Zware Kees

verhalen op de valreep

Zware Kees 3

verhalen op de valreep

Kees Wiersum

Laden van 'dolphins' (fenders) te Qidong, China.

Lanasta

Zware Kees 3
verhalen op de valreep

ISBN: 978-90-8616-146-1
NUGI: 466

Vormgeving: Jantinus Mulder
Fotografie: Kees Wiersum
(tenzij anders vermeld)

1e druk, april 2014

Omslag:
M.s. 'Happy River'

Rechts:
Vershiften van tussendekken op het m.s. 'Happy River'.

www.lanasta.com

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced, stored in a database or retrieval system or published in any form or way, electronically, mechanical, by print, photoprint, microfilm or any other means without prior written permission from the publisher. (Dutch text is also legally relevant in every case or event.)

All correspondence regarding copyrights, translation or any other matter can be directed to:
Lanasta, Slenerbrink 206, 7812 HJ Emmen (NL)

© Copyright 2014 Lanasta, Emmen



Inhoud

7 Voorwoord
10 Kippenvel
12 Stoel 34H
14 Internet
16 Een weekje varen
18 Discipline
20 Better eat food!
22 Torres Strait
24 Bankzaken
28 Kompassteller
30 Epidemie
32 Bommen en granaten
34 Ding Dong
38 Grote boten
40 Hutseklutser
42 Geen zuivere koffie
44 Wachthuisje
46 Het schuurtje van Kholmsk
48 Stille Oceaan
50 Vliegende vissen
52 It's okay!
54 Fraude
56 Dooie kikker
58 Vliegloods
60 Bestemming gewijzigd
62 Een verhaal met een staartje
64 Kuro Shio
66 Sea Rap
68 Stijve nek
70 Technisch weer
72 Lezerscategorieën
76 Langneus
78 Bezuinigingen
80 Laser op!
82 Happy end
84 Vertrek
86 Jaknikkers in Straat Lombok
90 Carrière switch
92 Safety first!
94 Onvergeeflijk
96 Net als Elvis
98 Verbeteren
100 Roken moet mogen!
102 Zwembadje
104 Leuker dan soppen en schilderen
106 Hello handsom...!
108 Geflodder in een badje
110 Apenstreken
112 Mary Celeste
114 Google Earth
116 Sherbro River
118 Lijnmannen
120 Zonnesteek
122 De eerste keer
124 Chalmette Battlefield
126 Frisdrank in de ochtend
128 Aliens
130 Gênant
132 Help, soep in de fik!
134 Zoon van een teef
136 Dos
138 Regenboogweer
140 Ingepakt
142 Nu: gratis bellen!
144 Vrijdagmiddag, kwart over vijf
146 Verdachte voorwerpen
150 Kapitän Fledermous
152 De vuurtoren van Texel
154 Hiswa in Hoorn
156 Captain onboard!
158 Happy Pride
162 Wind uit het oost-westen
164 Blauwe vingertoppen
166 De Beste stuurlui...
168 Drone of UFO?
170 Een zak met appels
172 Janboelski
174 Dagje zeilen

Linkerpagina: Kijkje in het ladingruim.



Voorwoord

‘Zo! En dit is nummer drie. Toen ik het idee opvatte om de in het weekblad Schuttevaer verschenen columns Zware Kees te bundelen had ik één boek in gedachte. Dat leek me al bijna een onmogelijke opgave, want wie zit daar nou op te wachten? En wil niet iedereen een boek schrijven?’ Maar gelukkig waren er een aantal mensen in mijn omgeving die voor het juiste duwtje in mijn rug zorgden zodat ik doorzette.

Die mensen verdienen het om in het derde deel, en voorlopig laatste, vermeld te worden. Allereerst natuurlijk Lia, mijn grootste (en liefste) fan vanaf column nummer één. Zij zorgde ervoor dat ik met beide benen aan dek bleef staan en mezelf niet ging zien als een BNZ’er (Bekende Nederlandse Zeevarende).

Dan natuurlijk Leon. Hij was het die mij voorhield om te gaan publiceren, eerst in het kwartaalblad van het zeemanswelzijn, Diepgang, later in het weekblad Schuttevaer.

En uiteraard Leo. Een collega schrijver/zeeman die mij vertelde hoe je een boek kan schrijven en wat daar allemaal bij komt kijken.

En Sander: hij verzon de naam Zware Kees. Na mijn eerste bedenkingen tegen deze naam (‘Ik ben toch geen crimineel…’) kreeg hij uiteindelijk toch gelijk: ‘Zware Kees’ werd een begrip bij veel zeevarenden.

Een andere Kees corrigeerde en redigeerde mijn verhalen; ik ben nooit erg goed geweest in ‘d’ en ‘dt’. Voor een goede fles bleek hij bereidt (met d of dt?) te schaven aan mijn teksten.

Maar dit boek en de twee voorafgaande delen, hadden nooit geschreven kunnen worden zonder al die uitzonderlijke, vreemde, bureaucratische, eigengereide, vriendelijke, arrogante, dwaze en leuke mensen die figureren, vaak zonder het zelf te weten, in de drie boeken. Walrotten, kantoormensen, autoriteiten, zeelieden en passanten: zij maakten het mogelijk dat ik de verhalen kon schrijven over de moderne Nederlandse koopvaardij.
Een koopvaardij die nog steeds de moeite waard is om te beschrijven en te beleven.
Iedereen daarom: bedankt!

Kees Wiersum
Atlantische Oceaan, 20-11-2013

zware.kees@gmail.com



Klaar voor vertrek, RTG's (container-stapelaars) voor Abidjan.



Het duurt gelukkig nog een aantal weken voordat bemanningszaken aan de bel hangt met de mededeling dat 'er een bootje beschikbaar is'. Voordat het zover is wordt wel verwacht dat je tijdens je verlof de nodige cursussen doorloopt zodat je met de laatste inzichten op velerlei gebied weer aan boord stapt. En zo reis ik naar huis, voldaan na een geslaagde cursus, een vers certificaat 'medische zorg aan boord' rijker...

Kippenvel

Schuin tegenover mij, in de stiltecoupé van de trein, zitten twee meiden luid te praten. Omdat de rest van de passagiers zich wel aan het stiltegebod houden zijn ze goed te volgen.
- 'Gisteren naar Justin Bieber in Roffa geweest, vet awesome!' zegt de ene terwijl ze met duim en wijsvinger snel over het schermpje van haar smartphone veegt.
- 'Echt?' gilt de ander. Maar het is niet echt een vraag.
- 'Ja man, hot die Justin! Spang man! En toen hij zong, wees hij naar mij!'
- 'Echt?' De vriendin heeft nu een Blackberry tevoorschijn gehaald.
- 'Ik heb sick picca's van die swagga boy', man!' haar stem slaat nu over van enthousiasme.
- 'Echt? Post die picca's op Fb, man. Zal ik ze liken!'

Voor ik verder ga moet ik bekennen dat ik geen cursus straattaal heb gevolgd, dus er kunnen spelfouten in het bovenstaande geslopen zijn.
- 'Man, die koolio zong ook nog bjoetie en uh biet! Kippenvel!'
- 'Echt?'

Onbegrijpelijke taal. (Japan, metrostation)

Soms zou ik willen dat ik ook een smartphone (telly, ook wel fonna) bij me heb, of een MP-3 speler. Gewoon om me terug te trekken met muziek.
Ik ben onderweg naar huis na een week cursus te hebben gevolgd. In een soort drijvend klaslokaal ergens op de Maasvlakte hebben we allerlei medische handelingen herhaald. Herhaald, want deze cursus moet een zeeman elke vijf jaar doen. Hierdoor is een infuus inbrengen kinderspel voor mij en een intramusculaire of subcutane injectie toedienen heeft voor mij geen geheimen.
- 'Nou, en toen wilde ik hem gewoon effe fassen, of een bossie geven of een boks, maaknieuit!'
- 'Echt? Chill!'

Nek immobilisatie, geen probleem. Gewoon met een nekkraag die je...
- 'En als toegift zong hij As long as joe laf me. Ik zweer het je: kippenvel!'

Ik begin een beetje geïrriteerd te raken. Zelfs een klein beetje boos, omdat ik niet eens even kan uitleggen wat we zoal gedaan hebben op die medische cursus!
- 'Kippenvel? Weet je waar je kippenvel van krijgt? Van een cursist die een infuusnaald dwars door een ader steekt zodat ie er aan de andere kant uitkomt en zich daarmee in zijn vinger steekt! Of nee, je krijgt kippenvel van dat filmpje van die blaaskatheterisatie. Waar dat slangetje van een toch niet geringe diameter in een niet met name genoemd lichaamsdeel van die arme man werd geschoven! Dat ging verre van soepel!'

In mijn fantasie bijt ik dit die bakvissen toe maar ik houd mijn kaken op elkaar. Tenslotte zitten we in een stiltecoupé...



Meestal vind ik reizen per vliegtuig niet iets om naar uit te zien. Samengeperst met honderden in een metalen cilinder, met bijna duizend kilometer per uur door de lucht racen. Nee, niets voor mij, hoewel... Soms zit daar dan weer een verhaal in. Deze gaat over een lange vlucht en een vervelende medereiziger, een echte luchtzak, om in vliegjargon te blijven.

Stoel 34H

Neptune, grumpy personality, Norfolk Maritime Museum.

Gisteren hing ik voor de televisie op de bank, druk bezig mijn gezin te laten merken dat het absoluut niet erg was om weer eens te gaan varen. Geen programma kon mij langer dan een halve minuut boeien, maar toch bleef ik hangen bij een documentaire over de CEO van een bekende Nederlandse winkelketen. Deze man reist heel Europa door. Maar nu was Hong Kong aan de beurt en wellicht ook de rest van China.
Daar lag hij, min of meer opgebaard in een soort cocon, in de eerste klasse van een supermodern vliegtuig, een lieftallige stewardess onder handbereik. Vredig snurkend en dromend over een Hong Kong waar, na zijn bezoek, het straatbeeld beheerst wordt door het logo van zijn winkelketen.

