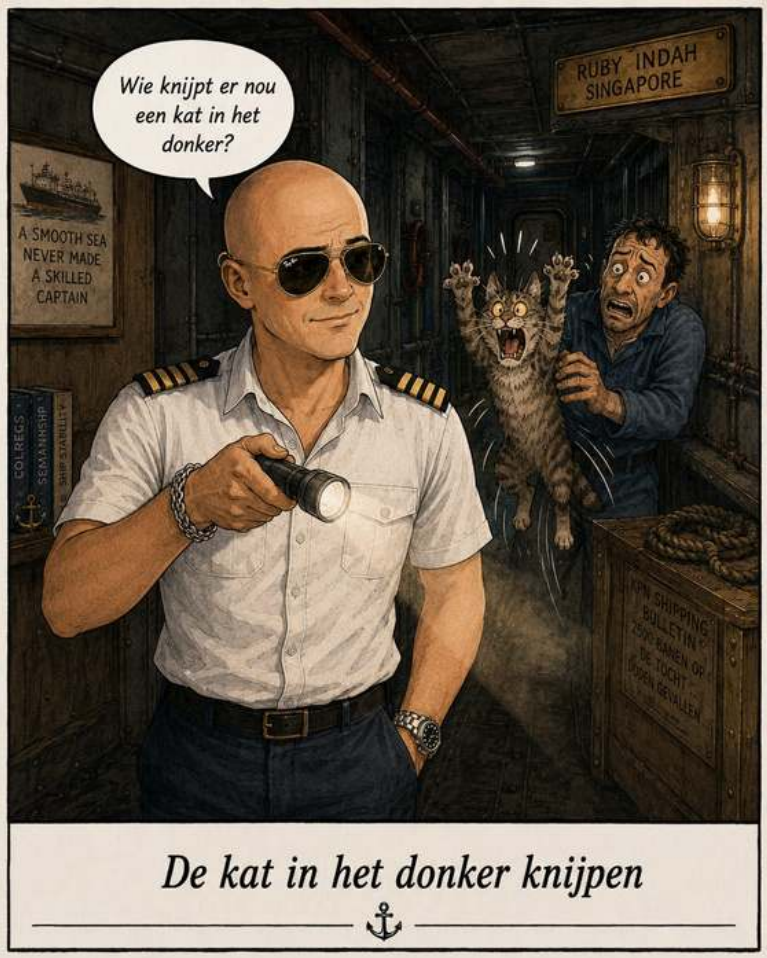
“Daar heb je gauw de buik van vol.” Kijk. Dat begreep ik weer. Aan boord kon je ook de buik ergens vol van hebben. Vol van formulieren. Vol van inspecteurs. Vol van havens waar iedereen een stempel wil zetten op papier dat niemand leest. Vol van bemanningsproblemen. Vol van bunkers die te laat komen. Vol van charterers die haast hebben zolang zij zelf niet betalen. Maar toch blijft het een vreemde uitdrukking. Want als een zeeman zegt dat hij de buik vol heeft, dan denk je eerst aan de kok. Niet aan politiek. En toen kwam het mooiste persoonlijke moment. **“De haren rezen mij ten berge.”** Ik keek naar mijn kale koppie in de spiegel. **Haren? Welke haren?** Bij mij kon er niets meer ten berge rijzen. Hooguit één vergeten neushaar dat zich heldhaftig aan de ouderdom onttrokken had, maar dat is geen berg. Dat is een incident. Ik wreef over mijn schedel. Glad. Kaal als een vrieskip. Geen berg. Geen bos. Geen duin. Geen helmgras. Als bij mij de haren ten berge moeten rijzen, dan moet de bemanning eerst met lijm, touw en een stuk oude kokosmat komen. Ik zei hardop tegen de radio: **“Dat gaat bij mij dus niet meer, makker.”** Gelukkig antwoordde de radio niet. En alsof het nog niet genoeg was, besloot de Nederlandse taal haar laatste kunststukje te vertonen. **“Dat muisje zal nog wel een staartje hebben.”**



De haren rijzen me ten berge

Een muisje. Met een staartje. Aan boord wil je geen muizen. Niet met staartje en niet zonder staartje. Een muis aan boord betekent ellende. Knaagschade. Voedselvoorraad. Kabels. En vervolgens een bootsman die zweert dat hij hem gezien heeft maar hem nooit vindt. Maar in Nederland betekent een muisje met een staartje dat er nog gevolgen komen. Dat vond ik eigenlijk wel mooi. Want op zee heeft alles een staartje. Een klein roestplekje wordt een gat. Een klein lekje wordt een alarm. Een klein misverstand met een agent wordt drie dagen vertraging. Een klein briefje van een inspecteur wordt een map vol verklaringen. En een klein zinnetje op de radio wordt bij mij een heel verhaal.



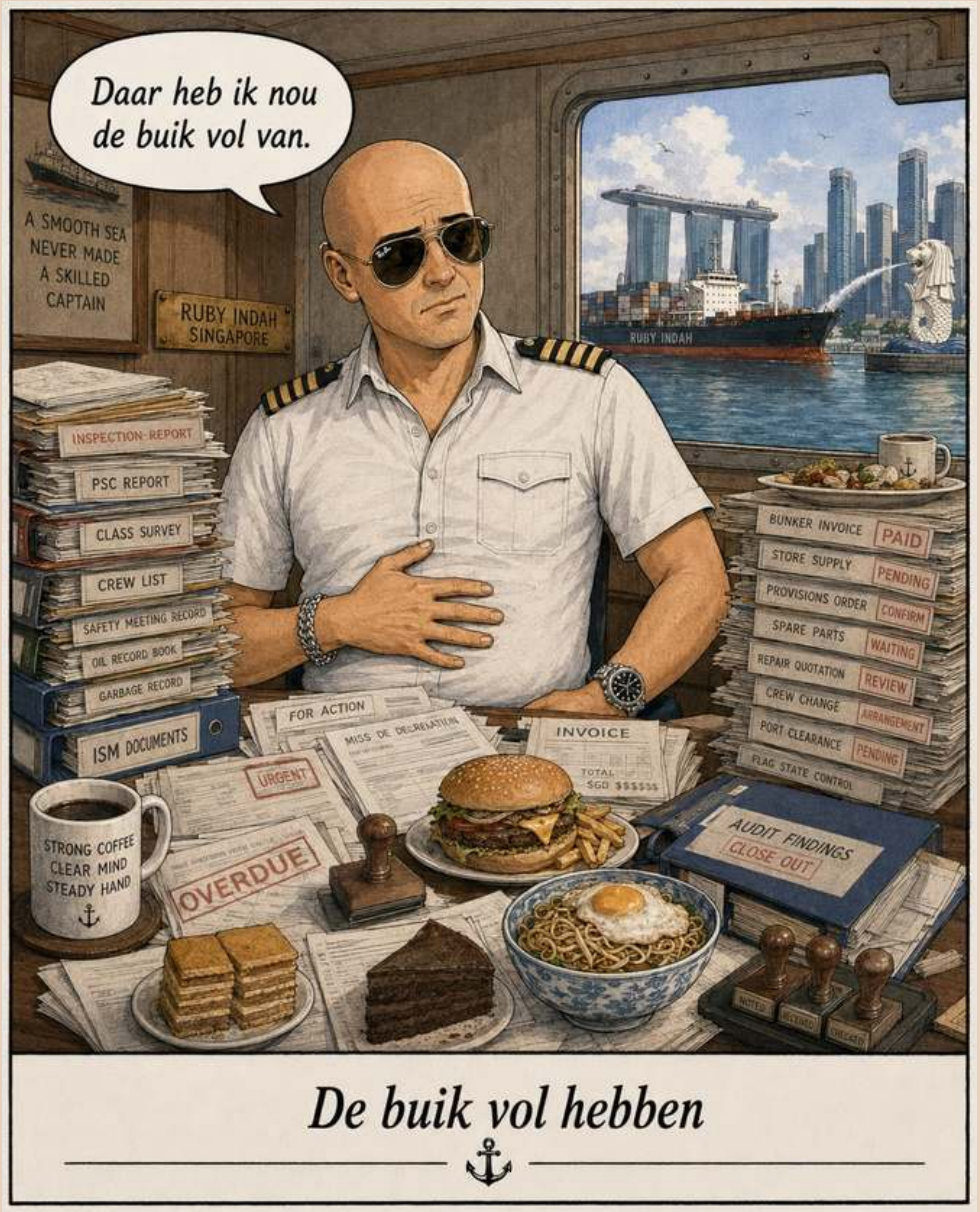


Tot slot kwam nog: **“Als je de kat in het donker hebt geknepen, verdwijn je het liefst met de staart tussen de benen.”** Ik bleef stil zitten.

De kat in het donker knijpen. Dat was toch wel een beeld waar je even op moet kauwen. Wie knijpt er een kat? Waarom in het donker? En hoe weet iemand dat, als het donker is? Aan boord van de **RUBY INDAH** hadden wij geen kat. Gelukkig maar. Want met al die Nederlandse uitdrukkingen zou het arme beest geen rustig leven hebben gehad. Eerst zat er een muisje met een staartje. Daarna werd de kat in het donker geknepen.

En vervolgens moest iemand met de staart tussen de benen verdwijnen. Ik keek nog eens naar mijn papier. Losse schroeven En toen viel het kwartje... hoorde je dat ook? Banen op de tocht. Onderste stenen. Vuur aan schenen. Boter tussen partijen. Water aan lippen. Schieten zonder geweer. Rollen die uitgespeeld zijn. Gesprekken in het slop. Grote ogen. Volle buiken. Haren die ik niet heb. Muizen met staarten. Katten in het donker. En dat allemaal in één Nederlandse uitzending. Ik zette de radio zachter. Buiten lag **Singapore** te glimmen in de hitte. Kranen draaiden. Sleepboten voeren langs.

Een tanker blies zwarte rook uit Op de kade reed een vrachtwagen alsof hij opdracht had gekregen om haast zichtbaar te maken. Aan boord was alles nog gewoon. De schroeven zaten vast. Er stond niemand op de tocht. Het water stond niet aan de lippen. Er was geen vuur aan de schenen. De kat was afwezig. De muis onbekend. En mijn kale kop bleef rustig kaal. Ik nam mijn koffie. En ik dacht: De Nederlandse taal is eigenlijk net een oud schip. Ze kraakt. Ze piept. Ze lekt soms een beetje. Er zitten losse schroeven aan. De verf bladdert. Er komen vreemde geluiden uit de machinekamer. Maar wonder boven wonder blijft ze drijven. En zolang ze blijft drijven, vaar ik graag mee. Met grote ogen. Maar zonder haren ten berge.



Goyangsari Indah

Nescafé, kroepoek en piratenwacht
uit het logboek van Capitano Nico

5



We zitten ergens in de **Oost-Chinese Zee**. Warmte, deining, zout in de lucht en een schip dat net genoeg slingert om je eraan te herinneren dat een zeeman nooit helemaal eigenaar is van zijn eigen voeten. Aan boord houden we dagelijks onze waarnemingen bij. Temperatuur, wind, luchtdruk, zeewater, koers, positie.

De **NOAA** gebruikt onze gegevens voor weerkaarten, voorspellingen en waarschuwingen. Wij leveren dus, heel bescheiden, een kleine bijdrage aan het grote wereldweer. Dat klinkt indrukwekkend. Maar eerlijk gezegd voelt het aan boord vooral als: de kapitein vult formulieren in, de zee doet wat zij wil, en ergens in Amerika zet een man met een brilletje onze cijfers in een computer. Ook **El Niño** staat volop in de belangstelling.

El Niño. Dat klinkt bijna als een Spaanse matroos die te lang aan de wal is geweest, maar het is natuurlijk een serieus natuurverschijnsel. En ik vind het prachtig om daar midden op zee toch een heel klein schakeltje in te zijn. Alsof je met een bulkschip vol mensen, roest, koffie, verf en papierwerk ineens meedoet aan de wetenschap. Ondertussen maak ik mijn wekelijkse ronde door de accommodatie. Dat is altijd leerzaam. Een schip vertelt namelijk niet alleen verhalen op de brug of in de machinekamer. Een schip vertelt ook verhalen in hutten, kasten, lades, onder zwemvesten en achter bureaus. In de kleedruimte van de machinisten vind ik **Chinese broodjes. Verstopt.**

Niet gevaarlijk natuurlijk, maar wel duidelijk met de bedoeling: niemand hoeft dit te zien, vooral de kapitein niet. In een andere kast, achter een zwemvest, liggen pakjes noodlesoep. Bij de chief officer staat een verdachte hoeveelheid kroepoek in zijn hut. Niet achteloos op tafel, nee, netjes buiten het directe zicht. Dat is altijd veelzeggend.





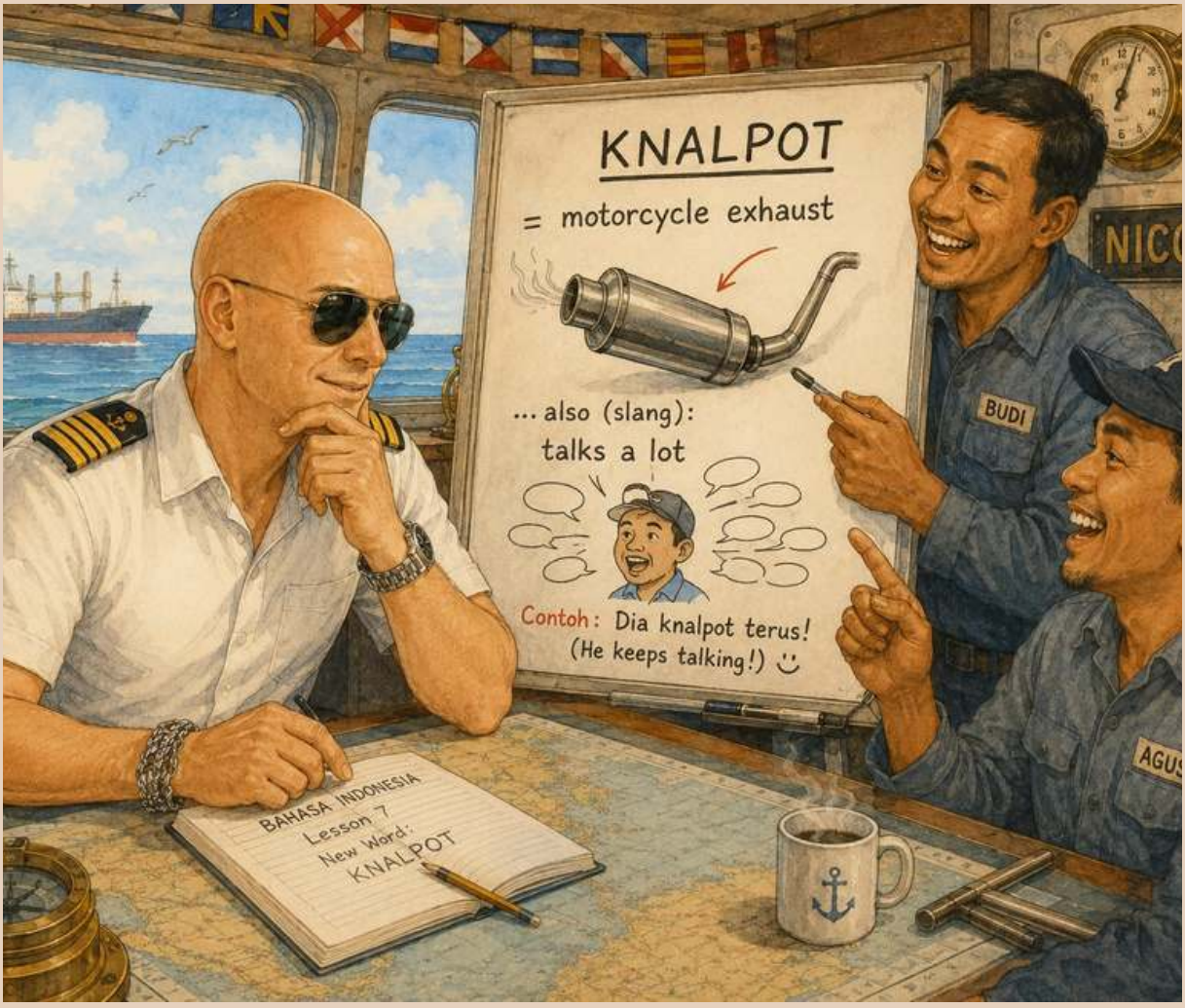
We zitten namelijk in de ramadan. Volgens de regels wordt er gevast. Volgens de praktijk is een mens soms ook maar gewoon een mens. En op zee is een pakje noodlesoep soms sterker dan honderd vrome voornemens. Ik kijk mijn Indonesische bemanning aan. Zij kijken mij aan. Niemand zegt iets. Dan lachen ze. Niet brutaal. Niet schuldbewust.

Gewoon dat vriendelijke Indonesische lachje dat betekent: Kapitein, u hebt het gezien, wij weten dat u het gezien hebt, maar laten we het gezellig houden. En eerlijk gezegd vind ik dat prachtig. Een klein beetje ondeugend mag je best zijn, vind ik. Zeker op zee. We spreken af dat we direct na de ramadan een grote barbecue organiseren. Dat vooruitzicht maakt ineens iedereen vromer, vrolijker en hongeriger tegelijk.

Later wil ik koffie bestellen. Ik bel naar de pantry en vraag om **kopi oplos.** Ik denk dat ik heel duidelijk ben. **Kopi is koffie. Oplos is oplos.** Dus kopi oplos is oploskoffie. Heldere zaak. Maar aan de andere kant van de telefoon blijft het stil. Daarna volgt een beleefde verwarring. Ik probeer het nog eens. Langzaam. Duidelijk.

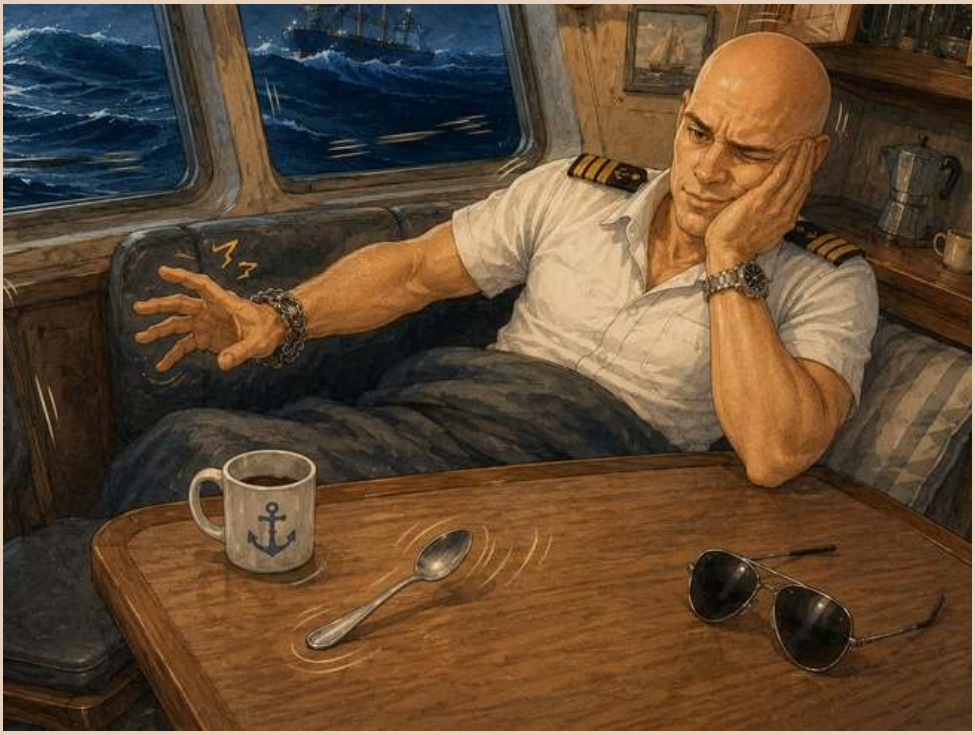
Met de stem van een kapitein die denkt dat hij Bahasa spreekt, maar eigenlijk vooral Nederlands door een tropisch filter duwt. “Kopi oplos.” Weer stilte. Dan blijkt dat men mij niet begrijpt. Niet omdat ik onduidelijk ben. Nee, veel erger: omdat het woord gewoon niet bestaat zoals ik het gebruik. In Indonesië bestel je gewoon Nescafé. Ook als het geen Nescafé is. Dat vind ik prachtig.





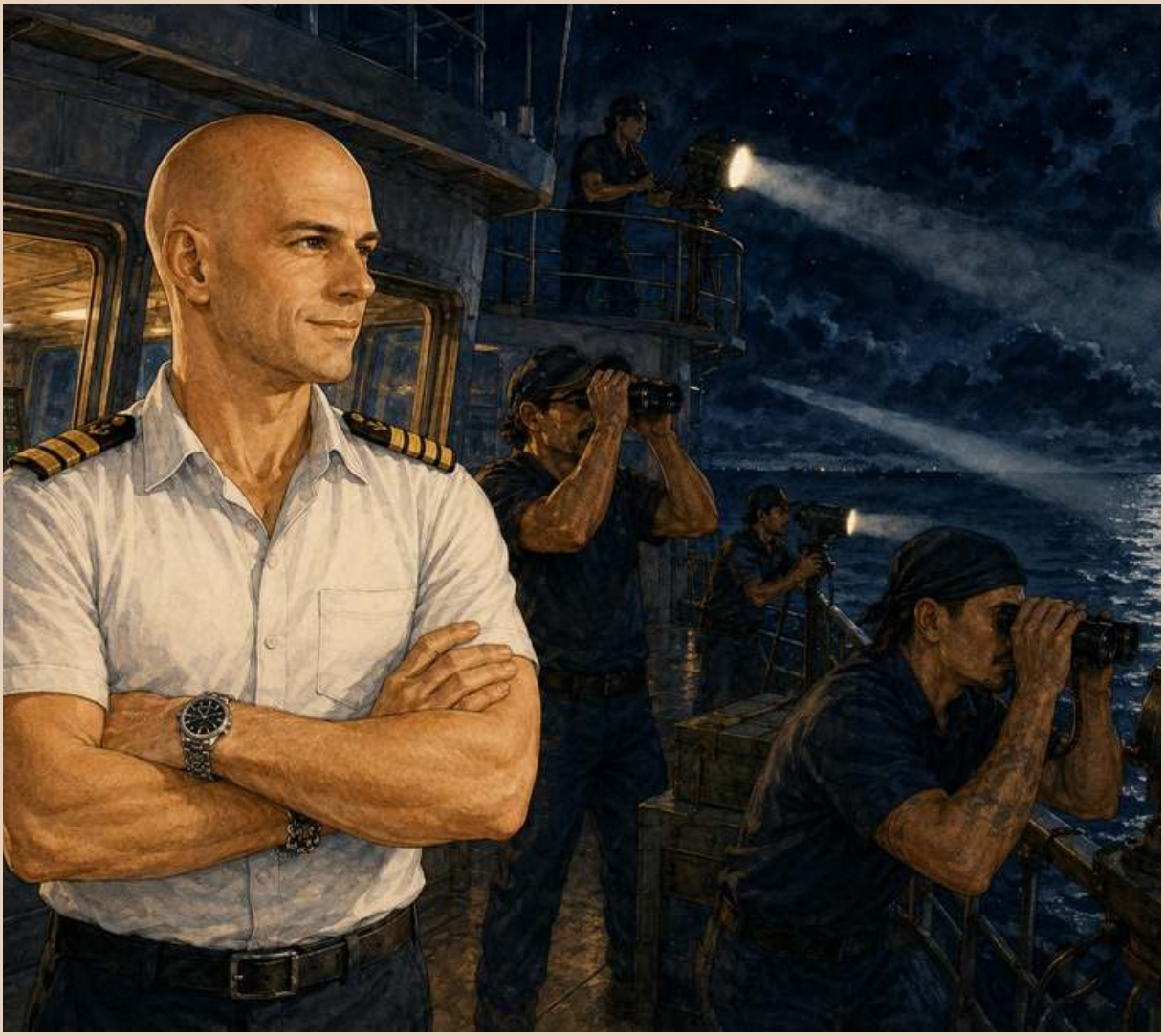
Een merknaam die sterker is geworden dan de taal zelf. Net zoals wij soms **luxaflex** zeggen tegen alle jaloezieën, of spa tegen water dat helemaal niet uit Spa komt. Dus voortaan bestel ik Nescafé. En dat gaat uitstekend. Ik leer elke dag een beetje Bahasa Indonesia. Een prachtige taal. Simpel, logisch, vriendelijk, zonder al te veel grammaticale capriolen. Volgens mij is alleen het loeien van een koe nog eenvoudiger. Maar ook dat kan niet iedereen. Wat mij bijzonder amuseert, is hoeveel Nederlandse woorden nog rondspoken in het Indonesisch. Neem nou het woord knalpot. Voor Nederlanders een heerlijk woord. **Een knalpot is natuurlijk een uitlaat.** In Indonesië gebruiken ze dat woord ook nog steeds. **Maar het wordt óók gebruikt voor het achterwerk van de mens.** Dat vind ik taalkundig schitterend. Want bij een storing aan de knalpot moet je dus wel precies weten of je naar de garage moet, of naar een heel ander adres.

Die nacht krijgen we een lange noordwestelijke deining. Het schip begint behoorlijk te slingeren. **Niet dramatisch. Geen storm. Gewoon slingeren. De stoelen schuiven. De kastdeurtjes tikken.** Er rolt ergens een lepel door de messroom alsof hij zelfstandig naar Singapore wil emigreren. We slapen bijna niet. Ik word wakker met een dode hand, omdat die de hele nacht in een onmogelijke houding bekneld heeft gelegen. Het enige aan boord dat werkelijk goed geslapen heeft, is waarschijnlijk die hand, want ik heb er geen gevoel meer in. Die ochtend doop ik het schip in gedachten om. **Goldensari Indah wordt: Goyangsari Indah**. **Goyang betekent slingeren.** Schitterende **Slingersari**. En eerlijk gezegd verdient ze die naam na deze woelige oversteek. Alsof dat nog niet genoeg is, komt er later een bericht uit Kuala Lumpur. Drie piratenaanvallen in deze wateren. Dat verandert meteen de sfeer aan boord.



