Het leven aan boord van een moderne kustvaarder uit Delfzijl.
Journalistiek Journaal van de “Fiona”

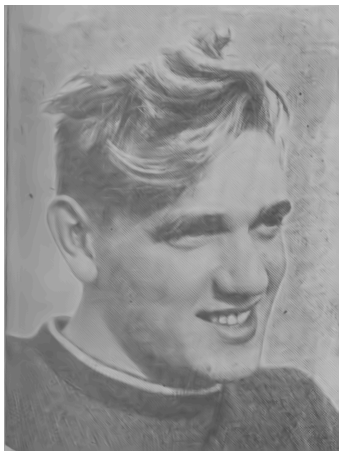
(Van een onzer verslaggevers)

Door de patrijspoort aan bakboord, waar ik recht tegenover zit, zie ik het diep groene water van de Noordzee. Het wateroppervlak, dat beheerst golft en het schip bijna onmerkbaar doet deinen,verdwijnt in een grijze, wazige zee. Het is heiig op zee. Net heb ik in het stuurhuis gehoord dat er maar een mijl zicht is. Dat is natuurlijk niet te veel, want de stuurman schoof bij die mededeling zijn pet verderop z'n hoofd vol springerig haar en probeerde een ernstig gezicht te trekken. Overigens was hij van mening, dat het met het kalme weer maar weinig plezierig varen is. Slecht zicht en opmerkelijk weinig beweging van deze kustvaarder van 470 ton- “Zo krijg je dus iedereen op zee"' schamperde hij. „De bakker en de melkboer en voor mijn part de pastoor en de dominee ook nog. Nee man, geef mij maar een lekker zeetje. Dan ben je pas zeeman." Maar deze woorden, die moesten getuigen van een solide zekerheid, kwamen eigenlijk alleen maar uit zijn mond, omdat ik daar als „walslurp" zo rustig naast de machinekamer-telegraaf stond te kijken. Nog steeds was mijn gezicht niet wit of groen van kleur en informeerde bedaard, welke koers wij voeren. Opzettelijk zei ik wij, zowel voor 't gemak als om het gevoel van nieuwsgierigheid, waarmee we daar stonden te bekijken, onder de tafel te werken. De stuurman grijnsde en keek naar de roos van het vloeistof-kompas. „Kijk zelf maar", zei hij , “Noord 90 graden Oost" en verdween in de kaartenkamer. De vorige avond had het geregend. We waren nog niet zo lang buitengaats en hadden Rotterdam met zijn imponerende havens misschien een paar uur varen achter ons liggen, toen het zacht begon te spetteren. Het was nog licht en ik stond op het achterschip te kijken naar drie grijze meeuwen, die zich boven het smalle kiel van de Fiona wentelden. Sierlijk bewogen die vogels onder een lucht, die van een teer, achtige weefsel scheen te zijn. Dan weer stegen ze fladderend tot hoog boven de masten om vervolgens met een brede glijbaanboog te dalen tot laag laag boven het schuim van het kielzog. Snel viel de duisternis in. Het werd aardedonker en de regen kletterde wild en nerveus op het stalen dek. De hele avond bleef het zo doorgaan. Matroos Jaap Sligter, die aan het stuurrad stond, veegde telkens met een zeemleren lap de voorruiten van het stuurhuis schoon. Twee ramen stonden open en lieten een koude, frisse lucht naar binnen komen. De nacht was niet meegevallen. Een dichte, verraderlijke mist hing over de Noordzee en telkens riep de nautophoon zijn klagelijke signalen over het donkere, onoverzienbare watervlak. Een matroos stond op de bak — het voorste gedeelte van het schip — op de uitkijk en van tijd tot tijd schreeuwde zijn harde jongensstern door de trillende stilte van de nacht: „Schip aan stuurboord!" De roerganger trok met zijn grote, eeltige handen aan het rad en zo voeren wij voort over de Noordzee, die bedaard was. Beneden ons stampten monotoon de machines en zat de meester, zoals de eerste machinist wordt aangeduid, een boek te lezen over het optreden van schurken in Amsterdam. Nu is het morgen en de stuurman merkt subtiel op, dat het niet meer mistig is. Hij wacht mijn vraag, die natuurlijk verbaasd zou moeten klinken, niet eens af en zegt: „Het is heiig, man". Dat woord kwam vroeger dikwijls voor in de dictees op school. Daarin was het zonder uitzondering heiig op zee, net zoals alle afgronden en ravijnen peilloos waren. Ik kom de stuurman, die graag aan 't praten is, tegemoet en vraag op geïnteresseerde toon naar het verschil. Maar dat blijkt dermate gering te zijn dat hij het moeilijk uit de doeken kan doen. Alleen behoeft er nu geen matroos meer op de bak te staan en staat de koperen handle van de machinekamer-telegraaf op vol. In het kombuis is de kok bezig andijvie schoon te maken. Een heerlijke geur van gebraden vlees vult dit kleine vertrek, waarin dag en nacht een fiks fornuis staat te branden. We spreken over het weer (altijd een geschikt onderwerp voor de vroege morgen) en de kok merkt op: „We hebben haast, daarom hebben we vannacht ook niet stilgelegen. Als we niet opschieten, zitten we met de Kerstdagen net weer op zee. En dat moet niet." Zo denken ze er allemaal over: zes Groningers en twee Drentenaren op deze moderne kustvaarder, die koperertz naar Skelleftea in Noord-Zweden vaart. Ze zijn al zo weinig thuis. Ditmaal heeft de Fiona bij elkaar een week in Amsterdam en Rotterdam gelegen, maar lang niet allen hebben de trein naar Groningen of Drente kunnen nemen. Het werk gaat gewoon door en steeds moet de boot zo snel mogelijk weer de haven uit zijn. Ik geloof dat alleen de meester naar huis is geweest. Hij kwam tenminste Maandagavond aan boord in een keurig uniform van donkerblauw kamgaren en de anderen informeerden naar zijn belevenissen. Door het Noord-Oostzee-kanaal zouden wij de komende nacht gaan varen en vóór de Fiona de Oostzee en de Botnische Golf wordt opgestuurd, moet in Brunsbüttelkoog gebunkerd worden. Daar lopen we in de late avond binnen en kan ik even van boord. Na twee dagen op een schip, dat nog allerminst de beruchte speelbal van de golven is geweest, betekent het al direct een attractief intermezzo voor mij als landrot. Met de kok loop ik in