Dat was gisteren. Vandaag probeer ik mijn piepkleine territorium te verdedigen tegen een veel te grote man die naast mij in het vliegtuig zit. Toevallig moet ik ook naar Hong Kong en wanneer ik het vliegtuig binnenkom, zie ik die uiterst comfortabele stoelen waar je gewoon languit in kunt liggen. Maar aangezien ik geen CEO ben mag ik op stoel 34H plaatsnemen. Economy class. Met naast mij de man die wijdbeens heeft plaatsgenomen op 34I èn half op 34H. Zijn enorme arm neemt de hele leuning tussen de twee stoelen in beslag en zijn elleboog priemt af en toe gemeen in mijn zij.
Gemaakt vriendelijk wens ik hem goedemorgen en spreek de hoop uit dat de stoelenrij naast mij vrij blijft, zodat ik kan verkassen.
- 'Nou, dat is te hopen!' Het klinkt alsof ik nu meteen mag oprotten. Maar helaas, langzaamaan vullen alle stoelen zich en moet ik de reistijd van ruim elf uur zien door te komen met mijn botte buurman.
Niet de moeite nemend zijn veiligheidsriem vast te gespen, valt hij ogenblikkelijk in slaap nadat we zijn opgestegen. Zulke mensen vinden een veiligheidsriem vastmaken iets voor mietjes. Jammer dat we niet in een enorme luchtzak vallen. Gelukkig zakt hij steeds verder tegen de raamkant aan waardoor ik eindelijk wat meer ruimte krijg.

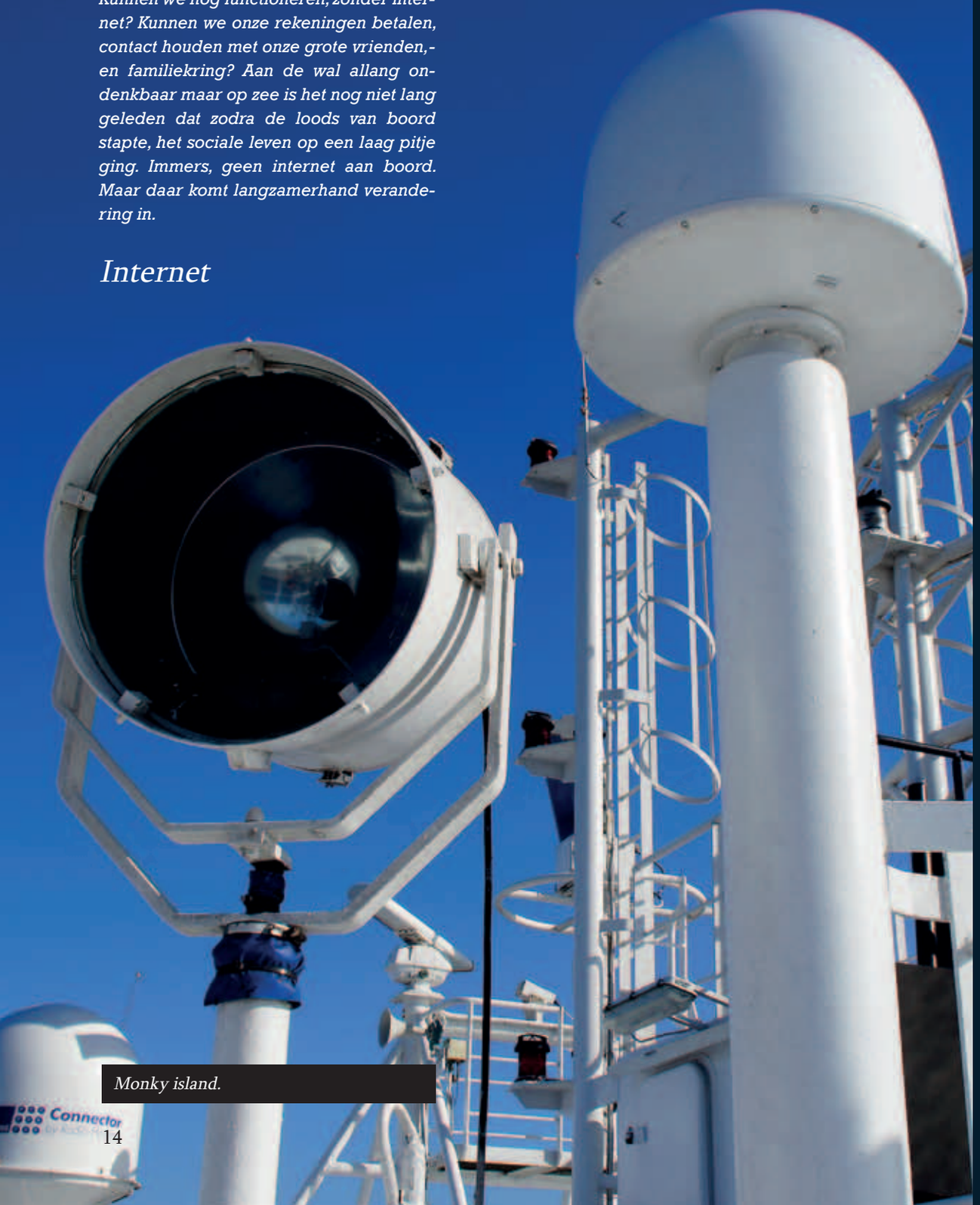


Territorium verdedigen..

Wanneer we dan eindelijk geland zijn te Hong Kong heb ik zo'n haast om mijn rugzak uit de bagagelocker te pakken, dat ik niet voel dat ik hem met mijn elleboog uiterst licht raak. Meteen vliegt hij op.
- 'Hé, kijk uit, ja!' snauwt hij dreigend. Zijn hand tast op zijn kaak naar een zere plek die er niet is.
- 'Sorry,' mompel ik. Maar ondertussen denk ik: 'Ik had hem harder neer moeten hoeken!

Kunnen we nog functioneren, zonder internet? Kunnen we onze rekeningen betalen, contact houden met onze grote vrienden,- en familiekring? Aan de wal allang ondenkbaar maar op zee is het nog niet lang geleden dat zodra de loods van boord stapte, het sociale leven op een laag pitje ging. Immers, geen internet aan boord. Maar daar komt langzamerhand verandering in.

Internet



Monky island.

Op de brug is een enorme nieuwe kast geplaatst op een onhandige plek. Door een glazen deur zie je een onbegrijpelijke wirwar van stekkertjes en knipperende lampjes.
- 'We hebben internet aan boord!' jubelde mijn collega toen ik het commando overnam.
Eindelijk! Internet aan boord! Een golf van blijde verwachting overspoelt mij wanneer ik, op mijn knieën gezeten, mijn neus platdruk tegen het glazen deurtje. Nooit zullen we meer verstoken zijn van het laatste nieuws, we kunnen skypen, pingen, chatten, sms-en, hyven, downloaden, msn-en, facebooken en eh... nog veel meer! Afgelopen is het met de onwetendheid! Ook Jan-de-Zeeman gaat vanaf nu mee in het digitale tijdperk. De mogelijkheden zijn onbeperkt: 'Ha! Néé, meneer de reder, de kade is niet bezet voor het weekend! Ik heb zojuist gegoogled en...'

- 'Kap, hier is de servicemonteur van Radio Holland.'
De stuurman kijkt lichtelijk gealarmeerd als hij mij zo ziet zitten, haalt zijn schouders op en verdwijnt.
- 'Service monteur?' echo ik hem achterna, die installatie is toch nieuw?
Maar er blijken nog wat 'aanloopproblemen' te zijn en er moet nog een paar kilometer draad naar de hutten aangelegd worden. 'Dan kunnen jullie direct vanuit je hut skypen met je vriendinnetjes,' zegt de monteur met een vette knipoog van verstandhouding. Ik produceer een dwaze glimlach.
Na deze laatste technische ingrepen vertrekken we. De eerste dagen is het na vijven verdacht stil op het schip. Iedereen zit aan zijn schootcomputer gekluisterd. En dan blijkt de toebedachte bandbreedte van ons internet wel erg klein bemeten. Het is als de douche in de kapiteinshut van een ouder schip: zodra het vijf uur is en alle matrozen springen onder de douche, rest de kapitein slechts een miezerig straaltje water. En nog koud ook. Zo ook met ons internet: de eerste dagen is er geen doorkomen aan, het duurt minuten voordat je een homepage kunt laden. Skypen, al dan niet met vriendin, is er niet bij. Maar alles went.



Antenne voor spirituele ontvangst

Tot het noodlot toeslaat...
- 'Kap, internet doet het niet!' Paniek klinkt door in de stem van de tweede stuurman. Na hem volgt de rest van de bemanning. Het lijkt alsof men afgesloten is van een eerste levensbehoefte. Gelukkig doet de satelliettelefoon het wel. Ik bel de serviceline van de provider en onder angstige maar hoopvolle blikken van een groot deel van de bemanning ga ik in de weer met een laptop, aangesloten op de internetkast. Na drie kwartier een reeks, voor mij volstrekt onbegrijpelijke, commando's te hebben ingetoetst gaan alle groene lichtjes branden en ben ik de held van de dag.



Lui lig ik op de bank, een krant op mijn schoot, een kop koffie onder handbereik. Heerlijk zo'n lang verlof. Doen waar je zin in hebt, en het vooral doen wanneer je er zin in hebt. Beetje hangen, beetje hobbyen, beetje... En dan ineens de telefoon. Aan het nummer op het display weet je direct hoe laat het is. Opstaan! Je verlof is om...

Een weekje varen

Rennen! Anders haal ik het vliegtuig niet. Eerst die taxi die veel te laat was, daarna files op de Nederlandse wegen. Vervolgens een rij van tientallen meters bij de paspoortcontrole op Schiphol. Natuurlijk maar twee loketten open, bemand door onverschillig kijkende douaniers.
Eenmaal aan boord werken we de avond door. Vroeg in de ochtend vertrekken we. Het is potdik van de mist. Maar net buiten op zee wordt een gordijn opengetrokken en blijken we ineens op open water te varen. Niet dat ik er veel van kan genieten: ik begraaf me in een stapel papier, tenslotte is het einde maand; iedereen wil weten wat er deze maand verdiend is. Daarna de inklaringspapieren.