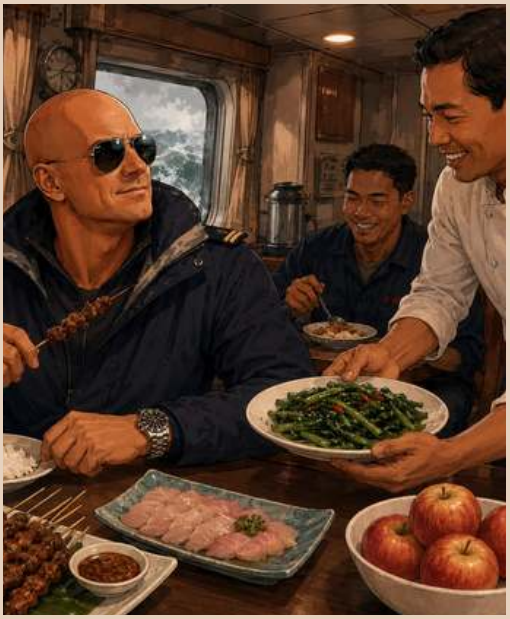
Een schip kan lachen, eten, slingeren, koffie drinken en kroepoek verstoppen, maar zodra het woord piraten valt, wordt iedereen toch even stiller. We houden alweer piratenwacht. Dat betekent extra ogen aan dek. Extra aandacht op de radar. Extra rondes. Extra lampen. Extra discipline. De grappen blijven bestaan, maar ze worden iets zachter verteld. De zee is mooi. De tropen zijn warm. De bemanning lacht. De koffie heet Nescafé.

De kroepoek ligt verstopt achter een zwemvest. Maar buiten, in het donker, ligt de echte wereld. En die heeft geen gevoel voor humor. Toch varen we door. Zoals altijd. Met formulieren voor de NOAA, Nescafé in de hand, een schip dat slingert als een dronken danseres, en een kapitein die denkt: Op zee leer je elke dag iets nieuws. Over het weer. Over mensen. Over taal. Over verborgen noodlesoep. En vooral over het eenvoudige feit dat zelfs een groot schip soms gewoon een drijvend dorp is. Met hongerige zondaars, vrolijke leugenaars, slimme koks, slaperige wachters en een kapitein die alles ziet. Maar niet alles opschrijft.



6 De Noord-Pacific, Gouda kaas en een biddende bemanning

uit het logboek van Capitano Nico



We zitten ergens op de Noord-Pacific. Dat klinkt op de kaart altijd heel ruim, blauw en romantisch. Maar in werkelijkheid is het koud. Niet een beetje fris, zoals bij een wandeling langs de boulevard van Scheveningen met een haring in de hand, maar gewoon koud. Van Hawaii verwacht een normaal mens palmen, meisjes met bloemenkransen, warme stranden en muziek. Buiten stormt het. Golven van 20 meter. Binnen ruikt het naar kip saté, rijst, groentesoep en vers brood. Apolonia bakt iedere dag een broodje in de Canadese broodmachine. Ik heb Gouda kaas besteld, echte Gouda kaas, en een originele Edammer.

Daarnaast liggen er Canadese Black Forest hammen, want een mens moet ook op zee nog een beetje beschaving bewaren. Alleen moet je aan boord altijd rekening houden met iedereen. De moslims eten geen varkensvlees.

Dus ik noem de rollade gewoon chicken casserole, en want anders krijg je weer discussies waar niemand op zit te wachten. De chief officer komt vragen of de moslims ’s avonds samen mogen bidden. Natuurlijk mogen ze dat. Of ze de pingpong room mogen gebruiken? Ook goed. Een schip is geen klooster, geen moskee, geen kerk en geen gemeentehuis. Maar soms is het van alles een beetje. Als de mensen maar fatsoenlijk met elkaar omgaan en het schip zijn koers houdt.



Buiten nemen wij ondertussen zeeën over. Grote groene massa's water schuiven over het voorschip alsof een hongerige walvis zijn bek wagenwijd heeft opengezet en ons dek telkens opnieuw probeert leeg te likken. De boeg duikt diep in de golven en het duurt lang voordat al dat water weer naar bakboord en stuurboord is afgevoerd. Ik verander koers. Niet te veel. Een schip moet je soms niet bevechten, maar behandelen als een vrouw met een slecht humeur. Niet meteen alles forceren. Beetje ruimte geven. Beetje meebewegen. En vooral niet denken dat jij de baas bent over de **Noord-Pacific.** Want dat ben je niet. Intussen werken wij ook nog voor de **NOAA**. Dat klinkt gewichtig, en dat is het ook een beetje. **National Oceanographic Atmospheric Administration.**
Een lange naam voor mensen die willen weten wat de zee, de lucht en het weer precies aan het uitspoken zijn. Elke zes uur doen wij waarnemingen. Wolken. Wind. Luchtdruk. Zeetemperatuur. Er wordt zelfs een soort klein torpedootje gelanceerd, een bath, dat de temperatuur van het zeewater registreert tot **780 meter diepte**. Daarna gaat de informatie via **Inmarsat-C naar Los Angeles.** Daar zitten dan geleerde heren waarschijnlijk in een droog kantoor naar onze gegevens te kijken, terwijl wij buiten met ons schip door schuim, kou en deining ploegen. Ik ben dus ineens **National Weather Observer.** Een mooi embleem kreeg ik erbij. Het aapje is blij met zijn spiegeltje. En toch moet ik toegeven: het geeft voldoening. Je dobbert daar niet zomaar rond. Je meet, kijkt, rekent, noteert en stuurt informatie de wereld in. Een kapitein is soms stuurman, soms psycholoog, soms boekhouder, soms dominee, soms politieagent en soms zelfs weerkundige. En soms gewoon een man die blij is met een boterham Gouda kaas.



De Indonesische bemanning maakt zich zorgen over de rupia. Die zakt als een baksteen. Ik leg uit dat zij in Amerikaanse dollars worden betaald en dus meer rupia's voor hun geld krijgen. Maar thuis is het natuurlijk moeilijker. Daar stijgen rijst en olie. Op zee praat men vaak over motoren, koers, lading en weer. Maar eigenlijk gaat het altijd over thuis. **Moeders en Kinderen. Vrouwen. Geld. Eten. Schoolgeld. Dokters.** Daken die lekken. Broers die niets uitvoeren. Zussen die gaan trouwen. De zee is groot, maar de zorgen van de mensen passen altijd in een kleine hut.

Apolonia bakt iedere dag een broodje in de Canadese broodmachine.



Goudse kaas, origineel Edammer en ham

Na weken heeft de steward Pleuntje nog steeds aangesproken met **“Sir”.** Tot hij op een ochtend ineens zegt: **“Selamat pagi, tante!”** Goedemorgen tante. Ik kijk op. Apolonia kijkt op. En ik denk: kijk, nu is de integratie compleet. De Indonesische stuurlieden hebben hem dat geleerd. Vanaf dat moment is zij geen mevrouw meer, geen sir meer, maar tante. En eerlijk is eerlijk: dat past beter aan boord dan al dat stijve gedoe. Buiten raast de Noord-Pacific gewoon door. Binnen eten wij saté. Na zonsondergang gaat even het general alarm af, één kort stootje, zodat de moslims weten dat zij mogen aanvallen. De zonsondergang is precies berekend voor onze lengtegraad. **Matahari terbenam.** De zon is onder. Het eten staat klaar.



De kok en de bedienden hebben het misschien het moeilijkst. Zij bereiden het eten, serveren het, ruiken het, zien het, maar mogen zelf nog niet eten. Terwijl wij heerlijk met garnalen en saté zitten te knoeien, staan zij erbij met de blik van kwijlende honden. Dat is geloof. Of discipline. Of allebei. Ik weet het niet. **In China, vertelt onze deck cadet, is er geen God. Alleen Karl Marx.**
“No God, captain. Only Karl Marx.”
Maar ook daar verandert de wereld. Meer vrijheid, meer kerken, meer mensen die toch iets zoeken boven Marx, Mao en de partijvergadering. Ik kijk naar buiten. De deining loopt nog steeds hoog. Het schip bokst zwaar, maar regelmatig. Geen elegante slingerbeweging, geen mooie lange oceaanademhaling, maar rommelig, schokkerig, dwarrelig.

Alsof de zee zelf ruzie heeft met de wind. Ik blijf trappenlopen. Aan bakboord zes trappen. Aan stuurboord zes trappen. Twaalf treden per trap. Poopdeck rondje erbij. Een prachtig loopschip, zolang er geen halve **Noord-Pacific** over je schoenen komt. En zo varen wij verder naar het zuiden. Langzaam weg uit de kou. Langzaam richting beter weer. Achter ons de depressies. Voor ons hopelijk de warmte. En ergens daar tussenin een schip vol **mensen, brood, rijst, gebeden, floppy's, Gouda kaas, bathythermografen, Indonesische zorgen, Hollandse grappen en een kapitein die zich afvraagt of Hawaii eigenlijk niet zwaar wordt overschat als je er alleen maar kou, riet en buizen water over dek van meekrijgt.**







Singapore
Het krabbende anker, de Duitser en de slapende waakhond
uit het logboek van Capitano Nico

7

Singapore is een top haven. Absolutely. Alles heeft een nummer, een formulier, een procedure, een loket, een stempel en een mannetje dat precies weet waar je niet of wel mag liggen. Maar die positie was absoluut te klein voor ons. Ik lag daar voor bunkers. **De western anchorage was klein. Te klein.** Dat vond ik tenminste. Ik ben de kapitein. Maar de autoriteiten weten het natuurlijk beter. Of het kon niet anders. En zij zijn de baas in de haven. Daar moest ik liggen. Dus daar lag ik. Aan bakboord, niet ver achter ons, lag een Duitse bulker. De **Magdalena Oldendorff.** Een keurige Duitse naam. Zo'n naam waar je meteen aan denkt: goeie company, een kapitein met kennis en ervaring en een machinekamer waar zelfs de poetslappen in alfabetische volgorde hangen.



Achter ons lag nog een Indonesische coaster, een soort drijvende schoenendoos, met twee kabels ketting en een gammel ankerspil Er stond stroom. Niet een beetje. Singapore-stroom. Maar onzichtbare, gierende stroom die niet vraagt of het uitkomt, maar gewoon je kont begint mee te nemen terwijl jij denkt dat je netjes voor anker ligt. Ik had vier shackles in het water. Meer kon eigenlijk niet, zo dicht bij die andere schepen. En daar krijg je dan weer rapporten van. **Dus ik lag daar. Netjes. Voorzichtig. Professioneel.** En om zeven uur ’s morgens kwam ik op de brug. Koffie nog niet gedronken. Toen zag ik het. Ons schip lag niet meer zoals het moest liggen. Het lag zwaar te gieren. De kop wilde niet luisteren. De kont ging een eigen leven leiden. En langzaam, heel langzaam, maar onmiskenbaar, kwam de Magdalena Oldendorff dichterbij. Niet omdat de Duitser naar ons toe wilde. Nee. Omdat wij naar de **Duitser** toe gingen. Ons anker krabde. Een anker dat krabt is net als een ambtenaar die begint te glimlachen. Dan weet je: er komt ellende. Ik keek nog eens. Geen twijfel mogelijk. Ik belde direct de machinekamer. **“Machine gereedmaken."** Daarna de stuurman naar voren met de bootsman. **“Ankerspil gereed. En klaar om te hieuwen.”** Geen paniek. Nooit paniek tonen. Een kapitein moet rust bewaren. En uitstralen. De machine was snel gereed. Ik zette de telegraaf op halve kracht vooruit. Niet om weg te varen als een idioot, maar om de achtersteven vrij te houden van die **Duitse** bulker. De **Magdalena Oldendorff** kwam inmiddels wel erg dichtbij. Ik zag al matrozen naar voren rennen.



Waarschijnlijk stond de Duitse kapitein op zijn brug te denken: “**Was macht der Holländer jetzt wieder?”** En eerlijk gezegd dacht ik bijna hetzelfde. Maar met de machine kon ik vrij blijven. Net. Ik belde Singapore Pilots. Assistentie nodig. Sleepboten. **Nu. Niet straks. Niet na een meeting Niet na de volgende kop koffie. Nu.**

Twintig minuten later kwam er een loods aan boord. Daarna nog een loods. Toen een sleepboot. En nog een extra sleper. Een sleepboot maakte vast op het achterschip van de **Magdalena Oldendorff.** Niet omdat die Duitser iets verkeerd had gedaan, maar omdat niemand zin had om straks twee schepen in één rapport terug te vinden. Met veel manoeuvreren, veel bellen, veel kijken, veel **“slow ahead”, “stop”, “dead slow astern ”,** en het gebruikelijke theater van armen, fluitjes en trossen, kregen we ruimte. Toen konden we eindelijk ons eigen anker en de ketting weer binnenhalen. Tijdens al dat gedoe was de ketting uitgelopen tot zeven shackles. Dat is geen ketting meer. Dat is een spoorlijn. Honderd tweeënnegentig meter staal in het water. En daar mag je dan als kapitein beleefd bij blijven kijken alsof het allemaal onderdeel is van het oorspronkelijke plan.



Toen alles weer veilig was, ontscheepte ik de loods en vertrok oostelijk door de Singapore Straits richting **Jakarta.** Maar natuurlijk stuurde ik eerst een bericht naar kantoor. **PCL** moest weten wat er was gebeurd. **Extra loods. Drie sleepboten. Geen schade. Geen aanvaring. Geen Duitser op ons voordek.** Dus een forse rekening. Alleen een anker dat ging krabben in die sterke stroom. En in mijn telex schreef ik ook maar meteen dat het misschien aardig zou zijn als zo’n dringend bericht in het weekend door iemand gelezen werd. **Want het was zaterdag!!!** En op zaterdag zijn de mensen lekker thuis. Of op de golfbaan. Of aan het shoppen. De hele wereld praat over **ISM,** veiligheid, procedures, 24 uur bereikbaar zijn, emergency response en contingency plans. Maar als je op zaterdag iemand nodig hebt, is er vaak geen hond. Of als er wel een hond is, dan leest hij geen telexen. Daarna kwamen we bij **Jakarta.** En daar begon het volgende hoofdstuk. **Jakarta is geen Singapore. Singapore is glad,** schoon en strak. **Jakarta is warm,** vuil, druk, levend, stinkend, rommelig, schitterend en wanhopig tegelijk.

Ik reed op een dag achter op een motorfiets van een Chinese geldwisselaar naar restaurant Manilla. Tussen vrachtwagens, bussen, brommers, fietsen, kippen, kinderen, verkopers en uitlaatgassen. De lucht was zo dik dat je er bijna met een mes plakjes van kon snijden. Ik dacht: hoe halen mensen hier adem? Als je in Tanjung Priok naar adem snakt, snap je ineens waarom de bergen achter Jakarta vaak verdwijnen. Niet door magie Maar door vuil in de lucht De bergen Karang, Endut, Salak en Pangrango lagen daar ergens. Normaal goed zichtbaar. Maar je zag ze niet. ’s Morgens vroeg, na een zware regenbui, kwamen ze soms even tevoorschijn. Alsof de **HEER** zelf met een natte lap over Jakarta was gegaan.





Maar om negen uur begon het luchtvuil al weer op te bouwen. En dan verdwenen de toppen opnieuw. Net als het geld. Want ondertussen las ik in de krant over een heer Akbar, ministerieel belangrijk persoon, die iets moest uitleggen over vier miljoen dollar. Vier miljoen. Niet vier gulden. Niet een vergeten lunchbonnetje. Vier miljoen dollar, bestemd voor voedselhulp. Eerst zei hij: “Ik heb die cheque ontvangen en aan een stichting gegeven om voedseltekorten te verminderen.” Dat klinkt mooi. Bijna christelijk. Een dag later zei hij: “Ik heb nooit gezegd dat ik die vier miljoen dollar heb ontvangen. Ik heb alleen gevraagd of iemand het geld aan de stichting wilde geven.” Dat is al knapper. Dan schuift het geld al langzaam van de ene tafel naar de andere. Nog later zei hij: **“Eerder was ik de naam van de stichting vergeten.”** Dat kan natuurlijk. Ik vergeet ook wel eens waar ik mijn leesbril heb neergelegd. Maar meestal niet de naam van een stichting waar **vier miljoen dollar naartoe gaat.** Daarna werd het nog mooier. Het geld was volgens hem niet bedoeld voor het sociale vangnet, maar om dringend noodzakelijk voedsel te kopen. En er was absoluut geen cent gebruikt voor verkiezingsfondsen. **Absoluut niet.**



In Indonesië betekent **“absoluut niet”** meestal dat je goed moet opletten. **Toen kwam de mooiste verklaring.** Hij had inderdaad een cheque gezien. Die lag op zijn bureau. Maar hij moest even naar een andere verdieping om met een collega over die cheque te spreken. En toen hij een kwartier later terugkwam, was de cheque verdwenen. Foetsie. Vier miljoen dollar. Van het bureau gewaaid. Misschien meegenomen door een muskiet. Misschien opgegeten door een geit. Misschien zelfstandig naar Mekka vertrokken. Niemand wist het. En op dat moment veegde de heer Akbar een paar tranen weg die over zijn dikke wangen liepen.

Dat was natuurlijk ontroerend. Ik zat daar in Jakarta, met mijn schip, mijn ankerproblemen, mijn Japanse telexen, mijn lading, mijn agenten, mijn loodsen en mijn garnalen in restaurant Manilla, en ik dacht: Kijk, dát is nu het verschil tussen een schip en politiek. Op een schip verdwijnt geen cheque van vier miljoen dollar. Op een schip verdwijnt hoogstens een schroevendraaier, een zak cement, een fles whisky of een matroos die naar de wal is gegaan en vergeten is waar zijn schip ligt. **Maar vier miljoen dollar?** Nee. Als kapitein moet je tekenen voor alles. **Voor bunkers. Voor stores. Voor crew list. Voor bonded stores. Voor ankers. Voor loodsen. Voor trossen. Voor stempels. Voor kopieën. En voor kopieën van kopieën. Voor formulieren waarvan niemand weet waarom ze bestaan.** Maar in de politiek kan een cheque van vier miljoen dollar blijkbaar gewoon even op een bureau liggen. Dan gaat iemand naar boven. Dan komt hij terug. En dan is het ding weg. Dat moet je aan boord eens proberen.

“Kapitein, de lading graan is verdwenen.”

“Waar is die dan?”

“**Lag net nog op dek, captain, maar ik moest even naar boven.”** Nee. Dan was je binnen tien minuten geen stuurman meer, maar decoratie. Ondertussen kreeg ik dagelijks paniektelexen uit Japan van Mr Mitsutomi. Een keurige Japanner. Zeer dringend. Altijd zeer dringend. Hij wilde weten wanneer we zouden meren in Jakarta, wanneer we naar Surabaya gingen, wanneer we Kota Baru zouden laden, wanneer we voor **NSS Tokyo** gereed zouden zijn, hoeveel dagen vertraging er waren en waarom de werkelijkheid zich niet gedroeg volgens zijn schema. Dat is een probleem in Japan. Daar denkt men dat een planning hetzelfde is als de werkelijkheid. Maar in Indonesië is planning meer een soort gedicht. Een mooi voornemen. Een wens. Een papieren droom. Ik belde dagelijks met **Bogasari.**

“Any berthing prospects?”



“Yes captain, maybe today.”

“Today?”

“Yes captain, maybe.”

“Maybe what time?”

“After two hours, captain.”

In Indonesië betekent **“after two hours”** niet over twee uur. Het betekent: na het begin van een tijdperk waarin twee uur een rol kan spelen. **Dus de engineers maakten de machine gereed. Anker op. Richting haveningang. En daar lagen we. Wachten. Waar de loods aan boord kwam. Of niet.**

Uiteindelijk meerden we om zeven uur. Ik zette nog snel een paar handtekeningen onder totaal onbelangrijke papieren, want zonder handtekening bestaat de wereld niet, en een uur later zat ik **in restaurant Manilla achter een bord voortreffelijke grote garnalen.** Daar zat ik dan. **Een Hollander in Jakarta.** Met een schip dat in Singapore bijna bij een Duitser op schoot had gezeten. Met een kantoor dat in het weekend waarschijnlijk onbereikbaar was. Met een Japanse bevrachter die dacht dat Indonesië een Zwitsers horloge was. Met een Indonesische politicus die huilde omdat vier miljoen dollar van zijn bureau was verdwenen. En met een bord garnalen voor mijn neus. Toen dacht ik: **Nico, jongen, je hebt zeker geen rustige baan gekozen. Maar saai is het nooit geweest.**



8 Singapore
De Pakistaan, de stempels en de wereldgekte
uit het logboek van Capitano Nico



We waren via Singapore uiteindelijk in Indonesië aangekomen. Singapore zelf was leuk geweest. Keurig, schoon, georganiseerd, efficiënt, bijna té netjes voor een zeeman die gewend is aan havens waar de werkelijkheid altijd een beetje scheef hangt. Ik kreeg nog even bezoek van twee Singaporese oude bekenden die natuurlijk onmiddellijk begonnen over Mamma Mia. Ze hadden me helemaal verwacht, maar ik was alweer onderweg naar Jakarta. Tenminste, dat dacht ik. Want zoals altijd op zee: zodra je denkt dat iets eenvoudig wordt, komt er ergens een man met een formulier tevoorschijn. Ik kreeg bericht uit Singapore dat er vertraging was in Jakarta. Dus of ik maar meteen terug wilde komen om te bunkeren, en daarna alsnog naar Jakarta te vertrekken. Prima.

Alleen had ik in Singapore niet volledig gebunkerd, omdat ik bij aankomst in Jakarta gebonden was aan een **maximale diepgang van 13 meter.** In de tropen, met een soortelijk gewicht van het **water van ongeveer 1.030,** kon ik het dus niet maken om de tanks tot de rand toe vol te gooien. Anders kwam ik de haven binnen als een soort drijvende baksteen met goede bedoelingen. Dus paste ik de hoeveelheid zware olie en dieselolie netjes aan. Alles geregeld. Dacht ik. Maar toen kwam de boodschap: ik had een **Pakistaanse national aan boord.** En omdat er na 11 september in de wereld een soort **internationale zenuwtrekking** was ontstaan, moest ik niet zomaar terug naar de **Western Anchorage om te bunkeren.** Nee, ik moest eerst naar de **Eastern Special Purpose Anchorage. Vandaar naar de Pilot Eastern Boarding Ground Alfa.** En daarna weer **naar de Quarantine and Immigration Anchorage.** Allemaal voor één man. **Een stuurman.** Een keurige vent. Een goede zeeman. Een man die zich aan boord uitstekend had aangepast, wist hoe ik het wilde hebben, en precies begreep hoe een goede officier zich moest gedragen. **Hij had zijn opleiding in Engeland en Australië genoten,** sprak goed Engels, was vriendelijk, bekwaam en betrouwbaar. Maar hij had één **groot probleem:**
Hij was Pakistaan. En dan verandert een mens ineens van zeeman in dossier.

Bij de immigration anchorage kwam er een bootje langszij.



Twee officers stapten aan boord met een tas vol papieren, gezichten alsof zij persoonlijk de wereldvrede kwamen redden, en een blik die zei: hier wordt gecontroleerd. Ik bracht ze naar het scheepskantoor. **Daar begon het circus...**

Eerst de crewlist. Vierentwintig namen. Daarna de paspoorten. Vierentwintig stuks. Dan werd gekeken of iedereen op de crewlist ook werkelijk aan boord was. Alsof ik onderweg per ongeluk een paar extra Chinezen, een Noorse slager en George Bush als matroos had aangemonsterd. Ze bladerden door de paspoorten alsof ze een spannend jongensboek lazen. Naam. Nationaliteit. Geboortedatum. Pasfoto. Stempel. Nog een stempel. Dan weer terug naar de crewlist. En natuurlijk moest de chief officer verschijnen.



Mijn Pakistaanse stuurman kwam binnen. Rustig. Netjes. Niets aan de hand. Hij stond daar gewoon als een officier van de koopvaardij. Geen terrorist. Geen geheim agent. Geen man met een bom onder zijn arm. Gewoon een stuurman die liever koffie had gehad dan dit toneelstuk. Maar de immigration officers bekeken hem alsof hij zojuist uit een James Bond-film was gestapt. Eerst het paspoort. Dan zijn gezicht. Dan weer het paspoort. Dan weer zijn gezicht. Ik zag hun ogen heen en weer gaan.



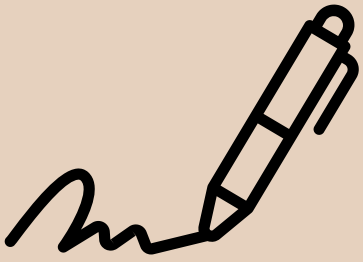
Paspoort. Stuurman. Stuurman. Paspoort. Alsof ze hoopten dat hij plotseling zou veranderen in iemand anders. Daarna kwamen de formulieren. Eén formulier verklaarde dat ik hem niet aan land mocht laten gaan. Een ander formulier verklaarde dat ik een boete van **1500 Singapore dollar** zou krijgen als hij toch de wal op ging. Een derde formulier verklaarde dat hij zelf een boete van **3000 dollar** zou krijgen als hij zonder mijn toestemming toch de wal op zou gaan.

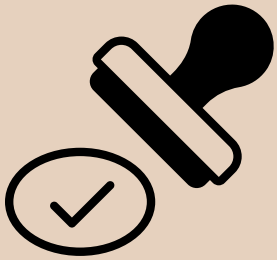
En al die papieren natuurlijk in drievoud. Want ergens in een kantoor zitten altijd mensen die pas gelukkig zijn als er drie identieke velletjes papier in drie verschillende bakjes liggen. Ik moest overal mijn handtekening onder zetten. Handtekening hier. Handtekening daar. Nog een paraaf. Nog een stempel. Nog een kopietje. Ik leek wel een televisiester. Ze wilden allemaal mijn handtekening hebben. Alleen ontbrak nog een man met een fotoalbum die vroeg: **“Captain, one autograph for my daughter please?”** En ondertussen dacht ik aan de absurditeit van de hele zaak. De man aan boord was geen gevaar. Hij was mijn stuurman. Mijn vervanger. Mijn eigen officier. Een man die ik nodig had. Een man die wacht liep, kaarten liet bijwerken, rapporten opstelde, stabiliteits berekeningen maakte, bemanning aanstuurde en zijn werk deed. Maar door de wereldgekte na **11 september was hij veranderd in een veiligheidsrisico op papier.** Niet in werkelijkheid. Alleen op papier. En papier is gevaarlijker dan springstof. Papier reist van bureau naar bureau, wordt



gestempeld, gekopieerd, ondertekend, doorgestuurd, gearchiveerd en later weer teruggevonden door iemand die nog meer papier nodig heeft. Daarna moest ik opnieuw toestemming vragen om te bunkeren. Want bunkeren aan de linkerzijde van een ankergebied was blijkbaar heel iets anders dan bunkeren aan de rechterzijde. Je zou denken: **olie is olie, bunkerboot is bunkerboot, slang is slang. Maar nee.**

Voor de immigration was de ene kant van het veld kennelijk bijna een ander werelddeel. Links was verdacht. Rechts was mogelijk toegestaan. Of andersom. Ik weet het niet meer. Ik wist alleen dat ik kapitein was van een zeeschip, maar mij voelde als een schooljongen die aan de meester moest vragen of hij naar de wc mocht. En dat allemaal omdat een paar mannen uit het **Midden-Oosten** iets verschrikkelijks hadden gedaan. De hele wereld stond op zijn kop. Luchthavens werden zenuwinrichtingen. **Zeehavens kregen plotseling een veiligheidshonger waar geen eind aan kwam.**





Zeehavens kregen plotseling een veiligheidshonger waar geen eind aan kwam. Mensen werden niet meer beoordeeld op hun karakter, hun vakmanschap of hun gedrag, maar op hun paspoort. **En mijn Pakistaanse stuurman? Die stond erbij, keek ernaar, en bleef beleefd.** Hij wist hoe de wereld werkte. Misschien beter dan wij. Ik kende hem als een **goede officier.** Singapore kende hem als een probleem. Dat is het verschil tussen een kapitein en een loket. Een kapitein kijkt naar de man. Een loket kijkt naar de nationaliteit. Uiteindelijk mochten we bunkeren. Na genoeg handtekeningen, genoeg stempels, genoeg formulieren en genoeg ambtelijke gewichtigheid kon de bunkerboot langszij komen. De slang werd aangesloten. De olie begon te lopen. En ik stond op de brugvleugel naar het hele tafereel te kijken. **Aan de ene kant de bunkerboot.**

Aan de andere kant de stad Singapore. Daar tussenin mijn schip. En ergens onder mij een goede Pakistaanse stuurman die niet aan de wal mocht, omdat de wereld gek was geworden. Ik dacht aan autorijden. Aan mensen **die met 100 kilometer per uur door een bocht gieren,** pratend met hun vrouw, kinderen achterin, hand ergens op het stuur, ogen half op de weg en half op de boodschappenlijst. Daar hoor je niemand over. Dat is gewoon dagelijks leven. Maar stap je in een vliegtuig, of vaar je met een **Pakistaan aan boord na 11 september, dan worden plotseling alle zenuwen van de beschaving zichtbaar.** Dan wil iedereen formulieren. Iedereen wil zekerheid. Iedereen wil controle. Maar zekerheid bestaat niet. Niet op zee. Niet in de lucht. Niet op de weg. En zeker niet in een kantoor waar men denkt dat drie stempels het kwaad kunnen tegenhouden. Ik heb mijn handtekeningen gezet.



