

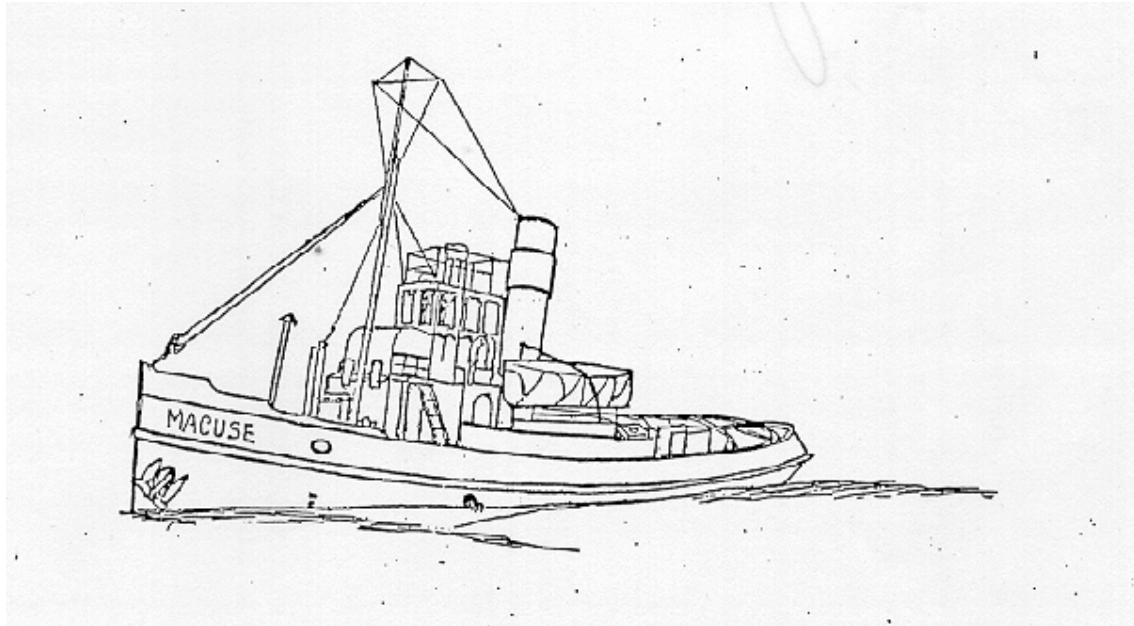
Een Notedop Op De Oceaan

Reisverslag Van De Sleepboot "Macuse"

Van Amsterdam Naar Beira

20 Februari 1926 – 25 Juni 1926

7400 Zeemijlen



Inhoud

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| VOORWOORD | 1 |
| DE VOORBEREIDING | 2 |
| HET BEGIN VAN DE REIS..... | 4 |
| STORM | 6 |
| GEEN BROOD MEER | 7 |
| GEBLINDEERD VAREN..... | 8 |
| ZONDER DRINKWATER..... | 9 |
| VEILIG IN PORT SAID..... | 10 |
| "GE HAALT HET NIET" | 12 |
| DE MOEILIKHEDEN BEGINNEN | 15 |
| NEGATIEVE VORDERINGEN | 17 |
| NIEUWE STORM..... | 19 |
| OP ZIJN BESTEMMING..... | 22 |

VOORWOORD

Voorwoord

De NV Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (VNS) is in 1920 ontstaan door de samenwerking van een aantal Nederlandse rederijen. Tot de schepen van de rederij behoorden voor passagiersvervoer de zg. “-fontein” boten en voor vrachtvervoer de “-kerk” schepen. Lijndiensten onderhielden het transport naar en van het verre oosten en de afrikaanse kusten.

Teneinde voldoende vracht te kunnen vervoeren werden de rivieren met sleepboten en lichters bevaren om lading te bemachtigen.

Hierdoor kon de handel meer land-inwaards worden verplaatst naar de bron waar de goederen vandaan moesten komen.

Zo'n reis de rivier op, kon soms weken duren zonder dat een blanke werd ontmoet.

Voor het transport op de Zambesie rivier in het toenmalige Portugeesch Oost Afrika werd in 1926 een sleepboot aangekocht. Deze sleepboot werd MACUSE genoemd, naar een zijrivier van de Zambezie.

De sleepboot was in 1916 gebouwd bij de NV IJsselwerf v/h W. van Goor te Kampen en als HANSA II in de vaart gebracht.

In 1921 werd de boot verkocht aan J. van der Velde te 's Gravenhage en herdoopt in ALSTER.

Deze boot moet de avontuurlijke reis naar Oost Afrika maken.

DE VOORBEREIDING

Het is in de eerste maanden van 1926 als op het hoofdkantoor van de VNS wordt besloten een sleepboot naar Beira in Portugeesch Oost Afrika te sturen.

De sleper moet een lichter, een grote laadbak meenemen. De sleepboot, of liever gezegd het bootje is de MACUSE, een oude havensleper met een lengte van 24 meter en een breedte van 5,50 meter.

De ruimte in de boot wordt grotendeels ingenomen door een stoomketel met stookruimte en kolenbunkers en een stoommachine met een sterkte van 375 pk.

De lichter die naar Afrika gesleept moet worden is de QUELIMANE die 40 meter lang is en 8,75 meter breed. Haar laadvermogen is 550 ton.

De opdracht die wordt gegeven, klinkt zo eenvoudig maar dat is enkel voor de leek.

De mensen die het kunnen weten denken er anders over.

De crisistijd is pas aangevangen en niemand weet wat de toekomst zal brengen. De werkontslagen beginnen reeds te vallen en de armoede doet zijn intrede. Iemand die wil werken zal alles aanpakken om het brood voor vrouw en kind te verdienen.

Toch is er nog niemand die zich beschikbaar stelt om op deze boot te monstereen.

Zelfs een kapitein is nog niet gevonden.

Op verzoek van de Holland-Oost Afrikalijn moet supercargo D. de Groot een gezagvoerder voor de sleepboot zoeken maar, hij slaagt daar niet in. Na overleg met de directie van de maatschappij besluit D. de Groot zelf als kapitein te gaan. Omdat hij geen zeevaarddiploma's heeft, moet dispensatie worden aangevraagd.

Een telegram aan de toenmalige regering geeft binnen twee uren toestemming om als gezagvoerder op te treden mits twee stuurlieden met voldoende papieren meegaan.

Het bootje moet nu worden uitgerust en de bemanning gevonden. De scheepvaartwetten vragen voor een dergelijke reis een bemanning van tenminste elf koppen doch er is slechts plaats voor zeven man.

Weer wordt dispensatie aangevraagd en gekregen.

Met enkele vertimmeringen en genoeg nemen met nog minder leefruimte, ontstaat slaapruiimte voor negen personen.

Uit het logies voorin het schip worden de banken gesloopt en aan weerszijden drie kooien boven elkaar getimmerd. In de ruimte van ongeveer drie bij drie meter moeten zes man slapen. En dat in een tropenklimaat in de binnenlanden van Afrika.

In de dekhut komen de kapitein en de twee stuurlieden.

Je moet wel inschikkelijk zijn op zo'n klein ding en geen ruzie maken.

De lichter kan wel achter een van de lijnboten worden gesleept en de sleepboot kan wel aan dek worden meegenomen, maar in Beira is geen losgerij om haar weer van dek in het water te krijgen.

Nu de MACUSE toch wordt overgevaren kan zij zelf de QUELIMANE meenemen op een zeereis van maar liefst 7400 zeemijlen van Amsterdam via het Suezkanaal naar Beira.

De sleepboot kan nu worden uitgerust, worden voorzien van levensmiddelen, water en bunkerbunkers.

Ook een radiozender en -ontvanger wordt geplaatst.

Na de monstereing bij de waterschout bestaat de equipage uit:

- | | | |
|----|--------------------------|-------------------|
| 1. | kapitein | D. de Groot |
| 2. | 1 ^e stuurman | H.F. Drescher |
| 3. | 2 ^e stuurman | W.F. de Langen |
| 4. | 1 ^e machinist | C. van der Hoeven |
| 5. | 2 ^e machinist | onbekend |
| 6. | 3 ^e machinist | G.J. Nissing |

- | | | |
|----|-------------|-----------------|
| 7. | marconist | onbekend |
| 8. | matroos | M.J. Sweezerijn |
| 9. | matroos/kok | onbekend |

Op de lichter varen ook nog eens zes man mee.

De MACUSE heeft bunkerruimte voor 30 ton kolen, voldoende voor ongeveer zes dagen stomen. Dus veel te weinig om ver te komen.

De lichter neemt daarom twee honderd ton bunker kolen mee, welke in de sleepboot moeten worden overgeladen als dat nodig is. Natuurlijk moeten ze daarvoor een haven aandoen of de weersomstandigheden moeten het toelaten om langs zij van elkaar te komen.

Eindelijk zijn alle voorbereidingen getroffen; alle maatregelen zijn genomen, als op 20 februari 1926 de haven van Amsterdam wordt verlaten.

Ver komen ze voorlopig nog niet.

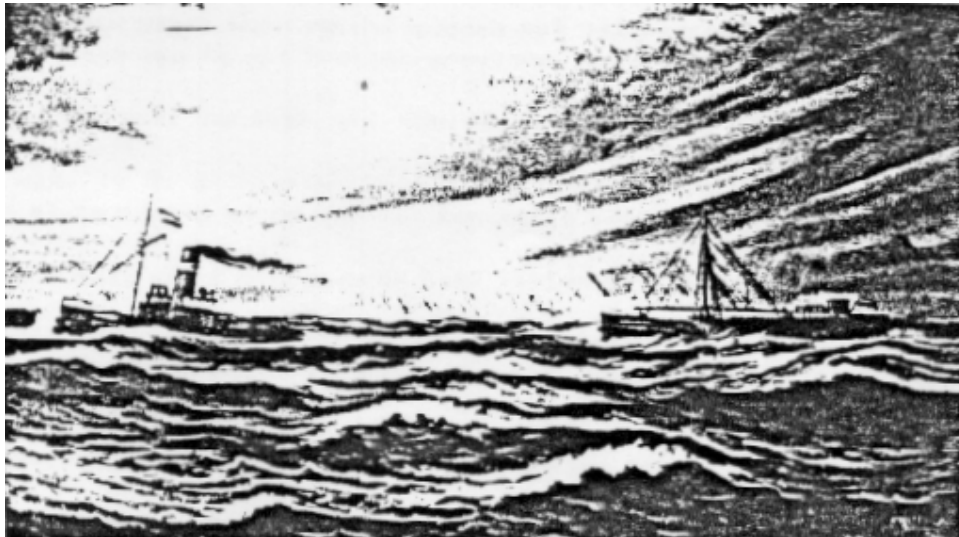
In IJmuiden blijkt de radio niet te deugen. Een vergunning voor vertrek wordt niet door de autoriteiten uitgereikt.

Het herstel duurt ruim een dag en in de avond van 21 Februari wordt eindelijk zee gekozen.

Buiten de pieren van IJmuiden wordt de lichter op de lange tros genomen. Deze tros bestaat uit 60 vadem manillatros en 90 vadem staaldraad die op de ankerketting van de lichter is vastgemaakt.

Een vadem is ongeveer 1,85 meter.