Ik ben er nog niet meer klaar of er ligt al weer een ongeduldig loodsbootje langszij.
- 'Bon soir, monsieur le pilote.'
En daar gaan we weer, een rivier op, natuurlijk stroom tegen. Na in het holst van de nacht te hebben afgemeerd, begint het lossen in de vroege ochtend. Even een paar uur slaap en voor het goed en wel tot me doordringt zit ik weer aan mijn vertrouwde computer op de brug. Papier te produceren.

Nog maar nauwelijks heb ik het laatste formulier geprint, of we varen alweer in tegengestelde richting, de Seine af. Helaas hebben we moeten wachten voor een cape-sizer en is het snel na vertrek donker geworden op de rivier. Mijn motto dat de nacht er is om te slapen, wordt zwaar geweld aangedaan.
De volgende ochtend lijkt het erop dat we tenminste het Noordzeekanaal gedurende daglicht zullen bevaren, maar daar denken de IJmuider loodsen anders over. Hadden we immers gisteren niet een later tijdstip doorgegeven? Nou dan, dan krijg je de loods ook op die tijd! Met een prachtige zonsondergang, dat dan weer wel, varen we de Noordersluis binnen en even later meren we in het pikkedonker in dok. Gelukkig is het te laat voor de dokmeester om ons schip nog droog te zetten. Aangezien er geen agent, douane of andere walrotten het schip overspoelen, nemen we er maar een.

En omdat het weekend is, is het niet al te druk. Nadat ik alle bemanningsleden tot vervelends toe heb geïnstrueerd en drie telefoonnummers op het mededelingenbord heb achtergelaten waarop ik te bereiken ben, neem ik de trein naar huis voor een welverdiende, relaxte nacht. Maar als ik thuis, na slechts een week te zijn weggeweest, alweer op de bank zit, heb ik niet echt het idee dat mijn reis begonnen is...

De eerste paar dagen aan boord zijn altijd wat onwennig. Proberen in een ander ritme te komen, met je gedachten toch nog vaak bij thuis. Maar dat went snel, voor je het weet zit je in een strak schema met zelfs tijd om de overtollige pondjes, tijdens je verlof opgebouwd, weg te werken. Maar dat gaat niet vanzelf.

Discipline



Gym aan boord van een 'Happy D'.

Een venijnig gepiep rukt mij wreed uit mijn slaap. In de haast om het lawaaimakende onding voor altijd het zwijgen op te leggen, stoot ik mijn elektrische tandenborstel om. En vervolgens een flesje water. Toch de volgende keer de dop erop doen. Ik wrijf het water uit mijn gezicht en realiseer me dat de eerste werkdag aan boord van mijn nieuwe schip is aangebroken. Nog even omdraaien omdat het, pak 'm beet, pas half negen is, is er niet bij. Eruit! Een beetje discipline! Douchen, aankleden, ontbijten, naar de brug om een praatje met de stuurman te maken, en dat allemaal zo vroeg. De eerste week is wennen. Gelukkig is het schip niet nieuw voor me.
Mijn verlof is omgevlogen. Ik zit in mijn stoel op de brug en het lijkt alsof ik nooit weg ben geweest. Nou ja, een paar nieuwe mensen om me heen en een iets andere indeling van de brug. Maar de wijde, eeuwige oceaan is vertrouwd als altijd.
- 'Prettig verlof gehad?' informeert de stuurman.
- 'Eh, ja, heel prettig.'

En plotseling weet ik het zeker: de tijd gaat veel sneller tijdens verlof dan op zee. Want wat heb ik in mijn verlof eigenlijk voor nuttigs gedaan? Eerst twee weken rondgelummeld in en om het huis. Dat is nog knap lastig na ruim vijf maanden varen en constant werken. Maar ja, denk je dan, tijd genoeg.
Daarna liet de kapitein des huizes op charmante wijze het 'what-to-do-lijstje' een paar maal opzichtig in mijn buurt rondslingeren tot ik begreep dat er toch echt een paar dingen gedaan moesten worden. Een dag later was ik in de weer met een driedelige ladder, verf, witsel, laminaat, behang en een doosje behangselplak. Op de zolder moest een logeerkamer gerealiseerd worden. Hoewel ik me lelijk vergistte in de volgorde - allereerst legde ik de laminaatvloer en daarna werd er behangen en gewit - was het resultaat bevredigend.
En daarna... o, ja. Ik heb ook nog een dappere, maar halfslachtige poging ondernomen om de tuin te herbestraten. Dat wil zeggen, de klinkers loshalen en opstapelen zodat een stratenmakerbedrijf aan de gang kon. Na een aantal kruiwagens vol met stenen te hebben verplaatst vertelde mijn rug me, op niet mis te verstane wijze, dat ik geen twintig meer ben.

Met dit mislukte project in mijn achterhoofd, besluit ik hier aan boord minstens drie keer per week te gaan sporten in de 'gym'. Ha! Kan ik volgend verlof een zwembad graven. Kwestie van volhouden door een ijzeren discipline!

Zo, alweer een paar weken aan boord. Hoewel een zeeman zeer zelfstandig kan werken is het maar goed dat je toch zo af en toe gecontroleerd wordt door mensen aan de wal. Want voor je het weet is de suiker bedorven en misschien ook het zout over de datum. Gelukkig krijg je dan na deze controle ook nog eens goed advies.

Better eat food!

Roestvrij staal, als een spiegeltje.

Greg Jackson, officier van de Australische quarantainedienst AQIS, zet een stap in de kombuis en ziet een rat wegschieten. Hij schrikt, maar het is niet duidelijk of hij van de rat schrikt of van de kok, die hij nu in een schemerdonkere hoek ontwaart. Op sandalen en met een morsig, gevlekt voorschot over zijn enorme buik lijkt hij een beul uit de middeleeuwen. Met zijn rug naar de officier staat hij een homp vlees te bewerken. Stukken wit vet vallen op de vloer. Met een geroutineerde beweging van zijn voet schuift de kok het vleesafval onder de werkbank. Hij neemt een diepe haal van een nattig shagje dat aan zijn onderlip gekleefd zit. Een lange askegel valt op het vlees wanneer hij zich omdraait naar de quarantaineofficier.

- 'Wat mot je, zoek je wat?' snauwt de kok.
- 'Eh, ik kom de kombuis inspecteren en...'

De kok kijkt de quarantaineofficier vernietigend aan en wijst naar hem met zijn mes.

- 'Je komt niet gelegen! Je ziet toch dat ik bezig ben?'
- '... ik wil ook de provision store zien,' maakt Greg zijn zin af.

Even lijkt de kok in tweestrijd: de officier aan zijn mes rijgen of hem de provisiekamer wijzen. Hij besluit voor het laatste.

- 'Dan mot je daar wezen. Da's de drystore en groentekamer. En de vriezerij. En nu oprotten!'

Greg maakt dat hij wegkomt en opent de deur naar een kwalijk riekende en pikdonkere ruimte.

- 'Er is geen licht...!' piept hij, maar de kok heeft geen oog meer voor hem. In het licht van een zaklamp en met een hand zijn neus dichtknijpend kijkt de officier rond. Kakkerlakken schieten alle kanten op en bijna glijdt hij uit over iets snotterigs op de vloer. Wanneer er iets kouds op zijn hoofd valt en in de richting van zijn nek begint te kruipen, schreeuwt hij het uit.

Misschien dat een quarantaineofficier wel eens zo'n situatie tegenkomt, hier zijn de kombuis en stores schoon en goed georganiseerd. Onze onberispelijk geklede kok glimt van trots als hij een compliment krijgt.

Ach ja, hoe kan het ook anders. Vandaag nog ontvingen we een berichtje van een bezorgde kantoormedewerker die meldde dat er op een ander schip proviand was aangetroffen waarvan de houdbaarheidsdatum verstreken was. Om deze deficiency in de toekomst te voorkomen, gaf hij in een schrijven naar alle schepen nog een goede raad: 'Better eat food before it expires...' Ik neem maar aan dat het als grap bedoeld was.

Hoewel het er bijna altijd mooi weer is, is varen boven Australie niet altijd even veilig. In het gebied waar de eilanden genoemd zijn naar de dagen van de week, zijn veel ondieptes en verraderlijke stromingen. En gaat daarom wel eens wat mis, in het verleden, maar ook nu nog.

Torres Strait

Het begint snel donker te worden wanneer de loods aan boord stapt nabij Goods Island. Even later varen we tussen de riffen door, het Prince of Wales Channel in. Tja, onder loodsaanwijzingen. Want het is niet zo heel lang geleden dat er hier geen loods nodig was. Je deed het allemaal zelf, peilingen nemen met radar of op zicht, lichten verkennen, kortom navigeren. Tenslotte hebben wij daarvoor geleerd!
Maar dat het niet altijd goed gaat in deze zeestraat tussen Papua New Guinea en de noordelijkste punt van Australië, kon ik een aantal jaren geleden met eigen ogen aanschouwen. Net na het Prince of Wales Channel lag een tamelijk groot schip wel erg vreemd geparkeerd. Het was blijkbaar recht op de kust gevaren.

Als ik dit aan de loods vertel neemt hij me mee naar de kaartentafel.
- 'Kijk, kapitein, hier ligt Quetta Rock. De 'Quetta' was een zogenaamd mailschip. Het vervoerde post, goederen en passagiers, meestal immigranten, van London naar Brisbane. Toen het schip op haar twaalfde rondreis het Adolphus Channel indraaide, stootte het op een rots die niet op de kaart stond ingetekend. Het schip scheurde over de volle lengte open en zonk in minder dan vijf minuten. Bij deze ramp kwamen bijna tweehonderd mannen, vrouwen en kinderen om. Ze liggen dáár begraven…'
De loods wijst naar Thursday Island, dat in het duister nu niet te zien is. Wat een dramatisch verhaal! In mijn fantasie zie ik de paniek aan boord, want in minder dan vijf minuten heb je alle geluk van de wereld in één keer nodig om een dergelijke ramp te overleven.
- 'En hier, kijk, OG rock, dat staat voor het schip 'Ocean Grandeur' dat hier vergaan is.'



s.s. 'Quetta'

De loods komt nu helemaal op dreef.
- 'De 'Ocean Grandeur' was een tanker die, doordat 'ie lek sloeg, de grootste olievervuiling uit de geschiedenis van Queensland veroorzaakte.'
Hij is nu niet meer te stoppen:
- 'En omdat in dit gebied twee oceanen bij elkaar komen heb je hier een heel vreemd tij. Het kan zo maar zijn dat je in een gebied bij vloed veel stroming om de oost hebt en bij de volgende vloed een tijstroom naar het westen. Voor je het weet lig je op het strand met je schip!'

