

Van Rotterdam naar Sorong

Het vervoer van zwaar materiaal, voertuigen, boorbenodigdheden en zelfs inklapbare boortorens naar het groeiende aantal boorlocaties met door sleepbootjes getrokken lichters had in de wateren rond Nieuw Guinea een uiterst gevaarlijke en riskante keerzijde.

Op de zuidkust van Nieuw Guinea, vanaf de in- of uitgang van Straat Seleh, kon het behoorlijk waaien. Verschillende malen sloegen lichters om of strandden op de kust. De aanwezige kustvaarders waren voornamelijk ingericht voor kleintransport en het vervoer van de geronselde 'passagiers' vanuit de binnenlanden en kuststreken.

De roep om een speciaal soort landingsvaartuig geschikt voor het vereiste transport vond eindelijk definitief gehoor.

De Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij bouwde in het begin van de jaren vijftig voor de moedermaatschappij van de NNGPM het landingsvaartuig *Kais*, met een waterverplaatsing van 460 ton. Speciaal gebouwd voor het vervoer van zware goederen en materialen naar en van de boringen. Uitstekend geschikt wat betreft de diepgang en platte bodem voor de vaart op de van de kust landinwaarts kronkelende rivieren in Nieuw Guinea en het landen op de meest vreemde plaatsen.

Van boven bekeken zag het 'bakje', lengte 48 meter, breedte 11 meter en diepgang 60 cm, er uit als een langwerpige koektrommeltje met een stompe boeg voorzien van een landingsklep en met een enigszins afgerond hek met extra anker. De klep was in verband met de komende zeereis dicht gelast. Zij lag met haar geringe diepgang en de platte bodem zonder kiel als een blaas op het water. Een geringe wind kon, zo bleek later, de snelheid en het koers houden bij leeg schip sterk beïnvloeden. Achteruit rees het witte dekhuis omhoog. De, aan de zijkanten van de accommodatie liggende kombuis, messroom, douche, washokken en hutten van de lagere officieren waren verbonden door een rondlopende U-vormige gang met aan de binnenkant de machinekamerschacht. Men keek in de gang recht in de onderliggende machinekamer. Achter het stuurhuis met zijn minuscule vleugeltjes stak de schoorsteen, met aan stuurboord en bakboord fier het rode schelpje van de moedermaatschappij, omhoog. Daarachter lag het, in verhouding met de andere hutten aan boord, riante verblijf van de kapitein met buiten een zitje onder een uitstekend afdakje.

Officieren van de Nederlandse tanker rederij brachten na de oorlog, diverse malen in Nederland gebouwde, kleine vaartuigen uit naar het vroegere Nederlands-Indië en Nieuw Guinea. Vaak onder de meest slechte weersomstandigheden.

De *Kais* was een van die schepen.

Commanderend stuurman Piet Snor - op deze kleine scheepjes kende de tankvaartrederij geen kapiteins en werden voor de lange reis 'uitgelezen' eerste of tweede stuurlieden uitverkoren - zat gekleed in zijn duffelse jas en bivakmuts diep over de oren op de bank achter zijn hut aan dek. Al lurkend aan zijn pijp staarde hij naar de hoog boven hem uit oprijzende kademuur van de Westerkade in Rotterdam.

Bij het schoorsteentje, een paar meter van hem af, legden twee dokwerkers van de RDM de laatste hand aan het weghalen van de schelpjes en monteerden daarvoor in de plaats het huis-embleem van de NNGPM.

Het was fris en de winter was nabij. Een mooie tijd om de warmte op te zoeken. Wanneer de weersverbetering aanhield, zou hij morgen de gok wagen en met dit kleine ondermaatse vaarttuig de grote reis naar Nieuw Guinea beginnen.

In zichzelf lachend herinnerde hij zich de proeftocht van een paar dagen geleden. De moedermaatschappij had het schip al overgenomen van de scheepsbouwmaatschappij, maar de Toean Besars uit Den Haag vonden het nodig de overdracht aan hun dochter in stijl te laten plaatsvinden. Het gebeurde in de vorm van een tweede proefvaart nu naar en op open zee. Vermoedelijk hadden ze op het hoofdkantoor toch niets beters te doen. Onze zeelieden in de dop konden de verleiding niet weerstaan trots de aanwinst aan den volken te tonen, hoewel de weersomstandigheden matig waren. Het weerbericht zuidwesten wind kracht 5 duidde daarop.

Nauwelijks stak de *Kais* zijn neus buiten de pieren van de Nieuwe Waterweg richting Maasboei of de opkomende zuidwestelijke zeetjes veranderden het scheepje in een dansend en springend jong paard. Liggend als een blaas op het water met haar stompe boeg was elke golf raak. Met donderend geraas pakte de boot dan een paaltje¹ en richtte sidderend en schokkend haar boeg op naar de volgende golf. In de kortste tijd werden de in de laadruimte en op het schoorsteen-dek verzamelde, voor de tocht uitgenodigde, zondagsvaarders lichtgroen om de neus. De eerste oprispingen om de blijkbaar voor de afvaart overvloedig genoten, nu uiterst zwaar op de maag liggende, maaltijd af te voeren zorgden voor angstige gezichten. Men keek met zoekende blikken naar een beschutte plaats om die maaginhoud op gepaste wijze te kunnen lozen. Na een stief kwartiertje werd het de directeur, die staande in de frisse wind op stuurboord brugvleugeltje een langere adem had gehad, plotseling te veel. Kijkend naar de eerste adspirant zeelieden, die voorover gebogen in de gangboorden zich ontteden van hun maaginhoud, riep hij met gesmoorde stem tegen de kapitein: 'proefvaart geslaagd, keer maar om!'

Naaimachine Meier, eerste stuurman, had grijnzend tegen de telegraaf gestaan, maar die zou het lachen wel vergaan, wanneer ze dagen lang zo zouden stampen en slingeren. Meier was nu even de wal op om zijn verloofde vaarwel te zeggen. Hij had zijn bijnaam opgelopen op de CSM vloot met zijn miniatuur Lake Maracaïbo tankertjes. Het was in de naoorlogse jaren geen vetpot. Hij voer dan ook in die periode een handnaaimachine mee om door regelmatig en gedegen verstelwerk de aankoop van nieuwe kleding zo lang mogelijk uit te stellen.

De hoofdmachinist, baas van de machinekamer, stond slechts een paar jaar af van zijn pensioen en was vermoedelijk als straf op deze prauw terechtgekomen. Hij had een half uur geleden even zijn machinekamertje alleen gelaten en was naar zijn huis in Vlaardingen gegaan om nog even aan de dubbel gebreide broek van zijn Mina te trekken en opa's laatste nummertje voor de lange reis te vertolken. In de scheepsvolksmond noemde men hem al jaren 'Dubbel Gebeide' vanwege zijn voorletters DG en zijn alles overheersende dorst, zodra hij van huis was. Een dorst die toenam naarmate zijn heimwee naar huis en haard en zijn Mina groeide. De dorst leste hij met de lichtgele, dubbel gebeide jenever van Blankenheim en Nolet. Zoals gebruikelijk op de vloot in ruime hoeveelheden in tien liter flessen opgeslagen in de voorlopig verzegelde belastingvrije opslagruimte.

Tweede stuurman Paus had gezien zijn klein aantal vaardagen geen bijnaam. Met die kort en krachtige naam kon je goed uit de voeten. Met een verwijzing naar de zoon van de ouwe Pius wist iedereen wie er bedoeld werd.

De beide andere machinisten, benodigd om het aantal door de wet vereiste diploma's voor de

¹ Een paaltje pikken. Het met een klap op een aanstormend golf neervallen van de boeg van een schip.

grote reis vol te maken, zouden die morgen bij de waterschout aan de Veerhaven aanmonsteren en in de middag, na het gebruikelijke bezoek aan de technische dienst, aan boord komen.

Tweede machinist Jan Goedkoop, kortweg door zijn vrienden in de zeevaart Janus genoemd, zat al maanden thuis te wachten op deze dag. Het kantoor had hem indertijd gebeld aan het einde van zijn welverdiende verlof opgebouwd in een dienstperiode van ruim anderhalf jaar als vijfde op een twaalfduizend ton tanker.

Het lag in de bedoeling, zo zei een kantoorpik, dat hij tweede machinist op de *Kais* werd. Dat leek heel wat, maar de *Kais* was wat betreft tonnage niet te vergelijken met de twaalf duizend ton tanker, waarop hij zijn zeedoop had ondergaan. Vandaar dat hij al gelijk werd gepromoveerd tot tweede. Hij wilde enthousiast gelijk naar de werf, maar dat lag niet in de lijn der verwachtingen zo werd hem meegedeeld. Een reden werd niet gegeven, maar Janus vermoedde later, dat jonge pottenkijkers met kennis van zaken op kleine schepen misschien nog niet welkom waren bij de gedreven superintendents en de plannenmakers van de moedermaatschappij. Hij had namelijk, voor de grote vaart, bij een bedrijf gewerkt, dat gespecialiseerd was in de bouw van kleine scheepjes.

Zoals het een eerlijk zeeman betaamd had hij niets tegen een extra stukje verlof. Een stukje dat uitliep tot ruim drie maanden. Hij was uitgebreid aan de rol, toen de personeelsplanner zijn vader benaderde. Het schip was klaar. De kapitein verwachtte zijn zoon aan boord.

Het schip, afgemeerd aan de Westerkade in Rotterdam, scheen gereed te zijn voor de grote zeereis naar Nieuw Guinea. De technische super vertelde hem, dat de *Kais* van opzij de indruk gaf van een echt schip te zijn, maar dat het in werkelijkheid een vergulde landingsboot was. Er werd aangenomen, dat ze niet kon zinken.

Hij is er gelukkig nooit achter gekomen of dit een sprookje of een vergulde pil was, die de lange reis over de wereldzeeën aanvaardbaar maakte. Verdere gegevens waren niet bekend. Hij wandelde even later met Dirk, de derde machinist, naar het schip met nog steeds zijn vorige, reusachtige boot in gedachten. Het was laag water en na enig rondkijken zagen ze aan het eind van de kade opeens een topje van een mast met een vlaggetje. Aan de kant ontwaardden ze ver beneden hen een klein rechthoekig bootje. In het gangboord aan de stuurboord kant van het dekhuis zat een Chinees, de valreepwacht te 'breien'. Janus riep naar beneden om de aandacht van de man te trekken, maar deze reageerde niet. 'Misschien was de afstand te groot?'

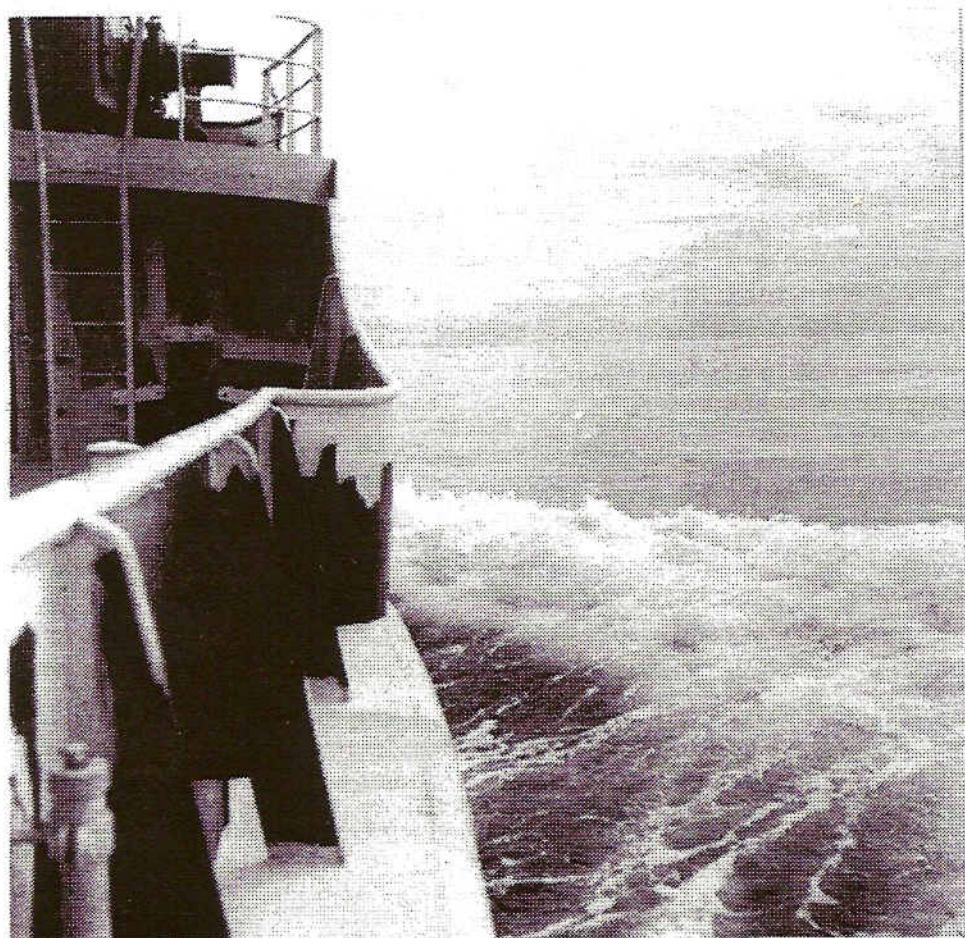
Voorzichtig klauterden ze beiden de steil omhoog staande valreep af. Dirk zei tegen de Chinees, die wel opkeek, maar nog steeds niet enthousiast reageerde in een soort onverstaanbaar Engels: 'Looksie shoresei and pickie up luggage'. Ze gingen op zoek naar de kapitein. In de accommodatie liepen zij Paus tegen het lijf die hen waarschuwde de ouwe maar met rust te laten, want je wist nooit hoe die zou reageren op onverwacht bezoek tijdens zijn mijmeringen. De man had, net als de baas, in de oorlog gevaren en de meeste van die mensen hadden daar wel een tic aan overgehouden.

Hun hutten, achter die van de baas gelegen, waren pijpenlaatjes, met een kooi, een stoel, een klerenkast en een ladekast, waarvan de, boven de bovenste lade, aangebrachte plank in uitgetrokken toestand als bureaublad kon worden gebruikt. Een schemerlampje rondde het geheel af. Wc's, was en douche gelegenheden lagen om de hoek. De stuurman zaten aan bakboord kant. Janus rook de geur van eten. In de voorste ruimte in de gang, een kombuis met oliestook, bereidde een glimlachende dikke Chinese kok, die het gehele kombuisje opvulde, het avondmaal.

Tijdens de avondmaaltijd bleek Piet Snor inmiddels de pretenties van gezagvoerder te hebben aangenomen. In het dagelijks tankerleven eerste stuurman en pisaaltje voor de kapitein, maar

nu tijdelijk tot commanderend officer gepromoveerd, had hij de gelegenheid vervroegd zijn kwaliteiten als leider te testen.

Hij at dus in zijn hut en zou gedurende de gehele reis 'misbruik' maken van zijn positie. DG was nog niet terug. De vier lagere rangen hadden aan tafel het rijk alleen en filosofeerden over de komende reis. In principe zouden zij afhankelijk van hun opleiding de wacht op de brug of in de machinekamer lopen. Piet Snor had al laten weten, dat hij geen medelijden kende en het verdomde om wacht te lopen. De baas liep daarentegen twee uurtjes in de vroege uren, wanneer hij in principe nog nuchter was. In de late namiddag zou hij dat ook doen, maar Dirk die hem kende had daar weinig vertrouwen in vanwege de uitgebreide drink gewoonten van de baas.



Op volle zee

Janus liet zijn ogen ronddwalen en beoordeelde zijn toekomstige lotgenoten. Meier had een keurig puntbaardje en zou in burgerkleding zo kunnen doorgaan voor een toekomstig leraar aan een zeevaartschool of zoiets. Hij zag er pienter en degelijk uit en had een ietwat wijsgerige, verklarende manier van praten. In '44 van de zeevaartschool gekomen was hij door de bezetter gedwongen op de binnenvaart rond te hangen. Na een paar naoorlogse reizen als leerling bij de KPM in Indië was hij met zijn derde rang overgestapt op de normale

vrachtvaart om in zijn onderhoud te voorzien. Gevolgd door vier jaar in diverse rangen bij de 'Curaçaose', verkering gekregen en tegelijkertijd zijn eerste rang theorie behaald.

Paus was zo te zien een vriendelijk man met, net als Dirk, lol in zijn leven en uit de verhalen begreep Janus, dat er een zakenmannetje in dop tegenover hem zit. Ze waren vol verwachting over de komende reis die een welkome avontuurlijke onderbreking zou moeten worden van de gebruikelijke tankvaart. Paus had enige zorgen, omdat de latere vaart in Nieuw Guinea slechts gedeeltelijk zou meetellen voor zijn vaartijd voor de volgende rang.

Het was een vermoeiende dag geweest door de vele nieuwe indrukken. Ze gingen, na een korte wandeling over de steiger en een biertje in een vlakbij gelegen bar, vroeg te kooi.

Het weer klaarde in de twee volgende dagen niet op. Het was te slecht om met dit notendopje gedurende de herfststormen de Noordzee op te gaan. Zelfs vissersscheepjes bleven binnen of kwamen alsnog snel naar de veilige haven.

Piet Snor en Dubbel Gebeide gingen naar huis en zouden terugkomen wanneer het weer beter werd.

Tijdens pikheet benaderde een zenuwachtige kantoor man van de technische dienst Karel Meier. De beide uit de schoorsteen gehaalde miniatuur schelpjes bleken spoorloos te zijn verdwenen en waren nooit op kantoor afgeleverd. Meier, die de kapitein met een blijkbaar loodzware koffer naar huis had zien zeulen, hield wijselijk zijn mond hierover en vroeg zich hardop af wat die dokwerkers wel met die schelpen zouden hebben gedaan. Hij vroeg zich tegelijkertijd ook af wat Snor er mee moest. Waarschijnlijk tegen de schoorsteen op dak plakken.

De technische knecht droop af. 'Weg is weg', moet hij gedacht hebben en hij maakte zich op om zijn baas te trotseren tijdens het komende, uiterst stormachtige onderhoud.

Voor Janus was dit de uitgelezen mogelijkheid uitgebreid het schip te verkennen. De ruimte onder het landingsdek was verdeeld in tanks, die dienden voor ballast, drinkwater en brandstof. De ballasttanks waren voor deze reis ingeschoren voor extra brandstof en drinkwater en zaten tot hun nek vol.

De grijs geverfde machinekamer was voor zijn ervaring een lachertje. Twee Kromhout, zes cilinder, omkeerbare dieseltjes met elk een vermogen van 360 PK, een luchtcompressor, een drinkwater pompje, een algemene dienst pompje en de machinekamer was vol. Twee schroefaskokertjes met rubber lining afgekoeld door het er langs pompen van zeewater leidden naar de beide vierbladige rechtse schroeven. Die stonden zo dicht bij elkaar tegen het midden van het scheepje dat er met manoeuvreren geen behoorlijk koppel gevormd zou kunnen worden om het schip als een volleerde navigator met de twee schroeven in bedwang te houden. Wanneer dat al mogelijk was met twee rechtse schroeven. Zonder keerkoppeling om de draairichting van de schroef te veranderen. Het aantal cilinders van de motoren was onvoldoende om gedurende een hele rondtorn aandrijfkraft te leveren. Een vliegwiel diende de ontbrekende schakels te vervangen en de motor door het dode punt te helpen. Tijdig opwarmen was noodzakelijk en betekende in de praktijk, dat vlak voor het losgooien van de trossen de ene motor na het starten op zeer langzaam vooruit moest worden gezet en de andere op zeer langzaam achteruit. Zodra ze voldoende temperatuur hadden kon worden gemanoeuvreed. De machinist was er dan zeker van, dat de motortjes na gestopt te zijn weer startten in de nieuwe gewenste richting. Een klein telegraafje en een spreekbuis - de lulpijp - naar de brug met aan beide kanten een fluitje erop zorgden voor de noodzakelijk verbinding tussen machinekamer en stuurhuis.

Hij vroeg zich al af welke verrassingen hen te wachten staan.

Ruim 400 ton licht blauw gekleurde, heldere diesel aan boord was ruim voldoende om Colombo te halen. De bunkertanks waren niet groot genoeg voor deze hoeveelheid, daarom had men

het restant in een aantal gebitumeerde waterballast tanks geladen. Een uitgekiend idee, maar bijna funest zoals onder de reis zou blijken.

Janus had van oudsher een uitgebreide, brede interesse in andere, niet of minder technische zaken aan boord. Een interesse, vlak voor zijn laatste verlof nog aangewakkerd na een dreigende opmerking van zijn vorige baas tegen een ouderwetse schipper naast god.