Met de ankerketting erbij toch zo'n 300 meter afstand tussen slepend en gesleepte vaartuig.



Sleepboot MACUSE met lichter QUELIMANE

HET BEGIN VAN DE REIS

De reis begint met een teleurstelling. De gemiddelde snelheid is geschat op ongeveer vijf mijlen per uur, zodat per etmaal 120 mijl kan worden gerekend maar de zee is erg woelig, de wind hard tegen. Slechts twee mijlen per uur worden gemaakt.

In de avond van 23 februari, het weer is nog altijd slecht wordt Dungeness gepasseerd. Draadloos contact met de wal is niet mogelijk. De radio deugt nog steeds niet en zoals later blijkt zal ze de hele reis niet werken.

Vorbij het vuurschip Royal Sovereign wordt het weer wat beter; de vaart neemt zelfs toe tot zo'n vier mijl. De kolenvoorraad raakt echter op, zodat moet worden overgeladen uit de lichter. Om tijd en geld uit te sparen (loodskosten en havengeld) wil de kapitein geen haven binnenlopen. Hij besluit op zee over te laden.

Op de rede van Newhaven bij Brighton wordt het anker uitgeworpen en komt de lichter langszij. Het overladen van bunkerkolen en ook van zoet water kan beginnen. Het water is behalve voor de bemanning om te drinken en te koken ook nodig voor de ketel om tot stoom te maken.

De schipper van de lichter vertelt dat op de Noordzee tijdens het slechte weer tweemaal zijn stuurreep is gebroken en dat het voordek is stuk gesprongen door het beuken van de golven. De schade valt achteraf wel mee en reparatie blijkt niet nodig te zijn.

De deining wordt inmiddels steeds heftiger, zodat verder bunkeren niet mogelijk is. De lichter wordt weer achterop genomen en er wordt opgestoomd naar de rede van Falmouth om voorbereidingen te treffen voor het volgende traject.

Een moeilijke tocht ligt voor hen, de beruchte Golf van Biskaje. In Falmouth wordt weer verder gegaan met het overnemen van bunkerkolen. Zeilsloepen van de wal brengen proviand, vers brood en vlees.

Op 26 februari te vier uur namiddags aanvaarden de vaartuigen de tocht over de Golf. Het weer is de bemanning gunstig. De wind zit in de goede hoek, de zee is niet al te woelig en de lichter kan zelfs zijn hulpzeilen bijzetten.

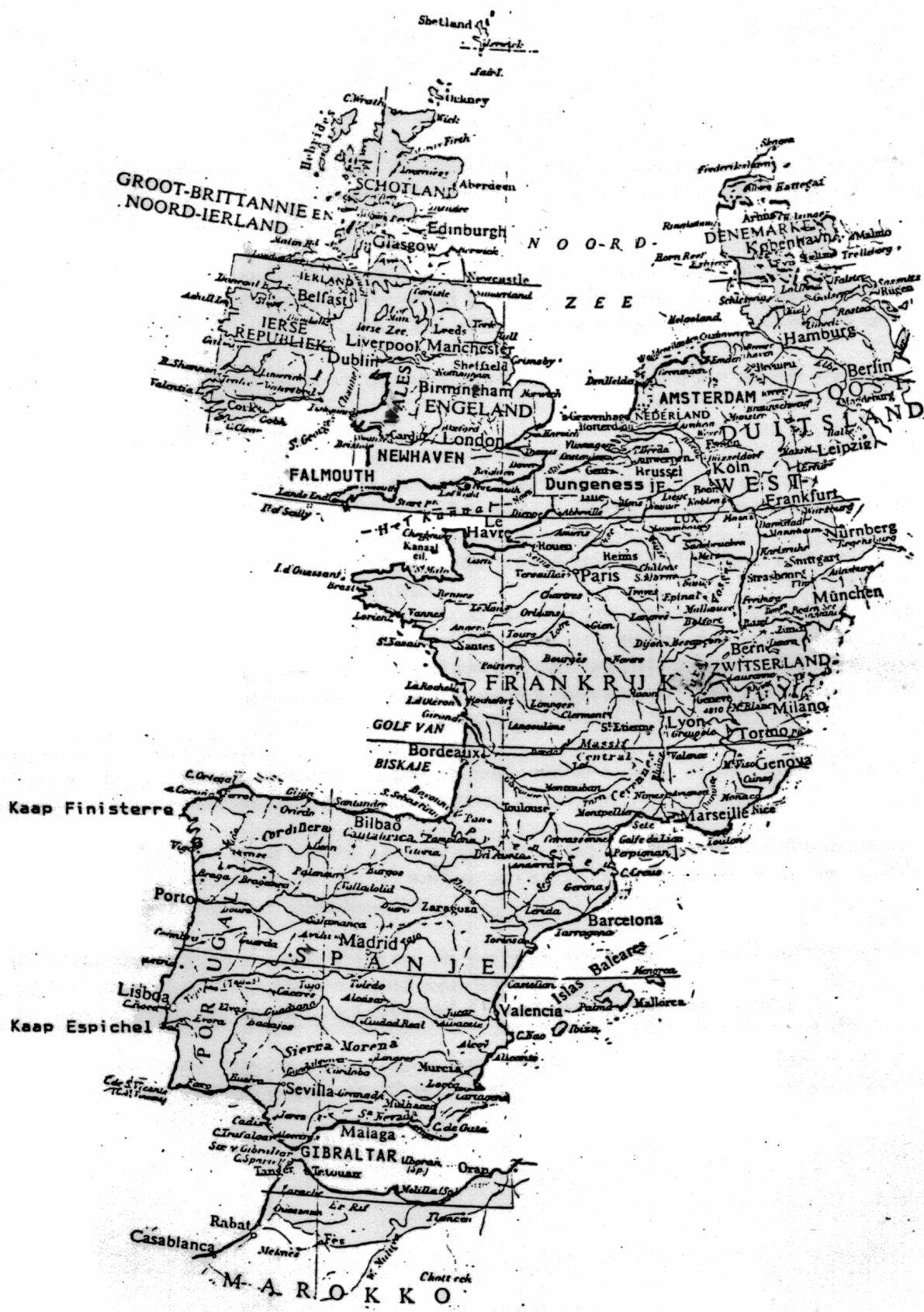
In de middag van 2 maart wordt Kaap Finisterre gepasseerd.

Vorbij Kaap Espichel wordt de deining sterker en de boot steigert als een jong paard. Erg ongerust maakt men zich echter niet want het moeilijkste traject ligt achter hen.

Zo denkt men tenminste, maar het zal anders lopen.

In de nacht van 5 op 6 maart loopt voor de Straat van Gibraltar een zware deining. De boot stampt hevig en heel wat water komt naar binnen. In de Straat zelf tussen de twee continenten worden zee en wind kalmer.

De Britse haven van Gibraltar wordt binnengelopen om de radio te laten herstellen.



Van Amsterdam via Falmouth naar Gibraltar

STORM

Drie dagen later, tegen twee uur in de middag, verlaat men Gibraltar. Weer en wind zijn gunstig voor een mooie vakantietrip.

Ze varen vlak langs de rots en zien de apen in de zon zitten suffen. Een goed voorteken voor de zeelui die er op uit gaan.

Voorlopig wordt de Spaanse zuidkust gevolgd, langs Malaga, onder langs de Sierra Nevada met zijn wit besneeuwde toppen en voorbij Kaap Gato, waar de Middellandse Zee wijd voor hen open ligt.

Eenmaal vrij van de Spaanse kust, op 10 maart, steekt de wind op en de volgende dag staat er een zware storm uit het oosten, dus pal tegen.

Wind en zee hebben de ruimte gehad om zichzelf op te zwepen, voordat zij bij de MACUSE zijn.

De machine moet op halve kracht draaien, omdat te veel water wordt overgenomen.

Toch schiet het nog wel op.

Op den duur ontstaat weer lekkage door het werken van het schip.

Het water stroomt het schip binnen. De vaart wordt dientengevolge veel langzamer.

De toestand wordt elk ogenblik erger. De voorpiek maakt water dat in alle compartimenten van de boot doordringt.

De pompen werken voortdurend maar het water blijft stijgen. Door het vele water is het niet mogelijk het lek te vinden om het dicht te stoppen.

Om vijf uur in de namiddag weigert de machinepomp die op de proviandbergplaats staat; de handpomp raakt bovendien verstopt en alle verse etenswaren komen in het water te staan.

De toestand wordt nu werkelijk hachelijk.

Met alle beschikbare krachten wordt met emmers het water uit de boot geschept om te proberen bij de lensleiding te komen.

In de ochtend van de 12de maart is men zo ver, dat de tweede stuurman, half wadend, half zwemmend, de proviandbergplaats kan binnengaan en onder water de lensleiding kan schoonmaken.

De machinepomp kan nu weer werken en na een paar uur is het water zover gezakt dat men weer bij de proviand kan komen.

Het grootste deel van de etensvoorraad is echter totaal bedorven.

Het stormweer houdt nog enkele dagen aan. De bemanning krijgt dan weer wat tijd om zich te wassen en op te knappen en weer een beetje tot zichzelf te komen.

GEEN BROOD MEER

In Gibraltar was voor acht dagen brood ingeslagen. Het is door het vuile zoute water oneetbaar geworden, evenals het verse vlees. Door het slingeren zijn veel blikjes lek gestoten, waardoor de inhoud is bedorven. Van de overige blikken zijn de etiketten afgeweekt, zodat niet meer is te achterhalen wat de inhoud is. Voortaan is het steeds een verrassing wat men te eten krijgt.

Geleidelijk wordt het weer iets beter, maar het bootje huppelt nog altijd hevig op en neer over de huizenhoge golven.

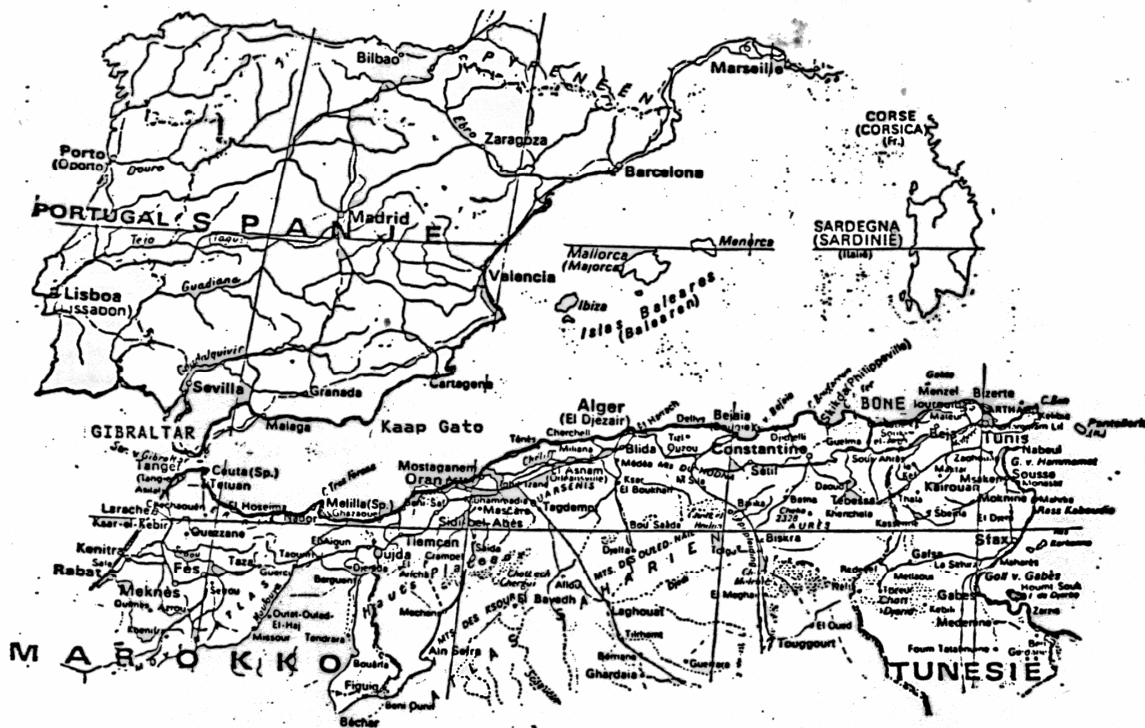
Tijdens de storm zijn in 36 uren zo'n 45 mijlen afgelegd. Nu gaat het weer met gemiddeld 20 mijlen per wacht van 4 uren vooruit.

