TRAMPING THIS GLOBE

PAGE 2 THE MIGHTY RUBY INDAH

PAGE 25 THE RUBY INDAH JAKARTA-SURABAYA-PORTLAND–PORT KEMBLA

PAGE 41 WACHTEN IN DE KURO SHIO

PAGE 48 MET DE IKAN BAWAL OVER DEZE GLOBE

PAGE 61 IJMUIDEN EN JOHN WIJSMULLER

PAGE 66 Y2K IN SINGPAPORE

PAGE 71 MET DE RUBY INDAH VAN INDIA NAAR JAPAN

PAGE 77 THE RUBY INDAH OP DE PACIFIC



IKAN BAWAL met roer hard bakboord



THE MIGHTY RUBY INDAH

Beauty mv RUBY INDAH 07 July 2001 – Singapore – Jakarta – Surabaya – Torres Strait – Port Kembla – Portland Victoria – Cape Leeuwin - Jakarta

Bij aankomst Singapore word ik opgewacht door een representative van de company. Zij loodst mij snel door de immigration en douane. Geen enkel probleem. En wat me altijd opvalt hier in Singapore is het feit dat er bij de groene zone nooit een douane beambte staat die je alsnog vraagt: Heeft u iets aan te geven, waar komt u vandaan? Zoals altijd wel gebeurt in Amsterdam. Daar staat een hele rij beambten, die je nauwlettend gadeslaan. En de bekende vragen stellen. Heel opmerkelijk is dat. Terwijl wij als Hollanders worden veronderstelt een gemakkelijk land te zijn. Alles kan en alles mag toch in

Holland? Maar de Nederlandse douane reageert geheel anders dan in Singapore. Waar alles verboden is en waar op elke geringe misstap een boete staat. Singapore is a FINE country. Roken in de lift? Vijfhonderd dollar. Peukje gooien op straat? Vijfhonderd dollar. Eten in de metro? Kost je duizend dollar. Tijdschriften met ontklede dames? Forget it. Betalen. Maar je kan in de groene zone zo doorlopen. Nothing to declare. En ze geloven je. Ik heb nooit waargenomen dat er steekproeven werden uitgevoerd. Ik verblijf in het Miramar hotel. Ik gebruik mijn ontbijt van het buffet. En er is alles wat je wensen kan. Vers tropies fruit, yoghurt, eieren, spek, worstjes, fried noodles, fried rice, pow, kip, kikkerbilletjes, vis, lamsvlees, brood is er ook, en alle soorten opsnit. Juices, koffie, thee, melk, water, het is er. Prijs 18 gulden. En perfecte service. Op een zeiltocht over het IJsselmeer en Waddenzee gebruikten we in Hindeloopen ook een ontbijtbuffet aan de jachthaven. Broodjes met opsnit, yoghurt en een gekookt ei. Thee OF koffie. Vijfentwintig piek. Verschil is er gelukkig. Maar Nederland is toch beter.



Dit is Great World City, het complex dat eigendom is van PCL. De voorkant bestaat uit kantoren. Een aantal verdiepingen wordt door PCL gebruikt. En door firma's die van Mr Kuok zijn. Het grootste deel wordt echter verhuurd. Midden in het gebouw, tussen de 4 torens, is een winkelcentrum. Onder het gebouw zijn een aantal restaurants. De 2 voorste torens zijn kantoorruimte. De achterste 2 torens worden verhuurd en verkocht als woningen.



De bovenvoorkant van Great World City.



Dit is de achterkant van Great World City waar de woningen zijn gesitueerd.



Hier zie je een stukje van de voortuin. Niet van Mien Ruys, maar van Xiao Fang.

Ik loop 5 minuten naar de Kim Seng boulevard waar het Great World City gebouw staat van de Kuok group. De eigenaars van PACC en onze schepen. Ik word er zoals altijd heel vriendelijk ontvangen. Ik spreek met Captain Ang, Tony Lee en Captain Liang van het marine department, Mr Foo, George Tan en Mr Tee van het technical department, met Irene Lim die verantwoordelijk is voor de insurances en met Irene Kuah van het personnel department. Irene Kuah is een heel vriendelijk Chinees meisje met ontzettend veel rode pukkeltjes op haar wangen. Wat jammer toch. Ik weet zeker dat ze er in no time van af zou zijn als ze eventjes door Lenny behandeld zou worden.

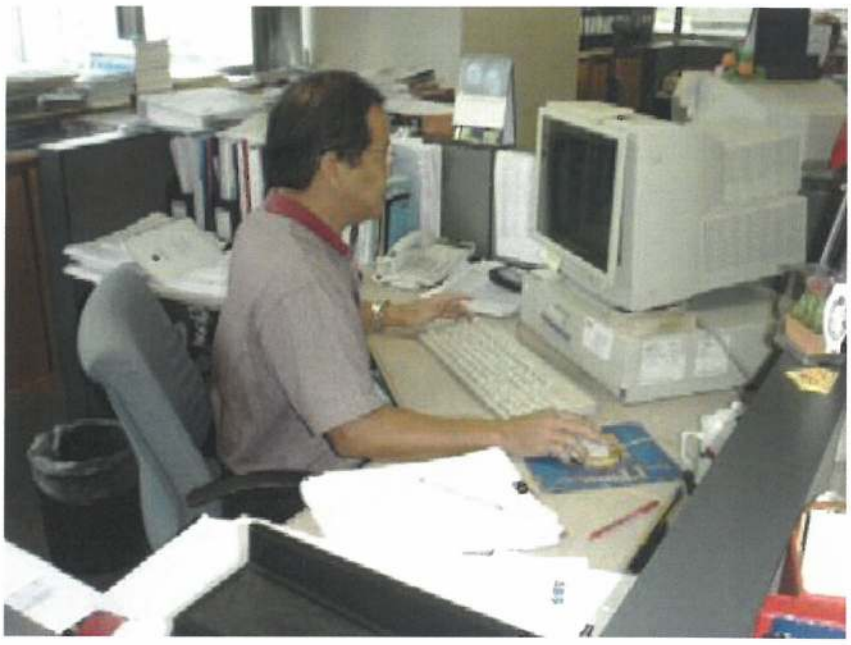
We bespreken de eerste dokking van het schip. Eerst moeten er nog 3 reizen gemaakt worden. Twee "rondjes"Australie. Van Surabaya door de Torres Strait langs het Great Barrier Reef naar Port Kembla en Portland Victoria. Dan door de Great Australian Bight via Kaap Leeuwin naar Jakarta. Dezelfde reis wordt nog een tweede maal gemaakt. Daarna via Kota Baru naar Noord West Japan. Vervolgens naar Canada om weer te laden voor Jakarta. Dan gaan we of in Singapore of in China in dok. 's Middags gaan we lunchen met Captain Ang Bok Eng, Mr Foo en George Tan. Vervolgens neem ik een taxi naar het Sim Ling square om wat nieuwe computer accessoires te kopen. In Singapore geldt : SHOP TILL YOU DROP, en je moet daar inderdaad voorzichtig mee zijn. Want het aanbod is enorm en de concurrentie groot. De prijzen zijn heel aantrekkelijk voor Europeanen.



De ingang van het kantoor op de 12de verdieping
Ondanks de vele naams veranderingen zoals PACC, PSM, PPSB, is het oude PCL toch bewaard gebleven en geldt het nog steeds als officiële naam voor de rederij.



Hiermede heeft de oude Ikan Beliak vele jaren de wereldzeeën bevaren .
Grappig is het kompas dat lijkt op een evenwichtsloper die met 2 ballen kunstjes uithaalt.



Onze Marine Manager Captain Ang Bok Eng. Hij is tevens de designated person die de belangen behartigt van het ISM.
De Ruby Indah is enigszins verlaat door een typhoon die de Zuid Chinese zee wil oversteken.

STRAKKE HOT PANTS

's Avonds ga ik dineren in het hotel. Ik kom langs de bar en hoor populaire oude muziek. Do that to me one more time I get never enough from a man like you zingen ze en ik zie 2 Filippijnse meisjes met hun billen draaien en tegen de microfoon hijgen Ze doen het hartstikke goed. En ze hangen er heel dicht tegen aan, dat kan heel gemakkelijk met die platte neusjes ... De borsten spannen tegen de veel te kleine truitjes. Wie bevrijd ons ...Hoge laarzen en zolen die je door het raam van de bovenburen doen kijken. Asian extase. Zingende aapjes die smachtend veelal te dikke zakenlieden bewerken. De bartender is druk bezig om de glazen gevuld te houden. Happy hour van 5 tot 8. En de meesten gaan na dit happy hour niet meer weg. Zijn al te ver gevorderd in hun dromen over do that to me one more time gevoel.

PRESENTJE VOOR PIET YAP

Ik wacht lekker rustig en geniet van Singapore. Na 2 dagen wordt ik opgehaald door Daniel Kan, de waterklerk van Newship die me naar de Raffles pier brengt. Daar zijn ook een paar nieuwe Chinese crewmembers aangekomen die op het schip gaan aanmonsteren. De 3de stuurman Lin neemt mijn koffer mee. Hij heeft alleen maar een kleine handtas bij zich. Waar is je bagage, vraag ik hem. No luggage here in Singapore sir, zegt hij. In Bejing is er een foutje gemaakt door het grondpersoneel. Het gehele vliegtuig heeft geen bagage bij aankomst in Singapore. Leuk is dat, in die hitte, als je geen droge kleding kan aantrekken. Het schip is beladen met graan en onderweg van Vancouver naar Jakarta en Surabaya. Er wordt hier op de reede van Singapore gebunkerd. Ook wordt er voor 3 maanden provisions en stores aan boord genomen. We nemen ook nog een aantal onderdelen mee voor de Bogasari flour mill in Jakarta. En er is nog een privee kadootje voor Mr Piet Yap, de directeur van Bogasari en part owner van de Ruby Indah. Er zijn een paar karpetten en een massagestoel voor hem, een presentje vanuit Canada. Die blijken al 2 keer de Pacific over zijn geweest. De eerste keer maakte de Indonesische douane namelijk problemen. Ze wilden invoerrechten hebben voor die goederen. Het schijnt dat Bogasari niet meer zo vriendelijk omgaat met de overheids beambten. Dus die karpetten gingen weer mee terug naar Canada. Nu werden ze er in Singapore afgehaald en op een andere manier naar Indonesië verstuurd. Wel grappig om te weten dat die man geen invoerrechten wil betalen voor een cadeautje. Terwijl hij ontzettend rijk is. Of is hij juist daarom zo rijk. Wat is rijkdom ...voor sommige mensen is dat letterlijk geld, gewoon lekker veel geld. Fijn. Voor mij is het wat anders. Voor mij is het gewoon leven. Lekker leven, veel dingen ondernemen, onderzoeken, zien, lezen en beleven. Vooral doen. En of het geld, veel of weinig, oplevert dan wel kost is voor mij minder belangrijk.

GA MAAR LEKKER NAAR HUIS

Ik maak kennis met Captain Ivan Bernard Lincoln, een Eurasian, zoals hij zelf zegt. Ziet er uit als een Indiër. Is geboren en getogen in Singapore. Volgens het ISM systeem moet de overdracht tenminste 24 uur duren. Dat betekent dat hij mee moet naar Jakarta. En ik heb er een hekel aan om met 2 kapiteins op een schip te varen. Kan niet. Dus mag hij wat mij betreft direct weg. Uiteindelijk zijn alle schepen hetzelfde. Ik denk aan Archimedes en vertrouw erop dat ze blijven drijven. That's it. En de koks zijn overal even goed of slecht. Als de mensen langer aan boord zitten gaan ze altijd over de kok klagen. Terwijl ik het eten hartstikke lekker vind. Is niets mis mee. Maar goed ... Ivan is happy dat hij er direct af kan gaan. En ik bezie de zaak zoals alles verloopt. Bemoei je met zo min mogelijk in deze fase. De mensen hebben hun systeem \, en ik zie dat ze hard werken. So leave it en ga niet interessant lopen doen. Ik zie dat de administratie grondig is veranderd sedert mijn laatste verblijf op dit schip. Toen ik alles heb opgezet. Er zijn altijd weer mensen die het beter weten. Of beter kunnen. OK, ik zucht maar eens een keer en zal het later allemaal rustig gaan bekijken. Doe zo weinig mogelijk als je net op een schip komt.

ANTI PIRATEN WACHT

Midden in de nacht zijn we gereed met bunkeren en het laden van de provisies en onderdelen. Ik breng het schip van de anchorage naar de Singapore Straits. Het is matig druk en ik kan vrijwel zonder problemen het verkeerssysteem oversteken naar de Indonesische kust. De bemanning gaat op volle sterkte weer op anti piracy wacht. Alles is goed geregeld. Ik blijf op de brug tot we voorbij Horsburgh lighthouse zijn en ga dan lekker slapen.

DE HELE NACHT PIRATEN

Op de reede van Tanjung Priok worden we op de 10de Juli 's avonds benaderd door 2 snelle speedboten. De stuurlieden op de brug zijn al geïnformeerd betreffende deze 2 georganiseerde bendes door hun waarneming op de Arpa radar. Ook heeft onze eigen nachtwacht aan dek de brug al verteld dat er 2 snelle boten naderen. Ze komen tot vlak bij het schip en blijven daar stil liggen in het nachtelijk duister. Er worden schijnwerpers op hun gericht. De Burmese 2de stuurman heeft het scheepsalarm al bijgezet. Iedereen weet direct wat er aan de hand is en is in no time op de brug en aan dek. Nadat de Indonesiers al die activiteiten zien is er schijnbaar voor hen de pret ook af. We krijgen een aantal verwensingen naar ons toe geslingerd ... fucking ship ...en nog wat literair minder schone variaties ... en ze vertrekken weer met een snelheid van 18 knots naar een mogelijk ander slachtoffer. De maan staat vol en bol aan de hemel. De sterren glinsteren en de planeten stralen. Wat is er allemaal aan de hand hier op de reede van het destijds zo vredige Tanjung Priok???

DE WIPBOOT

Deze ochtend kwam het wipschip / boot met meisjes ook al om een uur of 9. Ze waren dus vroeg wakker, die lachende sletjes. Heftig bekleurd en haren in de krul, een ander groepje dan de vorige keer. Er is klaarblijkelijk weer vers bloed ingebracht. Hello captain ... hello, I love you, riepen ze met hoge stemmetjes ... ik zei tegen de stuurman de pompen te starten en die meisjes weg te wateren. Gewoon de hoge druk spuit rond het schip en daar zaten ze dan kledderdewatski, Net zo als de vorige keer kreeg ik de bekende verwensingen toegeroepen. Fuck you captain ... fuck you ... riepen ze me toe in het hun bekende taaltje. Driftig met hun tasjes zwaaien. Het toegespoten water maakte hen niet koeler, maar feller. Vrouwen moeten altijd met tasjes lopen. Ze houden het internationaal in de mitrailleur greep. Hangend over de schouder en hand tegen het voorhengsel. Ready to shoot. Dat zie je overal. In de Kalverstraat, op de markt in Ommen en op de reede van Tanjung Priok.

SLECHTS 8 SLOFJES

We hebben gedurende de donkere uren drie man aan dek lopen, en twee stuurlieden op de brug. Want ze blijven het proberen, die bendes. De hele nacht varen er bootjes om je heen, de kans afwachtend om even aan boord te glippen en iets mee te nemen. Het is hier vreselijk moeilijk om nog gewoon te kunnen leven. De economie draait slecht en een groot percentage van de mensen is zonder werk. De douane komt aan boord, slechts 4 man sterk ... en dat is weinig voor dit arme land. Want hoe meer er mee komen hoe meer ze kunnen pietsen van je. Althans, dat proberen ze. De papieren worden snel geregeld, ik haal weer wat kennis van het Bahassa Indonesia op, maak een paar grappen, en kan op die manier met 8 sloffen Marlboro van ze afkomen. En dat is een koopje.

CHINEES TEN ANKER

Achter ons komt een Chinees ten anker. De Tien Tan Hai uit Shanghay. En onze tweede stuurman, ook een Chinees, ziet dat er gedurende de lunchpauze plotseling een vissersboot langszij komt bij die Chinees. In een zeer snel tempo wordt er een haak om de verschansing geworpen en klimmen er 6 Indonesiërs aan boord. En die komen daar niet om het evangelie te verkondigen. Onze stuurman roept op de VHF de Chinees en vertelt hem over hun onaangekondigde bezoek. Kort daarna verschijnen er een aantal met stokken gewapende Chinezen aan dek en de Indonesiërs springen pardoes over de railing het water in. Ze waren al bezig om een reddingsvlot los te maken om dat aan boord van hun eigen vissersboot te zetten. Je moet hier ook gedurende de dag laten zien dat je constant aanwezig bent. Wij hebben gedurende 24 uur altijd die 3 man aan dek lopen. Er staat er 1 in de voormast. Zou je kunnen vergelijken met een soort kraaiennest. Met de radio staat hij in verbinding met de brug. Op

het achterschip staat er 1 man aan bakboord en 1 man aan stuurboord. Ook zij hebben een walkie talkie. En ik heb altijd 2 man op de brug. Tot heden is er niemand aan boord geweest. Wel waren er diverse malen nachtelijke kijkers ... of er nog iets te stelen was. Chinezen doen wat ze gezegd is. Dat is een voordeel van het systeem zoals ze dat in hun land kennen. Je moet een heel klein beetje autoriteit laten gelden. En voor de rest ben ik gewoon hartstikke vriendelijk tegen ze en maak vooral veel grapjes. Dat willen die jongens en vinden ze leuk. Doen ze precies wat je wilt. Ik werk graag met Chinezen.

WEINIG DRINKWATER

We verblijven een lange periode op de reede van Jakarta. Er is door een kleine aardbeving in Tanjung Priok een scheurtje ontstaan in de grootste silo. En kan er niet met de gebruikelijke snelheid worden gelost. Dus wachten we hier tien dagen op onze beurt. Ik moet dan wel het drinkwater wat rantsoeneren. We hebben weliswaar 300 ton aan boord, maar als er nog vertraging bijkomt zouden we een probleem kunnen krijgen.

400 LITER DIESEL

Dat wil ik voorkomen. Normaal worden de toiletten hier gespoeld met zoetwater. Er is echter een mogelijkheid om het systeem zodanig te zetten dat alles met zeewater wordt gespoeld. Daartoe moet er een extra pomp worden bijgezet en dat verbruikt 400 liter diesel per dag. Dus laat ik van 's morgens 7 uur tot 's avonds 7 uur die pomp lopen. En gedurende de nacht staat het sanitaire systeem af. Kan dan de volgende morgen doorgespoeld worden. En de wasserij gaat dicht tot het weekend. Scheelt een paar ton per dag in het verbruik.

ZELFDE SOEP

Ik bemerk dat de kok elke dag dezelfde soep heeft. En dan hoor ik dat het al een paar maanden zo is. Dus ik ga met de kok naar de provision store. En zie daar diverse soorten soep. Kant en klaar. En laat hem weten dat hij de soep moet afwisselen. Hem dan eventjes doordringend aankijkend. Als je niet voldoende soorten hebt laat het me dan weten. Dan kopen we er gewoon bij ... understand ??? Yes captain, understand. En nu hebben we dus elke maaltijd andere soep. Heel simpel. Het is allemaal zo eenvoudig. Je moet het alleen even doen.

75000 TON GRAAN

Is dat dan mijn job??? Het regelen van de soep??? Tja, op het ogenblik wel. Het leven van een kapitein is werkelijk heel eenvoudig. Heerlijk simpel. We gaan 75000 ton graan laden in Australië en de stuurman berekent dit op de computer. Ik zie dat hij het goed heeft gedaan en stuur het bericht door naar Singapore en Australië.

De bagage van de 3de stuurman is nog niet gearriveerd in Singapore. Ik heb al een paar telexen naar Daniel Kan gestuurd, maar nog niets van hem vernomen . Ik blijf bezig.

GEEN DIPLOMA'S

De nieuwe eerste stuurman, een Pakistaan, is zijn diploma's vergeten. En die hebben we echt nodig in Australië. En dat wordt ook gecontroleerd door de AMSA in Australië. Dan mag hij direct naar huis en mag ik niet met het schip de haven van Portland verlaten. Dus neem ik contact op met Maleisië.. Andrew Philip bericht vervolgens Jupiter Shipping in Karachi, en 2 dagen later krijg ik bericht van Hamid Kadir in Jakarta dat er een envelop uit Karachi is aangekomen, met waarschijnlijk de gevraagde papieren. Toch lekker snel geregeld.

PV TEST

Ik heb een probleem met de uitzendkracht, en dat is geen Randstad figuur, van de satcom C transmissie. Je moet elke maand een PV test uitvoeren. En daaruit bleek dat de kracht van de uitzending onder het gemiddelde lag. Ik stel Singapore technical department op de hoogte en Shirley laat me weten dat het in Port Kembla wordt gerepareerd. Shirley is een mooi Chinees meisje. Ze heeft de polytech maritime in Singapore gedaan maar prefereert het werk op een scheepvaart kantoor boven het werk als deck cadet op een schip. Een mooi meisje als DEKKADET. Dat zou alleen maar tot allerlei complicaties leiden . Overal op deze globe .

Want neem maar aan dat de GMDSS uitrusting ook terdege door de Amsa wordt geïnspecteerd. En bij het kleinste manco mag het schip de haven niet verlaten. Moet worden gerepareerd. Hier in Indonesië is die reparatie niet mogelijk. Dat is punt 1. En ten tweede is het geen probleem om te vertrekken. Voor mij ook niet, omdat de telexen er gewoon uitgaan en ik geen problemen heb met de verzending. Ik krijg bericht van Daniel Kan dat de koffers uit China zijn aangekomen. Hij zal ze naar Pacc Jakarta sturen. De 3rd officer kan dan weer een schone broek aantrekken.

LEKKER GOEDKOOP

Ik zie hier op dit schip een binnen gekomen telex van Mr Han. Eentje die ongeveer een jaar geleden is verstuurd. Ik zie dat het een copy is van een deel van mijn telex die ik hem stuurde vanaf de Alam Mesra, een van mijn vorige schepen, met het voorstel om de telexen via een mailbox van het email systeem te verzenden. Dat is veel goedkoper. Han heeft daar zelf bijgezet dat vanaf nu de telexen als volgt verstuurd moeten worden, met mijn voorbeeld zoals ik het

deed. Alleen staat mijn naam er niet meer onder. Nu staat er onder : best regards, Han. En dat bericht is gericht aan alle schepen. Momenteel 45 stuks. Ik vind het dan toch wel een beetje opvallend dat ik daar niets van vernomen heb destijds. Geen enkel bericht in de vorm van : captain, een goed idee, we zullen het introduceren op de andere schepen ... THANK YOU ... NO SIR ... helemaal zero punto zero. Een bijzondere man die Mr Han. Onze lieve Heer heeft vreemde kostgangers, zelfs in Singapore.

AMBEIEN

Terwijl ik mijn ontbijt neem kijk ik naar het Indonesische nieuws, wat dan Engelstalig is. Ze hebben hier ook de storende gewoonte om het nieuws regelmatig te onderbreken met reclamespotjes.
Zo zie ik dat aambeien hier ook gewoon zo heten ... een restantje van het Nederlandse koloniale tijdperk ... neem Ambetam (maakt aambeien tam ?) tegen AMBEIEN, ze zijn klaarblijkelijk iets korter hier in Jakarta, ze schrijven het met slechts 1 A . Kan je het voorstellen ... tijdens de ontbijtshow kijk ik tegen Inonesische ambeien ...

CAPTAIN JANSZ

Ik zie het jacht de Duyfken. De replica wel te verstaan. In 1606 voer dit schip onder Captain Jansz van Jakarta naar Nieuw Guinea om aldaar de zuidkust te bezoeken. Gedurende deze reis is hij verder naar het zuiden gegaan en aldus te Australië gekomen. Het schiereiland wat nu Cape York genoemd wordt. Vandaar kwam hij ook in de Golf van Carpentaria, waar Groote Eylandt ligt. Hij ging daar zuidelijk tot Kaap Keerweer. Aldaar werden ze nog aangevallen door een groep Aboriginals. Bij zijn terugkeer in Jakarta rapporteerde hij dat het een zeer onwelkom land was. Later in 1688 bezocht de Engelsman William Dampier de noordkust van Australia. In zijn verslag stond ondermeer het volgende : The inhabitants of this country are the miserablest people in the world .

Nu is het jacht de Duyfken wederom in Jakarta. En vertrekt omstreeks einde Juli naar Amsterdam waar het dan volgend voorjaar zal arriveren. Met een crew van 20 man en vrouw zal deze lange reis gemaakt worden. Ze verwachten er 9 maanden over te doen.

NACHTELIJKE PIRATEN

We worden gedurende de nachtelijke uren nog regelmatig benaderd door piraten. Zo kwam er gisteravond nog een vissersbootje met 11 man aan boord naar ons toe. Normaal zijn er nooit meer dan 3 – 4 man op zo'n bootje. Ze naderden tot vlak bij het schip. De stuurlieden hadden de schijnwerpers al naar

hun toe gericht en de wachtsman aan dek was naar die positie gelopen. Die piraten horen en zien dan dat de wachtsman is uitgerust met een walkie talkie en in contact staat met anderen. Dat weerhoudt ze ervan om te proberen het schip te beklimmen.



Zo, daar sta ik dan, op een getrukeerde foto. Het is hier de maiden voyage van de Ruby Indah, en we liggen gemeerd bij Pan Pacific in Vancouver. De foto van het schip is genomen omstreeks november 1998. En ik ben gefotografeerd in juli 2001. Ook aan boord van de Ruby Indah, maar we zijn op het ogenblik in Jakarta, en wachten op lossing bij Bogasari Flourmills. En mijn afbeelding is nu op deze scheepsfoto ingebracht.



Op deze foto is de Burmese electricien Tun Tun Win bezig met het aanbrengen van de 3000 watts lampen, terwijl de Chinese 3de stuurman Lin Shan en 4de stuurman Wang Wannian en de Singaporean deck cadet William Wong Kim Ping toekijken bij de installatie van het Suez kanaal licht. Dit laat ik installeren om de piraten in de Java zee beter te kunnen opsporen.



Dit is de Singaporean deck cadet William Wong Kim Ping die op het voorschip, dat 200 meter is verwijderd van de brug, de schijnwerper richt op piraten in de nabijheid. Hij staat via de walkie talkie in contact met de brug die hem attendeert op waargenomen verdachte targets op de radar. Hij loopt de 16-20 uur wacht. Op de brug staat de 2de Burmese stuurman U Johnny Tun die de radar in de gaten houdt. Hij wordt in deze wacht bijgestaan door de Chinese 3de

stuurman Lin Shan. Hij heeft een megafoon met een versterkt alarmsignaal. Een soort spoedgeval ambulance sirene.

DE PRESIDENT

Vanmiddag volg ik op de tv het verslag van de afzetting van president Wahid en de installatie van de nieuwe president Megawati Sukarno Putri. Ik hoor dat ze weinig te zeggen heeft. Dat heeft ze eigenlijk nooit. En het zou verstandig kunnen zijn als ze in het vervolg ook zo weinig mogelijk gaat zeggen. Hopelijk heeft ze goede adviseurs die haar wijze woorden in de mond kunnen leggen. Er gaat weinig van uit, moet ik zeggen. Maar het merendeel van de kamer klapt uitbundig als ze zegt dat de eenheid van het land hersteld moet worden, de mensen allemaal eerlijk moeten zijn, en Indonesië weer een groot land moet worden. Het klinkt heel indrukwekkend. De verbeten kijkende vertegenwoordigers van het leger en de marine staan dicht achter haar opgesteld. Ze zijn beladen met gouden gallons en sterren. De borsten zijn volgehangen met medailles en lintjes. Het is pracht en praal. Maar buiten hebben de armelijk geklede mensen bijna niet te eten. Ik voel me goed dat we 76000 ton Canadees graan bij ons hebben.