‘Over niet te lange tijd zullen wij het van jullie prutsers overnemen’, had de zichzelf, tot toekomstig technische gezagvoerder uitgeroepen, rood aangelopen chef machinekamer tegen het gezag uitgeroepen.

Janus ging op weg om de rest van de *Kais* te verkennen. Een magnetisch standaard kompas op het schavotje boven de brug en een periscoop naar het stuurhuis voor en ter hoogte van het enorme stuurwiel zorgden, dat de roerganger de juiste koers kon aflezen. Een handlood, een loden gewicht aan een touwtje, en een tijdmetre vervolmaakten de navigatie middelen. Om uit het zicht van de kust toch bestek te kunnen maken had ieder stuurman zijn eigen sextant bij zich. In de hoek van het stuurhuis stonden op een rek de radio, een middengolf geval dat alleen op korte bereiken handig zou blijken te zijn en een radiopeiltoestel.

Snor zou verder op de reis zoveel tijd verlullen op de telefonie, dat de gaatjes in de hoorn, zoals Janus veel later in de Golf van Bengalen nuchter opmerkte, dicht slibden van het spuw. Een seinlamp in de andere hoek maakte het mogelijk om zoals in die tijd gebruikelijk, rechtstreeks contact met haven autoriteiten, loodsboten of andere schepen mogelijk te onderhouden.

Twee dagen later verbeterde het weer en Piet Snor nam de boutte beslissing de volgende morgen uit te varen. Bestemming Sorong op Nieuw Guinea.

Om zes uur de volgende morgen kwam Piet Snor op de brug en riep: ‘ik ben er klaar voor’. Het was nog donker, er stond een stijve zuidwestelijke bries, de hemel was helder en het was stervends koud.

De scheepsagent had net de uitklaring en de laatste telex berichten van kantoor, waarin iedereen, die zich belangrijk voelde, de wens uitsprak voor een voorspoedige reis, aan boord gebracht. Men zat te springen om het schip in Nieuw Guinea en sommigen kantoor potentaten hadden het schip het liefst over gevlogen, maar dat was technisch nog niet mogelijk. De waterpolitie en douane, tegelijk met de agent aan boord gekomen, verlieten, lachend na de eerste borrel bij de koffie die morgen, gezamenlijk, mistwolken in de lucht blazend, via de steil oplopende valreep moeizaam het schip. De telegraaf rinkelde met de opdracht de motoren te starten en in tegengestelde richting warm te laten draaien.

‘Opkorten tot tros voor en spring achter’,

Meier wendde zich tot de in afwachting houding achter het stuurwiel staande Chinese kwartiermeester: ‘speakie bosun, fore and aft’ en maakte zich op zelf naar voren te gaan, terwijl Paus handen wrijvend naar het achterdekje liep om daar de orders uit te voeren.

De baas en Janus, die de wacht had, bogen zich over de machientjes en brachten lonten, een stuk oranje papier met aan één kant een soort zwavelrand, aan in een uitsparing aan de onderkant van een lange stang en draaiden de stang met zijn schroefdraad in de speciale opening boven op de cilinder kop. De lonten zouden bij het naar boven bewegen van de zuiger spontaan worden ontstoken, de samengestelde explosieve met nevelachtige diesel gevulde atmosfeer ontplofte dan en de zuiger werd met kracht omlaag geperst. Het starten leverde geen enkel probleem op en een paar minuten later draaiden de dieseltjes als naaimachines. De stuurboord motor zeer langzaam vooruit en de bakboord motor zeer langzaam achteruit. De schroeven wentelden langzaam door het water in tegengestelde richting. De *Kais* bleef met een tros en een spring netjes langs de kant liggen. Even later floot Janus de brug en gaf door de

lulpijp door, dat ze er ook klaar voor waren.

Intussen hadden de Chinese deklieden onder toezicht van de beide stuurlieden de trossen opgekort tot een spring achter en een tros voor.

‘Alles los, voor en achter’, brulde Snor en riep tegen de roerganger: ‘port twenty’. Met inkomend tij en de roerwerking draaide de boeg van de *Kais* langzaam weg van de steiger en de stroom zorgde er voor, dat het achterschip netjes vrij bleef van de wallekant.

‘Beide machines volle kracht vooruit! Steady as she goes!’

De grote reis was begonnen.

Op het eerste stuk van de Maasboei tot aan de Noord Hinder was het redelijk rustig op zee, de wind kwam van bakboord in en had nog weinig kracht. Na het passeren van de Noord Hinder verlegde Snor de koers in zuidwestelijke richting naar de Sandettie bank. Wind en zee kwamen nu meer van voren in.

Het weerbericht van acht uur voorspelde niet veel goeds. Er stond hen een nieuwe zuidwester storm te wachten, maar terug gaan zou gezichtsverlies betekenen na de kreet van Snor: ‘we zijn er klaar voor!’.

De wind nam zienderogen toe. Na de koersverandering ter hoogte van de Noord Hinder liep de snelheid snel terug naar 6 knopen. Gezien de stroom in de kont en de bedrijfsnelheid van negen en een halve mijl per uur een slecht voorteken. Bij het passeren van Sandettie lichtschip zakte de snelheid verder terug tot anderhalve knoop en de wind nam toe tot boven kracht zeven. Met donderende geraas sloegen de golven tegen de laadklep. Na elke golf schokte en trilde het schip als een bokkige stier. Dit was niet normaal meer, zelfs niet voor een ervaren zeeman en links en rechts stonden Chinezen gezamenlijk te offeren aan Neptunus of wie dat ook in China was.

Dirk lag met een emmer in bed en had geen kracht meer om op te staan. Janus nam om acht uur 's avonds diens wacht er maar bij en lag zelf regelmatig op zijn knieën met zijn hoofd in de bilge. Zich vasthoudend aan de reling langs de manoeuvreerplaat kotste hij de laatste, naar gal smakende druppels uit zijn maag in de bilge. Het daar aanwezige water kolkte na elke opdonder van de onophoudelijk tegen het scheepje beukende golven omhoog en smet de vermengde rotzooi in zijn gezicht terug. Hij was te ziek om zich van zijn plaats te roeren en moest op een of andere manier zijn maaginhoud kwijt. De kort op elkaar volgende stortvloedden waren zelfs na verloop van tijd een verademing.

Dubbel Gebeide had na de eerste schokgolven zijn stoel in zijn hut zeevast gesjord en leste zijn dorst. De fles stond binnen handbereik tussen een la geklemd. Een glas sierde zijn rechterhand. Elke keer weer ging het glaasje tot de rand vol en zonder morsen werd het dan geleegd. De jarenlange ervaring bewees zijn nut. Drank was er niet om te verspillen.

De stuurlieden bleven net als Snor op de brug en stonden op de vleugels in de frisse lucht, zich vastklemmend aan het potdeksel en hielden hun maaginhoud redelijk in bedwang. Alles was beter dan de tijd doorbrengen in de benauwde accommodatie, waar het ondanks de ingeblazen buitenlucht stonk naar kots en zweet, terwijl de vanouds bekende zeevast positie ‘armen en benen gespreid en pik in het matras’ een loze spreuk scheen te zijn. Niet van toepassing voor deze rodeo wedstrijd.

Snor stond fluitend in het stuurhuisje en scheen er een reuze lol in te hebben. Ongeveer vier uur na passage van Sandettie lichtschip kwam het verankerde baken weer dichterbij. De *Kais* voer onder het hevige geweld van de golven en stroom een mijl achteruit, terug naar Rotterdam. Zelfs Snor vond dit te gek en na het laatste weerbericht met verwachte windsnelheden van negen en meer en op aandrang van de beide steeds zieker wordende stuurlieden werd koers veranderd richting Dover in de hoop in de luwte van de havenpieren de storm af te

kunnen rijden. De wind en golven kwamen nu van bakboord in en als een bal in golven, behoorlijk zijwaarts weggezet liep de snelheid iets op in positieve zin, maar kwam toch niet boven twee knopen uit. Na 'een jaar' doemden de pieren van Dover op en mee deinend op de golven zocht Meier met de seinlamp contact met het loodsstation.

'Met dit weer wordt niet beloodst', was het teleurstellende, maar wel verwachte antwoord. Na enige uren gaande houden voor de ingang had Snor er genoeg van en riep op zijn enigszins irritante, hinderlijke en hautaine manier: 'ik ben er klaar voor, ik ga zelf naar binnen', en zonder toestemming af te wachten van de haven autoriteiten zette hij koers naar de ingang van de haven.

Korte tijd later, binnen de pieren, liet Karel opgelucht vanaf het minieme stuurboord bordesje het anker vallen. De haven lag bezaaid met allerlei kustvaardertjes, die de bui al veel eerder hadden zien hangen.

'Gered door de ankerbel', riep Paus opgelucht uit.

'Klaar met machines', antwoordde Snor opgewekt. Hij was zelfs na dit dagenlang gesol nog zo fris als een hoentje, stak zijn onafscheidelijke pijp op en verdween naar zijn hut.

Janus had intussen zijn zeeziekte als een echte zeeman overwonnen en krabbelde, nog steeds enigszins wazig, van zijn slingervrije zitplaats op de plaat overeind om de motoren af te zetten en over te gaan op haven bedrijf.

Hij liet de machinekamer over in de handen van de No. 1 en strompelde uitgeput naar de hut van de baas om zich af te melden. Deze was na het tot rust komen van de cakewalk opgestaan en stond nu voor zijn bureau, terwijl hij de plank uittrok en met dronken en overslaande stem uitriep: 'ha!, daar is Mina met de paardebillen!', de plank met een klap terug duwde en daarna het proces herhaalde.

Janus hoorde in de gang al: 'bang! , 'ha! , Mina met de paardebillen!', Knal! , Bang! ' Door de openstaande deur zag hij de baas voor de plank en de daarop met punaises vastgemaakt foto van 'Mina' staan. Bij het uittrekken van de plank staarde de baas melancholisch naar de foto van zijn vrouw, deed zijn yell en smeed de plank weer dicht. De jarenlange ervaring had er voor gezorgd dat een volledig van de wereld drinken er niet bij was. Dubbel Gebeide voelde de aanwezigheid van Janus, draaide zich om, zakte smartelijk lachend in zijn stoel en mompelde: 'mojeok 'n borrel'.

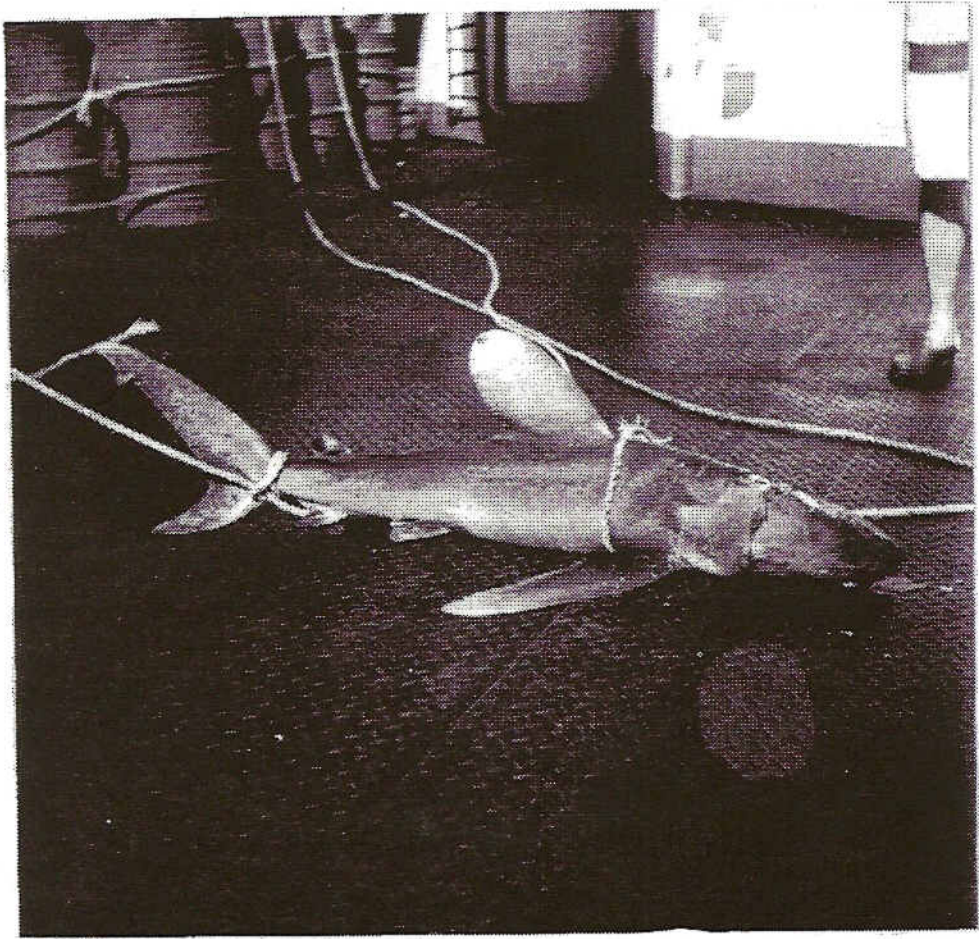
'Die vent is gek' en Janus verdween als een kokhalzende haas naar de Wc's.

Na twee dagen luwde de storm ver genoeg naar de zin van Snor. Het anker werd gelicht, het havenkantoor ingelicht en ze voeren tussen de eveneens zich naar open zee haastende coasters naar buiten, waar een gladde zee, alsof er niets gebeurd was, op hen wachtte.

Het bleef redelijk rustig en zelfs de Straat van Gibraltar werd, ondanks het ontbreken van behoorlijke navigatiemiddelen, zonder al te veel problemen gevonden. De weergoden hadden ondanks deze meevaller blijkbaar toch niet het beste voor met de *Kais*. Ze liepen Gibraltar aan voor verse proviand en post. Kort na vertrek kwam het vaartuig aan de andere kant van de Straat terecht in de, voor de Golf van Lyon karakteristieke, door de doorstaande mistral opgezweept, korte, hoge golfslag. Na de voorgaande ervaringen waren de gemiddelde zeebenen al wat steviger en voornamelijk doodmoe van het slingeren en stampen bereikten ze rustiger vaarwater onder Sardinië. De wind ging in de avond helemaal liggen.

Meier schrok de volgende nacht ruim voor het begin van zijn wacht om vier uur wakker. De fluit stuurde regelmatig elke twee minuten zijn gekerm de wereld in. Hij hees zich slaperig

omhoog en keek door zijn poort naar buiten. De wereld was klein, verdomde klein. Een dichte muur van mist hing om het schip, terwijl regelmatig lichtflitsen weerkaatst werden door de muur. Lichtflitsen, die van hun eigen schip moesten komen. 'Zicht nul', dacht hij bij zich zelf en trok zijn kleren aan en ging naar de brug om poolshoogte te nemen over de feestverlichting. In het stuurhuis wees Paus met zijn vinger naar zijn voorhoofd en daarna naar stuurboord brugvleugel. Snor stond bij het zoeklicht en zong: 'draai er het wioletje nog eens rond' en als een volleerde Michiel de Ruijter liet hij het zoeklicht op de vleugel ronddraaien.



Haai aan dek voor de grote slachting

'Dan zien ze ons beter', merkte hij op tegen Meier, die nu in de deur van het stuurhuis stond. Veel en veel later klaarde de lucht op en zagen ze een, de zon weerspiegelende, rustige water-vlakte, zonder precies te weten wat hun positie was.

Op het moment dat zelfs Snor zenuwachtig aan zijn snor begon te pulken, omdat Malta al lang in zicht had moeten komen, doemde er aan de kim een vrachtboot van de VNS op. Paus pakte de seinlamp en korte tijd later werd contact gezocht op de radio die toch bleek te werken,

maar een erg korte actieradius moest hebben. De positie wordt opgevraagd. Ze waren ver zuidelijk van Sicilië beland en behoorlijk achter op hun gegist bestek. Snor verlegde de koers in de goede richting, richting Gozo, het eilandje ten noordwesten van Malta. De sparks van de vrachtboot stuurde voor hen nog een bericht door aan Den Haag en Rotterdam. Het antwoord kwam ontzaglijk snel en straalde opluchting uit. Ondanks dat het schip onzinkbaar werd geacht, had men zich vreselijk zorgen gemaakt over het uitblijven van enig bericht van het schip zelf. Men was hen al dagen en dagen kwijt. Snor had het namelijk niet nodig gevonden om noch in Dover noch in Gibraltar contact te zoeken. Ook de seinpost bij Gibraltar was zwijgend gepasseerd. Hij vond die onzin niet nodig.

‘Het ergste leed was geleden’, dachten ze, wanneer Port Saïd zou worden bereikt. Nog steeds, zij het in lichtere mate, stampend en slingerend liep de *Kais* de uiterton van Port Saïd aan.

Een zucht van verlichting ging door het schip toen de pieren voorbij gleden en het schip in rustiger vaarwater kwam. Even later, afgemeerd langs zij een vervelozе, Griekse vrachtboot in een uithoek van de haven viel een zalige, ongelooflijke rust over hen heen.

Tijdens het wachten op het konvooi en de vaart door het kanaal leefde iedereen aan boord in een roes. Later konden zij zich meestal niets meer van die periode herinneren. De vrije torn gonsde dodelijk vermoeid na een grotendeels slapeloze reis als een zandzak in hun bed. Twee dagen later keerde het normale leven aan boord terug. Uitgeruste Chinezen speelden weer met luide kreten, gevolgd door harde klappen met de stenen, Mah Jong. Een spel dat tijdens het eerste deel van de reis vanwege het stampen en slingeren onmogelijk was geweest.

De reguliere brandstoftanks waren inmiddels leeg en de reserve brandstof in de ballasttanks werd aangesproken. Het viel de machinisten al snel op, dat de filters in de brandstofleiding van de tanks naar de motoren steeds sneller verstopt raakten en steeds vaker schoongemaakt moesten worden. De vilten filters waren ten gevolge van de losse structuur van die stof geprepareerd met een soort lijm, dat hoewel bestendig tegen diesel, wel kon worden aangetast door lichtere koolwaterstoffen. Verder had de diesel in de filterhuizen zijn normale licht blauwe, doorzichtige glanzende kleur verloren en zag er nu zwart, donker, ondoorzichtig en zelfs dreigend uit.

‘Hier is iets aan de knikker’, zei Janus bij het overgeven van de wacht tegen Dirk en deelde zijn bezorgdheid over de kwaliteit van de diesel in de ballasttanks met de baas. Deze lachte na zijn zesde borrel en merkte nuchter en vastberaden op: ‘het is gewoon donkere diesel en die bestaat ook’.

Janus hield aan: ‘nee, er moet een andere reden zijn’.

De baas lachte weer meewarig over zoveel naïviteit en wees op het feit dat de ballasttanks brandschoon waren, voordat de diesel en het water er in gingen.

‘Bent U zelf in de tanks geweest?’, vroeg Janus. Nou, dat was toch niet zijn werk en de werf wist toch wel wat ze deden, trouwens inmenging voor oplevering was niet gewenst, had de leider uit Den Haag hem voorgehouden.

Het schoonmaken van de filters ging steeds moeizamer en moest met steeds kortere tussenpozen worden uitgevoerd.

Ter hoogte van Aden werd Janus 's morgens even voor zessen wakker en rook een indringende benzine geur, die uit de gang zijn hut binnen dreef. Met slaperige ogen liep hij de gang in en hoorde een bekende stem eentonig zeggen: ‘ik krijg jullie wel schoon, ik krijg jullie wel schoon.’ De Chinese kok stond verbijsterd in de gang voor zijn kombuisje en keek met afgrijzen naar de baas die achter de kachel die hij zelf een half uurtje eerder had aangestoken, stond te roeren in een vijftig liter pan.

‘Wat doet U’, riep Janus gealarmeerd uit.

‘Ik kook de filters uit, die zijn normaal niet meer schoon te krijgen’, was het antwoord.

‘Wat gebruikt U daarvoor?’

‘Benzine!’

Janus schoot als een topatleet op de kachel af en gooide de branders uit.

‘Bent U helemaal gek geworden?’

Met het gevaar van ontploffing geweken, schoot hij ineens in de lach. DG had intussen met een lange tang twee filters aan hun metalen raam uit de pan getild en keek er met een beteuterd gezicht naar de beide filters. De ramen waren leeg. Na enig vissen kwam een grote kluwen vilt naar boven. De lijm had het in de warm gemaakte benzine begeven, het vilt was los geraakt en door het ijverige roeren van de baas tot een grote bal stof samengeklonterd.