het donker naar een winkel, die volgepakt is met levensmiddelen, gebruiksvoorwerpen en afschuwelijke souvenirs. Achter de toonbank staat het toonbeeld van de vrouw, die de Duitsers Muttie noemen. Ze heeft rode wangen en spreekt met een lijmerige stem. Ook bij het afrekenen is ze een en al vriendelijkheid, al staat ze dan zo langzamerhand bekend als een afzetster. We hebben daar dan ook alleen een glas bier gedronken. Terwijl we op een suikerzak een sigaret zitten te roken, zwaait de deur open. Een jonge kerel met een bruinrode kop en verwarde blonde haren stapt energiek binnen op basketball-schoenen. Hij spreekt luid en snel en vraagt Muttie om een alpinopet. Dat kost hem zes gulden. Ja, hij kan met Nederlandse guldens betalen, „'t Beste, jongens", zegt hij haastig tegen ons en verdwijnt weer. Kort daarna komt hij weer de winkel binnen en gaat hij bij ons zitten. Voortdurend spreekt hij snel, alsof hij in een staat van opgewondenheid verkeert. Hij blijkt een Fries te zijn en vaart als stuurman op een kustvaarder van zon 200 ton. De verdiensten vindt hij een aanfluiting voor het zeemanschap. „Eigenlijk ben je idioot dat je zeeman bent", zegt hij op de toon van een ongeschoolde demagoog, die een vergadering van ontevredenen moet opwarmen. „Waar doe je het vandaag de dag voor, vraag ik me af. Ik zal jullie eens wat vertellen. Ik geloof dat de hele Nederlandse koopvaardijvloot uit louter krankzinnigen bestaat. Zijn onze verdiensten soms zo enorm?" Hij maakt maaiende bewegingen met zijn geweldige armen en probeert spottend te lachen. „Ja, je hebt de kost vrij, zeggen ze aan de wal. Maar die kerels begrijpen er helemaal niets van. Dat moest er nog bijkomen ook, dat ze dat happie eten van die paar centen gingen aftrekken. Maar kunnen jullie je vrouw een behoorlijk bestaan geven? De mijne zit daar altijd maar alleen en als het een beetje waait, kan het mens niet slapen van de zenuwen. Dat mag ook wel eens betaald worden, maar daar praten ze liever niet over. We hebben zo'n mooi leven, hè?" Zijn handen, die vol olie zitten, heeft hij op zijn broek van zwart manchester gelegd en weer klinkt zijn mislukte lachen door de winkel. Achter de toonbank staat Muttie meewarig haar hoofd te schudden. De kok en ik gaan er vandoor; we geloven het nu wel. In de gitzwarte avond branden witte, groene en rode lichtjes. Het had romantisch kunnen zijn, maar daar is het te koud voor. „Ik geloof dat die knaap wel een beetje gelijk heeft", zegt de kok. „Het valt niet mee. Gistermorgen heb ik mijn vrouw naar de trein gebracht. Nou, dan zeg je daag op het perron, je zoent haar, zwaait even met je handje en gaat maar zo gauw mogelijk weg. Daar gaat ze dan weer helemaal alleen en kan ze vier weken in een leeg huis zitten. Dat valt niet altijd mee en je moet er elke keer weer overheen. Dan kunnen ze aan de wal wel mooie praatjes verkopen over die goeie zeemanshuwelijken, maar wat heb je daar aan. Ik verdien het misschien niet voor dit werk, daar wil ik vanaf zijn, maar ze konden wel eens wat tegenover dat gemis zetten. Je went er nooit aan. En aan de wal denken ze altijd maar dat een zeeman handen vol geld heeft uit te geven. Maar je weet zelf wel, dat je in het buitenland veel duurder uitkomt. En na tien dagen op zee, wil je wel eens een avond een stad in en dat kost allemaal maar. En wat kan ik mijn vrouw voor dat alleen zitten geven? Eigenlijk niks". Het is het verlangen naar huis, waar de gedachten van iedere zeeman telkens op terugkeren. Het is altijd aanwezig, dat verlangen. Het behoort bij een schip zoals het kompas, het roer en de schroef. Of het nu een kustvaarder is, een zeesleper of een tienduizend-tonner van de Grote Vaart. Op alle schepen, die over de oceanen en zeeën varen, verlangen mannen naar huis. Dat altijd meevarende heimwee doet hen soms ontevreden zijn, vooral omdat men aan de wal zo romantisch kan roepen: „Hoera dat zeemansleven!" Bij de warme kachel klinkt zoiets heel aardig, maar de zeeman scheldt op al dat weke gewauwel. Hij houdt van het varen, maar het is steeds een trekken achter het verlangen aan. Jaar in, jaar uit. In drie jaar tijd werd Hendrik Kaspers uit Nieuwe Pekela niet alleen drie jaar ouder, hij werd ook zeeman. U kunt het accent rustig op man laten vallen, want niemand zou deze matroos o.g. zijn negentien jaren aanzien. Hij heeft blond haar, dat in touwachtige slierten over zijn hoofd hangt, en een grote, ietwat gebogen neus. Die neus maakt bijna altijd dat hij niet lacht, maar grijnst. Dat doet Hendrik Kaspers, die niet te zwaarwichtig aan het leven staat te tillen, vele keren per dag. Toen ik Maandagavond aan boord van de Fiona stapte en, tijdens het gaan zitten op de vaste bank in de niet al te grote mess-room, bijzonder onhandig mijn benen wegstopte onder de kleine tafel, zat Hendrik Kaspers breeduit te grijnzen. „Dit is een mooi schuitje, meneer" zei hij lijzig, „het kan ook heel aardig schommelen". Allen begonnen hard te lachen en ik wist niet beter te doen dan zwijgend mijn koffie uit te drinken. Matroos o.g., of aan boord gewoon de o.g., dat is matroos onder de gage. Het is een rang hoger dan lichtmatroos. Op de Fiona verricht Hendrik Kaspers nu zijn werk met de routine-gebaren van iemand, die vaker zout water heeft gezien. Terwijl hier op de Oostzee het boegwater telkens over het