DE KILO KNALLERS

Ik word regelmatig gebeld door scheepshandelaars in Australië. Gaat het daar zo slecht dat ze graag business hebben, of is het zulke gouden business dat iedereen het wil doen en een graantje meepikken uit de scheepskas. Het is wel zo dat de prijzen in Australië bijzonder laag zijn. Het is lekker goedkoop voor ons en ik zal er weer eens fors inslaan.
Het crocodillen vlees is in de aanbieding. De krokodillen staart kost 39.60 Australian dollar per kg, ofwel 52.47 Nederlandse guldens. Dat is een lekkernij. De nek is wat minder geliefd, het zijn tamelijk stijfkoppige dieren. Dat kost 38 gulden per kilo. Het goedkoopste zijn de ribbetjes, maar daar bestaat het grootste deel van het lichaam uit, en dat kost deze week 18 gulden per hele kilo. Een koopje dus. Een kilootje gemarineerde krokodillen ribbetjes. Doen het goed op de barbecue. Als je goed en goedkoop wilt eten moet je kangaroe vlees nemen. Daar kost het staartje slechts 13 gulden de kilo. En is een heerlijk bijtertje. Je kan het rustig proberen . Een aanradertje zogezegd. De struisvogelworstjes kosten 24 gulden per kilo. Laag vet gehalte en je eet dan wel de snelste vogel ter wereld. Ik heb mijn keuze nog niet gemaakt. We zullen er deze reis nog over spreken.

NOG EVEN WACHTEN

We liggen totaal ruim 3 weken ten anker op de reede van Tanjung Priok te wachten op onze ligplaats. We gaan de 1ste augustus tijdens hoogwater naar binnen. Dat is 's avonds om 9 uur. En dan wordt in 1 keer 56000 ton graan gelost. Duurt 5 dagen. Als het droog blijft. Volgens planning gereed op de 6de,

dan naar Surabaja waar we 3 dagen blijven. Vertrek de 10de augustus en verwacht omstreeks de 20ste in Portland Australia om het eerste deel lading in te nemen. Dan naar Port Kembla om af te laden en koers zetten naar Jakarta. Via de Great Australian Bight en langs Kaap Leeuwin naar de Sunda Straat.

We hebben dan namelijk teveel diepgang om langs het Great Barrier rif en door de Torres strait te gaa . Het is via die route korter naar Jakarta. Maar ik moet dus via Kaap Leeuwin tegen de heersende westenwinden in terug naar Indonesië. Vooral in de Great Australian Bight kan het flink waaien. Het Biskaje van Australië, dat gebied. Het is net zo'n inham als de Golf van Te huantepec in Mexico. Daar waait het ook bijna altijd.



De BHAITA WRANA uit 1983



Hier zie je 3 crew members, die hun wasje net hebben opgehange n.

's Middags komt er weer een bootje van Bogasari om wat onderdelen op te halen . Die hebben wij van Singapore voor hen meegenomen.
Er zitten 10 man op het sleepbootje , dat in 1983 is gebouwd. Het verkeert in zeer slechte conditie. Maar de crew is er happy mee. Want ze hebben een job en kunnen wat eten kopen. De lagere rangen krijgen misschien 2 dollar per dag. En dat is heel weinig. Want ze zien er slecht en ondervoed uit. Ik geef ze een paar softdrinks en die worden gretig geaccepteerd.

Ze waren net terug van een reisje naar Surabaja, waar ze onderdelen hadden gebracht naar een bulkcarrier uit de Bogasari vloot. Een afstand van 386 mijl waar ze 3 dagen over gedaan hadden. Hier in de Java zee kan je nog wel varen met dit gammele bootje. Op de Noordzee zou je zo op de bodem van de zee liggen.



De BHAITA WRANA uit 1983
Thuishaven Jakarta (waarschijnlijk)
Staat namelijk niet aangegeven.

De representative van Bogasari vertelde me dat ze nog werden overvallen door piraten bij Madura. Daar komen veel gevaarlijke mensen vandaan, zegt hij. En hij maakte een beweging als het afsnijden van de keel. All Moslim captain, very dangerous. Same like Wahid. Fundamentalist! En maakte een minachtende beweging met zijn handen.

TONNETJE ROND

De mensen zijn over het algemeen blij dat Wahid weg is en Megawati Sukarno Putri tot presiden is gekozen, zonder T dus, zoals zij het zeggen en schrijven. Het is redelijk rustig in Jakarta en er zijn weinig relletjes. Ik hoorde dat de Bogasari flour mill, waar wij moeten lossen geheel is bewaakt en vol staat met soldaten. Het is wel belangrijk dat het eten binnen blijft komen. Dat is goed. Maar het is aan de andere kant ook vreselijk wat hier gebeurt. Dat er tanks door de straten rijden , dat je overal militairen ziet in camouflage pakken, gewapend

met stenguns. Die op hun eigen mensen moeten schieten om de RUST te handhaven. Omdat de mensen te veel en te diep getergd en gekrenkt zijn. Omdat er geen eten is. Geen werk. Geen geld. Terwijl de overheids dienaren barsten van de rijkdom. Hun wangen uitzakken van dikte. En de buiken in de broeken geperst moeten worden. Terwijl Megawati tonnetje rond is. Die mensen zie je echter niet op straat. Het merendeel van de mensen is diep arm en heeft te weinig voeding. Ze zijn broodmager.

BELEGGINGS ADVISEUR

Het was allemaal niet gebeurd als de Hollanders (orang orang Belanda) er nog zouden zijn geweest. Hoor ik nu nog oudere Indonesiërs zeggen. Er is door Soeharto in 30 jaar meer gestolen dan door de Hollanders in 300 jaar, een bedrag gecorrigeerd voor inflatie. En wat wordt er aan gedaan??? Het bezit van die man is voldoende om de staatsschuld van het gehele land af te betalen. En dat is dus gestolen geld. Het enige mij bekende land waar de president is aangepakt en werkelijk in het gevang is gezet zijn de Filippijnen. Waar ex president Estrada achter het prikkeldraad zit. De enigen die hem mogen bezoeken is zijn vrouw of zijn advocaat (tevens beleggings deskundige).

DOOD GESCHOTEN

De 61 jarige rechter die destijds Tommie Suharto heeft veroordeeld is vandaag 26 juli 2001 doodgeschoten in Jakarta. Door 2 huur moordenaars op een motorfiets. Tommie is na de uitspraak direct gevlucht ... en nog steeds spoorloos. Ra ra hoe kan dat. Het is hier vreselijk corrupt.

SUPER SNEL

Ik houd vandaag nog een sloepenrol. En zie dat de Boys na het alarm binnen de 4 minuten beide boten buitenboord hebben gebracht. Door 2 man. Ik wil namelijk dat iedereen deze handeling kan verrichten. Ook een kok en een wiper bijvoorbeeld. Als er een ernstig ongeval heeft plaats gevonden moeten ook de andere eventueel overgebleven opvarenden de sloep te water kunnen brengen. Vandaar dat ik iedereen train in deze handeling.

GEEN RUSTIGE NACHT

Op zondag morgen slaap ik uit. Weliswaar word ik wakker om half acht, maar ik was deze nacht nog op de brug toen de 2de stuurman het alarm activeerde. Er waren weer een aantal bootjes te dicht bij gekomen. De schijnwerpers waren op hen gericht en de brandslangen stonden al op druk. Er zo hadden we een water gordijn rond het achterschip gemaakt. Na een halfuurtje kijken besloten ze weg te gaan. Beslissingen worden niet snel genomen in Indonesië. Dat is duidelijk.

Ik ging om 2 uur weer naar beneden en las verder in mijn boek tot mijn ogen dicht vielen.

PIZZA SIR

Toen ik dan vanmorgen mijn deur open maakte stond de bediende al gereed om naar binnen te gaan. You like breakfast sir ... we have pizza. Nou, ik laat dat deze keer maar even zo. Neem een glas water en wacht met eten tot de lunch. Het is namelijk al half tien. En als ik nu al een pizza neem, en straks die lunch gebruik word ik zo dik als een Michelinmannetje.

Ik loop de laatste paar weken elke avond een uur of als ik veel zin heb anderhalf uur aan dek. Dat is lekker. Je bent dan goed bezweet, helemaal kletsnat eigenlijk, en ik neem dan een heerlijke douche. En drink Canadees mineraal water. Meestal lees ik een boek, speel wat met de computer, of saxofoon, of zie een film.

RAMEN LAPPEN

Ik zie dat de Chinese 3de stuurman Lin Shan actief is. Of kan zijn. Een paar dagen geleden zei ik hem dat ik de ramen van de brug altijd schoon wilde hebben. Yes sir. Toen ik een uur later op de brug kwam waren ze nog even vuil. Terwijl hij er gewoon naar staat te kijken, of er doorheen probeert te kijken. Ik vroeg hem wat het probleem was. Nothing captain. I have called the bosun to send me a sailor to clean the windows. Ja, dat klinkt aardig. En ondernemend. Maar ik ben van andere huize, zeg maar. Ik vind dat een stuurman ook wel een raam kan schoon maken. Lijkt me geen probleem. Dus dat liet ik hem weten. Wat was er namelijk gebeurd. Hij kwam 3 dagen geleden bij me om te vragen of hij zelfstandig een wacht kon of mocht lopen. Dat klinkt goed. Maar is niet mogelijk. Ik heb teveel stuurlieden. En een dag heeft 24 uur. Niet meer. En ik moet de mensen laten werken. Dus ik vroeg hem hoeveel uur in China in een dag zitten. Hij keek me verbaast aan ... hoeveel uren sir, yes, hoeveel uren, dat is wat ik je vraag ... wel we hebben 24 uur sir in China ... Nou dat is mooi, dat is dan hetzelfde als wij ... en als ik 24 uur door 6 deel kom ik op 4 uur per man, per dag, en dat is erg weinig. Bovendien lopen we hier anti piracy wacht en kan je voldoende aandacht besteden aan dat aspect. Heb je helemaal niets te doen dan kan je bijvoorbeeld de ramen schoon maken. Understand? Yes sir, I understand. En sedert die uitleg is hij steeds bezig met allerhande dingen. Heel goed. De blokjes in de vlaggenmast worden overhaald. De sluitingen schoon gemaakt en gesmeerd. De verf die op de anti slip matten is gespetterd wordt door de 4de stuurman verwijderd. En zo is iedereen bezig.

DE DRIJVENDE JEUGDHERBERG

De chief officer had een fantastische rotzooi in zijn hut ... ik zei tegen hem dat zijn hut rather unorganized was. Het zelfde zag ik bij de electrical engineer. De mensen werken wel, doen hun best. Maar zijn slordig. Dus ik zeg in de meeting dat er 2 aspecten zijn waar ze op moeten letten. Ten eerste is dat de veiligheid. Werk altijd veilig. Bereid je werkzaamheden voor. Denk er over na. En bespreek het. Het tweede aspect is netjes werken. Dus niet overal de verf laten spetteren. Andere zaken afdekken. En je werkplaats na gebruik opruimen en schoon maken. Ik zie dat er op dit schip te slordig met de apparatuur en accommodatie is om gegaan. De sloepen zitten onder de verf gesmakt. Het zou een Chinees Broodje kunnen zijn. En dat verander ik op dit schip. Ik zie dat het beter gaat. Je moet geen werkdruk opleggen. Mensen moeten ontspannen kunnen werken. Beter veilig en netjes dan rommelig en zogenaamd snel. Moet je het toch weer over doen.
Pappa Nico in actie in zijn jeugdherbergje. Ik moet er echt om lachen. Het is een leuk spelletje. En zo gemakkelijk. Als ik die wachtsman aan dek zie staan, en er is overdag geen piraatje te bekennen, zeg ik hem dat hij dan met een klein schrapertje die naamplaatjes boven de deuren kan schoon maken. En hij gaat aan het werk als een bezetene. Ik zeg dan tegen hem het vooral rustig aan te doen. En dat ik niet wil dat het vandaag klaar is. En dat vinden die jongens zo leuk, en eigenlijk ook heel vreemd. Welke kapitain zegt nu tegen je dat je het vooral rustig moet doen. Niet te snel. Dan krijg je juist het omgekeerde van die Boys. En moet er een keer snel gewerkt worden, of vooral doorgewerkt worden, zoals bijvoorbeeld bij het schoonmaken van de ruimen het geval is als je een nieuw charter krijgt, dan gaan ze ook als een speer. En is er geen gezeur.

HALVE KIP

Het eten was heerlijk deze zondag. Het is opmerkelijk dat deze kok de patatjes werkelijk goed en knapperig kan klaar maken. De meeste Chineesjes hebben daar moeite mee. Zondag is het patatdag op dit schip. Aspergesoep, t-bone steak, Engelse doperwtjes (prachtig gifgroen), patat frites gevolgd door 2 soorten ijs. Vanille en chocolade. Zo Europees als Engeland maar zijn kan.
Wie heeft ze dat geleerd? Daarna zie ik op tv een herhaling van Holland – Yugoslavia van 1998. Tevens houd ik inspectie van accommodatie en machinekamer plus dekhuizen. Het is een stuk beter dan vorige week. Alle opmerkingen van vorige week zijn goed door gekomen. Het is nu ok. Ik bemerkte ook dat er een paar zwemvesten niet aanwezig waren. Een oiler en een wiper hadden een eigen plekje gereserveerd vlak bij de reddingsboten. Kan niet. Doen we niet. De zwemvesten hebben een vaste plek en blijven daar, gereed voor onmiddellijk gebruik.

CORNFLAKES EN AARDBEIEN JAM

Ik realiseer me dat mijn beleid begint door te werken. Hoe lang ben ik nu aan boord? Drie weken. OK, die tijd heb ik dus nodig om in alle rust mijn systeem te introduceren.
Ik zag in de provisie store 100 grote pakken Kellog's Cornflakes. Ik vroeg aan de kok wie dat heeft besteld. De laatste kapitein, die was gek op cornflakes. Dus bestelde hij 120 pakken. Hij gebruikte er zelf 20 en monsterde af. Nu zitten wij met 100 familie pakken. Terwijl er met moeite 1 pak per week doorgaat. Dus 2 jaar cornflakes. Belachelijk. Is over een half jaartje oud en kan weggegooid worden. Thank you. Ook stonden er 96 grote potten jam. Alle smaken. Hield hij ook van. Er gaat nog geen pot per week door bij die Chinezen. Allemaal weggegooid geld. Ik ben van plan er toch eens een briefje over te schrijven aan de maatschappij. Om de schepen te informeren beslist niet teveel te bestellen. Je kasten puilen uit en mag over 6 maanden ook naar het walvissen reservaat.

HET WERELDNATUURFONDS

hoorde gisteren een interview met een juffrouw van het wereld natuurfonds. Er werden wat vragen gesteld over de bedreigde walvissen. Ja, die ondeugende Japanners en Noren, die doen maar. En het gaat toch over beschermde diersoorten, hoor je dan. De reporter vroeg haar hoeveel walvissen er nog waren ... ja, dat is een heel moeilijke vraag, de potvis bijvoorbeeld is een heel moeilijk te tellen walvis . Die duikt en blijft heel lang onder water, dat is niet te traceren . Kijk , die mensen willen wat te doen hebben. En een beetje interessant lijken, denk ik. Je moet gewoon eens de Oceaan opgaan en een beetje rondkijken. Dan zie je hoeveel walvissen er rondzwemmen. Het is gewoon druk in het water. Als het kinderen waren zou je zeggen blijf in de buurt, want het is wel gevaarlijk met al die schepen. Er zijn veel meer vissen dan vroeger. Ik zie er zoveel meer. Overal ter wereld.

LEKKER VARKENTJE

Als wij zo doorgaan in Europa met de koeien en varkens worden dat straks ook bedreigde diersoorten. Krijg je een Japanner op bezoek die zegt dat je geen karbonaadje meer mag eten. En die beestjes ook in een beschermd reservaat moet plaatsen. Ben benieuwd hoe de politiek in Holland zal reageren. En wat zou Minister Brinkhorst daar van vinden??? Ik denk ook niet leuk. Die is zijn baan kwijt. Niets meer te verbieden en geen boetes meer uit te delen aan varkenshouders. Die kunnen alleen nog een baan krijgen als bewaker van het reservaat.

HAKKEPUFFERTJES



Hier zie je zo'n hakkepuffertje met de Indonesische vlag in top. Die hebben ze altijd op!

Vangen we teveel vis, zijn er teveel mensen die willen eten? Ik zie hier op de reede van Tanjung Priok de vissersbootjes elke nacht hun netten uitwerpen. Ze zijn allemaal uitgerust met een klein hakkepuffertje ter voortstuwing. Een motortje dat geen geluidsdemper heeft. Met vreselijk veel lawaai komen ze aangevaren. En vooral vlak bij ons in de buurt gooien ze de netten uit. Omdat er bij ons zoveel verlichting aanwezig is waar al die vissen op af komen. Ze varen hun net uit in een cirkel. Direct daarna trekken ze op handkracht het net naar hun toe. Zodat alle vis die zich toevallig in die cirkel bevindt gevangen is. Het resultaat is veelal zeer matig. Slechts meest kleine visjes zijn te zien. Als er hier een moderne trawler ingezet zou worden kan ik me voorstellen dat er in korte tijd geen vis meer is op deze reede.
Overbevissing. Maar tegen deze simpele hakkefuffertjes kan de vis voortplanting het nog wel opnemen, lijkt me.



Hier zie je een bootje met 7 man en 1 vrouw aan boord dat langs komt om te vragen of we iets weg kunnen geven. Een lege olie drum, of een paar schoenen . Alles is welkom.

TEMPO DULU

Mogelijk gaan we deze avond met hoogwater naar binnen. Het wordt tijd.
We zijn hier nu al 3 weken op de reede van Tanjung Priok ten anker. En elke avond is het anti piraten party. Het is ongelooflijk. Drie man aan dek en twee man op de brug. De radar wordt intensief geobserveerd, het Suez kanaal licht op het voorschip wordt regelmatig gebruikt om kleine bootjes te ontdekken, de schijnwerpers op de brugvleugels verlichten de directe omgeving van het achterschip. De aldis lamp wordt regelmatig gebruikt, de megafoon staat voor direct gebruik gereed om het alarm signaal te activeren, de luchtfluit heeft diverse malen geloeid, de pompen staan bij die de slangen op hoge druk brengen en als een soort waterkanon dienst doen … dit allemaal op de eens zo vredige reede van Tanjung Priok … Indonesië, de parel van het oosten … tempo dulu … palmbomen en Javaanse danseressen … ondergaande zon aan de stranden van Bali … piraten, ellende en armoede.

RUBY INDAH

– Ruby Indah – Jakarta – Surabaya – Portland – Port Kembla

We rijden door diepe plassen water. Langs de Jalan Cilincing staan duizenden mensen, en die staan er echt niet om mij voorbij te zien rijden. Ze wachten op transport. Het water spat meters ver weg en maakt de omstanders kletsnat. Ik schaam me dood in de mooie luxe limousine... maar hier in Tanjung Priok schijnt het normaal te zijn. Het heeft behoorlijk geregend . En normaal gesproken zou dit water ook voldoende zijn afgevoerd in het drainage systeem . Maar door de grote vervuiling zitten alle afvoer putten verstopt . De mensen kennen geen vuil behandeling procedures . Ze gooien alles neer waar ze toevallig zijn . En van opruimen heeft nog nooit iemand gehoord .



Straatbeeld Jakarta Utara

De eens zo mooie grachten in Jakarta stinken . Alles wat drijven kan zie je er . En wat niet kan drijven ligt dus op de bodem . Hoe moet je dit land reorganiseren. De mensen bewust maken van hun eigen verantwoording en het belang van de totale gemeenschap ? Is dat mogelijk ? Dit mooie eiland Java ...waar het grootste deel van de Indonesische bevolking woont . En wat een vervuiling kent die zijn weerga niet heeft .

Dichter naar het centrum van Jakarta wordt het echter schoner . En verloopt het allemaal iets geregelder. De stoplichten bijvoorbeeld worden volkomen genegeerd . Iedereen rijdt door het rode licht in de buitenwijken . In het centrum let men er beter op.

INTERNET

Ik bezoek dagelijks een internetshop om te e-mailen met mijn vrienden en kennissen. Is prima geregeld hier. Je zit in een airconditioned ruimte en er mag niet gerookt worden. Dus je blijft hier gevrijwaard van de stinkende Kretek walmen. De eigenaresse is een import Chinese, ze is 25 jaar en pas getrouwd ... vertelde ze me. Zij zorgt tevens voor de capucino die hier 75 cent kost. Een uur verblijf achter de computer kost je een dollar.

HOLLAND KROKET

Ik drink koffie in Kafe Excelso in het Kelapa Gading winkelcentrum. Op de kaart zie ik nog 2 gefrituurde pareltjes van ons koloniale bewind : "PORTIE BITTERBALLEN" en "HOLLAND KROKET " . Je kan hier kiezen uit tientallen soorten perfecte koffie . Overheerlijk , kersvers en een vlotte bediening . Er is zelfs KOFFIE VERKEERD verkrijgbaar. Alle bediendes spreken Engels. Aanbevelenswaard .

Aan boord gekomen wil ik me eerst even wassen.
Ik knijp in mijn tube Indonesische tandpasta en krijg een dikke klodder in mijn linkerhand ... de bodem barst gedeeltelijk open . Dat is typisch Indonesisch , prachtige tube, zeegroene tand-gel, ziet er mooi uit, en dan sta je daar met een hand vol en een leeg borsteltje ...

AARDIGE MAN MET BLOEMKOOL OREN

Mijn Chief Officer ... een Pakistaan ... in de spreektaal gebruiken we het woord Paki ... een volbloed ... heeft een schitterende caramel kleurige huid ... is klein, ik schat ruim anderhalve meter hoog, of laag, hoe je het noemen wilt. Hij heeft wijd uitstaande oren, die ook behoorlijk groot zijn ... bij sommige boksers zie je dat ook wel, die open staande oren ... worden dat bloemkool oren genoemd ??? ... een soort luchthappers ... maar je moet er wel vaart mee maken, anders waait er niets naar binnen. Vroeger had je dat ook in de scheepvaart. Voor de periode dat er airconditioning werd aangebracht. Toen zette de crew de patrijspoort open, en met behulp van een originele windhapper werd dan wat verkoeling toegepast in de hut. En als er geen windhappers waren werd de bodem van een bierdoos hiervoor gebruikt. Dat kon uiteraard alleen als de weersomstandigheden dit toelieten. Want anders slaat er een klets water in je nek ... in de zuid Chinese zee tijdens de noord oost monsoon kon je dat wel vergeten . Dan was het daar benedendeks bloedverziekend heet. Maar ok, de chief officer ... hij kwam aan boord in Jakarta. En daar bleek dat hij zijn diploma's niet bij zich had ... ik zei, chief , how can you depart home without

your certificates ... I mean ... you need a flight ticket, your passport and your certificates ... and off you go ... kijk, je kan overal tandpasta kopen, of sokken ... geen enkel probleem. Maar er zijn 3 essentiële items die je altijd bij je moet hebben. Ja, hij keek nogal beteuterd, en ik verstuurde telexen naar Kuala Lumpur, Karachi en Jakarta.

Met het verzoek te assisteren om zo snel mogelijk zijn certificaten op te sturen . En ik vertelde de chief officer die met verlof zou gaan dat hij voorlopig aan boord moest blijven. Als die certificaten niet of niet op tijd zouden arriveren kon hij niet met verlof en zou gewoon nog een reis mee mogen. Erg jammer voor hem. Niemand wist op dat moment dat we 3 weken op de reede van Jakarta zouden wachten op onze ligplaats. Na 2 dagen kreeg ik bericht van Hamid Kadir in Jakarta dat er een envelop voor de chief officer was gearriveerd verzonden door Neptune agents in Karachi, en dat daar waarschijnlijk alle certificaten in zaten.
Goed, ik vertelde dat aan de "oude"chief officer, eveneens een Paki, die zeer opgelucht zijn koffers niet behoefde uit te pakken, en alsnog naar Pakistaan kon afreizen.

Verder over mijn nieuwe chief officer. Hij is 41 jaar, getrouwd en heeft 3 dochters. Na 2 kinderen stoppen ze gewoonlijk, maar ja, je wil toch proberen of er nog een zoontje uit komt. Lukte niet. Pappa teleurgesteld en Mamma blij, want die houdt meer van dochters. Voorkeuren verschillen. Ook in Karachi. Na 3 dagen kwam de chief officer bij me om te vertellen dat hij zijn complete sleutelbos was verloren. Alle master keys, sleutels van stores , de brug, je noemt het , alles was weg. Hij had ze aan de dek cadet gegeven om de machine kamer in te gaan en aldaar de drinkwater peiling op te nemen . Maar de cadet had , volgens de chief officer , de sleutels niet terug gegeven ... dus ik riep de cadet, waar zijn die sleutels ... captain, ik heb ze aan de chief officer terug gegeven. En hij heeft ze in de lade in het ships office gelegd. Dus daar zijn ze. En daar waren ze inderdaad. Wat is er dus aan de hand met die man??? Vaart al 7 jaar als chief officer. En heeft uitsluitend op Pakistaanse schepen gevaren. Neemt dus alle goede (?) en slechte (!) gewoontes mee naar Singapore. Nu zijn we in Singapore een beetje anders ingesteld. Redelijk hard. Gewoon goed je werk doen, en vooral niet lastig zijn. Toen hij de graan stabiliteits berekeningen moest maken kon hij het zonder mijn hulp niet af. Uiteindelijk kwam hij bij me, met de papieren, en daar was hij gewoon domweg vergeten om de brandstof in te vullen en bij de berekening toe te passen. Nu is dat toch wel zo'n 1600 ton. Een aardige hoeveelheid. Voldoende om ons heen en terug naar Aussie te brengen. Dat was de berekening voor Portland, onze eerste laadhaven. Voor de 2de laadhaven kwam hij met de papieren waarin hij als scheepstype had ingevuld : tweendecker, in plaats van bulkcarrier. Ook dan zijn er behoorlijke verschillen.

Ik zei tegen hem : chief what is wrong with you … you are dreaming about your inlaws in Karachi??? Listen, you must forget about them … en maak je berekeningen beter. Ik zal je nog een kans geven. Je moet hier beslist beter functioneren. Anders pas je niet in dit team.

In Jakarta zei ik tegen hem dat de hoofdmotor door de chief engineer getest zou worden. Omdat de zuiger getrokken was geweest … dan wordt de machine altijd even gestart of hij aanslaat op vooruit en achteruit. Is geen enkel probleem. Yes captain, maar de trossen staan niet zo goed … and do you think I have to stop the discharging and remove the pipe out of the cargohold ??? Ik zei : chief, you are supposed to be an experienced chief officer. And I expect from you that you can make those decisions yourself, without consulting me. Als ik alles tot in de details moet gaan uitleggen kan ik het wel af met mijn 4 dek cadetten. Geen enkel probleem. Die doen precies wat ik zeg. Dan heb ik geen chief officer nodig. Maar ok, ik laat hem dat weten, en vraag hem of hij wel eens zelf beslissingen mocht nemen op die Pakistaanse schepen. Klaarblijkelijk niet. Ik zal proberen hem daartoe te stimuleren. En hem een kans geven. Als we na Australië terug zijn in Jakarta zal ik nogmaals bekijken of hij mag blijven. Zo niet dan neem ik contact op met de personeels manager Hamid Kadir en zal om een andere chief officer vragen.



dit is hem dan, onze Pakistaanse Chief Officer, aardige man …

Je hebt het niet gemakkelijk als Moslim tussen een groep Chinezen en een paar Christenen. Die Chinezen eten het liefst varkenskluifjes … en de walmen alleen al zijn voor een echte Moslim een pijn in de buik. Maar deze Ahzmed is niet zo moeilijk als mijn vorige Paki die op de Ikan Selangat bij me aan boord was . Die was helemaal verschrikkelijk … en was er alleen als er gratis bier verstrekt werd … of pornofilms werden vertoond … daar liet hij zich voor wakker maken … onvoorstelbaar.