De bunkers kwamen aan boord. Mijn Pakistaanse stuurman bleef aan boord. Singapore bleef Singapore. En ik? Ik voer daarna gewoon verder naar Jakarta. Met een schip vol olie, een kantoor vol kopieën, en opnieuw het bewijs dat de mensheid soms meer bang is voor papierloze risico’s dan voor de werkelijkheid zelf. Want op zee leer je één ding snel: de gevaarlijkste storm komt niet altijd uit de lucht. Soms komt hij uit een loket.

DIM SUM LIKE A BABY Pacific Diep water, tyfoon Kapa en NANCY van VANCOUVER

9

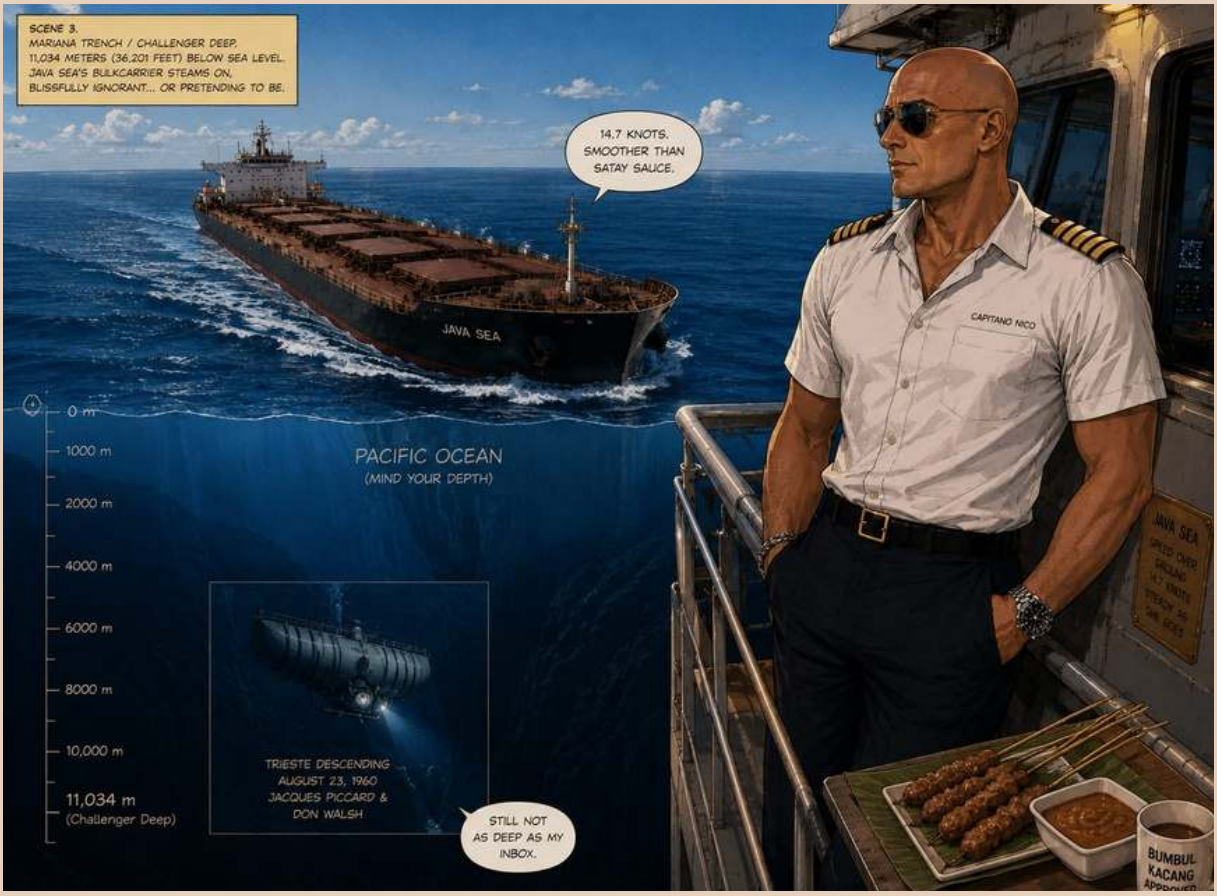
uit het logboek van Capitano Nico

We stomen met mooi weer verder de oceaan op. **Tussen de Carolines door.** Alles is hier tropisch. Warm, blauw en rustig. Zo rustig zelfs dat je bijna gaat geloven dat de wereld een beschaafde plaats is. Maar dat moet je op zee nooit te vroeg denken. Want ergens bij de **Marshall-eilanden** begint zich een heuse tyfoon te ontwikkelen. **Naam: Kapa**. Een naam alsof het een vriendelijke tante uit een dorpje in **Overijssel is,** maar ondertussen veroorzaakt die dame gewoon orkaankracht en maakt zij korte metten met onze rust op de westelijke **Pacific.** Ik kijk naar de kaarten, naar de weerberichten, naar de barometer, naar de wolken en naar mijn gevoel. Dat laatste instrument is op zee soms betrouwbaarder dan alle officiële papieren bij elkaar. Ik besluit de koers te veranderen.

We gaan noord-oost, **richting Guam.** Niet omdat Guam zo gezellig op ons ligt te wachten, maar omdat ik drie dingen tegelijk wil bereiken. Ten eerste wil ik die tyfoon mispeilen. Ten tweede wil ik de noord-equatoriale stroom ontlopen. En ten derde hoop ik de wind mooi op de kont te krijgen, want aan de zuidkant van die lagedrukgebieden waait hij hier meestal uit het westen. Een schip is geen paard, maar met de wind op de kont loopt zelfs een bulkcarrier net iets blijer. En inderdaad. Het lukt. Alles verloopt keurig. We stomen met **14,7 knopen over de Marianentrog,** over het **Challenger Deep,** over een van de diepste gemeten plekjes op deze aardbol. Onder ons ligt geen gewoon water. Onder ons ligt een afgrond. Een diepe, donkere geul van duizenden kilometers lang. **Een soort onderwater-Everest, maar dan omgekeerd.**



Daar beneden bereikten Jacques Piccard en Don Walsh op 23 januari 1960 met de bathyscaaf Trieste een diepte van ruim tienduizend meter. Ik stel mij dat altijd even voor. Wij daarboven met een groot schip, koffie, saté, verf, formulieren en een kok die rijst kookt alsof **Allah, Boeddha en de Hollandse** koopvaardij hem persoonlijk opdracht hebben gegeven. En daar beneden twee mannen in dat metalen bolletje, onder een druk waar zelfs een belastinginspecteur stil van zou worden. Die Trieste was gebouwd met internationale samenwerking. **Frankrijk, Italië, België, Duitsland, Zwitserland, Amerika - iedereen deed mee.** Dat kon toen blijkbaar nog.



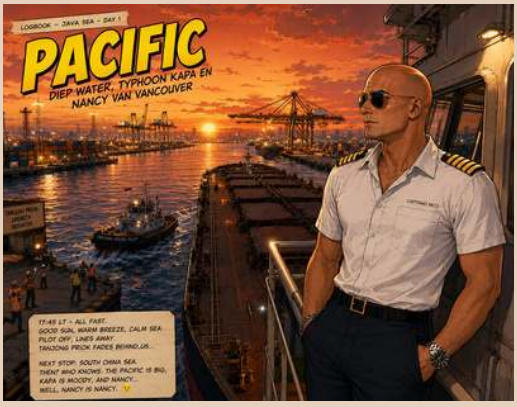
De stille oceaan toonde misschien eindelijk aan hoe overleg en samenwerking kunnen zijn. Vergelijk dat eens met Brussel vandaag, waar men waarschijnlijk anderhalf jaar moet vergaderen over de kleur van een Europees paspoort, waarna er nog een werkgroep komt voor de kleur van het elastiekje eromheen. Maar goed. Wij stomen in alle rust over de diepste kloof ter wereld. En wij eten saté met pindasaus. Hier heet dat dan **bumbul kacang.** Dat klinkt meteen alsof je iets belangrijks doet.
“Chief, wat eten we vandaag?”
“Bumbul kacang, captain.”
Kijk, dan is een mens tevreden. Rust is aan boord echter altijd maar tijdelijk.

Ik laat voorlopig even de stoom ontsnappen. Eerst maar eens luisteren. Op zee moet je niet bij elk geluid direct met vier strepen komen aanrennen. Dan maak je van ieder muggetje een officiële scheepsramp. Even later komt de chief officer bij mij. Het blijkt dat een matroos onder de gage, die nu voor bediende speelt, zijn emoties niet kon beheersen toen de chief officer hem liet weten dat hij niet tevreden was over zijn werk.



En dat pikte ons stewardje niet. Een klein mannetje. **Negenenveertig kilo, inclusief uniform, knopen, sokken en persoonlijke ambitie.** Maar hij wilde zo graag meer vlees op zijn botten hebben. Tot dusver zonder succes. Ondanks het feit dat hij elke dag een bord vol rijst eet, en persoonlijk verantwoordelijk is voor het leeg vreten van de provisie store. **Michel Montignac zou het verboden hebben als dikmakende voeding. Maar Michel Montignac heeft waarschijnlijk nooit op een bulkcarrier in de Pacific gezeten, tussen tyfoons, wachtlopen, ruimen, bemanning, saté en een stewardje van negenenveertig kilo dat droomt van spieren.**

Wij vervolgen onze reis naar Vancouver. Ik sta in contact met de agent aldaar. Nancy. Nancy is de baas van **Manhattan Agency** en helemaal in charge. **Een Chinese uit Hong Kong.** Klein, scherp, vriendelijk, maar met een geldinstinct waar een Rotterdamse reder nog van zou blozen. Zij is dol op geld verdienen. En nog doller op geld vasthouden. Het is werkelijk vermakelijk om haar trucs waar te nemen.



Zo wordt een Chinees rijk. Niet door veel te verdienen. Maar door zo weinig mogelijk uit te geven. In Vancouver blijkt bijvoorbeeld dat de vuilophaaldienst niets vanzelf doet. Geen romantiek. Geen service. Nee. Afval ophalen kost geld. Je moet ze bestellen. En het minimum bedrag is 180 Canadese dollar. Dus als je afval hebt, zorg dan dat je alles verzameld hebt vlak voor vertrek.

Dan laat je het in één keer verwijderen door **Aqua Clean,** inclusief certificaat, stempel, papier, handtekening en waarschijnlijk ook nog een glimlach waarvoor later apart gefactureerd wordt. De vertegenwoordiger van Nancy die aan boord de zaken regelt, wordt regelmatig onderbroken. **Nancy belt. Steeds weer. Niet om te vragen of wij veilig zijn aangekomen. Niet om te informeren naar het weer. Niet om te zeggen: “Captain, welkom in Vancouver.” Nee.** Nancy wil weten hoe de belading en de formaliteiten verlopen. **Hoeveel? Wanneer? Waarom? Wie betaalt? Waar is het certificaat? Heeft iemand misschien onnodig ademgehaald op kosten van de agency?** Nancy is vermoedelijk zeer vermogend. Ze heeft geen gezin, geen echtgenoot, geen kinderen en waarschijnlijk ook geen hobby behalve werken, regelen, tellen en voorkomen dat geld de verkeerde kant op beweegt. Maar tegen mij is zij altijd hartstikke aardig en behulpzaam. Iedere keer als wij in Vancouver komen, gaan we samen lunchen. Ik krijg dan lekkere hapjes op mijn bord gelegd met haar chopsticks.

“Captain, you must eat.”

En terwijl ik nog overweeg of ik beleefd moet weigeren, ligt het hapje al bijna in mijn mond. **She feeds me like a baby. Dat is een bevel.**





Ik bezoek haar kantoor. De buurman blijkt de Nederlandse consul te zijn. Dat is handig. Mocht ik verdwijnen onder een stapel Canadese dollars, dan is er in ieder geval diplomatieke hulp naast de deur. **Nancy overhandigt mij 52.000 dollar** die ik had besteld om de bemanning uit te betalen. **Daarvan stopt zij 28.000 dollar in een kleine plastic zak van Walmart.** De rest verdeel ik over verschillende plaatsen in mijn kleding. Zo loopt dus niemand normaal over straat. Niet met zoveel geld. Maar ja, op zee en in havens doe je soms dingen die aan de wal volkomen krankzinnig lijken, maar aan boord gewoon onder het hoofdstuk **“praktisch handelen”** vallen. Nancy geeft mij ook nog een klassefles Canadese wijn en nodigt mij uit om binnenkort te gaan lunchen en lekkere dim sum te eten. Voor het kantoor nemen we nog een paar foto’s. **Daarna brengen twee Hongkong-Chineesjes ons naar de lunch. Ze kwetteren en kwakken tegen elkaar in een tempo waar uit 1930 jaloers op zou zijn.** Wij verstaan er natuurlijk geen woord van. Maar dat geeft niet. Als Chinezen onderling praten, krijg je toch vaak de indruk dat de hele wereld al geregeld is voordat jij je stoel hebt aangeschoven.

Het verblijf in Vancouver is zoals altijd gezellig. En daarom altijd te kort. Wij hebben niet genoeg tijd om alle kennissen te bezoeken tussen Kerst en Nieuwjaar. Hier en daar worden we uitgenodigd om te komen eten. En dat doen we dan natuurlijk ook zoveel we kunnen. Want een kapitein moet diplomatiek blijven. Zeker bij uitnodigingen met steak, rode wijn en goed gezelschap. We eten een heerlijke steak in The Keg, uitgenodigd door Dough Tsie en zijn veel jongere Maleise vrouw. **We bellen met Martijn en May-Britt in Holland en met nog een aantal vrienden. De meeste mensen zijn niet thuis.**

Iedereen is op bezoek bij iedereen.

Zo hoort het blijkbaar.

Heel gezellig onderweg en samen in de file. Zo kweek je vrijheid, gelijkheid en broederschap. Niet met grote toespraken. Gewoon met een auto, een volle maag en een afspraak waar je te laat komt. De inspectie van de laadruimen verloopt perfect. Een zeldzame gebeurtenis die bijna in het logboek met gouden letters mag. We krijgen makkelijke inspecteurs. Dat helpt. Bovendien is dit schip een vaste klant in Vancouver. Een goed schip, met schone en geheel geverfde ruimen. De enige lading

die dit schip eigenlijk vervoert is graan. Niets anders dan graan. Eerst uit Argentinië. Dan via reizen rond Kaap Hoorn naar Indonesië. Daarna een half jaar graan uit Zuid-Afrika. En de laatste jaren vooral Canadees graan, en heel af en toe Amerikaans graan, geïmporteerd door **Bogasari.** Het schip heet Goldensari Indah. Een prachtige naam. Indah betekent namelijk prachtig. En dat klopt. Sommige namen passen gewoon bij een schip. We vieren aan boord de nieuwjaarsparty. Er staan schalen met Indonesische bijtertjes. Ik heb op verzoek dozen chocolade en snoep besteld. Plus zes grote kersttaarten. Volgespoten met heerlijk zoete, uiterst vette crème. Precies het soort voedsel waarvan dokters zeggen dat je het niet moet eten, waarna ze zelf thuis waarschijnlijk twee stukken nemen. De Chinezen vinden het heerlijk.



Er staan flessen wijn en twee dozen bier voor de westerlingen. De oosterlingen drinken vooral limonade. En dat moet ook regelmatig worden aangevuld, want zingen maakt dorstig. We zingen om de beurt op het podium in de smokeroom. Met handgeklap. Met luide aanmoedigingen. Filipijnse liedjes. Indonesische kampong songs. Hollandse meezingers. En ik doe natuurlijk mee. Een kapitein die alleen maar met een ernstig gezicht aan de bar staat, heeft niets begrepen van het leven aan boord. Soms moet je koers veranderen voor een tyfoon. Soms vaar je over de diepste kloof ter wereld. Soms loop je met duizenden dollars in je kleding door Vancouver. Soms stopt een Chinese dame dim sum persoonlijk en letterlijk in je mond. En soms zing je op oudejaarsavond in de smokeroom tussen Indonesiërs, **Filipijnen, Hollanders, bier, limonade, chocolade, kersttaart en kampong songs.** Dat is zeevaart. Niet alleen storm, staal en stempels. Maar vooral mensen. En zolang er gelachen, gegeten en gezongen wordt, is een schip nog altijd een klein drijvend dorp. Met een kapitein die probeert de boel op koers te houden. **Ook als de tyfoons Kapa heten. En de agenten Nancy.**

PENDEKKEN en verkleurde TUINBROEK Java Zee

10

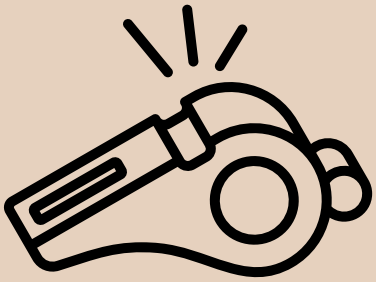
Venus in het schroefwater

uit het logboek van Capitano Nico

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

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









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



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





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

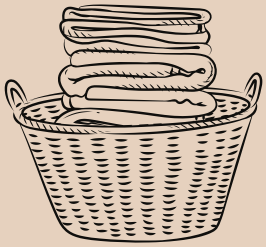
“Captain…” Ik keek hem aan.

“Wat is er?”

“Er is een probleem met de was.”

Op zee kan dit van alles betekenen. Een wasmachine die lekt. Een droger die rookt. Een scheepswas vol olie. Of een bootsman die zijn onderbroek terug wil en een verkleurde tuinbroek heeft gekregen. **“Wat voor probleem?” “De mannen zeggen dat niemand meer weet van wie wat is.”** En dat is vervelend.

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



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





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

“Beautiful night, Captain.”

“Ja,” zei ik.

“Een prachtige nacht.”

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

11 SHORELEAVE or NIGHTMARE
De agent, de stempels en de verdwenen walpas
uit het logboek van Capitano Nico

In sommige havens begint het avontuurr niet op zee, maar aan de gangway. Je ligt nog maar net vast. De trossen staan nog na te zingen. De machinekamer ruikt nog naar warme olie. Aan dek lopen de matrozen met lijnen, fenders, verfemmers en gezichten waarop duidelijk staat: Kapitein, mogen wij straks even naar de wal? Dat is een eenvoudige vraag. Tenminste… voor normale mensen. Maar in een havenkantoor, ergens ver weg, wordt zo'n simpele vraag eerst door drie bureaus, vier petten, vijf formulieren en zes stempels gehaald. **Die middag kwam de agent aan boord. Niet lopend. Nee.** Hij verscheen. Een kleine man met een grote aktetas, een nog grotere glimlach en een overhemd dat al drie inspecties had overleefd.

"Good afternoon, Captain!"

Ik kende dat soort vrolijkheid. Daarna kwam meestal ellende. Hij zette zijn tas op tafel, klikte hem open en haalde er papieren uit alsof hij een goochelaar was die duiven ging laten verdwijnen.



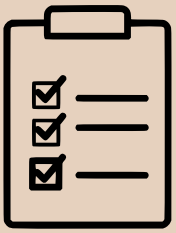
Crew list.
Passport list.
Vaccination list.
Stores list.
Bonded stores.
Landing passes.
Immigration cards.
Customs declaration.
Port health declaration.

Declaration that we had already declared all declarations. Ik keek ernaar.

"Agent," zei ik, **"wil je misschien ook weten hoeveel sokken de tweede machinist bezit?"** Al dat belachelijke gelul. Hij lachte. Ik niet. Want ik wist: straks wilde hij het nog echt weten.







De bemanning stond ondertussen half in de gang. Niet officieel natuurlijk. Maar ze roken vrijheid. Ergens buiten de poort stonden bier, muziek, vrouwen, taxi's en waarschijnlijk een veel te dure souvenirkraam. De agent begon de walpassen uit te delen. Iedereen kreeg er één. De eerste stuurman. De tweede stuurman. De derde machinist. De kok. De matrozen. De oliemannen. En toen hield hij op. Ik keek naar zijn stapeltje.

"En mijn walpas?" De agent keek alsof ik hem vroeg om de sleutel van het Vaticaan. Hier werd mijn nightmare bijna werkelijkheid.

"Captain… you stay on board."

"Pardon?"

"You are responsible person."

Dat was natuurlijk waar. Maar het klonk niet als een compliment. Ik zei:

"Agent, ik ben ook een mens." Hij knikte ernstig.

"Yes, Captain. But responsible human."

Daar sta je dan. De hele bemanning mag de wal op. De kapitein niet. Omdat hij verantwoordelijk is? Dat is hetzelfde als tegen de kok zeggen dat iedereen mag eten, behalve hij, omdat hij de keuken kent. Ik probeerde het nog eens.

"Agent, ik hoef maar een uurtje. Even lopen. Even frisse lucht. Misschien een biertje." Hij keek verschrikt.

"Captain drink beer ashore?" Alsof ik net had aangekondigd dat ik de havenkraan wilde stelen.

"Ja," zei ik.

"Eén biertje."

"Geen fles rum."

Hij bladerde opnieuw door zijn papieren.



Toen vond hij een probleem. Er was geen formulier voor een kapitein die ook even mens wilde zijn. Dat bestond niet. Matrozen gingen aan wal. Officieren gingen aan wal. Machinekamer ging aan wal. Zelfs de kok mocht aan wal. Maar de kapitein zat in een administratief niemandsland. Te belangrijk om vrij te laten. Te officieel om normaal te behandelen. Te verantwoordelijk om dorst te hebben. **Uiteindelijk zei hij: “Maybe tomorrow.”** Dat is in haventaal hetzelfde als: **vergeet het maar.** De bemanning vertrok. Eén voor één langs mijn deur.

“Good night, Captain.”

“See you later, Captain.”

“Only one beer, Captain.”

“Maybe two, Captain.”

Ik wenste ze veel plezier met een gezicht alsof ik net persoonlijk door de Verenigde Naties was opgesloten. Die avond zat ik alleen aan boord. De stad lag vlakbij. Ik hoorde muziek. Ik rook gebakken vis. Ik zag lichten langs de kade. En ik zat in mijn hut met koffie. Geen bier. Geen boulevard. Geen frisse benen. Alleen papieren, stempels en verantwoordelijkheid.



Rond middernacht kwam de eerste matroos terug. Vrolijk. Iets te vrolijk. Daarna de tweede. Die droeg een hoed die hij ’s middags nog niet had. De kok kwam terug met een plastic zak vol kruiden, drie citroenen en een verhaal dat waarschijnlijk voor zestig procent waar was. Om half twee kwam de derde machinist aan boord. Zonder walpas.

“Where is your landing pass?” vroeg ik.

Hij keek in zijn zakken. **Broekzak links. Broekzak rechts. Borstzak. Achterzak. Nog eens borstzak.** Toen keek hij mij aan met de oprechte wanhoop van een man die net ontdekt dat bureaucratie sterker is dan alcohol.

“Captain… maybe taxi.”

“Maybe taxi?” zei ik.

“Yes, Captain. Or maybe bar.” Ik zuchtte.



Daar had je het. Ik mocht niet naar de wal omdat ik verantwoordelijk was. En nu was ik verantwoordelijk voor een verdwenen walpas van een man die wél naar de wal mocht, maar zijn vrijheid ergens tussen een taxi en een bar had achtergelaten. De volgende ochtend stond de agent weer aan boord. Met dezelfde aktetas. Dezelfde glimlach. En nu ook met een ernstig gezicht.

“Captain, one landing pass missing.” Ik wees naar de derde machinist.

“Daar staat het wandelende bewijsmateriaal.” De agent keek streng.

“This is serious.”

“Natuurlijk,” zei ik.

“Een verloren papiertje is altijd ernstiger dan een zinkend schip.” Hij begreep de grap niet. Of hij deed alsof.

Na veel gepraat, veel zuchten een paar flessen en een paar sloffen Camel werd de zaak opgelost. De derde machinist moest verklaren dat hij zijn walpas niet had verkocht, uitgeleend, opgegeten of aan een vijandige mogendheid had gegeven. Hij tekende. De agent tekende. Ik tekende. Daarna zette iemand een stempel. En plotseling was de wereld weer veilig.