Het ergste was dat hij beide filters er tegelijk uit had gehaald en tijdelijk het filter in elk van de beide dieselmotoren alleen het werk had laten doen. Filters die normaler wijze eens in de zoveel tijd hoefden worden schoongemaakt en nog lang niet verzadigd waren door het vuil. Vuil waarvan Janus inmiddels wist waar het met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vandaan moest komen.

De donkere diesel had Janus reeds dagenlang in zijn greep gehouden. Hij had iedereen het hemd van het lijf gevraagd en alle instructieboeken aan boord gelezen en opende zelfs de mangaten van de ballast en bunkertanks aan dek. Beide ballasttanks, gedurende deze reis als extra bunkertanks gebruikt, bleken behandeld te zijn met bitumen om roestvorming tegen te gaan. Die substantie was door de diesel opgelost en kwam nu als vuil in de filters terecht.

Janus wandelde na de koffie naar Piet Snor, klopte op de deur en vroeg om een onderhoud. Snor speelde kapitein en stond er op als een kapitein te worden behandeld.

‘Ga zitten, wat is er aan de hand’, vroeg Snor, die verduiveld goed moest weten waarom Janus bij hem kwam.

Janus vertelde hem over het uitkoken van de filters. ‘De baas is niet helemaal normaal, we hadden wel kunnen ontploffen.’

‘De baas is een goeie vent en je moet rekening houden met zijn verleden. De oorlog was niet zo'n pretje voor hem, hij heeft veel meegemaakt’, zei Snor en vervolgde: ‘hij zit vlak voor zijn pensioen. Houdt hem maar wat extra in de gaten dan haalt hij dat wel, dat heeft hij wel verdiend.’

Enigszins opgelaten verliet Janus de hut. Hij kwam uit een andere tijd en had weinig begrip voor het op hol geslagen gedrag van sommige oorlogsveteranen.

Het was bloedheet in de Rode zee. Op de Indische Oceaan was het al niet veel beter en zwendend maakten de machinisten en hun Chinese helpers nu op regelmatige tijden de laatste vuilblokkers, het dieselfilter op elke motor schoon. Het was vechten tegen de bierkaai en dweilen met de kraan open. De filters raakten steeds sneller verstopt en waren net als de filters in de leidingen dagen daarvoor steeds moeilijker schoon te maken. Om deze filters uit te kunnen nemen moesten de motoren om de beurt worden gestopt.

In de buurt van Ceylon lagen ze zelfs door de omstandigheden gedwongen regelmatig uren te drijven. Een dag na Aden hadden ze gelukkig een schip van de ‘Nederland’ gepasseerd, dat op hun verzoek een telegram naar Rotterdam had gestuurd met een uitleg van de problemen en het verzoek een ruime hoeveelheid filters naar Colombo te sturen of ter plaatse te bestellen.

De dekdiens zag er inmiddels goed gebruind en uitgerust uit. Door het rustige weer en de geringe snelheid kwamen zij in tegenstelling tot de machinisten wel aan zonnen en een behoorlijke nachtrust toe. Paus studeerde voor zijn tweede rang en leerde zich het leplazerus.

Eindelijk kwam de rede van Colombo in zicht en opgewekt met het idee verlost te zijn van hun

zorgen stoomden ze op naar de ankerplaats voor de dokter en inklaring.

Tot grote schrik van Paus bleek er geen vlag van Ceylon, een enige jaren eerder zelfstandig geworden land van het Gemenebest, aan boord te zijn. Niemand had daar aan gedacht. Snor wist, dat geen vlag hebben zeker door jonge naties als een regelrechte belediging zou worden gezien en had gezegd die Engelse vlag met die mooie sterren er op aan de stuurboord kant van de vlaggenmast te hangen.

Paus liep naar de loodsladder om een speedboot met officials, die langs zij kwam, te ontvangen. Officials die luid schreeuwend en zwaaiend blijkbaar hun misnoegen over iets uitten. Bij de loodsladder gilte de leider in keurig uniform met veel sterren en strepen er op, dat de Australische vlag aan stuurboord kant onmiddellijk omlaag moest.

'We are independent and have nothing to do with Australia', was het woedende antwoord op de vraag van Paus: 'what's wrong?'

De vlag ging omlaag, dan maar geen vlag. Wel een stevige boete wegens belediging van de Staat Ceylon.

Na de trammelant over de vlag loodste een loods de *Kais* de haven van Colombo binnen en bracht haar ten anker op korte afstand van een passagiersschip van de P&O lijn.

Dirk stelde uitgelaten voor om die avond met de sloep naar de gleufjesboot te gaan en zich tijdens een dansje onder de vrouwelijke passagiers te mengen.

's Avonds na het eten draaiden Paus, Janus en Dirk in hun 'pakkie deftig' de stuurboord motorsloep buiten boord. De beide, ouderwetse draadstangen waarmee de sloep naar buitenboord werd gedraaid zaten stijf van het vet. Janus raakte met zijn rug blijkbaar zo'n stang, maar schonk er verder geen aandacht aan en even later voeren ze met pruttelende motor in de richting van de statietrap van de oceaanreus. Ze werden toegelaten en voerden uit wat ze in eerste instantie van plan waren. Namelijk dansen.

De avond verliep gezellig maar redelijk rustig. Om middernacht aanvaardde het gezelschap de terugreis. Het was inmiddels aardedonker, geen maan te zien. Niemand had er bij vertrek van de *Kais* aan gedacht licht mee te nemen. In het donker en zonder verlichting namen ze de gok en voeren naar hun op korte afstand gelegen schip. De havenpolitie, attent op smokkelaars, dieven en moordenaars, zeker in de buurt van passagiersschepen, doemde gelijk op van onder de kont van de oceaanreus en schoot in een mum langs zij de sloep. Met de handen in de lucht wist Paus, die het woord deed, zich er uit te kletsen. De politieboot begeleidde hen terug naar de *Kais*.

De volgende morgen was het druk aan dek. Cilinderkoppen, filters, verse voeding kwamen uit een lichter aan dek. Een reuze bunkerboot kwam langs zij of was het andersom en pompte in *no time* de beide dieseltanks vol. De ballasttanks bleven van nu af aan ballasttanks en werden niet meer gebruikt voor diesel. Dan maar bunkeren in de eerstvolgende haven Singapore. Handelaars kwamen aan boord. Ze lieten witte tropenbroeken en hemden maken, voor een veel lagere prijs dan in Holland en de volgende morgen klaar. Meier kocht een ketting voor zijn verloofde en ging het eiland verkennen, terwijl zijn leeftijdgenoten teerden op de avond met de passagiers.

Voor de machinisten was het hard werken. Vóór de Kerst weer op zee was het devies. Cilinderkoppen vervangen en de beschadigingen in de machinekamer bijplekken. Ze hadden namelijk samen met de Chinese stokers sinds Suez de machinekamer overgeschilderd. Het sombere grijs met zijn oorlogsbodem aanzien was inmiddels vervangen door prachtig bijna fluorescerende groen. Het deed zeer aan je ogen wanneer je vanuit het daglicht de machinekamer betrad. Maar je moest wat doen onder de reis.

Vier dagen later namen ze opgewekt afscheid van Colombo. Onder Ceylon langs en koers oost

richting Sabang, een eilandje boven de noordpunt van Sumatra.

Eerste Kerstdag in de Golf van Bengalen. Snor besloot tijdens het ontbijt om gedurende de kerstmaaltijd de motoren vanwege het lawaai te stoppen, zodat in alle rust gegeten kon worden.

Het was een prachtige zonnige dag met een spiegelgladde zee.

Even voor de middag lag de *Kais* licht heen en weer slingerend gestopt. De Chinese kwartiermeester zat als uitkijk met een vislijntje op het schavotje. Andere Chinezen zetten eveneens onmiddellijk hun vistuig uit in de hoop een extra maaltijd te verschalken om hun karige rantsoenen aan te vullen, terwijl onze Hollanders met hun borrel of andere drank aan tafel gingen. Na een copieuze maaltijd van zo'n twee uur liep het af en Snor zei na zijn koffie te hebben opgedronken op bluffende toon: 'ik ga zwemmen', en liep naar zijn hut om waarschijnlijk zijn zwembroek aan te doen.

'Die is ook gek', zei Meier, 'hier ga je toch niet zwemmen, het stikt hier van de haaien.'

'Die blufft alleen maar, om te zien wat we doen', merkte Janus op.

Op dat moment brak er een kleine oproer uit onder de Chinezen en de bediende wees opgewonden overboord. Een loodsmannetje zwom vlak bij het schip, de haai kon niet ver zijn. In de verte verscheen inderdaad een vin van een haai in de zacht glooiende zee. De Chinese kok kwam met een grote vleeshaak het achterdekje op, terwijl hij Chinese kreten, lijkend op 'ha, ha' uit slaakte.

De haak werd vastgemaakt aan een hieuwlijntje en een reeds gevangen vis op de haak gespietst. Onder luid gejuich wierp de kok de haak overboord. Een haai vangen was voor onze Chinese vrienden en niet alleen voor hen een immense gebeurtenis.

Inmiddels kwam Snor inderdaad in zwembroek aan dek en liep alsof niets aan de hand was naar de reling. Meier greep hem bij de arm en wees in het water.

Snor moest van de haai hebben geweten, want met een grijnslach zei hij: 'wat jammer nou!'

Had hij wel of niet gebluft om indruk te maken? Je wist het bij hem maar nooit.

Na een korte aarzeling en een blijkbaar positief advies van het loodsmannetje kwam de haai dichterbij en zwom rond het aas met inhoud. Een hap, weg aas en de haai zat gevangen. Na een korte strijd hesen de jagers de haai langszij en aan dek. Een meute bloeddorstige Chinezen viel de nog spartelende haai aan met het complete keukengerei. In een oogwenk was de haai afgeslacht en aan mootjes gehakt en verdween gelijk in de kookpot of in de vrieskamer. Niets werd weggegooid. De tanden verschenen een paar dagen later om de nek van de kok. Haaien-vinnensoep was orde van de dag.

Een dikke honderd mijl voor Sabang voeren ze 's nachts de doorzichtige deken van geuren binnen, die over wat men de Oost noemt, hangt. Een onbekende mengeling van de geuren van onder meer sandelhout, verrot hout, houtskool vuurtjes en ander geuren, specifiek voor dit gebied. Een lichte opwinding maakte zich meester van Paus, die op dat moment de wacht had en loom over het windscherm van stuurboord vleugel hing. Het einde van de reis kwam in zicht, het avontuur wachtte.

Ze voeren met een wijde boog om Sabang heen, richting 'one fathom bank' en door Straat Malakka en draaiden op oudejaarsavond de Western Anchorage van Singapore op. Beducht op diefstal besloot Snor te ankeren vlak bij een vrachtboot van de KPM. Een stuurman op de brug sprak met de handen gebarend zijn zorg over deze manoeuvre uit. Hij scheen ergens op te wijzen, maar eigenwijze Piet begreep het niet of wilde het niet begrijpen.

De immigratie en agent klommen aan boord. De Chinese handyman van het kantoor deelde mee, dat Piet Snor werd afgelost. De *Kais* was geen grote vaart schip meer en scheen te zijn opgegaan in de lokaal vaart. Meier werd commanderend officier, Paus eerste stuurman en de

met de agent aan boord komende Indonesische stuurman lokaal vaart, Hendrik Soedaman kwam het aantal stuurlieden weer op twee. De Chinezen, waarvan verwacht werd, dat ze eveneens zouden worden afgelost bleven echter aan boord.

Meier, nu in het zadel, nam de navigatie met alles wat daaraan vast zat op zich. Paus kreeg alle lading zaken en de leiding over de dagelijkse gang van doen.

Op Nieuwjaarsmorgen hieuwde de KPM-er het anker op, maar de ketting van zijn anker zat in de knoop met de ketting van de *Kais*.

‘Vandaar die gebaren gisterenavond,’ dacht Meier. Alle hens aan dek. Na een uur of zo was de zaak geklaard. De *Kais* ging weer ten anker, terwijl de vrachtboot met een nog foeterende kapitein richting Straat Singapore verdween.

Tussen de middag liep Paus de nieuwe hut van Meier binnen en zei, ‘Heb je net de *Malea* gezien. Die heeft een radar op zijn schoorsteen.’

‘Ga weg, dat kan helemaal niet, die zullen de zaak wel bedonderen’, merkte Meier op. ‘Zit daar niet die vijfde aan boord, hoe is zijn naam ook weer, die altijd van die leuke stunts bedenkt? .’

Meier verstuurde de volgende dag vlak voor vertrek naar Sorong nog even op het maatschappij kantoor zijn laatste berichten en haalde nagekomen post op. In het naast gelegen kantoortje hoorde hij een stem in het Engels met een duidelijk Nederlands accent hevig te keer gaan tegen een walfiguur.

‘De *Malea* heeft radar en wij niet. Ik eis ook een radar, het is een schande. Ben ik dan minder dan hij. Hij staat achter me op de ranglijst. Het zijn nota bene zusterschepen.’

De kantoor man sprak sussend tegen de man en zei resoluut: ‘dat kan helemaal niet of ze hebben hem illegaal aangekocht. Waar zat die radar dan.’

‘Boven de schoorsteen’, was het antwoord.

‘U zult zich wel vergist hebben, radars staan meestal op de mast op het schavotje, als ze er al zijn.’

‘Ik pik het niet en zal het hogerop nemen, ik wil de superintendent spreken.’

‘Die is op dienstreis en komt overmorgen terug.’

Hevig kankerend liep even later de kapitein van de *Murena*, een zusterschip van de *Malea* naar buiten.

Meier dacht, na zijn zaakjes te hebben afgehandeld: ‘nog even een kop koffie bij Robinson's en dan naar boord.’

Het was een gewoonte, dat passagierende officieren om elkaar te ontmoeten koffie dronken bij Robinson's. Tevens was het een mooie gelegenheid om de dames gade te slaan, terwijl ze de deur in en uit gingen.

Rond deze tijd stond de zon er pal op en scheen dwars door de kleren van de doorgaans luchtig geklede dames, wat voor de te vaak van vrouwelijk schoon verstoken en ver van huis en vrouw zijnde mannen een feest voor het oog kon zijn.

Aan een tafeltje ontwaarde Meier een groepje collega's en ook de vijfde, van wie hij de naam niet meer wist. Hij liep er op af en ging er bij zitten.

‘Hebben jullie het al gehoord, de kapitein van de *Murena* heeft een klacht tegen de *Malea* ingediend. Jullie hebben radar en hij niet.’

Een homerisch gelach ging op: ‘gelukt!’

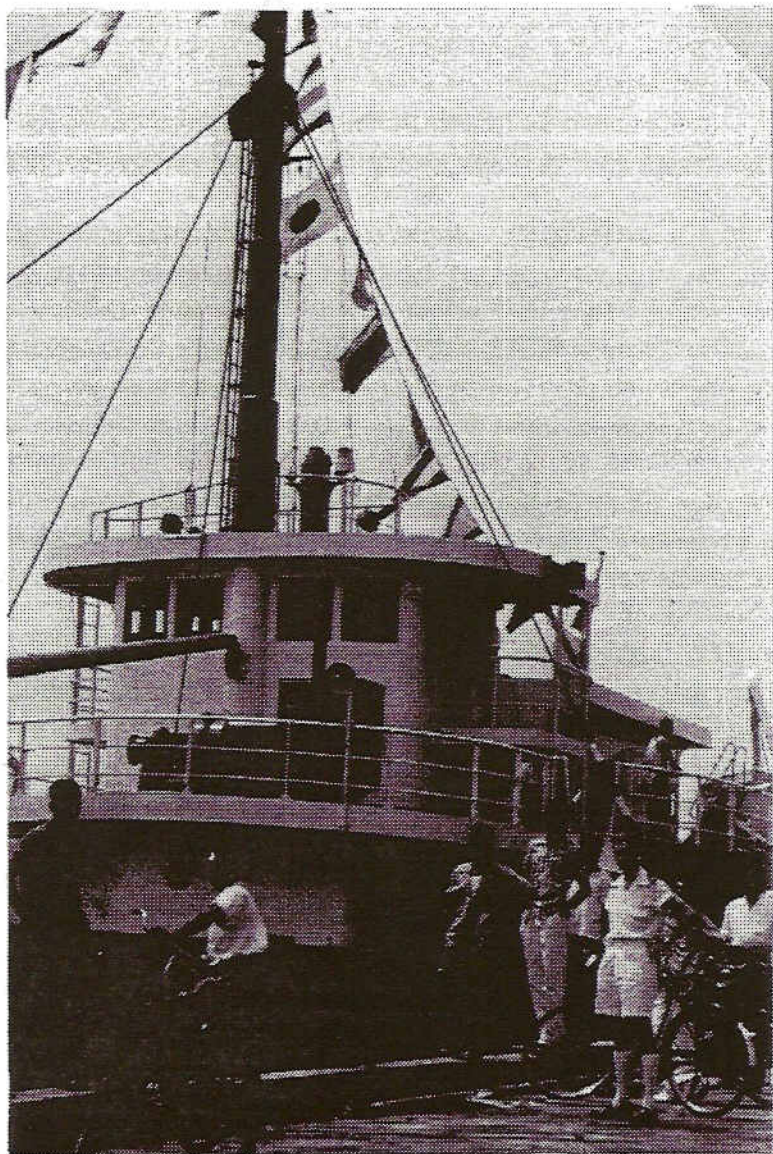
De vijfde vertelde, dat hij een soort radar antenne in elkaar had geprutst en op de schoorsteen bevestigd. Een achter de schoorsteen verdekt opgestelde Chinees had via een aantal tussen stangen de antenne gedraaid. Het was zo natuur getrouw geweest, dat zelfs de loods nieuwsgierig gevraagd had of hij even op het scherm mocht kijken.

‘Jullie zitten toch op de vaart op de Pladjoe kali en douwen rond in Indonesië?’

‘Ja, maar we zijn hier om te ontsmetten.’

De *Malea* die continue in Indonesië rondvoer en slechts af en toe bij uitzondering Singapore mocht aandoen voor proviand, had last gehad van wandluizen.

Achteruit, waar de Chinese bemanning en de machinisten woonden, deed op een gegeven dag een bediende zijn beklag bij een van de machinisten. Met een aantal collega's werd de klacht nagetrokken. Inderdaad het stikte van de wandluizen in de verblijven van de bemanning en men verzocht de kapitein tussentijds naar Singapore te gaan om te ontsmetten.



Aankomst Sorong

Zo heen en weer te varen in Indonesië was helemaal geen lolletje, temeer daar het alleen maar erger kon worden. Bovendien was het een mooie gelegenheid weer eens te behoorlijk te provianderen. Maar gezagvoerders, die zelf nergens last van hebben, denken alleen aan belangen van de rederij en hadden zeker in die tijd niets te maken met machinisten en het gewone volk. De kapitein zei vanuit deze achtergrond: ‘jongens, dat zijn geen luizen maar lieveheers-

beestjes.’

Goede raad was duur. De machinisten verzamelden de daaropvolgende dagen enige lucifersdoosjes met ‘lieveheersbeestjes’. Tijdens een feestje op het kapiteinsdek deponeerde een van hen stiekem de inhoud van deze doosjes in het bed van de ouwe en zijn meevarende echtgenote. Na een hevige woordenwisseling met zijn vrouw zette de kapitein twee dagen later koers naar Singapore.

Het liep tegen twaalven en Meier nam afscheid: ‘ik ben dan wel kapitein, maar ze zitten te springen in Sorong. Hoe gezellig het ook is, we moeten varen.’

Anker op en via Straat Riouw, langs de noordpunt van Bangka en Biliton en de zuidkust van Borneo, dwars over de Straat Makassar, langs de zuidkust van Celebes en boven Ceram langs stuurde de *Kais* aan op Straat Sagewin.

De maan stond die nacht hoog aan de hemel. In de verte kon Meier door zijn sterke kijker de ingang van de Straat zien liggen met hoog oprijzende wanden van de aan beide zijden van de Straat gelegen eilanden.

‘Floep!’. Het enige vuurtje in de Straat, op Batanta eiland een tiental mijlen ten oosten van Kaap Mabo, sloeg op. Ze zaten goed en met het licht van de maan en het diepe water moest de doortocht een fluitje van een cent zijn. Hoewel de zeilaanwijzingen de kans van dichte regenbuien gedurende de nacht groot achtten, bleef het droog. Ze gleden langs Sagewin eiland en tussen de hoge rotswanden van de eilanden Batanta en Salawati door en na het passeren van Doif eiland kwam bij de oostelijke koers in de vroege morgenuren het eiland Doom in zicht. Doom, de eigenlijke nederzetting in dat gebied, en de zetel van het gouvernement.