Deze Ahzmed is verder een vrij gemoedelijke man. En ik vroeg hem of ik wat halal stijl geslachte kippetjes voor hem moest bestellen ... tja , dat vond hij wel lekker ... dus bestelde ik die bij de scheepshandelaar in Melbourne. Tevens bestelde ik een paar dozen instant noodles, ook halal stijl . Want anders mogen ze het niet eten ... die jongens . Ze mogen wel een ei eten, en dat komt toch ook uit een kippetje waarvan het vlees nog vol met bloed zit ... mag je veronderstellen tenminste ... een vis eten mag ook , die worden niet halal stijl gedood ... maar dat mag toch ... geen enkel probleem met de Islam wetgeving . De Profeet denkt daar klaarblijkelijk anders over ... con respecto ...De mensen houden zich strikt aan deze regels. Wij Europeanen zijn veel gemakkelijker met regels ... wij interpreteren ze altijd zo dat het ons goed of liefst beter uitkomt.

ZEURPIETEN

De reis naar Australia verloopt goed. De Java zee is heel vriendelijk, de Lombokstraat is rustig ... we zien slechts hier en daar een prau die dienst doet tussen de eilanden. In het noordelijke deel van de Indische Oceaan, dicht bij de evenaar, is het een beetje hobbelig. Er loopt wat deining en de wind is variabel kracht 4 beaufort. Naarmate we dichter onder de Australische kust komen wordt het warmer en neemt de deining af. De wind wordt ook minder, en onze snelheid loopt op. De matrozen houden zich dagelijks bezig met het schoon maken van de ruimen. Ik heb de Pakistaanse Chief officer gezegd daarbij toezicht te houden omdat ik wil dat alles 100% gereed en schoon is voor de AQIS inspectie in Australia. Dat kunnen namelijk zeurpieten zijn, die op elk stofje of vuiltje een aanmerking hebben.

HUISVROUWTJE AAN DE LIJN

De laatste avond voor aankomst Portland verslechtert het weer en beginnen we te stampen en te slingeren. De snelheid neemt af en ik bereken dat we zeker 2 uur later zullen arriveren. Onze aanvankelijke aankomsttijd zou 0200 uur in de nacht zijn. En volgens de ontvangen berichten van de agent zouden we direct de haven binnen gaan om te meren en de ruimen te inspecteren. Ik kan me niet permitteren om al die mensen diep in de nacht een paar uur te laten wachten ... dus ik bel met de havenmeester, captain Vijay ... het eerste nummer verbindt me met een of andere huisvrouw in Portland ... what ??? a ship ??? you are the captain ??? I think you got the wrong number ... ok, ik draai het 2de nummer dat in mijn boekje staat, en even later heb ik verbinding met captain Vijay ... captain Nico, dont worry, the weather is very bad here in the bay, so be careful when entering these waters ... you won't be berthing before 10 or 11 o'clock anyway ... so take it easy ... ik verminder de omwentelingen en we stomen in alle rust en volledig ontspannen richting Portland Bay. Ik besluit om gedurende de nacht niet die baai in te stomen. De wind staat pal op het gat ... ik ben hier

onbekend ... en wil tot daglicht wachten alvorens naar binnen te gaan. We zijn in lichte ballast toestand en we liggen hoog op het water. Hebben weinig diepgang. De zee en deining zijn redelijk agressief, en ik moet voorkomen dat we met het voorschip op de zee gaan slaan ... wat op dit schip hevige en tevens langdurige trillingen in de gehele accommodatie veroorzaakt. Ik slaap die nacht dus niet. En er zijn weinig anderen hier aan boord die wel slapen. De volgende dag begint de barometer iets te rijzen en vermindert de agressie in de golven. Ik draai om en stoom de baai van Portland binnen. Neem contact op met de pilots, en captain Vijay vertelt me te ankeren omdat er geen orders zijn voor ons. Terwijl ik van Monson , onze agent in Fremantle, vernomen heb dat we direct berthen upon arrival en er daarna wordt beladen als de AQIS inspectie naar tevredenheid is uitgevoerd. Blijkt dus iets anders te verlopen.

WEL TIEN GRAANKORRELS

Ik laat dat ook aan Fremantle en Singapore weten. Een half uur later belt capt Vijay me en vraagt hoe lang het duurt voor ik de machine gereed heb en het anker kan hieuwen. Er zijn namelijk orders gekomen om direct te meren en met laden te beginnen. De hoofdmotor is gereed in 10 minuten ... de 7 shackles ketting hebben we in 21 minuten boven water, dus ik draai daarna het schip om en zet koers naar de pilot boarding grounds. De loodsboot komt naar buiten, ik maak een goede lij en de twee loodsen komen aan boord.
Captain Vijay is zeer ervaren en brengt het schip perfect naar binnen, we draaien rond in de haven en komen strak voor de kant bij terminal 7. De AQIS inspectors komen aan boord en beginnen direct met het inspecteren van de ruimen. Ze vinden 10 graankorrels die tussen de hydraulische leidingen aan dek lopen om de afsluiters in de ballast tanken te openen. Dat moet worden verwijderd. Verder is alles ok. En krijg ik een certificaat dat toestemming verleent om te gaan laden.

STOK IN ZIJN REET

Ik heb de stabiliteits gegevens al naar Melbourne gefaxt. De AMSA heeft geen zin om helemaal naar Portland te komen. Later moet ik ook nog de gegevens die in de stabiliteits boeken staan faxen naar Melbourne ... ze willen het echt even verifiëren ... welnu, dat kan. Ik heb al een paar correcties uitgevoerd in de berekeningen van de chief officer. Er is iets verbetert met die Paki, moet ik wel toegeven. Maar kijk, ik kan van een schillenpaard geen racehorse maken natuurlijk. Ik kan hem wel door laten lopen, dat wel ... maar steeds laat hij zijn koppie zakken en moet ik weer een stok in zijn kont steken ... daar lijkt het wel op ... niets meer en alleen maar minder ...

Af en toe denk ik echt ... waar zijn we nu in vredesnaam mee bezig ... komt het omdat ik ouder word, en daardoor kritischer... of gaat het inderdaad bergafwaarts met de kwaliteit van de mensen aan boord. Met wat er nu gebeurt allemaal voorspel ik in de nabije toekomst een toenemend aantal grote ongelukken. Is onvermijdelijk. Hopelijk en mogelijk is er een ervaren kapitein of een goede ervaren chief engineer die het probleem op het laatste nippertje kan voorkomen of tijdig verhelpen.

KNABBEL EN BABBEL

Er zijn hier in Portland dus 2 loodsen. Zeer bijzondere typen ... De chief pilot, die tevens havenmeester is, komt uit Sri Lanka. Hij is 50 jaar, gemiddelde lengte, ziet er perfect uit. Zijn Engels is super British ... en ik vertel hem dat. Yes captain, thats true, Ik ben 12 jaar kapitein geweest op een British vessel. En dat zegt hij dan als volgt : I have been 12 years in command on British flag vessels. Hij is prettig begeurd. Hij is ook overdressed. Heeft veel goud op en om zich heen. Een pet met scrambled eggs. Gouden sterretjes op de kraag van zijn overhemd ... zoals Mexicaanse kapiteins dat ook dragen ... en epaulettes op zijn donkerblauwe trui ... en goud op zijn jacket ...Een Edgar Davids zonnebril . Zijn electronics doen me denken aan een maan brigade ... koptelefoontje voor zijn oren en een speaker voor zijn mond. Hij vertelde me dat hij getrouwd is en 2 kinderen heeft. Hij is een perfecte loods. En voert een show op ... ik geniet ervan. Zijn orders zijn streight forward ... precise ... exact getimed ... helemaal goed. Ik respecteer hem.

Hij heeft bij zich een trainee loods. Een man afkomstig uit India. En hoe ziet hij eruit ??? PRECIES HEZELFDE !!! Knabbel en Babbel !!! Maar ik bemerk dat de trainee niet het lef en de professionaliteit bezit die zijn master in overmaat heeft ofwel etaleert ... ik weet dat nog niet precies.



Van Links Naar Rechts : LEERLING BABBEL – MEESTER KNABBEL – CAPTAIN NICO
Bij vertrek Portland Australia 01 sept 2001 .

Wat gebeurt er tijdens vertrek Portland? De 2 loodsen , Knabbel en Babbel, komen aan boord. Zijn besteld om 1700 uur. Dus om 1645 uur komen ze de gangway op. Knabbel is een man van de klok. Alles gaat bij hem precies en exact op tijd. Ik ben nog met captain Paul W Bennett bezig om de bills of lading te tekenen, en de clearance in ontvangst te nemen. De brug is inmiddels getest door de duty officer … en ik ga naar de brug. We hebben 1 sleepboot die op zijn eigen sleeplijn vast maakt in het centre lead foreward. Onze machine is stand-by. De wind komt vanuit het oosten kracht 4-5 bf en blaast ons van de kade af. We hebben dus voldoende aan die ene sleepboot. De trossen worden los gegooid en de machine wordt op langzaam vooruit gezet met het roer op 10 graden aan stuurboord. Om zo het achterschip vrij te varen van de kade. We liggen met stuurboordszijde gemeerd. De sleepboot trekt het voorschip weg. Ik word door de Burmese 2de stuurman Johnnie Tun erop geattendeerd dat de machine slechts 30 omwentelingen maakt. En dat behoort bij zeer langzaam vooruit. Terwijl we de telegraaf op langzaam vooruit hebben staan, en dan moet de machine 45 omwentelingen maken. Dit is allemaal geheel automatisch, de oorzaak hiervan is dus niet een menselijke fout. Ik bel met de machinekamer … chief, I am asking for slow ahead, and I get only dead slow ahead, not more then 30 revs … what is your problem … de chief engineer vraagt me om de bediening van de hoofdmotor over te schakelen naar de machinekamer. En dan regelen ze het daar ter plekke … zegt hij. Dat blijkt echter niet te gaan. Het aantal omwentelingen neemt langzaam af tot zero … terwijl de wind toch behoorlijk blaast en we nu

ver genoeg van de kade af zijn. Maar niet verder kunnen, want dan komen we te dicht bij de pier die zich aan onze bakboordszijde bevindt … ik zeg dus tegen Babbel dat we de sleepboot nog even vast moeten houden om ons naar buiten te slepen want ik heb een klein probleem met de hoofdmotor … nou, die doet het dus helemaal niet meer. Er wordt vanuit de machinekamer diverse malen geprobeerd om de machine te starten, die slaat wel aan, maar direct daarna neemt het aantal omwentelingen weer af tot zero … en heb ik er in feite helemaal niets aan.



Gelukkig hebben we een zeer forse sleepboot, de Cape Nelson, met een goede sleeptros, en worden we veilig tussen de pieren door naar buiten gesleept. Op een mijl van de pieren gekomen zeg ik tegen de loods dat het wel voldoende is, we kunnen hier namelijk ankeren … tevens krijg ik op dit moment van de chief engineer het bericht dat het probleem verholpen is en we gewoon, indien gewenst, volle kracht kunnen stomen. Zo, dat is mooi. Maar we zijn net wel weer eventjes door het oog van de naald gekropen … om het maar heel simpel uit te drukken. Sole Mio, dan ga je daar met een schip van 75 miljoen gulden, nog geen 3 jaar oud, in perfecte conditie, met goed betaalde mensen aan boord … alles wordt getest en nagezien … zeggen ze … en dan doet de hoofdmotor het niet op een moment dat je hem echt helemaal nodig hebt om veilig de haven uit te komen. En wat is er aan de hand ??? Ze hebben gewoon iets vergeten of nagelaten om hun werk naar behoren uit te voeren. Ze zijn over het algemeen gesproken hartstikke gelovig, die Flippen, en ontzettend vriendelijk … en volgens mij worden ze enorm gesteund en geholpen door onze Lieve Heer … want het is gewoon verschrikkelijk. Kan je het voorstellen … die mensen denken in totaal ander patronen, voor zover aanwezig, dan wij ons in de westerse wereld in de vreemdste dromen kunnen voorstellen.
Een voorbeeldje : ik vraag aan de chief officer of er nog iemand voor me gebeld heeft … sorry sir ??? heeft er nog iemand van het office voor mij gebeld terwijl ik afwezig was ? Oh yes … somebody called … what did he ask??? Who sir,

vroeg hij me .... Ik herhaal : What did he ask ... the guy who called by telephone ... or do you think I mean the Governor of Tjilitjap??? Zijn die mensen debiel, nee, ze worden elk jaar gekeurd (door wie, door een mede-debiel ???) gebruiken ze drugs (nee, dat niet), gebruiken ze alcohol, nee, ook niet , , ze komen gewoon uit de far east, en dan reageer je zo, als een soort onnozele ...

DISCRIMINATIE IN OPTIMA FORMA

Ik vind het hier in Australië zo discriminerend als de pest. Gewoon verschrikkelijk. Luister:
De agent komt om een uur of half zes in de achtermiddag aan boord, terwijl ik net mijn lunch gebruik. De 3de stuurman vertelt me dat de agent boven in mijn office wacht en dat het DRINGEND is ... ja, dat is me allemaal bekend. Ik eet dus rustig mijn kippetje op, drink een kop thee, en ga daarna naar boven. De agent is enigszins nerveus, captain, sorry to bother you again, maar ik kreeg net een dringend gesprek uit Mount Gambier. Iemand heeft daar een KLEURLING zien lopen, iemand met een GEKLEURDE HUID ... en die was nog nooit gezien daar in die omgeving. Hij heeft toen de haven van Portland gebeld ... en via de immigration vernomen dat er een schip met een aantal GEKLEURDE mensen in de haven is gemeerd. Nu is er gevraagd of u een monstering kunt houden om te kijken of alle mensen aan boord zijn ... dat deden we dus ... en ze waren er allemaal ... thank you captain, I will tell them ... and put them at ease ... er blijkt dus een ANDERE KLEURLING dan iemand afkomstig van de Ruby Indah in de buurt van Mount Gambier rond te lopen. En dat is ongeveer 100 kilometer verwijderd van Portland !!! Achteraf bleek het een ABORIGINAL te zijn, die sedert kort daar in een kampement was geplaatst, en nog niet door de plaatselijke "blanke bewoners" was waargenomen.

Een stukje in de plaatselijke krant : Er was een auto gezien in de buurt van de haven , met een besturing aan de LINKERKANT, dus geen Australische auto, die heel voorzichtig reed ... dus misschien wel een kapitein van een buitenlands schip ... want, hij had van een kennis die in Tasmanie woont, in Hobart, gehoord dat er nog wel eens buitenlandse kapiteins zijn die een auto bij zich hebben en daarmee zo maar gaan rijden.

In de krant staat ook het volgende : Wij zijn zo naïef in dit land to geloven dat de grote afstand tot andere continenten ons geïsoleerd houdt van epidemieën die in andere gebieden voorkomen, onafhankelijk of het nu afkomstig is van of voortvloeit uit de flora, de fauna of MENSEN, CRIMINELE ACTIVITEITEN of WAT DAN OOK.

Alle slechts komt dus uit andere landen ... en wij Australiërs zijn schoon, puur, niet crimineel, niet ziek, doen geen verkeerde dingen, en zijn vooral BLANK. Ik zie hier veel bijstandsmoeders, OVERVETTE BLANKEN GEKLEED IN MUFFIGE OMSCHRIJVINGEN ... veel rokers, bier drinkers, rode koppen, doorbloedde neuzen, onverzorgde ongekamde haren ... slonzige kleding, het moet er vooral ROTTERIG uitzien lijkt me ... inteelt hoofden ... dit is de zuidkust van Australië ... en het is hier bijzonder ... oude auto's met knallende uitlaten ... en geen antieke auto's, nee gewoon oude afgereden bakken ... die je in west Europa alleen nog op de sloop aantreft.

Ik wil dus beslist niet in Zuid Australië wonen ...

WHERE ARE YOU FROM?

Babbel vertelde me dat ze een weddenschap hadden afgesloten uit welk land of werelddeel ik afkomstig was ... nadat ze mijn stem hoorden op de VHF. Ook had ik de avond voor aankomst telefonisch contact met captain Vijay (Knabbel) . Toen ze aan boord waren vroegen ze me waar ik vandaan kwam ... misschien een VerSingaporieerde Amerikaan ??? Of een VerAmerikaniseerde Noor die daarna in Singapore was gesettled ... nee, een Amerikaanse Duitser ... of een Zuid Afrikaan die te lang in de USA was geweest. Toch steeds die hinderlijke verbinding met de USA ... mijn Engels is TE Amerikaans ... en beslist niet BRITISH ... ik heb lange tijd met Amerikanen gewerkt ... en daar blijft teveel van hangen klaarblijkelijk.

Ik ben niets van dat alles ... een Hollander die resident is van Malaysia, werkt voor een Singaporean maatschappij, en een vakantiehuisje bezit in een piepklein dorpje in Holland ... en een woning heeft in Zuid Afrika.
Er zijn echter nog maar zo weinig Nederlandse gezagvoerders ... ik ben eigenlijk en bijna geheel een museumstuk . Nog niet helemaal vermummied ... kan de knieën nog buigen ... doe nog met licht ongemak 50 push ups ... maar toch, de horizon komt dichterbij. En wat daarachter ligt zijn alleen maar dromen ... de beginnende goudpotten van stralende regenbogen bijvoorbeeld. Het leven is voor mij altijd eindeloos geweest ... is dat bij iedereen zo ??? Nooit gedacht aan een spoedig einde, of helemaal geen einde ... er is altijd weer iets dat je bezig houdt of je aandacht trekt ... ik wil wel bezig blijven ... beslist niet achter de geraniums zitten. Hoewel ik af en toe een beetje teleurgesteld word, en me afvraag of ik dit spelletje met deze kinderen nog lang wil vol blijven houden.

EEN KATTENRUGGETJE

Gisteren zit ik in het office, de 4de stuurman neemt de diepgang op, is niets mis mee ??? Of wel ??? Is de chief officer te lui om dit zelf te doen ??? Vroeger nam de chief officer dat altijd zelf op ... Ik hoor dat de diepgang als volgt is waar genomen :
Voor 8.22 meter Midscheeps 9.20 meter Achter 10.76 meter.
Dat bestaat niet, dat kan niet dat is onmogelijk. En de chief officer zit daar gewoon aan tafel en schrijft dat in zijn boekje op ... accepteert dat ... ik zeg chief, dat kan niet ... en hij kijkt me verbaast aan ... nee chief .. dat is onmogelijk ... begrijp je ... on-mo-ge-lijk. Denk eens na, dat betekent een HOGGING (in Nederlandse taal een KATTENRUG) van 29 centimeter, (het schip ligt dan als een banaan in het water, met zijn ruggetje omhoog wel te verstaan). Kan niet met deze lading verdeling in de ruimen. Als je op dit schip 29 cm hogging hebt kan je beter direct je koffertje pakken en met China airways naar huis vliegen, dat is veiliger dan met dit schip naar de volgende bestemming te gaan als je deze diepgangen waarneemt. 'OK captain, I will tell him' zegt de chief officer ... 'no chief, you better check it yourself and convince yourself that it is wrong. And you call me back with your observation'.

OOK EEN ZAKJAPANNER MOET JE GOED INVULLEN

Kijk, bij deze mensen is de helft van 100 = 63, dat durven ze je gewoon te antwoorden. Omdat ze toevallig een foutje gemaakt hebben op hun zakjapannertje en bijvoorbeeld 126 hebben ingevoerd in plaats van 100 ... de helft van honderd is dus 63, ze hebben geen enkel begrip van een hoeveelheid of de waarde van een getal. Daarom voelen ze ook niet aan dat een diepgang totaal verkeerd kan zijn afgelezen. Ze voeren gewoon het gemiddelde van hun zakjapannertje in en dan is het goed ...

DAT KLEINE VOORVALLETJE en de LULZAKKEN

Nog even over dat grapje in Portland, tijdens het vertrek ...ik wil dat nog even allemaal specificeren.
Nadat we de trossen hebben losgegooid in Portland is er die machine storing. De hoofdmotor geeft niet het aantal omwentelingen die ik vraag. Ik bel de machinekamer en spreek met de chief engineer. Het is hem overigens nog niet opgevallen dat de machine minder omwentelingen geeft dan er volgens de telegraafstand gegeven zouden moeten worden. We schakelen over van de brug bediening naar de machinekamer bediening. Ook dat geeft geen verbetering. Ik

heb eigenlijk helemaal geen machine meer en we zijn al ontmeerd. We hebben 1 sleepboot bij het voorschip die gelukkig een goede sleeptros heeft uitstaan. We zitten nog binnen de pieren, ik kan hier beslist geen anker laten vallen want dan zou ik zo met het achterschip op de pier zitten. Het schip is veel te lang voor de breedte van de vaargeul. Bovendien is de wind oost kracht 5 bf, en staat dwars op de haven ingang. Leuk allemaal .Ik bespreek de situatie met Knabbel Captain Vijay ... geen enkel probleem captain, we slepen het schip wel naar buiten op de anchorage en laten daar het anker vallen. Dat blijkt niet nodig te zijn. Na een minuut of tien wordt ik weer gebeld door de chief engineer dat het beter gaat met de machine (is de koorts wat lager dokter ???) en dat we gewoon door kunnen gaan. Ik laat 2 flessen whiskey brengen voor Knabbel en Babbel, zij gaan happy van boord ... en we stomen naar buiten. Ik besluit om even in de machine kamer te gaan kijken ... hoe het er mee staat. Alle engineers zijn in de controle room ... want daar is het airconditioned en geluidsarm.

HELEMAAL NIETS

Ik bespreek met de chief engineer de oorzaak van het probleem ... en vraag hoe de situatie nu is ... en de JUNIOR ENGINEER (dat is juist, hij is de jongste en meest onervaren persoon van alle aanwezigen) ... wordt geroepen en gezegd naar de koelers te gaan om te kijken of het water al zakt ... ik zeg tegen de chief engineer dat ik niet begrijp dat alle engineers hier zijn \, waar dus beslist NIETS te verhelpen valt of te doen of te controleren, en dat er uiteindelijk een JUNIOR ENGINEER naar beneden wordt gestuurd om verslag te doen. Chief, I do not accept this ... en dan wordt de 2nd engineer geroepen en naar beneden gestuurd om te kijken hoe het probleem zich ontwikkelt. Misschien is het toch beter om de junior engineer naar beneden te sturen, hij spreekt namelijk wel goed Engels, is duidelijk en open in zijn bewoordingen . Terwijl de second engineer langer op school heeft gezeten, met een koffer vol diploma's en certificaten over deze globe reist, maar eigenlijk een soort stommeling is ... een naamloze levende die niet kan denken, neem ik waar. Is misschien al jaren geleden overleden maar men is vergeten het hem te vertellen. Want even daarvoor sprak ik hem via de telefoon, vanaf de brug ... en vroeg hoe het probleem zich ontwikkelde ... HOW IS THE SITUATION NOW ... Please repeat captain ... HOW IS THE SITUATION NOW ? En elk woord spreek ik apart, duidelijk en gearticuleerd uit ...Yes captain , now 92 ... yes , I see that also on the meter ... we are on 92 revolutions ... but how is the condition of the engine ... oh ... condition ... en gaf hij de telefoon aan de chief engineer die me ook NIETS kon vertellen ...

EMMENS DIERENPARK

Het is net of ik in het Emmens dierenpark tegen de apen sta te lullen ... kijk, daar sta ik voor aap, letterlijk en figuurlijk, dan weet ik het , en is het verder

geen probleem … maar hier … op een zeeschip …. Hier zitten ze niet achter tralies … hier kunnen ze met knoppen spelen en afsluiters open of dicht draaien … hartstikke gevaarlijk volgens mij … en de telefoon aannemen …. Hee , er belt iemand … maar ik wil een normaal antwoord hebben en geen bekkentrekkende aap die met zijn handen staat te wapperen … Het wordt me af en toe te moede … wat moet ik dan … dan moet ik relaxen , en gewoon vrolijk zijn, blijven glimlachen … en denken aan morgen … want dan is er weer een geheel andere show.

Volgende keer ga ik beslist naar Emmens dierenpark. En ik ga tegen de apen lullen. En als ik weer een probleem heb op een schip heb ik in ieder geval een houvast … een paar tralies om tegen aan te staan … een zekerheid … dan weet ik hoe het echt is … hoe apen ECHT reageren … en kan ik lachen om de werkelijkheid … en dat geheim bewaar ik helemaal voor mezelf en de lezers van dit verhaaltje …





De zegeningen die ik moet ontvangen … en het vraagteken dat ik hierbij zet …



De Boys aan dek …. Altijd speels en vol enthousiasme …



De bootsman die nauwlettend toekijkt…



De 2de machinist die niet begrijpt waarom de machine niet aanslaat …



De chief engineer die droomt over het machineloze tijdperk in het Neolithicum



De oilers en wipers hebben hun eigen mening om het probleem op te lossen ....

Het lijkt me goed dit verhaaltje te besluiten op woensdag de 19de september terwijl we in de Sunda Strait varen en de laatste 63 mijl door de Java zee mogen stomen naar onze bestemming Tanjung Priok.

WACHTEN IN DE KURO SHIO

Terwijl we stomen richting Japan is de bestemming nog niet bevestigd. Wordt het Yokohama – Chiba – Nagoya en dan pas Kobe? Of wil Kobe als eerste zijn lading canola hebben? Ik wacht de berichten af. Na het passeren van het eiland BURU komen we in de Ceram zee, en hebben de landtong van SANANA aan bakboord. Hier vandaan zetten we koers naar LIFUTAMOLA en krijgen het hoge eiland OBI MAYOR aan stuurboord. Het weer is en blijft ook hier schitterend.

SCHIN OP GEUL

Ik neem aan dat je op geen enkele Limburgse of welke Nederlandse school dan ook tijdens de aardrijkskunde les op deze bijzonder onbekende namen wordt onderwezen. Voor mij is het ook allemaal nieuw en onbevaren maar gelukkig heb ik goede kaarten en pilotboeken die alle informatie verstrekken over de gebieden die wij hier doorkruisen.

DE BESTELMAN

Krijg heerlijke berichten van de man van de bestellingen uit Singapore die hier de purchase manager wordt genoemd. De goede man wil wel leveren maar heeft altijd commentaar. Als een haan die de kraaiziekte heeft stuurt hij berichten in de vorm van "**WHY** TOK TOK **AGAIN** TOK TOK **ONE MONTH AGO** TOK TOK **YOU RECEIVED** TOK TOK **THIRD TIME ALREADY** TOK TOK **AND DO NOT** TOK TOK **TELL CHIEF ENGINEER** TOK TOK TOK **BEST REGARDS** Charlie Wrong. En we weten maar al te goed dat die man een hartstikke moeilijke job heeft omdat de Financial Manager als het ware over zijn schouder zit mee te gluren wat er weer allemaal voor dat schip geleverd moet worden. En wat dat allemaal kost! Dus.... Alle respect voor Charlie Wrong. En zijn niet stoppende attentie voor ons.

ALLESKUNNERS

Vandaag houden we uitgebreid sloepenrol / brandrol / Safety meeting / Safety Movie en geven uitleg over het ISM systeem. De sloepenrol houdt in dat de crew gemonsterd wordt op het sloependek. Ze moeten daartoe gekleed zijn met veiligheidshelm / veiligheidsschoenen / goed vast gemaakt zwemvest, en uiteraard hebben ze daaronder gewoon nog hun kleding aan. Omdat er een keer een mannetje was dat alleen met zijn veiligheidshelm , schoenen en zwemvestje om op het sloependek kwam. Voor de rest dus in zijn blote poepertje. Want dat stond op de lijst. Zo vertelde hij de stuurman. Behalve dat blote poepertje uiteraard. Maar goed, die man vaart niet meer bij ons. Ook moeten ze weten te

vertellen wat hun taak is volgens de musterlist. Als dat achter de rug is moet 1 man binnen 5 minuten in zijn eentje de sloep kunnen strijken. Dan wordt er iemand aangewezen die de sloepsmotor moet starten. En dat kan de steward zijn of de eerste stuurman. Ook zag ik de steward met in zijn hand een plastic zak waarin een gesneden witbrood en een pak melk! Volgende keer zal ik hem zeggen er ook een pannetje warme noodles bij in te pakken. Maar het is perfect, want volgens de musterlist moet hij zorgen voor extra voeding. Bij de brandrol wordt ergens op het schip een brand gesimuleerd. En de hele brandploeg moet aantreden met de hen toegewezen apparatuur. Het medische team staat dan ook klaar met het eerste hulp pakket en de brancard. Een man van de ploeg trekt het brandweerpak aan met de bijbehorende luchtflessen. Inmiddels staan de slangenploeg , de brandblusserploeg en de back up ploeg allen op de plaats des onheils. Verder moet iedereen de noodbrandbluspomp kunnen starten. En weten welke afsluiters er moeten worden open gedraaid. Dat doen we elke maand met de hele crew. Bovendien moet iedereen weten en kunnen zeggen waar de reserve zwemvesten liggen, waar de vlotten zijn en hoeveel mensen er in elk vlot kunnen. En ik spreek hier dus over de hele bemanning, van hoog tot laag. Ze moeten ALLES weten en ALLES kunnen. Je kan hier een boord dus een matroos onder de gage een sloep laten strijken (**met mooi weer**), een brand laten blussen (**in een prullenbakje)** , eerste hulp laten verrichten (**een hansaplastje aan brengen**), je noemt het, hij doet het, hij weet het, hij kan het.