dek slaat en in helwitte druppels uiteenspet, loopt hij op z'n laarzen bedaard over de met zeildoek bespannen luiken naar de bak. In de middag staat hij wijdbeens achter het stuurrad en kijkt hij beurtelings naar de roos van het kompas, de kop van het schip en de zee. Zijn oren luisteren naar wat er gezegd wordt, maar zelf praat hij niet. Anders doet hij dit veel. O.g. Kaspers is maar niet zo zeeman geworden. Na z'n tijd op de lagere school was hij werkzaam in een strocarton- fabriek en stond hij daar de hele dag vellen carton op maat te snijden. Dat was nog daar aan, maar altijd die vier muren om hem heen, werd hem tot een beknellende obsessie. Hij had wel eens gehoord van het zeegat uit en een vrij leven hebben, en besloot het er op te wagen. Zijn ouders vonden het best, ook al was hij pas zestien jaar. Zo vroeg hij een monsterboekje aan en kreeg hij een schip toegewezen. Dat schip lag in Zaandam, nu drie jaar geleden. Hendrik Kaspers voelde een vreemd gevoel in zijn knieën en zette zijn weinige bagage op de kade neer. Daar lag zijn schip! Hij schrok en alles wat zou moeten komen, leek hem een afgrijselijk avontuur. Nog nooit in zijn leven had hij eerder een kustvaarder gezien, behalve dan op een plaatje. Hij had gedacht dat een boot van 420 ton groter zou zijn. De achteropbouw van de kuster deed hem denken aan drie op elkaar geplaatste zonnetenten en gaf het geheel het aanzien van een Chinese prauw. Dat beeld drong zijn nerveuze gedachten binnen, toen hij daar op een Novemberdag in 1952 op de kade van de Zaandamse haven stond. De boot werd al kleiner en kleiner in zijn ogen en zonder dat hij het wilde, begon zijn korte lichaam vreemd te trillen. Hij vroeg zich af wat er wel van hem, Hendtik Kaspers uit Nieuwe Pekela, zou worden, wanneer de wind de zee rumoerig zou maken en wilde golven die prauw heen en weer zouden schudden. Met weinig rustige gevoelens stapte hij aan boord en begon hij zn loopbaan als lichtmatroos. Die eerste reis bracht hem naar Denemarken en duurde ruim vier maanden. Dat was een harde tijd, vooral omdat Kaspers de eerste dagen steeds met zijn oren stond te klapperen. Hij wist amper wat stuurboord en bakboord was en vergat al die nautische benamingen telkens weer. In volle zee werd er dan op hem gescholden door de stuurman en de kapitein, maar dat liet hem koud. Heus, met kwade woorden — ook al zijn ze van nog zulk grof kaliber — bereik je niets bij Hendrik Kaspers. Hij heeft het vermogen om al die verwensingen over zijn rug te laten glijden en dan doodleuk zijn vraag opnieuw te stellen. Dan komt de tegenpartij vanzelf tot bedaren. Uiteindelijk viel het op het zeewater nog wel mee. De kustvaarder verging maar niet zo, al bleef het schip in de gedachten van lichtmatroos Kaspers een Chinese prauw. Ze kwamen behouden in Nederland terug en vertrokken bijna direcht weer. Toen volgde een tocht van zeven maanden, die hem naar het Zuiden, naar Bari in Italië, voerde. Nog altijd was hij het broekie aan boord, die ze er wel eens tussen namen en onnodig de mast in wilden sturen. Ook op andere speciale opdrachten werd hij ruimschoots getracteerd. Maar Hendrik Kaspers had geleerd uit z'n ogen te kijken en grijnsde dan maar. Hem namen ze niet. De vaderlandse bodem, die hij na die zeven maanden weer onder zijn voeten voelde, sloeg het verlangen naar het vrije zeemansbestaan in hem stuk. Hij monsterde af en nam de trein naar Nieuwe Pekela. Weer werkte hij een half jaar in die strocartonfabriek, maar toen was de maat absoluut vol. Anderhalf jaar lang probeerde hij het als tuinmansleerling, maar hij vreesde dat zijn doel: tuinarchitect te worden, wel altijd aan de einder zou blijven gloren. Z'n hele leven lang. Daarom gooide hij de hark en schoffel er bij neer en monsterde hij vijf maanden geleden aan op de Fiona, die zo aardig kan schommelen. De Oostzee vertoont vandaag brede golven, die het schip regelmatig heen en weer doen deinen. Het is nu middag en we passeren aan bakboord twee masten, die armzalig boven het staalblauwe water uitsteken. Ze behoren bij een kustvaarder, die tijdens een stormnacht is gezonken. Hendrik Kaspers trekt met zijn rechterhand aan het stuurrad. Zijn linkerhand



leunt in z'n zij. Hij draagt rubberlaarzen en een blauwe overall vol zwarte vlekken. Zijn trui staat een heel eind open, hoewel het niet direct warm is. Het varen bevalt hem uitstekend, maar er is één ding dat hem tegenstaat. Dat is het gemene geklets van de mensen aan de wal over de zeeman, zo meldt hij mij. Matroos Piet de Wit, die altijd tegelijk met Kaspers wacht loopt, is het roerend met zijn maat eens. De mensen in Nederland hebben altijd hun praatjes klaar, menen ze. De grofste benamingen zijn nog niet laag genoeg. Ontmoeten ze een aardig meisje, dan kan het bijna nóóit iets worden. Haar ouders zitten al meteen klaar met stapels bij elkaar geraapte argumenten en beweren dat er geen nette zeelui zijn. „In Zweden en Denemarken zijn het nog eens mensen" zegt Hendrik Kaspers met zijn lijzige stem, „daar zijn ze trots op de zeeman en word je tenminste gewaardeerd. Maar in Nederland kijken ze je met de nek aan." Hij zwijgt weer en kijkt uit over het golvende water. In de verte verdwijnt een Zweedse tanker,

die zijn weg zoekt naar de thuishaven. Dan grijnst Hendrik Kaspers en maakt hij de volgende opmerking: „Maar ze vergeten één ding, dat wij het zijn, die de deviezen binnen moeten brengen." Hij zou deze woorden graag in de krant zien afgedrukt. Terwijl ik 's morgens in het stuurhuis stond te kijken naar de soepele golven van de Oostzee — altijd weer een boeiend schouwspel: dit schip alleen op een wijde cirkel van water, met aan weerskanten de met schuim bedekte boeggolven — had ik