Een geloofwaardiger verhaal om zijn verblijf aan boord te rechtvaardigen had hij niet kunnen verzinnen. De derde stuurman, voor het eerst in de Torres Strait, heeft het allemaal van een afstandje aangehoord. Op mijn vraag of hij het interessant vind om hier ervaring op te doen antwoord hij benauwd:
- 'Een beetje té interessant!'



Na een veilige passage door Torres Straat en de Great Barrier Reef, lopen we een plaats aan ergens in oost Australië. Eindelijk weer eens tijd de benen te strekken; na werktijd ruikt het in het trappenhuis en in de gangen naar zeep en aftershave; de matrozen maken zich op de wal op te gaan. Maar voordat de zinnen verzet kunnen worden moeten er bij de kapitein nog wat zaken geregeld worden. Financiële zaken.

Bankzaken

Aan het eind van een drukke dag, kort nadat de agent een dikke enveloppe heeft afgeleverd en ik een half uurtje aan mijn computer gegevens heb ingevuld, staan er in de gang voor het kantoortje een aantal bemanningsleden te wachten. Er is geld aan boord en dus kan er gepassagierd worden! Een vast ritueel. Geruime tijd voordat een schip een haven aandoet kunnen de bemanningsleden namelijk geld opnemen via de agent. Na voor ontvangst te hebben getekend wordt er steevast zorgvuldig nageteld, zelfs een kapitein kan een telfout maken.

Dit keer gaat het echter iets anders.
- 'Eh, kapitein, ik had eigenlijk vijfhonderd dollar opgenomen maar Manuel krijgt nog honderd van mij. Kan ik dus honderd extra krijgen?'
Gelukkig heb ik iets meer opgenomen dan besteld was, dus dat kan. Helaas blijft het niet hierbij.
- 'Oh, ik wilde eigenlijk geen US dollars, maar wat meer Australische dollars. Kan dat?' Matroos Jimmy.
- 'Ik had eigenlijk geen geld opgenomen! Komt me niet zo goed uit.' Matroos Rod.
- 'Ik wilde nog vijftig Aussie dollars extra, want…' De derde stuurman.
Ik tel tot tien en daarna nog een keer.
- 'Nee, dat kan niet en jij, Rod, had wel geld opgenomen, kijk maar op dit bestellijstje, en nee, ik heb geen extra Australische dollars.' Zo, dat moet duidelijk zijn.
- 'Kap, maar ik had geld van Joe geleend, tweehonderd dollar, en die zou het aan George geven, dus als ik nou…'
- 'Stop!' bulder ik. Dat doe ik niet zo vaak, dus het is direct stil.
- 'Iedereen die vorige week bij mij geld heeft opgenomen tekent voor dat bedrag en neemt het in ontvangst. Niet meer en niet minder. Dan heb ik nog vierhonderd US dollar over. Dat kan eventueel ook opgenomen worden. Daarna mogen jullie helemaal zelf beslissen wat je met dat geld gaan doen, oké?'
- 'Maar…,' probeert de tweede machinist nog.
Ik kijk hem op een bepaalde manier aan en dat is voldoende om hem het zwijgen op te leggen.

Hierna worden de zaken vlot afgehandeld. Even later leg ik met behaaglijke zucht mijn voeten op de tafel en leun achterover met een wijntje in de hand. Het was een drukke dag.
Er wordt op de deur geklopt.
- 'Kap, komt de agent nog?'
Ik trek mijn wenkbrauwen op bij wijze van antwoord.
- 'Kunt u dan nog vijfhonderd vijftig Euro, honderd US dollar en tweehonderd vijftig Aussie dollar bestellen?' De stuurman tracht zijn gezicht in de plooi te houden.
Ik maak een gebaar met mijn hand waarbij de middelvinger een belangrijke rol speelt.

Foto links: Plastic geld.

Foto onder: Rustig blijven!



Happy Rover te Baie de Prony,
New Caledonia.





Nadat een schip is aangekomen in een haven wordt het niet alleen door agent of autoriteiten bezocht. Bezoekers van velerlei pluimage kom je tegen, sommigen met vreemde streken op hun kompas...

Kompassteller

Ons magnetisch kompas vertoont kuren. Nabij Zuid Afrika is de deviatie, het verschil tussen het magnetische en het ware noorden, opgelopen tot astronomisch hoge waarden. Daar moet wat aan gedaan worden, want valt ons gyrokompas uit, dan hebben we een probleem. En zo stapt in Singapore, samen met de agent, een drukdoend heerschap aan boord. Hij stelt zich voor als de kompassteller.

- 'En ik ben ook 'master' geweest!' Waarom dit vergezeld gaat met vette knipogen is mij niet duidelijk, ik dacht toch echt dat ik een eerzaam beroep heb.
- 'Kunt u de kok vragen of ik mee kan eten?' is zijn volgende vraag. En: 'O ja, heeft u toevallig wat frisdrank?'

Nadat ik hem beleefd maar dringend heb verzocht eerst eens naar het magnetisch kompas te kijken, denk ik van hem af te zijn. Tien minuten later staat hij plotseling voor mijn neus.

-'Kapitein, heeft u even tijd, het is belangrijk...'

Met een gewichtig gezicht gaat hij me voor naar het schavotje. Boven aangekomen verklaart hij dat hij mij uit zal leggen waarom het kompas niet in orde was. Ik besluit wat geduld te oefenen.
- 'Kijk', begint hij zijn betoog, 'de deviatie is niet overal op de wereld hetzelfde.' Vertel mij wat nieuws, denk ik, maar ik houd mijn mond.
- 'Als je bijvoorbeeld in Rusland bent en je ontmoet een vrouw (om geen misverstand te laten ontstaan plaatst hij beide vuisten ongeveer in zijn oksels met zijn wijsvingers naar voren priemend…), dan reageer je misschien zo…' Hij verplaatst zijn rechtervuist naar beneden, weer met priemende vinger, ter hoogte van zijn gulp. Weer een knipoog van zeelui onder elkaar. De vertoning begint aardig gênant te worden, maar het kan nog erger.
- 'Maar ben je in Azië, en je ontmoet daar een vrouw dan…' zijn arm met gebalde vuist schiet omhoog alsof hij mij een uppercut wil verkopen. Ik begin ernstig te denken aan een oogafwijking als de kompassteller weer knipoogt.
- 'Begrijpt u, kapitein, overal op de wereld zijn vrouwen anders, net zoals de deviatie overal ter wereld verschilt. Daar reageert het kompas dan ook op, net zoals een zeeman op vrouwen!'

Op zee, wanneer het weer zich rustig houdt en er geen technische problemen voordoen is het goed toeven. Zeker met een op elkaar ingespeelde bemanning die al een tijd met elkaar vaart. Geen vuiltje aan de lucht! Maar dan wordt een deel van je bemanning afgelost...

Epidemie

De portier van de taxi klapt dicht en weg zijn ze, zomaar vier man van je bemanning naar huis, met verlof. Zo gaat dat, je vaart maandenlang samen en dan toch nog plotseling worden ze afgelost. Ach, het is even wennen, maar het hoort erbij. Ik doe de brugdeur dicht en ga naar beneden, naar het scheepskantoor. Een gestommel van bonkende koffers op de trap verraadt dat de nieuwe bemanning onderweg is naar boven.
Even later - ik doe intussen alsof ik het druk heb met schrijven met mijn leesbrilletje op het puntje van mijn neus - wordt er geklopt. Vier vreemde gezichten kijken me aan. In hun hand de map met persoonlijke papieren.
- 'Welkom aan boord', begin ik glimlachend mijn welkomstpraatje terwijl ik de papieren aanneem. Een blije kapitein is natuurlijk een goed begin voor elke nieuweling aan boord. Afijn, dat is zo mijn stelling.
Eén van de nieuwelingen, de bootsman, lijkt niet zo blij. Hij kijkt me droefgeestig aan, met rode, dikke ogen en zegt met een stem die een behoorlijke verkoudheid verraad dat hij een 'verstobte deus' heeft. Maar dan in het Engels, wat het nog een graadje erger doet klinken.
- 'De stuurman heeft wel een paracetamolletje voor je,' stel ik hem gerust en ik wend me schielijk af als hij bij wijze van antwoord in een hoestbui losbarst.



Dikke neus.

Een paar dagen later wordt bewaarheid wat ik al vreesde. Als ik om kwart voor acht op de brug verschijn om daar de wacht over te nemen, moppert de eerste stuurman snotterend en snuivend dat hij aangestoken is door 'die nieuwe bootsman'. Ook de tweede stuurman en een paar matrozen komen langs voor keelpastilles of paracetamol. Zo gaat het vaak. Zolang de bemanning niet te veel blootgesteld wordt aan allerlei virussen die aan de wal rondwaren, gaat het wel. Maar brengen nieuw aangemonsterde mensen een virusje mee, dan is het hek van de dam.
En zo is het die week een gaan en komen van niezende, hoestende en loddderig kijkende bemanningsleden. Slechts een handjevol mensen lijkt de dans te ontspringen, waaronder de meester en ikzelf.

Wanneer de epidemie zijn hoogtepunt bereikt heeft, zitten we aan de ontbijttafel. Onze derde machinist komt de messroom binnen, zijn ogen halfdicht en zijn neus knalrood.
- 'Daar is grieppatiënt nummer zoveel,' merk ik op.
De meester kijkt met schattende blik naar de derde die puffend en steunend neerzijgt op een stoel.
- 'Neuh, die is niet ziek,' stelt hij de diagnose. 'Zo verrot ziet hij er altijd uit als hij net uit zijn kooi rolt.'