PIRATEN

Ontvang bericht uit Kuala Lumpur van het Regional Piracy centre dat er weer 3 piracy aanvallen hebben plaats gevonden.
Op 2 juli in de Selat Gelassa ... 'six pirates held chief officer at knife point while others entered captains quarters and stole cash and personnel effects' , luidt het bericht. Wij waren kort geleden in die passage op reis van Port Kelang naar Esperance.

Eveneens op 2 juli bezuidwesten Ujung Pandang. Het voormalige Makassar. Door heldhaftig optreden van de crew en hulp van de ruwe zee moesten de piraten hun poging om aan boord te komen staken.

Op 30 juni in de Straat van Malacca, vlakbij Singapore. Alert crew prevented pirates from entering ship's accomodation and engine room. Ook hier waren wij vorige maand. En overkwam ons vrijwel hetzelfde.

Het is en blijft dus een groot probleem en een dreigende realiteit. We moeten alert blijven om deze piraten van ons af te kunnen houden. De autoriteiten raden echter af om ons uit te doen rusten met vuurwapens. Hetgeen

ik betreur. Een paar goede salvo's met een Kalashnikov over de ellendelingen uitgestort zou dit probleem zeker verminderen.
Enige tijd geleden was ik in Malacca Straat onderweg naar Singapore toen ik een bericht kreeg van het Anti Piracy Centre in Kuala Lumpur die me het volgende vertelden: 'Captain in die en die positie met een oppervlak van 2 vierkante mijl komt regelmatig piracy voor. De aanvallen gebeuren zonder uitzondering in de vroege ochtend tussen 2 en 5 uur. Wees voorzichtig'. Ik stuurde toen een bericht aan hen met de volgende vraag: 'Als zowel de positie als het tijdstip van piraten aanval bekend is waarom wordt er dan geen actie door het Maleisische bewind ondernomen'. Korte tijd later kreeg ik bericht: 'Captain, bedankt voor uw bericht. Please be informed that the Malaysian government has taken steps to combat this problem'. En daar mocht ik het mee doen.

GEEUWHONGER

We houden de veiligheids trainingen altijd op zaterdag. En omdat het nu mooi weer is dus een prima gelegenheid voor een aansluitende barbq. Na de training hebben de boys de dekken gewassen en hier en daar nog wat bij geplekt. Dus tijd om te relaxen. Ze vinden dat leuk. En ik doe mee. Moet mee doen. Want ze blijven beneden gewoon zitten wachten tot ik naar beneden kom om de vuurdoop te verrichten. Ofwel het eerste kippetje op de grill te leggen. Blijf ik eventueel te lang weg dan belt er iemand op die waarschijnlijk omvalt van de geeuwhonger en tegen me zegt: "Captain the barbq is ready now", en als ik dan beneden kom zitten ze netjes te wachten en zie ik dat niemand een hapje heeft genomen. Al zitten ze wel als kwijlende honden naar de biefstukken en kippenvleugels te kijken.

TABAKSPRUIM

De Poolse HWTK gebruikte deze week een blikje sauerkraut bij het eten. Speciaal voor hem besteld omdat hij het zo lekker vindt. Overigens noemt hij het sauerkraft. De Pakistaanse chief officer keek verbaast naar de groente die uit het blikje kwam. De Pool vroeg heel vriendelijk:"ChiEF, wil je iets van mijn sauerkraft proberen"?. Heel beleefd glimlachend probeerde de Chief officer te weigeren. Maar de Pool bleef volhouden en zei:"Het is geen enkel probleem Chief, je kan het gewoon even proberen". Ik vroeg toen aan de Chief officer of sauerkraut ook te koop was in Pakistan. "Nee kapitein, ik heb dat nog nooit gezien in mijn land" antwoordde hij. "Wel Chief, je hebt nu de kans van je leven. Stel dat jij het lekker vindt dan zijn er misschien nog wel 10 miljoen Pakistanen die het lekker vinden en kan jij de hoofdimporteur worden. Over 10 jaar ben je een zeer rijk man", zei ik tegen hem. Hij schaterde van het lachen. Tot hij een beetje sauerkraut in de mond nam. Zijn gezicht betrok en zijn mond

begon te malen als een BABY die een TABAKSPRUIM op de tong krijgt gestopt. En direct daarna verdween de gedroomde goudmijn met Karachiaanse afkeer in de afvalbak.

SOEPEL

We komen nu dwars van Halmahera, ook wel de Molukken genoemd. Hier varen we in de Molucca Sea voor de wind en de stroom uit en lopen weer zeer gemakkelijk ruim 15 knopen. De barbq is een succes, alles smaakt heerlijk, de muziek is uit de sixties en de kok blijkt een fanatiek danser te zijn. Vanaf het begin van de party tot en met het opruimen van de lege schalen beweegt hij zijn lange lichaam op de maat van de muziek. **Beentje** naar voren en **stapje** terug, **hoofd** opzij en **nek** gebogen, **armen** gestrekt en **duimen** gekromd.
Geobserveerd en glimlachend bezien door rustige en stille Indonesiërs. Later op de avond vallen er een paar dropjes regen maar ook niet meer dan dat en de party wordt dus wel op het water gehouden maar valt er niet in. We hebben de gewoonte om na de barbq nog een uurtje kareoke te zingen. Wat een uitermate populaire vorm van vertier is hier in het verre oosten!

NIET LEKKER

Op zondag passeren we Pulau Pulau Talaud en Pu Pu Nanusa. Pu Pu is gewoon de afkorting van Pulau Pulau maar dat had je natuurlijk allang begrepen.
Eventjes voor de mensen die niet bekend zijn met het Bahassa, de Indonesische taal: Om het meervoud van een woord aan te duiden wordt het tweemaal gespeld. Dus Pulau Pulau betekent eilanden, en Orang Orang betekent mensen. Heel eenvoudig dus.
En nu stomen we de Philippine Sea in, met Mindanao aan bakboord wat het zuidelijke deel van de Filippijnen is. De nasi goreng smaakt heerlijk op deze zondagmiddag. De loempiaatjes zijn knapperig en de icecream uit Australie is romig. Iedereen loopt te smilen op deze rustige dag. De Filippijnen zijn wat opgewonden vanwege het feit dat we zo dicht bij hun land zijn. En via een locaal station kunnen ze op de middengolf tegen een heel laag tarief met hun familie bellen. De icecream die destijds in Iran is gekocht staat nog gewoon in de vrieskamer te wachter op liefhebbers. Maar die zijn niet aan boord. Niemand vind het lekker en die aankoop is dus gewoon weggegooid geld. Ik zal proberen of ik het ergens kan ruilen tegen verse vis. Misschien lukt me dat ergens in Indonesië of in China.

REKEN DIT EVEN UIT

Ik ontvang bericht van de DP (designated person) dat er in Yokohama of Chiba een external ISM audit wordt gepland voor het verkrijgen van het SMC (safety

management certificate). We zijn nu dagelijks bezig om de crew voor te bereiden op de vragen die gesteld kunnen worden. De auditor is een Japanner, Mr Iwano. Hij komt daartoe samen met 2 trainees aan boord. Onze Marine Superintendent komt niet naar Tokyo. Ik mag het zelf helemaal afhandelen van het management in Singapore. De charterers laten me weten dat 'we are pleased to announce original bills of lading have been sent to sub-agents and will be forwarded to yourself upon arrival before discharge operations will commence'. De agenten in Tokyo komen om de drie dagen met verzoeken van de ontvangers om andere berekeningen te maken voor de diverse loshavens. Zoiets maak je alleen maar in Japan en in Korea mee. We hebben 1 soort lading voor 4 loshavens. En dan zijn er misschien wel 1000 mogelijkheden om te lossen. Ten eerste verschuiven ze dan loshaven 1-2-3-4 naar 4-3-2-1, dan naar 1-3-2-4 en naar 4-2-3-1 en zo blijven ze schuiven tot die mogelijkheden zijn uitgeput. Dan gaan ze naar de hoeveelheid lading per haven. Zesduizend ton voor Kobe, elfduizend ton voor Nagoya (please note maximum draft is 9 meters), dan vierduizend ton voor Chiba en negenduizend ton voor Yokohama. Als alles is uitgerekend vragen ze het in omgekeerde volgorde. Is dat allemaal berekend en becijferd dan gaan ze met de hoeveelheden spelen. Is dat spelletje achter de rug willen ze weten als je nu uit ruim 1 en uit ruim 4 lost in Kobe en uit ruim 4 en ruim 1 in Chiba, dan weten ook zij dat er niet voldoende lading in die 2 ruimen is. Dus wat gebeurt er dan als je dat aanvult met lading uit ruim 3 bijvoorbeeld, of als alternatief dat beetje lost uit ruim 2. Wat is dan je diepgang en trim en stabiliteit. En onder elk bericht staat: "Appreciate your soonest reply". Altijd heel vriendelijk en heel beleefd allemaal en na afloop krijg je meestal leuke presentjes voor de crew. In de vorm van pennensetjes, baseball petjes, T-shirts en meer van die onzin.

ZIET ER MOOI UIT

Op zee controleren we de lading om zeker te zijn dat alles er nog goed en droog uitziet. En dat blijkt helemaal perfect te zijn. De duizenden Australische torretjes in de canola lading zijn nog net zo dood als een pier en ik vraag me af hoe dat nu zit met het geweten van de overijverige Alan Sweetman en zijn inspectie kornuiten in Esperance.

MAAR 5 DAGEN DRIJVEN

Even later weer komt er weer een wijziging vanuit Japan. Het wordt eerst Kobe, dan Yokohama en Chiba en als laatste Nagoya. 'We komen later terug met de juiste tonnages per haven', laat de agent weten. ' Mogelijk ga je de 24ste meren in Kobe'. En daar mag ik het voorlopig mee doen. We arriveren de 19de bij Tomogashima pilots, dus mogen we een dag of 5 drijven in de Kuro Shio, Oost van Japan.

ROKEN EN PIEPEN

De 2182khz noodontvanger die op de brug staat begint te roken en te piepen. De Radio Officier onderzoekt het setje en zegt met een ernstig gezicht: " Impossible to repair. I need transistors and I can't read the numbers because it is all burnt". Dus stuur ik bericht naar Singapore en verzoek om assistentie. Singapore laat me weten dat de Japan Radio Company in de persoon van mr Hirai aan boord zal komen om dit apparaat te servicen in Kobe.

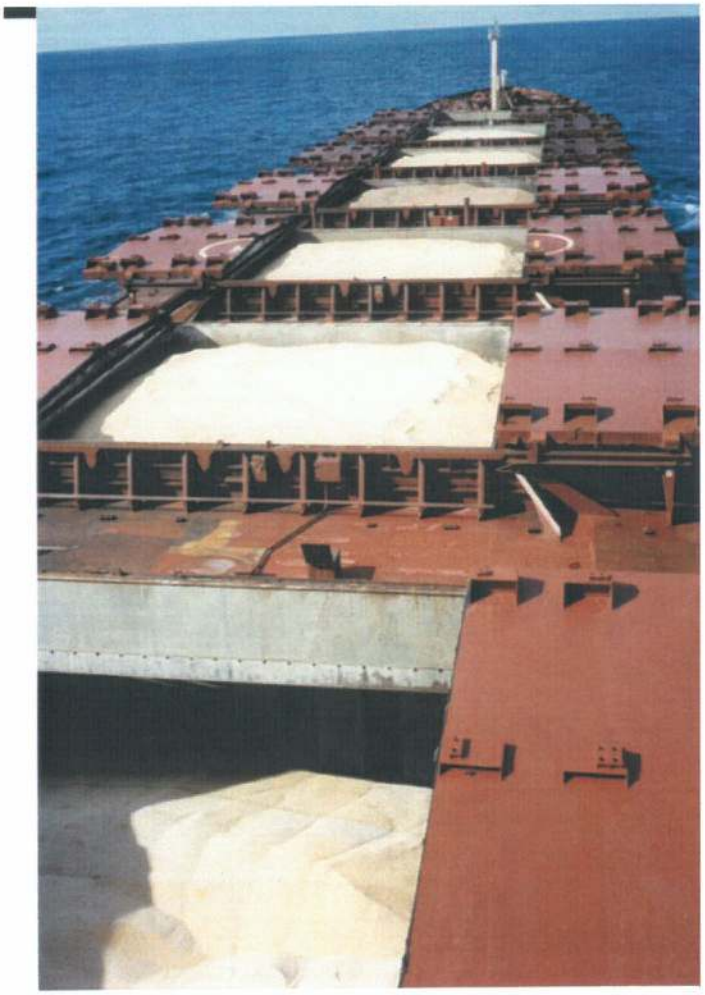
BUITJE

Nadat we 7 dagen zeer warm weer hebben meegemaakt is het op vrijdag de 18de, dus 1 dag voor aankomst Tomogashima pilots zwaar bewolkt. De wind is aanschietend en buiswater slaat over de dekken aan bakboord. Een bui regen die uit zeer dikke druppels bestaat spoelt het zoute water van de dekken. Het is een verademing om nu buiten te lopen. De afgelopen weken kwamen we alleen buiten als je even de benen wilde strekken en een dringende behoefte voelde om de buitenlucht binnen te snuiven. Dat was geen succes, want binnen 5 minuten was je nat van de transpiratie en snel terug in de gekoelde accommodatie.

WACHTEN EN VISSEN

De 19de arriveren we in de Muroto Nada en stomen naar Tomogashima. Daar aangekomen gaan we op tegenkoers en stomen weer terug. Melden ons bij de Pilots en de charterers / agenten in Japan. En tenderen de Notice Of readiness. Nu moet ik dus een plekje vinden om rustig te kunnen wachten. Hier wil ik niet blijven liggen. Het is veel te druk hier in de aanloop route voor de Osaka Wan. En ik wil hier niet als een soort Yokohama fender tussenin gaan liggen wachten. En zo stomen we dus verder naar buiten. De machine wordt gestopt en ik bezie hoe het schip zich beweegt. We drijven naar de viskwekerijen toe die hier in grote getale aanwezig zijn. Dus start ik de machine weer en ga verder om de zuid naar de Kuro Shio. Hier is het veel rustiger maar er staat ook meer stroomsterkte om de noord oost. De wind blaast tegen de stroomrichting in en remt onze snelheid af. 's Middags om een uur of 1 starten we de machine weer en stomen terug naar Muroto Saki. Op zondag herhaalt deze beweging zich. Na de nasi goreng ga ik dus naar de brug en stomen we weer een paar uurtjes. We varen nu dichter naar de kust om toch een wat betere opper te hebben en minder snel onder de invloedssfeer van de Kuro Shio te komen. Dat gaat voorlopig goed. En zondagnacht blijven we heerlijk rustig onder de kust dobberen. Het is hier veel te diep om te ankeren. De zeebodem loopt vlak onder de kust steil naar boven. Dus op een paar kabels van de kust af zou je kunnen ankeren. Maar de houdgrond is slecht en de stroom is daar weer sterker. Ook zijn er overal viskwekerijen en zijn er lange netten uitgespannen. Als ik die te dicht nader zou je schade kunnen veroorzaken. Dus moeten we blijven driften. Het is niet anders.

We verblijven hier nog een paar dagen en de crew vermaakt zich in de avond met andere bezigheden dan het houden van piratenwacht. Want die bestaan niet in Japanse wateren.
Dus gaan de Boys 's avonds vissen. Ze krijgen nota bene een haai aan de lijn. Het lukt ze om die vis tot dicht bij het schip in te halen. De spanning wordt dan echter te groot voor hun vislijn, en de haai gaat er als de wiederweerga vandoor. En ik wacht op vers nieuws van de charterers.



MET DE IKAN BAWAL OVER DEZE GLOBE

KASHIMA – YOKOSUKA – ABBOTT POINT – TENERIFE – BRISTOL – PARANAGUA – CAPE TOWN

De reis verloopt voorspoedig van Panama naar Kashima. Eerst volgen we de grootcirkel naar Hawaï , en daarna via de loxodroom naar Kashima. Het weer is goed. We houden ons bezig met ping pong wedstrijden, barbecues en karaoke avonden. De crew vindt dat leuk. En ik ook. Alles verloopt super. We hebben nog een week te gaan naar Japan als de eerste storm ons overvalt. De snelheid wordt iets minder, er lopen wat zeeën over de dekken. Maar verder gaat alles nog goed. Deze storm duurt 2 dagen, en het is voorbij. Daarna zien we op de weerkaart een kleine storing ontstaan. Net even ten oosten van Tokyo. Volgens het weerbericht ontwikkelt het zicht tot stormkracht met 40 tot 55 knopen wind.

En dat is ook niets bijzonders voor dit schip. Volgens verwachting zal hij gedurende de nacht ons naderen. Ik ben omstreeks middernacht nog even op de brug, alles ziet er rustig uit. De barometer staat goed, de lucht is redelijk helder, en de wind is van achteren. Ik ga in mijn hut op de bank liggen. En wordt een uur later weer wakker. Ga naar boven. En hoor dat de wind aansterkt. Binnen korte tijd giert de wind om het schip en stormen de golven op ons af. Het gehele schip wordt bedekt onder massieve zeeën. Van 3 kanten komen ze op ons af rollen. En in het flauwe licht van de maan breng ik het schip op de beste koers. Om zo min mogelijk te slingeren. We hebben namelijk 3 ruimen die maar gedeeltelijk zijn gevuld met graan. En als je dwars in de golven zou komen gaat die lading schuiven. En ben je de sigaar. De wind huilt, en de windmeter loopt op tot 100 knopen. Ofwel meer dan 180 kilometer. En dat blijft constant doorstaan ... je kan niet anders doen dan afwachten ... hopen dat de machine goed blijft draaien en het roer ons op koers houdt . De machine geeft haar maximum vermogen en we gaan achteruit ... maar door die schroef omwentelingen behouden we de druk op het roer om de koers te behouden . Het is de storm van de eeuw ... deze verschrikking duurt tot 12 uur in de middag ... voordat hij iets begint af te nemen . In de vooravond kan ik koers veranderen en de wind op het achterschip brengen ... het is een verademing ... we liggen dan heerlijk rustig als een meeuw op het water ...

CAPTAIN NG COCK SOON ofwel de SNELLE PIK

We gaan eerst een dag ten anker bij Kashima. Als we de volgende dag naar binnen gaan komen de autoriteiten. De papieren worden geregeld, Ik krijg de originele bills of lading ... het bewijs dat de lading betaald is en kan de lading dus afgeven. Het is hier zeer beschaafd. Want ze werken van 8 uur in de ochtend tot 5 uur in de middag. Eindelijk een menselijke haven. De lossing zal meer dan een week duren. Dus hebben we de tijd om ons een beetje te ontspannen. Hoewel ... er moet uiteraard wel het een en ander gedaan worden. Zo is er een internal audit door captain Ng Cock Soon, een auditor uit Singapore. Hij vaarde destijds bij mij als 2de stuurman op een reis van Los Angeles naar Venezuela. Hij is een harde werker, heeft geen assistentie nodig ... vindt zijn eigen weg in de boeken en papieren. Vindt met pijn en moeite 3 kleine onbelangrijke onvolkomenheden. En daar wordt hij voor betaald ... Waarvoor hij dan weer een NCR kan geven. Zo werkt dat systeem ongeveer. Die fouten corrigeren wij ter plekke. En dan kan ik een week later de external auditor van ABS laten komen. Gelukkig dat captain NG COCK SOON een baan op kantoor heeft gekregen. Hij was namelijk kapitein op de IKAN TANDA die in 2001 op de kust van Zuid West Afrika strandde na machine storing tijdens een zware storm. Het schip is daarna afgezonken in de Atlantic Ocean. Alle mensen waren overigens veilig aan wal gekomen. PACIFIC CARRIERS is zeer lankmoedig geweest om hem weer een baan te geven. We krijgen hier veel

stores aan boord die allemaal gecontroleerd en op hun plaats gezet moeten worden. 's Avonds neem ik de eerste stuurman mee. Hij is nog nooit in Japan geweest. We zoeken een leuk Japans restaurantje uit ... en eten heerlijk. Shabu Shabu, tempura, sashimi en sushi. In het geheim eten we een paar reepjes walvis ... en omdat het in Europa zo verboden is smaakt het hier extra lekker . We drinken er een paar pullen bier bij. Ik ken gelukkig een paar woorden Japans, en weet hoe je dat eten moet bestellen. En anders wijzen we het gewoon aan ... je wijst naar het eten , en vervolgens met de vinger naar de geopende mond ... hai hai ...

DE FILIPPIJNSE COMPUTERS

Ook komen daar Cesar en Ma Mercy aan boord. Een Filippijns stelletje dat computers verkoopt. Vooral de Chinezen zijn geinteresseerd, want het betreft hier 2de hands computers, dus met een aangepaste prijs. En daarin hebben die Flipjes dan een aantal navigatie programma's verwerkt. Plus een wereld atlas, een encyclopedie, een stabiliteits programma en een aantal strand fotoos met Filippijnse pin up girls. Nu lijkt dat allemaal perfect en interessant. Dat is punt een. Ten tweede zegt Flipje dat hij nu te druk is met andere schepen ... en aangezien wij nog 8 dagen hier zijn, belooft hij later terug te komen met zijn laptops. Inmiddels zijn de boys lekker opgewarmd ... en praten dagelijks over die mooie goedkope laptops ... Je moet echter nadenken als een oude en wijze Chinees ... niet luisteren naar wat ons Flipje zegt ...maar nadenken waarom ons Flipje dat zegt. Juist. Waarom kan hij pas over 8 dagen terug komen om de 2de hands laptops aan de boys te verkopen. Omdat het schip direct daarna vertrekt ... en ze dus geen tijd hebben om alles goed te controleren, en hem terug naar het schip te slepen om de toegezegde garantie na te komen....

Want na vertrek blijkt dat de programma's gewoon waardeloos zijn. Het stabiliteits programma bijvoorbeeld is van een ander schip !!! Waar je geen nieuwe gegevens voor jouw schip kan invoeren ... dus echt een dode mus ... Het wereldatlas programma blijkt slechts te bestaan uit wat landkaarten. Waar je niet kan inzoomen ... helemaal zero punto zero ...

En dan blijkt dat bij enige mensen na een dag of 3 het scherm van de laptop zwart blijft ... en dat is niet leesbaar ... kan je dus helemaal niets meer mee doen ... De helft van de crew is blij en de andere helft heel ongelukkig met die tweedehands aankoop.

Dat was dan de Japanse Flip die samen met zijn vrouw computertechnologie had gestudeerd en aan zeelieden 2de hands laptops verkoopt . OK , een zeker risico percentage is geoorloofd ... maar hier is te veel vuiligheid in het spel. Er werden totaal 10 laptops verkocht , en de jongens die het geluk hadden een goede te

bemachtigen hebben van mij diverse betere programma's gekregen ... zodat ze toch plezier aan hun aankoop beleven.

MADAM KAN OOK LEKKER KOKEN

We eten de volgende avond bij een Koreaans restaurant. De bazin is een voormalige "madam" van een plezant huis, en spreekt dan ook goed Engels ... wat wel zo gemakkelijk is. Maar nu houdt ze zich bezig met koken. We eten onder meer noodles in ijsblokjes ... met sliertjes groente eromheen ... heel bijzonder ...

1700 TON BUNKERS

Van Kashima vertrekken we naar Yokosuka, dat ligt even voor Tokyo. Tegen de Kuroshio in (de Japanse stroom) blijf ik dicht onder de kust om mogelijk meer snelheid te maken. Het zicht is matig tot slecht, en het aantal schepen ontelbaar. Op de reede van Yokosuka gaan we ten anker, waar de agent aan boord komt om de documenten te regelen. Alles verloopt vlotjes hier. En krijgen we ook nog 1700 ton bunkers. Daarna vertrekken we dan naar AUSSIE.

DE MIJNE

Het weer is goed tijdens de reis en de jongens hebben alle tijd om de ruimen spic en span schoon te maken. In Australië moeten we steenkool laden voor Engeland !!! Dank zij Margaret Thatcher die destijds besloot om alle Engelse mijnen te sluiten ... PCL heeft nu een contract om miljoenen tonnen steenkool naar Bristol te vervoeren. Nog een klein voorval toen Nederland nog mijnen had in Limburg ... Twee Maastrichtse nonnen waren een dagje uit geweest in Amsterdam. In de achtermiddag keerden ze terug naar het klooster. Toen de trein door het zuiden van Limburg reed snuffelde de oudere non met haar neus en zei: ik ruik de mijne ... waarop de jonge non zei : oh, ik dacht dat ik de mijne rook ...

KOLEN NAAR NEWCASTLE

Toen ik vorig jaar het internal audit deed in het Pacc UK kantoor in London was ontmoette ik captain Liang in Bristol om met de agent Denholm te spreken over de behandeling van de schepen en de lading in Bristol vanuit Australië . Het was vroeger een van de steenkolen export havens van Engeland , Bristol , Cardiff en Newcastle ... en nu brengen wij het weer terug ... Het is zelfs zo dat PCL er 12 nieuwe Panamax schepen voor laat bouwen in Japan . Per stuk kosten ze 30 miljoen dollar . En die krijgen dan een deel van dat contract om al die kolen

naar Engeland te vervoeren. In Engeland noemen ze dat ' carrying coal to Newcastle'. De Nederlandse variant hierop luidt 'water naar de zee dragen'.

GREAT BARRIER REEF

We stomen door de Palm passage om achter het Great Barrier reef te komen . Dat is een van de passages hier waar je zonder loods door naar binnen mag varen . Vandaar rechtstreeks naar de ankerplaats voor Abbott Point en komen ten anker in 18 vadem water. De lading is nog niet gereed voor ons . En moeten we dus een dag of drie wachten. Inmiddels is er een ander schip gearriveerd dat lading inneemt van een andere kwaliteit. Als hij gereed is komen wij voor de kant .

A TRAVELLER?

Ik heb hier veel proviand besteld omdat de kwaliteit en de prijs in Australië goed is . Ik was al diverse malen benaderd door Filippijnse dames, die mij als klant wilden hebben. Maar koos toch voor een andere handelaar die al jaren een goede reputatie heeft in Australië. Hij heeft een truck die voorzien is van een kraan. Heel gemakkelijk kunnen zo al de pallets met voedsel aan boord worden gezet. Hij vraagt me of ik een traveller ben ... ik kijk verbaast ... een traveller, wat bedoel je daarmee ... natuurlijk reis ik, ik reis over de hele wereld, dat is mijn beroep ... hij begint te lachen ... en zegt ... nee captain, dat bedoel ik niet ... ik dacht dat je mogelijk bij de vrijmetselarij was aangesloten ... en dan ben je een traveller ... ik voerde een heel interessant gesprek met hem ... we stoven daarbij woordelijk rond de wereld problemen. De loods woonde 300 kilometer van Abbott point. Zijn werkterrein bestreek een groot deel van deze noord oost kust van Australië. Hij woonde nu alleen, zijn vrouw was er vandoor met een oude buurman... en hij was gelukkig op zijn zeilboot ... 'het enige wat me nog over is gebleven, ze heeft me ook nog al mijn bezittingen afgenomen ... Nu spaar ik geld om over een paar jaar nog een reis om de wereld te maken met mijn zeilboot', zo vertelde hij me.