dezelfde klacht al gehoord. De woorden kwamen toen uit de mond van de tweede machinist Lutje Prinsen. Een forse jongen van nog maar net achttien jaar, die evenals de meester uit Schoonoord in Drente komt. Lutje was de machinekamer uitgelopen en het stalen laddertje naar het sloependek opgeklommen. Hij kwam zo maar even in het stuurhuis staan. Het varen bevalt hem niet zo, omdat hij telkens nog last heeft van zeeziekte. Maar beter van betaling zal hij het niet gauw krijgen. Met z'n overuren mee bedraagt zijn gage 320 tot 340 gulden per maand en dat heeft hij, jongen met alleen lagere school, bereikt door flink zijn handen te gebruiken en zon scheepsmachine van onder tot boven te bekijken. Ook volgt hij een schriftelijke cursus. Heimelijk droomt hij er van om nog eens boer te worden. Zolang dat echter nog een illusie moet blijven, vaart hij op zee en zit hij elke dag dicht bij het gestamp van de zuigers. „In Schoonoord kijken ze je met de nek aan", beweerde Luite, want zo is zijn voornaam volgens de Burgerlijke Stand en z'n groene monsterboekje. „Denk niet dat ze daar iets van de zee afweten. Niks en niks. Ja, ze hebben wel eens van die verhaaltjes gelezen over de zeeman, die altijd maar in kroegen rondhangt en nergens voor deugt. En dat laten ze je goed voelen ook nog. Nou, da's wel prettig". De stuurman, die nooit een gelegenheid voorbij zal laten gaan om er het zijne van te zeggen, viel machinist Lutje bij en commandeerde sceptisch: „Schrijf dat nou maar eens in die krant, man. Dan heb je tenminste iets om over te schrijven". Ik knikte gewillig en hoorde Lutje achter me bulderen van het lachen, toen ik het sloependek wilde oplopen en weer eens over de waterkering struikelde. De stuurman keek me spottend na. In de kombuis is de kok vanmiddag bezig spruiten schoon te maken en hij trekt daarbij het gezicht van een stedeling, die voor het eerst van zijn leven mest moet rijden. „Hou maar op alsjeblieft", zegt hij gehumeurd, wanneer ik even om de hoek van de deur kijk. Daarom ga ik maar in de geriefelijke salon van de kapitein zitten. Door de patrijspoorten zie ik afwisselend de nevelige lucht en de golven, die alsmaar rumoeriger worden. De Fiona begint hoe langer hoe meer te deinen. Ik kijk naar de kalender, die van links naar rechts en van rechts naar links beweegt, als de wijzers van een ouderwets uurwerk, en denk aan de talrijke raadgevingen om tabletjes tegen zeeziekte mee te nemen. Iedereen, die van mijn vertrek enigszins op de hoogte was, wenste me veel plezier en voegde daar glimlachend aan toe: „ik zou als ik jou was maar tabletjes meenemen". Ik heb ze niet meegenomen en heb tot nog toe geen last gehad. Zeer tot ontevredenheid van de stuurman, die mij enkele keren per dag uitvoerig bekijkt. Dan grijnslacht hij en moet hij wel denken: „verdraaid, nog niet!" Ik kan het tenslotte ook niet helpen. Het wordt donker en ik draai de lampen aan. Zo zit ik daar een beetje te peinzen op een schuddend schip, tot de kok tegen het glas van de patrijspoort tikt. „Eten!". Ik kijk op mijn horloge en zie dat het pas halfzes is. De dagen zijn lang op de Fiona. Lutje Prinsen uit Schoonoord heeft in de machinekamer altijd een oud blik in zijn nabijheid staan. Want als het stormt, buldert hij niet zo van het lachen. Hendrik Kaspers uit Nieuwe Pekela heeft er nu kennelijk schik in. Misschien grijnst hij daarom vele keren per dag, hoewel bij hem de reden daarvoor helemaal niet voor het grijpen hoeft te liggen. Om half twaalf zet de kok de vijf borden met dampende soep op de vaste tafel in de mess-room, een zindelijk hokje dat direct naast de kombuis is gelegen. Eerst komen zij eten, die net uit hun kooi zijn gekropen en om twaalf uur op wacht moeten. Ja, op zee hebben ze het steevast over wacht hebben en nooit hoor je zeggen: “kom, ik moet werken", hoewel dat op precies hetzelfde neerkomt. Elke dag op het zoute water (en dat is dan 24 uur) kent één wachtperiode van zes uur, gevolgd door zes uur uitblazen. Voor de rest is de dag verdeeld in brokken van vier uur wacht en weer vier uur af. Het slapen moet zo doende steeds in etappes gebeuren en ook daaraan schijn j.' te wennen. Net zo goed als het monotone en trillende gestamp van de machine je na korte tijd niet meer hindert. Het is spoedig onderdeel geworden van de rust op zee. Een rust, die soms tot eentonigheid wordt, maar ook angstaanjagend kan zijn. Lutje Prinsen, de tweede machinist van achttien jaar, lepelt gemakzuchtig in de hete soep en vraagt zo langs zijn brede neus weg: „Heb je de haaien al gezien?". Ik zwijg maar weer. Soms doet een vraag van mijn kant — en heus een tamelijk redelijke vraag — iedereen in lachen uitbarsten en beginnen ze rare gezichten te trekken. Dan word je al gauw voorzichtiger met je woorden. De kok, die op zijn manier kan

filosoferen, kijkt nu op en vraagt doorzichtig droog: „En heb je de zeekoeien en de zeeslangen al gezien? Daar kun je mooi over naar huis schrijven". Lutje knikt bij het opdienen van deze woorden overdreven met zijn plomp uitgevallen hoofd en zegt met een nadrukkelijke grijns: „Ja man, dat is zo. Wat weet jij daar nou van!" Het is nog niet genoeg en de stuurman, die dolgraag de klap op een vuurpijl geeft, beweert met een slecht vervaardigd schijnheilig gezicht: “Het monster van Loch Ness zit hier ook dikwijls." We vinden er niks aan en zeggen verveeld ha-ha-ha, en eten verder. De soep schroeit nu niet meer de slokdarm. Om kwart over twee sta ik op het sloependek me in te beelden dat de schrale zon koesterend warm is, maar al gauw ben ik genezen van deze onjuiste voorstelling van zaken. Het is koud, een kou die door je kleren heendringt en onder je huid kruipt. Wanneer ik het stuurhuis binnenkom, zie ik aan bakboord in de nevelige verte heel vaag de omtrekken van wat een stad moet zijn. De stuurman licht mij dadelijk in. Het blijkt Kalmar te zijn, een Zweedse havenstad. De contouren van een slot, dat er meer rustiek dan trots uitziet, tekenen zich af op mijn netvlies. Het lijkt nu net alsof we recht op Kalmar afvaren en dat je met een katapult de ruiten van een der gebouwen aan scherven kunt schieten. Maar we zijn er altijd nog een paar mijl vandaan. Zo uit de steeds kleiner wordende verte, vanaf een schip dat de zee behaaglijk doet sissen, ziet Kalmar er triest en verveeld uit. Een stad als een oude man, die staat te huilen in de motregen. Ik zie een vaalgele silo, een paar kranen en grijze, ronde trommels van de Esso. Aan een vlaggestok van potsierlijke lengte wappert de Zweedse vlag: een geel kruis op een blauw veld. Meer naar rechts komen dan huizen en strekken bossen zich ver uit. We varen nu op honderd meter afstand langs Kalmar. Kleine vuurtorens, half wit en half zwart geschilderd, staan hier in een lange rij in het water. Zij zullen de zee 's nachts ongetwijfeld romantisch verlichten. Als je het tenminste met de ogen van een landrot (waarmee alle personen worden aangeduid, die niet geregeld de zeeën bevaren) bekijkt. Want voor een zeeman is een baken een ding van importantie. Onmisbaar voor het juist navigeren, maar echt zonder die



bedachte opsmuk. Daarvoor moet je weer van de wal komen. Door het open raam van het stuurhuis zie ik matroos Jaap Sligter uit Nieuwe Pekela in het gangboord staan. Hij is bezig de verschansing aan bakboord af te krabben. Daarna wordt het ijzer weer bij geverfd. Ook verven is een steeds terugkerende werkzaamheid van de matrozen en ze beweren dat het werkelijk nog niet zo eenvoudig is. Op zijn hoofd draagt Jaap Sligter een Amerikaans gevechtspetje, met op de klep in witte letters de onherroepelijke mededeling: „No time for love now, may be to-morrow". Voor hem vandaag geen tijd voor de liefde misschien morgen. Op zee kijkt de zeeman vaak uit naar de dag van morgen. Het duurt niet lang, dat zien van Kalmar. Rechts van de Fiona dobberen vissers in ranke roeibootjes en nog steeds zijn er van die charmante vuurtorentjes. Maar na 25 minuten zijn we weer in volle zee en ligt een groot vlak van water, van alleen maar golvend water, om ons heen. Om drie uur wordt de hemel in het Westen rossig rood. De zon gaat tamelijk snel onder en een trieste schemering valt over de kalme golven. Terwijl we steeds meer het donker in varen, vertelt de stuurman mij uitgebreid over zijn lotgevallen. Het moeten per se verhalen zijn, die naar zout water en teer ruiken. Op die wijze wil hij krachtig gestalte geven aan zijn ideaal van de stoere zeeman, die in voortdurende strijd is gewikkeld met de elementen. Matroos Jaap Sligter hanteert nu weer het stuurrad en kijkt zwijgend naar het kompas, de kop van het schip en de Oostzee. En de stuurman vaart met volle zeilen over de zee van zijn verbeelding. De stuurman heet