Slecht weer, jachtende kantoormannetjes, vervelende autoriteiten en oplopende spanningen; zeelui hebben er bijna dagelijks mee te maken. Het is maar goed dat wij een door weer en wind gelooide olifantshuid hebben gekweekt. Maar soms steekt er toch wat irritatie de kop op.

Bommen en granaten

Wanneer ik 's morgens op de brug kom, is de stuurman druk in gesprek aan de VHF. Het gaat zo te horen over het weer. Golfhoogte, windsnelheid, zicht, hij geeft alles door aan een voor mij onbekend iemand. Behalve in het weer is men ook geïnteresseerd in de scheepsgegevens.

Aan het gezicht van de stuurman te zien is dit gesprek al een tijdje aan de gang. Eindelijk lijkt de andere partij tevreden.
- 'Wie was dat?' vraag ik belangstellend.
- 'De Korean Navy!' antwoordt de stuur. 'Alles willen die idioten weten. Het valt me nog mee dat ze niet vragen hoe vaak ik naar de plee moet.' Hij beent kwaad heen en weer.
- 'En ze spreken ook geen fatsoenlijk Engels!' voegt hij er nijdig aan toe.

Tja, de Korean Navy. Je kunt je niet in de buurt van Zuid-Korea vertonen of je wordt minstens drie keer opgeroepen. Niet alleen over de VHF zijn deze marineklanten actief. Dagelijks spuwt de Navtex een lang lint van berichten uit. Weerberichten en navigatiewaarschuwingen, maar ook opvallend veel berichten over oefeningen, gehouden door de marine.

Ik scheur de strook papier af en ja hoor, ook vandaag worden er weer duizenden bommen en granaten afgeschoten. Overigens ook door China, Japan en Taiwan: 'Yellow Sea, military exercises', 'firing exercises' door Taiwan, 'gunnery' ook door Taiwan, 'fire practices', 'naval operations', 'bombing', het lijkt hier wel oorlog.
Maar waarom de Koreanen deze oefeningen pal voor de haven van Masan doen, is kennelijk een goed bewaard, militair geheim. Gelukkig wordt er alleen 's nachts geschoten, tussen 23:00 en 06:00, misschien dat de bedenkers van deze oorlogsspelletjes menen dat zeelui dan toch slapen. 'Er wordt dan vast niet gevaren.'

Of het met elkaar in verband staat is niet zeker, maar schijnbaar gaat al dit bombarderen en geschiet wel eens mis. Ik vind tussen de berichten een opmerkelijk hoog aantal van schepen - voornamelijk vissers - die gezonken zijn. Het stikt in deze wateren dan ook van de vissersschepen, het zal me niet verbazen dat er zo nu en dan een wordt geraakt door een verdwaald projectiel.
Oorlogsspelletjes zijn in dit deel van de wereld misschien wel logisch. China heeft ruzie met Taiwan, Noord- en Zuid-Korea zijn niet bepaald elkaars vriendje en Japan houdt dit gekrakeel scherp in de gaten.

Net is de stuurman weer gekalmeerd of we worden weer opgeroepen: 'Your ships name is...'
Ik verdwijn tactisch nog even naar beneden, het is nog geen tijd voor mijn wacht.

Opgelegde vliegdekschepen (links, de John F. Kennedy)

Al vaker heb ik geschreven over autoriteiten die, met bijna fundamentalistische ijver, het leven van een eenvoudig kapitein zuur proberen te maken. Zo ook vandaag wanneer ik administratieve voorbereidingen tref om Rusland aan te mogen lopen. Ik zou er bijna frauduleus van worden.

Ding Dong

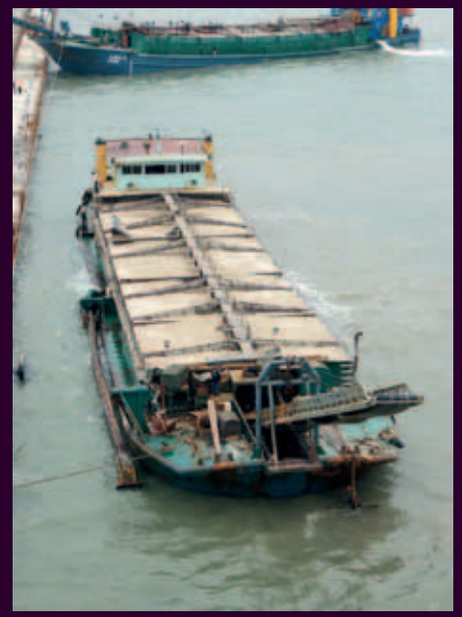


De agent in Rusland verzoekt mij op een nogal dwingende toon (kennelijk nog een hardnekkige, overgebleven communistische reflex) de laatste tien havens op te geven die we hebben aangedaan. Plaatsnaam, aankomstdatum, vertrekdatum, havenfaciliteit. En een beetje snel! Zeven dagen voor aankomst wil hij het weten, 'even if the vessel is in port at the time' zo staat er in krom, maar streng Engels in de mail. En een datum van aankomst plus tijd! Ik concludeer dat het feit dat we nu in een Chinese haven liggen en nog niet weten wanneer we vertrekken geen geldige reden is om niet aan zijn bevel te voldoen.

Maar ik, gepokt en gemazeld als ik ben in As Soon As Possible (ASAP) mails en Awaiting Your Prompt Reply (AYPR) berichten, ik word hier niet warm of koud van. Wel moet er een probleempje opgelost worden. Als ik naar buiten kijk zie ik direct achter ons schip een drietal brede hopperzuigers met de boeg tegen de kade gemeerd liggen. Via een lopende band wordt in hoog tempo een lading zand gelost. Verderop, in een zompig stuk land, staan verschillende installaties met trilnaalden in de bodem. Dichterbij rijden grote bulldozers rond. De kade waaraan wij liggen is duidelijk nog niet af. Er worden stukken land bijgewonnen om de groei van China bij te kunnen benen.

Eén blik op de kaart leert mij dat de kade waaraan we gemeerd liggen nog geen naam heeft. Maar een plek open laten op een officieel formulier voor de Russische agent is zoiets als in Rusland hardop beweren dat Poetin stemmen koopt. Dat wordt niet op prijs gesteld. Sancties zullen dan volgen!
Improvisatie is in de scheepvaart een must. Creatief zijn ook, dus pak ik de havenkaart van Xiamen, de plaats waar we liggen, erbij en zoek een mooi klinkende naam op.
-'Haven: Xiamen, havenfaciliteit: Xiamen Gang Zhaoyin Gangqu Ding Dong 12.7', dat lijkt me wel wat,' mompel ik halfluid. Het klinkt alsof we er echt geweest zijn, besluit ik. Die 12.7 is overigens de waterdiepte nabij onze ligplaats.

En als een overijverige stropdas bij de Russische veiligheidsdienst dit toch op zou zoeken, vindt hij een plek die op nog geen drie kabel afstand ligt van waar wij gemeerd zijn. Niet helemaal, want dat 'ding dong' heb ik erbij verzonnen; het klinkt namelijk erg Chinees. Zo doe je dat. Ik druk op 'send', me niet in het minst schuldig voelend over mijn digitale fraude. In Rusland zijn ze wel wat gewend.



Hopperzuiger, ietwat primitief maar wel doeltreffend.

Stinger, 600 ton, geladen te Zhoushan, China.

Soms lijkt in de scheepvaart alles groot: schepen, afstanden, bemoeienis van de wal, noem maar op. Maar dan, onverwacht, kom je erachter dat je op zo'n groot schip slechts heel nietig bent in die grote wereld. En dat zet je weer met beide benen aan dek.

Grote boten



Lang zag het ernaar uit dat ik nooit een rijbewijs zou hebben. Wat moet ik met een auto op zee, was mijn niet helemaal realistische standpunt. Maar 'ze' moeten mij niet gaan uitdagen! Sommigen in mijn kennissenkring vonden het maar vreemd dat ik wel 'zo'n grote boot' mocht varen, maar nog niet eens in een klein autootje rijden. Dat werd dan een beetje lacherig gezegd - op verjaardagen bijvoorbeeld - en het werkte bij mij als rode lap op een stier.

Veel tijd om met goed gevolg een rijexamen te doen had ik daarom niet nodig. Eén cursus van tien dagen, veel kilometers en drie geduldige rijinstructeurs later, was ik in het bezit van het papiertje. Pff, wat is er zo moeilijk aan autorijden!
De eerste auto die ik kocht bleek een Deawoo te zijn. Bleek, want toen ik na de aankoop thuis kwam en mijn buurman vroeg wat voor een merk auto ik had gekocht, kon ik mij het niet meer herinneren.



Okpo Hang, Korea, werf voor de allergrootste schepen.

- 'Een rode,' zei ik daarom maar. 'Eentje met een hoop deuren.'
Ja, lach maar, ik was er erg blij mee en het ding liet me nooit in de steek. Soms wat benzine erin en dat was het. Een Deawoo Lanos, een klein handig autootje. Koreaans.

Vandaag vaar ik in Korea een kleine baai binnen, Okpo Hang heet het hier. De hele baai is gevuld met scheepswerf. Een nieuwbouwwerf die ook van Daewoo blijkt te zijn. Nou ja, niet helemaal, blijkt al gauw.
- 'Dit is de derde werf in Korea,' vertelt de loods die enigszins zenuwachtig tussen kolossen van schepen door manoeuvreert. 'Maar wel volledig door de staat overgenomen.'

Overgenomen of niet, de zaken schijnen goed te lopen. Niets is hier klein. Tientallen schepen, in diverse stadia van afbouw, liggen her en der te wachten tot de oplevering. Onze lading bestaat uit een paar winches. Tussen flathoge scheepssecties en losstaande accommodaties lijken wij maar een onbeduidend, minuscuul radertje in het geheel.
Vol ontzag glijden we tussen containerschepen van driehonderdzestig meter, tankers van dezelfde grootte en boorschepen van ruim tweehonderd meter. Enorme drijvende bokken met een hefvermogen van vele honderden tonnen liggen overal afgemeerd om gigantische scheepsdelen op hun plaats te tillen.
Mocht ik nog de illusie hebben 'een grote boot' te varen, dan sta ik na vandaag wel weer met beide benen op de grond. Maar dat hou ik maar voor me. Voor je het weet ben ik weer het mikpunt tijdens verjaardagen...