OUDE BEKENDEN BIJ DE KAAP

Na vertrek van Australië gaan we direct om de zuid . Onze diepgang was namelijk te groot om via de Torres straat te gaan. En via de Jumal Passage en benoorden Nieuw Guinea is te lang . Je hebt dan wel beter weer maar het afstandsverschil is te groot . In de Great Australian Bight staat een hoge deining vanuit het zuid westen. De snelheid neemt af en we krijgen grote massa's water over de dekken . Na het passeren van Kaap leeuwin verleggen we de koers naar 30 graden breedte en hebben dan beter weer tot aan Durban . Hier komen we in

de Agulhas stroom en met grote snelheid ronden we Kaap Agulhas en Kaap de Goede Hoop . Op de VHF roep ik het jacht Immigrante op. Ik ontmoette hem enige tijd geleden in de Atlantic , en hij was toen onderweg naar Kaapstad. Dus ... wie weet. Ik werd direct opgeroepen door de Pac Antares . Een nieuw general purpose schip van PCL . Deze schepen worden behandeld door ons nieuwe kantoor in London. De Pac Antares is nu onderweg van Port Everglades naar Jakarta. Er zitten een aantal bekenden van me aan boord van dat schip ... hallo captain Nico Johan Mobach hoor ik ze zeggen ... dat schip was oorspronkelijk voor mij bestemd , vorig jaar november. Maar toen kwam deze aankoop er tussendoor , en mocht ik naar Australië vliegen om dit schip over te nemen . Even later wordt ik opgeroepen door de Great Centaurus . Daar zitten 2 stuurlieden aan boord die ik ontmoette aan boord van dit schip op de reis van Australië naar Zuid Afrika . Zij monsterden af toen wij het schip officieel kochten ... en zij vlogen terug naar Manilla ... maar mochten 14 dagen later weer naar Japan om deze capesizer over te nemen. Zij waren ook onderweg naar Engeland.

LAS PALMAS OF TENERIFE

Voor de Benguela stroom via west Afrika stomen we richting Canarische eilanden . Het is de bedoeling te bunkeren op Las Palmas . Een week later krijg ik bericht dat er niet voldoende olie is in Las Palmas , maar wel in Tenerife . Dus wordt de koers verlegd richting Tenerife . De kust loopt daar zeer steil op . Je moet tot op 2 kabels afstand van de kust komen om je anker te laten vallen . Er is geen goede ankergrond daar . Maar met goed weer verloopt het zonder problemen. Ik heb via de agent nog wat verse groenten en fruit besteld ... want het begint wat leeg te raken in de provisiekamer. De agent is bereid om het voor me mee te nemen in zijn bootje ...en zo bespaar je dan de transport kosten .

EVEN BUNKEREN OP TENERIFE

Na een verblijf van 12 uur in Tenerife vertrekken we richting Bristol . En hier voel ik me weer thuis . Het water is bekender ... de temperatuur aangenaam Europees ... we hebben dezelfde tijd aan boord als in Holland ... en de radio ontvangst is prima . Ik ben dan ook goed op de hoogte van het verloop van de vogelpest en de schermutselingen rondom het kabinet Balken(ell)ende ...

NIET ACHTER DE TORREY CANYON AAN

We gaan tussen de Scillies en Cornwall door , waar destijds de eerste olie tanker ramp gebeurde met de Torrey Canyon . Nu is er een stringent verkeersscheiding systeem en alles is beter geregeld daar .

Het is vochtig , en het schamele zonnetje probeert door het wolkendek te prikken . Heerlijk om weer in Good Old Engeland te komen ...en ik voel dat ik het griep virus al te pakken heb ... op 100 mijl voor aankomst in Bristol ... mijn knieën wat zwakjes ... iets duizelig in het hoofd ... een lichte verhoging van de lichaamstemperatuur . Bij Break Sea light stomen we om de ondieptes heen en navigeren zeer nauwkeurig om het schip veilig te houden . De loodsen komen aan boord en later komen we met behulp van maar liefst 5 sleepboten voor de sluis van Portbuy te Bristol . Die 5 sleepboten zijn echt nodig . De stroom is hier enorm sterk en zonder deze extra pk's zou je grote schade veroorzaken aan het schip en de pier .

PROOSTEN MET DE DOUANE

We maken de manoeuvre om in de sluis te komen , en draaien vervolgens het schip rond en komen met stuurboords zijde tegen de kant . Er wordt wel een diepgangssurvey verricht , maar we beginnen niet te lossen omdat er een ander schip , achter ons , nog niet gereed is . Ik maak kennis met de operations manager van Denholm en krijg de post die het kantoor te Singapore heeft verstuurd . Ook komen er 2 douane mensen aan boord die een bemanningslijst willen zien . Ik bied ze iets te drinken aan en de heren prefereren een biertje ... Er wordt uitgeplozen wie er allemaal aan boord zijn , en vooral ook uit welke landen ze afkomstig zijn. Dan vragen ze of ik wel eens moeilijkheden heb met die mensen uit het verre Oosten ... of ze wel eens dronken zijn ... en of ze dan de lijst mogen zien van de maandelijkse uitgifte van bonded stores . Van de drank dus..... terwijl ze PROOST zeggen en hun biertje leegdrinken. Maar ze willen dus gewoon de verkooplijst van alcoholische dranken en sigaretten aan de bemanning zien. Oh , die 3de machinist rookt veel ... waarom heeft hij in de maand maart 2 sloffen sigaretten en in de maand april 7 sloffen sigaretten ... verkoopt hij misschien sigaretten hier in Engeland . Nee heren , dat komt omdat de maand maart de 3de maand van het jaar is , en de afsluiting van het eerste kwartaal . Nu sluiten wij altijd af op de 14de van de maand , op verzoek van kantoor , omdat zij alle gegevens op tijd moeten hebben . Dus de maand maart bestaat voor de bonded stores maar uit 2 weken en de maand april uit 8 weken . Begrijpt u ... ja , dat begrijpen ze . Maar drinken de mensen niet veel , kapitein , zo vragen ze me . Nee , dat kunt u op de lijst zien ... maar kopen ze misschien alcoholische drank aan de wal en nemen ze dat mee aan boord om hier op te drinken ... nee , dat gebeurt niet ... antwoord ik ze . Wat een idiote en belachelijk manier van onderzoek is dat ... stelletje nietsnutten ... weet je wat ze eens zouden moeten doen ... dat is bij de uitgang van een Engelse pub gaan staan ,... en daar ruiken en vragen aan de mensen die naar buiten komen , wat heb jij gedronken .... en hoeveel ... en ga je nu in je auto rijden ... dan krijgen ze een klap voor de kop , of in ieder geval een aantal opmerkingen waar ze zich mee bemoeien ... De zeeman is zo een gemakkelijk slachtoffer , overal ter wereld, en voor die

autoriteiten is het evenzo gemakkelijk om hen te ondervragen ... ze krijgen altijd netjes antwoord, want de zeeman kent de rechten niet in andere landen ... en geeft dus netjes antwoord aan de eerste de beste idioot die er aan boord komt om vragen te stellen en zijn tijd te vullen. Inmiddels laten ze weten dat ze nog wel een tweede biertje lusten!

Als je ziet wat er gedronken wordt op een schip, dat is helemaal niets ... ok, in vroeger dagen was dat mogelijk zo .Toen werd er stevig gepimpeld aan boord van die schepen. Maar tegenwoordig is het geheel anders. De mensen maken een telefoongesprek met thuis ... werken, en sparen geld. Ik houd ze dan een beetje bezig aan boord, zorg voor recreatie en afleiding. En dat werkt goed.

30.000 TON PER DAG

Er worden de volgende dag grote happers in de ruimen gehangen . Een wiel waaraan een soort emmers zijn bevestigd die allemaal op hun beurt door de steenkool worden rondgedraaid en dan met een ingenieus systeem de kolen op een lopende band werpen waarna het wordt afgevoerd . Er gaat nauwelijks een stofje verloren op deze manier . En het werkt bijzonder snel . Er gaat 30.000 ton per dag uit het schip . De volgende dag zijn we weer druk. Er komen stores en proviand aan boord . Tevens komt Jimmy Tan uit Singapore om een superintendent inspectie te verrichten. Jimmy is een paar weken in London om op het kantoor in de city te werken . En komt dus even naar Bristol . Hij blijft 2 dagen op bezoek . Ik bestel ook nog 40 drums versterkt chloor . De ruimen zitten namelijk vol met teer vlekken van die lading kool uit Australië . De volgende reis is al geboekt . We gaan naar Brazilië om soya bonen te laden voor China. De haven is nog niet bekend . Ik moet 15 laad opties berekenen . Ten eerste zijn er 3 mogelijke laadhavens in Brazilië . Dan zijn er 5 mogelijke los havens in China . Met allemaal beperkende diepgangen en verschillende soortelijke gewichten van het havenwater . En dat is allemaal weer bepalend voor de hoeveelheid lading die we mee kunnen nemen . Dan moet er nog berekend worden hoeveel bunkers we mee kunnen nemen om China te bereiken . Goed , als je alles nog eens rustig en goed overzichtelijk op een rijtje zet blijkt het erg mee te vallen . Ik denk dat de charterer in Singapore het eigenlijk niet zo goed overziet ... want zijn telex is nogal verwarrend, en in ieder geval niet logisch opgezet. Ik verander dat , en nu zijn we binnen een uur gereed . Als laadhaven wordt opgegeven Rio de Janeiro , Santos , of Paranagua , of een combinatie daarvan . Als loshaven in China wordt opgegeven : haven in charterers optie ... zoals de charterer afkort : PICO ... port in charterers option . En moet ik dus rekening houden met de verste haven en de minst toelaatbare diepgang in China , om zeker te zijn die lading mee te kunnen nemen .

BIJTEND CHLOOR

Met mooi weer vertrekken we van Bristol , en de griep heb ik weer overwonnen . Dronk elke dag glazen vol met grapefruit en sinasappelsap ... nam regelmatig Turkse baden ... en voel me weer top . Het blijft gelukkig mooi weer in het Engelse Kanaal , Biskaje en Atlantic . Stoom langs de Canarische eilanden , de Kaap Verdische eilanden , en dan richting Braziliaanse kust . De jongens zijn keihard bezig om die teervlekken te verwijderen , en de ruimen gereed te maken voor de graan inspectie in Brazilië . Die zwarte vlekken in de ruimen zijn veroorzaakt door die Australische kolen. Tijdens het spuiten met chloor barst een leiding los van een pomp en de matroos onder de gage Ji krijgt de volle laag in het gezicht . Er is al een slang met zoet water op druk stand-by en hij wordt direct gelijk onder water gezet ... ik kijk toevallig net uit mijn raam en zie het gebeuren . Dus ren ik ook naar beneden ... uiteindelijk is het agressief chloor , met een sterkte van 14 pct . Terwijl het gewone chloor voor de wasserij een sterkte heeft van 1 pct . Ji droeg wel een veiligheids bril , maar die zijn niet waterdicht . Zijn ogen zijn behoorlijk rood . We blijven spoelen . En even later zetten we hem onder de douche ... blijf maar zitten en laat het water maar stromen . Voor de securiteit neem ik contact op met het internationaal medisch centrum in Rome waar altijd een dokter paraat zit om medische vragen te beantwoorden en advies te geven . Hij zegt me dat we de patiënt goed hebben behandeld ... en vraagt om zijn temperatuur , bloeddruk , polsslag ... en adviseert om Ji alleen mineraal water te laten drinken ... zijn temperatuur te blijven controleren ... bedrust te geven , en de ogen te blijven spoelen met een oogspoel middel .Doen we ... en of we de dokter op de hoogte willen blijven houden ... doen we ook .

Inmiddels zijn de jongens alweer aan het werk gegaan want die ruimen moeten schoon . Nu blijkt dat na behandeling met chloor het resultaat niet volledig is ... de vlekken zijn voor 60 pct verdwenen ... maar ik kan zo het risico niet lopen om eventueel afgekeurd te worden . Dus moet er met zeep en met het handje gesopt worden ... en nu spreek je over een oppervlakte van 2 hectaren . OK , we slingeren nauwelijks , dus met een zeer lange ladder kan er omhoog geklommen worden om de bovenste plekken weg te soppen ... 16 meter hoog ... begin er maar aan ... op een schip wat toch een graadje of 3 slingert ... en die jongens doen dat ... zonder een enkel probleem .

EEN BRAZILIAANS ZUIGERTJE

Matroos Cheng zit onder de rode plekken in de nekstreek ... hij heeft daar ook wat chloor op gekregen ... maar die Chinezen klagen nergens over ... waarom zou je ... later in Paranagua zit hij weer onder de rode plekken in de nekstreek ... maar dat kwam door de zuigzoenen van zijn nieuwe Braziliaanse vriendin ...

DE MEISJES WETEN HET EERDER

Het weer blijft stabiel en de ruimen worden schoon . Ik krijg al telexen vanuit Brazilië van de scheepshandelaar ... en wordt even later ook gebeld ... een suikerzoete stem klinkt in mijn oor ... hello captain , how are you ... My name is Eliza , welcome to Brazil ... ben je hier al eerder geweest ? Wel , ik werkte eerst bij New Port scheepshandelaren , en ik heb toen geleverd aan het schip . Nu ben ik met mijn vriendin een eigen zaak begonnen en ik wil graag weer aan het schip leveren ... ik zal mijn prijslijst sturen ...
Ik vraag aan de brokers in Singapore of de bestemming al bekend is ... nee , zegt hij me , dat is nog niet beslist ...maar de scheepshandelaren bellen mij al om de bestelling te krijgen ... zij zeggen dat ik naar Paranagua ga , want ik sta al op de lijst ... dus ... als je wilt weten wat je bestemming is , ga dan naar de kok , meestal weet hij het juiste antwoord ... en als hij het niet weet ga je naar de scheepshandelaar . Als hij je ook geen antwoord kan geven wend je dan tot de plaatselijke nachtclub ... die weten het gegarandeerd ... want alle meisjes moeten op tijd geïnformeerd worden . En klaar zitten dus!

GEEN ASTROLOGIE

Twee dagen later krijg ik inderdaad de bevestiging uit Singapore dat de bestemming Paranagua is. Dus gaat de koers naar deze haven. Op de reede aangekomen zien we dat 15 schepen liggen te wachten. Ik roep de Roemeense 1ste stuurman en laat hem de manoeuvre uitvoeren om het schip ten anker te brengen. Hij doet het hartstikke goed. Hij is volgens mij gereed om het commando over te nemen . En dat heb ik de maatschappij al laten weten . Hij mag ook alle telexen prepareren en verzenden om hem goed in te voeren in de beleidsuitvoering. Tevens ben ik bezig om de 2 Filippijnse 2de stuurlieden op te leiden tot 1ste stuurman. Zij zijn jong , hebben beiden al het 1ste stuurmansdiploma, en zijn er eigenlijk bijna klaar voor. De ene, Ludovice wil graag promotie maken. Ik bespreek met hem zijn toekomstige plannen en vooruitzichten op promotie. Ik betrek hem al met het maken van de stuwplannen. En dat doet hij goed. Ik laat hem ook weten dat hij nog te aardig is. Hij moet leren om een beetje te blaffen ... als de situatie dat vereist. Het is namelijk niet overal liefde en vriendelijke gezichten . Je moet af en toe als een terriër van je afbijten . Enerzijds om jezelf te beschermen en anderzijds om de belangen van de maatschappij te verdedigen. De andere 2de stuurman , Cadornigara is ook hartstikke goed . Maar hij wil nog niet gepromoveerd worden . Wil nog een contractje doen en wat aanvullende cursussen volgen in Manilla alvorens hij de verantwoordelijkheid als 1ste stuurman op zich wil nemen . Ik moet erg om hem lachen ... hij is zeer beslist ... en heeft een duidelijke mening. Ik vroeg hem of hij geloofde in astrologie ... Neen kapitein , daar geloof ik niet in ... ik geloof in God ... en die astrologie is bedacht door Griekse wijsgeren en zij willen je alleen maar van je geloof aftrekken ...

VRIENDELIJK ZIJN

We brengen het schip naar binnen en krijgen alle autoriteiten aan boord . De wetgeving in Brasil wordt strikt gehandhaafd ... en er heerst in de scheepvaart over het algemeen het idee van : kijk uit voor Brasil want als ze je pakken kunnen zullen ze dat zeker niet nalaten . Tja , ze willen niet dat je eten aan boord hebt waarvan de geldigheidsdatum is verlopen ... al de medicijnen die je hebt moeten geldig zijn ... het schip moet schoon zijn ... en je moet een zeer diplomatieke benadering toepassen . En wat is daar fout mee . Bij mij wordt er helemaal niets gecontroleerd. Ze komen bij me ... we praten over Holland en Brasil, over het voetballen en het weer ... de kritiek die iedereen heeft over de internationale politiek ... en dat was het ... glimlach tegen de mensen, geef ze een paar flesjes whisky ... en je bent en blijft grote vrienden. Het kan dikwijls heel eenvoudig.

LOPENDE MONUMENTEN

De lading begint ... en wij gaan shoppen ... en bezien de Braziliaanse monumenten ... dat zijn dus de vrouwen ... en in Brasil is er een verhouding van 6 vrouwen per man ... dus het zit in de genen van de vrouw om zich heel vrouwelijk en aantrekkelijk te presenteren ... en vooral vriendelijk en sensueel te zijn , kijken met vragende ogen ... allemaal kunstjes en trucjes om je binnen hun invloedssfeer te trekken ...

DOLLARS IN MIJN BINNENZAK

Ik moet naar de Banco do Brasil , om 40.000 dollar op te halen . In de meeste havens verzorgt de agent deze order , die het meest uitbesteed aan een beveiligingsbedrijf . Maar hier is dat anders . Ik moet persoonlijk naar de bank. Bij de ingang moet je door een detectiepoortje ... en je wordt daarbij gadegeslagen door 2 politie agenten ... Op elke verdieping staan 3 gewapende mannen met hun geweren in de aanslag . Dus er SCHIJNT hier mogelijk wel eens iets te gebeuren . En ik mag straks met 40.000 dollar hier het gebouw uit en dan de straat op en terug naar het schip .... woooow ...
Ik teken 4 sets met paperassen ... de man gaat weg met die papieren . Zegt tegen me ... een momentje ... en ik wacht en wacht en wacht ... dat duurt een half uur ... en ik ga naar een andere grappenmaker en vraag hem ... waar is mijn man ... met de getekende papieren .... oh captain , dat geld komt zo ... ja , ik denk , kijk , ik heb getekend , heb verder geen enkel bewijs , en nog geen dollar in mijn binnenzak !!!

Even later komt er een andere man bij me die me vraagt mee te gaan ... hij opent met een elektronische kaart een deur ... we gaan 2 trappen af ... weer een elektronische deur ... een lange gang ... en dan nogmaals een elektronische deur ... en sta ik in een soort leeuwenkooi met grote tralies ... daarachter een man ,

nauwelijks zichtbaar achter al dat staal ... die overhandigt me een stapel dollars dat onder een tralie wordt doorgeschoven ... ik tel mijn zegeningen .. het klopt ...geen cent te veel ... en mag deze super elektronisch beveiligde instelling verlaten ... met dat zakcentje bij me ... gewoon de straat op ... het volle leven in ... tussen al die monumenten en andere mensen ... Met VEERTIGDUIZEND GETELDE DOLLARS in mijn binnenzak.

NIEMAND WEET HET

Gelukkig schijnt verder niemand in Brasil te weten dat ik dat allemaal bij me heb ... want er wordt gewoon tegen me gelachen , sensueel gekeken en met vragende ogen bezien ... maar dat heeft niets met dat geld te maken ... dus ik ga gewoon heel ontspannen terug naar het schip ... en betaal de crew de gages en bonussen uit . Iedereen is tevreden en ik ook ...

's Avonds hebben we een party want de elektricien is vandaag 40 jaar geworden en ik mag herdenken dat ik 40 jaar geleden door een dronken Amerikaan in de prak werd gereden . Voel me hartstikke blij en gelukkig dat ik het heb overleefd en mag meemaken wat ik nu beleef . De party is super en grandioos ... heerlijke shrimps , caiparinhas , muziek , kareoke , dansen , "normale" beschaafde mensen ... en veel putanas van 15 tot 65 jaar ... wat je ook maar wilt ... we amuseren ons enorm ... zingen , dansen , lachen , eten en drinken ... alle spanning van weken op zee wordt er uit gewalst ...

BRAZILIAN COASTGUARD

De volgende dag krijg ik weer bezoek van de Coast Guard ... en ik denk dat een van hen die nacht niet zo goed heeft geslapen .. hij is knorrig en stug , en beslist niet zo vriendelijk als de meeste Brazilianen ... hij is het niet eens met mijn Japanse certificaat van de brandblussers . Hij wil meer zien ... een certificaat van een of ander bedrijf dat gedurende het laatste jaar de keuring en test heeft uitgevoerd . Ik laat hem mijn ISM papieren zien met het onderhoudssysteem zoals het door ons wordt toegepast volgens de Singaporean wet . Hij gelooft me niet . Ik zeg hem te bellen met het classification bureau van NK dat hier gevestigd is ... dat doet hij ... en het probleem is verholpen ... ten eerste wordt hem uitgelegd dat ik gelijk heb ... en ten tweede blijkt die surveyor een Hollander te zijn ... Geert Prange ... hij woont hier al 30 jaar en nodigt me uit om een kopje koffie te komen drinken . Spreekt helemaal perfect Nederlands . Niet te horen dat hij al zoveel jaar uit Nederland weg is .

CLEAN BILLS OF LADING

Ik krijg die lading , en er is een verschil van 99 ton tussen ons diepgang survey en het gewicht volgens de verschepers . Ik bel met Steve van Raffles in Singapore ... hij zegt me een protestbrief op te stellen tegen de verschepers en met schone lading papieren te vertrekken . Daarmee wordt bedoeld dat er geen bemerkingen op de lading papieren worden vermeld door mij . Ik vertrek , en we moeten eerst ten anker in de baai . Wachten tot de volgende dag om met hoogwater veilig over de drempel bij de ingang van de haven te komen .

BUNKEREN IN CAPE TOWN

Aanvankelijk zouden we in Brasil bunkers innemen om naar China te gaan . Maar er is niet voldoende . Dus vertrekken we naar Zuid Afrika om daar te bunkeren . Mogelijk in Durban of in Kaapstad . Ik zeg tegen Steve dat ik Kaapstad prefereer . Het is daar wat beter geregeld , de stad is mooier en je hebt er iets minder kans op verstekelingen . Bovendien is daar een schitterend winkelcentrum . En ik moet sokken en ondergoed kopen . Dus...Steve belooft me zijn best te doen om naar Kaapstad te gaan.

Steve is netjes en houdt zich aan de toezegging ... ik ga inderdaad naar Kaapstad . De Tafelberg is in nevelen gehuld en niet zichtbaar . Ik ga per taxi naar V&A Waterfront en doe mijn boodschappen . . En je koopt het allemaal voor een prikje ... het is hier super goedkoop en super goede kwaliteit . Als ik dat vergelijk met Europa ... wooow , dan is het hier wel een stuk beter . De prijzen zijn hier nog normaal . En het is hier hartstikke mooi en schitterend . Ik houd van Kaapstad . Het is een indrukwekkende plaats op deze wereld ... Met de Tafelberg als meest markante waarneming . De lucht is schoon ... de huizen zijn schitterend (beveiligd ... hm hm) , en allemaal betaalbaar . Dussss ... op naar ZUID AFRIKA om een huis te kopen.

Dat doen we dus wat later ..... Kaapstad .... 2003 ....

IJMUIDEN EN JOHN WIJSMULLER

Eindhoven werd op de kaart gezet door FRITS PHILIPS. In niet mindere mate werd IJMUIDEN groots op de ZEEKAART gezet door JOHN WIJSMULLER. Want nog geen 10 jaar na de oprichting in 1911 van Bureau Wijsmuller beschikten zij namelijk over de grootste privé vloot van sleepboten ter wereld. En groeiden uit tot internationaal gerespecteerde specialisten in wereldwijde bergingen en redding van zeeschepen op alle oceanen van deze globe. Meest uiterst riskante ondernemingen die uitsluitend op ervaring en puur zeemans inzicht met veelal groot risico voor eigen lijf en leden konden worden uitgevoerd.

Bijvoorbeeld niet de moeilijkste maar wel de meest riskante bergingsoperatie uit de geschiedenis van WIJSMULLER :

De 118000 ton metende TORREY CANYON die in 1967 door foutieve navigatie op de rotsen van de SEVEN STONES strandde. Groot materieel werd ingezet vanuit IJMUIDEN en onder leiding van bergingsleider H.B.STAL werd een bergingsteam overgevlogen. Door een explosie in de machinekamer werd de zwaargewonde berger- STAL in het water geslingerd waarbij hij gered werd door twee opvarenden van de TITAN: Hans van RIXEL en Cees van WIJK die met gevaar voor eigen leven in de met olie overdekte zee sprongen om hem te redden. Helaas overleed de zwaar gewonde bergingsinspecteur aan boord van de sleepboot TITAN bij het binnenlopen van de haven NEWLYN. Ondanks alle verwoede pogingen- de tanker te redden scheurde het schip ten gevolge van zware zeeën en brak doormidden. Waarbij het achterschip ondanks verwoedde

pogingen van de sleepboten TITAN, STENTOR en UTRECHT langzaam begon weg te zinken en de hele reddingsoperatie moest worden gestaakt.



De gebroken TORREY CANYON op de SEVEN STONES

Sleepboot TYPHOON bedwingt DRIJVENDE BOM.

De DEENSE coaster HORNESTRAND vertrok in maart 1987 uit HAMBURG beladen met 300 ton dynamiet staven en 100 ton ontstekingsmateriaal naar NIGERIA. Er ontstaat brand aan boord in het Engels Kanaal waarbij de bemanning hals over kop het schip verlaat en WIJSMULLER wordt ingeroepen om de klus te klaren. Bergingsleider COR OUDENDIJK komt met de sleepboot TYPHOON op locatie waarbij het bergingsteam een kijkje gaan nemen op de nog brandende coaster. Wederom een duidelijk actie getuigend van grote moed om een reddingsoperatie succesvol te maken. Ook hier wordt het werk belemmerd door opkomend slecht weer waarbij de TYPHOON met zijn 14 bemanningsleden niet direct bij die drijvende bom kan blijven ronddobberen.

Het vuur lijkt het ene moment te verminderen terwijl even later alles weer lijkt op te laaien. De temperatuur, gemeten met infrarood apparatuur, loopt hierbij op tot 60 graden. Op een slimme manier wordt 7000 m3 verwarmde stikstof in de ruimen gespoten. Dat blijkt goed te werken en 3 dagen later kan besloten worden om de ruimen visueel te inspecteren. De dozen met dynamiet blijken zwartgeblakerd te zijn door rook en roet. Maar een aantal dozen die tegen het schot van de brand waren gestuwd zijn hierdoor instabiel geworden. Hierdoor mocht men niet de haven van Falmouth aanlopen. Nadat de genomen monsters zijn geïnspecteerd wordt er na overleg besloten om het schip terug te slepen naar HAMBURG en het af te leveren aan de eigenaars. Cor Oudendijk kan terug naar IJMUIDEN om de administratie van het Lloyds open form contract "NO CURE NO PAY" te regelen en de TYPHOON vertrekt direct naar haar station te LANDS END wachtend op de volgende klus.