Piet Nannen. Hij heeft de leeftijd van 21 jaar bereikt en zijn ouderlijk huis staat in het dorp Weiwerd. Dit zijn dan feiten, die er eenvoudig niet om kunnen liegen. Voor het overige zou ik niet graag mijn hoofd op het keiharde blok der waarheid leggen, maar wil het u toch ook niet onthouden. Na de lagere school werd Piet Nannen naar de ULO gestuurd. Hij deed niet veel anders dan naar vogeltjes kijken en zeer slechte cijfers halen. Het jongetje wilde naar zee en in de banken van die ULO zag hij zich steeds meer afdrijven van het ruime sop. Daarom schreef hij op zekere dag een briefje aan de directeur van de school, een zekere De Boer, en daarin werd met naïeve volzinnen meegedeeld dat Piet van school ging. Na dit inspannend karwei smeet hij zijn boeken en schriften in de oven van de plaatselijke bakker — het papier brandde als een lier — en wandelde hij naar de lagere school. In die vertrouwde omgeving wilde hij de leerplicht uitdienen. U begrijpt dat vader en moeder Nannen, toen zij via een zijweg van de handelwijze van hun zoon Piet kennis kregen, op geprikkelde wijze reageerden. De oude heer Nannen gaf enige meppen

op het achterwerk van Piet, maar daarmee namen de gedane zaken nog geen keer. Piet bleef op de lagere school en wilde nog steeds zee. Op zijn vijftiende jaar huppelde hij bereidwillig rond over een binnenvaartschip, maar dat was toch niet je ware. En ja hoor, eindelijk mocht hij dan echt gaan varen. Nu hij met zijn een en twintig jaar als stuurman op de Fiona staat, beweert hij al zon slordige tien schepen bevaren te hebben. Lichtmatroos Piet Nannen, die naar eigen zeggen niet bepaald op zijn Groningse mond was gevallen, voer voor het eerst van zijn leven het zeegat uit op een kustvaarder van 236 ton. „Een schuit, die 28 jaar oud was en zo rot als een appel. We waren nog niet goed en wel IJmuiden uit of de stuurman stak met een bezemsteel door de wand van het schip. Een heel gat, man. Wij maar gauw terug om een plaat ijzer op het gat te laten klinken. Ja, en toen maar weer verder." „Een beetje stuurboord, Jaap" (dit tegen onze roerganger). „Nou, dat was me een boot, man. Je begrijpt vanzelf, dat ik daar gauw van af ben gestapt. Ajuus zei ik. Knappen jullie het zelf maar op. Daarna ben ik op een boot geweest, waar twee reders op zaten. De een als stuurman met dispensatie en de ander als machinist. O man, dat was een gedoe. Ze hadden er een zetkapitein opgekregen, maar die twee wilden natuurlijk altijd de baas spelen. Ja, met die ouwe kon ik best overweg en ik zei direct tegen hem: met die stuurman loop ik geen wacht. Ik zal wel lekker uitkijken, anders stap ik meteen van boord. Nou je begrijpt, dat was direct dik in orde." „Een beetje bakboord, Jaap". Later volgde op deze boot een hevige ruzie met de stuurman, die door de slimme Piet Nannen een heel gemene poets in zijn maag gesplitst kreeg. Na dit voorval is hij inderdaad vlug van boord gestapt. Verder bevoer hij een schip, waarop de oliepomp telkens haar onmisbare diensten weigerde. Een vrouw was de eigenaresse van dit schip. „In Nederland kwam dat mens aan boord en ze vroeg poeslief: „Gaat het niet enig, jongens? Nou ik zeg meteen bom er boven op: „O reuze enig, mevrouw. Het is precies een hobbelpaard, waar je op zit en daar word je nog voor betaald ook. Ik heb die heksenketel nog een tijdje aangezien, maar het was geen doen, man. Toen we in Parijs lagen, zeg ik tegen de kapitein: „Als jij wilt verzuipen, is het mij best, maar ik doe niet mee. Ajuus hoor. En ik daar van boord, hè. Ja, ik had natuurlijk wel van tevoren mijn ontslag ingediend, want stiekem drossen doe ik niet. Dat begrijp je". „Een beetje stuurboord, Jaap" „Ik heb ook nog op een schip gezeten, dat geregeld op Londen voer. Daar hadden we een ouwe, die vreselijk op manieren was gesteld. Altijd zat hij maar lessen uit te delen en ik vond dat best. Tenslotte kunnen manieren geen kwaad, zeg ik maar. Op een keer zat ik tijdens het eten te roken en toen zegt die ouwe tegen me: joh, dat hoort niet. Doe jij als de bliksem die sigaret uit. Nou, dat kon ik ook nog hebben. Maar ik ben niet helemaal gek en een tijdje later zat de ouwe tijdens het eten een pijp te roken. Ik zeg tegen hem: dat hoort niet, man, en sla meteen die pijp uit zijn mond. Hij ging te keer van je welste en ik werd ontslagen. Dat vonden ze thuis weer niet zo best". „Een beetje bakboord, Jaap" „Je hebt van die kapiteins, die zelf voor een schip aan het sparen zijn en daar heb je echte schrapers bij. Zo heb ik op een schuit gezeten, waar de ouwe behoorlijk op de proviand bezuinigde. Ik had dat zo'n tijdje aangekeken en zeg toen glashard tegen hem: „Als jij straks met je eigen stink scheepie vaart, zijn er minstens 100 klinknagels van mij bij. Nou, die kwam aan en hij natuurlijk aan het ketteren dat het gelogen was. Maar het was wel waar, man". „Een beetje stuurboord, Jaap." Dit zijn dan enige belevenissen van onze stuurman. Terwijl matroos Jaap Sligter het roer om beurten wat stuurboord en bakboord gaf, had de stuurman er moeite mee om met zijn verbeelding midscheeps te blijven liggen. Om zijn avonturen enigszins te completeren, moet ik nog vermelden dat hij ook eens in volle zee van een schip is gevallen. Op dit verhaal heeft hij diverse variaties gebouwd, waarvan hij mij de minst boeiende had toegedacht. Dat was erg jammer. Stuurman Piet Nannen heeft de leeftijd van 21 jaar bereikt en zijn ouderlijk huis staat in het Groningse dorp Weiwerd. Dit zijn dan feiten, die er absoluut niet om kunnen liegen. „Geen tijd voor de liefde. Misschien morgen". Deze woorden staan met witte verf geschilderd op de klep van de pet van matroos Jaap Sligter uit Nieuwe Pekela. Hij is 23 Jaar en de enige op de Fiona, die in militaire dienst is geweest. Om vijf uur vanmorgen liet matroos Piet de Wit zijn stevig gebouwd lichaam zakken van het steile trapje, dat toegang geeft tot mijn geriefelijke hut en ging hij naast mijn kooi staan „Het is tijd, hé!" hoorde ik in de verte en keek toen in zijn gevuld gezicht met de stroblonde haren, die altijd verward zitten. Hij is een jonge zeeman, die niet door de eerste de beste bries van het dek zal worden geblazen. Zijn body met de geweldige armen is een levende recommandatie voor de degelijke kost aan boord van de Fiona. Ook bij het schatten van zijn leeftijd zou je op het eerste gezicht hoger dan negentien jaar mikken. Maar Piet de Wit, wiens moeder hem met lede ogen naar zee zag gaan, moet nog twintig worden. Snel kleedde ik me aan en liep in de asgrijze schemering naar het stuurhuis. Alvorens ik binnen was, stootte ik voor de zoveelste maal mijn hoofd tegen het bovenpaneel van de deur. Aan de einder flikkerden lichtjes: rood, groen en wit. De zee was grauw en mistroostig en donkere wolken dreigden aan een sombere hemel.. In de verte doemde aan stuurboord een zwart-blauwe vlek op in het kalm bewegende water: een eilandje. We