Ook een kapitein, die toch niet al te veel vuil werk hoeft te doen, houdt zijn kleding aan boord altijd even schoon. Soms zweet je peentjes wanneer een collega op een ander schip rare capriolen uithaalt, soms mors je koffie op je hagelwitte T-shirt. Dan ben je blij dat je de vuile was niet op het handje hoeft te wassen. En dat de was na afloop niet is verbrandt.

Hutseklutser

Hutseklutser, openluchtmuseum Drenthe.

- 'Weet je nog...,' begint Cor de stuurman vaak en dan volgt er weer een verhaal over vroeger. Mijn stuurman is ouder dan ik, hij vaart zeker vijf jaar langer. Het eerste voordeel hiervan is dat, hoewel je 'ouwe' genoemd wordt, je niet de oudste bent aan boord! En het tweede voordeel is dat je soms eens lekker kunt praten 'over vroeger'.
- 'Weet je nog,' begint Cor ook nu, 'die wasmachines van vroeger?'
- 'O, ja, zo'n vierkante kast van het merk... eh... Hutseklutser, of zoiets!'

Ik zie ze nog staan, niet eens zolang geleden: in het washok stond één smoezelig witte, vierkante machine met bovenop een deksel. Als je dat optilde, keek je in de vertikaal geplaatste trommel. Niet de trommel draaide rond, maar een soort schoep, ongeveer vijftig centimeter hoog. Een plastic geval met drie vleugels. Het apparaat kon toen al in geen enkele zichzelf respecterende witgoedzaak aan de wal gekocht worden.
Dit wonder der techniek was ontworpen om je 'goede kleren' zo rond te klutsen dat je na afloop van het enige wasprogramma dat de machine rijk was (een uur lang geklots) ongeveer net zo lang nodig had om alle in de knoop geraakte mouwen en broekspijpen te ontwarren. Omdat ook de vuile overalls vaak in dezelfde machine gewassen werden, kon het voorkomen dat van oorsprong witte overhemden ietwat verkleurd waren na de wasbeurt.

Oh, ik vergeet nog het belangrijkste te vermelden. Voordat je de trommel vulde met water middels een tuinslang, aan een mengkraan verbonden met een slangenklem, diende je de afvoer onder het apparaat af te sluiten. Deed je dat niet, dan kon het gebeuren dat je was verbrandde, de schoep smolt en het washok vol rook stond. Dat kwam zo: onder de schoep was, heel mooi weggewerkt, een elektrische verwarmingsspiraal bevestigd. Bij een niet gesloten afvoer liep het water weg, waarna eerst de plastic schoep smolt en daarna je was in brand vloog. Hopelijk ging dan het brandalarm af en kon de boel gered worden, maar daarna moest er wel kleding geleend worden bij collega's. De uitdrukking 'brandschoon' kreeg op die manier een heel aparte betekenis.

Gelukkig (en dat was lang de reden dat deze machines dienst deden aan boord), waren ze spotgoedkoop. Na het draadje van de verwarmingsspoel preventief te hebben doorgeknipt, stond er zo weer een nieuwe.
Die tijd is voorbij, nu staan er drie machines en drie drogers. Wat wel hetzelfde is gebleven: de machines van tegenwoordig zijn nog steeds spotgoedkoop, wellicht is dat de reden dat er nu drie staan.



Chagrijnen aan boord hebben meestal een ongemakkelijk leven. Veel zeelieden zijn dan ook levensgenieter, al dan niet geholpen door stimulerende middelen zoals koffie, sigaretten of, op zijn tijd een biertje. Niets mis mee maar dan moeten deze middelen er wel zijn!

Geen zuivere koffie

Ruim voor achten ben ik op de brug, voor een praatje met de stuurman en om daarna de wacht over te nemen. Ik ben een ochtendmens. Iedere dag sta ik om half zeven op, zodat er voldoende tijd is voor douchen, yoga en ontbijt. Ik heb ook (bijna) nooit last van een ochtendhumeur. Nee, dan die machinist waar ik in een grijs verleden mee voer. Wat een sombere man was dat! 's Morgens al chagrijnig en dat ochtendhumeur ging naadloos over in een middag-, en een avondhumeur.
Nu moet ik een bekentenis doen. Om een zonnig humeur te houden is een stevige kop koffie om een uur of negen noodzakelijk. Wanneer de stuurman naar beneden is gegaan, is het eerste wat ik doe een vers bakje zetten. Heerlijk!
Eerst het reservoir van het koffiezetapparaat vullen, dan een filter in de houder, even nat maken zodat 'ie aan de rand plakt. Doe je dat niet, dan kan het filter omklappen en heb je een bak slappe koffie. Dat zou zo maar een haarscheur in mijn goede humeur kunnen veroorzaken. Daarna, en dat luistert nauw, een secuur afgemeten hoeveelheid koffie er in…

Maar wat krijgen we nu? Een lege voorraadbus? Het kastje onder de pantry. Ook niks! Krak, dat was het eerste haarscheurtje.

- 'Kon die stuurman niet even iemand sturen om koffie uit de stores te halen, dat is toch normaal,' brom ik geergerd.
Ik grijp de telefoon en bel naar de messroom.
- 'Goedemorgen kokkie! Zou jij een paar pakken koffie kunnen brengen?'
Even later komt de kok, licht hijgend van het trappenlopen, een paar zilverkleurige pakken brengen. Vacuüm kilopakken, in Yokohama aan boord gekomen. Ik knip een punt van een pak maar snuif dan verbaast de geur op. Dat is geen zuivere koffie! Het etiket maakt me ook al niet wijzer: het staat vol met Japanse tekens. Ik schud wat van de inhoud op mijn hand: nee hè, groene thee!
Het is een ramp, want navraag bij de kok leert dat we tien van deze pakken aan boord hebben gekregen, waarvan we dachten dat het koffie was. Nu valt mijn goede humeur alsnog in duizend scherven uiteen.

Plots een ingeving.
- 'Urgent message! Dear agent, if you want to survive your stay onboard, please bring at least 5 kg ground coffee with you.' Ik druk op de zendtoets en hoop op het beste.
De andere dag komt de bevrijdende mail.
- 'Urgent message received… will act accordingly… as a matter of priority… if only for selfish reasons.'
Vandaag is mijn humeur gered.

Geen koffie? Code rood!

Wees altijd voorbereid! Belangrijke regel voor iemand die vaart. Maak een goede reisvoorbereiding, maak een werkplanning voordat je begint met laden, houdt een toolboxmeeting voor aanvang van het werk; zorg dat je steeds een stap voor loopt. Nu de Russische winter voor de deur staat nemen de matrozen dat zeer serieus.

Wachthuisje

Het is een beetje een rare dag vandaag. Ten anker voor de kust van Sacharin Island liggen we te wachten tot onze ligplaats beschikbaar is. Niemand kan vertellen wanneer we naar binnen gaan. Om alles nog eens onzekerder te maken, eist de havenmeester dat we uitsluitend naar binnen mogen als er minder dan veertig centimeter deining staat en de wind niet meer is dan windkracht twee. Eind november in Rusland is een dergelijke voorwaarde even onmogelijk als absurd.

Het is als eisen dat in Nederland kerstmis alleen doorgaat als het vijfentwintig graden is.
Toch lijkt het weer redelijk, een kalme deining, een variabel windje, maar een knorrige medewerker van de havendienst deelt mij kortaf mee dat er 'one meter swell' op de rede staat. Het weerbericht laat sombere voorspellingen op ons los, het is dus niet waarschijnlijk dat er nog iets gaat gebeuren vandaag.

De normale werkzaamheden zijn daarom een beetje verstoord en tot mijn verbazing zie ik de matrozen bezig met een niet alledaags karwei. Voor de accommodatie is de bootsman, met een aantal matrozen, druk in de weer iets te timmeren wat nog het meest lijkt op een soort grote kist.
Nieuwsgierig geworden sla ik het groepje stug doorwerkende mannen gade.
- 'Kun je zien wat het wordt, kap?' De stuurman kijkt me geamuseerd aan.
- 'Het lijkt op een grote kist. Is het om machineonderdelen op te sturen?' Ik kan zo gauw niets anders bedenken.
Als een goochelaar die zijn favoriete truc verklapt zegt de stuurman:

- 'Het wordt een wachthokje!' En meteen er achteraan: 'We gaan bakboord voor de kant. Normaal schuilen de matrozen in de kraanvoet aan stuurboord, maar aan bakboord is niets. Dus laat ik ze een wachthuisje maken. Met verwarming, een verlengsnoer voor een radio en licht. En een deurtje!'
Triomfantelijk kijkt hij me aan. Tja, daar zit wel wat in; het is geen pretje gangway-wacht te moeten houden in een Russische winternacht.
- 'Weet je wat, misschien kun je er ook nog een internetverbinding in maken!' opper ik.
- 'En gordijntjes voor het raam, dubbel glas, nachtslot, zoldertrapje, isolatie en een schilderijtje!' vult de tweede machinist aan, die ook op de brug is gekomen.
Niet in het minst van zijn stuk gebracht gaat de stuurman verder:
- 'Het huisje is op een pallet gebouwd, kunnen we het geheel verplaatsen met behulp van een palletwagentje!'

Intussen is het gaan sneeuwen, ook de wind trekt weer aan. De matrozen zullen het tijdens de nachtwacht niet koud hebben. Maar nu eerst maar eens voor de kant...



Verwarming, radio, licht, deurtje...



Kholmsk in december.

Ten anker liggen met op korte afstand de verleidelijke lichten van een stad. Dat valt soms niet mee voor sommigen. Dat in de dagen van wachten de fantasie op de loop kan gaan is niet verwonderlijk. Ook niet dat wanneer je de wal op kan het uiteindelijk toch wat kan tegenvallen.