Zo zal het nog vier dagen voortgaan.

De kapitein heeft zich, gelijk reeds gezegd, op het standpunt gesteld om uit zuinigheidsoverwegingen, zo min mogelijk havens aan te lopen. Hij gaat Algiers voorbij, met de bedoeling bij Tunis een goede rede te vinden om kolen en water uit de lichter over te laden. Dat de levensmiddelenvoorraad is ingekrompen deert hem minder.

Een partij meel is droog gebleven en de kok bakt ijverig pannenkoeken, waarbij vlees uit blik (corned beef) wordt gegeten.

Zo gaat het elke dag een stuk verder.



Van Gibraltar naar Bone

GEBLINDEERD VAREN

Op 15 maart wordt geankerd in de baai van Bone, waar kolen en water uit de lichter worden gehaald. Vers brood en vlees inslaan is hier echter niet mogelijk.

Van de bemanning van de lichter wordt vernomen dat de toestand daar aan boord nog gevaarlijker is geweest dan men had kunnen vermoeden.

Op de MACUSE was in de storm na het vertrok uit Gibraltar door kortsluiting de verlichting plotseling uitgevallen.

De opvarenden van de lichter, die niets meer van de MACUSE in het donker zagen, waren van mening dat de boot in de diepte was verdwenen. Daar zij vreesden te zullen worden meegetrokken, wilden zij de tros kappen. Indien de tros zou zijn gekapt, zou de lichter een speelbal op de golven zijn geworden en wellicht ergens op de rotsen te pletter zijn geslagen.

Alleen een panische angst kon zo'n plan ingeven.

De bemanning wist dat de zee daar niet erg diep is en dat zij, als de sleepboot inderdaad gezonken zou zijn, in de MACUSE een goed anker zouden hebben gevonden.

Gelukkig is op het kritieke ogenblik op de sleepboot de noodverlichting (met petroleum lampen) ontstoken, zodat de anderen hen weer hebben kunnen zien.

Na het bunkeren te Bone wordt nog voor anker gegaan achter het eiland Lampedusa, waar de MACUSE voldoende kolen en water kan inladen om Port Said, op de helft van de reis, te bereiken.

Ze weten niet dat de tocht naar Port Said, het begin van het Suezkanaal, nog een ware marteling zal worden.

Op 17 maart wordt de lucht gitzwart wat weinig goeds voorspelt en weldra steekt de storm op. Het bootje danst als een waanzinnige. De voorpiek en de verblijven van de bemanning lopen vol water.

De boot lekt nu aan alle kanten.

In de avond neemt de kracht van de beruchte OZO wind in het trek gat tussen Italië en Afrika nog steeds toe. De log breekt af; het is niet meer mogelijk de vaarsnelheid af te lezen.

De kok wil de moed er in houden door koffie te schenken. De drank smaakt echter zout. Door lekkage is zeewater in de zoetwatertank binnengedrongen.

ZONDER DRINKWATER

De voorraad zoet water is brak geworden. Er is nu geen water meer om te drinken, geen goed voedingswater meer voor de ketel. De stoomketel zal het met zout water moeten stellen, zodat het zout straks als een koek in de leidingen komt te zitten.

Het plan om naar Port Said door te stomen wordt opgegeven.

De kapitein besluit noodgedwongen koers te zetten naar Derna, tegenover Kreta aan de Afrikaanse kust, waar volgens de zeilaanwijzingen zoet water te krijgen is.

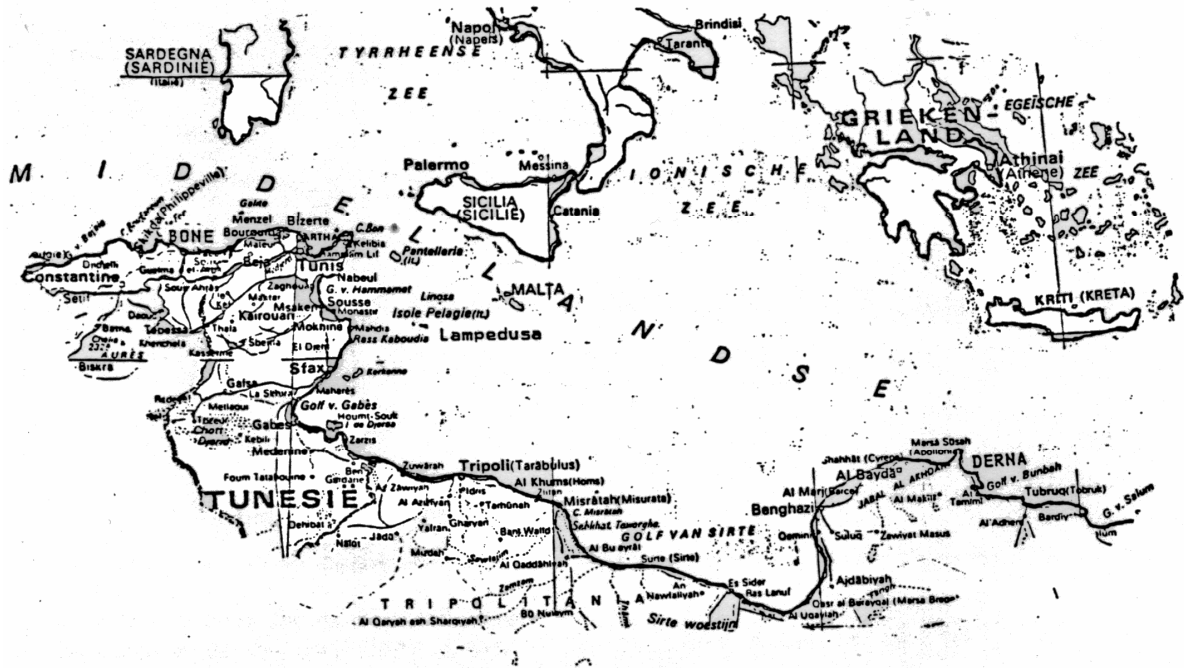
Op 23 maart wordt de rede bereikt, maar de loods durft met de hoog oplopende wilde zee niet naar buiten te komen.

De kans op vers drinkwater is daarmee verkeken.

Op de lichter is wel voldoende voorraad, maar door het slechte weer is zij niet langszij te krijgen.

Gelukkig schaft de marconist raad. Hij heeft een kruik met tien liter gedestilleerd water meegenomen, bestemd voor de bijvulling van de batterijen van zijn radio-apparaten. Dit water wordt, op rantsoen natuurlijk, onder de bemanning verdeeld.

De volgende dag is de zee iets kalmer. De lichter kan even langszij komen. De bemanning staat klaar met gevulde emmers, die in de vaart worden overgereikt. De kok kan weer koffie zetten.



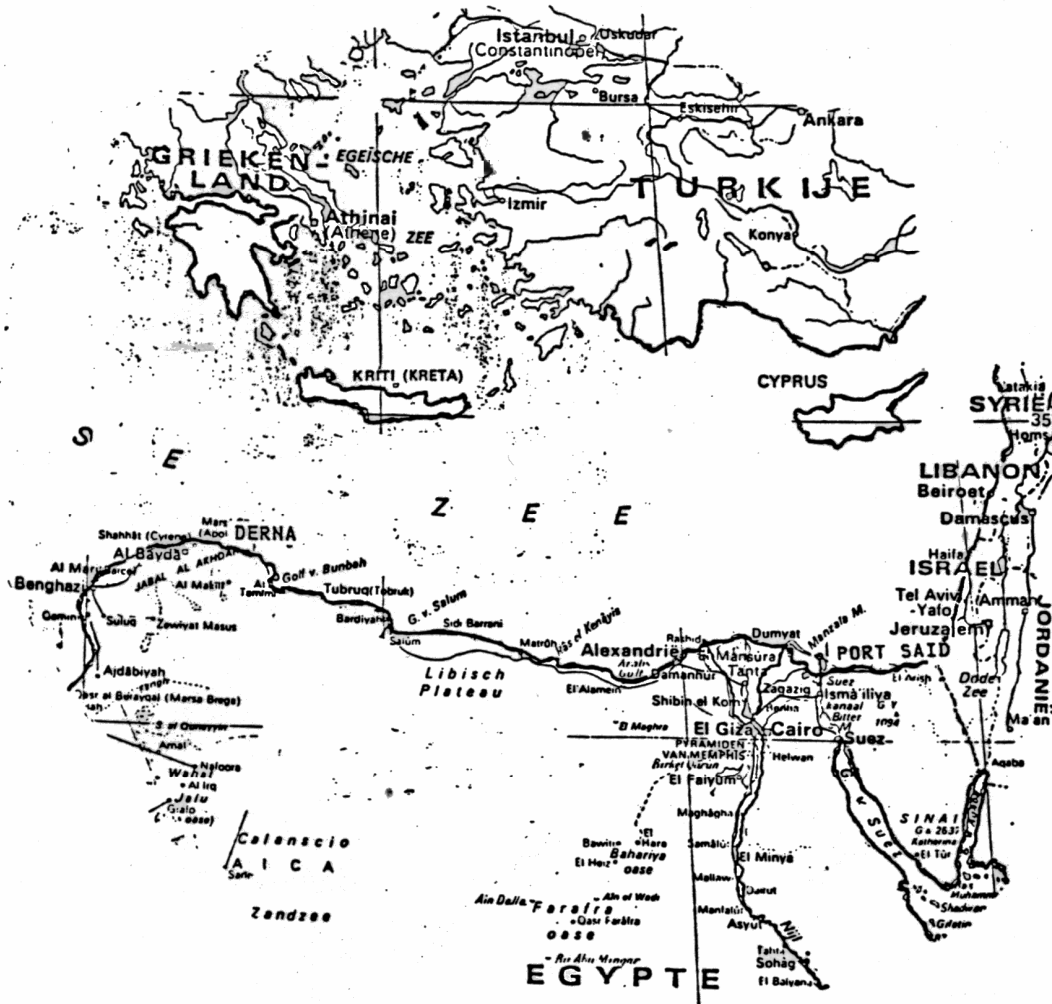
Van Bone via Lampedusa naar Derna

VEILIG IN PORT SAID

Nu er weer zoet water is om te drinken, is de grootste ellende voorlopig voorbij.