Aan de westelijke ingang van de Straat Sorong pikten ze de gouvernementsloods op of wat daar voor doorging en meerden korte tijd later af aan de kleine schepen steiger, een van de steigers aan de zuidkant van de in zee uitstekende karakteristieke strandpunt Tanjung Noejew. Beter bekend als Kaap Sorong.

De, in witte tropenpakken gestoken, plaatselijke hoogwaardigheidsbekleders van de NNGPM wachtten hen op de steiger op.

Het vlaggenschip, hun nieuwste aanwinst was eindelijk aangekomen.

Meier liep zelf in vol ornaat rond in een in Colombo gemaakt wit uniform met een broek aangepast aan links dragers en met zijn pet met ‘Margriet embleem’ op het hoofd.

De ontvangst was overweldigend. De plaatselijke administrateur, tegenwoordig manager genoemd, superintendent Onderwater, bijnaam Blub Blub, diens rechterhand ‘cargadoor’ Donker en andere leden van de plaatselijke staf zaten even later achter de hut van Meier te genieten van een biertje en vertelden Meier en Janus van hun plannen. Het was kapitein voor en kapitein na. Meier werd er verlegen van. Hij was helemaal nog geen kapitein, eigenlijk maar net tweede stuurman.

Morgen proefvaren en de boot inwijden met een landing op het nabij gelegen strand van de landtong, daarna laden en de eerste reis naar Kambelangan.

Er was gelijk trammelant over de Chinese bemanning. Die vormden een probleem. Het was helemaal de bedoeling niet, dat zij nog aan boord waren. Verder was er onvoldoende plaats in de pasangrahan, de plaatselijke herberg en de vliegtuigjes die van het maatschappij vliegveldje op het langgerekte eilandje Jefman, een van de Rombombo eilanden, naar Biak op en neer vlogen, zaten de eerste dagen vol.

‘Die Chinezen waren niet zijn probleem’, dacht Meier en merkte op, dat een proeflanding nog niet mogelijk was. Eerst moest de laadklep worden losgebrand. Die had men immers dicht gelast in verband met de reis.

Verder krabbelde hij zich achter zijn oren en meende, dat hij eerst wel eens meer informatie en

kennis moest vergaren. Overmorgen was dan een betere tijd voor een test. Overtuigd ging de staf in op het voorstel en de goegemeente droop af naar hun eigen club op een nabije heuvel hoog boven de steigers, waar de drank gevarieerder en de temperatuur door de zachte zeewind aangenamer moest zijn.

De *Kais* verhaalde 's middags naar het Marijke dok, dat in het baaitje voor de ingang van de Klademak rivier aan een, naar de werkplaats leidende steiger, was verankerd. Langs de steiger lag een aantal koellichters met broederlijk een aantal kleine zeilbootjes voor de noodzakelijke ontspanning van de *ex-patriates*.

Dokmeester Brill, een man met een reuze rode gok wachtte hen op: 'morgenochtend zijn jullie de eerste.'

Tijdens hun aankomst was Meier in contact gekomen met een meegekomen marineofficier wiens landingsboot aan de gouvernementspier lag. Deze was onmiddellijk bereid hem een lesje te leren met hun landingsvaartuig.

De volgende morgen togen Meier en Janus naar de marine, waar even deskundig uitgelegd werd hoe een en ander in zijn werk ging. Zij waren aldoor van mening geweest tijdens hun regelmatige gesprekken over de toekomst, dat landen betekende: 'volle kracht de wal op en de klep neerlaten', maar niets bleek minder waar. Dat kon wel zei de expert, maar dan kwam je er nooit meer af en dat was wel nodig. Ze leerden langzaam naderen, een meter of vijf voor de plaats achteruitslaan en dan voorzichtig het schip in de juiste positie tegen of bij de kant manoeuvreren en klep neerlaten. Als je het eenmaal wist, moest het een koud kunstje zijn!

De plaatselijke bemanning stapte aan boord. Twee Indonesische motordrijvers en verder een gemengd gezelschap van Papoea's en Indonesiërs. Kamis, de bootsman was een reusachtige bekwame Makassar, die welbekend was met de plaatselijke vaart op de rivieren.

De Chinezen gingen van boord.

Twee dagen later was het zover. De inwijding zou gevolgd worden door een groot feest ten huize van de manager die bekend stond om zijn prettige manier van omgaan met mensen en zijn feestjes. Meier liet, enigszins zenuwachtig, langzij het dok de motoren starten en vroeg zich af wat er mis kon gaan. Na het losgooien voer hij langzaam evenwijding aan de kust richting kaap Sorong en draaide ter hoogte van het witte strand aan de zuidkant van de kaap recht op de kust aan.

'Zeer langzaam vooruit beide karren'. Paus stond klaar op stuurboord bordes, twee Papoea matrozen achter de dieseltjes.

'Stoppen, half achteruit'.

Janus, die op de brugvleugel belangstelling veinsde, kreeg de indruk, dat Meier het aardig onder de knieën had. Hij keek naar de vol verwachting wachtende mensenmassa, voornamelijk bestaande uit in keurig wit geklede kantoormensen en uit een fotograaf filmer op enige afstand aan bakboord van de groep. Tussen de prachtige palmen en andere boomsoorten op de Kaap stonden ze op korte afstand van de waterlijn ter hoogte van de plaats waar de *Kais* binnen enkele momenten zou landen.

De *Kais* naderde zeer langzaam met de juiste snelheid en liep op korte afstand van de wal aan de grond. Net iets te ver om de klep op het droge te kunnen leggen. 'Never mind', moet Meier gedacht hebben, 'machines stoppen, zeer langzaam vooruit', om het schip op zijn plaats houden. Hij gaf opdracht de klep langzaam te laten zakken tot net boven water, dat moest genoeg zijn voor een proef. De klep werd over zijn dode verticale punt getrokken en neergelaten. Meier en Janus zagen tot hun ontzetting, dat de klep in plaats van langzaam te zakken steeds meer vaart kreeg. De remmen van de dieseltjes waren niet sterk genoeg of de matrozen maakten de fout om de al op volle kracht vallende klep onvoldoende af te remmen en met een

donderende plons sloeg de klep te water. Een mini vloedgolf als na een aardbevinkje schoot omhoog recht naar de wal en stortte zich als een waaier in de richting van de bomenrij over de daar wachtende toeschouwers. Gebrul aan de kant en gejuich aan boord. Vele potentiële slachtoffers probeerden snel de watermassa te ontwijken. Helaas het werd een waterbad.

Janus verhaalde nog jaren later oneerbiedig: 'het hele schurfje werd zeiknat.'

Tot overmaat van ramp was de fotograaf vergeten de klep voor de lens weg te halen en stond met natte ogen, niet van de vloedgolf, maar van ingehouden woede en verdriet te kijken naar het verloren gegane historische moment.

Na enig rommelen kregen ze de klep weer omhoog. Er werd tussen de bovenkant van de klep en de beide platformpjes een ketting van voldoende lengte aangebracht om de klep op de juiste hoogte op te vangen. Zonder problemen kreeg Meier de *Kais* van de kant en voerde een nieuwe landing uit. Een landing die dankzij de ketting en een onbedekte lens een succes werd, maar toch de eerste niet evenaarde. Dubbel Gebeide had door alle emoties overmand al een stevig stuk in zijn kraag en stond klappend aan de reling. Alles bij elkaar was het een hele happening en een behoorlijke afwisseling voor de bevolking van Kamp Sorong, die al met al een eentonig leven leidden.

Ze voeren terug naar de steiger en kregen even later een drankje aangeboden in de soos. Een soos die de sfeer van tempo doeloe en tropische landen uitstraalde en op de bekende stevige, maatschappij eigen, rotanstoelen op het terras en met uitzicht op Sorong Doom, werd de middag gezellig doorgebracht. Meier had al een paar keer opgemerkt om rustig om te gaan met de drank. Een diner party bij de manager thuis stond die avond op het programma. DG knikte wel maar zag het allemaal niet zo duidelijk meer.

De plaatselijke manager leefde in de gebruikelijke grote stijl en verstond het, evenals zijn liefvallige vrouw, om te gaan met gasten. Het lopend buffet was keurig verzorgd en de muziek van een krontjong bandje kreeg de voeten al aardig op de vloer. Hoewel het gezien de langzame stijl van deze muziek het meer 'schuifie schuifie' werd met een aantal verpleegsters en loslopende echtgenotes van aan de bar zittende, hevig discussiërende en alcohol prefererende walfiguren.

Mevrouw de manager kreeg in de gaten, dat Dubbel Gebeide hem al te aardig om had en ging naar hem toe, waarschijnlijk om hem te bewegen op te stappen en even te gaan liggen.

Ze sprak hem aan en overmand door heimwee kon hij zich niet meer inhouden en sloeg haar met zijn rechterhand hard op de billen, uitroepend: 'ha! Mina met de paardebillen.'

Ondanks de enorme wachtlijst zat de baas zat de volgende dag op het vliegtuig naar huis.

‘Geregelde vaart’

‘Kembelangan boring, hier de *Kais*. Ontvangt U mij over.’

Het boorterrein Kembelangan lag een goede vijf kilometer westelijk van Tg Wariwi in de baai van Lakahia.

Meier zat op een krukje voor het radiotelefonie apparaat. Hij probeerde verbinding te krijgen met de Nederlander, die ter plaatse verantwoordelijk was voor de aanleg van de weg tussen Tg Warimi en Kembelangan.

Na de officiële ingebruikname van de *Kais* op Sorong waren in samenwerking met het dok een aantal andere kleinere tekortkomingen recht gezet.

De landingsklep bij een onbeladen *Kais* helde in de uitgeklapte stand te steil naar beneden. Het lassen van dwars over de klep lopende metalen strippen gaf de bulldozers en ander rijdend ongedierte voldoende greep om zich, zonder terug te glijden, omhoog te rupsen.

Het hoofddek zelf was één groot open veld, waarop stalen latten werden aangebracht om werken van de zwaardere lading tegen te gaan. De raad om alleen planken onder de rijdende lading aan te brengen was niet doorgeslagen. Eén reis later gaf Paus, als ladingstuurman, naast het sjoeren zelfs opdracht alle stalen gevaartes vast te lassen aan dek. Losliggende planken veroorzaakten bij slecht weer en de mentaliteit van dit schip onherroepelijk rampen en rampjes. Zeker wanneer de zware lading met plank en al ging schuiven.

De baas pompte op zee gelijk de waterballasttanks voorin vol om iets dieper in het water te liggen. Het schip pikte in die toestand minder snel paaltjes. Slecht weer boven kracht 7 kwamen niet veel voor in deze gebieden. Bouw en vorm van het schip hadden dus alles te maken met het snelle stampen, slingeren en de onvermijdelijke paaltjes.

Iedere nieuweling kreeg een gevoel van gewichtloosheid wanneer het schip in een golfdal knalde. Soms volgde een misselijk en zelfs angstig makend gevoel.

De eerste lading bestond uit een ruim aantal vaten gevuld met benzine en diesel, twee tractoren met een laadbak erachter voor het afvlakken van het terrein en achter de ladingklep twee bulldozers met de kop naar voren. Klaar om de aanval op het oerwoud te doen en de contouren van een nieuwe weg in het landschap te snijden. De drums waren door de dekdienst zeevast gesjord op een planken vloer voor de waterkering.

Voor de komst van de *Kais* trokken sleepboten lichters geladen met deze zware spullen naar de plaats van bestemming. Helaas kapseisden er lichters na het schuiven van de lading op de zeegang. Andere sloegen los omdat ze te zwaar beladen waren voor de trekkracht van de sleepboot.

Een aantal strandde. Een niet te onderschatten gevaar na het breken van de sleeptros waardoor de gevaartes met de voor de kust en op de rivieren staande sterke stroom naar de wal dreven.

De *Kais* was de oplossing.

Langs zij de steiger op Sorong zette een kraan de vaten aan boord. Meier manoeuvreerde daarna naar het strand, zodat de tractoren en de bulldozers achteruit aan boord konden rijden.

De twee reusachtige bulldozers werden met de voorkant tegen de klep gezet. Links, rechts en ertussen lagen allerlei zaken zoals balken en dergelijke om te gebruiken voor de aanleg van wegen.

Het wegvaren van de wal bleek problematisch. Met de klep omhoog gooiden de matrozen de

trossen los.

‘Machines langzaam achteruit.’ Geen beweging in het schip.

‘Volle kracht achter uit beide motoren.’

Nog steeds lag de *Kais* vast op het afhellende strand. De lading drukte haar diep in het zand.

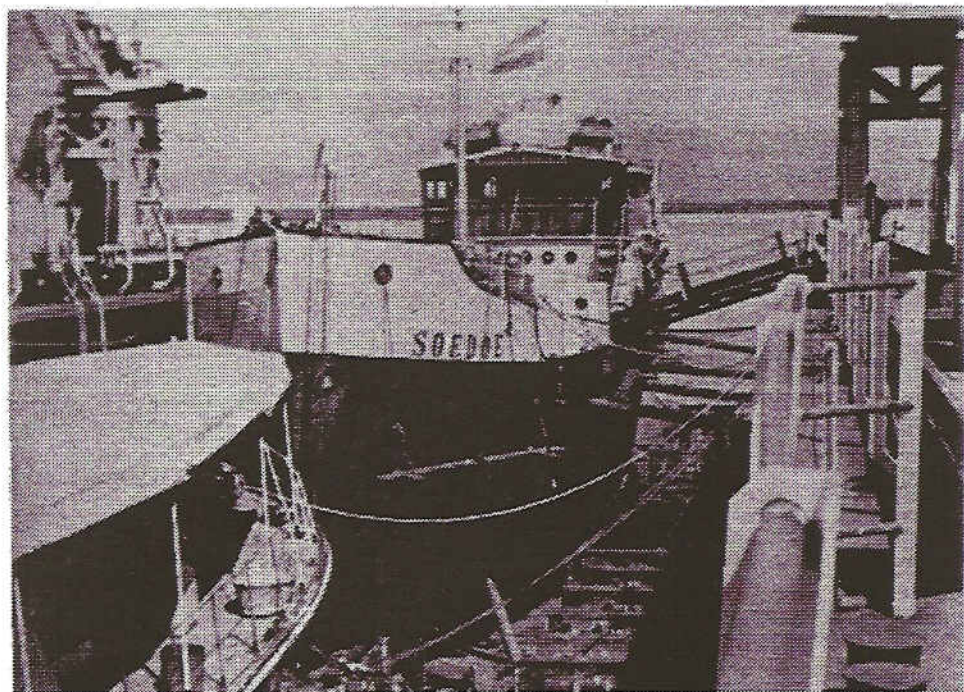
Wachten op hoog water en een aan de wal rondrijdende bulldozer laten duwen tegen de onderkant van de klep bleek de oplossing.

De getijbewegingen in deze gebieden verlopen wat anders dan in Europa. Een echt laag water, een laag hoogwater, een hoog laag water niet veel lager en daarna een hoog, hoog water. Op dit laatste tijdstip kwam de *Kais* los met een extra drukje van de bulldozer.

Meier zei tegen Janus, die op de brug meekeek naar de verwoede pogingen om de *Kais* onderweg te krijgen: ‘misschien is het beter de volgende keer met volle ballasttanks te landen en ze later vlak voor vertrek eerst leeg te pompen.’

Een idee, dat op latere reizen in de praktijk gebracht, met succes de truc deed.

Na vertrek dekte Paus de lading af met een dekzeil als bescherming tegen de regelmatig optredende zware regenvallen.



De Soedoe samen met een collega in het Marijke dok

Drie lange stoten op de fluit als afscheid. Meier manoeuvreerde de *Kais* in de baai van Sorong naar het zuiden, richting Straat Seleh. Een met eilanden en eilandjes bezaaide zeestraat tussen Salawati en het vaste land van Nieuw Guinea. De stranden op de eilanden waren laag en bedekt met struikgewas en bomen, terwijl hogerop torenhoge wouden zich over land uitspreiden. Straat Seleh stond bekend als een goed navigeerbaar vaarwater, waar diepgang versus geringe diepten buiten de vaarroutes de enige obstakels konden vormen. Toch hield Meier de zaak goed in de gaten. De lokale winden wakkerden hier vaak plotseling in

in buien met orkaankracht aan.

Na het rondenvan Kaap Seleh zette de *Kais* slingerend en stampend koers naar Kaap van den Bosch.

Hendrik, de Indonesische stuurman, smet op dat moment een krètekje peukje, een vreselijk stinkende geval, zoals hij al zijn leven lang gewend was, richting buitenboord. Door een of andere afwijkende windrichting viel het peukje op het dekzeil over de voertuigen.

Janus zat een biertje te drinken in de hut van Meier toen het brandalarm door het schip rinkelde. Ze sprongen op. Meier rende naar buiten naar de brug en Janus daalde af naar de machinekamer. Het dekzeil had na enig smeulen brand gevat. Janus startte met de Indonesische motorrijver de brandbluspomp, maar blijkbaar liep het aan dek niet zo soepel. De pomp stopte wegens overdruk.

Vlak er na een fluitje van de brug gevolgd door: 'waar blijft dat water nou, verdomme!'

De brand was snel geblust. De schade bleef beperkt tot een grotendeels verbrand dekzeil.

Bij het in zicht komen van Kaap van den Bosch schoot de bemanning aan dek en bracht een ruim aantal vislijnen uit. Vislijnen met meerder haken getooid met een wit doekje. Verderop in Straat Nautilus was het goed vissen wisten ze uit ervaring.

Na het uitzetten was het alleen maar inhalen.

Het schip was gelukkig gezegend met een enorme vrieskast, die door het regelmatige aan en uit slaan in deze tropische hitte diesel vrat. Janus had met vooruitziende blik in Singapore een tiental emmers besteld en deze met water gevuld in de kast opgeslagen. Na een dag was het ijs, dat na het afslaan van de vrieskar op minimum temperatuur, een langere afdooi tijd garandeerde alvorens de machine weer aansloeg. Economisch handelen zit blijkbaar toch in het bloed van sommige mensen. De vis ging na het schoonmaken in de grote vrieskast. De bemanning, met een gage uitgedrukt in luttele centen per uur, verkocht de ingevroren vis in Sorong aan de plaatselijke Chinees en leefde van die extra bijverdienste als een lokale toean besar. Paus deed het nog beter. Hij verkocht de vis en kocht gelijk van de Chinees gedroogde vis terug, die hij met nog meer winst doorverkocht aan of ruilde met de Papoea's aan boord en aan de wal.

Meier kwam er snel achter, dat de bemanning als de dood was, dat ze de zak zouden krijgen en ze vlogen op elk bevel. Hij begreep nu waarom. Hier was voor de mannen goudgeld te verdienen.

Ze gingen niet met verlof tenzij strikt noodzakelijk. Bij dit laatste zal de inrichting van het schip ook wel zijn rol gespeeld hebben. Luxueus met ingeblazen lucht in plaats van zelf geïmproviseerde windhappers in de poorten. Windhappers die, zodra het ging waaien, altijd binnengehaald moesten worden voor de gegarandeerd inkomende zeejets.

Door Straat Nautilus naar de ingang van de baai van Lakahia.

Na een ruim aantal oproepen zei Janus, die inmiddels op de brug was verschenen voor de dagelijkse koffie: 'die zal wel zitten te bouten.'

Ineens klonk door de luidspreker: '*Kais* hier de boring, over.'

De aanlegplaats lag iets ten noorden van Kaap Wariwi en was te bereiken over een soort plateau, dat bij lager wordend tij droog viel. Verderop ging de Baai van Lakahia over in de Baai van Etna, een langgerekte, in oost west richting lopende wateroppervlak, geschikt voor het landen met watervliegtuigen. Aan de ingang lag een boei waar schepen konden afmeren. Aan de noordwest kant van de baai stortte een waterval met mooi helder (drink)water naar beneden. Vlakbij lag het bivak van een detachement Mariniers op wacht tegen mogelijke infiltraties van Indonesische troepen. Een dergelijke groep infiltranten was daar kort geleden al opgepikt en krijgsgevangen gemaakt.

Het lag in de bedoeling op het plateau bedekt met keien van allerlei grootte tegen de kant te

gaan en de *Kais* zou daarna bij zakkend tij droogvallen.

Een kleine bulldozer had een van de rampzalige, eerdere reizen op lichters overleefd. Wanneer de berichten juist waren, was de ligplaats bij Warimi daarmee steenvrij gemaakt.

Meier had via Sorong de voorman gevraagd de vaarrichting van de aanlegplaats met bakens, een tweetal stokken achter elkaar op de wal, aan te geven en de strook van de wal tot aan open water vrij te maken van keien en rotsen. Op de vraag hoever de schroeven van de wal zouden zijn antwoordde hij: 'maximum benodigde ruimte 40 bij 48 meter.' Dit was nodig om bij droogvallen geen schade op te lopen van in de huid drukkende stenen en om ruimte te creëren voor de draaiende schroeven. Meier had, consciëntieus als hij, was de opgave van het havenkantoor gecontroleerd en zelfs een getij water grafiek met de waterhoogten voor de volgende dagen uitgerekend. De kust was dermate onbekend, dat de zeevaartkundige tafels uitkomst moesten brengen. Hij wilde op alles voorbereid zijn.