Het schuurtje van Kholmsk

De wind giert door mijn baardstoppels, sneeuw vliegt horizontaal recht in mijn ogen. Het schip rukt aan haar ankerketting en dreunt vervolgens in een verraderlijk kort golfdal. Haastig trek ik mijn hoofd terug en sluit met een klap de brugdeur. Laat maar even zitten, die rederijvlag hijs ik later wel.
We liggen ten anker op de rede van Kholmsk, op het eiland Sachalin. Toen de kok vanmorgen boven kwam met oliebollen, een soort try-out voor Nieuwjaarsdag, vermoedde ik het al. En nu ik mijn hoofd buiten de deur steek weet ik het zeker: het is winter. Dat is de directe reden dat we niet naar binnen gaan. De haven van Kholmsk is eigenlijk alleen geschikt voor kleine schepen. Met een toegang op het westen loopt er met westenwind een gemene deining recht de haven binnen.

Geen weer om te werken...

Dus liggen we nu al een week te wachten. De jonge officieren kijken reikhalzend uit naar het moment dat ze de wal opkunnen. Er is druk gegoogled wat Kholmsk zoal te bieden heeft.
- 'Er is een nachtclub, een paar cafés en een restaurant,' weet de derde stuurman te melden.
- 'Ik heb op Facebook een zekere Svetlana gevonden, ze woont in Kholmsk, blond, één meter tweeënzestig, zevenenvijftig kilo en ze heeft als hobby paardrijden!' De tweede stuurman doet ook een duit in het zakje.
Zo gaat het nog even door, dan besluit ik mijn aandeel te leveren:
- 'Ik heb zojuist gehoord dat er vierentwintig uur per dag gewerkt gaat worden…' Er volgt een geschokte stilte.
- 'Maar direct op het haventerrein staat een soort schuurtje, wie weet is daar wel wat te doen voor zeelui die maar heel kort de tijd hebben.'
Direct klaren de gezichten op. Een schuurtje met van alles!
- 'Een schuurtje met Lena's, Olga's, Irina's en bier, veel bier!' De derde stuurman ziet het helemaal zitten.

Veel later, als het weer voldoende opgeknapt is, gaan we naar binnen. Daags daarna neemt de wind weer toe en gaan we de wal op, hevige sneeuwbuien trotserend. De weersomstandigheden zijn te slecht om te kunnen werken, vinden de stuwadoors. Wij zijn het daar hartgrondig mee eens. Meer glijdend dan lopend belanden we uiteindelijk niet in het schuurtje maar in een soort cafetaria, tevens voorzien van een ruimte die nog het meest lijkt op een dansgelegenheid - ik gebruik met opzet een ouderwets woord. Hier dansen voornamelijk uitgebluste dames die hun beste tijd gehad hebben, als was het een saai familiefeest. Pas na veel bier beginnen we het toch leuk te vinden.

Vulkaan Berutarube.

Na de hectiek van een drukke haven, terug op zee, is het goed om het iets kalmer aan te doen, ook wanneer gewoon de wacht gelopen moet worden. Slaapverwekkend slingeren op een lome deining. Geen gezeur meer aan je hoofd. Maar plotseling is daar een geluid..

Stille Oceaan

Na twee zware weken in een Russische haven, zijn we weer onderweg en passeren de Proliv Yekateriny, de zeestraat tussen de eilanden Iturup en Kunashir. Iets achterlijker dan dwars aan bakboord rijst de wit besneeuwde vulkaan Berutarube op, als een wachter die de toegang tot de Zee van Okhotsk bewaakt. De berg ziet er grimmig en ongastvrij uit.
Ik zucht, vermoeid maar opgelucht. Dat was dat, ik richt mijn blik naar voren waar de Stille Oceaan zich achtduizend mijl uitstrekt. Voorlopig rust, over een paar dagen een hogere temperatuur, we hebben genoeg sneeuw gezien de laatste weken. En zoals altijd na een haven is het een opluchting geen landrotten meer om je heen te hebben. Zoals stuwadoors of autoriteiten die, zodra een schip in de haven ligt, plotseling menen dat ze er ook verstand van hebben.



Niet echt zeevast.

De weersberichten zijn gunstig: een matig windje uit westelijke richting. Zodra ons schip uit de luwte van de eilanden komt, staat er een lome, oude deining door die het schip langzaam doet slingeren.

- ‘Stil hè, die oceaan,’ probeer ik grappig te doen. De stuurman reageert niet, die zit in de stuurboord brugstoel al even uitgeblust te kijken als ik.

De brugdeur staat op de haak. Nog koele, maar aangename windvlagen verfrissen de brug. Het schip maakt een iets grotere slingering. En dan horen we het voor het eerst: een rammelend en bonkend geluid dat snel harder wordt naarmate het schip meer doorslingert. Ik kijk de stuurman aan maar die is al opgesprongen.
- ‘Er rammelt wat aan dek, ik ga kijken!’
En weg is hij.
Na een tijd in een haven vergeet men nog wel eens een deur vast te zetten, maar dit lawaai klinkt anders. Alsof er een stapel stalen buizen ligt te rollen en steeds met een klap tot stilstand komt. Na vijf minuten is de stuurman terug.
- ‘Het is een container. De lading daarin is kennelijk niet vastgesjord. Binnen rolt iets zwaars heen en weer. De hele container staat te schudden!’
Dat is niet best. Het zal niet de eerste keer zijn dat er zware lading dwars door een containerwand komt zetten. Daarom geef ik opdracht het zegel te verbreken en een onderzoek in te stellen.
De stuurman is daarna onverbiddelijk in zijn oordeel.
- ‘Er liggen zware ankers in de container. Los! En massieve assen. Ook los!’
Hij briest.
- ‘Landrotten! Zelfs op zee hebben ze ons nog te pakken!’

Nadat de zaak gesjord is, wordt het weer rustig aan dek en vervolgen wij onze weg over de Stille Oceaan.

Soms is er een prachtige natuurfilm op televisie, ik kijk daar graag naar en verwonder me over het geduld waarmee natuurfilmers de zeldzame en soms ronduit spectaculaire opnames maken. Ik vraag me wel eens af of die cameramensen soms afdwalen met hun gedachten wanneer ze daar eindeloos op het juiste shot zitten te wachten. Dat gebeurd mij namelijk wel.

Vliegende vissen

Een vliegende vis lijkt een beetje op zo'n ouderwets marinevliegtuig, dat op zijn buik in het water kon landen. Een Catalina heet zo'n toestel, als ik het me goed herinner. Kort en gedrongen, met een stompe kop. De romp van zowel vliegboot als vis is vooral vierkant. Beide zijn natuurlijk voorzien van vleugels. Maar een vliegende vis gedraagt zich beslist anders dan een Catalina: veel paniekeriger. Zelden méér paniek gezien, dan wanneer vliegende vissen zich uit de voeten moeten maken voor een naderend schip. Sorry voor de kromme uitdrukking…

Maar ik kan het me voorstellen: lig je rustig, net onder het zeeoppervlak te zonnen, borstvinnen langs je lijf, komt er uit het niets een schip aangedenderd! Als vliegende vis denk je waarschijnlijk dat het een hongerige dolfijn is en de doodsangst slaat toe. Gelukkig heeft de natuur voorzien in een instinctieve reactie om de soort te behouden. Want hoewel een vliegende vis zover ik weet niet uitgerust is met twee Pratt & Whitney turboprops, kan ze toch een behoorlijke snelheid ontwikkelen door het maken van zeer snelle zijdelingse bewegingen met de staart. Eenmaal op snelheid steekt de vis de kop boven water, klapt de borstvinnen uit en verstelt wat aan de achterste vinnen, om daarna gracieus weg te zeilen, weg van het gevaar. Helaas gaat het op dit moment vaak mis. Zo vernuftig als de natuur ook mag zijn, er zit geen richtingssysteem in een vliegende vis. Dit heeft tot gevolg dat het dier soms volledig de richting kwijt is en in plaats weg van het gevaar te vliegen, zich vol overgave in de boeggolf stort. Of dat de snelheid soms tekortschiet en de vis met een soort koprol weer in het water belandt. Soms staat er te weinig wind om de opwaartse druk onder de vleugels lang vast te kunnen houden, ook dan is de vis de pineut. Gevolg: blinde paniek.
Gelukkig weten velen de weg naar de veiligheid wel te vinden en ze zouden, als ze dit hadden gekund, al vliegende een lange neus naar mij hebben getrokken. Ik zit namelijk op de boeg dit tafereeltje te bestuderen, mijn fotocamera maakt overuren.

Later, aan tafel, doe ik verslag van mijn studie. Mijn vergelijking met een Catalina wordt met onbegrip aangehoord: niemand weet hoe zo'n vliegboot eruit ziet. En als ik vertel dat de vissen vluchten door weg te zeilen, merkt de tweede stuurman op:
- 'O, ik dacht dat ze bovenkwamen om adem te halen…'
Ik doe er het zwijgen toe.



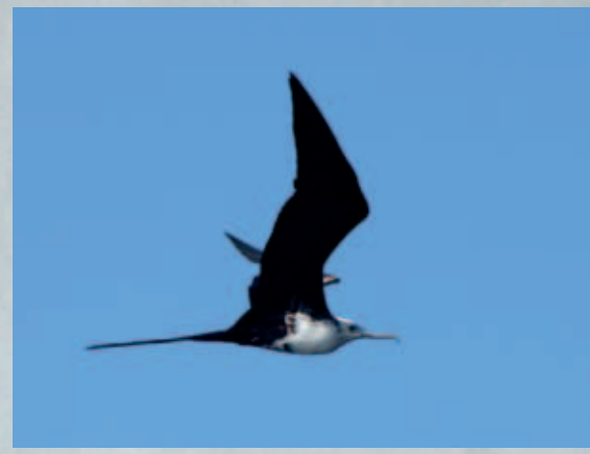
Dat wordt soppen!