De reis wordt vervolgd en nadat Alexandrie met zijn grote wereldbekende vuurtoren is gepasseerd, komt in de namiddag van 26 maart Port Said in zicht.

De lange sloeptros wordt ingehaald en verwisseld voor een korte. Voor deze werkzaamheden komen drie man van de lichter aan boord van de MACUSE. Zij kunnen niet direct terugkeren en blijven aan boord tot Port Said.



Van Derna naar Port Said

Om 1.00 uur in de nacht van 26 op 27 maart stomen ze de buitenhaven van Port Said binnen.

Hier wordt vier dagen rust gehouden.

De mannen hebben het hard nodig om na de zware dagen en nachten op de Middellandse Zee weer wat op verhaal te komen.

De ketel die vier dagen met zout water gevoed is, moet worden uitgebikt voordat weer gestookt kan worden en de machine, waarvan het uiterste is geveerd, dient terdege te worden nagekeken.

De helft van de reis zit er nu op. De bemanning heeft zich voorbeeldig gehouden. Zieken zijn er niet geweest, ondanks het pannekoekenrantsoen en het “negervlees”, de corned-beaf.

In Port Said kunnen alle voorraden worden aangevuld en kan moed worden geschept voor de rest van de tocht.

Nog heel wat verrassingen liggen voor hen klaar en ze zullen nog stormen krijgen, waarbij die van de Middellandse Zee nog maar zachte briesjes zullen blijken.

De volgende zorg zal het Suezkanaal zijn dat ze door moeten, waarna de Rode Zee op hen wacht.

Het kanaal wordt gebruikt door alle grote passagierschepen die naar en van de Oost varen. Daar tussen door varen de Egyptische zeilschepen, die vrachten vervoeren naar de plaatsen langs het kanaal, naar Suez en zelfs naar de Rode Zee.

Veerboten varen dwars over naar de overkant; alle vaart kris kras door elkaar.

Sleepboten blazen op hun stoomfluit, de bellen van de telegraaf rinkelen, ankers donderen het water hoog opspattend naar beneden.

Het is een drukte van belang; horen en zien vergaat je.

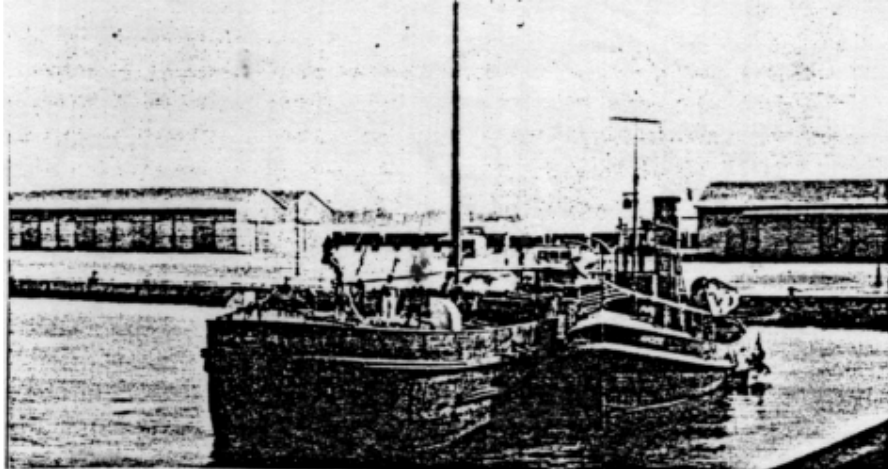
Roeiboten met handelswaar komen langsij. Bij de Egyptenaren kun je van alles kopen. Ze hebben echte Egyptische sigaretten met mondstuk, tassen en koffers gemaakt van kamelenleer en niet te vergeten de Egyptische zoetwaren, zoals de nogat, maar ook de “Turkish Delight”.

Port Said is een echte metropool.

"GE HAALT HET NIET"

Na vier dagen onderhoud en betrekkelijke rust in de haven van Port Said wordt de reis op 31 maart voortgezet.

De lichter wordt langszij genomen om beter te kunnen manoeuvreren als ze het Suezkanaal binnen stomen.



MACUSE met de lichter opzij voor het Suezkanaal

De volgende dag is het kanaal gepasseerd en wordt de Rode Zee ingevaren.

Na Suez wordt de lange tros weer uitgevierd.

De zee is erg woelig en de wind hard tegen. Toch kan de sleep, behoorlijk vooruit komen, al slaan af en toe de zeeën over het voorschip.

De tegenslag ligt echter reeds op de loer en zal spoedig toeslaan.

De kolenvoorraad op de MACUSE verminderd Ielijk; bijvullen uit de lichter is broodnodig. Maar de zeeën lopen zo hoog op dat het onmogelijk is het vaartuig langszij te krijgen.

Er moet waar een haven worden gezocht.

Jedda komt daarvoor in aanmerking, maar de vele rotsen onder en boven water maken binnenlopen met een sleep zeer gevaarlijk.

Er zijn nog vier ton kolen aan boord, juist genoeg om Port Soedan te halen, mits ze geen tegenslag hebben.

De kapitein wil het er op wagen. Er zit trouwens niet veel anders op en daar gaan ze dan weer.

De poging gelukt, maar nauwelijks op het nippertje.

Port Soedan wordt op 7 april bereikt met nog slechts kolen in de bunkers voor twee uren stoken.

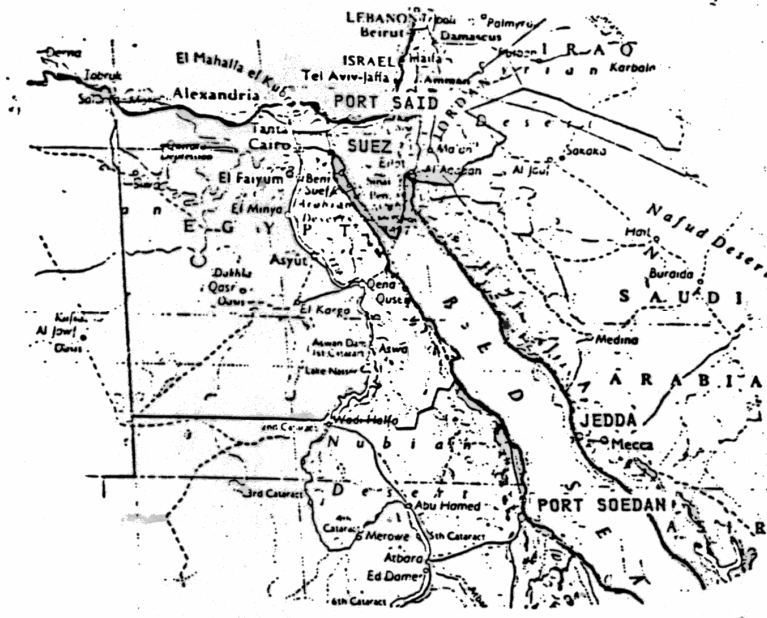
De loods, die aan boord komt geeft geen toestemming op do lange tros naar binnen te varen. De zee laat achter niet toe de tros in te halen.

Na veel over en weer gepraat wil de loods wel geloven dat binnenvaren op de lange tros zal lukken, maar hij is er niet erg gerust op dat de manoeuvre zal slagen.

Het gelukt achter wel en ze stomen zonder schade de haven binnen.

“Dat heb ik alweer geleerd”, zegt de loods.

Binnen de pieren in rustig water aangeland laat de kapitein stoppen en de lichter langszij schieten, waarna wordt afgemeerd. De gehele oefening loopt op rolletjes.



Van Port Said via het Suezkanaal naar Port Soedan

In Port Soedan worden de voorraden weer aangevuld.

De zee is na het vertrek nog steeds zeer woelig, maar de wind is in ieder geval gunstig. Zo blijft het tot Perim.

In de Golf van Aden loopt de wind weer naar het Zuid-Oosten. De zee wordt steeds wilder en er komt veel water over het schip.

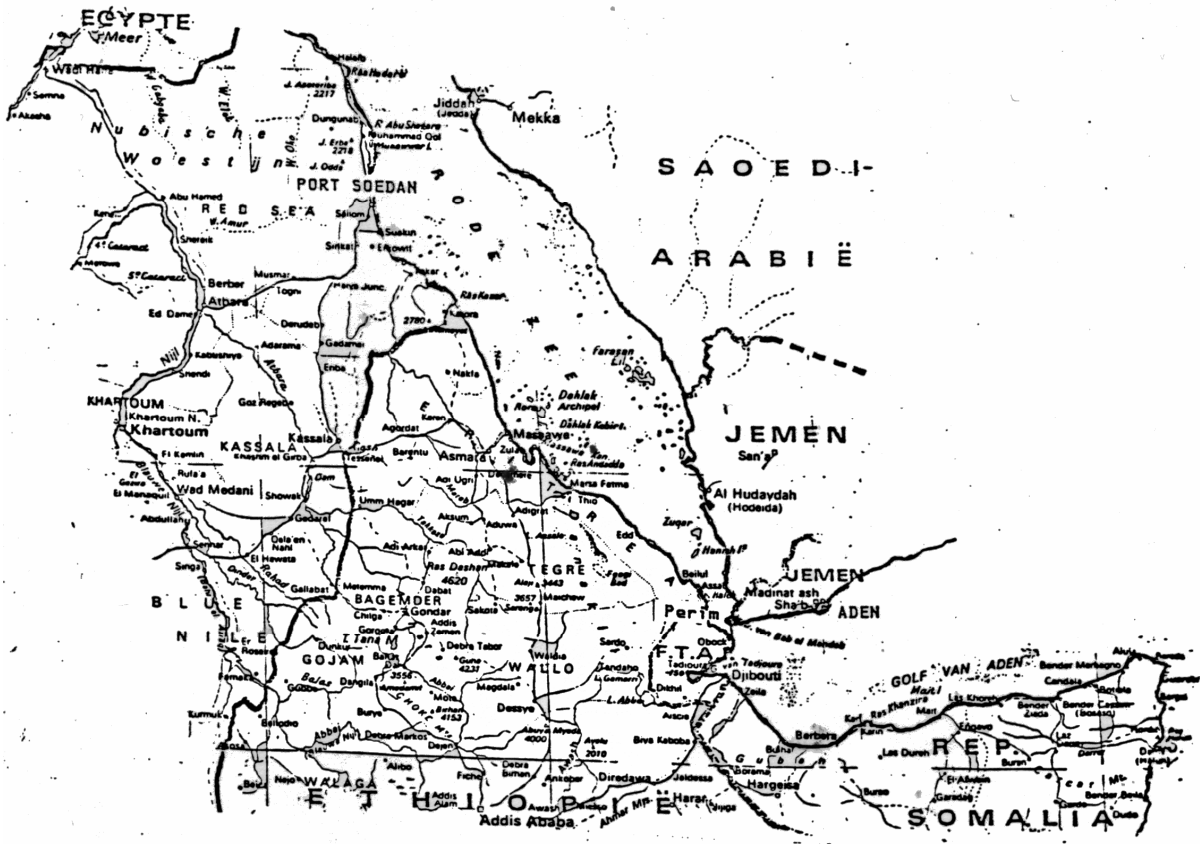
De eerstvolgende havenplaats die men wil aan doen is Kismajoe aan de Afrikaanse oostkust. Daar de afstand tot deze haven ongeveer 1400 mijlen is, besluit men in Aden binnen te lopen en eerst de voorraden aan te vullen.