naderden nu de Stockholmer Scheren. Voor de oostkust van Zweden, zo ter hoogte van de hoofdstad Stockholm, liggen in het water van de zee kleine en grotere rotseilandjes. De Stockholmer Scheren, worden ze genoemd. In de zomer trekken de Zweden, die nogal van het water en de vrije natuur houden, met zeilbootjes en motorvaartuigen naar die eilandjes toe, waar ze hun vrije dagen doorbrengen. Meestal laten ze daar houten bungalows neerzetten. De kok heeft mij gemeld dat het een eenvoudige zaak is om de eigenaar van zo'n eilandje te worden, maar dit breng ik over onder zeker voorbehoud. Hoewel het me wel wat lijkt, zo'n flink stuk keisteen, omspoeld door zout water en begroeid met berken, sparren en dennen. Gisteren had kapitein H. Vos mij al lekker gemaakt met die uitgestrekte reeks eilandjes, die merendeels als speldeprikken op de zeekaart staan aangegeven. „Als het weer goed is, varen we er tussendoor" beloofde hij en daar verheugde ik me min of meer op. Want echt, op enkel zeewater raak je al gauw uitgekeken en ook diepzinnig mijmeren (of wat daar voor doorgaat) bij de aanblik van de eeuwig spelende golven gaat op de lange duur de keel uithangen. Het klinkt misschien gek in uw oren, maar door al dat kijken kreeg ik een ongekende trek in koffie met gebak. Toen ik mededeling deed van die buitenissige op- welling-- hoe kom je ten slotte op koffie met gebak? --zei matroos Jaap Sligter geruststellend: “O ja, je krijgt op zee overal trek in. Je neemt je voor om aan de wal dit of dat eens behoorlijk te gaan eten, maar meestal komt er geen steek van. Dat is ook weer het gekke". Zo maakte uw verslaggever, met zijn nautische onkunde, eindelijk eens een opmerking, die geen gelach verwekte. Ja, want zelfs als ik zeg: „wat is het hier mooi", beginnen ze te lachen. Zo'n walslurp toch! Zelf vinden ze er niks aan. Om halfelf brak de zon door de vale massa van waterige wolken en deed haar schijnsel de zee feestelijk glinsteren. Alles zag er nu vriendelijk uit. De rotsige eilandjes stonden vol dennen en sparren, en tegen het ingetogen groen van deze bomen kleurden juichend de bronsbruine bladeren van de lieftallige berken. Voortdurend voeren we langs die eilandjes, waar geen mens op te zien was, en ik kreeg het gevoel dat we over een vredig meer trokken met een lege salonboot. Vooral het laatste gedeelte van de Stockholmer Scheren was onvergetelijk. Tientallen eilandjes schenen roerloos aan de horizon te drijven en daar koerste de zwart geschilderde Fiona bedaard tussendoor. Soms lagen we maar op enkele meters van hun onregelmatige en glooiende oevers. Dit was werkelijk Zweden, zoals het in de brochures van reisbureaux naar voren komt. Toen ik nog maar een goed kwartier op de Fiona zat,



zeiden ze allemaal tegen me: „En de ouwe is zo'n kerel!" en trokken daarbij gezichten alsof ze het over slagroomtaarten hadden. „De Ouwe", dat is kapitein Hendrik Vos, oud 39 jaar, vader van twee kinderen en woonachtig te Groningen (die schoon- gebouwde stad in het Noorden). Ja, mooi vindt ook hij de Stockholmer Scheren, maar hij heeft niet zoveel tijd om apart naar het natuurschoon te staan kijken. Het is hier namelijk gevaarlijk vaarwater en daarom stond hij zelf vannacht om twaalf uur al op de brug. Tot vanmiddag twee uur heeft hij daar gestaan met zijn omvangrijk lichaam. Veertien uur achtereen, daar moet je wel een ijzersterke kerel voor zijn. Zo op het eerste gezicht krijg je feitelijk helemaal geen indruk van kapitein Vos (in de omgang steevast „de ouwe"). Hij spreekt opvallend weinig en het komt alles wat stuurs uit zijn mond. Maar wanneer je hem beter leert kennen, blijkt hij een vriendelijk gezagvoerder te zijn. Nee, verwacht van hem geen ellenlange verhalen vol opspattend zout water, die je meteen kunt neerpennen. Hij vertelt vrijwel nooit, hij praatamper. Vaak krijg je de indruk dat zijn woorden stuk voor stuk gewogen worden, alsof hij telkens op zijn qui-vive moet zijn. Ook zijn grapjes zijn kort, maar komen dikwijls wel raak op het hoofd van deze of gene neer. Mijn hoofd is daar tegen- woordig ook nogal eens bij. Kapitein Vos is niet gewend veel te zeggen en in zijn beroep is dat ook niet nodig. Het spreekwoord deelt reeds geruime tijd mee dat zwijgen goud is, en dat gaat op zee volstrekt op. Een gezagvoerder kan geen constante wauwelaar zijn en prestige klets je nu eenmaal toch niet bij elkaar. Denkt u nu niet dat kapitein Vos een ongezellige zeebonk is, want de matrozen gaan maar al te graag met hem op wacht. Hij rookt dan zijn sigaar in het stuurhuis en tuurt door een kijker over de zee. Af en toe zegt hij dan iets en ze beweren zelfs dat hij zo op een voor hem ongewone praatstoel kan belanden. Bij zo'n gelegenheid heeft hij mij eens staan meedelen over Franse loodsen, waar ze gewoon Gronings mee spraken. En dat verstond zo'n man altijd, wat je ook tegen hem zei. En verder over een kok, met wie hij eens heeft gevaren, en die het klaar speelde om elke week precies hetzelfde menu af te draaien. Zo was de eerste dag van de week geen Zondag, maar andijviedag, en de Maandag werd aangeduid met rodekooldag. Maar lang duurde de conversatie van kapitein Vos nooit. Op een binnenvaartschip zag Hendrik Vos 39 jaar geleden het levenslicht, zoals men dat dan noemt en het is nooit in zijn hoofd opgekomen om het dagelijks brood