Toen keek de agent naar mij.
“Captain, today maybe you want shore pass?”
Ik keek hem aan. De bemanning keek mij aan. De derde machinist keek vooral naar zijn schoenen. Ik zei:
“Agent, vandaag blijf ik aan boord.” Hij glimlachte tevreden.
“Very responsible, Captain.” Ik knikte.
“Precies.”
Maar in mijn hoofd dacht ik: Nee, vriend. Vandaag vertrouw ik jullie allemaal voor geen meter. En zo bleef de kapitein weer aan boord. Niet omdat hij geen zin had in de wal. **Maar omdat er aan boord altijd wel iemand is die bewijst dat vrijheid prachtig is… totdat er een formulier verdwijnt.**



Hurricaneroutes naar Panama appels, mieren en twaalf procent korting

12

uit het logboek van Capitano Nico

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



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



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



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

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

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



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

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



Diezelfde ochtend sprak ik met de eerste machinist. Er was frictie ontstaan tussen de Filipijnse tweede machinist en de Burmese electrician. De oorzaak was een verschil van mening over het testen van een alarm in de cascadtank van de boiler. Eerst is dat technisch. Daarna wordt het menselijk. En menselijke



storingen zijn altijd lastiger dan technische. Een machine kun je openmaken. Een mens niet. De tweede machinist was kwaad naar boven gekomen en had tegen iedereen staan schreeuwen. De electrician voelde zich beledigd. De eerste machinist zat ermee in zijn maag. Dat gebeurt op lange reizen. Mensen raken sneller geïrriteerd. Aan de wal loop je even weg. Aan boord niet. Daar zit iedereen in dezelfde stalen doos, met dezelfde gangen, dezelfde messroom, dezelfde machinekamer en dezelfde gezichten. Dan kan een kleinigheid groter worden dan hij is. Er speelde vermoedelijk ook nog een dagelijkse Bacardi mee. Misschien was dat niet de oorzaak, maar het hielp zeker niet. Ik liet de eerste machinist weten dat hij het moest kalmeren voordat het groter werd.

Geen drama van maken. Wel in de gaten houden.

Daarna stuurde ik een bericht naar Kuala Lumpur met het verzoek de post voor de bemanning naar Panama te sturen. Post was belangrijk. Een brief van thuis kon meer doen dan een hele toespraak van de kapitein. **Ik vroeg de scheepshandelaar in Balboa ook om v**



t**ijdschriften te leveren. Een Playboy en een Penthouse voor de boys.** Time en Newsweek voor de master. Verschil moet er zijn. Iedereen zijn eigen educatieve materiaal.

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

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



Padang

13

Whisky, zebra kreeft en vijf liedjes in het Nelayan Restaurant

uit het logboek van Capitano Nico

We liggen gemeerd in Teluk Bayur, de haven van Padang. Sumatra. Alleen die naam klinkt al naar vochtige warmte, kruidnagels, rijst, zee, oude koloniale resten en ambtenaren met petten beladen met goud. In de koloniale tijd heette deze haven Emmahaven. Een keurige naam. Een naam waar je bijna vanzelf rechtop van gaat lopen, met een tropenhelm op je hoofd en een glas gin-tonic in je hand. Maar nu is het gewoon Padang. En Padang is prachtig. Warm, rommelig, levendig, armoedig, vriendelijk en schitterend tegelijk. De autoriteiten komen aan boord in blinkende uniformen. Veel goud en glitter. Veel vermeende waardigheid. Ze onderscheiden zich duidelijk van de gewone bevolking, die meestal op slippers loopt, met een verkleurd T-shirt en een kromme broek. Maar één ding hebben de heren autoriteiten uitstekend begrepen. Souvenirs. En met souvenirs bedoelen zij natuurlijk geen sleutelhangers, ansichtkaarten of houten olifantjes. Nee. **Whisky.** Als je daar niet moeilijk over doet, ben je in Indonesië al gauw een vriend van de staat. Dan worden documenten plotseling heel vlot behandeld. Stempels dalen neer als zegeningen uit de hemel. Handtekeningen verschijnen op papieren alsof engelen ze hebben geschreven. En iedereen glimlacht. Ik glimlach dus ook. Een kapitein moet diplomatiek zijn. Soms met woorden. **Soms met whisky. Padang zelf is een feest.**



We spreken ontzettend veel mensen. Overal wordt gelachen, geroepen, gekeken en gehandeld. Alles leeft. Alles ruikt naar eten, houtskool, vis, rivierwater, bloemen en brommers Gisteren aten we eerst in een restaurant aan de rivier. AW Resto. Heel aardig. Heel eenvoudig. **Heel druk. Er zit ook een redelijk groot gezelschap Nederlandse toeristen. Je ziet dat meteen.** Een beetje verbrand, een beetje verbaasd en allemaal met dat gezicht van: is dit nu authentiek, of krijgen we straks buikloop? Na het eten komt hun Indonesische begeleider naar voren. Een kleine man met een kruk, omdat hij zijn enkel had verstuikt. Ziektewet bestaat daar niet. Als je been er nog aan zit, werk je gewoon door. Hij roept in een grappig soort Nederlands-Indonesisch dialect: **“Lieve mensen, de rekening bedraagt per persoon vijfendertigduizend rupiah. Als u dat aan mij geeft, regel ik het met de directie.” Vijfendertigduizend rupiah. Dat klinkt groots maar in feite peanuts. Maar het is ongeveer drieënhalve dollar.** Daarna mag het gezelschap naar de boot, die al aan het terras ligt, en vertrekken ze naar Pulau Senang voor de kust. Heel gezellig allemaal. **Maar wij eten ietsje duurder. En gegarandeerd veel lekkerder.**





met achter mij een toetsenbord dat meer knoppen heeft dan een machinekamer paneel.

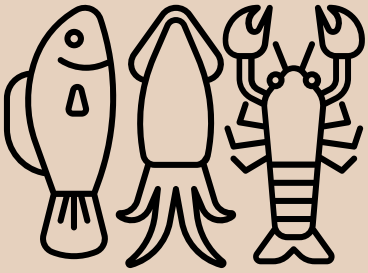
Er is licht, leven, bediening, verse vis en zelfs levende muziek. Een zangeres met zeer strak truitje staat daar met een man achter een muziekinstrument waarmee hij waarschijnlijk ook een **Boeing 747 had kunnen starten.** Z**o'n technisch toetsenbord** waar alles uit komt: **piano, viool, orgel, trompet, zeemeeuw**, donderbui en vermoedelijk ook nog het Wilhelmus als je op de juiste knop drukt. Wij zijn de enige blanken in de zaak. Dat valt altijd op.

En natuurlijk word ik uitgenodigd om te zingen. Nu moet een kapitein voorzichtig zijn met zingen in vreemde havens. Voor je het weet word je beroemd in een kampong waar niemand je naam kan uitspreken. Maar goed. Ik sta op. Ik stel mij netjes voor: **"Saya orang dari Belanda." Ik ben een man uit Holland. Applaus. Onmiddellijk. Dat is het mooie van Indonesië.** Je hoeft nog niets gepresteerd te hebben en men vindt je al sympathiek. Daar sta ik dus. **Capitano Nico.** Midden in Padang. **Niet op de brug van een bulkcarrier, niet tussen kaarten, radar en barometer, maar voor een Indonesisch publiek in een visrestaurant, met achter mij een et achter** mij een toetsenbord dat meer knoppen heeft dan een machinekamer paneel. Ik zing vijf liedjes. Vijf. Niet één bescheiden liedje. Nee, meteen vijf. Als je dan toch voor paal staat, moet je dat professioneel doen. En het publiek vindt het prachtig. Of ze beleefd zijn, muzikaal doof of gewoon heel vriendelijk, weet ik niet. Maar applaus is applaus.





Daarna komt het eten. En dat is een voorstelling op zichzelf. Ze rijden met een wagentje langs de tafels waarop de verse vissen liggen uitgestald. Grote garnalen. Zo groot dat je er bijna een bemanningslijst voor zou moeten invullen. Rode vissen. Groene vissen. Blauwe vissen. Grijze vissen. Alles spartelvers. En dan is er kreeft. Geen gewone kreeft. Nee. Een beest met witte en zwarte strepen, alsof hij in rauwe toestand alvast als zebra was verkleed. **De prijs is dertig dollar per kilo.** Niet zo goedkoop voor locale standaards. Maar ja, sommige dingen in het leven moet je niet te lang berekenen. Anders eet je uiteindelijk alleen nog maar gekookte rijst met spijt.



Ik kies een kleine. Een bescheiden kreeftje. Want een kapitein moet ook aan zijn budget denken. Even later komt dat beest terug uit de keuken, keurig bereid, met sla, kleine vruchtjes en visvlees eromheen, als een soort tropische salade van de zee.



Overheerlijk. Werkelijk bijzonder. Daar zit je dan. In Padang. Met een bord voor je neus waar half de Indische Oceaan op ligt, levende muziek op de achtergrond, mensen die lachen, obers die buigen, en buiten de warme nacht van Sumatra.

Dan spreek ik een Nieuw-Zeelander. Hij heeft een stuk grond gekocht aan de oceaan. Beachfront. Voor zeventien dollar per meter. Zeventien dollar. Daar koop je in Europa nog geen fatsoenlijke deurmat voor. Hij vertelt dat je er voor vijftigduizend dollar een enorm huis op kunt bouwen. **Een mansion.** Ik heb het gezien. Groot, ruim, prachtig uitzicht, pal aan zee. En ik denk natuurlijk meteen als zeeman: **Hartstikke mooi ... Maar hoe zit dat tijdens een tsunami?** Want wij zeelieden kijken toch net iets anders naar **“direct aan het strand wonen”** dan mensen die alleen maar ansichtkaarten zien. Een makelaar zegt:
“U hoort de golven ’s nachts.” Ik denk: ja, en hopelijk blijven ze daar. Toch begrijp ik de verleiding. De natuur is schitterend. **Het eten is fantastisch.** De mensen zijn vriendelijk. De prijzen zijn belachelijk laag.



En als je een beetje geld hebt — een tonnetje of zo, en een pensioentje van pakweg vierduizend dollar per maand — dan leef je daar als een koning. Ouderhulp. Dagelijkse massage. Eten buiten de deur. Verse vis. Een huis aan zee. Iedereen vriendelijk. Alles mogelijk. Maar natuurlijk is er ook veel rotzooi op straat. En armoede, hitte en stof Kinderen op blote voeten. Mensen die moeten werken met een kapotte enkel omdat niemand betaalt als je thuis blijft. Het paradijs bestaat nergens helemaal. Of helemaal niet. Ook niet in Padang. Maar er zijn avonden waarop het er verdomd dicht bij in de buurt komt. Een kapitein leert dat je de wereld nooit in één kleur moet schilderen. Padang is beslist geen ansichtkaart.

Padang is gewoon Padang. Veel goud op uniformen. Flessen whisky voor de stempels. Een beetje armoede langs de weg. Life zingen met muziek in het restaurant. Een zebra-kreeft op je bord. **En een Hollandse kapitein die in het Indonesisch zegt dat hij uit Belanda komt en daarna vijf liedjes zingt voor een zaal vol lachende mensen.** Deze nacht vertrekken we weer. Naar Ciwandan op Java. De papieren zijn gestempeld. De lading is geregeld. De machine staat klaar. En ergens in Padang vertelt misschien iemand nog:
“Daar was gisteren een kale Hollandse kapitein. Hij at kreeft. Hij zong vijf liedjes. En hij dacht aan tsunamis.”



Dat laatste klopt. Want een zeeman geniet. Maar hij blijft altijd kijken naar de horizon.

Singapore

Laksa, luxe en de stem van een gecastreerd marsmannetje

14

uit het logboek van Capitano Nico

Voordat ik in Jakarta aan boord stapte, moest ik eerst naar Kuala Lumpur en Singapore. Niet voor vakantie. Dat zou te eenvoudig zijn geweest. Nee, het betrof een zakelijke bijeenkomst in verband met het nieuw ingestelde **ISM-systeem.** Veiligheid, procedures, oefeningen, rapportage, verantwoordelijkheden, noem het hele circus maar op. We zouden een scheepsramp simuleren met een van onze **bulkcarriers in de Indische Oceaan.** Op papier was dat allemaal buitengewoon nuttig. In werkelijkheid zat je met een aantal goedgeklede heren in een vergaderkamer, koffie erbij, notitieblokken open, en dan moest iedereen heel ernstig doen alsof het schip al bijna op de rotsen zat.

“Emergency response.”
“Crisis management.”
“Communication flow.”
“Initial notification.”
“Follow-up reporting.”



Als ze op kantoor moeilijke Engelse woorden gebruiken, weet je meestal dat er veel papier komt en weinig zeelucht. Maar goed, veiligheid is belangrijk. Dat weet iedere kapitein. Alleen heb ik altijd gevonden dat je veiligheid niet krijgt door dikke mappen te maken, maar door mensen wakker te houden. Een goede oefening kan nuttig zijn. Een slechte oefening is alleen maar theater met koffie. De bijeenkomst werd gehouden in het kantoor van **Great World City in Singapore.** Een indrukwekkend complex aan de Singapore River. Twee schitterende torens aan de voorzijde, kantoren naast elkaar alsof ze met gepoetste schoenen in de houding stonden. Daarachter wooncomplexen. En beneden een groot winkelcentrum met eten, drinken, winkels en airconditioning genoeg om een complete machinekamer af te koelen. Singapore is een stad waar alles glimt. **De vloeren glimmen. De ramen glimmen. De liften glimmen. De mensen glimmen bijna mee.** Zelfs de vuilnisbakken lijken daar nog een managementcursus te hebben gevolgd. Na afloop van de vergadering hoefden we niet ver te zoeken naar een lunch.

Beneden in het gebouw was voldoende keuze. Maar blijkbaar was dat voor mijn Chinese gastheren veel te eenvoudig. **Met een Lexus — super de luxe** — reden we dwars door Singapore naar de centrale business district, waar je met geld, status en glanzende schoenen waarschijnlijk verder komt dan met een zeemansboekje. We gingen naar de **Pinetree Club.** Dat was niet zomaar een club.





Dat was een club waar men je al bij de ingang liet voelen dat gewone mensen eigenlijk een soort tijdelijke vergissing van de schepping zijn. **Tapijten. Marmer. Spiegels. Fonteinen. Koele gangen.** Gedempte stemmen. Bediening die bewoog alsof elke stap vooraf door een protocol was goedgekeurd. Het lidmaatschap van die club kostte, zo werd mij verteld, zo'n zestigduizend dollar. **Zestigduizend!!!** Alleen om lid te mogen zijn. Daarvoor verwacht je toch minstens dat iemand je schoenen poetst terwijl een violist naast je tafel de zeewacht speelt. Maar nee, wij kwamen daar dus gewoon lunchen. Er werden allerlei kleine gerechten besteld. Alles keurig op kleine schoteltjes, alsof de maaltijd uit porselein en diplomatie bestond. Toen kwam er laksa. **Een kom soep met noedels, kokos, kruiden, garnalen, chili en vermoedelijk een paar** met noedels, kokos, kruiden, garnalen, chili en vermoedelijk een paar ingrediënten die rechtstreeks uit de machinekamer van de hel kwamen. Voor mij werd er een apart schoteltje met extra chili bij gezet. Een vriendelijk gebaar. Dat dacht ik tenminste. Ik nam mijn eerste hap. En op dat moment veranderde mijn keel in een brandende schoorsteen. De laksa gleed naar binnen, de chili volgde, en ergens halverwege mijn slokdarm besloot mijn stemapparaat dat het dienstverband met mij per direct werd beëindigd.

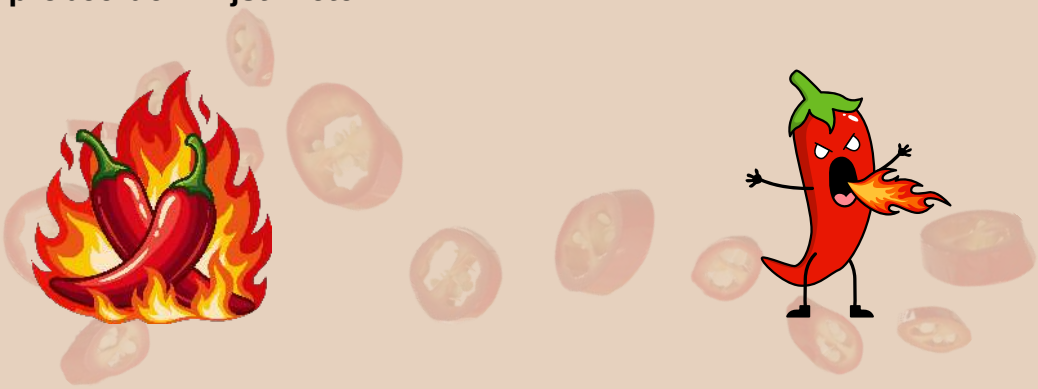


Ik wilde iets zeggen. Een compliment misschien.
Of: “Heel lekker.” Of: “Interessante smaak.”
Maar er kwam niets uit.



Alleen een klein geluidje. Niet echt menselijk. Meer iets tussen een jonge meeuw, een defecte fluitketel en een gecastreerd marsmannetje. Aan tafel keken de heren beleefd voor zich uit. Dat is het mooie van Chinezen in zulke situaties: ze doen alsof ze niets merken. Ik voelde mijn ogen tranen. Mijn neus begon te protesteren. Mijn voorhoofd glom nu even hard als de marmeren vloer. Ik wilde hoesten, maar ik hield mij in. Want hoesten in de Pinetree Club voelde alsof je met je laarzen op de vleugel van een concertpianist ging staan. Dus ik zat daar. Rechtop. Keurig.

Met de vermeende waardigheid van een cruise kapitein. En met een keel die van binnen werd gezandstraald. Mijn gastheer vroeg vriendelijk:
“Captain, you like it?” Ik knikte.
Dat was het veiligste antwoord. Praten was op dat moment onverstandig. Mijn stembanden waren geheel buiten werking gesteld. **Als ik geluid had gemaakt, zouden de dames aan de andere tafels vermoedelijk hun tasjes hebben gepakt en gedacht hebben dat er ergens in Singapore een alarm was afgegaan. Ik nam voorzichtig een slok water. Fout. Water helpt niet tegen chili. Water verspreidt chili alleen maar, alsof je een olievlek met een brandslang probeert te blussen. Daarna probeerde ik rijst. Beter.**



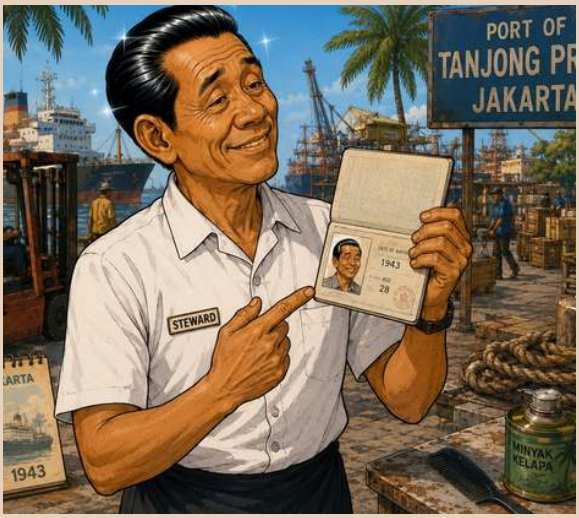
Maar ook rijst heeft zijn grenzen. Ik keek naar het kleine schoteltje **met extra chili naast mijn bord.** Dat ding stond daar onschuldig te glanzen. Klein. Rood. Venijnig. Alsof het wilde zeggen: **“Kom maar, Hollander. Jij hebt de Noordzee overleefd, maar mij nog niet.”** Ik liet het verder met rust. Er zijn momenten waarop een kapitein moet weten wanneer hij niet moet aanvallen. De lunch ging intussen gewoon door. Er werd gesproken over schepen, procedures, veiligheidsoefeningen, communicatie met kantoren, emergency response teams en de vraag wie wat moest doen als een bulker **in de Indische Oceaan in moeilijkheden kwam.** Ik luisterde aandachtig. Voor zover mogelijk. Want in mijn hoofd was inmiddels ook een emergency response team actief. Brand in keel. Rookontwikkeling in neusholte. Traanwater op beide ogen. Stembanden tijdelijk verlaten schip. **Laksa met napalm.**
En ik zat daar als Hollandse kapitein tussen keurige Chinese heren, met een gezicht alsof alles volkomen normaal was, terwijl ik van binnen langzaam in sambal werd gemarineerd. Toch heb ik Singapore altijd graag gemogen. Het is schoon. Het is efficiënt. Het is veilig. Het is rijk. Ik zeg alleen altijd: **het enige wat fout is aan Singapore, is de naam. Dat zou eigenlijk Singarich moeten zijn.** Want arm is het daar niet. En zelfs als je alleen maar een kom soep eet, heb je het gevoel dat ergens een accountant meerekent. Na de lunch werd ik keurig teruggebracht. De heren waren tevreden.

De vergadering was nuttig geweest. De procedures waren besproken. De ramp was gesimuleerd. Het schip op papier was gered, of in ieder geval administratief behoorlijk behandeld. Mijn stem kwam pas later terug. Voorzichtig. Schor. Beschadigd. Alsof zij eerst bij immigratie toestemming had moeten vragen om opnieuw mijn keel binnen te komen. Die avond dacht ik nog eens aan die Pinetree Club. Aan de marmeren gangen. Aan de spiegels. Aan de fonteinen. Aan de keurig glimlachende obers. Aan dat kleine rottige rode schoteltje chili. En ik wist weer waarom ik ondanks alle luxe toch liever op zee zat. Op zee heb je stormen, golven, slecht weer, kapotte pompen, inspecteurs en soms piraten. Maar meestal probeert je lunch je tenminste niet persoonlijk te vermoorden.



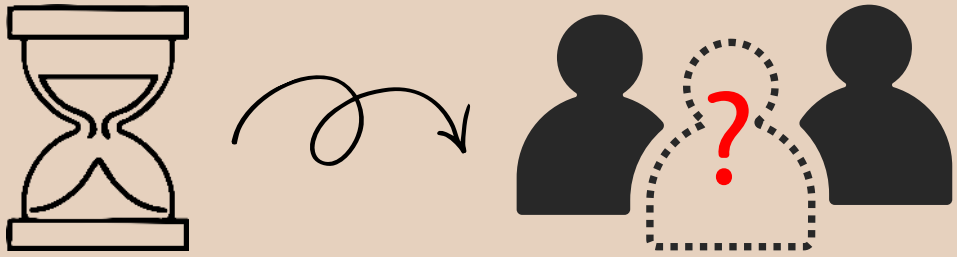
15 De steward die de benen nam

uit het logboek van Capitano Nico

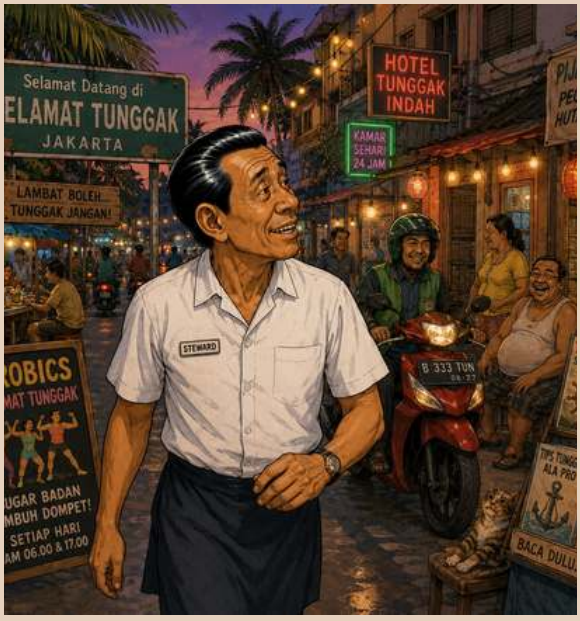


In Tanjong Priok, de haven van Jakarta, moet je nooit verbaasd zijn als iemand verdwijnt. Dat klinkt misschien wat zwaar, maar zo bedoel ik het niet. In Tanjong Priok verdwijnt men niet altijd dramatisch, met rookbommen, geheime koffers of nachtelijke motorboten. Soms verdwijnt men gewoon heel netjes, met een beleefde buiging, een onschuldig gezicht en de woorden:

“Captain… hanja satu jam. Eén uurtje maar.”



En daarna zie je hem nooit meer terug. Onze steward was een bijzondere verschijning. Niet iemand die je meteen als toekomstige marathonloper zou aanwijzen, want hij was ongeveer drieënzeventig jaar oud. Althans, biologisch gezien. Administratief lag dat anders. In zijn paspoort stond namelijk een veel jeugdiger geboortejaar. Dat was hem, na enig vriendelijk overleg met de Indonesische autoriteiten, gelukt. Zo was hij op papier ineens weer een man van een jaar of achttien jonger. Een soort maritieme wedergeboorte.



Je zou bijna zeggen: doop door de havenmeester. Hij had ook zijn uiterlijk aangepast aan dat nieuwe leven. Wekelijks werd zijn haar zorgvuldig zwart gemaakt en daarna met cocosolie tot een diepe, glimmende, tropische glans gebracht. Als de zon erop viel, leek het alsof hij een pas geverfde scheepsromp op zijn hoofd droeg. Hij zag er niet jong uit. Maar hij glom jong. En in Indonesië telt dat soms ook. Om als steward te mogen varen, moest hij natuurlijk weer aan de nodige papieren komen. Iedere dag ging hij op bezoek bij Kelamat Tunggak, een befaamde stadswijk waar vriendelijke dames en overheidsinstanties elkaar op merkwaardige wijze aanvulden. Daar kon men, mits voorzien van een bescheiden hoeveelheid rupiah's, veel regelen**. Papieren. Stempels. Handtekeningen. Gezondheidsbewijzen.** En waarschijnlijk ook een nieuw bestaan, als je maar genoeg geduld en klein geld bij je had.

Elke vrijdag werd er voor de werkende dames een soort medische en lichamelijke controle gehouden. Geen hoogdravend gedoe, gewoon praktisch. Ze kregen aerobics, medische inspectie en na afloop een stempeltje van gezondheid. Ook kregen zij een exemplaar van een nuttig tijdschrift mee, met de prachtige titel: Bagian Tuguh Kami. Volgens de letterlijke vertaling betekende dat zoiets als: Ons lichaamsdeel. Ik vond dat altijd een mooie titel. Eenvoudig. Duidelijk. En in een warme, vochtige kampong waarschijnlijk bijzonder nuttig. Onze steward kende daar vermoedelijk de weg beter dan de loods in de vaargeul van Tanjong Priok. Hij bewoog zich door die wijk met het rustige zelfvertrouwen van een man die niet voor het eerst een gezondheidsbriefje kwam halen. En eerlijk is eerlijk: aan boord deed hij zijn werk behoorlijk. Hij liep niet snel, maar hij liep wel. Hij bracht koffie. Hij ruimde op. Hij poetste met een zekere waardigheid. En hij had dat kalme gezicht van oudere Aziatische zeelieden die al zoveel kapiteins, havens, inspecteurs, ruzies, tyfoons, salarissen en slechte koks hebben meegemaakt dat niets hen nog werkelijk uit balans brengt. Totdat wij bijna klaar waren voor vertrek. Een paar uur voor afvaart kwam hij bij mij. Heel beleefd. Keurig. Bijna nederig.

"Captain…" Ik keek op van mijn papieren.

"Ja?"

"Hanja satu jam, Captain." Eén uurtje maar. Saya beli rokok.