Op 16 april onder gunstige weersomstandigheden wordt deze haven in de vroege ochtend weer verlaten.

Het mooie weer geeft nieuwe moed.

Voor het vertrek uit Amsterdam hadden sleepboot-experts verzekerd: "Ge haalt het niet verder dan Aden. Ge komt daar juist aan tegen de kentering van de moesson en zult de reis moeten opgeven."

Deze voorspelling is voor de kapitein juist een prikkel om door te zetten. Het wordt voor hem nu een ere zaak.



Van Port Soedan naar Aden

De MACUSE heeft Aden dan wel bereikt, maar....., de voorspellers zullen gelijk krijgen, het verdere gedeelte van de tocht zal een haast bovenmenselijke inspanning eisen.

Na Aden wordt eerst om de oost gevaren en de meest oostelijke punt van Afrika in Somalieland gerond. Ze passeren Kaap Gardafui op een zuidelijke koers. Op weg naar de volgende haven zullen ze nog heel wat hindernissen tegenkomen. De zee blijft hun grote tegenspeler.

Voorbij Raz-Havun vertonen zich de eerste symptomen van de Zuid-West moesson, dus pal tegen de wind in. Er loopt een zware deining, maar de snelheid van de sleep blijft desondanks nog circa 20 mijlen per wacht.

DE MOEILIKHEDEN BEGINNEN

Hoewel de MACUSE zwaar slingert, zou de deining toch weinig hinder hebben veroorzaakt, als maar voldoende bunkerolen aan boord waren geweest.

De kolenvoorraad slinkt weer danig. Uit de lichter moet nodig weer aanvulling worden gehaald.

Langs zij komen midden op de Indische Oceaan is moeilijk en niet zonder gevaar, maar het moet wel.

Een eerste poging wordt gewaagd, maar slaagt slechts ten dele.

De beide vaartuigen slingeren als schommels tegen elkaar in. Telkenmale komen gedurende een paar tellen de railingen vlak bij elkaar.

Van die ogenblikken maakt de bemanning van de lichter gebruik om zakken met kolen over te geven aan de opvarenden van de sleepboot.

Zo komen vijftig zakken, ofwel twee ton kolen over, voldoende voor ongeveer achtien uren varen.

Bij het overslagwerk is het berghout van de lichter enigszins beschadigd.

Voorlopig kan men weer voort. Men hoopt een betere gelegenheid te vinden op de rede van Obbia.

Op de rede staat een holle zee en er is geen schijn van kans om kolen over te nemen.

Men besluit het bij Warsciek te proberen; maar daar is het niet veel beter, al kunnen daar weer enkele zakken, dankzij de kranige houding van de mannen van de lichter, worden overgereikt.

Desondanks blijft de kolenvoorraad gering en ook het zoete water begint op te raken.

Achter Kaap Dai, bij Merca wordt een derde poging gedaan om te ankeren.

Deze keer wordt behalve wat kolen ook nog wat water overgegeven. Voordat de voorraden behoorlijk zijn aangevuld, maakt de toenemende deining het noodzakelijk de ankers weer in te hieuwen.

Toch blijkt er net voldoende aan boord genomen te zijn om Kismajoe te halen. Daar wacht eindelijk een veilige haven, die op 30 april wordt bereikt.

Voordat de haven van Kismajoe kan worden aangedaan moet de evenaar worden gepasseerd.

Neptunus komt aan boord om degenen, die nog nooit op deze breedte zijn geweest, welkom te heten op het Zuidelijk halfrond.

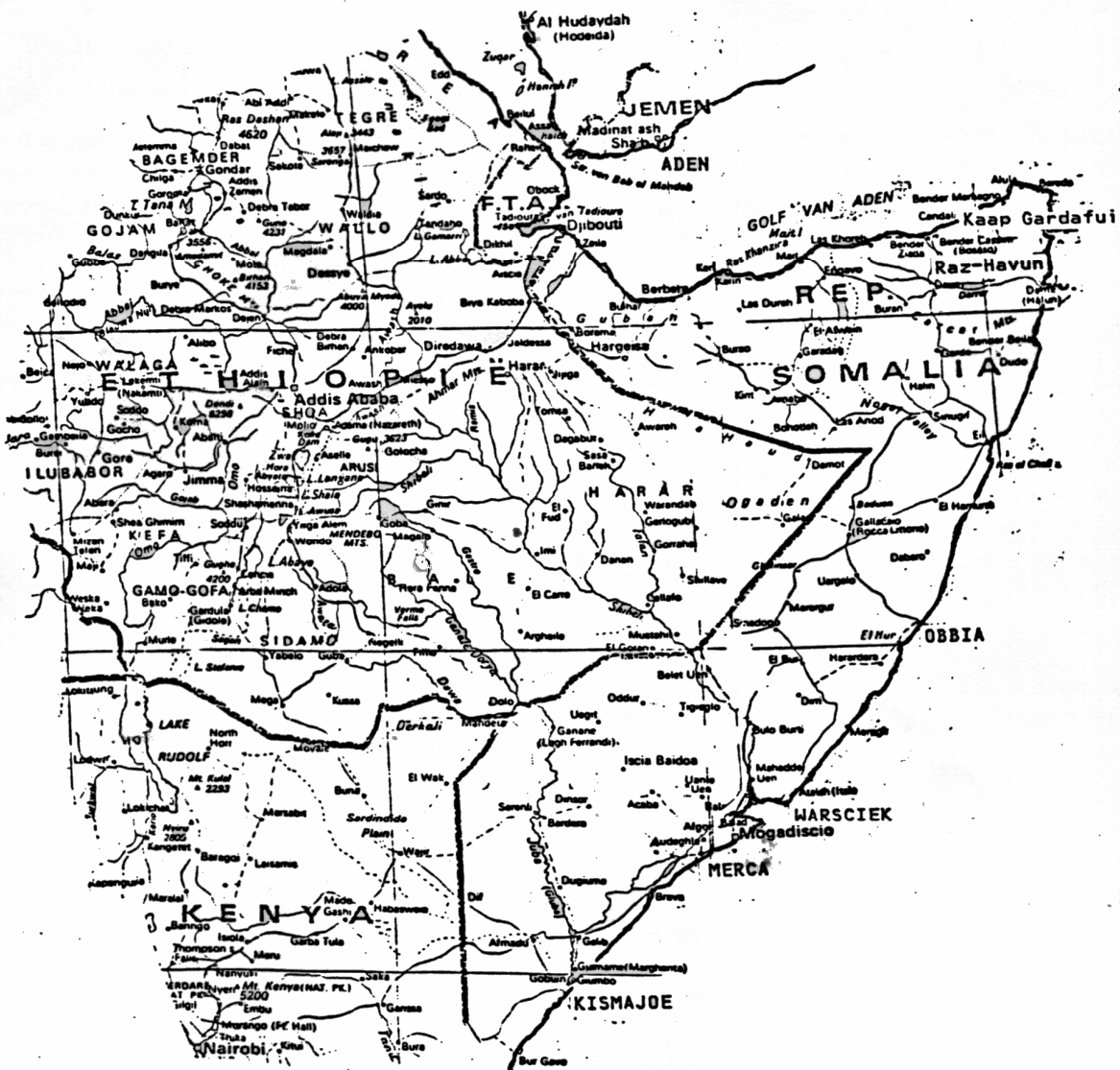
Gewoonlijk gaat dit gepaard met een feestelijk onthaal en grappen, maar aan boord van de MACUSE is iedereen al eens de wereld rond geweest, zodat de god van de zee onverrichterzake kan terugkeren. Hij had echter wel een mooie zeemeermin mogen achterlaten om de mannen eens lekker in de scheerzeep te zetten en hun baard er af te krabben. Ze hebben zo'n vertroeteling wel verdiend.

Helaas, er komt niets.

De moesson heeft nu flink doorgezet en de kapitein begrijpt dat er van snel vorderen geen sprake meer kan zijn.

Hij laat hier naar Amsterdam seinen dat als er haast is bij de aflevering van de lichter, deze met een lijnboot verder zal moeten gaan.

Het antwoord op zijn bericht laat hij naar Mombasa telegraferen.



Van Eden naar Kismajoe

Na aanvulling van de voorraden wordt op 2 mei de reis naar Mombasa aanvaard. Dit is slechts een klein traject.

De bemanning heeft zich voorbereid op aan zware en langdurige reis tegen de moesson in, maar de sleep gaat nog veel langzamer vooruit dan is verwacht.

NEGATIEVE VORDERINGEN

In de eerste 24 uren na het vertrek worden 95 mijlen afgelegd.

In het tweede etmaal slechts 45 en in het derde wordt, ofschoon voortdurend met volle kracht is gestoomd, de sleepboot 30 mijlen achteruit gezet.

Dat is de kracht van de beruchte Zuid-West moesson, die bovendien over Afrika gewaaid komt en bloedheet is. Op het stalen scheepje is het nu geen lolletje. In tegendeel, iedereen is doodsnee en kan haast niet verder. Het kleinste voorval kan ontwaarden in een ongelooflijke ruzie.

Doorvaren met negatieve vorderingen heeft geen doel, het betekent immers niets anders dan verspilling van kolen.

De kans om Mombasa nog te bereiken lijkt nu wel verkeken en men besluit daarom de Manda baai in te lopen.



Van Kismajoe via Mombasa naar Zanzibar

De kust is met de sleepboot niet te bereiken.

De sloep wordt buiten boord gezet en bemand met de tweede stuurman, de marconist en twee matrozen. De kapitein gaat zelf ook mee.

Na zes uren roeien gelukt het een eilandje aan te lopen waar ze worden opgewacht door de negerbevolking. Ze kunnen duidelijk maken dat ze een boodschap moeten verzenden en een gids gaat de kapitein en de stuurman voor naar een nabij gelegen grotere plaats, waar het mogelijk is telegrafische verbinding met Mombasa te maken.

De marconist en de matrozen blijven bij de sloep achter.

Het eilandje, waarachter men beschutting heeft gezocht, blijkt Larmi te zijn.

Als antwoord op het telegram dat de kapitein in Kismajoe heeft verzonden, komt het bericht, dat op 8 mei een lijnschip op de rede van Manda zal aankomen om de lichter over te nemen.

In de morgen van genoemde dag wordt de baai uitgevaren en al spoedig komt de RANDFONTEIN, een schip van 10.000 ton, in zicht.

In open zee wordt de lichter overgegeven aan het vrachtschip. Daartoe wordt aan boord van het grote schip een manillatros van honderd vadem op een leeg vat vastgemaakt. Het vat wordt in zee gegooid en de bemanning van de sleepboot pikt het vat weer op.

De zware sleeptros wordt aan de manillatros van de lichter bevestigd, zodat nu de sleep door de RANDFONTEIN is overgenomen.

De gehele exercitie is in een half uur afgelopen; een staaltje van goede zeemanschap.

Na dit intermezzo wordt de reis weer voortgezet en op 10 mei bereikt de MACUSE, die nu geen lichter meer op sleeptouw heeft, veilig de haven van Mombasa.