Na vertrek uit een haven is het een goede gewoonte schoon schip te maken. Het stof en vuil wegspoelen dat zich in elke haven ophoopt. Maar ook op zee valt het niet mee om het schip er als een jacht uit te laten zien. Er is zelfs een soort vuil dat zich net zo moeilijk laat verwijderen als vlooien met verlatingsangst op een hondenrug.

It's okay!

Als ik 's ochtends op de brug kom om de wacht over te nemen, is er buiten iets veranderd. Ik kan niet direct zeggen wat. Het duurt een paar minuten voor ik besef dat de tientallen vogels, die dagenlang voor het schip uit hebben gezweefd, verdwenen zijn.
Het begon bijna een week geleden, toen de eerste vogel eenzaam boven de bak vloog, zich zo nu en dan met een spectaculaire duik in het water stortend of gevaarlijk laag over het water zeilend. Om dan een nietsvermoedende vliegende vis te verschalken.
In de dagen die volgden kreeg de eenzame vogel snel gezelschap van tientallen anderen. Moeiteloos, bijna zonder te klapwieken met de vleugels, vlogen ze voor het schip uit. Ik heb er uren naar gekeken en...

Mijn mijmeringen worden verstoord door een luid gespetter tegen het raam van de brugdeur. De matrozen zijn druk in de weer het dek te soppen met een hogedrukreiniger. Nu moet ik snel zijn, ik spring van mijn stoel en gebaar naar de matroos: pas op, ik doe de deur open! Hij stopt de straal water en kijkt mij vragend aan.
- 'Wil je de rubber matten eerst weghalen voor je het dek wast?' vraag ik hem.
- 'It's okay,' antwoordt hij. Maar zijn ogen vertellen een ander verhaal. Die zeggen: 'Dacht ik het niet? Zodra je op het brugdek komt steekt die ouwe zijn kop uit de deur en moet je die lompe, onhandige, kolere matten weghalen! En zelf hangt 'ie maar een beetje op zijn stoel!'



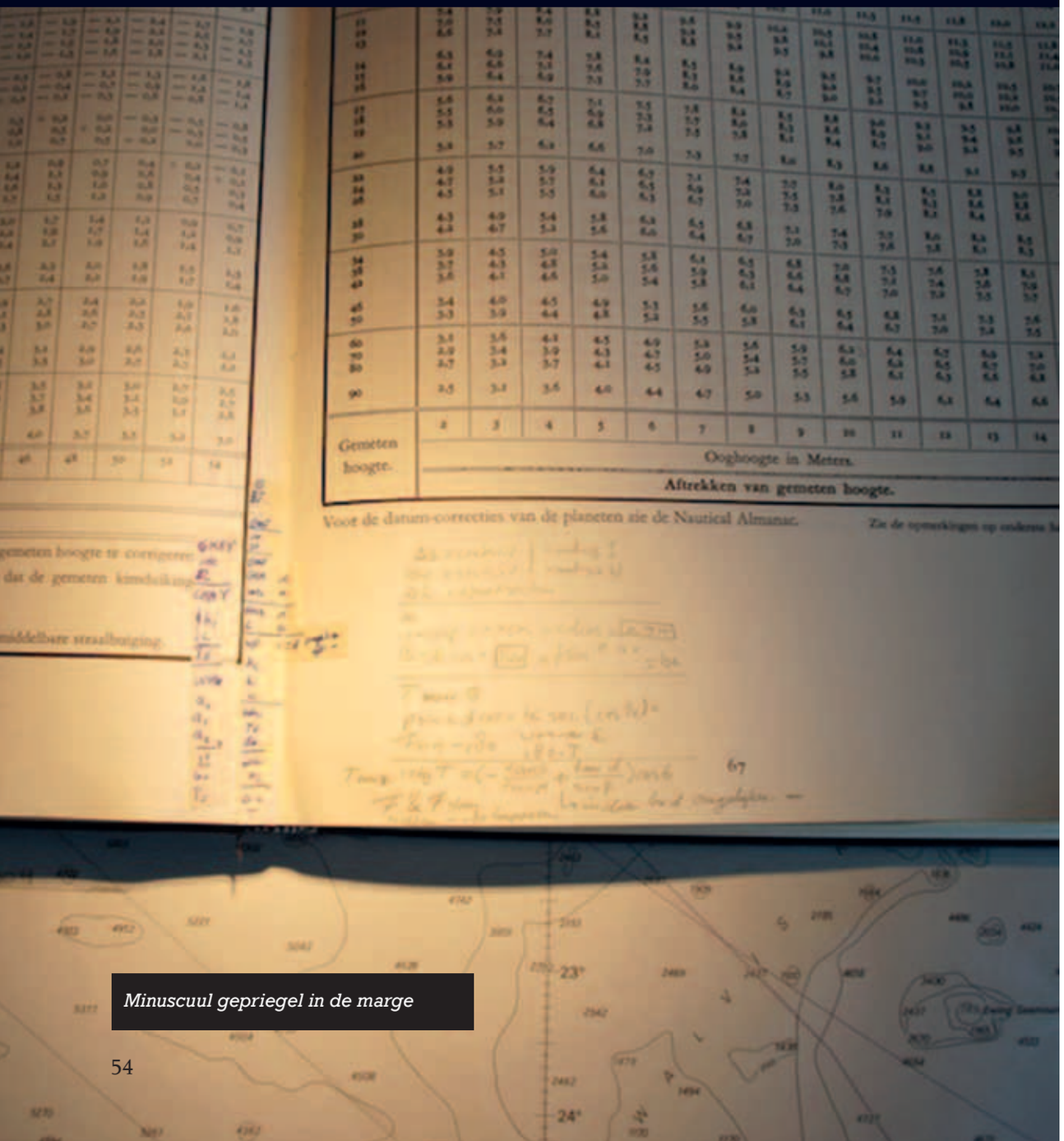
fregatvogel, als stuurlui gewapend zouden mogen zijn...

Maar ja, dat zeg je niet tegen een kapitein. Je vertelt hem dat het okay is.

Dan krijg ik een ingeving. Nu de matrozen toch bezig zijn met water, kunnen ze misschien ook even de bak opfrissen. De vogels hebben daar een ware puinhoop achtergelaten. Het lijkt alsof er een schilder met de kolder in de kop een blik witte verf van twintig liter heeft laten ontploffen. De dekken, winches, verschansing en golfbreker: alles zit onder een laag witte, verteerde vis. Hier en daar liggen er half opgevreten vissen - er was kennelijk zoveel dat de vogels het niet opkonden.
De hele verdere dag zijn de matrozen in de weer geweest met allerlei schoonmaakmiddelen en luiwagens. Om vijf uur sjokken ze naar achteren.
- 'En, is het lekker opgeknapt? Dat was wel eens nodig niet waar?' Ik denk dat ik iets te enthousiast geklonken heb. Het is dan ook geen verrassing dat ik slechts een kort antwoord krijg…

Kun je nog iemand vertrouwen in deze tijd? Doet iedereen wat hij zegt? Is alles wel wat het lijkt? Als je de krant erop na slaat kom je bijna dagelijks zaken tegen die het daglicht niet kunnen verdragen. Maar hoe zit het aan boord? En hoe is het gesteld met de hoogste verantwoordelijke op een schip?

Fraude



Minuscuul gepriegel in de marge

- 'Directeur van een zeer respectabele bank stapt op na fraude.' Respectabele bank? Bestaan die nog?
- 'Voorzitter Turkse voetbalclub veroordeeld voor matchfixing.' Huh? Voor wat?
- 'Kantoren gewezen Franse president doorzocht in verband met mogelijk illegale partijfinanciering.'

Zomaar wat alledaagse berichtjes uit de e-mailkrant. Schandalig! Wie kun je nog vertrouwen vandaag? Is de KVNR wel respectabel? Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (o nee, dat heet nu, geloof ik, Ministerie van Transport)? Of Nautilus, de vakorganisatie die onze belangen behartigt? En hoe zit het met onze sociale zekerheden - de mensen daar aan de top, gaan die niet louter voor eigen gewin? De politie, de koningin, de notaris, de reder? De...

Ik zucht en stap de brugvleugel op, om daar wat achterhoedegevechten te leveren. Achterhoedegevechten, jazeker. Want dacht je soms dat je zonnetje schieten op de ouderwetse manier nog kunt slijten aan leerlingen anno nu? Sommigen kijken je al schaapachtig aan als je ze vraagt een azimut te maken!
De leerling of stuurman die nog wel eens een sextant van dichtbij heeft gezien, holt zodra hij de zon met moeite op de kim heeft gebracht, spoorslags naar de computer om gegevens in te voeren, waarna hij triomfantelijk met een kant en klare positie aan komt zetten. Tja...
Zelf rekenen is er niet meer bij: de computer heeft gewonnen. En het boek Zeevaartkundige Tafels is iets uit een ver verleden, te vergelijken met een Jakobsstaf. Inderdaad: wát voor staf? Het lijkt wel of niemand er meer van gehoord heeft. In ieder geval de mensen niet, die verantwoordelijk waren voor de uitrusting van ons nieuwe schip: het boek Zeevaartkundige Tafels is niet aan boord.

Omdat ik zonder Tafels net zo hulpeloos ben als een leerling zonder laptop, heb ik een aantal weken terug het thuisfront gevraagd mijn meer dan dertig jaar oude boek op te sturen.
- 'Voorzichtig!' maande ik mijn vrouw, 'zorg dat het goed ingepakt is! Het is heel kostbaar!'

Het boek arriveerde, gehuld in een soort atoombombestendige verpakking. Voor het eerst sinds zeker dertig jaar sla ik het boek open. En dan zie ik het.
Onderaan de bladzijde van Tafel 5 is een minuscuul papiertje geplakt, vol met formules. Omdat het tafelboek mee de klas in mocht tijdens mijn zeevaartschoolexamen, nu drieëndertig jaar geleden, leek het mij een goed idee om op een strategische plek een, eh, geheugensteuntje te bevestigen om de kans op slagen te vergroten.
Dat heeft gewerkt. Maar is dat fraude? Mwoah... Toch hoop ik stiekem dat dergelijke zaken verjaren. Tenslotte staat het nieuws tegenwoordig vol met lieden die ook met 'spiekbriefjes' hogerop gekomen zijn...