"Ik koop nog wat sigaretten. Een paar kretekjes misschien."

Hij glimlachte erbij alsof hij alleen maar even naar de scheepswinkel ging. Ik dacht nog: **moet die oude vogel nu echt, vlak voor vertrek, nog even de wal op?** Maar goed. Een paar sigaretten. Een uurtje. Tanjong Priok lag daar. De trossen zaten nog vast. De machine was nog niet op stand-by.

"OK," zei ik. "Ga maar. Maar op tijd terug."

Hij knikte. Alsof tijd voor hem iets heiligs was.



Dat was de laatste keer dat ik hem zag. Eerst wacht je nog rustig. Een kwartier te laat is in Indonesië geen tijdsverschil maar een natuurverschijnsel. Na een half uur begin je naar de gangway te kijken. Na een uur vraag je aan de wachtman of hij de steward heeft gezien. Na anderhalf uur weet niemand iets. Na twee uur weet iedereen ineens heel veel, maar niets dat bruikbaar is.

“Maybe he go buy rokok, Captain.” Dat wist ik zelf ook.
“Maybe he visit friend.” Ook mogelijk.
“Maybe he come soon.” Dat was duidelijk gelogen.



De havenautoriteiten maakten zich er niet bijzonder druk om. In Tanjong Priok vertrekt nu eenmaal weleens een mannetje minder. Of er komt er eentje meer bij. Dat hangt af van de richting waarin je telt. Maar ik moest met mijn schip naar Canada. En daar had ik een geviseerde crewlist. Met daarop een steward. Een steward die volgens de papieren aan boord hoorde te zijn. En als ik in Canada aankwam zonder die man, zou ik moeten uitleggen waar mijn oude steward gebleven was. Dat hij even sigaretten ging kopen, klonk niet als een solide maritieme verklaring.

Een Canadese immigratieofficier heeft daar vermoedelijk weinig gevoel voor**.**
“Captain, where is your steward?”
“Well, sir, he went ashore in Jakarta to buy cigarettes.”
“When?”
“Several weeks ago.”
“And you sailed without him?”
“Yes.”
“And where is he now?”
“**Probably still choosing between kretek and regular.”**



Nee, dat zou geen sterk moment worden. Er moest dus netjes worden gerapporteerd. De man was van boord gegaan. Hij was niet teruggekeerd. Hij werd vermist. Of beter gezegd: hij had zichzelf administratief verwijderd uit de bemanning. Later kreeg ik bericht uit Jakarta.

Er was blijkbaar een conflict geweest tussen onze steward en de chef-kok. Twee grappenmakers, ieder met zijn eigen temperament, zijn eigen eergevoel en zijn eigen idee over wie aan boord het meeste gezag had over de rijst, de koffie en de sigaretten. De oorzaak van zijn desertie zou daar hebben gelegen. Misschien had de kok iets gezegd. Misschien had de steward iets teruggezegd. Misschien was er ruzie geweest over geld, eten, werk, vrouwen, respect of gewoon over niets — wat aan boord vaak de gevaarlijkste reden is. Een schip is een kleine wereld. En in een kleine wereld kan een klein conflict uitgroeien tot een hele oceaan. Dus had onze steward zijn oplossing gekozen. **Niet praten. Niet klagen. Niet naar de kapitein. Gewoon vlak voor vertrek even vragen: “Captain… hanja satu jam.” En dan verdwijnen.** Ik heb later nog vaak aan hem gedacht. Aan zijn zwart geverfde haar. Aan zijn cocosolie. Aan zijn nieuwe geboortejaar. Aan zijn papieren jeugd. Aan Kelamat Tunggak. Aan dat prachtige tijdschrift Ons Lichaamsdeel. **En vooral aan die ene zin. “Hanja satu jam, Captain.” Een uurtje maar. In de scheepvaart leer je dat sommige uren langer duren dan andere. Deze duurde de rest van de reis.**

De Coast Guard, de Hollander en de sokken van de kapitein

16

uit het logboek van Capitano Nico

Na weken op zee kom je in Brazilië aan met een schip dat ruikt naar zout, verf, olie, koffie, en vermoeidheid. De bemanning wil maar één ding: even aan de wal. Een biertje drinken. En naar de Braziliaanse monumenten kijken. Even lopen op een boulevard zonder te slingeren. Op een stoel zitten die niet vastgeschroefd staat aan de vloer in de messroom. En vooral: even geen alarmen, geen papieren, geen inspecties en geen mensen met petten die plotseling aan boord stappen alsof zij persoonlijk door Engelen zijn aangesteld om brandblussers te controleren. **Maar zo werkt het natuurlijk niet. Dan komen ze De eerste dag valt het nog mee. We krijgen de gewone volledige procedure. Papieren, paspoorten, bemanningslijst, stores list, bonded stores, crew effects, certificaten, hier een stempel, daar een handtekening, kopietje zus, kopietje zo. Daarna mag de bemanning eindelijk de wal op. En dan zie je het gebeuren. Alle spanning van weken op zee wordt eruit gewalst. Letterlijk.**



De jongens verdwijnen richting stad alsof ze ontsnapt zijn uit een klooster met slechte koffie. Ze lachen weer, lopen weer rechtop, kammen hun haar alsof ze naar een audiëntie bij de koningin gaan, en even later zijn ze opgenomen in het warme Braziliaanse avondleven. Muziek. Licht. Stemmen. Wijntje. De volgende ochtend krijg ik opnieuw bezoek van de Coast Guard. Deze keer komt er een man aan boord die er niet uitziet alsof hij goed geslapen heeft. Misschien was zijn vrouw boos. Misschien was zijn koffie koud. Misschien heeft zijn voetbalclub verloren. Of misschien heeft hij gewoon een aangeboren hekel aan kapiteins die te rustig blijven. Hij is knorrig. Niet een beetje knorrig, maar echt officieel knorrig. Zo'n man die al kwaad is vóór hij weet waarom. Hij wil papieren zien. Dat mag. Ik laat hem papieren zien. Hij bladert erin alsof hij op zoek is naar een misdaad uit zijn jeugd. Brandblussers. Daar begint het gedonder. Hij wil het certificaat van de brandblussers zien. Ik geef hem het Japanse certificaat. Hij schudt zijn hoofd. **"Not enough." Daar gaan we weer. Ik leg hem uit dat het certificaat geldig is.**



Dat ons onderhouds systeem volgens ISM is opgezet. Dat wij varen onder een Singaporese vlag en dat ons systeem werkt volgens de regels waaronder het schip gecertificeerd is. Hij kijkt alsof ik hem net heb verteld dat de maan van kaas is. Hij wil meer zien. Een certificaat van een of ander bedrijf dat gedurende het laatste jaar de keuring en test heeft uitgevoerd. **Ik haal mijn ISM-papieren erbij**. Ik laat hem ons onderhouds systeem zien. **De registraties. De checks. De procedures.** Alles netjes bijgehouden, zoals het hoort. Maar daar wordt hij niet vrolijker van. Hij gelooft me niet. En als een ambtenaar eenmaal besloten heeft dat hij je niet gelooft, kun je hem net zo goed de Bijbel in zeven talen laten zien met de handtekening van Mozes eronder.

Hij blijft kijken alsof er iets niet klopt. Ik zeg tegen hem:

“Bel dan maar met het classificatiebureau van NK. Die zijn hier gevestigd.”



Dat doet hij. En dan gebeurt er iets wonderlijks. Het probleem verdwijnt. Er wordt hem gewoon uitgelegd dat ik gelijk heb. Dat is voor sommige inspecteurs een pijnlijk moment. Je ziet ze dan een beetje inwendig krimpen. De kapitein heeft gelijk. En dat is natuurlijk nooit de bedoeling. **Even later blijkt de surveyor van NK ook nog een Hollander te zijn. Geert Prange. Hij woont al dertig jaar in Brazilië. Dertig jaar!!!** Dan verwacht je een accent. De man spreekt perfect Nederlands. Alsof hij gisteren nog in Rotterdam op de tram stond te wachten. Gewoon helder Nederlands. Hij nodigt me uit om een kop koffie te komen drinken. Dat zijn de momenten waarop de wereld ineens klein wordt. Je ligt ergens in Brazilië, aan de andere kant van de oceaan, tussen hitte, havenstof, bureaucratie en brandblussers, en plotseling zit daar een landgenoot die al dertig jaar weg is maar nog steeds klinkt alsof hij gisteren bij de bakker bij de Waalhaven een halfje bruin kocht. Ondertussen moet er geladen worden.

En natuurlijk gaat ook dat niet zonder gedoe. Ik krijg de lading aan boord, maar daarna blijkt er een verschil te zijn van 99 ton tussen onze diepgangssurvey en het gewicht volgens de verschepers. Negenennegentig ton. Voor een buitenstaander klinkt dat misschien als veel. Voor een schip is het geen ramp.



Wel minder vracht penningen. En de ontvanger krijgt mogelijk negen-en-negentig-duizend-kilo minder graan. En als kapitein leer je één ding heel snel: Als er later ellende komt, kijkt iedereen naar boven. Naar jou.

Dus ik bel met Steve van Raffles in Singapore. Hij zegt:
“**Captain, make a protest letter against the shippers and sail with clean cargo papers.”**
Daarna vertrekken we. Maar niet meteen de oceaan op. We moeten eerst ten anker in de baai. Wachten op bunkers. Aanvankelijk zouden we ihier in Brazilië bunkers innemen om daarna naar China te gaan. Maar er is niet voldoende. Niet genoeg bunkers. Dus wordt het plan veranderd. We vertrekken naar Zuid-Afrika om daar te bunkeren. Mogelijk Durban. Of Kaapstad. Ik bel Steve weer.



Ik zeg hem dat ik Kaapstad prefereer. Niet zomaar uit toeristische overwegingen, natuurlijk. Een kapitein moet zijn voorkeur altijd netjes aankleden. Kaapstad is beter geregeld. De stad is mooier. De kans op verstekelingen is kleiner. En bovendien, zeg ik erbij, is daar een schitterend winkelcentrum. Want ik moet sokken en ondergoed kopen. Daar valt weinig tegenin te brengen, vindt Steve. Dus Steve regelt bunkers jn Kaapstad! Met zijn fameuze **TAFELBERG.** Die echter vandaag in de wolken zit. We meren af, regelen de bunkers, doen wat gedaan moet worden, en zodra ik even kans zie, ga ik met een taxi naar de **V&A Waterfront**. En daar koop ik mijn sokken en ondergoed. Dood gewoon De lucht is schoon. De huizen zijn schitterend. **Hier wil ik wonen. Dat doen we dus. Twee jaar later wonen we aan de Atlantic coast met walvissen letterlijk voor de deur.**

Brazilië
Chloor, voetbal en een Braziliaans zuigertje

17

uit het logboek van Capitano Nico

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

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

“Je bent nog te aardig." Hij kijkt me aan alsof ik hem zojuist heb verteld dat hij te netjes ademt.

“Te aardig, Captain?”

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

Niet bijten. Niet meteen happen. Maar wel blaffen als de situatie dat vraagt. Want aan boord is het niet overal liefde, vriendelijkheid en glimlachende gezichten. Soms probeert iemand een hap uit je been te nemen. Niet uit haat, maar omdat hij denkt dat het kan. Dan moet je laten merken dat het niet kan. Een kapitein moet geen bullebak zijn. Maar hij moet ook geen deurmat zijn met gouden strepen.

Cadornigara, de andere tweede stuurman, is ook goed. Rustig. Beslist. Hij heeft een duidelijke mening en hij durft die ook te geven. Ik moet vaak om hem lachen. Ik vraag hem op een avond **of hij in astrologie gelooft.**

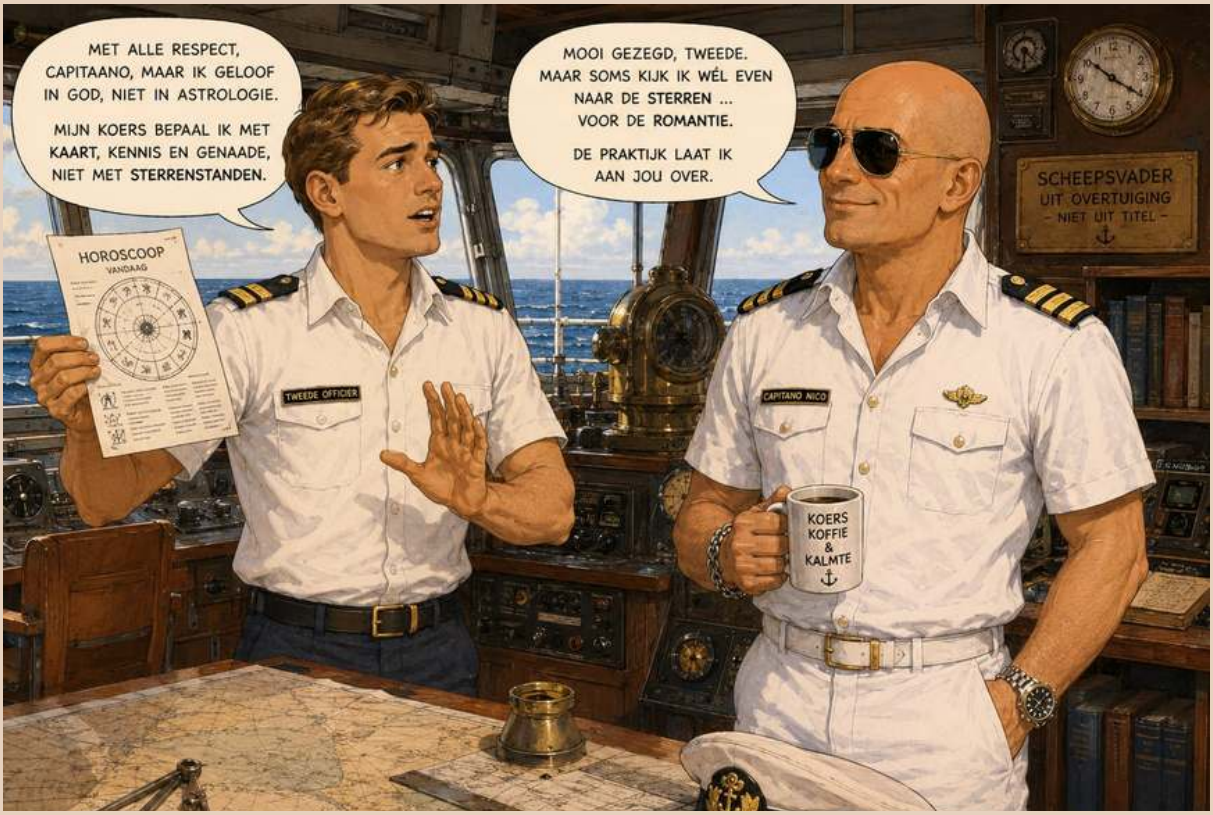
“Nee, kapitein,” zegt hij onmiddellijk. **“Daar geloof ik niet in. Ik geloof in God. Astrologie is bedacht door Griekse wijsgeren, en die willen je alleen maar van je geloof aftrekken.”**

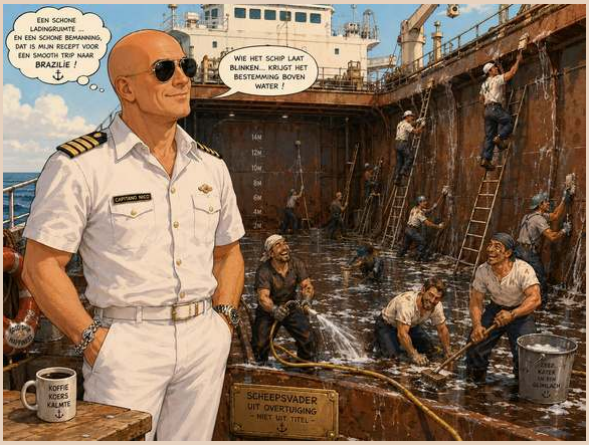
Kijk, dat is een antwoord. **Geen twijfel. Geen misschien. Geen halfzachte diplomatie.** Gewoon: **dit is mijn mening, en daar kunt u het mee doen.** Zo mag ik het graag hebben. Ondertussen naderen we Brazilië, en de verhalen beginnen alweer over de brug te waaien.

“Kijk uit voor Brazilië.”
“Ze controleren alles.”
“Als ze je kunnen pakken, pakken ze je.”
“Medicijnen moeten geldig zijn.”
“Eten mag niet over datum zijn.”
“Het schip moet schoon zijn.”
“De papieren moeten kloppen.”
“De autoriteiten zijn streng.”

Dat laatste is waar. Brazilië kan streng zijn.





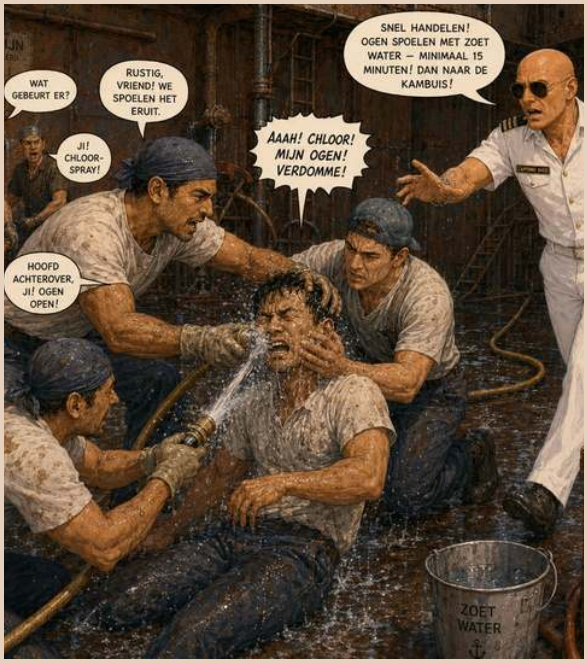


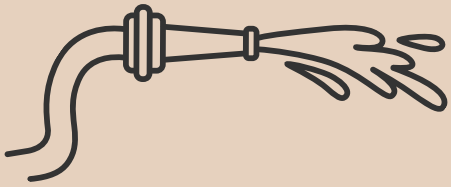
Maar strengheid is op zichzelf geen probleem. Een havenstaat mag eisen stellen. Een schip moet schoon zijn, medicijnen moeten geldig zijn, en je moet niet aankomen met een voorraadkast waar de beschuiten nog van de VOC zijn. Het probleem zit meestal niet in de regels. Het probleem zit in de manier waarop mensen ermee omgaan. Dus als de autoriteiten aan boord komen, trek ik mijn vriendelijkste gezicht aan. **Niet kruiperig. Niet onderdanig. Gewoon correct. Kapitein tot ambtenaar. Man tot man.** Ze komen bij mij in de salon. Ik bied koffie aan. We praten over Holland en Brazilië. Over voetbal natuurlijk. Over het weer. Over de internationale politiek, waar iedereen kritiek op heeft en niemand iets aan verandert. Er wordt geglimlacht. Er wordt geknikt. Er wordt nog een kopje koffie genomen. Van controle komt weinig terecht. :**"Niet nodig capitano!"** Een paar flesjes verdwijnen discreet in de juiste richting, en plotseling zijn wij grote vrienden. Zo eenvoudig kan het soms zijn. Niet schreeuwen. Niet duwen. Niet met papieren zwaaien alsof je de admiraal van de wereld bent. Een beetje praten. Een beetje glimlachen. Een beetje voetbal. Doosje whisky op de achtergrond. En vooral: op tijd weten wanneer je je mond moet houden. Maar voordat we kunnen laden, moeten de ruimen schoon zijn. En daar begint het echte werk. De zwarte plekken in de ruimen zijn veroorzaakt door Australische kolen.



Wie ooit kolen heeft gevaren, weet dat kolen niet alleen lading zijn. Kolen zijn herinneringen. Ze blijven zitten. In hoeken. Op spanten. In naden. Op plekken waar geen mens bij kan zonder zich af te vragen waarom hij ooit niet gewoon bakker is geworden. Maar ik heb een dikke bonus toegezegd. De jongens zijn dus keihard bezig. **Chloor, water, borstels, pompen, slangen, ladders.** Op papier heet dat: ruimreiniging. In werkelijkheid betekent het: twee hectare staal proberen schoon te krijgen in een drijvende fabriek die af en toe nog een graadje slingert om iedereen eraan te herinneren dat we geen hotel zijn.

Tijdens het spuiten met chloor barst er beneden een leiding los van een pomp. Matroos Ji staat onder de gage en krijgt de volle laag in zijn gezicht. Ik kijk toevallig net uit mijn raam en zie het gebeuren. Dan denk je niet. Dan ga je. Ik ren naar beneden. Er staat al een slang met zoetwater onder druk stand-by en Ji wordt onmiddellijk afgespoeld. Goed zo. Dat is zeemanschap. Niet eerst een vergadering, niet eerst een formulier invullen, niet eerst zoeken naar iemand met een sleutel. Water erop. Nu. Het chloor is agressief spul. Veertien procent. Geen limonade voor gevoelige zielen.







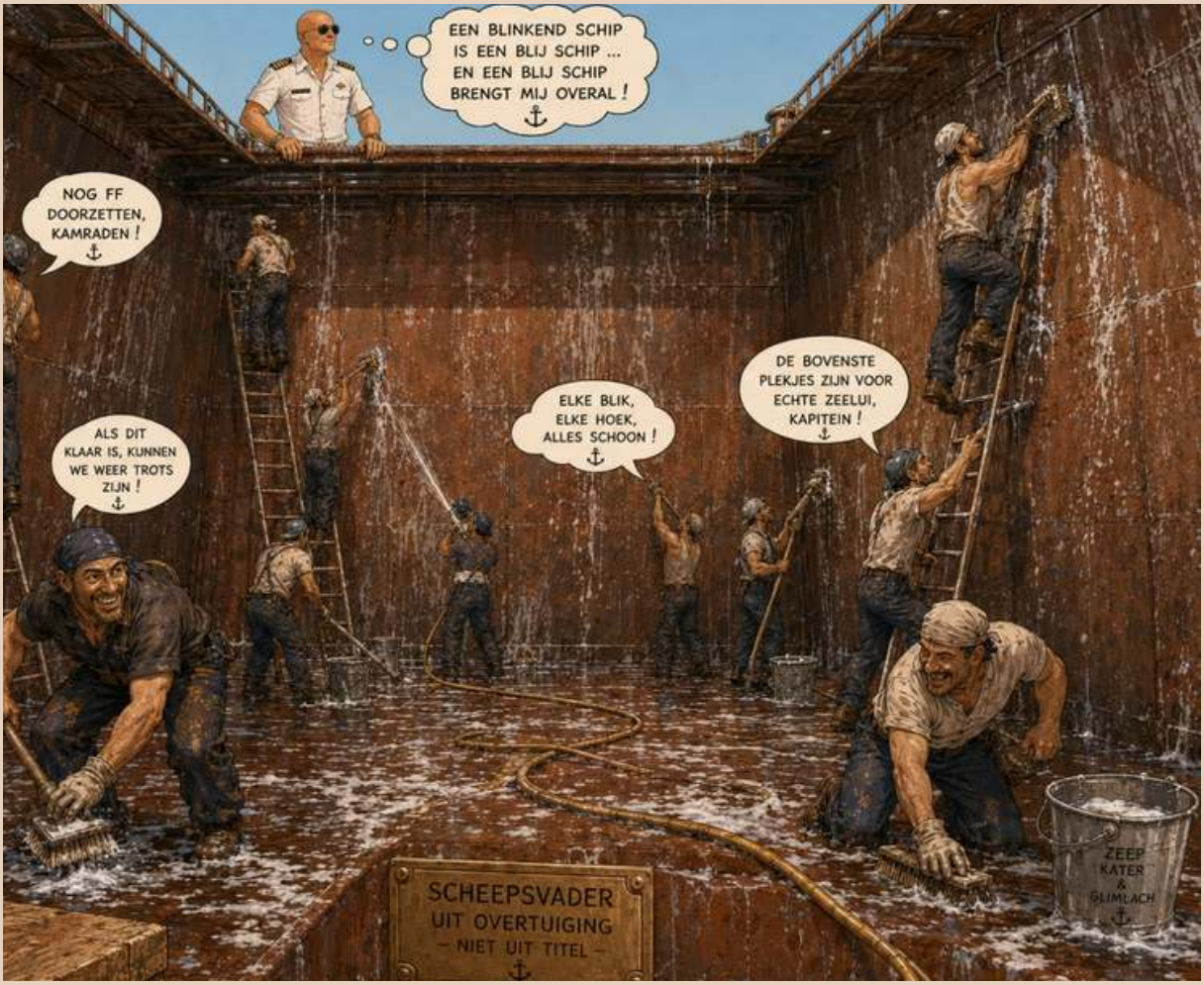
Gewoon huishoudchloor voor de vaatwas is ongeveer één procent. Dit is iets heel anders. Ji droeg wel een veiligheidsbril, maar die dingen zijn niet waterdicht als je een volle laag recht in je gezicht krijgt. Zijn ogen zijn rood. Behoorlijk rood. We blijven spoelen. Daarna onder de douche.

“Blijf maar zitten,” zeg ik. **“Laat het water maar lopen.”**

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

“Nothing, Captain.” Goed. We houden het in de gaten.


GRAZIE DOTTORE, UW ADVIES HELPT ONS WEER OP KOERS. BEMANNING EERST, SCHIP VOLGT !
DANKJEWEL IN ROME ... JULLIE ZIEN ALLES !
KOERS
MENSEN
MATERIEEL
MISSIE
EHBO
OOGSPOEL
CHLOOR
ONGEVALLEN
CAPITANO NICO
JI
KOFFIE
KOERS
KALMTE
CHLOOR BLOOTSTELLING
OOGSPOELEN
1. Onmiddellijk spoelen
2. 15 minuten
3. Oogleden open houden
4. Medische hulp inschakelen
ACTIEPLAN
✓ OOGSPOELING
✓ HYDRATATIE
✓ RUST
✓ DOKTER FOLLOW-UP



Na behandeling met chloor blijkt het resultaat niet volledig. De vlekken zijn misschien voor zestig procent verdwenen, maar ik durf het risico niet te lopen dat de ruimen worden afgekeurd. Dus moet er opnieuw worden gesopt. Met de hand. En dan praten we niet over een keukenvloertje. We praten over enorme ruimen, hoge wanden, stalen spanten, plekken ver boven je hoofd. Met een lange ladder kan er omhoog geklommen worden om de bovenste vlekken weg te soppen. Zestien meter hoog. Begin er maar aan. Op een schip dat misschien maar een klein beetje slingert, maar precies genoeg om je eraan te herinneren dat zwaartekracht geen medelijden heeft. En toch doen die jongens dat. Zonder drama. Zonder theater. Zonder vergadering over arbeidsvreugde. Ze klimmen, soppen, spoelen, vloeken misschien binnensmonds, en gaan door. Ik kijk ernaar en denk: daar kan geen kantoor tegenop. Een schip wordt niet schoon door rapporten. Een schip wordt schoon door mannen die het doen. Ondertussen komen de telexen binnen. De scheeps handelaren ruiken natuurlijk dat wij onderweg zijn. In Brazilië weten sommigen al waar je naartoe gaat voordat de rederij het officieel heeft bevestigd.