Dat was dan dat korte traject.

De opvarenden denken dat ze alles nu hebben ondervonden en dat de elementen ten langen leste zijn overwonnen. Het zal nu nog weinig moeite kosten met de losse sleepboot Beira te bereiken.

Dit blijkt alweer een vergissing te zijn.

Weer en zee zijn nu eenmaal nooit te vertrouwen.

Bij het verlaten van de haven wordt de antenne door een groot schip dat langs vaart geheel afgebroken.

De radio, die nooit heeft gedeugd, valt nu helemaal weg. Het blijft gelukkig bij dit ongeval.

Mombasa wordt de rug toegekeerd en na verloop van tijd wordt Zanzibar behouden aangelopen.

Eindelijk een ruk waarop niets de moeite van het vermelden waard is.

De voorraden kunnen weer worden aangevuld, zodat nu eten en drinken, geschikt voor het klimaat in de tropen, aan boord komt.

NIEUWE STORM

Op 14 mei wordt Zanzibar verlaten.

Twee dagen later steekt een verschrikkelijke storm op. Stortzeen beuken het bootje; de kajuit slaat in, een luchtkoker wordt van het dek gerukt, een van de luiken van de machinekamerkap breekt af.

Weldra staat het scheepje vol water.

De storm houdt nog steeds aan en de kapitein besluit een veilige ankerplaats te zoeken.

Onder voortdurend pompen wordt de kust bij Lindi aangelopen, waar de zee veel kalmer is.

Het gelukt de schade voorlopig te herstellen en de reis gaat waar verder.

Tot Kaap Delgado blijft het nu vrij rustig, maar daarna begint het opnieuw te spoken.

In de nacht van 17 op 18 mei overstelpen stortzeen de gehele boot.

Er slaat nu een kajuitdeur weg en een deksel van de stookplaats verdwijnt in de golven.

In het vaartuig staat een paar voet water, vermengd met kolengruis. Dientengevolge raken alle pompen verstopt.

De toestand is uiterst kritiek.

Men weet dat de kust zeer gevaarlijk is door onbetrouwbare stromingen. Bovendien staat de wind ook nog op de wal. Zee houden zal zeker tot zinken leiden, maar terugkeren lijkt ook onmogelijk.

De scheepsraad wordt bijeen geroepen en men besluit eensgezind te keren, de steven te wenden. Het is een gevaarlijke manoeuvre, maar het laatste middel dat nog enige kans op behoud biedt.

Het roer wordt omgegooid; het bootje, dat nu dwars op de wind komt te liggen, danst hulpeloos op de koppen van de golven, duikt op zijn neus in een dal, komt weer boven op een kop, helt over op zijn zijde.....

Maar door het vele water in de ruimen ligt het nog tamelijk vast. De machines blijven draaien en het roer dwingt het vaartuigje verder te zwenken.

Dankzij de voortreffelijke werking van de golfstillende olie, die inmiddels op zee is uitgestort, luistert het schip naar zijn roer.

De manoeuvre is gelukt!

Maar tijd om te denken dat men aan de dood is ontsnapt, hebben de mensen niet.

Het gevaar blijft dreigen en ze zijn er nog lang niet.

Het voedsel is grotendeels bedorven en al het drinkwater is zout. Het spookt nog steeds op zee.

De kust is hier erg gevaarlijk. De bemanning herinnert zich nog wel dat do BOEROE van de VNS hier heeft vastgezeten.

Het gelukt echter toch om naar Lindi terug te keren.

Een werf is in deze haven nooit gebouwd, zodat de bemanning zelf de boot moet herstellen met een vrijwel volslagen gebrek aan de benodigde materialen.

Ook de RANDFONTEIN valt Lindi binnen. Dit stoomschip komt de lichter brengen.

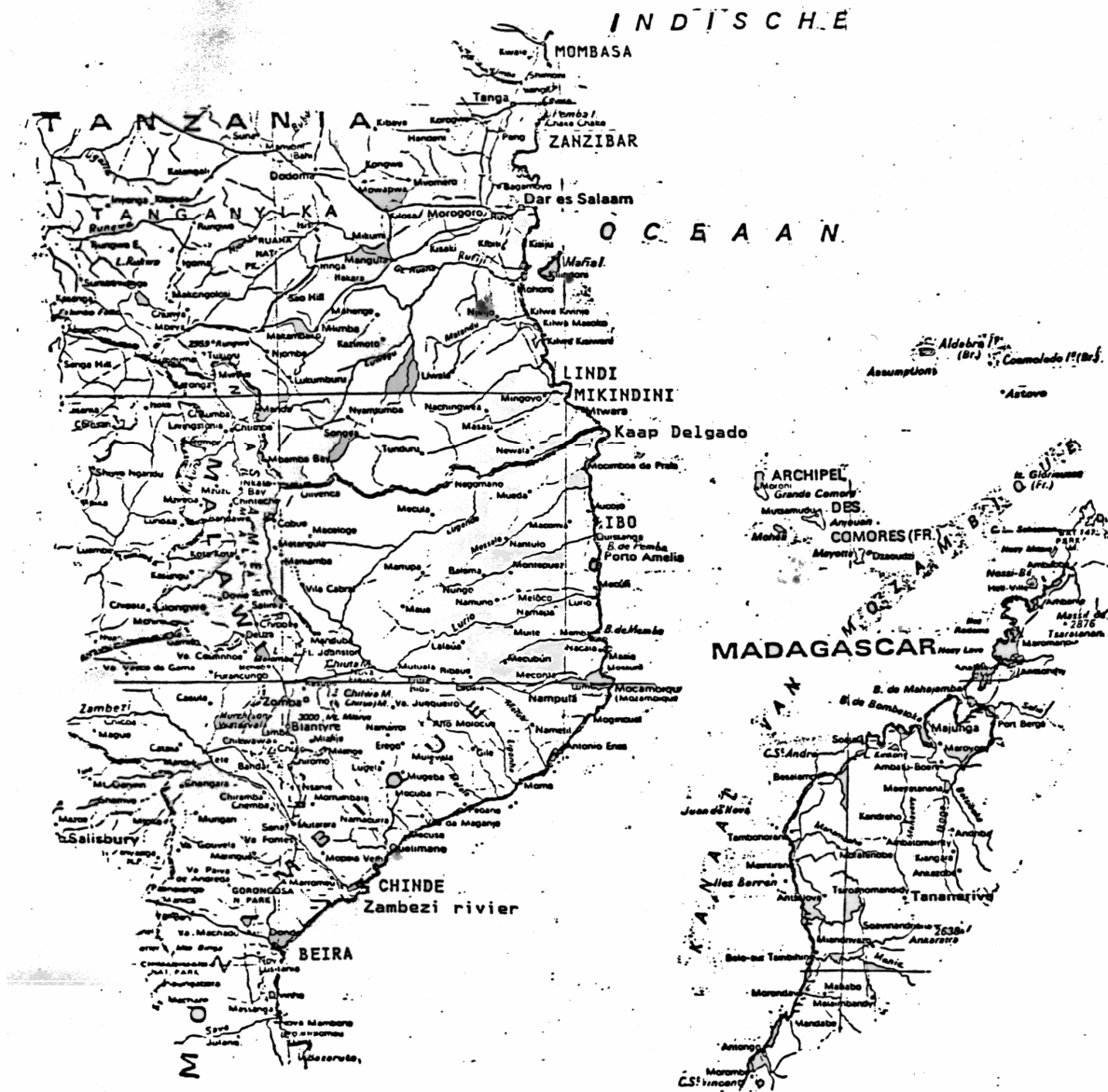
Het vaartuig lekt zwaar en de schipper durft niet verder te gaan.

Nadat de gaten met cement zijn volgestort, krijgt de MACUSE de lichter weer op sleeptouw.

De sleepboot moet de lichter naar Mikindini brengen, waar de SPRINGFONTEIN haar weer zal overnemen.

Na deze haven gaat de sleepboot alleen, zonder sleep, weer verder.

Bij Ibo moet wegens storm nog eens een schuilplaats worden gezocht.



Van Zanzibar naar Beira

Het weer klaart weer op en de reis gaat weer verder.

Het bootje blijft echter op de hoge deining erg stampen en het leven aan boord is nog steeds verre van aangenaam. Door gebrek aan kolen is het nodig, op 120 mijlen voor Beira, een haven te zoeken, waar gebunkerd kan worden.

Ze hebben nu geen lichter achter zich met kolen en water.

Men vaart de Zambezi rivier op om bij Chinde kolen te halen.

Tussen boei 3 en boei 2 ligt in de rivier een smalle zandbank; een gevaarlijk punt om te passeren.

Boven de ondiepten staat een kokende branding waar ze doorheen moeten om de rivier op te varen.

Door een gelukkig toeval wordt de MACUSE door een hoge grondzee opgenomen en netjes over dit obstakel heengezet.

Ditmaal is de zee eens vriendelijk voor hen geweest.

De bunkerkolen worden door negers in mandjes op hun hoofd aan boord gedragen en in de bunkerruimen gestort.

Nadat de kolen aan boord zijn gebracht, wordt het schip weer schoongespoeld. Alles zit onder het kolenstof.

Als de zee weer enigzins is gekalmeerd, wordt het laatste stuk van de onmenselijk lange reis afgelegd. Het weer houdt zich verder rustig en de zee blijft kalm.

Iedereen is blij als in de blakerende hitte van de tropenzon de blikken loodsen van Beira aan de horizon opdoemen.

Rond het middaguur, op het heetst van de dag, wordt voor de laatste maal een loods aan boord genomen om het scheepje de haven van zijn eindbestemming binnen te brengen.

OP ZIJN BESTEMMING

Op 25 juni te 2 uur in de middag wordt Beira behouden bereikt.

De moeilijke reis is volbracht. Ruim vier maanden heeft de bemanning op het sleepbootje geleefd. En hoe!

De uitrusting van het scheepje is in goede orde bevonden. Conserven waren in overvloed aan boord, maar gelegenheid om aan tafel te eten is er nooit geweest.

Van slapen is weinig gekomen, al zijn de kooien meestal droog gebleven.

De hitte is gelukkig nooit ondragelijk geweest.

Ondanks alle misere en uitputting heeft de bemanning zich voortdurend voorbeeldig gedragen, zoals echte hollandsche zeelieden betaamd.

De kapitein en de bemanning mogen dan ook de voldoening smaken, dat de directie haar volle tevredenheid heeft betuigd over het transport van de sleepboot en lichter naar Portugeesch Oost-Afrika.

Voorwaar, de lof voor deze schepelingen is wel verdiend. Zij hebben weer eens bewezen dat het zilte nat, de Hollandse zeelui nog altijd in het bloed zit.

De sleepboot wordt aan de kustrederij overgedragen en de bemanningsleden, die alleen voor de overtocht waren aangetrokken, gaan terug naar huis,

Stuurman W.F. de Langen wordt de nieuwe kapitein en tezamen met een machinist en de matrozen, blijven zij op het scheepje achter om het op de rivier te gebruiken.

De taak die hun wordt opgedragen bestaat uit het varen met de lichter achter zich of langs zij op de Zambezi rivier en zijn zijarmen, o.a. de Macuse rivier, voor het verzamelen van lading, meest kokosnootproducten, die naar de haven aan de kust moeten worden gebracht.