Een paar uur later praaide de uitkijk de ingang van de Baai van Lakahia. Meier stuurde het schip in de richting van de opening tussen Kaap Awura en Lakahia eiland. Korte tijd later gleeed de *Kais* richting aanlegplaats, iets ten noorden van de Kaap Warimi.

De NNGPM huisvlag wapperde fier aan een paal in de grond bij een prefab huisje met twee Papoea hutjes er naast op de punt van de kaap.

Het was bijna hoogwater en de voorman meldde, op de vraag of de aanlooproute vrij van stenen was, met: 'alles vrij, kom maar.'

Janus stond ontspannen in de machinekamer bij de telegraaf. Meier voer rustig, met de twee palen aan de wal inéén, op de kust aan.

'Stop machines!' Even later hoorde hij een schurend en bonkend geluid onder de machinekamer bodem en het leek alsof de *Kais* over een paar rotsblokken bewoog. Blijkbaar niet goed schoongemaakt.

'Volle kracht achteruit, beide machines!'

Janus repte zich aan dek. Het schip lag keurig op de goede plaats tegen de wal. Paus gaf aanwijzingen voor het neerlaten van de klep.

In overall geklede Papoea's stortten zich na het neerlaten van de klep op de beide bulldozers en tractoren. Aan de wal toverden zij het smalle looppad en de kleine open plek aan het water naar de huisjes in het oerwoud om in een brede strook geschikt voor de aanleg van een echte transport weg.

Een paar uur later losten werkkrachten van de wal de drums, terwijl de *Kais* langzaam droog viel.

Meier en Janus liepen over het droogvallende plateau naar het achterschip. Met ontzetting en afgrijzen keken ze even later naar de zijkanten van het schip.

'Waren ze niet op de juiste plaats geland?'

Bakboord schroef had een verbogen blad. In de bakboord onderkant van het schip zaten deuken van aantal stenen, nu half in de modder gedrukt door het gewicht van het schip. Aan stuurboord kant was alles in orde, maar klaarblijkelijk was de vrijgemaakte ruimte toch niet breed genoeg geweest. Men had zich keurig aan de opgegeven maten gehouden. Geen metertje meer.

Meier nog niet geheel vertrouwd met de zeden en gewoonte in dit gebied, verzuchtte: 'hoe moet ik dit verantwoorden?'

'Hoe vertellen we het Blub Blub, kun je beter zeggen,' merkte Janus op.

Na het lossen, met hoog water, stoomden ze langzaam achteruit en keerden in dieper water met de boeg naar buiten. De bakboordschroef deed nog steeds zijn werk, hoewel een ongebruikelijke trilling door het schip bij hoog toerental waarschuwde, dat er iets niet in orde was.

Een paar uur voor aankomst bij de ingang van Straat Seleh stak een krachtige westelijke wind op. Plotseling liep de snelheid terug tot achteruit. Janus stopte de machines en meldde: 'er zit iets in de schroeven. Ze zijn allebei vastgelopen.' In een bootsmanstoeltje, vlak boven de golven hangend, praaide Janus naar Meier, die volledig gebiologeerd over de reling van het hek hing: 'er zit een alle Jezus grote bos hout in de schroef. Daar is geen beginnen aan die weg te halen.'



De directieket bij Tg Warimi

Een paar vinnen in de verte stopte Meier de mond. Paus die naast Meier over de reling merkte lachend op: 'ik heb liever een bos hout voor de deur.' Een sneer van Meier was het antwoord. Met bloedend hart werd Sorong opgeroepen en even later hing Onderwater, blijkbaar met zijn onafscheidelijke pijp nog in de mond, murmelend aan de lijn. Hij had de onhebbelijke gewoonte met volle (pijp in de) mond te praten en werd dan volledig onverstaanbaar. Meier, die toch wel wat zenuwachtig was, zei tegen Janus: 'ik versta er geen zak van!' 'Geef maar hier die hoorn', antwoordde Janus, die Blub Blub wel kende. 'Man, haal die pijp uit je mond, dan kunnen we je verstaan, we hebben problemen.' Een ongekende brutaliteit in de op een oude en lange traditie gestoelde omgangstaal met een meerdere. Het was even stil, toen kwam het duidelijk antwoord: 'wat is er dan en jou brutale bek krijg ik

nog wel dicht, Goedkoop!’

Na het relaas van Meier gehoord te hebben: ‘kunnen jullie nog varen.’

‘Nee, de zaak zit muurvast en met de haaien hier gaat er geen mens te water.’

‘Ik stuur de *McCluer* om jullie in ieder geval zo snel mogelijk op te pikken. Die is al in de zuidingang van Straat Seleh.’

Kort daarop kwam de *McCluer* in de verte in zicht. Een enorme boeggolf duidde aan, dat er met extra volle kracht werd gevaren. Met een prachtige draai voor de boeg langs, gevolgd door volle kracht achteruit, om de vaart er uit te halen, precies in positie. Een matroos gooide op het juiste moment de voorloop van de sleeptros over.

Die Papoea kapitein wist wat hij deed.

Bril, de dokmeester met zijn reuze, grote rode gok, klom op de rede aan boord. Hij had inmiddels, met toch wel enige zorg, berekend, dat de *Kais*, zij het net, precies in het dok paste.

‘Hoeveel ballast?’ Vroeg Janus.

‘Alleen recht liggen, de ballast doet er niet toe,’ was het antwoord. Er werd blijkbaar geen rekening gehouden met het totaal gewicht van de *Kais*.

De *Kais* schoof het gezonken dok in en maakte vast.

Bril rende even later met naast zijn rode neus nu een totaal opgewonden rood gezicht uit het dokhuisje en liep met een aantal dokwerkers zenuwachtig langs de boorden. Zij peilden als gekken, maar het dok kwam nu tegen de kiel van de *Kais* aangedrukt niet verder omhoog.

Janus, die naast Meier uitgebreid over de reling hing, genoot van de paniek en riep van de brug: ‘Bril, zal ik er toch wat ballast uitgooien?’

‘Man, waarom heb je dat verdomme niet eerder gedaan,’ was het antwoord.

Zo gezegd zo gedaan en ontdaan van de extra ballast kwam even later het dok statig omhoog.

Besuijen, de technische man van Brill, haalde met een tweetal Papoea’s vloekend de bossen hout uit de schroeven en stond even later achter bakboord schroef onder het achterschip.

‘Welke klootzak heeft die schroef er op gezet.’

Bij nader inzien bleek het gat voor de borgpen wat verdraaid te zijn door de klap die de schroef op de keien van Wariwi moest hebben opgelopen.

‘Die bakboord kant heeft toch een behoorlijke opdoffer gehad,’ zei Besuijen, ‘hoewel de schroef wel meevalt is de as iets verbogen. Wat hebben jullie met de kielgangen uitgespookt, het lijkt hier en daar wel een wasbord.’

‘Die schroef moet door het hout gekomen zijn,’ merkte Meier op tegen Janus. Die deuken zijn van onze laatste ligplaats in Kèmbelangang.

Met toestemming van de Lloyds verzekeringsinspecteur, aan de bar van de soos na een paar biertjes omgepraat, werd de as provisorisch gerepareerd, totdat een nieuwe werd ingevlogen.

Honden waren op Nieuw Guinea een niet te overziene plaag en hadden als enige vijand de op twee voeten lopende bewoners. Tenminste wanneer hun populatie te veel uit de hand liep. In de loop der eeuwen ingevoerd gedijden ze uitstekend en vormden net als de plaatselijke bewoners, de Papoea's, het beeld van Nieuw Guinea. Elke zich zelf respecterende Papoea had een hond of hondje als onafscheidelijke metgezel. Dit ging zelfs zo ver, dat er verhalen de ronde deden, dat wanneer men diep in het oerwoud op een open plek een eenzame hond zag, je verduiveld op moest passen. Dat was over het algemeen een sein dat de eigenaar zich had verstopt om met pijl en boog een kopje te snellen. Men kan zich wel voorstellen, dat de honden hier en daar een volkomen plaag waren. Zo'n plaag, dat ze door de militairen bij tijd en wijle op de vuilnis hoop bijeen werden gedreven en afgeschoten.

Op Nieuw Guinea was er geen geboorte controle en de honden konden zich straffeloos ver-

meerderen.

Het was bijna vanzelfsprekend, dat de sloopshond zijn intrede had gedaan aan boord van de schepen.

De *Kais* lag na de tussentijdse reparatie in het dok waar de verbogen schroef werd vervangen en de huid werd uitgedekt langs zij de steiger. Motoren, cement en andere zaken voor de boring in Puragi zeilden hoog door de lucht aan boord. Janus en collega Bakker, baas op de *Sebjar*, dronken op het bankje achter de hut van de kapitein een potje bier. Ze praatten elkaar bij over de toestand in de wereld.

Opeens geronk in de verte. Een Catalina vliegboot verscheen, draaide over de baai voor Sorong en zakte langzaam naar het wateroppervlak aan het einde van de baai.

Bakker merkte op: 'die is zeker verdwaald, het is verboden hier te landen, wat moet die hier.'

Een prauw schoot vanuit de ingang van de Klademak rivier naar buiten en bewoog zich razendsnel naar de plaats waar de vliegboot landde. De vaart was nog niet uit de Catalina of de prauw schoot langs zij de drijver. De deur ging open en een grote hond sprong, alsof het een dagelijkse bezigheid was, over in de prauw. Zonder volledig de vaart er uit te halen smeedde de piloot de deur dicht. In een vloeiende beweging vergrootte de Catalina zijn snelheid, verhief zich uit het water en verdween in een mum aan de horizon.

De operatie moest onopgemerkt voor de plaatselijke haven autoriteiten hebben plaats gevonden, want niemand roerde een vin in het havenkantoor. Of het was blijkbaar een voorval dat wel meer voorkwam. Er sprak ervaring uit deze manoeuvre.

'Die piloot heeft dat tijdens de oorlog wel meer gedaan', merkte Bakker op.

De prauw zette de hond even later op de steiger af bij de *Kais* en deze wandelde onaangedaan richting vaste wal. Het was een prachtige, grote hond van een niet juist te omschrijven ras met een glanzende lichte zwartbruine huid en scheen zich zo te zien volledig thuis te voelen.

'Dat is Beer, onze vlootmascotte. Hij is door de vloot geadopteerd nadat zijn vorige baas, een Amerikaan, naar huis is gegaan,' merkte Bakker op. Beer hield ervan met de *Fak Fak*, de veerboot, mee te varen naar Jefman, het langgerekte, vlakke eilandje achter Sorong Doom. Hierop lag het plaatselijke vliegveld, nog door de Jappen aangelegd. Hij was klaarblijkelijk achter gevaren en een goedgezind vlieger had hem even afgezet.

Bakker floot. Beer keerde op zijn schreden terug, snuffelde aan de voor hem onbekende boot en stapte even later gelokt door een schaalje water en een lekker hapje uit de kombuis aan boord. Het beviel hem wel en hij vlijde zich aan de voeten van Janus. Even later verdween hij achter Janus naar de hut van Meier, snuffelde aan zijn achter uitlaat, draaide zich enige keren om zijn as en maakte het zich gemakkelijk onder de naar beneden uitstekende zijkant van het bureau. Hij lag zeevast geklemd.

Scheepsbemanningen hadden hem streng opgevoed met de gedachte: 'aan boord zijn is goed, je ontlasten doe je maar aan de wal'. Hij stond er om bekend, dat hij keurig zijn zwaardere behoefte aan boord ophield, totdat hij vaste voet onder grond had. Dit betekende in de praktijk, dat hij door hoge druk overmant al ver voor het afmeren of ankeren de kuierlatten moest nemen om zich aan dit principe te houden. Bij het aanlopen van de Metamani rivier, de lading motoren aan boord was bestemd voor de locatie Puragi, zo'n 3 uur varen de rivier op, kwam Janus uit de machinekamer aan dek om een luchtje te scheppen en trof Beer bij de winch voor het dekhuis. De hond begon, toen hij Janus zag, onmiddellijk hartverscheurend te janken. Janus was niet bekend met hondengewoonten, begreep er niets van en verwonderde zich, dat een bak water niets hielp. Hij wandelde naar het achterschip om weer af te dalen, terwijl Beer naarmate het achterschip dichterbij kwam, steeds luider jankte. Janus maakte zich langzamerhand ernstig bezorgd, totdat hij precies aan de achterkant van de kaapstander een recht opstaande, reusacht-

ige hondendrol zag.

‘Dat is het’, dacht hij en gooide even later de drol in een stuk papier gewikkeld overboord. Het gejang stopte abrupt en een lik over zijn hand was zijn dank. De reis had vermoedelijk langer geduurd dan Beer deze keer kon ophouden.

Het water van de Metamani rivier was pikzwart. Een schip van de grootte van de *Kais* was hier nog nooit geweest. Blub Blub had Meier, die zich zorgen maakte, al gezegd, dat de rivier smal werd, maar in het midden varen zou geen problemen geven. Meier kende de nukken van het schip inmiddels en wist, dat het soms op de stroming van de rivier behoorlijk uit haar roer kon lopen.

Standaard orders voor de stuurlieden waren: ‘onmiddellijk de machines stoppen en de kapitein roepen.’ Een oud militair, die met de *Seremoek* al enige keren op Puragi was geweest en dus plaatselijke bekendheid genoot was hun gids. Meier, een beetje eigenwijs, luisterde niet zo aandachtig meer, nadat hij had gehoord wat de man verdiende met een opleiding lagere school en een cursus zware transporten van zes maanden in Londen.

De ‘loods’ zei op een gegeven moment: ‘we komen direct bij een grote, smalle bocht en dan moet je als het kan de binnenbocht aanhouden.’ In tegenstelling tot normaal bij snelstromende rivieren was stuurboord buitenbocht blijkbaar ondiep.

Meier dacht: ‘je kunt me wat, dan kom ik met de mast in de bomen,’ en hield zoveel mogelijk het midden van de steeds smaller wordende rivier. De kronen van de bomen op de beide oevers hielden onheilspellend naar elkaar en lieten slechts een smalle strook lucht vrij. In het midden van de bocht gebeurde het. De *Kais* liep onverwacht naar stuurboord uit het roer en zat onmiddellijk met het voorschip aan de grond.

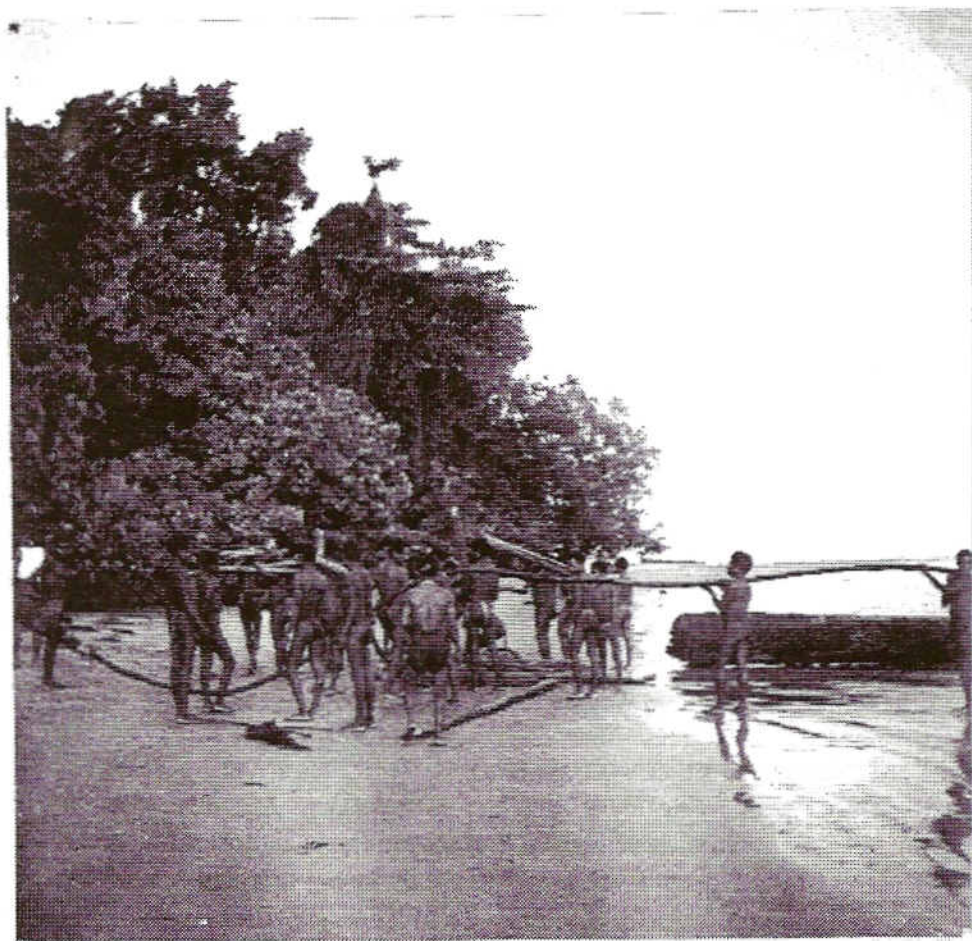
‘Machines stoppen en vol achteruit,’ riep Meier in de hoop recht achteruit van de bank te kunnen komen. De stroom drukte de *Kais* echter meedogenloos met de zijkant tegen banken. Door de schroefwerking en die druk draaide de boeg snel naar bakboord en werd gelijk door de stroom gegrepen. Op het gevaar af de schroeven weer te beschadigen gaf Meier met beide machines vol vooruit en hard stuurboord roer om het steeds sneller naar bakboord draaien af te stoppen. Het schip bleef echter, zij het langzamer naar bakboord draaien. De rivier was gelukkig te smal voor een volle rondtorn en bakboord voorschip raakte de wal voordat het schip volledig dwars lag. Het achterschip kreeg nu de volle stroom te verwerken en in het diepe water van de binnenbocht kreeg de kapitein gelukkig weer vat op het schip. De boeg keerde zich langzaam richting Puragi.

Nog was de ellende niet over. Bij het overgaan van de bocht in een recht stuk water hingen de bomen ver over het water. Net bekomen van de eerste schrik was de reactie om vrij te varen iets te laat of het schip reageerde niet snel genoeg. Wie zal het weten?

De mast boorde zich in de bomen. Met een daverende klap viel de oranje geschilderde aan dek, op de voet gevolgd door het toplicht. De *Kais* zat muurvast gemeerd met haar mast verward in het oerwoud. Matrozen onder leiding van Kamis, de bootman, hakten met bijlen op het ondoordringbare houtwerk in. Twee uur later kwam de mast vrij. Het duurde nog dagen voor al het uit bomen gevallen ongedierte zoals torren, mieren en zelfs een slang waren verwijderd en het dek weer echt vrij voor betreden was.

Na het lossen in Puragi kwam de toolpusher langs en nodigde Meier en Janus uit voor een spuitfeestje. De geleerden hadden berekend, dat op de diepte waarop de boor nu zat er elk moment olie zou worden aangeboord. De champagne stond al koud en het wachten was op de spuit. Die kwam inderdaad net nadat ze op het feest waren gearriveerd. Een zwarte spuit ging op afstand boven de bomen de lucht in, maar praktisch tegelijkertijd rende de toolpusher het feestgedruis binnen en gilde: ‘dichthouden die flessen, het is alleen maar water!’

Om de teleurstelling van de staf van de Kais over het in het water gevallen feest te verzachten, nodigde de toolpusher hen uit voor een oerwoud tocht. Dat hadden ze immers nog niet meegemaakt. Ze moesten wel uitkijken en een lange broek aandoen. Een aantal Papoea's sloegen met hun kapmessen een langzaam dichtgroeïende bospad open en gewapend met het FN pistool en de karabijn liepen Janus en Meier tussen een aantal boorfiguren achter hen aan. Een in doodsnood verkerende opgejaagd varken keerde zich om voor een frontale aanval. Janus rende voor zijn leven dwars door een stukje moeras om uit de buurt te blijven en klom in de eerste de beste beklimbare boom. In nog geen minuut werd hij weer lyrisch, want de in de boom levende mieren zagen blijkbaar in hem een lekker hapje.



Papoea gang met de voorbereidingen voor het laden van het 'knoeper' hout.