De sleepboot TYPHOON bij de drijvende bom HORNESTRAND





De zwart geblakerde explosieve lading van de HORNESTRAND

De ramp met de BRETAGNE

Het gebeurde begin 1966 met de gloednieuwe Noorse vrachtvaarder BRETANGE eigendom van de welbekende rederij FRED OLSEN uit OSLO. Op

haar eerste reis van OSLO naar ROTTERDAM beladen met stukgoed in het stormachtige voorjaar maakte de BRETAGNE op de NOORDZEE dwars van IJMUIDEN wegens schuivende lading zware slagzij. Er stond een zware storm windkracht 8-9 BFt en vooral bij de pieren van IJMUIDEN liepen zware grondzeeën. Aanvankelijk wilde de Noorse kapitein van geen hulp weten maar vroeg wel of de inmiddels gearriveerde sleepboot TITAN in de buurt wilde blijven. De slagzij bleef echter toenemen tot meer dan 40 graden dus kwam de kapitein toch met het verzoek of de TITAN vast wilde maken om het schip mogelijk binnen de pieren in het veilige water van IJMUIDEN te brengen. Dat lukte en eenmaal binnen de pieren gekomen werd de BRETAGNE overgenomen door de inmiddels op stand-by zijnde slepers NESTOR en HECTOR. De reden was dat er een DEENSE coaster in problemen was gekomen waar de TITAN direct naar toe moest om hulp te verlenen. De NOOR werd gesleept naar de BIJLEGGERSHAVEN waar ze met nagenoeg 90 graden slagzij op 1 oor kwam te liggen . Een enorm project dat met direct zicht vanuit de ramen van WIJSMULLERS kantoor kon beginnen om het schip recht te trimmen. Met behulp van grote cantilevers, zware jijnen en aan de wal opgestelde winches lukte het om het schip nagenoeg rechtop te krijgen. Vervolgens werden de laadbomen en luikdeksels verwijderd om toegang te krijgen tot de door elkaar gehutste lading in de ruimen en het water eruit te pompen. De lossing duurde 3 weken waarna de BRETAGNE naar AMSTERDAM kon worden gesleept voor verwijdering van de cantilevers. Begin mei sleepte de HECTOR de BRETAGNE vanuit AMSTERDAM naar Kristiansand in Zweden. De BRETAGNE was de eerste uit een serie van 4 nieuwbouwschepen waarbij de reder uiteraard wilde laten onderzoeken wat er aan de nog te bouwen schepen moest veranderen.

De BRETANGE WORDT DOOR WIJSMULLER VEILIG BINNEN DE PIEREN GESLEEPT



COR OUDENDIJK heeft er voor gezorgd dat al deze schitterende documentatie van WIJSMULLER in het IJMUIDER ZEE EN HAVEN MUSEUM is gekomen. En op dit moment wordt er door vier toegewijde museum vrijwilligers waaronder enige ORIGINELE ZEEBONKEN keihard gewerkt aan het rangschikken en digitaliseren van alle gegevens en foto's van een groot aantal spectaculaire en heldhaftige reddingen van WIJSMULLER.

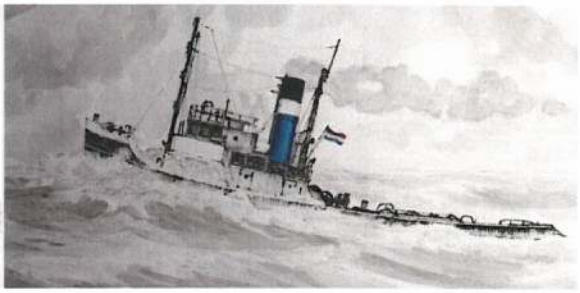
DE VOLTALLIGE TOEGEWIJDE CREW DIE DE DUIZENDEN FOTO'S EN DOCUMENTATIE RANGSCHIKT EN DIGITALISEERT.

Achter links naar rechts THIJS en GERRIT ... voor van links naar rechts HENNY en GERARD



BW SLEEPBOTEN DOOR THIJS DE ZWART





Y2K in Singapore en PLAKVLIEGENDE AUTORITEITEN plus DANISH BUTTERCOOKIES eters in Visakhapatnam

Als we Horsburgh lighthouse dwars aan bakboord hebben neemt de 3rd officer contact op met Vessel traffic information Singapore. Ofwel VTIS. Dit is het reporting point als je vanuit de Zuid Chinese zee de Singapore straits binnen komt. Dan wordt je positie en bestemming gemeld. Het schip wordt dan opgenomen in het radarsysteem. VTIS vroeg vervolgens 'of het schip WHYTOOKAY approved was'. 'I don't understand you sir' antwoordde de 3rd officer. 'Let me talk to the captain' vervolgde hij. Uiteraard moest ook ik het antwoord schuldig blijven. What the heck means WHYTOOKAY. 'This means if your vessel is approved for computerfailures and if you have contingency plans '. Oh, nu is het mij duidelijk. Hij bedoelt Y2K ... ofwel YEAR 2000 ... Het heeft te maken met de microprocessors van de computers en systemen aan boord. In onze taal dus over het millennium problem. De overschakeling van 31 december 1999 naar 1 januari 2000. Ik volg met belangstelling de gesprekken op de VHF die VTIS voers met andere schepen over Y2K. Niemand begrijpt het. Sommige schepen reageren met ' is it about computers? We don't have computers on board. Goodbye'. En denken dan van het problem verlost te zijn. No sir. Ik moet toegeven dat de operators van VTIS altijd rustig en charmant blijven. En AANHOUDEND. Geen irritatie merkbaar. En blijven proberen om een goed antwoord te verkrijgen.

KOKOSNOTEN

Op Singapore TV wordt vermeld dat foreigners ' have to apply for PRA ofwel permanent resident approval. Je reist in Singapore met de MRT ofwel mass rapid transport, de metro. Het is heel typisch voor dit deel van de wereld waar in de dagelijkse spreektaal veel afkortingen worden gebruikt.
Op de Malaysian TV zien we dat Malacca 50.000 kokosnoten heeft ingevoerd vanuit Indonesië. Om de feestelijkheden tijdens de HARI RAYA te verhogen. Can you believe it? Als nieuws op TV. Terwijl het toch geen ministaatje is. Negentien Miljoen mensen in een land dat 8 keer groter is dan Nederland.

CHINESE BUIKJES GEVULD HOUDEN

We krijgen op de OPL (outside port limits) 4 bunkerbarges langszij. Ook nog 2 sampans met stores en proviand. Omdat ik in India en Japan niets wil kopen. India is micky mouse quality en Japan is veel te duur. Dus met 600 kilo extra rijst plus kippen pootjes/vleugeltjes en een grote hoeveelheid gerookte varkenspootjes en staartjes houdt je de CHINESE BUIKJES gevuld en de MIND HAPPY.

Laat in de avond zijn we gereed met alles en ik besluit om de volgende ochtend vroeg te vertrekken. Volgens de agent kon dat. Maar ik wordt gebeld door VTIS dat ik door de agent uitgeklaard ben en dus moet vertrekken. Als ik wil blijven zal ik eerst buiten de port limits moeten gaan en dan weer opnieuw inklaren! Dat lijkt me iets te ingewikkeld. Dus ik vertrek gewoon op eigen houtje naar buiten en ga naar de overkant van Singapore straits naar Indonesian waters om daar gratis te kunnen liggen. Vlak bij het eiland Batam. Hartstikke gezellig hier. Prima TV ontvangst van Singapore, Malaysia en Indonesia. We houden een BBQ met uitzicht op de skyline van Singapore. De PRC Chinezen moeten nog wennen aan het BBQ ritueel. We hebben namelijk ook heerlijke slagroomtaart en dat gooien ze gewoon bij de nassi goreng en sateh ajam. Schijnt lekker te zijn want ze lachen me vriendelijk toe!

ZUID VAN SENTOSA OM MIDDERNACHT

Op oudejaarsnacht vertrekken we naar India. Telexen vliegen naar Tokyo, Singapore en India. In de eastgoing lane komen 3 VLCC's aanzetten. Zij komen vanuit de Persian gulf onderweg naar Japan. VTIS houdt alle verkeer op de hoogte van hun positie omdat ze niet kunnen uitwijken ivm hun grote diepgang. Ze zijn al geplot op onze radar systemen en we kunnen er gemakkelijk voor oversteken naar de westgoing lane. Precies om middernacht plaatselijke tijd zijn we zuid van Sentosa en zien het vuurwerk van Singapore tegen de donkere hemel afsteken. Ik houd me bezig met de navigatie in dit drukke gebied maar heb nog wel even tijd om iedereen een HAPPY NEW YEAR te wensen. We stomen de Malaccastraat binnen langs de ONE FATHOM bank. Het is warm en schitterend weder deze nacht. Ik ben redelijk bekaf en geef de wacht over aan de 2nd en 3rd officer. De ene doet de navigatie en de andere houdt zich bezig met de omringende schepen. Die jongens zijn hartstikke goed en betrouwbaar.

MUILEZEL

Na een snelle reis komen we op de reede bij VISAKAPATHNAM. Contact met de havenmeester op kanaal 16. Happy new your to you and your crew captain and please go to channel 12. En dan weer terug naar 16 en weer naar kanaal 12. 'I read you loud and clear captain happy new year to you and your crew please go to channel 12'. Als je een lekker voorbeeld wil hebben van

belachelijke en overtollige compleet overbodige en timeconsuming administratie en communicatie systemen moet je naar India gaan. Dan kan je nog wat leren. 'Captain the pilot is on his way, don't drop your anchor just wait close to the breakwater'. En dat duurt dus maar 3 uur. Als dan die arme man aan boord komt lijkt hij op een beladen MUILEZEL met een zeer volle vuile tas met formulieren. Of ik die allemaal eventjes wil invullen. Hoe de een of andere idioot al die onzin verzonnen heeft om een aantal nutteloze schrijvers op een kantoor bezig te houden is op zich toch wel bewonderenswaard. De 2nd officer stort zich op deze vragenlijsten en ik beperk me tot het zetten van handtekeningen. Dat zou die ochtend nog vele tientallen malen gebeuren. Nadat de portauthorities – de medical doctor – de free practique – de immigration – de port en harbourmaster – de custom officers – de portstate control en de shippers zijn verwerkt mag ik de BLACK GANG ontvangen. Zij willen alle hutten en stores controleren. Originele buggers van het smerigste water. Nadat ze een paar blikken met DANISH BUTTERCOOKIES hebben geledigd en een doos cola hebben leeg geslurpt laten ze luid en duidelijk een aantal vette BOEREN rollen. Ze worden begeleid door een aantal besluierde vrouwen die met veelkleurige doeken zijn omhangen en waarvan alleen de NAVEL onbedekt is. Die snoepen zonder enige vorm van gene ook allemaal mee van de COOKIES en de ICECREAM.

DE MEE ETERS

De BLACK GANG komt zogenaamd om het schip te inspecteren. Maar dat willen ze eigenlijk helemaal niet. TE LUI en TE VADSIG. Ze doen dus ALSOF. Maar gaan je dan onder druk zetten om SOUVENIERS te verkrijgen. Hoe moeilijker je het maakt hoe meer KADOOTJES je mogelijk mee kan slepen van dit schip. Dus ik stel voor om 10 sloffen Marlboro te geven. Ze lachen schamper. 'What about the whisky captain?'. En willen ze eerst meer SOFTDRINKS ... meer COOKIES ... meer ICECREAM plus een paar dozen bier. Als die hoeveelheid eindelijk ongeveer is overeengekomen willen ze stukken zeep. Dat kan ik me voorstellen want ze RUIKEN. Je wordt er doodziek van maar je moet blijven lachen. Als ze uiteindelijk vriendelijk glimlachend vertrekken bedanken ze me hartelijk en zeggen morgen terug te komen. 'No sir, you don't come back tomorrow'. Antwoord ik. 'But we are friends captain, we want to see you again'. 'Yes, we are friends, but you don't come back, I don't want to see you tomorrow'. En ze druipen af. Ik heb ze gelukkig niet meer gezien.

Daarna komt de agent met een bundel papieren die ik moet tekenen. En daar tussen een brief waarin staat: The vessel to be responsible for all export taxes for the cargo of iron ore. Ho ho ...wacht even. Dat teken ik niet. 'Yes captain. No problem, you just sign here, it is only a formality'. Maar ik weiger om te tekenen. Dus ik zeg tegen hem dat hij authorization moet krijgen van de charterers voordat er iets getekend wordt. Goed. Hij gaat weg. Een paar uur later

komt er bericht uit Japan met een copy van de brief die ik mag tekenen. Lijkt op dezelfde brief als die van de agent echter zonder de zin: The vessel to be responsible for all export taxes. Even later komt de agent weer aan boord. 'Congratulations captain, you were right. You may sign now. Here is the letter'. En hij houdt zijn vinger bij de plaats voor mijn handtekening. Maar ik lees even wat er staat en nota bene hebben die buggers er weer die woorden The vessel to be responsible et cetera tussen in geplaatst. 'No sir, I don't sign'. 'Yes captain but if you don't sign the vessel will be delayed and you are not allowed to sail'. Kijkt mij dan ernstig aan. 'No problem, we just stay longer' antwoord ik hem. 'More days more dollars'. Hij haalt zijn pen uit zijn zak en wijzigt de brief. 'Please sign captain' wat ik uiteraard doe. Want de brief is nu goed. Het is ongelooflijk hier met de mensen en systemen in dit land.

ENGLISH BREAKFAST .... OR BREAKSLOW ... ZE BLIJVEN PLAKKEN

Wat een zuigers en plakvliegen. Ze blijven irriteren. Vanmorgen vroeg kwam er 10 man in uniform bij de kok en bestelden een ENGLISH BREAKFAST. Eggs bacon juice and toast with butter. 'Who are you' vroeg de kok in zijn beste Engels. 'We are port officers and we have permission from the captain'. 'OK' zei de Chinees, 'I will call the captain and ask him'. Toen ze dat hoorden stonden ze direct op en vertrokken weer. Want ze wilden mij geen 2de keer ontmoeten. Mogelijk had ik gisteren zo vuil naar ze gekeken...eigenlijk niet zo netjes... ik geef het toe... maar het heeft wel resultaat. Er komen nu beslist minder buggers aan boord.

IT IS IMPOSSIBLE CAPTAIN

Uiteindelijk zijn we diep in de nacht gereed met de belading. Er wordt een zeer uitgebreid draft survey verricht om te bepalen hoeveel ton we hebben geladen. Na langdurig handmatig rekenwerk wordt er vastgesteld dat we 72542 ton iron ore in de ruimen hebben. Dat klopt. En wist dat al een half uur eerder omdat ik een uitermate snel computer programma heb. De uitkomst is op die manier in een paar minuten bekend. Zonder rekenfouten. Het kost een paar centen, maar is heel effectief. Dus nu is mijn moment gekomen om mijn protest brief te overhandigen. We hebben namelijk gevraagd om 72648 ton. Volgens de charterparty was onze te beladen hoeveelheid 65000 long ton + 10%. Omgerekend in metrieke tonnen is dat 72648 ton. Nu kan die beladings installatie niet minder dan ongeveer 400 ton afleveren. Volgens die beladers. En ik vraag om 86 ton. 'Captain, that is not possible'. En ik weet dat. En is in principe ook geen probleem. Het gaat erom dat ik een bepaalde hoeveelheid vraag. En die kan de shipper mij niet leveren. Dus heb ik al een protest brief gemaakt en stel hen aansprakelijk voor 86 ton deadfreight. Dus vrachtpenningen die wij missen omdat zij niet aan de gevraagde hoeveelheid kunnen voldoen. De

heren zaten gezellig met elkaar te praten totdat ik die brief toonde. Het werd geheel stil in het kippenhok. Tot het moment dat er ongeveer begrepen werd waar het over ging. En toen gingen alle snavels weer open en werd het TOK TOK TOK. En werd er via diverse telefoons gebeld met hogere bazen die de rekening krijgen. Mijn brief was gericht aan de agent met het verzoek deze te verspreiden aan alle parties concerned. Hij werd hardop voorgelezen door de agent door alle aanwezigen, bekeken van voor tot achter en van boven tot onder. Na consultatie met de Senior vice president van de company Deblines private limited in Visakapathnam mocht de brief getekend worden. Ik was die middag nog op het kantoor van deze president. Een zeer aimabele man van grote omvang. Zijn kantoor was krap waarin een kleine airco stond te grommen als een grieperige zeehond om de broeiende hitte buiten te houden. Het was daar koel. Dat kan je niet zeggen van het overige deel van het kantoor. Dat was gewoon in de buitenlucht. Waar de mensen onder een simpel dakje in de bedwelmende hitte van de stad hun papieren zaten te typen en te ordenen. Meelevend met de herrie van verkeer, spelende kinderen, blaffende honden en schreeuwende verkopers. Stapels met uitpuilende orders en gepropte papieren waren schots en scheef tegen de wanden gestapeld. Vriendelijke mensen die mij nog thee of water aanboden. Ook dat is Visakapathnam. Een bijzondere ervaring.

MET DE RUBY INDAH VAN INDIA NAAR JAPAN

DWERGEN EN BEDELAARS

Vorige week las ik het boek van John Irving 'EEN ZOON VAN HET CIRCUS'. De dwerg VINOD wordt hier beschreven in BOMBAY. Welnu, we hebben zijn evenbeeld ontmoet in Visakapathnam. Hij drong zich vrijpostig aan ons op. Ik geef hem een dollarbiljet. Er lopen hier duizenden bedelaars. En het is dus onmogelijk om iedereen iets te geven. Je voelt je als blanke] onprettig en buitengewoon ongemakkelijk. Het is moeilijk voor ons om hier aan het gewone leven deel te nemen. Na een kort bezoek aan een winkel waar echte zijde wordt verkocht drinken we een glas juice en eten vers fruit in het Grand Bay hotel. Daar betaal je peanuts en is de service grandioos. Het is ook de enige plek waar je als blanke rustig kan zitten. Op straat wordt je bekeken of je afkomstig bent van een andere planeet.

DIEF OP DE VALREEP

Nadat alle formaliteiten zijn verricht vertrekken we uiteindelijk omstreeks middernacht naar Japan. De loods is aan boord en de sleepboten maken hun trossen vast. De stuurlieden zijn bezig met het opkorten. Plotseling zie ik een duister figuur vanuit de accommodatie het dek opsnellen. Als een aap slingert hij zich over de railing en loopt over het achterspring naar de kade. Ik roep direct de 3de stuurman op het achterschip om dat figuur te pakken. Maar uiteraard ben ik te laat met dat verzoek. Ik ben er echter van overtuigd dat de duistere man iets gestolen heeft. Hij loopt snel naar de conveyorbelt waar 3 anderen zich ook schuil houden. Ik volg ze met de verrekijker. Er wordt iets uit zijn zak gehaald wat hij aan de anderen toont. Ik ga nog even snel naar mijn accommodatie waar mijn vrouw op de bank ligt te slapen. Zij heeft niets gemerkt van zijn komst maar haar tas staat open. En daar heeft hij een stapeltje dollars uit gehaald. Verder blijkt er niets weg te zijn. We ontmeren het volgeladen schip in het diepe donker van deze nacht. De loods wordt ontscheept en we stomen de haven uit. Buiten de pieren stoppen we de machine. Bewapend met grote stukken hout wordt er door de gehele crew een stowaway search gehouden. Gelukkig wordt er ook deze keer niemand gevonden. De dekverlichting wordt gedoofd en de machine wordt op volle kracht gezet koers Malacca straat.

SINGAPORE STRAITS

Hier passeren we veel vissers die in het donker van de Bengaalse golf met de gevangen vis hun brood proberen te verdienen. Tot aan Singapore is het lekker rustig en met dit mooie weer maken we met 15 knopen een mooie snelheid. Singapore straits is zoals altijd heel druk. Er komt een Taiwanese visser op ramkoers naar ons toe. Zit overduidelijk in de verkeerde traffic lane. Voor hen overigens geen enkel probleem. Vrolijk lachend stomen ze dicht langs onze port side. De schipper leunt uit het raam van het stuurhuis en kijkt ons verbaast aan. De 3rd officer blaast enige malen de scheepshoorn en die is bijzonder luid op dit schip.
Dwars van Sentosa vaart een Engelse sleepboot met een jack up rig aan zijn sleeptros. Hij heeft moeite om de het gevaarte op koers te houden in de sterke stroom van de straits. Ik kan net een Griekse bulkcarrier passeren en dan nog precies voor hem in de ruimte duiken aan bakboord van het rig. Het verloopt perfect en het is imposant om dat enorm grote rig vlak bij ons voorbij te zien schuiven. Omstreeks middernacht zijn we weer bij Horsburg lighthouse en kan ik gaan slapen.

Twee dagen later begint de Noord Oost monsoon door te zetten. De zee wordt holler en grote golven beuken het schip. Tegen de natuur kan je wel vechten maar nooit winnen. De chief engineer reduceert dus het aantal revs van de hoofdmotor.

SNELLER IN DE KURO SHIO

De Kuro Shio begint pas bij Okinawa lekker door te zetten en de snelheid gaat weer richting 16 knopen. Ik sta dagelijks in direct contact met de charterers in Tokyo.De 1ste optie is Muroran op het eiland Hokkeido. En dat is een leuke haven met veel verse vis! Daar kan je heerlijke Sashimi eten. De 2de optie is Nagoya. Ik moet de bestemming bijtijds weten. Want naar Muroran blijven we westelijk van Japan. Dat is aanzienlijk korter. Terwijl Nagoya aan de oostkust ligt. En dat wordt het. Komt mooi uit want vanuit China komt een hogedruk gebied onze richting uit. Daar kunnen we dan mee opstomen naar Canada want dat wordt onze volgende bestemming.

GROTER DAN DE TITANIC

Dan komt er nog een leuk berichtje uit Singapore van een kantoortijgertje. 'Captain, why did you report yourself to Singapore authorities on dec 27? Since agents reported you only on dec 29 and now we have to pay a fine since we have been misleading Singapore authorities'.Ja, hartstikke leuk en ook een klein beetje stom. Wat is er nu aan de hand. Ik kom met dit schip in Singapore straits en rapporteer me bij het Vessel Traffic Information System. Dat moge duidelijk

zijn. Ik ben niet onzichtbaar als een onderzeeër en de displacement van de RUBY INDAH is toch roughly 40.000 ton meer dan de TITANIC ... dus trek je wel een beetje aandacht. Nu 'dacht' het kantoortijgertje dat er onder de rook van Singapore in de Straits nog een vrij parkeren plekje was. Zonder havengeld dus. Nu bleek achteraf dat er ook voor dit plekje wel betaald diende te worden. Dus Singapore kwam met de rekening. En de agent zegt: 'Nee, het schip is pas 2 dagen later in Singapore gekomen voor bunkers. Want ze wilden die 2 wachtdagen niet laten tellen. Foutje dus. Gevolgd door een dikke boete. En nu wil hij dat afwimpelen op de kapitein, want zo bericht hij aan mij :' a prudent master should have checked it was not a free berth and should have reported the office accordingly'. Wat een heerlijke grappenmaker. Dus ik stuur hem een pittig bericht terug. Een soort KOPSTOOT. Want een Hollander laat niet zomaar met zich sollen. Je moet je schuld accepteren als je een fout hebt gemaakt. Dan ben je een kerel. Maar dit Chineesje denkt anders. Die moet je dus keihard terug schoppen. En dat bericht zet ik in cc aan de Managing Director. En hij laat me direct weten de woorden van de papieren tijger niet te accepteren en uit te laten zoeken. Na mijn bericht is en blijft het stil vanuit Singapore.

STEMPELTJES

Ik stuur mijn RPM ofwel RADIO FREE PRACTIQUE bericht naar Japan om direct bij aankomst naar binnen te kunnen in Nagoya. Het houdt in dat je 100 vragen moet beantwoorden die betrekking hebben op de gezondheid van de crew en de hygiëne aan boord. Compleet belachelijke en achterhaalde procedures die in minder ontwikkelde landen vooral wordt gebruikt door overheids dienaren om extra whisky en sigaretten af te troggelen. Elke zeeman wordt elk jaar compleet binnenste buiten gekeerd om te kijken of hij wel volledig gezond is. Er bestaat dus op deze wereld geen gezondere ploeg mensen dan een scheepsbemanning. Terwijl ieder vliegtuig HONDERDEN passagiers vrijelijk over de wereldsteden op deze globe mag uitstorten zonder enige vorm van controle. De pokken, de pest, de mazelen, de gele koorts, de typhus en de cholera kan daar dan ook vrijelijk verspreid worden. Geen enkel probleem. Maar de zeeman moet vooral CERTIFICATEN hebben met STEMPELTJES. Er zijn nogal wat landen in de far east waar de zeeman met 2 koffers reist. Eentje voor zijn kleding en de ander voor zijn certificaten. Ik had op ieder schip een aantal medical doctor stempeltjes om op vrij eenvoudige manier bepaalde vaccinatie certificaten geldig te houden.

LICHTENLIJN

Voor Kobe dwars van Tomogashima staat de stroom sterk naar buiten. Het schip wordt sterk om de oost gezet en de autopilot moet regelmatig worden bijgesteld om op de koerslijn te blijven. Bezuiden Irago pilots echter komen we in de

tegenstroom en moeten daar weer een compleet andere correctie toepassen om in de lichtenlijn te blijven.

Er zijn hier veel ondieptes. Grote visstekken die mijlen ver in zee uitsteken moeten ook vrij gevaren worden. En honderden schepen en scheepjes die kriskrossend naar hun bestemming moeten. Wij hebben als HUGE VESSEL met een groen knipperlicht wel een zekere priority maar die wordt zeker niet door alle schepen gerespecteerd.

De 2de stuurman houdt zich bezig met de plaatsbepaling en adviseert de te sturen koersen. De 3de stuurman houdt de uitkijk en informeert schepen die op ramkoers liggen... of te dicht bij willen komen. Ik ben erbij en kijk hoe goed ze het doen. Zo stomen we verder onder een heldere sterrenhemel naar Irago channel. Een snelle verandering van de Singaporean hitte naar de koude van Honshu.

ALAM TENGGIRI

Aan stuurboord nadert de ALAM TENGIRI met captain Michael Brown. Onderweg van Chiba naar Nagoya. Beladen met suiker vanuit Townsville Australië. Hij loste mij destijds af op de IKAN BELIAK in Jakarta. De TENGIRI is ook een originele tramper. De volgende reis is dan ook nog niet bekend.

VANCOUVER BC

Singapore laat me weten dat de volgende reis bevestigd is naar Vancouver. Dus weer terug naar de beschaafde westerse wereld. Hoewel iedereen weet dat het westen niets beschaafder is dan het oosten. Het is alleen maar een richting. En verder niets. Wij gaan altijd graag naar Canada. Schoon, mooi, crispy fris en heerlijk western food. We hebben daar ook veel kennissen.

MISTER SUZUKI

We komen ten anker in de baai van Nagoya. Onze berth is namelijk nog bezet. Wel komen er diverse mensen van de Mitsui shipyard aan boord. Er zijn nog wat outstanding items die op dit nieuwe schip gerepareerd moeten worden onder de garantie periode. Ik bespreek alles met Mister SUZUKI, die me lachend bekend op geen enkele wijze gerelateerd te zijn aan de eigenaars van de bekende motoren fabriek.

's Nachts slaap ik slecht omdat ik regelmatig de grabs hoor die tegen de wanden van de ruimen slaan bij het lossen van het erts. Ook vallen er stukken erts uit de grab aan dek. Dat zijn we niet gewend met een graanlading. Dat is schoon en netjes. Vrijwel geluidloos. Het is bitter koud in de Japanse nacht. We zien in de ochtend dat de bergen direct achter de stad bedekt zijn met sneeuw.

GEEN ERTS GEGETEN

Omstreeks het middaguur zijn we gereed met het lossen. Het draftsurvey en delivery report worden opgemaakt. Ik wil protest aantekenen tegen de 118 ton te weinig geloste erts. Het betreft slechts 0.163% van de totale hoeveelheid lading. Ik zeg altijd dat we tijdens de reis niets van de lading hebben opgegeten of verkocht. We leveren altijd de totale hoeveelheid zoals we die volgens de originele bill of lading hebben ingenomen. Ik laat ze weten dat ik in India heb moeten strijden om alle lading te krijgen en nu in Japan kom ik weer tekort.