In Beira wordt hun lading uit de lichter overgeslagen in de lijnboten, die deze havens aandoen op hun weg terug naar Holland.

De sleep gaat zo ver mogelijk de rivier op, soms kruipend over de bodem, terwijl de bomen aan weerszijden over het dek vegen.

De bomen zijn zo hoog dat het midden op de dag zo donker wordt als bij een zonsverduistering.

De aapjes dartelen over het dek en stelen alles wat los of vast zit. Vooral de etenswaren moeten het verduren.

Een enkele keer komt zelfs een grote slang zachtjes vanaf een boomtak aan dek. Zij vinden het heerlijk op het hete ijzeren dek te liggen zonnen.

Die gevaarlijke reptielen moeten worden gedood, voor zij de mensen kwaad kunnen doen. Ook helpen ze de bevriende negers zich van gevaarlijke beesten en reptielen te ontdoen.

De kapitein heeft daarvoor vuurwapens aan boord, die ook gebruikt moeten worden om een aanval van vijandige inboorlingen af te slaan. Gelukkig hebben de negers alleen pijl en boog en een enkeling heeft een speer. Daar blijft het gelukkig bij.

Op heel wat plaatsen waar zij komen, zijn ze de eerste blanken, die de zwarte bevolking ziet.

Meestal echter kunnen zij de dorpen in vrede aandoen, waar zij lading ruilen voor daartoe meegevoerde snuisterijen en sterke drank.

De alcohol is in ongelimiteerde hoeveelheid aan boord en dient behalve als handelswaar ook als geneesmiddel van de tropische ziekten, waartegen de blanken weinig hebben in te brengen.

Na ongeveer een jaar tropenhitte met jenever en kinine, keert kapitein de Langen in mei 1927 weer terug naar huis, geplaagd door hevige malaria aanvallen, een ziekte die hij heeft opgelopen in het oerwoud van donker Afrika.

In 1930 wordt de MACUSE verkocht aan een plaatselijk havenbedrijf en herdoopt tot MAZOE.

In 1931 wordt het trotse zeekasteel gesloopt.



EINDE

SPIEGEL DER ZEILVAART

DE BOER MARITIEM - Verschijnt 10 x per jaar - 8e jaargang nr. 3 - 1 april 1984 - Losse nummers f 6,25



Zeilen naar Denemarken
Regenboogklasse
Lieren
„Gudsekop”

Na de Eerste Wereldoorlog trad zeeman Dirk de Groot in dienst van een Rotterdamse scheepsmakelaardij, die de aan- en verkoop van schepen, en ook het overbrengen en afleveren ervan verzorgde. Een prachtige baan met steeds wisselende schepen en scheepstypen, die een groot beroep deed op het organisatie- en improvisatietalent van de tijdelijke bemanningen. En zo kreeg de makelaardij in 1926 een opdracht te verzorgen die eruitzag als vele voorgaande, een sleepboot en een lichter moesten worden overgebracht van Amsterdam naar Beira in het toenmalige Portugees Oost-Afrika (Moçambique), een zeereis van 7400 zeemijlen.



Kapitein Dirk de Groot

De "Macuse"

Maar ingewijden schudden nadenkend het hoofd, en voor het transport aangezochte kapiteins haastten zich op afstand toen ze de technische details van het transport vernamen.

De "Macuse" te Aden ...

Het betrof een havensleepboot van vierentwintig meter die de lange reis moest ondernemen met een lichter op sleeptouw, waaruit onderweg de aanvulling van bunkerkolen en zoetwater moest worden geput. Sleepboot en lichter waren weliswaar klein genoeg om aan dek van een vrachtschip overgebracht te worden, maar de bestemmingshaven Beira had geen faciliteiten om de vaartuigen van dek te tillen. En zo was een zeereis op eigen kracht de enige mogelijkheid om de schepen te bestemden plaatse af te leveren. Bevoegde kapiteins bleken niet te vinden voor deze onderneming, en zo bleef als enige mogelijkheid over dat de zeeman Dirk de Groot, vertegenwoordiger van de scheepsmakelaardij en ervaren in dit soort werk, het schip zelf overbracht. Het ontbreken van de voorgeschreven

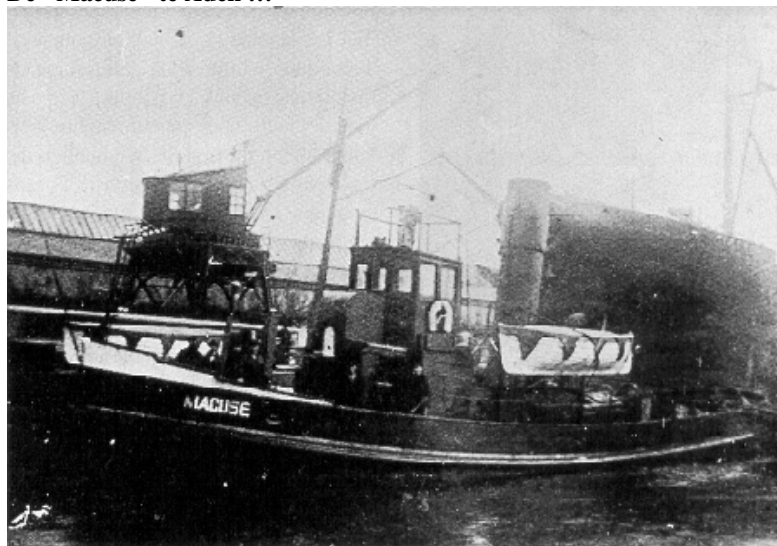
kapiteinsbevoegdheid werd opgelost door een dispensatie, terwijl voor het schip zelf een zeewaardigheidsverklaring werd afgegeven. Dit laatste getuigde wel van een zeer grote lankmoedigheid van de autoriteiten. Door vertimmering kon men uiteindelijk negen bemanningsleden op de havensleepboot onderbrengen, terwijl de voorschriften tenminste elf voorschreven. En zo was de sleepboot "Macuse" van vierentwintig meter ambtelijk gereed om met de veertig meter lange lichter "Qualimane" de lange reis te beginnen. Zoals kapitein De Groot schreef:

"De sleepboot werd uitgerust, voorzien van levensmiddelen, water, bunkerkolen en radio. De equipage bestond uit: kapitein, twee stuurlieden, een marconist, drie machinisten, die tevens stokers waren, een matroos en een matroos-kok. Op de lichter voeren zes man. De "Macuse" had dertig ton kolen in de bunker, voldoende voor ongeveer zes dagen. De lichter nam tweehonderd ton kolen mee, welke af en toe in de sleepboot zouden moeten worden overgeladen."

Slecht gesternte

Op 21 februari 1926 brachten de 375 pk's van de "Macuse" de sleep in beweging voor een reis die weinig wel en veel wee in petto had ... De reis begon onder een slecht gesternte met veel zeegang en tegenwind, hetgeen de gemiddelde snelheid bracht op slechts twee rnijl. Pas na het passeren van het vuurschip "Royal Sovereign" werd het weer beter en liep de snelheid op tot vier mijl. Inmiddels raakte de zesdaagse kolenvoorraad van de sleepboot op zijn einde en moest er voor de eerste keer op zee worden overgeladen uit de lichter. Kapitein De Groot: "Op de rede van Dartmouth, bij Brighton, kwam de lichter langs, het overladen van kolen en ook van zoet water begon. De schipper van de lichter vertelde, dat op de Noordzee, tijdens het slechte weer twee maal zijn stuurreep was gebroken en dat het

De "Macuse" te Aden ...



voordek was stukgesprongen door het beuken van de golven. Inmiddels werd de deining zo heftig, dat verder laden onmogelijk was. Er werd opgestoomd tot de rede van Falmouth, om voorbereidingen te treffen voor het moeilijke traject: de beruchte Golf van Biskaje. Kolen werden daar verder overgeladen, zeilsloepen van land brachten brood en vlees." Op 26 februari begonnen de schepen hun tocht door de Golf. Het weer was goed en de wind zo gunstig dat de lichter de hulpzeilen bijtrok. Op 2 maart werd Kaap Finisterre gepasseerd. Na het passeren van Kaap Epichel nam de zeegang toe, maar Gibraltar werd behouden bereikt. Drie dagen lag de sleep in de Britse kroonkolonie om de radio te laten repareren, en onder goede weersomstandigheden werd de reis voortgezet. Twee dagen later echter, na het passeren van Kaap Gato, werd dat anders...

Hachelijk

"Reeds op 10 Maart stak de wind op, in de ochtend van 11 Maart stond er zware storm uit het Oosten, dus pal tegen. Er moest halve kracht gevaren worden, maar de snelheid werd dientengevolge zeer gering. Maar wat erger was: de voorpiek maakte water, zo dat in alle appartementen van het schip water drong. De pompen werkten voortdurend. Door het vele water was het niet mogelijk de plaatsen van het lek te vinden. Vijf uur in de namiddag weigerde de machinepomp van de proviandbergplaats, de handpomp bleek ook verstopt en alle etensvoorraad ging verloren. De toestand werd hachelijk. Met alle beschikbare krachten werd water uitgegoot om te trachten bij de lensleiding te komen. In de ochtend van 12 Maart kon iemand, plussende door het water, de proviandbergplaats binnendringen en de lensleiding klaren." Brood en vlees bleken oneetbaar geworden en blikjes lek gestoten. Verder waren alle etiketten losgeweekt, zodat het ook voor de kok een dagelijkse verrassing was wat de pot die dag zou schaften. Ondertussen zoude het sleepbootje



Te Port Said kregen de mannen van de "Macuse" en de "Quelimane" de gelegenheid om weer wat op verhaal te komen

met de lichter richting Tunis om daar op een goede rede kolen en water uit dit schip over te nemen. Het voedingsprobleem werd gedeeltelijk opgelost door pannekoecken te bakken van een restant meel dat men voor ondergang had weten te behoeden. Daarbij werd, zoals men het omschreef, negervlees (corned-beef) gegeten. Op 15 maart werd geankerd in de baai van Bona, waar kolen en water uit de lichter werd overgenomen. Daar hoorde de bemanning van de sleepboot dat de runners onderweg op het punt hadden gestaan de sleeptros van honderdvijftig vadem te kappen. In de storm voorbij Gibraltar was de verlichting van de "Macuse" door kortsluiting uitgevallen, en de runners dachten niet anders of het sleepbootje was gezonken. Bang om in de diepte te worden meegetrokken, wilden ze kappen, maar vlak voordat men tot daden overging had men op de sleepboot de petroleum-noodverlichting bijgezet. De sleepboot was er nog, de runners borgen de bijlen weer weg, de reis ging verder... Kapitein Dirk de Groot nam naderhand met verwondering kennis van de verwarring op de lichter. "Ze konden weten dat het er niet diep was en als de sleepboot inderdaad was gezonken, dan zouden ze aan het schip een goed anker hebben gehad," was zijn reactie.