Een van de jagers had intussen het varken met zijn vervaarlijke slagstanden afgeschoten en Janus klom als een razende krabbend uit de boom. Het leed was nog niet geleden. Toen hij aan boord zijn broek uittrok hingen er een ruim aantal bloedzuigers uit het moeras aan zijn benen. Stom genoeg trok hij de bloedzuigers er af, wat door het achterblijven van de afgerukte koppen leidden tot een bloedbad. Voor hem geen ontdekkingsreizen in het oerwoud meer.

'Hard hout halen in een baai om de noord,' was de volgende opdracht van Onderwater. De werf had continue speciaal hout nodig voor de reparatie van de sloepen van de in de binnenlanden opererende geologen en dies meer. Na eerst de 'knoeperharde' bomen buiten de nederzetting te hebben verbruikt werd het nu verderop gehaald.

'Ze weten er daar van en er is een Papoea gang om jullie te helpen.'

Een paar uur na vertrek draaide de *Kais* de Dorei Hum baai binnen. Meier bracht het schip onder de wal voor anker. Een groep Papoea's wachtte hen opgewonden op het strand op. De klep werd neergelaten tot waterhoogte, maar waar was het hout? Niets te zien op het strand. Het als een gordijn rond de baai opgestelde oerwoud zag er ook niet uit alsof op korte termijn hele boomstammen te voorschijn zouden komen. Een aantal Papoea's zwom naar de neergelaten laadklep en gebaarden dat de laadreep van de winch voor het dekhuis uitgelopen moest worden. Ze hadden het blijkbaar meer gedaan. Anderen doken met de aangereikte touwen stroppen in het diepe water, terwijl hun droge kameraden de laadhaak inhaakten op een tros. Proestend kwamen de kroeskoppen boven en trokken het oog van de tros onder water.

De voorman zat met zijn benen bungelend in het water op de rand van de klep en maakte het bekende cirkelend gebaar met de wijsvinger: 'hieuw away.'

Na een korte tijd kwam het einde of het begin van een boomstronk boven water en even later lag het houten gevaarte aan dek. Het knoeperharde hout zonk in tegenstelling tot normaal hout als een baksteen en lag waarschijnlijk al jaren en jaren op de bodem van de baai.

Janus had van de gelegenheid gebruik gemaakt de vrieskast te ontdooien en schoon te maken. De emmers met ijs zette hij op hun kop aan dek. Het smeltende ijs gleed er uit en er stonden plotseling tien ijsbergjes aan dek. De emmers opgevuld met vers water gingen terug in de kast. De aan dek assisterende Papoea's begrepen er niets van. Ze voelden voorzichtig aan het ijs en trokken geschrokken hun handen terug. Zoiets hadden ze nog nooit meegemaakt. Een stak zijn tong tegen een ijsberg van zo'n 18 graden onder nul en zat gelijk vast. Met wat warm water werd de geschrokken en verstarde man, die meende door een boze geest te worden vastgehouden, los gemaakt. Nog groter was de verzamelde verbazing toen de bergen langzaam ineenschrompelden. Een uurtje of wat later verraadden alleen wat natte plassen aan dek, dat er iets had gestaan. Het ongeloof over deze tovenarij was van de gezichten van de plaatselijke omstanders af te lezen. Het schip moest zijn behekt. Ze werkten als een razende om de lading aan boord te krijgen en terug te kunnen keren naar hun dorp.

In Sorong werd Janus overgeplaatst naar de *Orion*.

Hoe ging het verder met de huisdieren op de *Kais*.

Beer was echt de hond van de vloot en ging overal mee. Was er een feest in de *Vogelkop* op Sorong, dan ging Beer pontificaal mee. Hij kreeg van Janus dan een afgesneden boord met stukje stof eronder om de hals. Het werd met een knoopje dichtgemaakt. Een stropdas voltooide het 'pakkie deftig'. Hij had zijn eigen barkruk en dronk net zoals zijn onderbetaalde vlootvrienden over het algemeen gratis.

Onderbetaald, omdat de vloot gage kreeg volgens de afspraken met de bond en de daaruit voortvloeiende 'kleine schepen' regels. Wal employeés met lonen op veel lager niveau, verdienen al gauw zo'n 4 tot 5 keer meer.

Een onbegrijpelijke onrechtvaardigheid, maar ja een zeeman telde bij de moedermaatschappij ook toen al niet volwaardig mee.

Wanneer mensen aan de wal met groot verlof gingen of permanent werden overgeplaatst brachten zij hun huisdieren elders onder. Zo kon het ruim een jaar later gebeuren, dat de *Kais* omgekat moest worden tot kennel. Beer op bezoek, twee inmiddels vaste scheepshonden van Meier en een overgenomen teef met een hele rits kinderen.

De laatste was door haar baas, vlak voor zijn vertrek naar Denemarken ietwat sluiks afgeschoven aan de kapitein van de *Kais*.

Meier had nog gevraagd of er wat speciaals met de hond aan de hand was, maar de Deen had

het hoofd geschud. Hij vertelde niet, dat de hond op het moment van de overdracht zwanger was van onbekend. Groot was de verrassing, toen de kapitein een paar weken later in een hoek van zijn hut een complete familie aantrof. Beer die niet de vader was, maar wel deed alsof, was niet meer van boord weg te slaan. Omdat zeelieden van huis uit kleine hartjes hebben, deed niemand de daad bij het woord en werden de overtollige hondjes, zoals in meer geciviliseerde landen toen nog gebruikelijk was, niet vlak na de geboorte verdrongen. Een zevental extra honden was het resultaat van deze dierlijke nalatigheid.

Zo kon het gebeuren, dat Meier die langzaam tot de vaste inventaris behoorde van Nieuw Guinea, na elke reis, met zijn meute achter zich aan, naar het havenkantoor wandelde om verslag uit te brengen.

Aan het hoofd een trotse Beer. De kudde legde zich dan uitgebreid voor de ingang van het kantoor. De beesten stonden op, wanneer Meier weer naar buiten kwam en sjokten mee terug naar boord.

Het aantal liep wel terug na verloop van tijd. Eén werd bij het neervallen van de landingklep recht op de kop geraakt en overleefde de aanslag niet. Anderen overleefden de confrontatie met het oerwoud niet, voeren achter bij een plaatselijke flirt of liepen onder een van de weinige auto's. Dat was het gevaar in Sorong. De auto vormde een fenomeen, waar de honden in Nieuw Guinea sowieso nog niet aan gewend waren en zeker niet na de rust aan boord.

Beer werd helaas op een gegeven moment ook het slachtoffer. Een roekeloze automobilist in een jeep scheurde hem van zijn sokken. Meier had direct in de gaten, dat het afgelopen was, maar bracht niet de moed op met zijn pistool de hond het genade schot te geven. Gelukkig kwam een groepje patrouillerende mariniers langs en een van hen hielp Beer uit zijn lijden. Meier was er dagenlang kapot van.

Beer kreeg van hem en een aantal andere vlootvoogden een 'christelijke' begrafenis aan de rand van het oerwoud.

Wanneer later de overgebleven honden zich tijdens een beweeglijke zeereis in een kluwen zeevast zetten onder het bureau overweldigde hem het verdriet over het verlies van zijn trouwe makker en nam dan een extra borrel.

Nieuw schip, oude geluiden

Een ingehuurd bedrijf bracht de *Orion* van Nederland naar Nieuw Guinea uit.

Naast een laadruim voor het vervoer van goederen en plaatselijke werknemers was in de achter accommodatie plaats ingeruimd voor passagiers van betere komaf.

Op Sorong nam de NNGPM het schip officieel over.

De kersverse Nederlandse kapitein was in zijn verlof overgegaan naar het Joodse geloof. Niets op tegen vond baas Janus Goedkoop, wegens overcompleet overgeplaatst van de *Kais*, mits men rekening hield met andere gezindten.

De kort tevoren uit het oerwoud ontslagen Papoea bediende Henkie was volkomen onbekend met de gewoontes aan boord. Hij stond na de snelcursus 'civilisatie' van de plaatselijke missiezusters in zijn geboortedorp onbeholpen in de geheel andere zeevaartwereld.

Janus hield er van volwaardig bediend en verzorgd te worden volgens de standaard van de maatschappij en gaf hem een korte, indrukwekkende opleiding tot scheepsbediende.

Henkie zette net de vers aan boord gebrachte ham, worst, kaas en andere etenswaren voor gebruik gereed in de kleine ijskast in de messroom. De kapitein, floot hem terug.

Een opgewonden bediende meldde zich bij Janus. Deze stak zijn ongeloof over deze stap niet onder stoelen en banken. Het was toch belachelijk, dat zijn ham niet in de ijskast in de messroom mocht worden bewaard.

'Ik ben Jood, eet geen varkensvlees en kan niet beoordelen of dat allemaal wel koosjer is,' was het antwoord van de kapitein

Janus zou Janus niet geweest zijn, wanneer hij geen oplossing kon bedenken. Een uurtje later, na wat gezaag, deelde hij de kast met een houten scheidingsplankje in tweeën.

De kapitein die argwanend op het lawaai was afgekomen kreeg te horen: 'deze kant is voor jou en de andere kant voor mij.' En zo was het gebleven.

Janus was zijn tijd al ver vooruit en had de volledige controle op de bediende overgenomen om zijn belangen in dit conflict te waarborgen. Hij bracht Henkie bij, hoe de tafel te dekken en eten te serveren. Het bestek bezorgde de Papoea nog steeds moeilijkheden. Iemand, die zijn hele leven gewend was geweest met de handen te eten en met een pijl in de soep met onbekende inhoud te roeren, had wat moeite met deze ingrijpende veranderingen.

Toch lukte het na verloop van tijd redelijk.

Een paar weken later merkte de kapitein tijdens de middagborrel op: 'ik ga overmorgen op Sorong Doom trouwen met de handschoen.'

'Met een stewardess,' voegde hij er aan toe.

Het bleek de kapitein ernst te zijn.

'Een feestje was na de officiële bedoening zeker op zijn plaats,' vond Janus. De middag maaltijd aan boord zou het hoogtepunt van de dag worden.

De Chinese kok was speciaal in Singapore aangemonsterd om de hoge figuren van de oliemaatschappij en haar gasten op hun inspectie reizen aan boord te verwennen en van een goede maaltijd te voorzien. Hij had in gerenommeerde hotels in Singapore gewerkt en stond zijn mannetje. De bemanning verschalkte op de terugreis naar Sorong een paar aardige vissen en de kok had na zijn opdracht breed lachend opgemerkt: 'plenty fresh fish, no problem.'

De *Fak Fak*, op normale momenten de veerboot naar Yefman, het plaatselijke vliegveld op een

eilandje achter Sorong Doom, bracht de kapitein voor een korte huwelijks ceremonie naar het eiland.

Henkie had voor zijn terugkomst de feesttafel ingericht. Volkomen in paniek en in de war door de opmerking van Janus: 'big party.' Hij nam het zekere voor het onzekere.

Een piekfijn schoon tafellaken en de tafel gedekt volgens zijn eigen interpretatie. Hij stapelde de diverse borden, van boven naar beneden afnemend in grootte, op elkaar, legde aan de ene kant 5 vorken, aan de andere kant 5 messen en 5 lepels en verspreidde de rest van het tafelzilver over tafel. Janus vond het, op psychologische gronden, niet het juiste tijdstip om de goede bedoelingen van de Papoea de grond in te boren en liet het bestek het bestek.



Dorp aan de rivier

Het werd een reuze feest, waarbij de door Janus uit de soos geronselde wijn mede debet was. Na de copieuze maaltijd met als laatste een enorme ijstaart ging de kapitein even naar bed alvorens het vertrek naar Steenkool te regelen en vroeg Janus: 'wil je me om vier uur porren?'. Zo gezegd zo gedaan en Janus bonkte om vier uur op de deur van de hut van de ouwe. Zoals gebruikelijk in de reguliere zeevaart trok hij gelijk de deur open om te roepen 'vier uur!' De woorden stokten hem in de keel. De kersverse echtgenoot lag zichzelf, zonder handschoen, te helpen in het enge kooitje.

'Ik ben toch ook een beetje getrouwd!', Was zijn verontschuldigend commentaar.

Behalve passagiers van goede bloede vervoerden zij regelmatig koelies.

Na het lossen van een lading in Steenkool kreeg de kapitein via de radio opdracht ergens langs de zuidkust Papoea's uit een dorpje aan een rivier te halen, werkkrachten bestemd voor een ander bedrijf in Steenkool. De maatschappij tolk/ambtenaar was onderweg, maar kon eerst de volgende morgen aan boord komen. Hij zou voor de broodnodige communicatie en het regelen van de overeenkomsten zorgen.

Een boerennacht! Dus kropen de kapitein en Janus al vroeg achter een potje bier op de barkruk in de pasangrahan.

Het plaatsje was wel behoorlijk gegroeid sinds de naoorlogse dagen. Een vroegere chef arts uit Sorong, nu regeringsarts, deed op zijn regelmatige rondreizen juist op dit moment Steenkool aan. De arts had, ondanks de verwachting, dat de wijsheid bij het klimmen der jaren toeneemt, nog niets van zijn vroegere enthousiasme verloren. Hij dronk nog steeds als een ketter en na een uurtje werd het pas goed gezellig.

De arts stelde de rond hem aan de bar verzamelde medehangers voor: 'laten we een potje te bamzaaien!'

Het gezelschap breidde zich snel uit. Met de evenredige toename van het drankverbruik werden de inzetten driester en driester. Bij het laatste potje, de beheerder van de bar was al enige tijd naar huis en had zoals gewoonlijk de sleutel voor de laatst vertrekkende achtergelaten, spraken de deelnemers af, dat de verliezer zich de volgende morgen zou laten kaalscheren door de plaatselijke kapper. Na een opwindend kwartiertje bleven de arts en een knappe roodharige schoonheid, de echtgenote van een plaatselijke, nu langzaam over zijn toeren rakende hotemetoot, over. Ze had een blos van opwinding, want kaalscheren was wel het laatste wat je je als vrouw in dit gebied kon permitteren. Ze klaarde helemaal op toen de dokter zuchtend en kreunend verloor, volgens sommige omstanders met opzet. Hij liet zich inderdaad de volgende morgen liet kaalscheren.

De *Orion* lag door een foutje in de navigatie drie dagen op een zandbank¹ voor de ingang van de rivier, waaraan het dorpje ergens moest liggen. Eindelijk met behulp van uitgebrachte trossen en beide motoren maalde ze zich los.

De kok wist op een of andere manier waar ze precies op de rivier moesten zijn en zei na een mijltje tegen de kapitein: 'blow your horn. We are there. Just around the corner.'

Hij minderde vaart en Janus trok aan de eentonige fluit. Op dit signaal schoten een aantal Papoea's, die het schip verdekt opgesteld hadden opgewacht, in uitgeholde boomstammen om de bocht van de rivier en roeiden 'bedreigende' kreten uitstotend op het schip af. Je werd er stil van.

Op aanwijzingen van iemand in een prauw ankerde de kapitein voor een gedeeltelijk in het oerwoud verborgen kampong. De plaatselijke missionaris, een witte pater en de kapala - het dorpshoofd - klommen even later aan boord. Een inleidende alcoholische en een non-alcoholische versnapering met een paar pakjes zware shag vormden een gerecht welkom. Even later sjacherden ze met de tolk over de prijs van de aan te nemen werkkrachten. Shag was het wonder betaal middel en met de missionaris als intermediair werd in een 'vloek' en zucht een dertigtal koelies aangeworven.

Zij klommen ongewassen en netjes gekleed in een oude korte broek, uitgeleide gedaan door de hele familie en alle plaatselijke bekenden, de volgende dag aan boord. De, voor de Europese neus, ondraaglijke stank bleef niet beperkt tot het gedeelte van het dek voor de 'passagiers'.

¹ Zie hoofdstuk 2

Dorpsbewoners zwermden over het hele schip en drongen uit nieuwsgierigheid de verblijven binnen.

De stank van jarenlang in het oerwoud levende ongewassen en met palmolie ingesmeerde lichamen hing als een wolk over het schip. De tolk door de kapitein opgetrommeld wist geen oplossing te bedenken om de overtollige mensen van boord te krijgen. Ze luisterden niet eens en deden alsof ze hem niet begrepen.

Ten einde raad drukte de kapitein op de knop van een extra drietonige, illegaal aan boord opgestelde hoorn.

Die klonk zo mooi met Oudjaar.

De hoorn ging met een daverend lawaai over en stootte een kermende *titatu titatu* uit. Het resultaat was overweldigend. In een poep en een scheet doken alle Papoea's inclusief de toekomstige passagiers over de verschansing in het water, klommen druipend in de prauwen of zwommen rechtstreeks naar de wal en verdwenen spoorloos in het oerwoud achter het dorp.

De pater probeerde een paar uur later de vluchtelingen te bewegen weer aan boord te gaan, maar geen Papoea te zien. De hele middag trachtte de tolk vruchteloos de zaak te lijmen. Zelfs de pater kreeg ze niet aan de praat.

's Avonds en s' nachts klonk in het nachtelijk duister vanuit het oerwoud alleen gekreun en gekerm. Ze bezwoeren op hun oeroude manier de boze geesten, die hen zo kermend hadden overvallen. De Papoea's waren teruggekeerd in de tijd.

De pater moet zich hebben afgevraagd: 'was al mijn werk dan voor niets?'

Goede raad is duur!

Een planningvergadering met kapitein, tolk en pater volgde. Men besloot na de nodige jenever dood schip te maken. Dat wil zeggen alles af.

Het werd doodstil aan boord. Hier konden geen geesten huizen. Iedereen hield zijn mond. Alle lichten gingen uit. De hele bemanning lag zwetend in hun kooi. Naarmate de nacht vorderde werd het langzaam bloedheet aan boord.

De volgende dag leek alles voor niets te zijn geweest.

Een tweede nacht volgde. Het lukte de pater en de tolk in de loop van de middag, na urenlang soebatten, de kapala over te halen 's avonds aan boord te komen eten.

Hij kwam en bracht gelijk zijn hele staf mee. In de enge messroom in een onverdraaglijke stank werkte het gezelschap een uitgebreide vier sterren oerwoud maaltijd weg om daarna stil en slaperig te genieten van de drank en shag.

De daarop volgende morgen gaf de kapala het sein voor veilig en de aankomende werkkrachten kregen zijn zegen om mee te varen. Met hun honden erbij zou het wel veilig zijn. Een Papoea zonder hond was immers geen Papoea.

De accommodatie was taboe voor hen, maar Janus haalde er een weg van onder de douche.

Blijkbaar was de douche onvoldoende gedesinfecteerd na dit voorval en Janus haalde zich een soort zwemmers eczeem op de hals maar dan erger. De botten lagen op een gegeven moment bloot tussen zijn tenen. Zinkzalf er op maar niets hielp. Jarenlang heeft hij er mee rondgelopen, tot een rederijdokter hem er met een zelf gemaakt zalfje, dat hij ook had gebruikt bij een prins Saoud, ergens in het midden oosten in de woestijn.

Het was een klerezooi aan dek en in de avonduren na de schemering klonk een gesis en een gehijg van je welste op uit het ruim en de gangboorden. Janus sloop de tweede nacht naar de brug en zag in het duister van de nacht de Papoea's, alsof ze jarenlang van seks verstoken waren geweest met elkaar te keer gaan.

'Normale zaak,' zei de tolk later, 'doen ze thuis ook.'

Voor aankomst Sorong protesteerden de matrozen onder leiding van de bootsman kankerend

tegen de kapitein. Ze weigerden door het opgehoopte vuil en de links en rechts verspreide menselijke en "hondelijkse" uitwerpselen naar voren te gaan om voor en achter te maken. De kapitein maakte zijn eerste reis met koelies en had dit nog niet eerder meegemaakt. Hij smoorde kordaat de beginnende mouterij in de kiem en gaf opdracht met dekwasslangen vanaf het dekhuis van achteren naar voren het dek schoon te spuiten met zeewater en zich op die wijze een 'schone voeten' weg te banen. De passagiers, die zeewater uit een slang als tovenarij beschouwden, stonden angstig en met ontzag vervuld tegen de verschansing aangedrukt. Met een enigszins toonbaar dek meerde de *Orion* iets later af langs zij de steiger in Sorong. Daarna buiten de kust voor anker en verder schoonmaken, want langs de kant kon dat niet. De zwemmers zouden eens kunnen worden afgeschrikt door de in het water drijvende ongerechtigheden. Hoewel de gedachten aan zwemmers met een drol dwars in de mond het goed deden aan de bar.

Vreemde vogels

Een uit de hand gelopen aanval op de soos door een boze kapitein van de *Seremoek* deed de vloot in achtting dalen.