aan land te gaan verdienen. Na de lagere school voer hij met z'n vader over de kanalen en rivieren van Nederland en toen hij achttien was, monsterde hij als lichtmatroos op een kustvaarder. Nog maar net had hij het diploma voor stuurman behaald, toen de Duitsers ons het nationaal- socialisme kwamen bezorgen. Tijdens de oorlog bleef Hendrik Vos op de boot van zijn vader, maar na 1945 ging hij weer met een kuster de zeeën op. (Dat betaalt namelijk meer). Nu is hij een jaar of zeven kapitein en voert hij het gezag over de Fiona, sinds dat schip twee-en-een-half jaar geleden van stapel liep. Ik kan me kapitein Vos niet voorstellen als een bulderend personage en te keer gaan zal hij ook wel niet gauw. Hij is onbetwistbaar de enige baas op de varende Fiona en hij behoeft het echt geen lid van de bemanning in te peperen, dat hij de kapitein is. Ze spreken trouwens allen met een zekere eerbied over „de ouwe", die zon fijne kerel is. Op een kustvaarder zit je altijd met een zeer kleine groep en dat kan aparte moeilijkheden met zich meebrengen. Eigenlijk kun je het je niet permitteren om een ander niet te mogen, want zo'n schip is bepaald niet groot en het werk moet vaak gezamenlijk opgeknapt worden. Kapitein Vos heeft dan ook het liefst een goed stel bij elkaar, en dat is vandaag de dag een hele toer. Het zijn wel eens vreemde kostgangers, die zich komen aanmelden. Eens moest hij zich behelpen met een kok, die ijscoventer was geweest en niet zo bar veel sjoege had van eten koken. De anderen begonnen te morren en noemden hem ten slotte een gifmenger. Dat nam de kok niet en in volle zee ging hij in staking. Kapitein Vos wilde toen zelf voor het fornuis gaan staan, maar daar wilde de gewezen ijsventer niks van weten. Dat was een belabberd gezicht, vond hij: „de ouwe"' aan 't eten koken. Ondanks alle scheldpartijen, kookte hij daarom toch maar. Heel verstandig overigens, want staken in volle zee is een misdrijf. Kapitein Vos leest graag en dan bij voorkeur betere boeken. Als de Fiona in een haven ligt, zoekt hij zijn vertier niet gauw aan wal. Liever knapt hij zich op en gaat er met een goed boek op z'n gemak bij zitten. Is de stad nieuw voor hem en het aankijken waard, dan mag hij er graag met zijn onregelmatige stappen doorheen kuieren en zo hier en daar wat in een winkel kopen. Maar behoorlijk amusement voor de zeeman, kapitein Vos weet uit ervaring dat zo iets moeilijk te vinden is. Op het schip heeft de zeeman zijn bezigheden, maar wanneer hij weer droge grond onder z'n voeten heeft, begint hij zich af te vragen: „wat zal ik nou eens gaan doen?". Dat vertier aan de wal is nog altijd een onverzorgde kwestie. In Zweden probeert men het met leeszalen, maar daar gaat een varensgezel heus niet in zitten. Evenmin is hij gesteld op die sobere lokalen, waar koffie en thee wordt geserveerd en hij door zorgzame mensen als „m'n beste jongen" wordt toegesproken. Echte ontspanning wordt hem maar in enkele havens geboden en aan boord van een schip ben je met een spel kaarten en de kist boeken van de bibliotheek voor zeevarenden volkomen uitgepraat. Daarom zou kapitein Vos wat meer spellen op een kustvaarder willen meenemen, en nu de georganiseerde reders zich ook met dat belangrijke probleem bezighouden, wil hij hun dat eenvoudige plan eens voorleggen. „Het moet aan boord alvast beginnen", meent hij. Momenteel begint er aan boord nog helemaal niks. De zeelieden kletsen maar wat in hun vrije tijd en lang niet altijd staat hun conversatie (als je daar tenminste van kunt spreken) op een minimaal gesteld peil. Ze hebben trouwens ook gebrek aan gesprekstof. Kranten krijgen ze niet in handen en ze weten ze na een tijdje absoluut niet meer wat er rondom hen gebeurt in de als maar draaiende wereld. Ook de mogelijk aanwezige interesse vriest op die manier dood. Natuurlijk is er weinig kunst aan om te schrijven dat de zeeman veel te weinig ontspanning wordt geboden. En het moet buitengewoon moeilijk zijn om iets, dat werkelijk goed is en direct aanslaat, op touw te zetten. Maar op 't ogenblik krijg je sterk die ellendige indruk dat het iedereen volkomen koud laat. Ze varen immers toch gewoon door! Men kan dan wel naar romantische liedjes luisteren, waar de radio onze smaak zo gezellig laag mee aanslaat, maar daar schiet de zeeman geen snars mee op. Voor alles zoekt hij gezelligheid en dat is in een vreemde stad bijzonder moeilijk op te scharrelen. Het is helaas waar, velen gaan ten slotte maar een kroeg binnen en schijnen in drinken en hossen hun plezier te vinden. Maar gelooft u mij, de zeeman vindt dat heus niet alles. Gezelligheid zoekt hij: een kamer met wat prettige muziek en aardige mensen, die normaal hartelijk tegen hem doen en vooral niet direct beginnen te fluisteren over het goede en het slechte pad. Men kan aan de wal allicht aanraden: „joh, ga eens naar een goed concert", maar dan is daar de moeilijkheid dat hij niet weet, waar een goed concert wordt gegeven, hoe aan kaarten te komen, enz. En ondanks alle goede raadgevingen wordt er nog steeds te weinig gedaan voor de zeeman, die wil passagieren. Er wordt tegenwoordig zo ijverig op internationaal niveau van gedachten gewisseld. Misschien zou men dat ook eens over deze penibele kwestie kunnen (en willen) doen. Heus, ik weet wel dat het hier geen eenvoudige zaak betreft en dat men er zich het hoofd al eens over heeft gebroken. Maar bedenkt u dat het hier veelal om jongemannen gaat, die werkelijk van goeden wille zijn. Ook al klinkt dat vermoedelijk ietwat sentimenteel, toch is het zo. m.s."Fiona" De OUWE, zo noemen ze in de omgang kapitein H. Vos uit Groningen. De golven zijn hard en kwaadaardig. Op haar brede kammen dragen ze strepen van wit schuim, die in het