Op rantsoen

De tocht naar het begin van het Suezkanaal werd een ware marteling. Men raakte in zwaar stormweer, de sleepboot nam veel water over en de voorpiek en de verblijven van de bemanning raakten vol water. En nog steeds nam de storm in kracht toe. De log brak, zodat men de vaarsnelheid op de gok moest bepalen. De kok hield de bemanning op de been met koffie, maar het vocht smaakte zout; in de zoetwatertank was zout water binnengedrongen... Drinkwater was er niet meer en evenmin zoet water voor de ketel, die men toen van armoe maar met zout water vulde. Port Said werd als bestemming geschraapt, en koers werd gezet naar Darna aan de Afrikaanse kust. Kapitein De Groot: "Op 23 Maart werd de rede bereikt, maar de loods durfde in verband met de wilde zee niet naar buiten te komen. Geen kans dus op drinkwater! Wel was er op de lichter voldoende voorraad, maar die was door het slechte weer niet langszij te krijgen. Gelukkig schafte de marconist raad. Hij had een kruik met tien liter gedistilleerd water bestemd voor de bijvulling van de radio-apparatuur. Dit water werd nu voorlopig verdeeld, op rantsoen natuurlijk. De volgende dag was de zee iets kalmer. De lichter kon even langszij komen, de bemanning stond klaar met gevulde emmers,



Een gelukkige bemanning droeg de sleepboot in Beira aan de nieuwe eigenaars over. Vierde van rechts kapitein Dirk de Groot

die in de vaart werden overgereikt."

Drie dagen later kwam Port Said in zicht. De lange sleeptros werd ingehaald en verwisseld voor een korte, een zwaar karwei waarvoor men drie runners van de lichter leende. Vier dagen bleef de sleep daar liggen, een verademing voor de mannen na de zware dagen en nachten op de Middellandse Zee met alle bijkomende ontberingen. De rust was echter betrekkelijk. De ketel die vier dagen met zout water gevoed was, moest worden uitgebikt en de machine, waarvan het uiterste was gevegd, moest terdege worden overhaald.

Een gok

Op 31 maart begon de tweede helft van de reis. Langsij van elkaar voeren sleepboot en lichter door het Suezkanaal en toen de deining van de Rode Zee zich aankondigde, ging de lichter weer als vanouds op de lange tros achter het sleepbootje. De moeilijkheden waren nog niet ten einde... Zwarte zeegang joeg tonnen kolen door de schoorsteen van de "Macuse", maar de vorderingen bleven ver beneden peil. En zo was het broodnodig om op zee kolen te bunkeren uit de lichter, maar de heersende weersomstandigheden maakten dat onmogelijk. Ook het aanlopen van een noodhaven was onmogelijk in verband met de lengte van de sleep. Zo had kapitein De Groot geen andere keus dan de gok te wagen,

doorzetten naar Port Soedan. Op 7 april werd die haven bereikt, en hoe groot die gok was geweest, blijkt als we lezen dat de sleepboot bij aankomst nog slechts voor twee uur kolen in de bunkers had ... De verdere reis bleef een opeenvolging van slechtweperperioden en slinkende voorraden. Aden en Somaliland werden gepasseerd, maar de moeilijkheden bleven de gewaagde onderneming achtervolgen: "Hoewel de "Macuse" zwaar slingerde, zou toch de deining weinig hinder hebben veroorzaakt, als er maar voldoende brandstof was geweest. Weer moest uit de lichter aanvulling worden gehaald. Langsijz komen was moeilijk en niet zonder gevaar, maar noodzakelijk. Een poging werd gewaagd, maar ze slaagde slechts ten dele. De beide vaartuigen slingerden tegen elkaar in; telkenmale kwamen, gedurende een paar seconden, de railings vlak bij elkaar. Van die ogenblikken werd gebruik gemaakt om zakken kolen aan te reiken. Zo kwamen vijftig zakken of twee ton kolen over, voldoende voor ongeveer achttien uren varen." De moesson had inmiddels flink doorgezet, en de kapitein begreep dat er van een snelle vordering geen sprake meer zou zijn. Hij n seinde naar Amsterdam dat mocht er haast zijn bij de aflevering van de lichter, deze dan met een lijnboot verder zou moeten. In de volgende haven

Mombasa verwachtte hij het antwoord, maar voor men dáár was... De eerste dag na het vertrek werden vijfennegentig zeemijlen afgelegd. De tweede dag nog maar vijfenveertig en op de derde dag bleek de sleep zelfs dertig mijl terug te zijn gezet! Uitgezien werd naar een noodhaven en de keus viel op de Mandabaai. De kust was echter niet te bereiken, en dus ging de sloep overboord. Na zes uur roeien(!) gelukte het de kapitein en zijn roeiers het eilandje te bereiken, vanwaar contact werd opgenomen met Mombasa. Het antwoord was dat er een lijnchip op de rede van Manda zou komen om de lichter over te nemen. Op 8 mei kwam dat schip boven de horizon, de "Randfontein" van tienduizend ton, die de lichter van het sleepbootje overnam. De "Macuse", nu niet langer geremd door de lichter achter zich, bereikte Mombasa op 10 mei. De moeilijkheden leken overwonnen te zijn, de bestemmingshaven lag

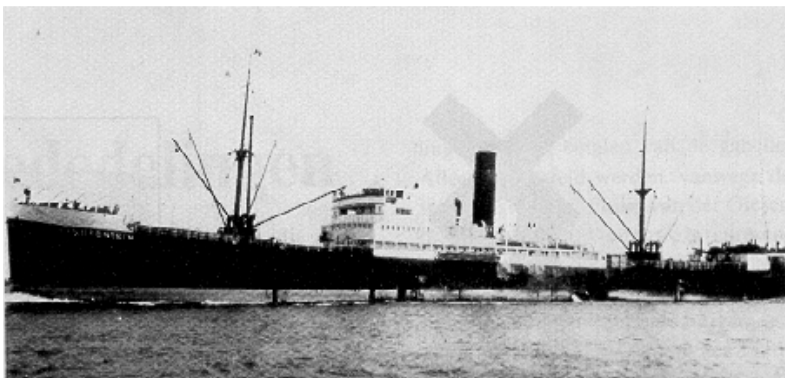


Na de gedenkwaardige reis runde oud-zeeman De Groot met zijn vrouw zevenentwintig jaar "Het Logement" te Harlingen.

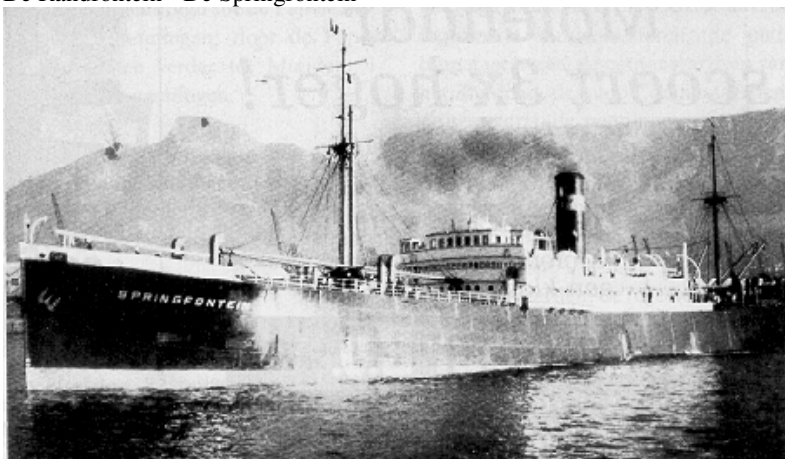
binnen bereik, maar de weergoden bleven de onderneming slecht gezind...

Weer storm

Na het passeren van Zanzibar werd het schip door zeer zware storm overvallen. Stortzeeën bedolven de havensleepboot, de kajuit sloeg in, een luchtkoker werd van dek geslagen en een luik van de machinekamer verdween in het stormgeweld. Met de pompen op volle capaciteit lukte het een veilige rede te vinden, waar de schade provisorisch en met eigen middelen werd hersteld. De reis werd hervat, en weer raakte men in zware storm. De sleepboot lag meer onder dan boven water, de kajuitsdeur sloeg in en de kap van de stookplaats verdween in de nacht. In het schip stond een paar voet water vermengd met kolengruis, waardoor alle pompen verstopt raakten. Zee houden zou zinken betekenen; de enige mogelijkheid was terugkeren naar Lindi, maar daarvoor moest de gehavende sleepboot enige tijd dwars op zee. Oliestortend gelukte deze gewaagde onderneming en met water in het schip, een bedorven voedselvoorraad en zout water in de tanks werd Lindi bereikt. En terwijl de moegeslagen bemanning daar met vereende krachten de sleepboot opkalefaterde, ontving men telegrafisch opdracht twee oude bekenden te ontvangen, de "Randfontein" en de lichter. Het laatste vaartuig lekte zwaar en de schipper durfde niet verder... De lekkage werd met cement ongedaan gemaakt, en tot Mikindani werd de lichter weer door de "Macuse" voortgezeuld. Daar nam de "Springfontein" de lichter over, en als losse boot legde de "Macuse" het laatste traject naar de bestemmingshaven af. Op honderd-twintig mijl van het einddoel moest de sleepboot voor de laatste keer een haven opzoeken om te bunkeren, en hier dreigde de onderneming toch nog letterlijk te stranden... Op de Zambesi tussen boei 3 en 2 bevond zich een smalle bank en juist toen de "Macuse" in het slechte weer op deze onverwachte



De Randfontein De Springfontein



hindernis dreigde vast te lopen, zette een zware zee de sleepboot op er deze verraderlijke val heen... Voor de eerste keer had het lot het zwaar beproefde sleepbootje in bescherming genomen... Gelukwens... Na vier zeer zware maanden op zee liep de havensleepboot "Macuse" op 25 juni om vier uur 's middags de bestemmingshaven Beira binnen. Een vermoede, maar voldane bemanning kon terugzien op een zeereis van 7400 zeemijlen, een tocht die een opeenvolging was geweest van ongemakken, ontberingen en noodsituaties. Geen enkele keer had men gelegenheid gehad aan tafel te eten en geslapen had men weinig. In een telegram bracht de directie hulde aan de bemanning, een gelukwens die de kapitein overigens later een nare bijsmaak zou bezorgen ... Teruggekeerd in Nederland bleek de stoel van kapitein De Groot namelijk inmiddels te zijn bezet door een andere persoon. Alle argumenten die de directie te berde bracht, konden bij de kapitein niet de indruk weg nemen dat men kennelijk niet op zijn terugkeer had gerekend...

Voor de zwaar teleurgestelde en beledigde zeeman deed zich enige tijd later de gelegenheid voor om in Harlingen het café-hotel "Logement" over te nemen, een lokaliteit die van oudsher frequent werd bezocht door Terschellingers en Vlielanders en hun gezinnen als die gedwongen waren een nacht "aan de wal" door te brengen. Het was een hele stap voor zeeman De Groot, gewend en verknocht als hij was aan het vrije zeemansleven, maar niet minder voor zijn vrouw, die nog nooit een café van binnen had gezien. Zevenentwintig jaar runde het echtpaar dit alcoholvrije logement, jaren waarin de kring vaste bezoekers uitgroeide tot een hechte vriendenkring. De zware reis van de "Macuse" en de wrange nasleep ervan zullen aan de koffietafels ongetwijfeld nog meermalen onderwerp van gesprek zijn geweest, een reis die kapitein De Groot na terugkeer in Nederland tegenover verslaggevers zonder opsmuk afsloot met de woorden: "De hitte is gelukkig nooit ondraaglijk geweest..."