Ik word gebeld. Een suikerzoete stem klinkt in mijn oor.

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

Dat begint al goed. Ze vraagt of ik eerder in Brazilië ben geweest. Natuurlijk ben ik dat. Ze vertelt dat ze vroeger bij New Port scheepshandelaren werkte en toen ook aan ons schip heeft geleverd. Nu is ze met een vriendin een eigen zaak begonnen. Ze wil graag weer leveren. Of ze haar prijslijst mag opsturen. Natuurlijk mag dat. Ik vraag aan de brokers in Singapore of onze bestemming al definitief bekend is. Nee, zeggen ze, nog niet beslist. Maar de shipchandlers bellen mij al om de bestemming te krijgen. Ze zeggen dat ik naar Paranaguá ga, want ik sta al op de lijst. Dus als je wilt weten waar je schip naartoe gaat, moet je niet altijd de rederij bellen. Eerst vraag je het aan de kok. Meestal weet hij het. Als de kok het niet weet, vraag je het aan de shipchandler.



En als zelfs die het niet weet, dan wend je je tot de plaatselijke nachtclub. Daar weten ze het gegarandeerd. Want alle meisjes moeten op tijd geïnformeerd worden. En klaarzitten dus. Twee dagen later komt inderdaad de bevestiging uit Singapore. Bestemming: Paranaguá. Natuurlijk. Op de rede aangekomen liggen er vijftien schepen te wachten. De Braziliaanse kust ademt warmte, licht, traagheid en verwachting. Je voelt het verschil meteen. Europa ligt achter je. Hier heeft de lucht een andere geur. Zout, modder, koffie, olie, tropische vochtigheid en ergens in de verte muziek. We gaan ten anker. Ik roep de Roemeense eerste stuurman en laat hem de manoeuvre uitvoeren om het schip ten anker te brengen. Hij doet het hartstikke goed. Rustig. Zeker. Geen paniek. Geen overbodige beweging. Ik kijk toe.



Dat is ook kapitein zijn. Niet altijd zelf aan het wiel staan, maar weten wanneer je iemand anders moet laten groeien. Volgens mij is hij gereed om het commando over te nemen. Dat heb ik de maatschappij al laten weten. Een goede stuurman moet je niet klein houden omdat jij toevallig de kapitein bent. Een goede stuurman moet je op tijd groter maken. De lading laat nog even op zich wachten, dus wij gaan aan wal.

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







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

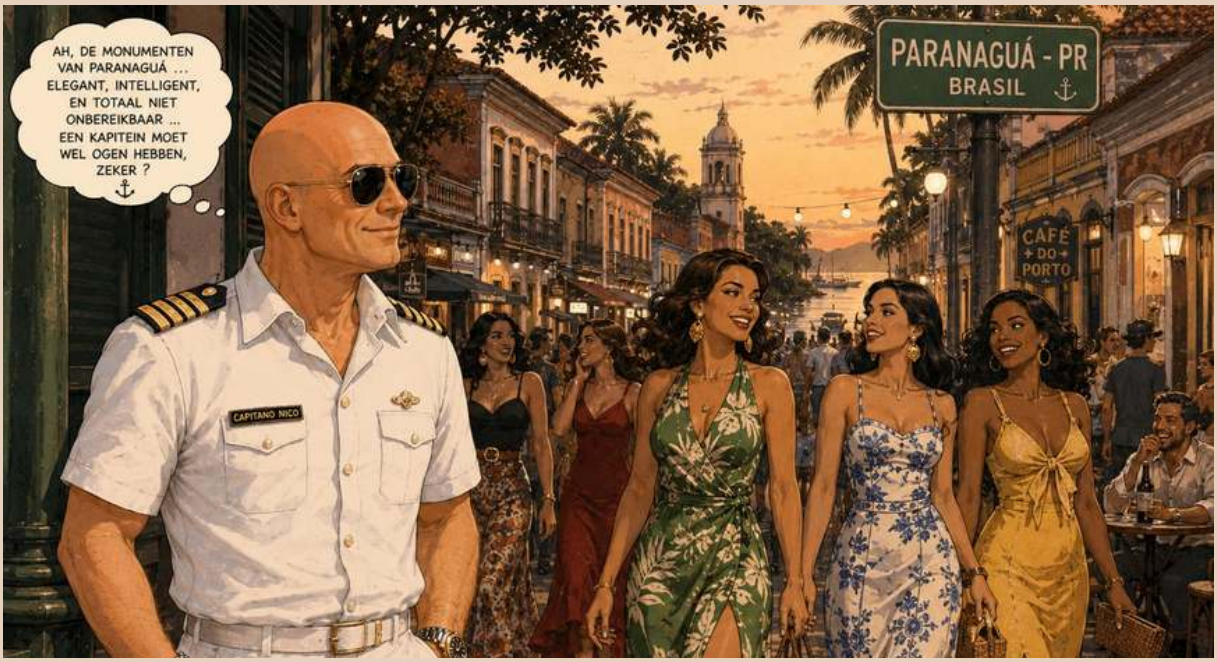
“Cheng,” zeg ik, **“wat is dat in je nek?”**

Hij probeert serieus te blijven.

“Nothing, Captain.”

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

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



18

MILLWALL DOCKS HART VAN LONDEN

In Londen laadden wij een bijzonder bonte lading. Schotse whisky, sigaretten, damesondergoed — keurig en discreet verpakt — twaalf Land Rovers, vier Bentleys, dozen vol McIntosh-toffees… En ook miljoenen ponden sterling, gedrukt en verpakt in Londen, opgesloten in stevige kisten. Ik heb ze niet geteld. En ik heb er niet voor getekend. De cargo-superintendent vroeg mij te tekenen voor dat geld, maar mijn redenering was eenvoudig: ik kon niet zien wat er in die kisten zat. Misschien wel toiletpapier. Hij wees toen op de aanwezigheid van politie op de kade.

“Captain… die staan hier niet voor niets.” Even later vroegen twee belangrijke heren mij of ik naar hun kantoor wilde komen.

“Waarom?” vroeg ik.

“My manager wants to speak to you.”

“Goed,” zei ik, **“dan kan hij naar mij toe komen.”**

De Engelsen barstten in lachen uit. **De geldkisten, bestemd voor Cyprus en Malta, werden toch geladen.** Zonder mijn handtekening. Het was een lading die uitstekend betaalde. Het grootste deel van de goederen was bestemd voor havens in Noord-Afrika en het Midden-Oosten. Het waren jaren waarin de Nederlandse regering openlijk haar sympathie uitsprak voor Israël, dat in oorlog was met Egypte… Maar voor Nederlandse schepen die over de wereld voeren, toonde men weinig echte belangstelling.





Millwalldocks met vers gedrukte ponden voor Cyprus en Malta

TRIPOLI
DE VLAG OMLAAG

Een week later kwamen wij aan in **Tripoli.** Er stond nauwelijks wind. **De Nederlandse vlag hing slap langs de vlaggenlijn, amper herkenbaar.** Plotseling ontstond er beroering op de kade. **Twee militaire** voertuigen kwamen met grote snelheid aanrijden, claxons loeiend, terwijl ze een wolk stof opwierpen. Acht zwaarbewapende soldaten sprongen eruit en stelden zich op aan weerszijden van de gangway. Ze wachtten op hun commandant. Een corpulente man werd uit het voertuig geholpen. Met veel ceremonieel kreeg hij een map overhandigd. Daarna kwamen ze aan boord. Met afgemeten pas. De commandant voorop, zijn mannen achter hem. Ik stond op het sloependek toen de eerste stuurman hen bij mij bracht.

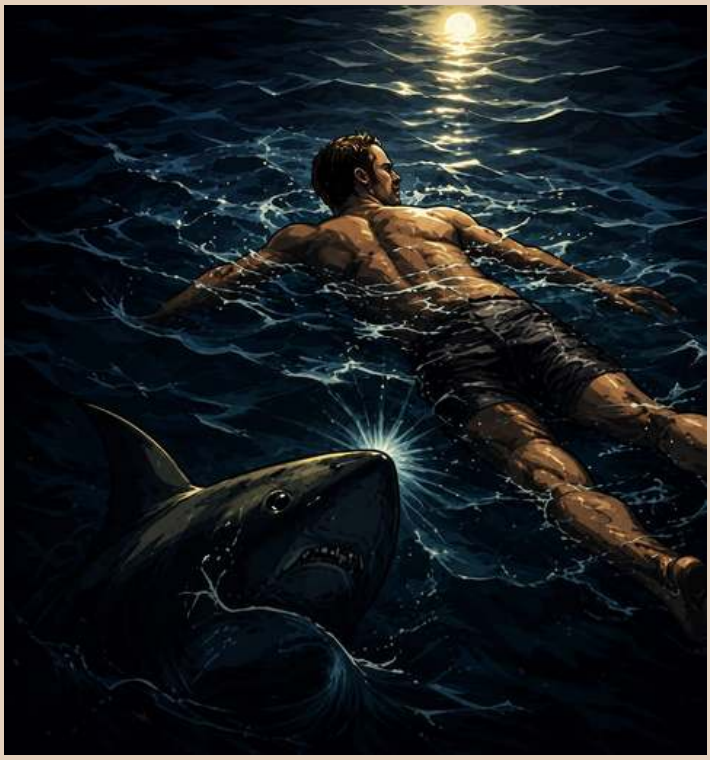


De vlag moet echt naar beneden

“You captain?”
“Yes sir, that’s me.”
“You lower down the flag.”
“Why? Is there something wrong with the flag?”
“No questions…
no questions.”

Zestien jonge ogen boven geladen geweren. Glanzende Kalashnikovs, zo te zien nog vrij nieuw. Ik besloot het bevel uit te voeren. Onze vlag ging naar beneden… En daarmee ook de spanning. Ik werd hartelijk bedankt. Daarna gingen de soldaten weer naar de wal. En de havenarbeiders werden weggestuurd. Wij lagen vast.

WACHTEN IN DE GOLF VAN SIRTE



We werden naar de baai gebracht en gingen daar ten anker. In afwachting van orders. Iedere dag kon ik met de sloep naar de wal om contact te zoeken met de ambassade, de rederij en de bevrachters. **De Golf van Sirte was tot verboden gebied verklaard. Er werd gesproken over mijnen.** Een koopvaardijschip, geladen met schapen, was op een mijn gelopen. **Balen wol dreven door de Middellandse Zee. Gemarineerd… maar beslist niet eetbaar.** Na vier dagen kwam de opdracht: **doorvaren naar Benghazi.** Voorzichtig voeren wij tussen die vreemde sporen van rampspoed door. Zonder problemen. Maar in Benghazi… **stilte.** Iedereen kreeg instructies. Behalve wij. De radio werd verzegeld. We waren geïsoleerd. Voedsel hadden we genoeg, maar drinkwater werd schaars. Iedere man kreeg een emmer water om zijn tanden te poetsen. Het zoete water bleef gereserveerd voor de kombuis. De warme zee werd onze douche. **Totdat… een haai mij in mijn linkerbeen beet.** Ik voelde het bijna niet. Een diepe wond, maar geen infectie. Betadine… En zout water. Veertien dagen wachten. **Toen, op de vijftiende dag… een bericht.**



NAAR BEIROET IN HET DONKER

Scheveningen Radio: **“TRAFFIC ON HAND…” Het zegel verbreken… of niet? Ik deed het. “Proceed immediately to Beirut.”** Diezelfde avond, bij zonsondergang, gingen wij in het geheim ankerop. Zonder lichten. Alleen varend op radar. Pikdonkere nacht. Bewolkte hemel. De bemanning vroeg om sigaretten en bier. **Camel… En een heerlijke koude Heineken.** Toen verscheen er een echo op de radar. Een schaduw die naderbij kwam. Ook zonder lichten. Een voorgevoel.



Ik had alles overtreden:
– vertrokken zonder toestemming
– het radiozegel verbroken
– het zegel van de bonded store verbroken
– alcohol uitgedeeld
– en… de Nederlandse vlag weer aan boord.
Die haai was niets… vergeleken met Moammer al-Qadafi.

Naar de Libische gevangenis?



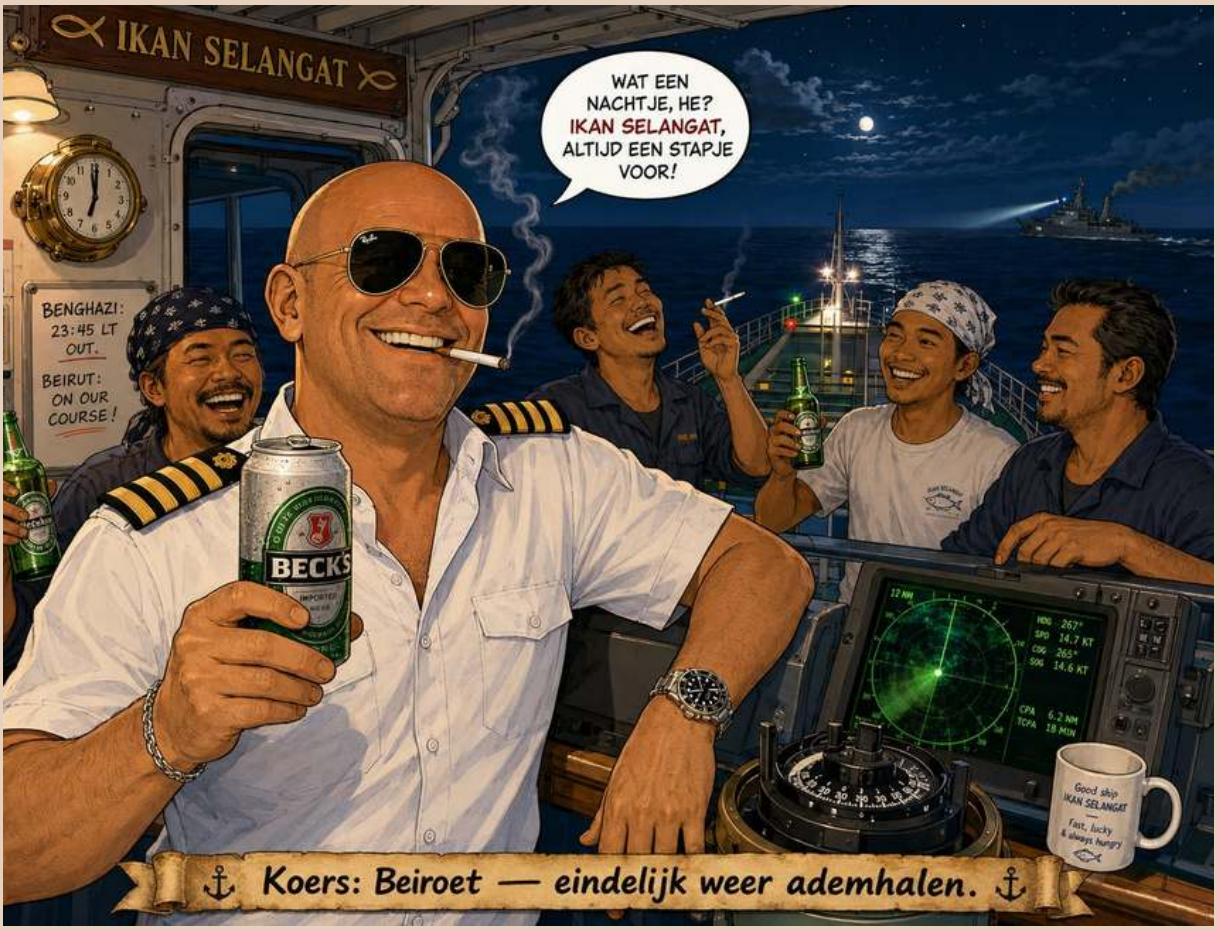




Op een kwart mijl: een zoeklicht. De lichtbundel gleed langs de romp… verlichtte de naam van ons schip… en daarna de brug, waar ik stond. Een grijs patrouillevaartuig met kanonnen. Gewapende mannen. Het duurde een vermeende eeuwigheid. Toen… duisternis. En het gebrom van motoren dat zich verwijderde. Ik haalde adem. Ik zette de navigatielichten aan. Een Camel tussen mijn lippen. En een koude Heineken in de hand.
Koers: Beiroet.



Achtervolgd door Colonel Gadaffi's navy



KORTING
of een ROTTE PEER

19

De Suez-inspecteur vroeg om twee cartons extra. De kapitein gaf hem één carton, een glimlach… en een kist peren die al ver vóór Port Said waren overleden. Bij de Suez-inspectie kwam hij aan boord alsof hij de admiraal van de Rode Zee was. Papieren strak tegen de borst, blik ernstig, stem officieel.

“Captain… I am the Senior Suez inspector.”

Natuurlijk. Hij keek naar de certificaten. Hij keek naar mij. Daarna kwam het bekende moment.

“Captain… please give me minimum two cartons more. I gave you already discount on the transit fee.”

Ik knikte ernstig.

“Ah, discount. Very good.”

Maar de lading sigaretten was niet oneindig. En bovendien: als je één inspecteur tevreden stelt, staan er morgen drie met dezelfde glimlach op de gangway. Dus ik zei rustig:

“Inspector, I cannot give you two cartons.”

Zijn gezicht zakte alsof ik net het Suezkanaal had gesloten. Maar toen kwam mijn oplossing.

“I can give you one carton… and also these pears.”

De peren lagen al dagen in de pantry. En de crew wilde daar niet meer in bijten. Niet helemaal slecht. Maar ook niet helemaal fruitig meer. Hij keek naar de doos.

“Pears?”

“Yes,” zei ik.

“Special captain’s discount.”

Hij nam de sigaretten. Hij nam de peren. Hij zette zijn handtekening. En toen hij van boord ging, zei hij plechtig:

“Captain, you are a very good master.”

Ik zwaaide hem na. Een korting op de transit fee had ik nooit gezien. Maar in Port Said liep die middag een Suez-inspecteur rond met één carton sigaretten en een doos halfrotte peren. Soms is diplomatie geen politiek. Soms is diplomatie gewoon weten wanneer je een rotte peer moet geven.



Korting of rotte peer

Australië
Quarantaine voor de kapitein, vrijheid voor de muskiet.

20

In Australië kwam er een officiële dame aan boord. Niet zomaar iemand. Ze arriveerde alsof zij persoonlijk de grens van het continent bewaakte. Mooie auto, kaki-achtige dienstkleding, walkie-talkie, clipboard, cell phone nonchalant aan een brede riem hangend en zo'n blik van: hier wordt niets aan het toeval overgelaten.

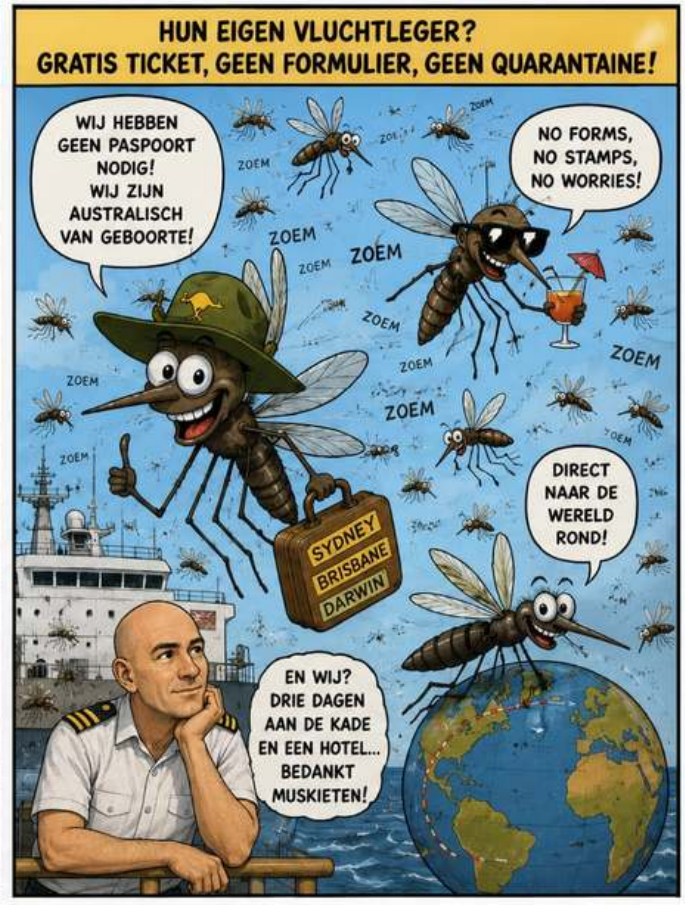
Ze wilde weten of ik honden aan boord had. Nee.
Katten? Nee.
Vogels? Nee.
Andere dieren? Nee.
Kangaroo?
Ik keek haar even aan. Nee ik heb er geen één gekocht.
Ik heb ook niets zien springen aan dek.
Dus ook geen kangaroo.



Alles werd zorgvuldig aangekruist, genoteerd en waarschijnlijk later nog eens gecontroleerd door iemand die daar speciaal voor betaald werd. Maar boven het dek zoemde ondertussen een compleet Australisch luchtleger.

Vliegen. Muggen. Muskieten. Duizenden.

Allemaal keurig Australisch van geboorte. Die hadden geen paspoort nodig. **Geen gezondheidsverklaring. Geen quarantaine formulier. Geen stempel Geen handtekening. Geen "declaration of biological risk".** Die mochten gewoon mee. Gratis. Als passagiers zonder hutnummer. En dat was nu precies de grote grap. Want kom jij met een schip de Australische territoriale wateren binnen en men vermoedt één verdacht insect, één larve, één stukje leven dat niet op het juiste formulier staat — dan ben je de pineut. Dan gaat de machine draaien. Schip uitgassen. Bemanning van boord. Crew naar hotel. Inspecteurs aan boord. Nieuwe inspecteurs. Nog een inspecteur om de inspecteur te inspecteren. Papieren. Kosten. Vertraging. En iedereen loopt rond alsof de Derde Wereldoorlog net door een fruitvlieg is begonnen. Maar hun eigen vliegen? Hun eigen muggen? Hun eigen muskieten? Die mochten met ons mee naar zee. De wereld rond. **Zonder inklaring. Zonder quarantaine. Zonder rekening.** En waarschijnlijk zonder ook maar één vakje op het formulier.



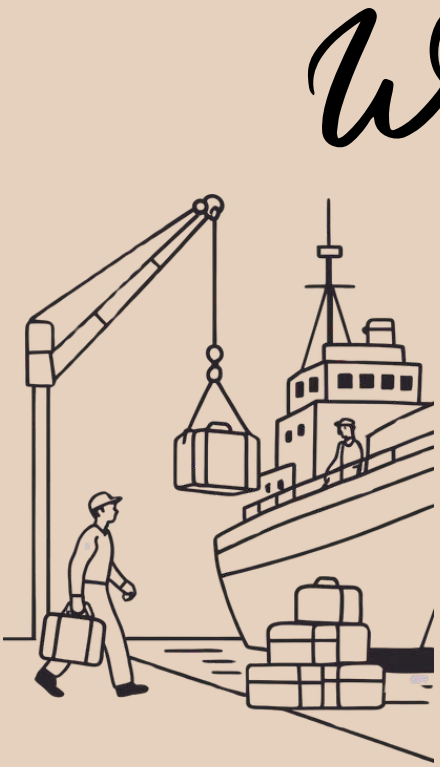
Daar stond dan die dame met haar clipboard, ernstig kijkend naar een leeg hokje achter **“Dog / Cat / Bird / Other Animal”.** Ik had er eigenlijk onder moeten schrijven: Other animals : 639913 Australian mosquitoes — **no documents, no tax, no problem.** My crew counted them all. Maar ja. Dan voelde ze zich mogelijk **"aangesproken" ...** Dus zei ik het met een verontschuldigende glimlach. Dan had ik waarschijnlijk nog drie dagen aan de kade gelegen. Met de bemanning in een hotel. En het schip onder een tent. **Caption Australia — geen hond, geen kat, geen kangaroo aan boord. Alleen duizenden Australische muggen, maar die stonden niet op het formulier.**



21

Texas op Wielen
Corpus Christi
met de IKAN SELANGAT

In Corpus Christi leer je snel dat Amerika niet groot is. Amerika is overdreven groot. De wegen zijn breed, de auto's zijn breed, de parkeerplaatsen zijn breed, de winkels zijn breed, de benzine is goedkoop en zelfs een gewone gangway kost ineens negen honderd dollar. **Wij lagen daar met de IKAN SELANGAT,** Singapore op de kont, ruimen klaar, stabiliteit gecontroleerd, inspecteurs aan boord en iedereen liep met papieren, meetlinten en ernstige gezichten rond alsof de toekomst van de vrije wereld afhing van een paar ton ballastwater. **Chuck Anderson van NBC controleerde de stabiliteitsgegevens en drie inspecteurs gingen de ruimen in.** Tot mijn aangename verbazing verliep alles soepel. Geen gedonder. Geen grote opmerkingen. Twintig minuten later was alles rond. Er kon geladen worden. Maar omdat de volgende ochtend pas daadwerkelijk zou worden begonnen, en er voorlopig geen overwerk nodig was, betekende dat één ding: weekend. Of in ieder geval iets dat erop leek. En wanneer een kapitein in Amerika ineens een vrij weekend voor zich ziet, dan gaat hij rare dingen doen.





Ik belde Rodolfo.

“Rodolfo,” zei ik, **“ik heb een auto nodig.”**

“Japanese car, captain?”

“Nee, Rodolfo. Geen sardineblikje met een stuur. Ik wil een Amerikaanse auto. Een grote. Een hele grote. Ik moet erin passen zonder mijn knieën achter mijn oren te leggen.”



Dat begreep hij onmiddellijk. Even later had hij een gloednieuwe Dodge geregeld. Zo’n bak waar je in Europa twee garages voor nodig hebt en in Texas gewoon mee naar de supermarkt rijdt alsof het een fiets is. Slechts 135 dollar voor het hele weekend, inclusief duizend mijl. Duizend mijl!!! Voor een Hollander klinkt dat alsof je half Europa mag opeten voor de prijs van een uitsmijter. En dan de benzine. Iedere Amerikaan klaagde natuurlijk steen en been over de benzineprijs, maar ik betaalde daar voor een gallon wat ik in Holland ongeveer voor een bescheiden glas rum kwijt was. Voor een gallon. Niet voor een liter. Een gallon. Ik keek naar die Dodge, naar de brede weg, naar de zon boven Texas en dacht: dit land is gek, maar niet onplezierig gek. De hele bemanning wilde natuurlijk mee.