EN GEEN SHORTAGE

Eerst ben je in India bezig om het lading tekort aangevuld te krijgen. 'No captain, we can only deliver you minimal 400 ton'. Terwijl ik bij het draft survey 300 ton tekort kwam. 'So just give me that 300 ton'. En dat verzoek moet ook herhaaldelijk gedaan worden met argumenten en aantijgingen en ga zo maar door. 'Captain you are delaying your vessel', proberen ze ... 'tugboats are waiting ... pilot is in overtime' ... en krijg ik eindelijk met veel pijn en moeite nog een shot van 216 ton. Nog 84 ton tekort. En maak ik dus een protest brief op ... en dan weer praten en zeuren om een handtekening onder een protestbrief ... 14 dagen later kom je uiteindelijk in de Japanse loshaven waar je zogenaamd 118 ton tekort komt. Het is overal vechten en je komt steeds tekort en krijgt altijd te weinig. In India proberen ze je origineel op alle mogelijke manieren te belazeren. In de graanvaart vanuit Canada en de USA Gulf is het veel gemakkelijker ... en vooral gewoon eerlijker.
Er wordt hier in Japan gelachen en pret gemaakt over mijn houding en bewoordingen. Dat is duidelijk. Maar de hoeveelheid lading wordt geaccepteerd zonder enige bemerking. Niets tekort dus. En zo hoort het ook. Volgens mijn eigen computer programma krijgen ze eigenlijk 17 ton teveel. 'OK Captain, thank you, accepted, we are sorry, no shortage', wordt er dan glimlachend verteld

HOGE DRUK AAN STUURBOORD

De weerkaarten zien er goed uit. Een prachtig en krachtig hogedruk gebied met het centrum net even oost van de Japanse eilanden. Hier kan ik van profiteren. Als het eventjes kan dus met dit hogedruk gebied aan onze stuurboordszijde opstomen over de noord pacific naar Beautiful British Columbia met following winds!

MET DE RUBY INDAH OP DE PACIFIC

GEEN GEMORREL AAN ZONDAG OP DE PACIFIC

Gisteren zijn we de datumgrens gepasseerd. En dat was zondag. Ook op zee toch altijd een ietwat bijzondere dag. We eten dan soep – patat frites – halve kip – groenten en ijs. Vaste prik. Ik laat dan ook altijd Deense boterkoekjes en een doos chocolade en toffees neerzetten. Dat vinden die BOYS lekker. Want het is snel verdwenen. En op onze Oostelijke koers gaan we een dagje achteruit op de kalender. Nu is het een ongeschreven wet op de Pacific dat we dat niet op een werkdag doen. Dat verschuiven van die dag bedoel ik. Maar wel op zondag. Dus hebben de boys lekker 2 rustige dagen. En op West koers slaan we natuurlijk die zondag niet over. Doen we dus ook niet. Die zondag is hier heilig wat dat betreft. Wordt twee maal gevierd op Oost koers en nooit overgeslagen op West koers.

HOGE BREEDTE

De bestemming is nog steeds niet officieel bevestigd. Wel gaan we er van uit dat het Vancouver zal worden. Dat hopen we tenminste. En in Singapore wordt er ook van uitgegaan dat onze bestemming Vancouver is. Maar om in chartertermen te blijven is het not yet fixed. Ik ga in principe dus richting Juan de Fuca straat, wat de toegang naar Vancouver is. Dat ligt tussen de Olympic Mountains en Vancouver Island. Het midden van deze zeestraat vormt de grens tussen de USA aan de zuidkant en Canada aan de noordkant. Het weer is niet helemaal perfecto op hoge breedte dus blijven we zolang mogelijk beneden de 40 graden Noord. Hier is het nog aangenaam. Weinig wind en geen regen. En dat is belangrijk voor de 1ste stuurman. Want hij moet met zijn crew de ruimen schoonmaken. Ook moet er veel geverfd worden in de ruimen om het er allemaal weer spic en span uit te laten zien. In Japan is namelijk behoorlijke verfschade ontstaan in de zijden van het schip. De mooie verf die we aan hadden laten brengen aan de scheepswerf is grotendeels verdwenen met die lading ijzererts uit India. Het is niet anders en we moeten herstellen wat we kunnen. De relatieve vochtigheid is erg hoog. De omstandigheden zijn dus niet helemaal goed om de ruimen te verven. De weerkaart ziet er nu eventjes goed uit. En de bootsman gaat dus directelijk met zijn matrozen de ruimen in.

1200 LITER VERF

Het rode erts uit India heeft de grijze verf lekker verkleurd. Er wordt geschrobd en gepoetst. De hogedrukspuit wordt er opgezet. Maar de rode kleur verdwijnt niet. Het blijkt dus niet te verwijderen. De enige mogelijkheid is om met de verfspuit een nieuwe laag grijze verf aan te brengen. En daarom bestelde ik al in Singapore 1200 liter verf. De purchase manager is wijs en leverde dus 600 liter. En dat is wat we nodig hebben om alles bij te plekken. Want juist daarom bestelde ik 1200 liter. Wetend dat hij meestal de hoeveelheden halveert. En dan toch krijg wat we nodig hebben. Het weer bleef schitterend hier midden op de Pacific bezuiden de 40 graden Noorderbreedte. Steeds pasten we de koers aan om in de goede weerszone te blijven.

NAAR PRINCE RUPERT

Vijf dagen voor aankomst Vancouver krijg ik een bericht uit Singapore om koers te wijzigen naar Prince Rupert. Ten gevolge van een kleine staking was de haven van Vancouver overvol met schepen. De ankerplaats English Bay was geheel bezet en vol met ankerliggers. Er waren zelfs al 10 schepen naar de buiten ankerplaats gestuurd. Om daar te wachten op hun beurt. En op die outer anchorage is het beslist onaangenaam. Je hebt daar geen verbinding met de vaste wal. Ook is er geen TV ontvangst. Je kan geen proviand of wat dan ook aan boord krijgen. Kortom, je bent daar aan de Goden overgeleverd. Afgesloten van de buitenwereld. Want de crew moet ook aan boord blijven omdat het schip nog niet ingeklaard is. Als ze stiekem wel de wal zouden opgaan met de eigen sloep bijvoorbeeld ben je de sigaar in Canada.

Dus is het beter om naar Prince Rupert te gaan. Het is niet bepaaldelijk een paradijs aan de kust van de stille Oceaan. Het is een dorp. Een gat der gaten. Met al zijn beperkingen vandien. De gezelligheid moet je daar dan ook zelf zoeken en er iets van maken. Ik bel onze vaste scheepshandelaar Dough Tsie in Vancouver of hij alle provisies in Prince Rupert kan leveren. Natuurlijk captain, het is geen enkel probleem. Het is slechts 1600 kilometer vanaf Vancouver en er zijn 2 veerboot verbindingen onderweg. De rijtijd bedraagt ongeveer 24 uur.

BLAREN OP DE TONG

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

Filippijnen 3 minuten bellen voor 10 dollar. Met deze telefoonkaarten bellen ze 41 minuten voor 20 Canadese dollars. Ook de Chinezen willen graag met thuis bellen. Nu ze horen dat het zo goedkoop is. Maar ze begrijpen niet helemaal hoe het werkt. Ik heb namelijk de pinnummers gewoon op een briefje geschreven met een potlood. 'Is dat een ECHT nummer captain?' Vragen ze me. 'Ja hoor. Je draait dat nummer en je kan de blaren op je tong praten.' Zeg ik.

PEGLEG

Als we via de Dixon passage langs Triple island uiteindelijk bij Prince Rupert arriveren is iedereen al startklaar om de wal op te gaan. We komen ten anker voor de winkelstraat van Prince Rupert. Tussen de bergen omsloten liggen we schitterend achter bakboordsanker met 10 lengtes ankerketting. De waterdiepte is hier 50 meter. En de houdgrond is matig. We houden dan ook het andere anker stand-by om direct te laten vallen als de wind opsteekt. De machine blijft op korte notice stand-by. Even later komt de agent aan boord om de administratie te regelen. Ook zijn de agriculture inspectors en port state control gekomen om de stabiliteits gegevens te controleren. Alles verloopt perfect. De inspecteurs zijn uitermate tevreden over de toestand van de ruimen en we mogen direct gaan laden als het graan is gearriveerd. Want dat laat nog even op zich wachten . Dus kan ik de crew de schoonmaakbonus uitbetalen omdat we bij de eerste inspectie zijn geaccepteerd. Direct daarna gaat de eerste groep bemanning met onze eigen sloep naar de wal. De eerste stuurman heeft een schemaatje opgesteld zodat iedereen op zijn beurt een aantal uren weg kan. Terwijl we toch voldoende mensen aan boord houden als zich iets zou voordoen. Het is hier net een kerstkaart in deze haven. Grote bergen om ons heel allemaal bedekt met een dikke laag sneeuw. Het dorp ziet er ook heel pittoresk uit. Ook ons schip is gedurende de nacht compleet besneeuwd! We krijgen forse hoeveelheden eten voorgeschoteld bij Pegleg Seaside Grill. Een leuk restaurant aan de waterkant. We kunnen ons schip nu eens van de andere kant zien. Ze ligt er ontspannen bij. Mag ook wel na zo'n lange Pacific transit.

STOMKOP

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

Hardy' vraag ik weer. 'Weet je niet waar Port Hardy is?' en hij kijkt me verbaast aan. En mogelijk denkt hij nu dat ik een stomkop ben. 'Wel dat is 17 uur van Prince Rupert en dan nog 7 uur naar Delby, dat is mijn plaats'. Dus dat weet ik nu ook!

SLECHT WEER.

Er komt een weerbericht binnen dat slecht weer voorspelt. Een storm nadert het gebied van Prince Rupert. Orkaankracht wind wordt al deze avond verwacht en kan duren tot morgen. Lekker ideetje is dat. Het is berekoud hier. In de middag laat ik dus het stuurboordsanker vallen en geef 8 lengtes ankerketting te water. Bovendien gaat de hoofdmotor op onmiddellijk stand-by. We liggen dus veilig voor de nacht achter 2 ankers. De wind blaast uit het Zuid Oosten en varieert in kracht van 20 tot 40 knopen. Niets aan de hand en we liggen perfect op onze plaats.

TWEE KABELS UIT POSITIE

De volgende avond hoor ik een beetje gerommel op de VHF. Verkeerscontrole spreekt met de havenmeester. En ik hoor hen over de RUBY INDAH spreken. En dat zijn wij dus. Even later komt er een bootje van de havenmeester aanvaren. Zij gaan de positie exact bepalen met hun GPS ontvanger. Ze hebben me al gevraagd wat mijn anker positie is. En die heb ik doorgegeven. 'Is die positie van de brug genomen captain?' vragen ze me. 'Ja, uiteraard van de brug. Ik heb geen GPS ontvanger op het voorschip'. Laat ik ze weten. Maar ik hoor de assistent van de haven meester in het bootje tegen de havenmeester zeggen dat we 2 kabels (360 meter) uit positie zijn. Dat doet die jongen vanuit dat bootje bij ons voorschip. Ja, maar het gaat erom wat je uitgangspunt is. Als wij op een zekere positie ons anker laten vallen en daarna, zoals in ons geval 10 lengtes ketting steken betekent dat 150 vadem ofwel 274 meter lengte minus de waterdiepte. Zo ongeveer is dat wel juist. Daarbij komt nog de lengte van het schip dat rond kan zwaaien om het anker. En dat is nog eens 230 meter extra. Dus totaal spreek je over zo'n 500 meter afstand van positie van het anker. Dus als die leerling assistent havenmeester spreekt over 2 kabels uit positie zijn is er helemaal niets aan de hand. We hebben de gehele periode dat we hier liggen zeer nauwgezet de positie gecontroleerd en vastgesteld dat we in exact dezelfde positie liggen en dat het anker niet heeft gekrabd. Toch komt zonder verder bericht om 8 uur 's avonds de loods aan boord om ons naar een andere ankerplaats te brengen. Dus ik bel met de agent en vertel hem dit verhaal. Dat wij op exact dezelfde positie zijn als waar de loods ons eergisteren heeft gebracht. En als de havenmeester wil dat we naar een andere positie gaan zijn de loodskosten voor de havenmeester. En dat is 1200 dollar. Een schijntje in verhouding tot de kosten die we een uurtje later maken. Wat gebeurt er namelijk?

MANOEUVRE TIJDENS WIND MET ORKAANKRACHT

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

EN DAAR GAAT DE KETTING

Die samenwerking verloopt prima. Ik regel de manoeuvres met machine en roer en de loods controleert aan de hand van peilingen hoe de manoeuvre verloopt. Gaat perfect. We komen uiteindelijk in de exacte positie zoals gewenst door de havenmeester. En laten wederom het bakboordsanker vallen. Acht lengtes ketting gaan te water. Even later laten we het stuurboordanker vallen. Vijf lengtes uit de ankerkluis. Alles nog prima en niets aan de hand. Wind omstreeks 50 knopen. En dat is zware storm windkracht 10! De loods wil daarna nog 2 extra lengtes ketting op het bakboordsanker hebben. To secure the vessel captain ... OK, ik geef dus order door aan de stuurman op de bak om nog 2 lengtes ketting te steken. Dat doet hij. Terwijl dat gebeurt sterkt de wind plotseling aan tot 75 knopen en dan spreken we over orkaankracht windkracht 12. Die wind blaast het voorschip naar stuurboord terwijl de stuurman dus die bakboordsketting laat uitlopen. De bootsman probeert de ketting te stoppen en draait de bandstopper aan. Echter tevergeefs. De kracht op de ketting is te groot om de uitlopende ketting te stoppen. De laatste kettingschalm (bitter end) breekt los van de ketting klem in de kettingbak. De stuurman schreeuwt door de walkie talkie dat de ketting gebroken is. 'Welke ketting stuurman?' vraag ik hem. ' Bakboordsketting captain' schreeuwt hij in de microfoon boven het geluid van de stormwind uit. We laten dus meer ketting steken op het stuurboordsanker en houden de machine op volledig stand-by. Alles is weer onder controle en op dat moment neemt de wind af tot 'normale stormkracht' en gaan we een redelijk rustige nacht tegemoet.

Even later bel ik met de chef technische dienst in Singapore. En vertel het verhaal. Mr Foo vraagt me waarvandaan ik bel . Want het lijkt alsof je

onderwater zit, zegt hij! Nou, gelukkig is het niet zo erg al waait het nog steeds stormachtig en slaan de slagregens tegen de ruiten van het stuurhuis. Onze agent in Vancouver neemt contact op met een salvage company om ons anker met ketting boven water te krijgen. Op basis van NO CURE NO PAY conditie.

WAAR LIGT DE KETTING

De volgende dag beginnen ze met hun job. En in no time is de ketting gevonden. Ik kan ze namelijk met behulp van de arpa radar naar de juiste positie sturen. Die ketting ligt in een richting van 160 graden recht uitgestrekt. Want er stond hoge spanning op dat anker toen de rem slipte. Dus geef ik advies aan die surveyboot om op een koers van 250 graden op die positie te slepen. Zijn draad sleept 600 voet achter hem aan op de bodem van de Prince Rupert baai. Met hun dreg die aan de lijn zit hebben ze snel de ketting aangehoekt. Piece of cake. Even later komt er een dekschuit waarop een mobiele kraan staat. Het salvage team haalt in 5 uur tijd de complete ketting van 329 meter lengte met het anker naar boven. Totaal gewicht 53 ton. Daarna komen ze bij ons voorschip langszij. Wij maken verbinding met de voorlaatste schalm van de ketting en trekken hem zo via de ankerwinch aan boord naar beneden in de kettingbak. De wtk's hebben inmiddels de ketting klem gerapareerd. En dat hebben ze perfect gedaan. Zowel de DNV als de ABS surveyors die later aan boord kwamen zijn 100 procent tevreden over de job. Super. Singapore is ook bijzonder tevreden over het werk wat gedaan is en ik mag de crew voor de extra inspannende werkzaamheden een mooie bonus uitbetalen. En zo hoort het ook.



De salvage barge met anker en ketting

VEEL PAPIERWERK EN TOCH MAAR 37% BETALEN

Nu mag ik me over het extra papierwerk gaan buigen. Ik maak dus een letter of protest op en vertel het hele verhaal. Daarin laat ik duidelijk blijken dat het schip op exact dezelfde plek lag als weer we arriveerden op de 6de februari. Ik stel de havenmeester dus verantwoordelijk voor alle schades en kosten die direct en indirect het gevolg zijn van deze onnodige verplaatsing van het schip. Ik noem het improper timing and planning of vessels movement. Op grond daarvan stel ik de (nieuwe en jonge onervaren) havenmeester verantwoordelijk voor de betalingen en alle daaruit voortvloeiende kosten. Als je in die haven bent staat de kapitein onder de orders van de havenmeester. Dat lees ik in de havenbepalingen. Nu wordt het afwachten of hij die verantwoordelijkheid kan aanvaarden. Wie klaagt wie aan. Hier gaan advocaten aan verdienen. Dat is zeker. De havenmeester tegen de loods? De eerste loods die ons op die positie in opdracht van de havenmeester heeft neergelegd? Of de tweede loods die in opdracht van de havenmeester die manoeuvre uitvoerde? Of de loods tegen de havenmeester? Of loodsen plus havenmeester samen tegen de kapitein? En ik ben benieuwd wie AEOLUS, de Griekse bewaarder van de winden, aanklaagt omdat hij het die avond zo hard liet waaien. Die betreffende avond liepen ook 2 schepen bijna op de stenen. Maanden later krijg ik bericht waarin ze me vertellen dat de kapitein ten allen tijde verantwoordelijk is. Goed om te lezen! Dat was ik bijna vergeten. Aan het eind van het bericht staat dat ze 63 procent van alle kosten betalen en de resterende 37% door de owners betaald moet worden. Omdat de remband toch die ankerketting niet kon afstoppen tijdens die orkaankracht wind. Hadden we niet verwacht. En is daarom een zeer goede deal!!!

MINDER WERK

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

hen verlaten Prince Rupert en vertrekken naar Vancouver in Birtish Columbia. Omdat daar meer werk te vinden is. De pulp fabriek wordt dit jaar ook gesloten . De export was voornamelijk gericht op het verre Oosten. Maar door de malaise in de bouw is deze handel sterk verminderd. De enige activiteit die nog floreert is de export van graan en steenkool. Deze 2 terminals zijn de afgelopen periode zo sterk gemoderniseerd dat er slechts een tiental mensen werken. En dat is zeker niet voldoende om Prince Rupert te kunnen voeden. Er staan dan ook veel woningen te koop. Wil je een vrijstaande villa aan de Pacific Ocean? Ga dan naar Prince Rupert en voor een tonnetje kan je uitkiezen. Met prachtig uitzicht over de grillige eilanden voor de kust.
Maar deze schoonheid wordt alleen in de zomermaanden door duizenden toeristen bewonderd. En het is jammer voor Prince Rupert dat deze mensen hier geen dollar besteden. Ze bezien het namelijk vanuit de Pacific op cruise schepen. Deze zijn dan afkomstig uit Los Angeles op hun route via San Francisco en Vancouver naar Kodiak. Bij Triple eiland, voor de ingang van Prince Rupert nemen ze een loods om achter de Queen Charlotte eilanden langs te varen . Via de Hecate strait bezoeken ze de eilanden die vooral bekend staan om de warmwaterbronnen. De prachtige Haida totempalen en de bergketens daar zijn een geliefde bezienswaardigheid. De enigen die Prince Rupert nog bezoeken in de zomertijd zijn de sportvissers. Het barst in de Dixon sound voor de aanloop van Triple eiland van de vis. En de motels en campings zijn dan vol geboekt. Deze bezoekers leven echter van een bescheiden budget . En de middenstand van Prince Rupert kan daar dus niet voldoende van profiteren.

STORM OP DE PACIFIC

Uiteindelijk vertrekken we dan op 18 februari vol beladen met graan. De weerkaart ziet er schitterend uit. Onder een blauwe hemel met slechts hier en daar een paar cumuli stomen we om de Zuid West richting Hawaii. We kunnen 2 dagen genieten van een vriendelijke oceaan. En ik denk dat Ferdinand Magellaan aan het eind van 1520 ongeveer dezelfde weersomstandigheden had toen hij deze oceaan EL PACIFIC benoemde. Zeer vredig. Echter, deze waterplas die 35% van het totale aardoppervlak bestrijkt is zeer onberekenbaar en sterk veranderlijk van aard. Want op de weerkaart volgt de ene depressie de andere op. Stormkracht 10 BF is hier geen uitzondering. En de weerkaart van de Noord Pacific ziet er nu uit als een grote inktvlek. De isobaren liggen zeer dicht tegen elkaar aan. Dat betekent een groot drukverloop en dus een zware storm. De eerste storm kan ik omzeilen. Maar de tweede nadert te snel en gedurende 2 dagen hebben we windkracht 12 BF uit het Noord Westen. De golven zijn enorm hoog en beuken tegen het schip. Zware zeeën slaan over de dekken en stromen over de luikhoofden. Nadat de storm is geluwd kunnen we naar het voorschip gaan om schade vast te stellen. De elektricien heeft namelijk geconstateerd dat er kortsluiting is in het kabelgat. En bij inspectie blijkt er

inderdaad water in de bootsmanstore te zijn gekomen. De oorzaak is een weggeslagen klep op het bakdek. Is volgens onze vaststelling niet naar behoren geïnstalleerd door de scheepswerf. En maken we een schadeclaim die naar Singapore en Japan sturen. Inmiddels maken de wtk's een nieuwe klep. De bootsman bevestigd alles naar wens . Voor de zekerheid spant hij er nog en stuk zeildoek overheen. Dat moet goed zijn tot aankomst Singapore.

EVEN RUST

Na deze storm is het korte tijd rustig op de oceaan. Ik observeer nauwkeurig de dagelijkse weerkaart die we van San Francisco binnen krijgen. Er ontwikkelt zich een weer een diepe depressie op 800 mijl recht voor onze positie. De koers wordt direct veranderd en sturen we recht op Honolulu af. Het lijkt me niet nodig om ons wederom een paar dagen in de ellende te storten. En met volle kracht vooruit wil ik zo snel mogelijk op lagere breedte komen. Dat lukt. Die ontzettend zware storm met orkaankracht wind blijft benoorden onze positie. Wel hebben we 2 dagen last van hoge Noord Westelijke deining. Maar er zit geen agressie in die golven. We deinen er min of meer prettig over heen met het zwaar beladen schip. Op 30 graden Noord gekomen kan ik de koers wijzigen en richting Filippijnen gaan.

NIET BIJ NACHT DOOR DE SELAT SAGEWIND

Vanuit Singapore krijg ik bericht dat de ontvangers in Jakarta de lading dringend nodig hebben. Deze kwaliteit lading is speciaal geschikt voor de aanmaak van spaghetti. En dat is nodig omdat er een grote order is binnen gekomen uit Canada!. Dus wordt de koers wederom aangepast naar Irian Jaya om via de Selat Sagewind de Banda zee binnen te stomen. Later blijkt dat we door tegenstroom daar op een ongunstig tijdstip arriveren. Ik wil hier namelijk niet 's nachts doorheen varen. Dus wijzigen we de koers een beetje om ten Noorden van Halmahera de Molukse zee in te stomen. Vervolgens voert de route dan via de Banda zee, Flores zee en Java zee naar Tanjong Priok. Dat is een veilige route omdat hier ondermeer nog geen piraten activiteiten zijn voorgekomen.

SPAGHETTI VOOR CANADA

Die vraag naar spaghetti uit Canada is grappig en bijzonder. Wij transporteren die speciale graansoort uit Canada naar Indonesië. Wij lossen dat bij Bogasari flourmills in Jakarta, Surabaya en Ujung Pandang, ofwel Makassar. Bogasari heeft een speciale fabriek die spaghetti maakt. Ze verpakken het in mooie zakjes waarop in sierlijke letters staat ITALIAN SPAGHETTI met de Italiaanse vlag

uitbundig versierd. Wel staat er in kleine lettertjes Made in Indonesia. En dat vervoeren zij weer terug naar Canada. Want daar vinden ze het hartstikke lekker.

DOFFE DREUN

Drie dagen later horen we een doffe dreun op het brugdek. De 3de stuurman zal toch niet gevallen zijn? Ik heb hier twee derde stuurlieden aan boord. Onderverdeeld in 3O/1 en 3O/2. Spreek uit three o one en three o two. Nu is 3 O one op wacht. Hij is een zeer forse jongen. Afkomstig uit Myanmar, het voormalige Burma, torst hij een flink overgewicht op een paar slanke benen. Voor ik besloten heb om te kijken rinkelt de telefoon. 'Captain, this is three o one speaking' ... de grote antenne van de radio zender is neergevallen. 'O, bedankt' zeg ik. Er gebeurt tenminste iets op de Pacific. Want voor de rest is het nu alleen maar mooi weer. Dus gaan we kijken op het brugdek. Er zijn al diverse crewmembers aanwezig. De hele antenne is naast de schoorsteen gevallen. Gelukkig liep er niemand op dat moment want het was lunchtijd. Die antenne is ongeveer 10 meter lang. En bovenaan zitten nog 4 grote sprieten. De basis van de mast blijkt gebarsten te zijn. De voet waarin hij rust is beschadigd. De reden is volgens mij dat de voet veel te kort is voor de relatie hoge mast. Die 10 meter zwiept vrijelijk in de lucht. En als er dan nog zo af en toe een Pacific storm overheen blaast krijgt hij nogal wat te verduren. We repareren de antenne voor zover dat mogelijk is. En brengen 4 stagen aan om te voorkomen dat hij weer plat gaat. En de 10 meter verbinding met de buitenwereld is weer hersteld. De chief engineer maakt garantie claim nummer 14 en we faxen dat bericht door naar Singapore en Japan.

LOSSEN IN TANJONG PRIOK EN SURABAYA

De bedoeling van de ontvangers in Indonesië is om eerst een deel te lossen in Tanjong Priok. Vervolgens 30.000 ton in Surabaya. Dan terug naar Singapore om te bunkeren en proviand en stores in te nemen. Daar wordt dan door de owners een external Safety Management Audit georganiseerd. Wordt dus een bijzonder drukke dag daar in Singapore strait. Daarna is de bestemming Ujung Pandang om het restant van de graanlading te lossen. En vandaar weer terug naar Vancouver in British Columbia. en paar dagen later komt er bericht dat het schema weer is gewijzigd. Ook Ujung Pandang heeft tekorten gemeld. We lossen dus in Tanjong Priok, Surabaya en Ujung Pandang. En vandaar gaan we naar Singapore voor die bunkers en die Safety Audit. Het maakt in principe allemaal weinig uit. Wel komen we uiteraard een beetje krap in de brandstof. In deze tropische wateren kan je echter met minder reserve een reisje aanvaarden dan voor een Pacific transit. Dus vermeerder ik de bestelling zware olie in Singapore tot 2300 ton en diesel tot 165 ton. En krijg daar direct een bevestiging op van captain Liang die dat allemaal regelt.

TROPISCH EN SPIEGELGLAD

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

JAM KARET VOOR DE LOODS

In de vroege ochtend van de 18de maart arriveren we op de reede van Tanjong Priok. De loods is gepland om 6 uur aan boord te komen. Wordt dus 8 uur. Heel normaal voor dit land. Een dikke op leeftijd zijnde man komt zwaar hijgend en piepend naar boven op de brug. Waar hij direct zijn zoveelste kretek sigaretje opsteekt. Een penetrante geur verspreidend in het stuurhuis. Yes captain, saya suka kopi, dengan susu dan gula. Koffie met suiker en melk dus. Geen probleem voor ons. Je krijgt wat je hebben wilt. En hij blijft maar doorroken en hoesten en roggelen en keel schrapen. Kortademig, te dik en wat voor andere kwaaltjes houdt hij verborgen voor de buitenwereld.

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

GOEDKOOP INKLAREN KAN OOK

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

Captain Ang Bok Eng uit Singapore laat me weten dat het external Audit toch in Surabaya gehouden zal worden. Captain please prepare and instruct your officers accordingly , thank you. Dat is duidelijk. En doen we volgens hun orders.