Een zekere Hopkes nam het bevel over de *Seremoek* van Blink over. Hij was een vreemde vogel met achterhaalde of soms uitermate irreele gedachten over recht en onrecht. Tijdens de kennismakingsborrel op het achterschip met stuurman Oldeniël en baas Paping schoot hij plotseling uit zijn slof in een discussie over de oorlog.

Jong, ongedwongen en opgegroeid in een andere tijd nam Oldeniël het minder nauw met de ouderwetse discipline en gezag van Hopkes.

In de hitte van discussie gooide Hopkes eruit: 'er is geen discipline meer onder de jeugd. Jullie hebben maling aan gezag en doen maar raak. Jullie hebben de vreemde gedachte, dat jullie met je onderduikertje spelen iets belangrijks hebben verricht. Dat is niet zo, jullie waren gewone gezagsondermijners. De Duitsers waren de baas en dan hadden jullie je daaraan maar te houden en je getrouw op te stellen tegenover dat gezag. Het bevrijden hadden jullie over moeten laten aan ons, die onder het gezag van Londen dit rechtmatig zouden doen. En dat hebben we ook gedaan. Kijk me niet zo aan, jullie kennen geen discipline en hebben geen ontzag voor ons.'

Hij ratelde maar door en maakte zich in de ogen van Oldeniël belachelijk, die dat niet onder stoelen of banken stak. Zichzelf opzweepend tot een hevige woede beende Hopkes driftig over het kleine stukje dek en smet zijn koffiekopje van zich af. De Chinese bediende ving het met zijn jarenlange ervaring als kapiteinsbediende handig op.

Hij had bij menig kapitein op die manier een ruim aantal kopjes van de vernietiging gered en had eigenlijk recht op tantième.

Hopkes smet met een smak de schuifdeur van zijn hut achter zich dicht en verdween in zijn hut. Aan de geluiden te horen werden enige andere breekbare spullen rondgeslingerd.

Hij kwam terug met een FN pistool in zijn hand aan dek en gilte: 'ik zal die discipline er wel inbrengen', en schoot een keer in de lucht.

Geschrokken maar ad rem ontblootte Oldeniël zijn borst door met beide handen zijn hemd open te trekken. 'Ik aanvaard mijn straf, oh heer.'

Gelukkig kwam Hopjes tot zich zelf en droop af.

Deze onsympathieke gebeurtenis werd gevolgd door een onverkwikkelijk voorval aan de wal. Een voorval, dat niet minder extravagant afliep.

Hopkes gedroeg zich vroeger als marine commandant op een mijnenveger al vreemd. Zo schijnt hij op zekere dag een koe in een nabijgelegen wei afgeschoten te hebben om een biefstukje te kunnen eten.

In de loop der jaren had hij de gewoonte ontwikkeld om bij het klimmen van het alcohol percentage in zijn bloed achter de piano te kruipen en een riedel weg te geven. Op zichzelf niet zo vreemd, ware het niet dat hij zeer slecht speelde en rare liederen ten gehore bracht.

In de soos van Sorong opende hij weer eens op een gegeven avond vlak voor sluitingstijd de klep van de piano en bracht een paar tonen ten gehore. Een van de andere aanwezigen, die zich hierover boos maakte, gooide de klep dicht met de vingers van Hopkes ertussen. Deze beende woedend de soos uit en verdween aan boord. Even later kwam hij op het brugdek met de karabijn te voorschijn en loste een aantal schoten op de soos af.

De volgende morgen liet een woedende administrateur de wapens van boord halen.

De havenmeester van Steenkool had de kapitein van de *Seremoek* de orders uit Sorong doorgegeven. Ze moesten bij de zoveelste ingang vanaf de Steenkool rivier een rivier op varen naar een Papoea dorpje en atap laden voor de bouw van bilikhuisjes.

'Eerst is die rivier breed en wordt dan smaller,' was zijn aanwijzing. Bij een kampong met een flexibel steigertje moet je afmeren en in overleg gaan met de dorpsoudste. Zij zullen dan de atap toevoer regelen. Na een lange en moeilijke navigatie in een onbekend gedeelte van de Vogelkop bereikte de *Seremoek* een in de stroom heen en weer zwaaiend steigertje. De kapitein meerde met moeite af.

Geen hond te zien, laat staan een Papoea. De hele kampong was leeggelopen na het schrikbarende geloei van de scheepsfluit bij hun aankomst. Veel contact met de beschaving scheen men hier niet te hebben.



De *Kais* passeert de *Sebjar* op de Beraoer rivier

Na verloop van tijd keken een aantal naakte Papoea kindertjes met een paar blaffende honden om de hoek van een hut. Zij waren vermoedelijk uitgestuurd door de dappere krijgers om poolshoogte nemen of alles veilig was. Omdat er niets gebeurde kwamen even later een paar oude mannen te voorschijn, spoedig gevolgd door de vrouwen, met als laatsten de dappere

krijgers. Deze kampong moest wel eens door regeringsvertegenwoordigers zijn bezocht. Men maakte de kapitein met gebaren duidelijk gemaakt mee te gaan naar een van de grotere hutten in het dorp. Een in een blauwe overall geklede grijze, stokoude Papoea stond voor de hut. Op zijn linkerborstzak waren de Nederlandse driekleur en op de mouwen een tweetal witte strepen aangebracht. Ze gaven klaarblijkelijk zijn rang in de Papoea orde weer. Althans volgens de gedachten van de regeringsbeambten.

Tijdens dit soort top besprekingen was het voor de ambtenaar niet altijd duidelijk wie de echte leider van de groep was. Heel vaak werd de plaatselijke woordvoerder, die een mondvol Maleis praatte, door de echte kapala, die niet kon converseren met de vreemdelingen, naar voren werd geschoven en dus ten onrechte een belangrijke functie opgedrongen. Dit afgezien van het feit, dat er drie kapala's in een dorp konden zijn.

Eerst moest volledig vertrouwen worden gewonnen alvorens de lading atap te verzamelen.

De stuurman, een vriendelijke jonge man, kon redelijk tekenen. 's Avonds beeldde hij op een stuk papier in zijn hutje de kepala in vol ornaat en met overall uit. De volgende morgen leek de kepala zeer verguld met het artistieke product en hing vol trots de tekening aan de wand in zijn hut.

De invloed op de bewoners kon best wel eens via de kinderen lopen zoals ook in westerse landen wel gebruikelijk is. De stuurman gaf daarom een paar repen chocolade weg. De chocolade werd eruit gepeuterd en weggegooid. Het zilverpapier kreeg alle aandacht.

Hij organiseerde in afwachting van de lading hardloop wedstrijdje. Van de chocoladerepen, die de ze pertinent niet wilden eten, werden de zilver papiertjes afgehaald en omgebouwd tot een armband. De eerste prijs een armband, de tweede prijs een leeg wybertjes doosje. Het doosje werd een laaiend succes naarmate meer Papoea's het ding in handen kregen. Deksel draaien een gaatje, weer draaien geen gaatje, etc.

Een dag later, afgeladen met atap, de werkzaamheden beloond met shag warming en uitgewuifd door de gehele bevolking van het dorpje, werd de terugreis naar Sorong begonnen.

Een ervaring die de stuurman nooit zou vergeten was de opdracht om in Fak Fak, een pater op te pikken. De KPM-er, die een tijdschema had aan te houden en dit soort dingen normaal deed kon niet langer wachten en was inmiddels vertrokken. Inderdaad kwamen een paar uren later twee prauwen met gevaarlijk uitzijnde Papoea roeiers onder ritmische kreten om de bocht van de rivier en zetten de missionaris aan boord af. Hij was gekleed in de bekende jurk en had een reusachtige tropenhelm op zijn, al even reusachtig hoofd. Een lading van, naar het gewicht te oordelen, grotendeels lege plaatselijk algemeen bekende 'geestelijke' bagageblikken, werd achter hem aan dak gesmeten.

De, met een enorme baard getooide, enorme pater nam, zichtbaar ontroerd, afscheid van zijn brengers, waarna de *Seremoek* anker op ging richting Sorong.

Tijdens het borreluurtje voor het middageten vertelde de opgewekte pater, dat hij enige jaren in de binnenlanden had gezeten om de talen te bestuderen en woordenboeken samen te stellen. Intussen werd de tafel gedekt door de bediende. Eerder een tafeltje in een ruimte, waar het, met nu drie stoelen in plaats van twee, propvol was. Volkomen verrast zag de stuurman, dat de pater plotseling tranen in de ogen kreeg en zich met moeite beheerste om niet in tranen uit te barsten toen echte Hollandse krentenbollen op tafel werden gezet. De pater had die blijkbaar jarenlang niet gezien en misschien wel vergeten, dat die bestonden.

'Die mensen had je toen nog, ' merkte die stuurman vijftig jaar later op.

Een andere ontmoeting van de vloot met een het geloof rondbrengende geestelijke bracht even

aan boord van de *Kaitero* de noodtoestand in werking.

De kapitein werd in de vroege morgenuren vlak onder kust gepord door zijn stuurman met de mededeling, dat hij in de verte geroep hoorde. Hij stormde naar de brug, maar kon in het duister nog niets zien, zette koers in de richting van het geluid en kondigde algehele stilte aan boord af.

Na een stief kwartiertje kwam even over stuurboord een zwak flikkerend lichtje in zicht. Het 'hulpgeroep' was inmiddels overgegaan in een soort gezang, dat naar de oren van de kapitein meer een soort gekerm inhield. De baas, die even later op de brug was verschenen, hield het op Gregoriaans gezang.

In de vroege ochtendschemering schoven ze inmiddels met gestopte machines langzij een Mappi, met een Papoea aan het roer en een geestelijke die luidkeels Gregoriaanse kreten uit braakte, die verschrikt stokten bij het ontwaren van de *Kaitero*. Het bleek een 'inspecteur' te zijn, die om de warmte van de dag te ontwijken 's nachts van missiepost naar missiepost voer. Om iets om handen te hebben zong deze daarom Gregoriaanse liederen, zich niet realiserende, dat dit op afstand op hulp geroep kon lijken.

Op de *Nassau* een vrachtscheepje, dat onder de Indische tak van het moederbedrijf viel, zat een Indonesische bemanning met één Papoea ertussen. Hij was volgens zijn zeggen Johannes gedoopt en kon meestal wel goed opschieten met de rest van de bemanning. Het was een harde werker en had het naar zijn zin.

Hij sliep, om een plausibele, niets met discriminatie van doen hebbende reden, apart van de rest van de bemanning in het speciaal voor hem ingerichte verfhok onder de bak. Hij waste zich namelijk nooit en wreef zich hoogstens in met donkerbruine palmolie. Eén keer in de veertien dagen ging hij uitgebreid stappen. Hij werd dan namelijk uitbetaald en maakte zich dan consequent op om zijn geld te verbrassen aan het normale zeemansplezier, zoals de echte walrukkers dit noemen. Hij trok een redelijk schoon T-shirtje en kakibroekje aan. Alvorens zich tot de andere geneugten des levens te wenden, at hij eerst uitgebreid in een plaatselijk restaurantje of wat daarvoor doorging. Hij bleef steevast weg tot zijn geld op was en kwam dronken als een Maleier terug aan boord.

Stappen in Soerabaja had zijn voorliefde. Het haventerrein werd bewaakt door Indonesische militairen en je moest je pasje laten zien als je er in of uit ging. Wanneer hij terug laveerde maakt hij bij de poort van het haventerrein altijd ruzie met de Indonesische soldaten waar hij niets mee van doen wilde hebben en weigerde zijn pasje te laten zien. Hij schold ze uit voor 'Indonesische varkenskoppen en dies meer.' De bewakers lachten maar wat. Ze kenden hem wel en lieten hem gelukkig steeds door.

Op een keer voer Johannes achter. De *Nassau* was zonder hem afgevaren met bestemming Jakarta. Uren te laat meldde hij zich uren bij de scheepsagent. Die zette hem op de trein achter de "Nassau" aan.

Vol verhalen over dit avontuur kwam hij terug aan boord. Zijn eerste treinreis zat er op. 'Ik heb zo fijn gereisd,' vertelde hij opgewonden. 'Ik had een hele grote zitplaats.' De hele trein was vol bleek uit zijn verhaal, maar zijn coupé was volkomen leeg. Johannes wist niet beter of dat hoorde zo met Papoea's. Hij had niet in de gaten, dat een en ander het gevolg was van de doordringende stank die zijn ongewassen lichaam verspreidde. Niemand hielp hem uit het ongewisse.

Besuijen, de technische man van *het Marijke dok* en troubleshooter voor technische aangelegenheden in de rest van Nieuw Guinea, vloog met een Grummer naar voor hem onbekende

verten. De *Flamingo* lag ergens op een rivier in de binnenlanden met een vastgelopen motor. Een tas met verschooning en een kist met gereedschap stonden op de zitplaats naast hem. Hij keek uit over het als groene kool aandoende oerwoud onder hem en hoopte dat de piloot wist waar hij heen moest. Langzaam daalde het toestel en een stuk rivier verscheen uit de boerenkool en slingerde als een in de zon schitterend lint door het oerwoud. Ze vlogen nu laag boven het water van een vrij breed stuk rivier, scheerden over een paar huisboten en over een paar mijl verder liggende sleep, afgeladen met pijpen, met de kleine sleepboot, de *Flamingo*, ervoor. Het toestel steeg boven de groene massa uit, maakt een wijde bocht, daalde naar de rivier en landde even later op het donker gekleurde water. De sloep van de *Flamingo* pikte hem op.

Besuijen dook gelijk met een ongelukkig kijkende Papoea motordrijver het machinekamertje in. Een drooggelopen zuiger was duidelijk de oorzaak van de vastgelopen motor. De al weer lachende motordrijver had klaarblijkelijk vergeten op tijd te smeren. Besuijen had geen zin in de bloedhitte van het machinekamertje de hele motor open te gooien en schraapte de cilinder via de uitlaat poorten, net zo lang tot de zuiger gemakkelijk op en neer ging. Een lading vet er bij en de motor draaide weer als een zonnetje. Maar wat nu.

De Grummer was allang weer vertrokken en zou hem wel weer oppikken, wanneer die in de buurt kwam. De *Flamingo* moest verder de rivier op. Besuijen herinnerde zich de woonboten en vroeg de kapitein hem daar af te zetten. Die barste in lachen uit en verklaarde, dat die in een vloedbos lagen, maar hij zou hem een eindje verder op een steigertje afzetten. In gezelschap van een matroos met de scheepskarabijn over de schouder en zijn beide tassen in de handen zette de kapitein hem af op een redelijk stabiel ogende steiger. Er naast stond een opslagplaats, waarachter een pad van boomstammen zich door het moeras slingerde. Het was wel een stief kwartiertje lopen, had men hem verteld.

Besuijen waande zich in de stilte van het oerwoud terug in zijn politionele actie tijd op Java.

Plotseling kruiste een lokaal varken met enorme slagstanden hun pad. Er was geen dorp in de buurt, dus Besuijen hoefde niet na te gaan of het een mohammedaans of een christelijk dorp was. Bij een mohammedaans dorp was het schieten van een varken niet zo erg. Het was immers een onrein beest, maar bij de christelijken of de nog niet bekeerden was een varken een hoogst waardevolle knorder. Zo waardevol zelfs, dat jonge biggen werden gezoogd aan de moederborst van een van de dorpsschonen. Soms was dit te zien aan de scheerriem aan maar een kant, waar torren onder vandaan kropen wanneer ze over de schouder werd gegooid.

Hij dook met zijn begeleider achter een reusachtige boomstam, greep de karabijn, laadde en schoot. Zijn ervaring uitte zich in een wel gericht schot, dat het varken doorboorde. Het sterke oerwoud beest liep gewoon verder en verlegde zijn pad richting schutter, die als een aap in de boom kroop en een tweede schot waagde. Gelukkig ging het beest nu permanent neer en Besuijen klom uit de boom. Het varken werd op de rug van de Papoea begeleider gesjord, terwijl Besuijen zich gedurende de verdere trip krabde om de mieren, die hij tijdens zijn omarming van de boom had opgelopen van zich af te schudden. Na een douche en een koud biertje was het leed snel geleden.

De woonschepen werden bevolkt door een aantal geologen, die hem hartelijk opnamen. Blij, dat hun eenzaamheid werd opgefleurd. Nieuwe berichten uitwisselen, bier en cola drinken. Gelukkig had Besuijen zijn vleesrantsoen meegebracht. Het varken werd opgepeuzeld als karbonade, filetsteak en gewoon als saté. Het bier, dat per kist van zeventig flesjes in de ijskast paste, raakt er zelfs van op.

In het moeras zat oude Jakob een reusachtige krokodil, die de gewoonte had, wanneer hij in de buurt was, de lege flesjes, die overboord werden gekieperd, op te vangen en in te slikken. 'Vermoedelijk zinkt ie wel een keer,' merkte een van de geologen op.

Hun enige verbinding met de buitenwereld was het dagelijkse radiogesprek met Sorong.

‘Er zijn gevechten uitgebroken tussen twee stammen bij jullie in de buurt,’ meldde Sorong de derde dag. De *Kais* is met mariniers onderweg voor jullie bescherming en om de gevechten te stoppen.

De geologen en Besuijen maakten zich op om hun grootste zorg, een hut in de buurt met explosieven voor de bodemonderzoeken, te gaan bewaken. Daar bleek alles rustig en ze wandelden door naar de steiger. De *Kais* lag inmiddels op de rivier ten anker. Op de steiger krioelde het van de mariniers en gevangen genomen Papoea’s. Dichterbij gekomen zagen ze een aantal gesnelde koppen op een zijstuk van de steiger liggen.

‘Vierentwintig met de oortjes er nog aan,’ telde Besuijen, die wel wat gewend was uit zijn positionele actie tijd. Een prauw met een pater in de punt kwam er aan en meerde aan de steiger.

De pater maakte een kruisteken bij de uitgestalde koppen en riep ontsteld: ‘hé, dat jochie van de missie ligt er ook bij!’

Jong talent tegen het einde

In de stromende regen liep Kees Hazewinkel, stuurman op de *Kais* en nog een broekje in de grote zeevaartwereld, als in een waas over een glibberig kleipad, dat de naam pad niet verdiende, in de richting van de 'doe het zelf' steiger waar de *Kais* lag afgemeerd.

'Alle mensen hier die ouder dan drie jaar zijn hebben mensenvlees geproefd,' vertelde de al wat bejaarde en grij(n)zende missionaris opgewekt. Hij wandelde mee naar de steiger om op uitnodiging van Piet Snor, de nieuwe kapitein, aan boord van een goede maaltijd, een sigaar en een glas drank te genieten.

'Dus drie jaar was er blijkbaar niets gebeurd, dank zij de inspanningen van de missionaris en de bestuursambtenaar,' dacht Kees bij zichzelf.

Een hele geruststelling, want een meute van enige tientallen oorlogszuchtig uitziende Papoea's uitgerust met speren, bijlen, pijl en boog en de onafscheidelijke peniskoker omringde de beide mannen. De traditionele honden liepen blaffend om de groep heen en weer.

Hoewel de missionaris zeer optimistisch gestemd scheen te zijn over deze vooruitgang, was er toch kort geleden een Amerikaan van bekende huize verdwenen, vermoedelijk in een kookpot.

Aan de sociale structuur was er blijkbaar ook niets veranderd had hij gezien tijdens zijn bezoek.

De mannen woonden in mannenhuizen, de vrouwen en kinderen in vrouwenhuizen. Drie kapala's, verschillend in rang regelden het dagelijkse leven. De kapala trika, in het nabije verleden verantwoordelijk voor de sneltochten, liep naast hem. De Papoea zag er vervaarlijk en beangstigend uit, alsof hij elk moment kon toeslaan. Hij grijnsde plotseling naar Kees en met

een onheilspellende blik in zijn ogen spande hij zijn armen en een pijl vloog suizend door de lucht met een daverende klap recht in de zijkant van de houten loods voor de steiger. Een

Papoea medewerker kwam verschrikt uit de loods te voorschijn om te kijken wat er gebeurde en stond oog in oog met zijn krijgsheer, die triomfantelijk naar Kees grijnsde.

Hij schrok terug naar de werkelijkheid. Ondanks zijn optimisme beklagde zich de missionaris er over, dat zijn bekeerlingen vaak weer terugvielen in hun oude leefgewoonten.

Kees, die onder een niet altijd even eerlijke en soms uitermate slechte behandeling van de nieuwe kapitein leed, kreeg een opwelling de krijgsheer te vragen een bepaald levend doel te kiezen.

Van opzij keek Kees naar de geestelijke. De pater leek met zijn flinke omvang, de bemodderde baggerlaarzen en de vuile, natte, modderige oude regenjas meer op een werknemer van een baggerbedrijf dan op een missionaris.