Niet allemaal tegelijk uiteraard. Vooral de Chinese bemanning vond het prachtig. Bij iedere stop moest er een foto worden gemaakt. Voor de auto. Naast de auto. Half in de auto. Met de kapitein voor de auto. Met de kapitein achter de auto.



Maar altijd met die Texas nummerplaat duidelijk zichtbaar, want anders geloofde thuis natuurlijk niemand dat zij echt in Amerika waren geweest. Texas is niet bescheiden. **Alles zegt daar: kijk mij eens.** De wegen lopen recht door het landschap. De borden zijn enorm en op iedere hoek staat wel iets dat je kunt kopen, eten, drinken, repareren, verzekeren of in termijnen betalen. **We reden door Corpus Christi en omgeving alsof wij ontdekkings reizigers waren in een nieuwe wereld.** Die shopping malls waren **24 uur per dag open.** Zeven dagen per week. Daar kon een mens midden in de nacht een televisie, een paar laarzen, een stofzuiger, een zak hondenvoer, een computer, een pizza, een tuinstoel en vermoedelijk ook nog een kleine tractor kopen.



Ik liep daar rond als een objectieve waarnemer uit een klein Europees land en vroeg mij af: wat moet een mens in godsnaam met al die onzin? Maar eerlijk is eerlijk: ik deed vrolijk mee. Ik kocht ook een computer. Hiermee kon je een schip over de wereld navigeren. Na het weekend was de speeltijd voorbij. De loods kwam aan boord om half één en wij stoomden naar de pieren van Corpus Christi. Aan het strand leek het een vakantieoord. Toeristen, vissers, wandelaars, kinderen, mensen met koelboxen en zonnebrillen. Ze keken allemaal naar die Singaporean bulkcarrier IKAN SELANGAT. Aan stuurboord lag een oud Amerikaans vliegdekschip. Aan dek stonden vliegtuigen, grotendeels nog uit de tijd dat mannen met leren helmen en veel moed de lucht in gingen. Een stuk geschiedenis, roestig en trots, alsof het wilde zeggen: wij hebben ook gevaren, jongens. Daarna voeren wij onder de Corpus Christi Harbour Bridge door. De brug verbond het noorden en zuiden van de haven. De air draft was **138 voet, ongeveer 42 meter,** en wij schoven er strak onderdoor. Dat is altijd zo'n moment waarop iedereen op de brug zogenaamd rustig blijft. De loods kijkt professioneel. De stuurman kijkt naar voren. De roerganger kijkt naar het kompas. En de kapitein lijkt heel kalm, maar voelt van binnen toch even met zijn nek of de mast al tegen het beton schuurt. Het ging goed. Natuurlijk ging het goed.

Langs de oever stonden appartementen en penthouses met uitzicht op zee en haven. De loods vertelde dat die huizen nu kapitalen kosten... Tien jaar geleden wilde niemand daar wonen. In Texas zei men: expensive? Alles is relatief. Behalve havengelden. Die zijn overal absoluut. De fairway was druk Je rook bijna dat de economie daar draaide op olie, chemie en haast. De loods vertelde dat de werkloosheid maar 2,6 procent bedroeg. Dell Computers had dringend behoefte aan 175 werknemers. Die werden in Austin bij elkaar geschraapt. Alleen was er niet genoeg woonruimte in Corpus Cristi. Dus huurde men een heel hotel. Dat is Amerika. In Holland vergadert men daar eerst zes maanden over. Ondertussen was het op de rivier levendig. Er zat veel vis in het water. Vogels maakten duikvluchten en vielen als stenen naar beneden om hun ontbijt uit de rivier te trekken. Pelikanen vlogen log en waardig rond, alsof zij de officiële havenmeesters van Corpus Christi waren. We moesten het schip ronddraaien in het turning basin. Dat paste maar net. De loods deed het uitstekend. Rustig, beheerst, professioneel. Twee sleepboten met 16000 pk hielden ons tegen de kade gedrukt tijdens het meren.





Toen kwam de volgende Amerikaanse verrassing. Wij waren te groot voor deze berth. Zowel het voorschip als het achterschip staken buiten het bereik van de terminal. Onze eigen gangway kon vanaf het achterschip de kade niet bereiken. Geen probleem, dacht ik nog naïef. In Amerika is alles te koop. Dat klopte. Er moest een gangway worden gehuurd. Negenhonderd dollar! Voor een gangway. Een gewone trap met een beetje metaal en leuning. Die werd vervolgens dwars op het schip gezet met behulp van onze eigen kraan. Dus ik betaalde negenhonderd dollar voor een gangway die wij zelf nog even mochten behandelen ook. Toen dacht ik terug aan de Dodge. Honderdvijfendertig dollar voor 72 uur, duizend mijl inbegrepen. En hier negenhonderd dollar voor één stuk ijzer om veilig aan wal te komen. Amerika was groot. Amerika was indrukwekkend. Amerika was efficiënt, vriendelijk, overdreven, goedkoop, duur, ruim, druk, logisch en volkomen krankzinnig tegelijk. De bemanning had foto's met de Dodge. De pelikanen hadden hun vis. De loods had ons schip keurig afgemeerd. **En de gangway stond daar dwars op de IKAN SELANGAT alsof hij wilde zeggen:**
"Welcome to Texas, captain. Everything is bigger here. Especially the invoice."

AUSSIE DOWN UNDER

22

schaap goedkoper dan vuilniszak

Wat vuilnis betreft was Australië eigenlijk het eerste land waar ik ervoer dat scheepsvuil ook werkelijk elke dag netjes werd opgehaald. Natuurlijk moest je ervoor betalen. Maar het was verplicht, duidelijk en georganiseerd. Geen halfslachtige onzin zoals in Europa, waar men plechtig verklaart dat je het vuilnis **“aan land moet afgeven”**, maar waar je vervolgens rustig mag kiezen wáár je dat dan ooit eens zult doen.



Aussie versus Europa

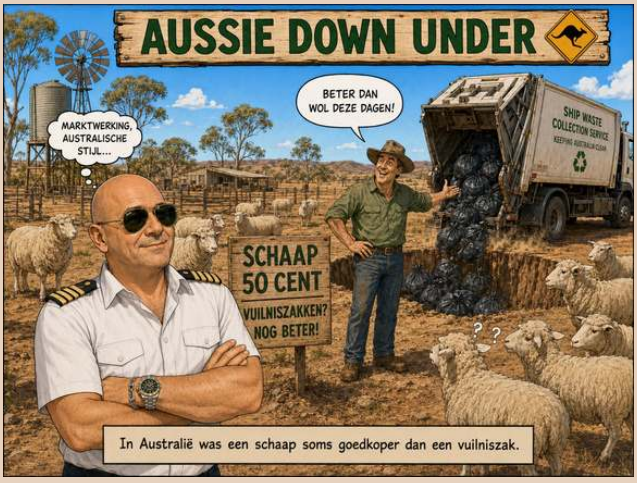
Dus als je in Vlissingen een Egyptenaar langszij krijgt met twintig stinkende zakken vuilnis — waar de larven al vrolijk omheen kruipen — dan zegt men gerust:
“Ach kapitein, neemt u het maar mee naar de volgende haven.” Ja hoor. En in die volgende haven zeggen ze precies hetzelfde. En ergens onderweg, midden in de nacht, verdwijnen die zakken dan natuurlijk over de muur. Niet officieel. Niet volgens het boekje. Maar wel volgens de praktijk. Australië dacht daar anders over. Daar kwam men gewoon elke dag langs. Ophalen. Registreren. Betalen. Klaar.







En het bizarre was: in dezelfde economische crisis kon je daar voor vijftig cent of twee vuilniszakken een schaap kopen, omdat wol bijna niets meer waard was. Sommige schapenhouders lieten grote kuilen graven om vuilnis te storten, want dat l leverde uiteindelijk méér op dan schapen houden. Dat is Australië op zijn best: streng voor een schip, praktisch met vuilnis, en ondertussen een economie waarin een schaap minder waard was dan een vuilniszak.



Deel 1
Door de Sont naar Rostock

23

Gisteren vaarde ik met de IKAN SELANGAT door de Sont. Voor het eerst van mijn leven. En het was schitterend. Daar lag Kronborg Castle, trots aan de kust, als een stenen wachter over het nauwe water tussen Denemarken en Zweden. Eeuwenlang hadden schepen daar hun tol betaald om de Oostzee binnen te mogen. Een prachtig bouwwerk, met die typische Europese geschiedenis eraan vast: koningen, branden, Hollandse bouwmeesters, renaissancegevels, en natuurlijk een loods die daar een heel verhaal over wist te vertellen. Ik luisterde beleefd. Niet omdat ik er veel verstand van had, maar omdat zo'n man gelukkig wordt als hij iets mag uitleggen. En bovendien: op zee leer je al vroeg dat je beter kunt luisteren dan tegenspreken. Vooral als je nog door zijn vaarwater moet. De volgende dag, 28 augustus, was de romantiek van Kronborg alweer ingeruild voor de praktijk. Ik had die nacht vrijwel niet geslapen. De loods moest er bij Drogden af. De routes kruisten elkaar in de Baltic. En boven op de brug stonden jonge officieren die nog moesten leren dat een schip niet alleen wordt bestuurd met kaarten, kompassen en goede bedoelingen. Maar goed — het moest, dus het ging. Om kwart voor drie in de ochtend waren we bij de loods van Rostock. Om vier uur lagen we gemeerd.





En daar stond meteen de immigration al aan dek. Vriendelijke mensen, eigenlijk. Dat verraste me want wij waren groot gebracht met een communistische voorstelling van grauw gebouwen en gewapende Vopo's. Maar deze mensen waren correct. Een grote officer kwam naar me toe. Een blonde Germaan van bijna twee meter. Breed als een kast, met een uniform dat leek alsof het rechtstreeks uit een handleiding voor gezag was geknipt Hij had een monsterrol in zijn hand. Daarop stonden de namen van mijn bemanning. Chinezen. Birmezen. En nog wat verdwaalde nationaliteiten, zoals dat op een echte tramper hoort. Hij keek naar de lijst. Toen keek hij naar mij.

"Captain… nur Chinesen?" Ik zei rustig:

"No Officer ... we are with 7 nationalities on board."

Dat stelde hem niet zichtbaar gerust. Hij bladerde nog eens door de papieren.

Hij keek achter mij, naar de bemanning die keurig en wat slaperig stond opgesteld. Mannen die liever nog een paar uur hadden geslapen, maar nu door de internationale bureaucratie moesten komen. De officer keek weer naar mij.

"Captain… are these people all on board?"

"Of course," zei ik. Hij keek nog eens. Niet streng. Niet officieel. Maar bijna bezorgd.

"Captain… do you lock your cabin door at night?" Ik keek hem aan.

Daar stond dus een reus van een man, een Duitse eik op laarzen, bijna twee meter hoog, breed, blond, uniform, pet, stempel, papieren, de hele staatsmacht van Oost-Duitsland. En ik? Tussen mijn Chinezen, Birmezen, Filippijnen, Singaporean cadetten, Indonesiërs en twee Poolse officieren. Waarmee we alle oceanen van deze globe over stoomden. Maar om vier uur 's morgens, in Rostock, tegenover een immigration officer moet je geen les over menselijkheid geven. Dus ik glimlachte alleen maar.

"Only when the paperwork gets dangerous," zei ik.

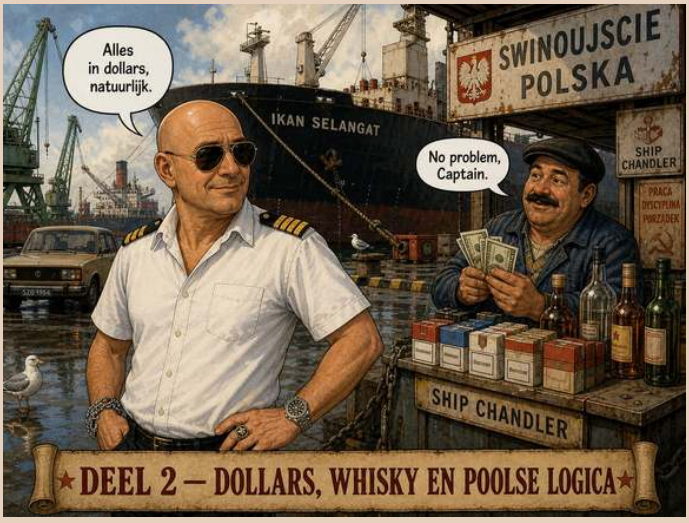
Hij keek me aan. Hij wist niet helemaal of hij moest lachen. Daarna zette hij zijn stempel. Hard. Alsof de Duitse staat daarmee weer even gered was.

Alles was verder in orde. Geen geschreeuw. Geen hondengeblaf. Geen lamp in je gezicht. Alleen papier, stempels, uniformen en die oude geur van controle. Later die dag voeren we verder bij Warnemünde. Het weer was schitterend. Aan de wal zag ik een soort Duitse versie van Scheveningen, maar dan netter, ruimer en met minder drukte. Jachten, huizen, flanerende mensen langs het water, en een ontspannen sfeer die totaal niet paste wat ons altijd was voor geschoteld. We lunchten aan de jachthaven. Kleine Oostzee-garnaaltjes, gegrilde Noorse zalm, wat aardappeltjes erbij. Heel beschaafd allemaal. Ik zat daar met captain Choi, de agent Sven Steinfurt, en mensen van zijn kantoor. Er was ook nog een vrouwelijke zeer charmante health inspector aan boord geweest. Gewoon prettig om mee te praten. En ik dacht: Kijk nou toch. Al die jaren hoor je verhalen over het verderfelijke communisme, over die doodschietende Vopo's En dan kom je daar eindelijk zelf. Met je bulkcarrier. Je monsterrol. Je Chinezen Je Birmezen En Je slechte nachtrust. En wat zie je? Gewone mensen. Rustige mensen. Misschien wat ouderwets. Misschien wat bang gemaakt. Maar beslist niet de monsters uit de kranten. Dat is het mooie van varen. Je leest geen wereld. Je komt er aan. Je meert. Je geeft je papieren. Je kijkt rond. Je hoort een vraag die meer zegt over de vrager dan over je bemanning. En dan blijkt de werkelijkheid meestal veel eenvoudiger, menselijker en vreemder dan de verhalen die men thuis verkoopt. 's Nachts zouden we weer doorvaren. Van Rostock naar Swinoujscie. Polen. Een nieuwe haven. Nieuwe agenten. Nieuwe formaliteiten. En ongetwijfeld weer iemand die zou zeggen:
"No problem, Captain." Dat is meestal het moment waarop je als kapitein voorzichtig begint te worden.

24 Deel 2
Dollars, whisky en Poolse logica

“No problem, Captain.”
Die nacht stoomden we van Rostock naar Swinoujscie. Alles ging goed. De derde stuurman stond boven. Jong, maar betrouwbaar. Een schip navigeren tussen al die routes, lichten, boeien, vissers, ferry’s en kustverkeer is geen schooloefening meer. Dan leer je niet uit een boekje, dan leer je met je ogen open En eerlijk is eerlijk: hij deed het goed. Ik keek toe, liet hem zijn werk doen, en dacht: zo groeit een stuurman. Niet door mooie praatjes in een kantoor, maar door een schip in de nacht netjes door druk vaarwater te brengen. In de ochtend lagen we voor Polen. Swinoujscie. Dat klinkt al alsof er ergens een oude motor staat te hoesten. De haven had iets grauws, iets vermoeids, maar ook iets echts. Geen opgepoetste folderwereld. Geen maritieme brochure met lachende havenarbeiders en glimmende helmen. Gewoon kade, veel roest, kranen, loodsen, oude auto’s. De agent kwam aan boord. Vriendelijk. Natuurlijk vriendelijk. In havens waar alles ingewikkeld is, zijn de mensen meestal vriendelijk. Dat is ook logisch, want zodra iemand zegt dat er geen probleem is, weet je als kapitein dat je beter even rechtop kunt gaan zitten.
“No problem, Captain.” Daar was hij al. Ik keek hem aan.
“Good.”
Maar ik dacht: nu begint het. Regels bewegen anders.

En waar in andere landen een formulier nodig is, heeft men hier vaak genoeg aan een paar sloffen CAMEL en wat flessen Johnnie Walker, of een vriendelijk knikje in de juiste richting. De gegevens voor de bonded stores moesten worden doorgegeven.



Whisky. Sigaretten. Misschien wat andere dingen. Niets bijzonders. Gewoon het gebruikelijke scheepsgedoe. Maar mijn vorige captain had blijkbaar behoorlijk huisgehouden. De derde stuurman vertelde dat er over de afgelopen maand nogal wat was genuttigd. Vooral dure whisky. Niet om rustig met een boekje in de hut van te genieten, maar om weg te geven.

Dat hoorde er blijkbaar bij. Ik had daar zo mijn gedachten over. Een fles whisky is op een schip niet zomaar een fles whisky. Het kan een smeermiddel zijn. Een diplomatiek instrument. Een kalmeringsmiddel voor agenten. Een vloeibaar formulier. Een sleutel tot gesloten deuren. De loods in Swinoujscie vroeg me ook om een fles sterke drank. Heel gewoon. Alsof hij vroeg naar de diepgang voor. Ik keek hem aan. Hij keek terug alsof hij vond dat dit bij het internationale zeerecht hoorde.

“Captain, one bottle?”

Ik zei:

“What kind?”

Hij noemde iets sterks. Natuurlijk. Geen limonade. Toen kwam het gesprek op drank en roken. In Polen was alles duur, vertelde hij. Veel te duur. Een fles wodka, een slof sigaretten, allemaal verschrikkelijk veel zlotys. Ik zei:

“If it is too expensive, you simply quit smoking and drinking vodka.”

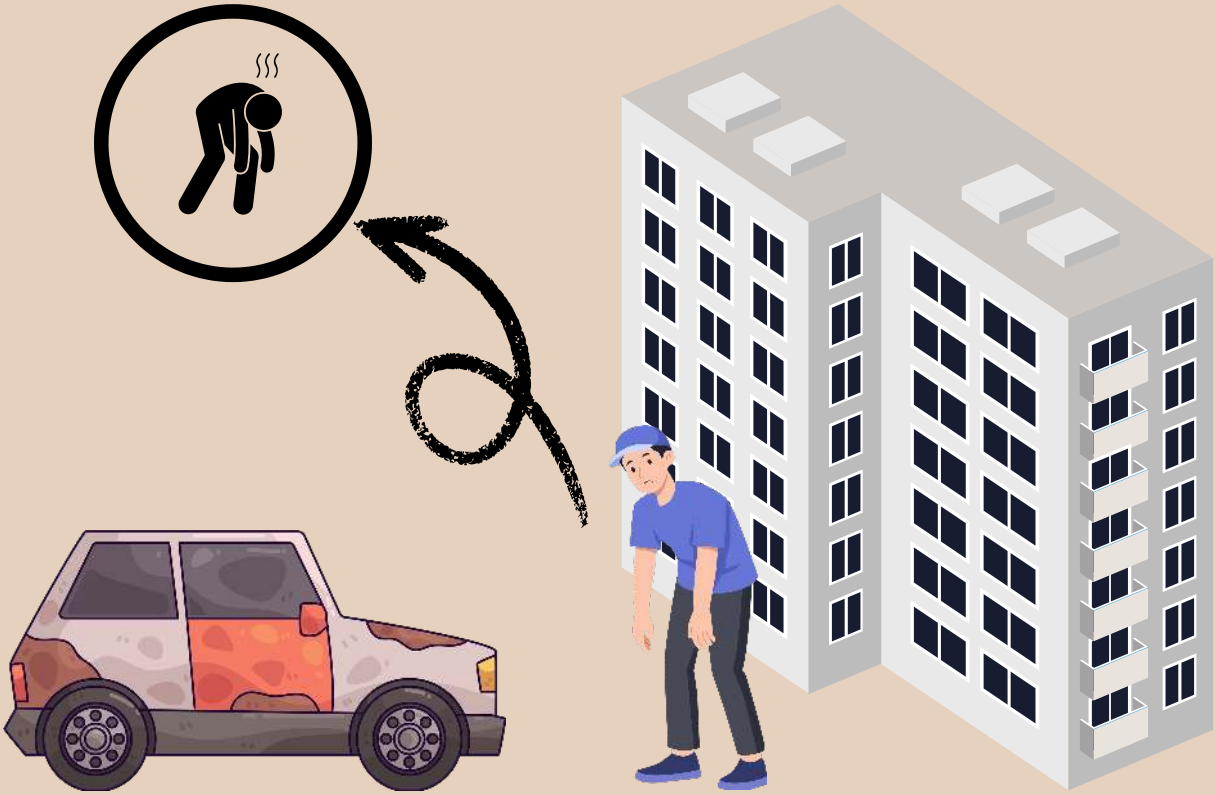
Hij knikte langzaam. Alsof hij dat theoretisch begreep. Daarna zei hij:

“Yes, Captain… and then you don’t eat and don’t fuck anymore. What is life without it?”



Daar had ik even geen antwoord op. Niet omdat ik ongelijk had. **Maar omdat hij op zijn Poolse manier een zekere filosofische diepte had bereikt.** Soms moet je als kapitein erkennen dat de wal ook zijn wijsheid heeft. Zijn stem klonk als een rasp. Rauw, zwaar, alsof hij iedere ochtend grind bij zijn koffie nam. En met die Poolse taal erbij leek het af en toe alsof de zinnen uit de spelonken van de hel kwamen. Maar hij was niet onaardig. Integendeel. Zoals zoveel mensen in havens: ruw van buiten, praktisch van binnen, en altijd bezig om ergens iets te regelen.

Aan de wal zag je ondertussen de oude wereld nog overal staan. Militairen op televisie met medailles in alle kleuren. Standbeelden. Strenge gezichten. Vaandels. Toespraken. Politici die zeiden dat zulke verschrikkingen nooit meer mochten gebeuren. Aan de wal zag je ondertussen de oude wereld nog overal staan. Militairen op televisie met medailles in alle kleuren. **Standbeelden. Strenge gezichten. Vaandels. Toespraken.** Politici die zeiden dat zulke verschrikkingen nooit meer mochten gebeuren. Ik denk een beetje anders. Maar goed, dat soort gedachten moet je niet hardop uitspreken als je nog afhankelijk bent van loodsen, agenten, stuwadoors, douane, immigration, health, port state, en nog een half dozijn heren die allemaal een stempel hebben en vinden dat hun stempel belangrijker is dan de jouwe. **We lagen rustig in Swinoujscie.** Het regende. Niet een beetje vriendelijk Europees regenachtig, maar zo'n grauwe watermassa op de kades. Ik ging de wal op. Naast het schip was een treinstation met een paar kiosken. Kleine hokjes met piepkleine openingen, zo laag dat je diep moest bukken om te zeggen wat je wilde hebben. Alles had iets ouderwets. Niet romantisch ouderwets. Meer: hier is de tijd twintig jaar geleden even gaan zitten en daarna nooit meer opgestaan. De mensen zagen er moe uit. **Oude auto's. Lada's. Wartburgs. Polski Fiats. Trabantjes. Flatgebouwen waar geen mens vrolijk van wordt. En toch zat er ook iets eerlijks in.**



Het was geen show. Geen etalage. Geen marketing. Het was gewoon wat het was. Ik begreep ineens beter waarom sommige Oost-Europese scheeps werktuigkundigen zich aan boord van een schip beter thuis voelden dan aan de wal. Aan boord was tenminste structuur. Machinekamer, wacht, koffie, probleem, oplossing. Een zekere orde. Aan de wal was het armoede, grijsheid, administratie, en overal dat gevoel dat iemand anders je leven al had geregeld voordat jij er zelf iets over mocht zeggen. Toch waren de mensen niet slecht. Dat is altijd het wonderlijke Systemen kunnen beroerd zijn. Gebouwen kunnen deprimerend zijn. Politiek kan stinken. Maar de gewone man die je tegenkomt — de loods, de agent, de man bij de kiosk, de vrouw achter het loket — die probeert meestal gewoon de dag door te komen. Net als wij. De supercargo zat op zijn laptop de gegevens van de belading in te voeren. De stuurlieden hielden de stuwage bij. De ruimen, de lading, de papieren, de volgorde, de stabiliteit — alles moest kloppen. Een schip lijkt van buiten soms een grote ijzeren bak, maar binnenin is het een levend rekensysteem. Gewicht hier. Ballast daar. Ruim één. Ruim drie. Trim momenten... Diepgang. En ondertussen staan aan de wal mensen te wachten die vooral willen dat het snel gaat. Het is ouderwetse scheepvaart. Tramping in optima forma. Vandaag Rostock. Morgen Swinoujscie. Daarna misschien Port Said. Belawan. Santos. Whatever....



Wie zal het zeggen. Je bent niet op reis zoals een toerist op reis is. Je wordt verplaatst door lading, orders, charterers, havens, ligplaatsen, claims, loodsen, en de stemming van mensen die je nooit ontmoet maar die wel beslissen waar je volgende week bent. En overal komt dezelfde zin terug.

“No problem, Captain.”

In Singapore betekent dat vaak: het is geregeld. In Polen betekende het: het probleem is bekend, maar we noemen het voorlopig geen probleem. In sommige havens betekent het: je hebt een groot probleem, maar wij lachen erbij. En als kapitein leer je dat verschil te horen. Niet aan de woorden. Aan de stilte erna. Die avond keek ik nog eens naar de kade. De kranen. De oude auto’s. De mannen met petten. De natte straat. De kiosken. De rook. De scheepsagent met zijn papieren.

De loods met zijn raspstem. De vraag om whisky. De sigaretten. De dollars. Alles liep door elkaar heen. Officieel en onofficieel. Regels en gewoontes. Armoede en humor. Bureaucratie en mensenwerk. En ergens daar tussen lag de IKAN SELANGAT, groot, zwart, nat van de regen, met haar naam op de boeg en haar ruimen klaar voor de volgende ronde. Ik heb een pittig issue met de lading superintendent. Hij zegt me een brief te schrijven aan owners dat ik te weinig meewerk. Ik zeg:

"No problem ... I will sign that letter."

"And I will write a letter to your office complaining your refusal to split the cargo ... causing unacceptable sagging of my vessel."

Twee uur later komt hij terug... met de agent.

"Captain may we invite you for a drink tonight in the dance club."

Terwijl hij dat zegt legt de agent een envelop op mijn desktop met 2000 US $ ... gewoon belachelijk zeg ik ... slaat nergens op ... :

"Captain it is just to show our appreciation."