MIJN BROER WILLEM IS VERNOEMD

De agent heeft een paar enveloppen met post voor de crew uit China. En ze worden daar helemaal opgewonden van. Post van mijn vrouw, laat de kok weten. En direct mag ik 2 foto's van zijn zoontje zien. Volgens Chinese traditie heeft het mannetje nog geen naam. Maar ik weet dat hij WILLEM heet. Die kok vroeg me 2 maanden geleden of ik een mooie naam wist voor zijn pas geboren zoontje. Toen heb ik een naamcertificaat gemaakt, in mooie letters uitgevoerd en hem officieel WILLEM genoemd. Er staan een paar dikke stempels op het certificaat. Dat vond de kok prachtig. Hij heeft dat certificaat in Canada laten plastificeren. En neemt dat mee naar huis. Om zijn zoon t e laten registeren als ZENG BING WILLEM. Want alle of bijna alle Chinezen hebben 3 namen. Maar ok, Willem zat daar in een soort hansop pakje met een dikke wollen muts op nog kleine kopje op een stoel geplaatst. En ik zag tussen de dikke kraag en de diep over de oortjes getrokken wollen muts een paar mini spleetoogjes, een dopneusje en een opengesperd mondje. 'Hij is mooi captain, denk je ook niet, hij lijkt precies op mijn vrouw, zij is heel erg mooi'. 'Ja', laat ik weten, 'je bent een gelukkige man.' En hij glimt van trots.



De vader van de Chinese WILLEM

ALLEMAAL NAAR DE KAPPER

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

APPELTJES VAN ORANJE UIT CHINA

Bij een handelaar bestel ik verse groenten en fruit. De volgende morgen wordt het gebracht. Een ordertje van 140 dollar. Er komt een bootje langszij met 5 man erin. En 2 man komen aanboord. In totaal dus 7 man die alles lossen en naar onze stores brengen. En dat is een all in bedrag wat ik betaal. Alles is perfect en 100% vers. Dat had ik die man ook duidelijk verteld. Denk erom, alleen eerste klas kwaliteit en als het niet goed is neem je het terug. In Canada betaal ik voor een het transport van een bootje al 150 dollar voor een enkele levering die niet meer dan 15 minuten mag duren. Daarna betaal je voor elk half uur 120 dollar extra. En dat is dus alleen voor de boot. En heb je nog geen sinasappeltje aan boord. De sinaasappel, ons appeltje van oranje komt oorspronkelijk uit China, waar ook de naam naar verwijst. (China-appel en ook Appelsien van Appel China).

JACHT

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

LUNCHPARTY

Dan krijg ik een bericht uit Singapore van Captain Tony Lee, dat Bogasari flourmills in Surabaya mijn toestemming vraagt om een lunchparty te houden op de 21ste maart. Er komen 3 vertegenwoordigers van de Canadese tarwe bond die vergezeld worden door de Canadese ambassadeur plus ambassade gezelschap. De voeding wordt geregeld door de Shangri La catering company. Uw vriendelijke ontvangst wordt geapprecieerd. We verontschuldigen ons voor de korte tijd die rest maar we vertrouwen erop dat u alle aandacht zal geven aan deze gasten. Waarvan acte. Nou, dat is dus een makkie zogezegd. Alles wordt geregeld en verzorgd. En dat betekent weer lekker eten die dag. Ook de crew is

daar happy mee want er blijft altijd genoeg over voor een overweldigende scheeps party.

DE AUDIT VAN MR SUTARTO

De agent vertelt me dat de auditor morgen aan boord komt. Hij zal me morgenochtend laten weten hoe laat ik hem exact kan verwachten. Want de ambassade gasten arriveren omstreeks 12 uur. En of ik dan wel voldoende tijd heb om bij die party aanwezig te zijn. Ja, dat lijkt wel een beetje problematisch. Maar het wordt allemaal goed geregeld, denk je in alle onschuld. Want nog geen 10 minuten later komt er iemand mijn kantoor binnestappen die zich voorstelt als Mr Sutarto de ABS surveyor uit Jakarta om het safety Audit te verrichten. Alles is veranderlijk en vooral in Indonesië sta je voor grote verrassingen wat dat betreft. We gaan direct aan de slag. Mr Sutarto begint met de openingsmeeting en ik laat hem direct weten hoe goed de crew is. Want ik stel ze een aantal vragen die betrekking hebben op het veiligheids systeem en die worden perfect beantwoord. Mr Sutarto is onder de indruk van hun kennis. Die middag ben ik hartstikke druk met het beantwoorden van 1000 vragen en laat hem onze procedures zien. Mr Sutarto is overtuigd. Wel heeft hij een observatie te vermelden. En dat heeft betrekking op zijn waarneming dat alle veiligheids uitrustingen zoals reddingsboeien, zwemvesten, brandslangen, overlevingspakken zijn verwijderd van de posities waar ze volgens het veiligheids plan moeten zijn. Ja, dat klopt. En met reden. Die worden allemaal verwijderd om te voorkomen dat we straks op zee nog al onze apparatuur hebben. Want als je het niet verwijderd en veilig opbergt wordt het gewoon en heel simpeltjes voor je weggehaald door de lokale bevolking. 'Ja kapitein, dat begrijp ik maar ik moet het als waarneming vermelden en dat aan mijn superioren laten weten dat ik aandacht besteed aan de details. Maar het ontbreken daarvan heeft namelijk verder niets te maken met een goed safety management. Het getuigt van ervaring.' Verder zijn er geen bemerkingen en Mr Sutarto heeft waardering voor de kennis en begrip van deze crew. Zo laat hij weten in zijn closing meeting. De boys glimmen van trots en applaudisseren aan het einde van zijn toespraak.

EEN REISJE MEEVAREN

De volgende morgen komen de gasten aan boord. We zijn er aan gewend op dit schip. En de crew bereidt alles goed voor. Ze zijn getraind. Ik hoef echt helemaal niets meer te zeggen of te regelen. Een makkie dus. De Canadese ambassadeur is net afkomstig uit Ujung Pandang. Hij voerde daar gesprekken met een politiek leider over het aantal Ambonese vluchtelingen aldaar. Voor deze mensen is het nu een enorm drukke periode in Indonesië. Laten we hopen dat de bevolking rustig blijft en de overheden de zaken goed blijven begeleiden.

Indonesië is een schitterend land met een rijke historie. Deze bevolking verdient een beter lot. De ambassadeur laat me weten dat hij bijzonder graag een reisje met me mee wil hier in Indonesische wateren. Welnu, dat lijkt me geen enkel probleem. Ik vind het ook leuk als hij mee gaat. Hij heeft regelmatig contact met Mr Piet Yap in Jakarta die de eigenaar is van dit schip. Dus dat kan snel geregeld worden. Ik stel hun bezoek op prijs en vind het grappig te vernemen dat de konden kiezen uit een lunch in het Grand Palace hotel of aan boord van dit schip de Ruby Indah. Ze kozen voor de gezelligheid en ontspannen sfeer aan boord van ons schip. De councellor Mrs Martha was uiteraard ook weer aanwezig en zij hield exact de bezoektijd bij. Omdat in de namiddag een gesprek gevoerd moest worden met een zakenrelatie in Surabaya. De directeur van Bogasari is een charmante man. Hij is ook nog een aantal jaren in Holland geweest en spreekt onze taal perfect.

ZONDER CERTIFICATEN KOM JE NIET WEG

Singapore stuurt me een bericht betreffende aan aantal te vernieuwen certificaten. In Japan waren mij destijds bij vertrek van de scheepswerf een aantal interim certificaten verstrekt. De geldigheidsperiode verliep op 22 maart. Op 2 maart had ik een bericht verstuurd naar het kantoor om die nieuwe certificaten te sturen. En kreeg antwoord van Shirley Tan dat die in Singapore aan boord gebracht zouden worden. Rechtstreeks van ons kantoor aldaar. Zoals bekend werd de route gewijzigd en moesten we eerst naar Jakarta. De post zou dan ook direct naar Jakarta verstuurd worden. Maar Shirley, een heel mooi meisje dat bijzonder grappig Singlish spreekt, verontschuldigde zich dat ze het had vergeten. Singlish is een mix van 90% Engels met 4 % Malay 1% Chinees en een grappige tongval van 5%. Klinkt heel leuk. Maar Shirley was vergeten die certificaten in een envelop te doen. En zonder die papieren kom je de haven niet uit. Nu is daar altijd wel IETS aan te doen in Indonesië. Maar toch ... je kan beter proberen om basically de normale en geordende weg te bewandelen (bevaren).

LANG ZOEKEN NAAR DE VISSTRAAT

Shirley faxte mij de certificaten toe. Maar toen moesten die nog door de plaatselijke ABS surveyor gestempeld worden dat het de originele kopieën zijn. Dus nam contact op met ABS in Singapore met het verzoek om ABS Surabaya te laten weten dat ik kom. Maar het telefoonnummer dat ze me gaven klopte niet. Dus stapte ik in een taxi en ging op zoek naar ABS Surabaya. Zij woonden in de Jalan Ikan Sepat tiga nomber lima. Dus een soort visstraat drie nummer 5. En dat vonden we. Ik toonde de faxen en vertelde het verhaal aan surveyor Mr

Ketut Subanthia. Hij geloofde me. Nam weer copies van mijn copies. Stempelde en signeerde ze en ik was tevreden, maar zeer bezweet. Want het is daar vreselijk warm en het water droop van me af. Ik ging vervolgens direct naar Tunjungan Plaza en kocht daar een geheel gevoerd puur zijden batik overhemd. En dat is heerlijk in de tropen. Je moet hier niet in een Europees overhemd gaan lopen. Die zijn beslist ongeschikt voor dit klimaat. Ook schafte ik me in een sportzaak een paar rollerskates aan. Waar begin je aan op deze leeftijd. Welnu, ik denk dat je nooit te oud bent om iets te leren. En ik kan het minstens proberen.

GESPIERDE LOOPKIPPEN

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

COASTAL HOPPING IN INDONESIË

Vervolgens ga ik naar de agent en overhandig hem de getekende certificaten van ABS. Hij kan daarmee naar de havenmeester om hem te overtuigen dat alle papieren ok zijn. Dan kan hij daarmee de 'outward clearance' , de akte van uitklaring, krijgen. Uiteindelijk was ik dus nog redelijk druk in Surabaya en had nauwelijks tijd om nog naar ons favoriete Majapahit hotel te gaan. In betere tijden heette dat het Oranje hotel. Hier vond op 19 september 1946 het vlag incident plaats toen de Indonesiërs de blauwe strook van de Nederlandse vlag trokken. En het ROOD WIT overbleef. Want tot heden ten dage de officiële Indonesische vlag is! Maar het was weer hartstikke gezellig en bijzonder positief allemaal. De crew is happy na die succesvol verlopen audit. Want daarna konden ze gaan stappen. Er zijn hier een aantal mooie discotheken en het barst hier werkelijk van vriendelijk glimlachende meisjes. Geen tekort aan dancing girls in Surabaya. Dus de hele crew liep te smilen. En nu zijn we klaar voor vertrek. Coastal hopping in Indonesië. Er zijn ergere dingen in het leven.

GLAD DEK

We stomen op topsnelheid naar Ujung Pandang. Dit schip loopt gemakkelijk 16 knopen met deze beperkte diepgang. Op het brugdek probeer ik mijn rollerskates

en tot mijn verbazing val ik niet ... aan dek bedoel ik. Ik val wel OP, maar dat is iets heel anders. Dat gaat allemaal goed tot het begint te regenen. De wieltjes zijn niet antislip uitgevoerd en het is daarmee spiegelglad op het natte stalen dek. De volgende dag heb ik enorme last van de rugspieren. Net boven de heupen. Je moet boeten als je bepaalde spieren lange tijd hebt verwaarloosd.

NOG EVEN WACHTEN

We stomen tussen de ondieptes door die hier voor de kust van Ujung Pandang verspreid liggen. Ik neem contact op met de loods. 'Nee, niet vandaag captain, we komen morgen aan boord om naar binnen te gaan. Dat is een kleine tegenvaller. Ik had echt zin om lekker te gaan nassen in Ujung Pandang. Ze hebben daar een overheerlijke RIJSTAFEL, met 1 T dus. Dus gooien we de spijker er in (laten het anker vallen) en stemmen de TV af op de lokale zender. Die avond zien we de Liga Italia en de English Premier League. Is ook niet zo slecht.

JAM KARET

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

NOG EEN METERTJE VOORUIT

's Avonds om 6 uur word ik weer gebeld door Makassar Pilots. 'Captain, de loods wacht op je bij boei nummerrrr 9' ... die Indonesiërs kunnen de R heel grappig en langgerekt uitspreken. Dus onze machine gaat op stand-by, alle navigatiemiddelen en alles wat daar bij hoort wordt gecontroleerd. En de chief officer gaat naar het voorschip met de bootsman en de crew. En het anker wordt naar thuis gehieuwd. Het is inmiddels al pikdonker geworden. En die nummerrrr 9 boei is niet verlicht. Bovendien zitten daar nogal wat ondieptes in de directe nabijheid. En besluit ik dus om een gewone nadering naar de haveningang te maken. En manoeuvreer deze grote badkuip van 230 meter lengte tussen alle mini scheepjes door die hier ten anker liggen. Het is een genoegen om waar te nemen hoe schitterend dit schip stuurt. Het nieuw ontworpen spade roer is een

succes. We komen dus met het voorschip tussen de ingang van de haven en ik vraag me af waar dat loodsbootje is. Want eigenlijk kan ik net zo gemakkelijk doorstomen want ik weet waar ik moet zijn in deze haven. No problem. Op dat moment roept de stuurman dat er een onverlicht scheepje vlak op onze stuurboordsboeg zit. Dus zeg ik tegen hem: 'Steek je vingers in je oren dan zal ik de scheepshoorn even laten brullen!' Op dit schip hebben we 2 scheepshoorns. Eentje in de radarmast boven de brug en eentje op het voorschip precies boven het ankerspil. En als je daar staat terwijl die scheepshoorn blaast scheur je de trommelvliezen open. Het is ook mogelijk dat je een hartstilstand krijgt van acute verschrikking. Het produceert namelijk een enorme hoeveelheid lawaai.

Dat onverlicht bootje blijkt het loodsvaartuig te zijn. De loods blijkt een jong en bijzonder enthousiast mannetje te zijn die het wel goed doet eigenlijk. We komen bij de Bogasari werf voor de kant en meren het schip af zo goed als dat mogelijk is. Het is hier namelijk gewoon te klein voor de afmetingen van dit schip. Het voorschip steekt nu 30 meter voorbij het einde van de kade En het achterschip ligt al achter het hek van de Bogasari werf. Dus zeg maar bij de concurrent in de voortuin. En dan willen ze dat ik nog eens 10 meter naar voren kan gaan. Maar de stuurman voorop laat me weten dat er nog 2 onverlichte dekschuiten liggen. Dus blijf ik gewoon waar ik ben. Maar de loods vraagt me of ik please nog 10 meter vooruit kan gaan. 'No pilot, niet meer, dat was het en dat is het. Morgen ochtend gaan we wel verder kijken of we nog iets vooruit kunnen als jullie eerst die dekschuiten hebben weggehaald. ' En dan blijkt het allemaal goed te zijn en liggen we opeens heel perfect. En iedereen is blij en gelukkig dat we er weer zijn. Alles kan in Indonesië.

LEKKER LANG BINNEN IN UJUNG PANDANG

De autoriteiten komen aan boord en we regelen de papierstroom. Ik laat ze weten dat ik geen sigaretten aan boord heb. 'Ok captain, no problem, whisky is ook goed.' Zeggen ze lachend. 'Dat is dan jammer voor jullie maar ik heb ook geen whisky' laat ik ze weten. 'Je krijgt de volgende keer wel dubbel' en ook dat wordt zonder problemen geaccepteerd. We bespreken met de stuwadoors het lossings programma. Deze los installatie is ook te klein voor dit schip. We zijn al bijna te hoog voor de pijpen die het graan uit het ruim moeten zuigen. Die kunnen maar net over de rand van de railing komen. Maar ze hebben ook niet voldoende bereik om in het midden van het ruim te komen. Ook is hun kraan niet hoog genoeg om een bulldozer in het ruim te zetten zodat die het graan naar die zuigpijp kan schuiven. Dus moeten er extra mannen bijkomen die met de hand al die duizenden tonnen graan moeten verplaatsen. En dat is een grote klus. Nadat er 12 uur is gewerkt blijkt er 85 ton graan gelost te zijn. En dat is nog vrij gunstig omdat de lading nu nog hoog in het ruim zit. Maar naarmate de lossing

vordert wordt dat niveau steeds lager en dieper. En mag je blij zijn als je er 45 ton per uur uit kan halen. Is geen enkel probleem voor ons. Beter 14 dagen hier in tropisch Ujung Pandang dan 14 uur in een storm op de Noord Pacific.

BOOTZOEKING

De douane komt aan boord met een aantal papieren die ik moet tekenen. Ter bootzoeking. Ze gebruiken hier nog steeds woorden die uit de Nederlandse koloniale periode stammen. Heel leuk. En of ik even wil tekenen dat er geen schade door hen is veroorzaakt. Dat ze niets hebben meegenomen en dat er ook geen BACKMAILING is gedaan. Inderdaad waren ze de letter L vergeten toe te voegen. Alles kan en niet is moeilijk in dit land. Het is heerlijk hier. Ze krijgen een doosjes met softdrinks en vertrekken dan weer naar hun KANTOR.

ZWARE BUIEN

Gedurende deze periode vallen er zware tropische buien. Het is eigenlijk onvoorspelbaar. De zon schijnt en plotseling ontstaan er sterk groeiende cumuli nimbi. Die bloemkoolwolken. En dan lijkt het alsof er de engelen de hemelkleppen opendraaien. Ze hebben het weer druk daarboven, denk ik dan. En het water stort bijna massief naar beneden. Je weet dat het een normaal verschijnsel is in de tropen. Maar het komt altijd onverwacht.
Die grote hoeveelheid water kan dan niet verwerkt worden door de afvoerputten in het dorp. Voor zover die aanwezig zijn in Ujung Pandang. Het gevolg is dat in korte tijd de straten geheel blank staan. En op die momenten is het ook geheel uitgestorven. De drukte is verdwenen en de uitlaatgassen zijn verwaaid. Je snuift dan gedurende korte tijd frisse en schone lucht op. Als de regen stopt worden alle motorfietsjes weer gestart en ontwikkelt zich in korte tijd een blauwe damp die bij het normale straatbeeld van Ujung Pandang hoort. En blijft hangen tot de volgende regenbui losbarst.

DAG EN NACHT

We lossen dag en nacht door. Gedurende de nacht gaat het tempo echter drastisch naar beneden. De stuwadoors prefereren dan een uiltje te knappen. En dat gaat heel ontspannen en gemakkelijk. Op de meest onwaarschijnlijke plekken gaan ze liggen en sluiten de ogen. Op de hoek van een luikhoofd, met 1 arm over de rand hangend, naast een diepte van 16 meter. Is geen enkel probleem voor ze. Ze rusten en zijn schijnbaar geheel ontspannen.

EVEN NAAR DE REEDE

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

DE HONGER BIJ DE STOPLICHTEN

Wat valt verder op in Indonesië? Bij alle stoplichten treden mensen op. Om geld te verdienen. Je ziet hier dus ondermeer gitaarspelers, vuurspugers, stof van voorruit verwijderaars, drinkwater verkopers, kinderen die een belletje laten tingelen, kinderen die ballonnen willen verkopen, zangers, vrouwen met een baby op hun arm die je heel doordringend aankijken, (alsof het jouw kindje is!), krantenverkopers, oude mannen die je een leeg bekertje voorhouden, autowassers en mensen die gewoon blijven zitten omdat ze niet kunnen lopen. Het is duidelijk dat al deze mensen de dupe zijn van de corruptie in Indonesië. Ze zijn arm en willen alleen wat geld hebben om eten te kunnen kopen.

PRACHT EN PRAAL

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

KASI AN EN TEMPO DULU

De geplande ankerperiode van 3 dagen wordt echter ruim overschreden. De regen veroorzaakt veel vertraging bij de belading van de ALAM SELAR. Het schip heeft een oud systeem MacGregor luiken die niet automatisch gesloten kunnen worden. De scheepskraan moet het luikdeksel dicht trekken nadat de kabel met een d-sluiting door een matroos aan het luik is bevestigd. En dat kost tijd. Ze zijn al een paar keer overvallen door een tropische bui. Hierbij is een deel van de lading nat geworden. Dat moet dan weer gelost worden en vervangen door droge lading. Een tijdrovende bezigheid. Ze hebben nu een stuurman op de brug geposteerd die voortdurend de radar moet observeren. Als

er dan een bui ontwikkelt die naar hen toekomt moeten de luiken direct gesloten worden. Maar het gevolg is dat het lekker ouderwets slow motion lekker tempo dulu verloopt. Niemand klaagt. Maar als je de werkelijke kosten berekent kom je al snel tot de conclusie dat het veel te duur is op deze manier. De vertraging veroorzaakt ook bij ons vele tienduizenden dollars schade. Het gaat hier om 130.000 dollar. De inkomsten voor de scheepseigenaars zijn echter gegarandeerd. Ik hoor dan ook geen enkele bemerking van Singapore.
Dag zeven is aangebroken en er moet nog slechts 700 ton geladen worden. Fluitje van 1 cent zou een onervaren waarnemer zeggen. Die middag begint het vreselijk hard te regenen. Een dik wolkendek is vanuit de Zuid West naar ons toe gekomen. En heeft zich uitgestrekt boven de haven van Ujung Pandang. Op onze radar strekt het zich tot meer dan 20 mijl uit. De wind sterkt ietsje aan. Oppikkend tot windkracht 5 bf. Beslist niet meer dan dat. En vrijwel verticaal valt het water spattend op onze dekken die allang brandschoon zijn. Dag acht komt en er is nog 220 ton te laden op de ALAM SELAR. Helaas ontstaat er volgens Robert Brouwer, onze locale agent en 100% Indonesiër, een klein probleempje in de aanvoer machine . En daar gaan we weer, er komt nog een dagje wachten bij.

EINDELIJK

Aanvankelijk stonden we gepland om rond het middaguur weer te meren. Dat wordt in de ochtend al uitgesteld tot 6 uur in de middag. Wij zijn er gereed voor en hebben het anker al thuis gehieuwd. Ik heb het schip al rond gedraaid. De ALAM SELAR komt naar buiten en ik prik wederom het voorschip binnen de pieren van de haven. En wacht op de loods. Die niet komt. Bel dus met de loodsdienst. Wat is er aan de hand en waar blijven jullie. Een heel vriendelijk meisje aan de lijn die zegt ' what ship captain ? The RUBY INDAH ?' Sorry captain I have no orders for you from your agent.' Terwijl ik net met Mr Robert Brouwer heb gesproken dat we direct nadat de ALAM SELAR vertrokken is naar binnen gaan. Tot de loodsdienst me weer belt en zegt dat er eerst een passagiersschip naar buiten moet en dat ik daarna naar binnen mag. Dus kan ik weer achteruit, ronddraaien, tussen al die honderden kleine vissersbootjes en ankerliggers door manoeuvreren om ruimte te maken door dat passagiersschip de KM MULTATULI. Dat KM (KAPAL MOTOR) betekent motorschip en Multatuli is een naam die wel bekend is in Nederland. En in Indonesië! Want daar was hij zeer geliefd. En daarna is het origineel en helemaal echt MIJN beurt. Er komt dan een kluns van een loods aan boord met een piepstemmetje die van de zenuwen voortdurend overslaat in een hoger toerental. Hij geeft belachelijk orders en ik laat hem voor wat hij is en doe het gewoon zelf en negeer deze man completamente. Voor mij is het ook een makkie want ik weet waar we moeten zijn. En als we gemeerd liggen willen ze ons weer 10 meter vooruit hebben en zeg tegen ze dat het de volgende keer wel zal gebeuren. En terwijl de crew nog bezig is met het veiligheids net aan te brengen bij de

gangway ga ik met mijn vrouw Pleuntje de wal op naar hotel Pantai Gapura om lekker te gaan nassen. Want dat hebben we wel verdiend na deze uitermate saaie week.



DE REEDE VAN UJUNG PANDANG

ALLES GRATIS

Het eten is heerlijk maar daar blijft het bij. We zitten op de bovenverdieping waar een zwakke tropische wind enige verfrissing brengt. Op de beneden verdieping begint een verkooptraining voor huis verkopers in Bali. En we horen luid en duidelijk hoe deze trainees moeten optreden.
'Transport Jakarta – Denpassar GRATIS , Hotel Pantai Kuta GRATIS, tiga Bintang GRATIS. Het klinkt allemaal heel leuk en aardig. Bijna alles is gratis. Alleen het huis mag je betalen. Dan komen er ook nog 4 Nederlandse toeristen binnen. Nota bene plaats nemend aan een tafeltje naast ons. Terwijl alles verder geheel vrij is. Dus gaan wij maar Engels spreken met elkaar. Want de echte originele Hollandse toerist is verschrikkelijk gekleed. Ziet er dus ongelooflijk uit. We hebben dan ook geen trek in contact. Vrouwen met korte broeken en heel dikke benen. Mannen met onderhemden aan. En rode brandplekken op de melkwitte huid. In de USA kom je zo gekleed geen restaurant binnen. Daar staat bij de ingang NO HALTERS NO SHOES NO ENTRANCE. Heel eenvoudig en duidelijk. Een paar jaar geleden zaten we te eten op het terras van een van der Valk restaurant in Holland. Mooi weertje en hartstikke gezellig daar. Tot er een dikke man gekleed in een onderhemd met zijn rug naar me toe aan het volgende tafeltje ging zitten. Die rug zat vol met de meest afschuwelijke puisten. Vreselijk. Ik riep de ober en vroeg om de rekening. De bediende vroeg of er iets mis was met de salade. Nee hoor, alles is perfecto maar ik ben weg.

Als we terug gaan naar het schip komt er een man naar me toe met 2 apen op zijn schouders. 'Nog heel jong, pas 9 maanden oud, je mag ze hebben voor 40 dollar per stuk' lacht hij me toe. 'Je kan ze alle trucjes leren die je wilt. Ze doen alles voor je'. Maar ik laat ze zitten op zijn schouder. Dat is niets voor mij.

HIS GRANDFATHER KILLED YOUR GRANDFATHER

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

PITTIG DANSJE

We eten Ikan Kerapu en otak otak (vishersentjes gestoomd in bananenblad). Naast me zit Shelry Trisiana. Een heel aardig en bijzonder intelligent meisje van 17 jaar. Ze spreekt perfect Engels. En ze wil alles van ons weten. Als een leergierig sponsje neemt ze alles in zich op. De hele familie pikt en pakt en eet van de gerechten die op de ronde tafel staan opgesteld. Deze manier van eten is heel ontspannend. Een sensuele juffrouw genaamd CHI CHI afkomstig uit Jakarta strooit golven muzikale klanken over onze hoofden. De volume knop is hierbij beslist te ver open gedraaid. We hebben moeite om elkaar nog te verstaan. CHI CHI maakt dansbewegingen met haar onderlichaam. Ze is gekleed in een majorette pakje. Het rokje zit heerlijk strak om haar mooie bips. Haar lange benen zijn gestoken in nylons. Ze draagt zilverkleurige laarsjes op goudkleurige 10 cm dikke plateau zolen en hakken. Ze beweegt zich echter vlotjes op het podium. En is dus gewend aan dit ongemak. Haar jackje is te krap voor haar forse boezem. Het staat namelijk wijd opengesperd waaronder haar lichaam voorzien is van een schitterende bustier. Een kindermaatje. En nu niet bepaaldelijk passend door deze omgeving waar ouders met hun kinderen zitten te eten. ALLAH , wat maakt het uit. Ik zie dat er onder de gasten heimelijk wordt gelachen. CHI CHI komt na afloop nog vriendelijk een handje schudden .

Uiteraard mag ik daarna ook nog even op het podium om een paar Hollandse krakers te zingen. Dat lukt. En krijg een daverend applaus. Het gaat hier dus niet om de kwaliteit maar om het plezier!

PANJANG UMUR ORANG INDONESIA

OF WEL : LANG LEVE INDONESIE