Kees was vroeger wel met de reguliere vrachtvaart op de noordkust van Nieuw Guinea geweest, maar hij had zich nooit kunnen indenken dat hij eens zou varen op rivieren in de binnenlanden aan boord van een 'sardineblik'.

En nu baggerend door de modder en omgeven door de Papoea's voelde hij zich net een antropoloog.

Op de steiger bij de valreep wachtte broeder Jozef, die ook op de missie werkte, hen op. Geestelijken in het oerwoud moeten zich veel ontzeggen en een buitenkansje om eens uitgebreid te eten en drinken lieten zij zich niet ontgaan.

De Nederlanders aan boord hadden, tijdens de diverse reizen naar deze monding van een rivier nabij Kaap Steenboom, met het brengen en nu het weer weghalen van de boring en aanverwan-

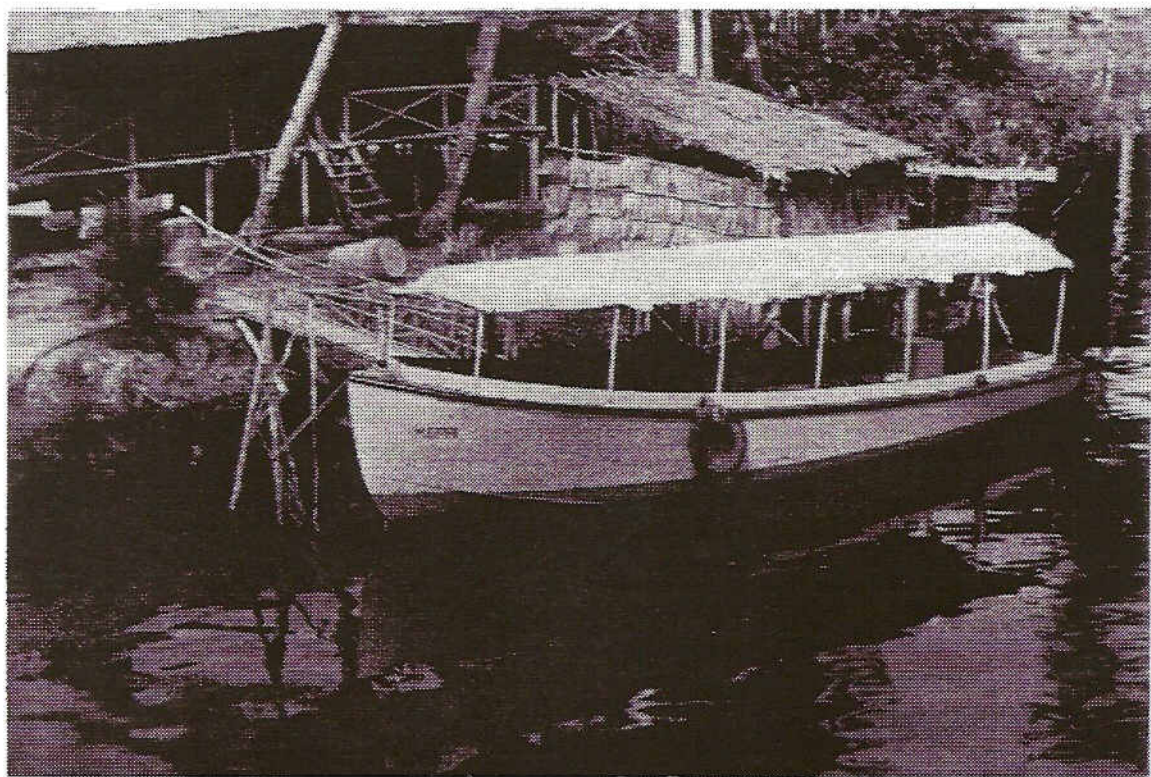
te artikelen een diepe bewondering opgebouwd voor deze hardwerkende zielenherders, die hun roeping vervulden aan deze onherbergzame zuidkust.

Het weinige dat zij konden doen was hen tijdens hun bezoeken te fêteren op een overvloedige maaltijd.

De tijden waren nu, een kleine tien jaar na het begin van de opbouw van Nieuw Guinea, zeker op voeding gebied aardig veranderd. Kees was de luxe voeding zoals nu aan boord zelfs op de tankvaart niet gewend. Alleen hij wist niet hoe lang nog, omdat Piet Snor het schip runde alsof hij bezig was de bezuinigingen op de diepzeevloot te evenaren.

Er had zich tijdens de bezoeken van de afgelopen tijd een hele ceremonie ontwikkeld over wie het eerste zou opscheppen.

De missionaris, als gast, wilde dat de kapitein zich eerst bediende, terwijl de kapitein de gasten de eer wilde laten. Nadat uitnodigingen tot een start enige keren heen en weer gingen nam normaliter broeder Jozef de leiding en de maaltijd eindigde in een goede harmonische sfeer met een goed glas cognac en een dikke sigaar.



Een van de vele mappi's

Kees herinnerde zich zijn eerste dagen aan boord. Hij was geen rijstepikker en had tegen Frans, zijn bediende, gezegd: 'ik als echte Hollander eet het liefst stampot, zoals zuurkool met spek.' Dat had hij geweten. Frans wilde hem echt verwennen. Elke dag stond zuurkool met een hele, echte dikke vette rookworst, in die tijd goed verkrijgbaar in Sorong, op zijn menu. Dag in dag uit hetzelfde. Na twee weken had Kees Frans kunnen duidelijk maken, dat het zeer werd

gewaardeerd maar te veel van het goede was. En dus leerde hij bij gebrek aan andere kunstuitingen van de kok uit arren moede rijst eten.

Zo had hij hier aan dezelfde steiger voor het eerst van zijn leven Limburgse vlaai gegeten. Misschien zelfs als eerste Scheveninger. Ze hadden de ingrediënten aan boord, maar geen kok om ze te maken.

Een oude, Limburgse non op deze missiepost had, na het zien van de voorraadkamer van het schip, met in eerste instantie de bedoeling te kijken of er wat te halen viel voor de missiepost, opgemerkt dat ze wel kans zag een vlaai te produceren.

Zijn eerste vlaai gegeten tussen de koppensnellers aan de onherbergzame zuidkust van Nieuw Guinea. Vertel dat maar eens aan een echte Limburgse vlaaienbakker!

Deze keer waren de zielenherders om nog andere redenen aan boord. Wanneer het droog werd zouden ze na afloop met hun aanhang over het langzaam kaal wordende boorterrein en de directe omgeving lopen om te kijken of er iets van hun gading was. De hele boring een eindje verderop werd wegens tekort aan olie afgevoerd. Op zulke momenten was er altijd wel wat te verhapstukken en een paar blikken met een knipooog naar de pater waren genoeg.

Een golfplaatje hier, een tafeltje daar, etc.

NNGPM helpt!

De volgende morgen met hoog water voer de *Kais* behoedzaam tussen de zandbanken in de riviermonding naar open zee. Nog een reis dan was het hier gebeurd. Afgeladen met een zware kraan, boorspullen en een bulldozer en met de nu neergelaten ladingboom nam Kees een azimut. Het standaard magnetisch kompas kreeg altijd kuren door de verschillende soorten beladingtoestanden en een al of niet neergelaten boom. Je moest als stuurman alert blijven op de deviatie van het kompas, dat als enig navigatiemiddel op deze kust waar uiterst spaarzaam een vuurtje was opgesteld, betrouwbaar moest zijn. Zeker 's nachts was een juiste kompascoers uiterst belangrijk. Je zag verder niets wanneer er geen maantje was om de vage contouren van land voor de ogen te toveren. Overdag kwam je er na verloop van tijd wel uit en een uitspringen of vreemd ogende palmboom was voldoende om je positie redelijk vast te stellen. Verder stond zijn kapitein als een trouwe galeibaas in de buurt om te kijken of hij zich wel aan de navigatieregels hield. Kees was immers in al zijn onschuld en aanverwante wereldvreemdheid een geliefd doel om de lusten van de kapitein op bot te vieren.

De Papoea bemanning, intussen hadden ze de Indonesiërs geheel vervangen, gooiden en bloc op zee de vislijnen uit. Met de geringe snelheid was het zeker in de buurt van Straat Nautilus goed vis vangen. Het leverde bovendien een welkome afwisseling van het met de duur van de reis mager wordende menu op.

De Chinees in Sorong betaalde daarnaast goed voor verse vis en de handel leverde een aardig centje op voor de bemanning. De meeste bemanningsleden gingen daarom nooit met verlof, omdat ze bang waren hun lucratieve vishandel te verliezen aan een ander. Een voorganger van Kees had voor het gevangen geld van zijn visvangst gelijk bij de Chinees gedroogde vis aangekocht om die weer in den vreemden met winst door te verkopen aan de Inheemse bevolking. Handelaar in optima forma. Kees had er wel van gehoord maar was nog niet zo ver.

Bij het ronden van Kaap van den Bosch, de volgende morgen, stond er een stevig zeetje en hoewel er nooit echt slecht weer was op deze kust, ging de *Kais* als vanouds als een gek te keer. Met een knal knapte een sjorring van de meegevoerde kraan. Deze schoof onmiddellijk op de zeetjes steeds verder over het dek heen en weer van stuurboord verschansing naar bakboord verschansing. Meer sjorringen, die de onbeheerste karate-achtige rukken niet konden verwerken, knapten als lucifer houtjes. Piet Snor, door Johannes, de Papoea stuurman van achter zijn bureautje gescheurd, gooide de *Kais* met de kop op de wind en verminderde vaart

om stekend op de recht van voren inkomende golven de bemanning gelegenheid te geven het gevaarte opnieuw te sjoeren. Als een dompteur die in een circus een dol geworden olifant in bedwang moest zien te houden, scharrelde de kapitein met motor en roer, terwijl de bemanning behendig heen en weer over dek springend gelukkig vrij snel de kolos in bedwang kregen. Ze waren echt puike zeelieden en voor niets vervaard en gelukkig snel genoeg om voor het gevaarte weg te springen wanneer het weer hun kant opkwam.

Piet was een goede zeeman vond Kees, maar toch had hij weinig op met zijn soms wel vreemde ideeën. Hij voerde aan boord een schrikbeleid, dat je op een maatschappij tanker zou verwachten, maar niet aan boord van dit ondermaatse vaartuig. Het gevolg was na korte tijd, dat Kees veel van Piet's ideeën flauwe kul vond. Soms wel eens onterecht.

Op een gegeven dag kreeg de kapitein het idee, dat er een baken op een zekere plaats in Straat Seleh moest komen liggen. Kees had in de voorgaande periode met een andere kapitein op die plaats nooit navigatie problemen gehad of een boei gemist. Vermoedelijk had Piet zijn superieuren van zijn gelijk weten te overtuigen en zo voer de *Kais* op een gegeven morgen naar de geplande locatie. Hij moest en zou als laatste daad een monument achterlaten van de NNGPM. Het baken lag klaar aan dek met een enorme Engelse sleutel ernaast. Daarmee zou het baken in de bodem worden geschroefd. Maar eerst moest de juiste positie worden gemarkeerd met een ankertje met een lijn waarop aan het andere eind een reddingsboei, die de plaats aan de oppervlakte moest markeren, zou worden vast gemaakt. Kees stond op de brug en bepaalde de juiste positie van het schip met de Snellius¹ methode, terwijl Piet Snor vanaf de brug zijn orders naar de bij de landingsklep verzamelde bootsman en zijn matrozen brulde.

Het *moment suprême* naderde.

De *Kais* manoeuvreerde naar de juiste positie en Piet brulde: 'let go anchor and bouy.'

Helaas had niemand aan dek begrepen wat hij wilde en de bootsman en zijn helpers stonden hulpeloos rondkijkend om de reddingsboei. De kapitein zag, terwijl de *Kais* zich op de stroom van haar juiste positie verwijderde, dat niemand zijn opdracht opvolgde en gleeed meer dan hij rende langs de minitrapjes naar het dek om te redden wat er te redden zou zijn. In een recordtijd bereikte hij de boeg en smet de boei met de lijn over boord in de hoop dat het ankertje zou volgen. Maar de boei zat niet aan de lijn vast!

In paniek vloekend liep de kapitein terug naar het stuurhuis en stuurde de *Kais* naar de reddingsboei om hem op te pikken. De manoeuvre werd opnieuw uitgevoerd en op de juiste positie gingen het ankertje en boei te water. Het baken kwam er uiteindelijk natuurlijk wel, maar de Hollandse vakbekwaamheid moet een knak hebben gekregen in de ogen van de lokale medewerkers.

Kees lachte zich rot in zijn vuistje. Eindelijk ging zijn kwelgeest af als een gieter.

Terug op Sorong kregen ze te horen, dat het de laatste reis werd. Het was reeds een paar jaar duidelijk, dat Nieuw Guinea een afgelopen zaak vormde. De eerste schepen waren al verkocht aan een handelaar in Singapore en de *Kais* zou overgaan in handen van de Koninklijke Marine. Het schip was uitstekend geschikt om troepen snel in het binnenland af te zetten.

Nog een lading voor het kampement van de mariniers aan de Etnabaai, wat zaken mee terug nemen en dan met verlof?

Ze meerden met een tros aan een grote boei vlak achter de ingang van de Etnabaai recht onder de beide bergen, die vanwege hun vorm door het zeevolkje al jaren Silvana en Mangano

¹ Met een sextant worden de hoeken gemeten tussen drie bekende punten, waarna op wiskundige wijze in de kaart de positie kan worden bepaald zonder met ene kompas te peilen. De kompasfout wordt daardoor geëlimineerd.

werden genoemd en goed herkenbare punten waren bij het aanlopen van de baai van Lakahia. De *Kais* lag vlak tegenover de basis van de mariniers, die hier ter bescherming en verdediging van dit stukje Nederland tegen het grote Indonesië waren gelegerd en omdat ze niets te doen hadden aan de waterkant luidruchtig commentaar hadden gegeven op het afmeren.

In de laatste jaren waren heel wat mini bootjes aan de vloot toegevoegd, waaronder de Mappi's, een motor launch met een pittige dieselmotor. De inzittenden werden tegen de tropenzon beschermd door een witte zeildoeken overkapping.

Kees en de kapitein waren met een dergelijk bootje naar de wal geweest en waren net op de terugweg toen Piet tegen Kees zei: 'pak jij hem maar.' Dit was uitzonderlijk aangezien de kapitein een fervent en bekwaam zeiler was en niet gauw het stuurwiel uit handen gaf. Zeker niet aan de door hem geminachte Kees.

Compleet onverwacht en volledig overdonderd stond Kees met het stuurwiel van een volle kracht lopende Mappi in de handen. Hij stond gelijk voor het blok en zag de *Kais* als bij een inzoomende camera op zich afkomen. In zijn beduusdheid had hij geen benul om de motor te stoppen. Er was geen tijd meer om te vragen hoe het moest. Piet Snor was intussen op zijn gemak achteruit op bakboord doft gaan zitten en keek in eerste instantie achterom naar de heftig zwaaiende mariniers, totdat hij in de gaten kreeg, dat er wat mis scheen te gaan. Hij schrok zich een ongeluk en schreeuwde aanwijzingen naar Kees, maar deze hoorde het niet en besloot op het laatste moment de *Kais* links, aan bakboord dus, te laten liggen en als laatste redmiddel onder de tros tussen de boei en het schip door te schieten. De kapitein zag zijn manoeuvre en was er blijkbaar van overtuigd, dat erboven te weinig ruimte zou zijn. De overkapping zou door de tros worden gescalpeerd.

Verstijfd zat hij op de 'berghoutsgang'. De mappi scheerde met Kees aan het roer, maar zonder de situatie volledig in de hand te hebben, gelukkig dicht genoeg langs de boeg van de *Kais* om de overkapping heel te laten. Het nu door Kees herkenbare geschreeuw van de kapitein maakte hem verder van streek. Hij verloor ondanks zijn succesje om de boeg, de ton en de tros te mijden volledig de macht over de launch. Met een grote boog probeerde hij stuurboord langs zij te gaan, maar had nog steeds geen benul hoe de motor te stoppen of vaart te verminderen. De boog was goed genoeg, maar de vaart te hoog en onder loeiend gebrul van de inmiddels uitgelopen schare mariniers klapte het bootje tegen de huid van de *Kais*.

De schok werd enigszins geremd door de kurkenzakken langs zij de huid van de *Kais*, maar Piet, die blijkbaar te verbouwereerd was geweest om van zijn doft af te komen, sloeg door de dreun van weeromstuit achterover te water.

Kees kreeg als in een waas, een lumineus idee en sloot de diesel toevoerkraan van de nog steeds voortjurende launch af en de boot kwam tot rust. Als in een film zag Kees Piet Snor, die vanwege zijn vervaarlijke snor er in zijn ogen uitzag als een walrus te water, richting *Kais* zwemmen.

De baas rende het schoorsteendekje op naar zijn waslijn en begon in eerste instantie zijn was in te halen. Waarschijnlijk had de dreun bij hem de gedachte aan de hier veel voortkomende plotselinge donderbuien opgewekt en de noodzaak gevoeld zijn was droog te houden.

De motor was gestopt maar wat nu. Starten kon Kees ook niet, er moest eerst diesel in de drooggelopen motor en dat ging niet vanzelf zoals bij een benzine motor. Een van de Papoea motordrijvers dook, na een handgebaar van de baas, vanaf de verschansing te water en zwom op hem toe.

Hij wist de motor weer op gang te krijgen en gaf Kees tijdens de nu rustige terug vaart naar de *Kais* een korte les in het omgaan met een dieselmotor. Kees vergat deze wijze lessen zijn hele leven niet meer.

Deze reis met hindernis was voor hem de laatste in dit gebied.

De politiek had een einde gemaakt aan de toekomst van een Nederlands Nieuw Guinea en Kees vloog via het vliegveld op Yefman met een klein lokaal vliegtuig naar Biak om over te stappen op een strato kruiser van de Panam en eerste klas richting Manilla te vliegen. Na een nacht in een hotel met een filmsterren behandeling ging het verder via Saigon naar Singapore. Hij mocht blijkbaar nog niet naar huis.

In het hotel Singapore werd hij de tweede dag opgebeld door iemand van kantoor.

'Hoe lang heb je nodig om te pakken,' was de vraag.

'Vijf minuten,' zei Kees.

'Dan ben jij de man die ik zoek,' klonk het aan de andere kant van de lijn, 'je gaat naar de *Serene*, die komt over drie kwartier door de Straat, maar mag niet aanleggen, omdat ze in Indonesië vaart'.

'What about a visum?', prevelde Kees.

'Geen tijd.' En inderdaad werd Kees driekwartier later met het Shellbootje van het agentschap langs zij een gewoon doorvarende *Serene* aan boord gezet en in het journaal waarschijnlijk behandeld als een opgepikte drenkeling.

Hij was weer in de beschaafde wereld.

Nieuw-Guinea bleef bij de overgave van het vroegere Nederlands-Indië aan Soekarno misschien wel 'met opzet' buiten beschouwing.

De verwachting, grote hoeveelheden olie en andere mineralen aan te treffen, kan daarbij een rol hebben gespeeld. Olie, dat net zoals de verwachte overvloedige goudvondsten in de zestiende eeuw, slechts mondjesmaat werd aangetroffen.

In 1963 was het uiteindelijk afgelopen.

De Nederlandse regering droeg Nieuw Guinea onder druk van de Verenigde Naties en de Verenigde Staten over aan Indonesië, ondanks het 'verzet' van Nederlands gezinde en van Nederland meer heil verwachende Papoea groeperingen.

De mensen om wie het ging werden, zoals wel meer gebruikelijk in de politiek, niet gehoord.

De NNGPM kromp al eerder in de najaren vijftig haar werkzaamheden in. In 1960 werd dit bevestigd in 'Nieuws uit de Groep'. De inkrimping van de werkzaamheden was althans volgens deze bevoegde zijde onvermijdelijk in verband met de teleurstellende resultaten, die de zoektochten naar olie in Nieuw Guinea hadden opgeleverd.

De komende overdracht aan de Verenigde Naties en de verwachte inlijving bij Indonesië zullen hun deel aan dit besluit hebben bijgedragen.

Wat gebeurde er met de schepen?

Begin 1959 werden de *Seremoek*, *Sebjar*, *Beraoer*, *Kaitero* en de *Bintuni* verkocht aan een handelaar in Singapore.

De Koninklijke Marine kocht in 1960 de *Kais*. Oplettende varensgezellen signaleerden later het schip op Curaçao.

De *Orion* ging via onze handelaar in Singapore na enige renovaties over in handen van het Bestuur van Nieuw Guinea.

De avonturiers van het eerste en laatste uur kijken voor zover zij nog van hun welverdiend pensioen genieten met genoegen terug op hun tewerkstelling in Nieuw Guinea.

Een onvergetelijk avontuur.