Ik dacht: Dit is dus ook varen. Hoort er soms bij. Niet alleen de oceaan. Niet alleen sterren, kaarten en mooie zonsondergangen. Maar ook dit. Een Poolse haven in de regen. Een loods die vindt dat het leven zonder wodka geen leven is. Een agent die alles in dollars wil. En ook een envelop op mijn desk legt. Een maatschappij die later vraagt waarom er zoveel whisky is verdwenen. En een kapitein die rustig moet blijven, omdat hij de enige is die uiteindelijk overal zijn handtekening onder zet. **No problem, Captain. Ja ja. Dat zeggen ze allemaal.**



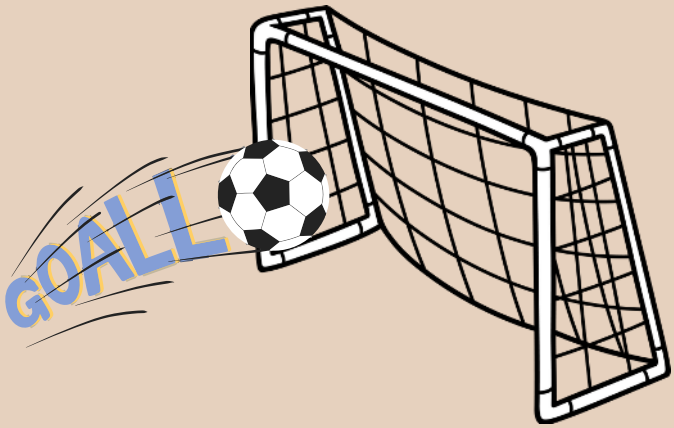
Deel 3
De hut, de kabels en de tramper

25



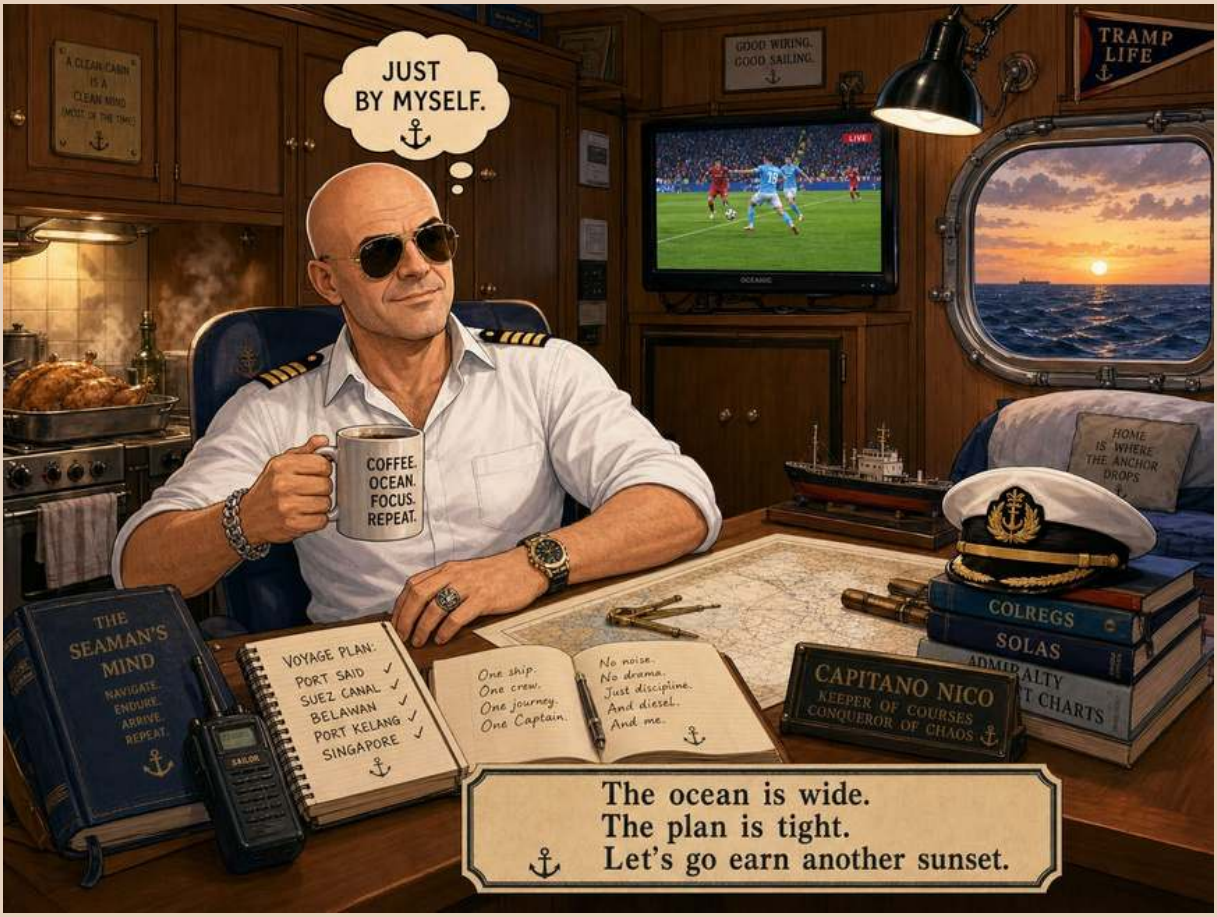
Eerst de kast, dan de oceaan. Na een paar dagen begint het er langzaam weer op te lijken. Niet met het schip. Het schip vaart wel. De motor draait wel, de wacht loopt, de papieren komen binnen, de agent belt, de loods wil weten wanneer hij aan boord kan komen, de scheepszwendelaar levert de kippen en de patatten, en ergens aan de wal zit altijd iemand die vindt dat het sneller moet. Nee, ik bedoel mijn hut. Die begon weer een beetje op een hut te lijken. Bij het aan boord komen is een kapiteinshut soms net een kleine opslagplaats met gordijnen. Dus ik begon op te ruimen. Eerst die verschrikkelijke kasten vol rotzooi. MIjn eigen kast kon weer open zonder dat er iets uitviel, en dat beschouwde ik als een overwinning van formaat. Mijn bureau werd ook aangepakt. Zodat ik mijn benen weer kan strekken. Daarna kwam de televisie. Die werd gerepareerd. Gewoon beeld en geluid. Heerlijk. Nu kon ik weer mijn tapes afspelen en voetballen kijken. Wat ik het vorige seizoen allemaal had gemist, kon ik tenminste een beetje inhalen. Op zee is voetbal niet zomaar voetbal. Het is een stuk vaste wal in bewegend water. Negentig minuten waarin niemand belt over ballast, niemand vraagt om een handtekening, en niemand zegt dat er **“no problem”** is terwijl je voelt dat het juist wél een probleem is. Langzaam begon de hut weer van mij te worden.





Dat duurt altijd een week. En daarna begin je te wennen. Je hoort het schip. Je voelt het ritme. Je weet weer waar je schoenen staan. Je weet welke deur kraakt. En dan komt het oude gevoel terug. **De tramper.** Niet netjes in een lijndienst, niet elke week hetzelfde rondje, niet alles gepland tot achter de komma. Nee — lading hier, orders daar, volgende haven nog onzeker, charterers die zich bedenken, stuwadoors die schade maken, claims, vertragingen , kissing the mud op onbekende rivieren, surveyors, inspecteurs en bemanningsproblemen. Het echte werk. Challenging work. Daar moet je zin in hebben Of je maakt er zin in. Dat is misschien eerlijker. Toch ligt daar ook de charme. Een tramper is geen drijvend hotel. Het is een kleine wereld met vreemde mensen, vreemde menu's, onverwachte problemen, rare havens, oude kabels, nieuwe papieren, en een kapitein die zijn hut opruimt alsof hij daarmee de halve reis al onder controle krijgt.





En misschien is dat ook zo. ’s Avonds zat ik achter mijn bureau. De kast bleef dicht. De televisie deed het. De kabels lagen niet meer als een dode octopus over de vloer. In de kombuis rook het naar knoflook en kip aan het spit. En voor het eerst sinds ik aan boord was dacht ik: Zo. Nu begint het ergens op te lijken. De oceaan ligt voor ons. Port Said. Suez kanaal Belawan. Port Kelang Singapore. En daarna weer andere oceanen en continenten. En ik dacht:

Hoe gaat deze kapitein met dit stelletje zeerovers de oceaan over?
Nou ja.
Zoals altijd.
Heel simpel.
JUST BY MYSELF.

27

De ZIN en ONZIN van het vuilnis

Plastic Zakken en Grote Principes

Super service hier



Er zijn van die momenten aan boord waarop je denkt: de wereld is een groot toneelstuk, en wij spelen de hoofdrol zonder dat we het script hebben gelezen. Neem nou vuilnis. Op zee weet iedere kapitein dat je voorzichtig moet zijn. Geen plastic over de railing, geen rotzooi in zee, geen geknoei. Dat is logisch. De zee is geen vuilnisbak. Daar hoef je geen professor voor te zijn. Maar dan komt de wereld van de regels, formulieren, inspecteurs, organisaties, instanties en keurige heren met walkie-talkies om de hoek kijken. En plotseling wordt een simpel vuilniszakje een internationale kwestie. In Bangladesh wordt het vuil gewoon elke dag opgehaald. Een man komt langszij met zijn bootje, neemt de zakken mee en sorteert ze vervolgens keurig om in de rivier te gooien. Klaar. Niemand maakt zich druk. Geen formulier, geen stempel, geen boete Super service hier Als je daar zelf per ongeluk iets overboord zou gooien en een of andere ellendeling zou het zien, dan kon je waarschijnlijk een forse boete krijgen.

Maar de officiële vuilnisman?

Die mag blijkbaar de rivier gebruiken als vuilnisbelt.



Vuilnisdienst BANGLADESH

Strenge Canadese controle



Dan lig je later in een keurige haven in Canada. Daar komt een inspecteur aan boord. Nette schoenen, ernstig gezicht, papiermap onder de arm.

“Captain, we have to check if your crew throws plastic bags overboard.”

Ik kijk hem aan en denk: Officer, kijk eens om je heen. Boven de Juan de Fuca Strait vliegt een vliegtuig om te controleren of schepen misschien vuil in zee gooien.

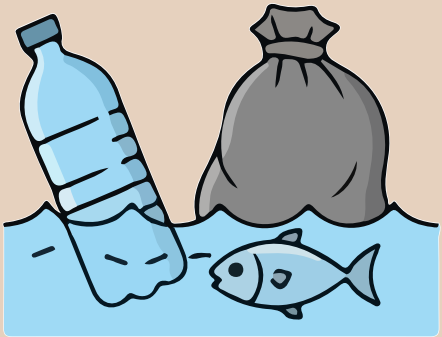
180.000 ton per dag



In Victoria, waar je de loods oppikt, gaat er elke vierentwintig uur naar verluidt volgens officiële gegevens 180.000 kubieke meter vuil de zee in. Can you believe it? En dan komt daar een eenvoudige koopvaarder aan met vijfentwintig man bemanning, ergens uit een ontwikkelingsland, na weken op zee. Denken ze werkelijk dat die mannen hun plastic zakken over de railing gooien? Natuurlijk niet.

Die nemen ze mee naar huis. Want in Los Angeles, op de anchorage, zie je de bemanning terugkomen van de wal met plastic zakken van Sears, K-Mart en allerlei andere winkels. Vol boodschappen. Vol koopjes. Vol cadeautjes voor thuis. Voor hen is een plastic zak geen vuilnis. Voor hen is het een bezit. Maar toch komt er een inspecteur aan boord.

Los Angeles





“What do you do with your plastic bags, Captain?”
Ik kijk naar hem. Mooie auto op de kade. Walkie-talkie aan zijn riem. Mobiele telefoon losjes ernaast. Belangrijk gezicht. Belangrijke vraag. En ik denk: Daar staat de beschaving. Ze rijden rond in dikke auto’s, vliegen met vliegtuigen boven zee, lozen duizenden tonnen afvalwater en shit in de baai — en dan vragen ze aan een Filipijnse matroos of hij zijn plastic zakje van K-Mart soms overboord gooit. Ik zei natuurlijk niets. Een kapitein moet niet alles zeggen wat hij denkt. Maar ik had het graag gezegd:
“Inspector, mijn bemanning gooit geen plastic zakken overboord. Die mannen bewaren zelfs de touwtjes. Maar misschien moet u eens beginnen bij uw eigen stad.” Want zo is het vaak op zee. De zeeman krijgt de boete. En het grote systeem krijgt de vergunning. En de kapitein? Die vult weer een formulier in. Tekent netjes onderaan. Zet een stempel. En zorgt ervoor dat geen enkel plastic zakje over de side gaat. Niet omdat er een inspecteur komt. Maar omdat de zee van ons is. En omdat een echte zeeman weet dat je je eigen huis niet bevuilt.



Vera Cruz
Todo es posibile

28

Vera Cruz is een van die Mexicaanse steden waar de avond niet langzaam valt, maar als een gordijn opengaat. Op de Plaza Mayor wordt het dan druk. Gezinnen met kinderen, opa's en oma's, terrassen vol stemmen, muzikanten, handelaren, schoenpoetsers, jongens met rozen, vrouwen met donkere ogen en een glimlach die nét iets te lang blijft hangen. De verkopers komen voorbij met horloges, leren riemen, speelgoedauto's, hangmatten, sombrero's, pinda's, sigaretten en snoepjes. Een jongen loopt met een zelfgemaakt modelzeilschip, bijna even trots alsof hij zelf kapitein is. Een ander draagt honderd ballonnen, als een wandelende wolk van kleur. En tussendoor paraderen de dames. Niet haastig, niet schichtig, maar rustig en zelfverzekerd, alsof ook zij bij de handel van de avond horen. Ze lopen langs de terrassen, kijken even opzij, glimlachen, vertragen hun pas. Geen woord is nodig. Een kleine beweging met je hand, een halve blik, een bijna onzichtbaar teken — en de zaak is beklonken. Het heeft iets van een openbare veiling, maar dan zonder veilingmeester. De bieders bewegen nauwelijks. De vrouwen zien alles. Op de Plaza Mayor wordt werkelijk alles aangeboden: horloges, hangmatten, rozen, muziek, pinda's, sigaretten, glimlachen, gezelschap, illusies. Todo es posibile.





zelfgemaakt modelzeilschip

Dan komt er een man met een enorme trommel op wieltjes. Hij stopt voor ons terras, steekt zijn voet op een pedaal, begint te slaan, blaast op een schel fluitje en veroorzaakt in vijf minuten meer lawaai dan een kleine havenstaking. Daarna loopt hij langs de tafeltjes om wat peso's op te halen. Maar nog vóór hij klaar is, verschijnt een ander muziek gezelschap. Zij zetten hun instrumenten gewoon vóór zijn trommel neer. De dikke man lacht nu niet meer.

"Dit is mijn plek," lijkt hij te zeggen. **"Ik sta hier. Jullie moeten weg."**

Eerlijk gezegd mag hij van mij ook vertrekken, want zijn optreden is redelijk abominabel. Maar zo gaat het op de Plaza Mayor. Alles beweegt. Alles verkoopt. Alles probeert te bestaan. Een hand gaat iets omhoog, een oog knippert, een kleine beweging is genoeg. De verkoper ziet het onmiddellijk. De muzikant ook. De vrouw eveneens. En als je niets koopt? Dan glimlachen ze nog steeds. Ze lopen door, keren later terug, en vragen opnieuw of je misschien tóch een sombrero wilt. Of een horloge. Of een hangmat. Of iets wat niet op een kraampje ligt. Ze bedelen niet. Ze proberen hun geld te verdienen. En dat doen ze met meer charme dan menig zakenman in pak. **Heerlijk hier in Vera Cruz**



Vera Cruz — Todo es posible

Dertien Push-ups

29

We hadden net het anker opgepikt ten zuiden van Hadong. De machine draaide rustig vooruit. De kust van Zuid-Korea lag nog in de ochtendnevel. De loods stond al op de brug. Twee minuten voor acht. De chief officer had de wacht. De jonge derde stuurman was er ook al. De deur van de brug ging open. De vierde stuurman kwam binnen.

“Good morning, captain.”

Ik keek even op de klok. Daarna naar de chief officer.

“Hoe laat moet de vierde stuurman op wacht komen?”

De chief officer antwoordde rustig:

“A quarter to eight, captain.”

Ik keek weer naar de jonge vierde.

“You are thirteen minutes late.”

Een seconde stilte.

“Thirteen push-ups.” Zonder een woord te zeggen liet hij zich op de brugvloer zakken en begon te pompen. **One. Two. Three.** De Koreaanse loods stond ernaast en keek lachend toe. Toen zei hij droog:

“Captain… I’m very happy I came twenty minutes early.”

Hij keek naar de pompend vierde stuurman.

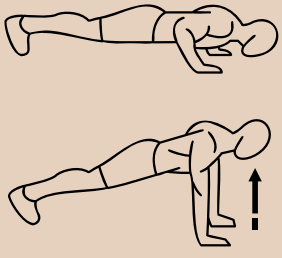
“And not twenty minutes late.”

Op de brug werd gelachen.

Zo bleef de sfeer goed.

Een beetje discipline.

Maar vooral spirit aan boord.



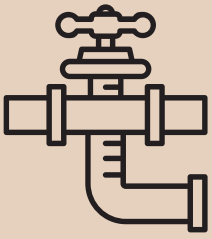
13 keer

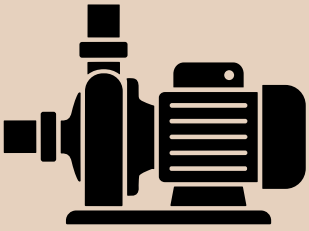


30 LEREN ZOLEN

uit het logboek van Capitano Nico

De eerste machinist kwam uit India. Een goede man. Een nette man. Een bekwame man. Hij woonde in het zuiden van India, waar men volgens hem het beste eten van de wereld maakte, de beste thee dronk, de beste kruiden gebruikte en waar iedereen met enig verstand begreep dat rijst geen bijgerecht was, maar een fundamenteel mensenrecht. Aan boord sprak hij Engels. Niet zomaar Engels. Hij sprak een soort technisch tropen-Engels, vermengd met Hindi, Tamil, scheepsgeluiden, stoomfluiten en persoonlijke overtuiging. En wij Hollanders spraken natuurlijk óók Engels. Dachten wij. Maar in werkelijkheid spraken wij een mengsel van school-Engels, Rotterdamse havenlogica, Amsterdamse eigenwijsheid en woorden die wij zelf hadden uitgevonden maar waarvan wij vonden dat de rest van de wereld ze best had kunnen begrijpen. Zo ontstaat op zee een prachtige internationale taal. Niet correct. Niet academisch. Maar meestal wel doeltreffend. Behalve soms. Dan gaat het mis.





En als het misgaat, dan gaat het op een schip niet een beetje mis. En als het misgaat, dan gaat het op een schip niet een beetje mis. Dan wordt het onmiddellijk een verhaal. De eerste machinist had één klein probleem. Hij was een kleine man van grote orde. Een man van routine. Een man van correcte instructies. Hij kon geen slordigheid verdragen. Een pomp moest pompen. Een klep moest sluiten. Een generator moest draaien. En een steward moest begrijpen wat hem werd gevraagd. Dat laatste bleek aan boord een iets te optimistische verwachting. Onze steward was een Chinese jongen. Vrolijk, handig, snel, beleefd en absoluut niet onder de indruk van officieren die dachten dat zij met drie strepen op hun schouder ook automatisch drie keer intelligenter waren geworden. Hij sprak Engels zoals veel goede Chinese zeelui dat deden. De R bestond niet echt. De L deed dienst voor alles. En als het ingewikkeld werd, kwam er een glimlach bij. Dat hielp meestal. Maar niet altijd. Op een ochtend zit de chief engineer in zijn hut. De machine loopt mooi. De wacht in de machinekamer is rustig.

De zee is vlak. De ventilator bromt. De logboeken liggen op tafel. Kortom: het soort ochtend waarop een machinist denkt dat hij recht heeft op een kop thee. Hij drukt op de bel. Even later verschijnt de steward.

“Steward,” zegt de chief plechtig, “would you be so kind to bring me tea, please?” De steward kijkt hem vriendelijk aan.

“You want tea?”

“Yes,” zegt de chief. **“I would like to have tea.”**

“Tea?” vraagt de steward nog een keer.

“Yes, steward. Tea. You understand? Tea.” En de chief spreekt dat woord uit alsof hij persoonlijk de Engelse taal heeft uitgevonden. De steward knikt.

“Okay chief. I get tea fol you.”

“Good,” zegt de chief.

De steward verdwijnt. De chief leunt achterover. Alles is onder controle. Een man heeft om thee gevraagd. Een andere man gaat thee halen. De beschaving werkt. Een paar minuten later klopt de steward weer op de deur.

“May I come in, chief?”

“Yes, come in.”

De steward komt binnen met een grote glimlach en zet een mok op het bureau van de chief. Een flinke mok. Tot de rand gevuld. De chief kijkt naar de mok. Daar zit geen thee in. Tenminste… geen thee zoals normale mensen dat woord begrijpen. Er zit een mok vol droge theeblaadjes in. **Geen water. Geen melk. Geen suiker. Geen lepeltje. Alleen droge thee.** Een complete botanische oogst in een mok. De chief engineer kijkt naar de mok. Dan naar de steward. Dan weer naar de mok. Zijn gezicht krijgt de kleur van een oververhitte uitlaatklep.



Eindelijk thee!



Wat moet dit voorstellen?

“Steward,” zegt hij langzaam, **“I asked you to bring me tea, didn’t I?”**
“Yes chief,” zegt de steward opgewekt.
“You ask tea. I undelstand. I bling you tea. Full cup.”
“Full cup?” zegt de chief.
“Yes chief. Full cup tea.” De chief wijst naar de mok.
“But this is dry tea!”
“Yes chief,” zegt de steward. **“Very good tea.”**
“I wanted a cup of tea!” De steward kijkt even serieus.
“Chief, you ask me fol tea. You no speak cup of tea. I undelstand you want tea. I bling you tea. Now you angly to me. I solly chief.”
En daar sta je dan. Als hoofd werktuigkundige. Met al je diploma’s. Je ervaring. Je technische kennis. Je bevoegdheden. Je verantwoordelijkheid over duizenden paardenkrachten. En tegenover je staat een steward die grammaticaal misschien zwak is, maar juridisch volledig onaantastbaar. Want de man had precies gedaan wat gevraagd was. Hij had thee gebracht. Veel thee zelfs. Een volle mok. Wat wilde die chief nou eigenlijk nog meer? Vanaf dat moment was de verhouding tussen de chief engineer en de steward enigszins veranderd. Niet vijandig. Maar stroef. De chief vond dat de steward niet goed luisterde. De steward vond dat de chief niet goed sprak. En eerlijk gezegd hadden ze allebei gelijk. Dat is het mooie van zeevaart. Iedereen heeft gelijk. Totdat de kapitein beslist wie er ongelijk heeft. Maar ik bemoeide mij er niet mee. Een verstandig kapitein weet wanneer hij moet ingrijpen. En een nog verstandiger kapitein weet wanneer hij zijn mond moet houden en rustig koffie moet drinken.



Elke zondag kreeg de chief steak. Dat was zijn ritueel. Sommige mensen hebben geloof en gaan naar de kerk in elke haven. Sommige mensen hebben voetbal. Sommige mensen houden van wandelen De chief had biefstuk. En die biefstuk moest well done zijn. Niet medium. Niet rare. Niet een beetje rosé. Niet artistiek. Gewoon well done. Voor hem betekende dat: goed doorbakken. Voor de steward betekende het iets heel anders. Die zondag vraagt de steward keurig:
“Chief, how you like steak?” De chief kijkt hem streng aan.
“Indeed steward, I wish to have my steak well done, as usual. And I told you repeatedly to do so. Remember?”
“Yes chief,” zegt de steward.
“ I remember.” Een kwartier later verschijnt de steward met de steak. Hij zet het bord neer. De chief kijkt naar de biefstuk. Die ziet er op het eerste gezicht redelijk uit. Hij pakt mes en vork. Snijdt. Kijkt. En vraagt wantrouwig:
“Is it well done, steward?” De steward straalt.
“Yes chief. All well done.”



“We fly fol one houl.” De chief blijft doodstil zitten.
“What?”
“We fly fol one houl, chief.”
“We… fly?”
“Yes chief. In galley. Very good. All well done.”
Toen begreep de chief het. De biefstuk was niet gebakken. Niet gebraden. Niet gegrild. Die biefstuk was gefrituurd. Een uur lang. Een uur. In kokende olie.



De chief knikt voorzichtig. Dan zegt de steward trots:
“We fly fol one houl.” De chief blijft doodstil zitten.
“What?”
“We fly fol one houl, chief.”
“We… fly?”
“Yes chief. In galley. Very good. All well done.”
Toen begreep de chief het. De biefstuk was niet gebakken. Niet gebraden. Niet gegrild. Die biefstuk was gefrituurd. Een uur lang. Een uur. In kokende olie.

Het arme stuk vlees had alle hoop, alle sappen, alle vezels en vermoedelijk ook alle herinneringen aan zijn vroegere bestaan verloren. Het lag op het bord als een donkerbruine zool van een oude veiligheidsschoen. De chief keek naar zijn zondagse maaltijd. De steward keek naar de chief. Ik stond toevallig in de buurt en moest mij vasthouden aan de deurpost. Niet vanwege de slingering. Maar omdat ik anders zou barsten van het lachen. De chief zei niets. Dat was gevaarlijk. Een machinist die schreeuwt, is nog te hanteren. Een machinist die stil wordt, moet je in de gaten houden. Hij sneed een stukje af. Dat ging moeilijk. Het mes maakte een geluid alsof iemand een stuk touw doorsneed dat drie maanden in de zon had gelegen. Hij stak het stukje in zijn mond. Kauwde. Nog eens. Nog eens. Zijn ogen werden kleiner. De steward wachtte hoopvol.
“Good, chief?” De chief keek hem aan. Langzaam. Heel langzaam. En zei:
“Steward…”
“Yes chief?”
“Next Sunday…”
“Yes chief?”
“I want my steak cooked.” De steward knikte ernstig.
“Yes chief. Cooked. No fly.”
En daarmee was de zaak geregeld. Niet opgelost. Maar geregeld. Dat is aan boord vaak voldoende. Later heb ik daar nog vaak aan gedacht. Aan die mok vol droge theebladeren. Aan die biefstuk die een uur had gevlogen in de frituur. Aan die chief die Engels sprak alsof hij in Oxford geboren was, maar ondertussen vergat dat een ander mens niet in zijn hoofd kon kijken. En aan die steward, die misschien de R niet kon uitspreken, maar wel precies begreep hoe je met een glimlach een officier tot complete wanhoop kon brengen. Op zee leer je veel. Je leert navigeren. Je leert manoeuvreren. Je leert stormen verdragen. Je leert wachten. Je leert zwijgen. Je leert dat inspecteurs altijd op het verkeerde moment komen. Je leert dat havens duur zijn en rederijen zuinig. Maar vooral leer je dit:

Zeg precies wat je bedoelt. Want als je om tea vraagt, krijg je tea. En als je vraagt om well done, dan kan het zomaar gebeuren dat een Chinese steward jouw biefstuk een uur lang door het vet laat vliegen. Eet smakelijk dus. En leren zullen we.



EINDE