donker van de vallende avond een angstaanjagend contrast vormen met de zwartblaue kleur van het opgejaagde water. In eindeloze rijen komen duizenden golven soepel aanrollen over de ijskoude Botnische Golf. Onophoudelijk slaan ze woest tegen de Fiona, die heen en weer wordt geslingerd. Telkens verdwijnen de gangboorden volkomen onder het wild sissende water en spoelen nog hogere golven kapot tegen de kop van het schip. Fel kletteren de waterdruppels dan tegen de ruiten van het stuurhuis, waar niemand een woord spreekt. Het zweet staat op het bleke voorhoofd van matroos Jaap Sligter. Met forse stappen loopt hij gedwongen steeds heen en weer en trekt met grote halen aan het stuurrad, dat moeilijk meegeeft. De stuurman leunt lamlendig in een hoek van het stuurhuis. Alle fut is uit zijn lichaam verdwenen en hij verlangt oneindig naar zijn smalle kooi, om daar zijn slappe ledematen in te stoppen en met zijn hoofd onder de dekens alles te vergeten. Geen golven meer te zien en geen opgewonden blazende wind meer te horen. Nog vijftig minuten, dan kan hij gelukkig het laddertje afstommelen naar zijn hut en heeft hij er niks meer mee te maken. Lusteloos trekt hij een sigaret uit een verfrommeld pakje en bij het korte vlammetje van de lucifer — het weinige schijnsel doet gezellig aan — zie ik heel even zijn gezicht. De kleur (eigenlijk is het helemaal geen kleur) doet mij dadelijk denken aan het gore afwaswater, dat de kok dagelijks overboord smijt. „O man, wat ben ik beroerd", hoor ik de stuurman klagen en hij legt daarbij een stevige klemtoon op elk woord' Niemand zegt iets terug. Het is doodstil in het stuurhuis, dat heen en weer schokt en zwaait boven het met drift geladen water. En de wind briest met lange halen voortdurend tegen deze kleine ruimte bovenop de Fiona. Krampachtig hou ik me vast aan de radiator op de verwarming, die gloeiend heet is en waarop ik steeds mijn handen verplaats. We bewegen op en neer als waaghalzen in een schommelbak, maar het duurt voor ons onuitstaanbaar lang. Daarnet liet ik even mijn houvast los en heb toen als een verschrikte vogel in een kleine kooi van links naar rechts en van rechts naar links gesprongen om m'n twijfelachtig evenwicht niet te verliezen. Ik smakte tegen de roerganger aan en stootte me pijnlijk tegen de geelkoperen machinekamer telegraaf. Nu sta ik weer klem bij die radiator en kijk gelaten naar de rumoerende Botnische Golf. Ondanks alles is het een imposant schouwspel. Boven ons een hemel, die afgedekt is door laaghangende zwarte wolken en rondom ons donkere rollende water, dat alles schijnt te willen vernielen. Ook de Fiona, die langzaam en schommelend verder vaart naar Skelleftea, nog zoveel honderd mijl hier vandaan. Van opstaan, zoals de gemiddelde Nederlander dat doet, kon vanmorgen geen sprake zijn. In mijn kooi werd ik herhaaldelijk door elkaar geschud en na enig mijmeren (het passief bestrijden van de verraderlijke werking van de wet der traagheid), besloot ik om toch maar tot de zaken van de dag over te gaan. Ook al stond de plicht dan niet zo direct om mijn aanwezigheid te roepen. Min of meer resoluut gooide ik de dekens opzij, bleef liggen wachten op het meest geschikte moment en zwenkte toen met mijn benen naar links. Zo kwam ik op de rand van mijn gelukkig vastgetimmerd scheepsbed te zitten en keek afwachtend naar de porseleinen wasbak, die als maar op en neer bewoog. Met m'n beide handen moest ik me terdege vasthouden, want de golven deelden telkens hardhandige stoten uit. Toen de Fiona eindelijk even midscheeps kwam te liggen, vloog ik naar de kraan, opende die vliegensvlug en werd achterover gesmeten. Nog net kon ik me hier of daar vastgrijpen en belandde tenslotte weer op mijn kooi. Bij een volgende pauze van nog geen kwart minuut kon ik wat water op mijn gezicht smeren en heb dat moeten laten drogen. Dat veroorzaakte een erg onprettig gevoel. Daarna moest het tandenpoetsen gebeuren, want ik was van plan er niet te veel met de pet naar te gooien en had alleen het scheren geschrapt. In militaire dienst hebben energieke onderofficieren met streng disciplinaire inslag het er destijds bij mij ingestampt dat je gewoonweg te gronde gaat, wanneer je je moreel niet hooghoudt. Dat kan bereikt worden door altijd je haren te kammen, je lichaam met water en zeep te wassen, je baard af te scheren, je nagels schoon te maken en daar kwam dan nog bij het uitvoerig poetsen van 't geweer, schoenen, koperen plaatjes en dergelijke rompslomp. Hun uitgekauwde en vervelende lessen werken nog altijd latent bij me na en aangezien ze het tanden- poetsen altijd verzwegen, meende ik deze hygiënische bezigheid wel eens te mogen laten prevaleren boven het scheren. Nou, dat poetsen van tanden en kiezen werd een karwei, dat in ongeveer twintig minuten zijn beslag kreeg en waarbij de klodders wit schuim in het rond vlogen. Het aankleden werd verricht in wat ik zou willen noemen vreemdsoortige houdingen, maar uiteindelijk bereikte ik dan toch fatsoenlijk en wel de kombuis. Kapitein Vos keek mij vergenoegd grinnikend aan en vroeg sarcastisch: „Leef je nog steeds?". Van hem moest ik per se eten, want dat is het beste medicijn tegen zeeziekte. Daarom stopte ik gewillig mijn maag vol met roggebrood en zoete thee en ging toen maar naar de kok zitten kijken, die op z'n gemak de tafel afruimde en de pannen en ketels op het fornuis met gladmetalen latten vastzette. Bijna de hele dag heb ik in de petieterige mess-room zitten wachten, zonder zelfs te kunnen bedenken waarop. Anders drinken we om tien uur met z'n allen koffie in het stuurhuis en dat breekt de morgen gezellig middendoor, maar de kok durfde dit

keer niet met de kommen en de volle ketel naar boven te gaan. Zo zat ik daar maar op de vaste bank, met mijn lichaam gedrukt tegen de betimmering van triplex, en schommelde verveeld heen en weer. De kok zei niet veel. Hij was bezig met het altijd nogal stevige middageten en ik zag hoe hij de tomatensoep klaarmaakte en de aardappelen in een reusachtige pan opzette. Op zijn sloffen schuifelde hij behendig heen en weer door zijn kombuis en grijnslachte af en toe eens tegen mij. Ik hield dan maar ellenlange verhalen tegen hem, of hij luisterde of niet. Ik geloof dat het hem vandaag



bijster weinig kon schelen wat ik allemaal wel zat te praten. Gelukkig kwam de meester ook nog even aanzetten. Met zijn Drentse stem — hij leerde in Schoonoord praten — zei hij ter inleiding: „tjonge, tjonge, wat een weertje" en stopte heel bedaard een pijp vol met tabak. Hij is een heel bedaarde machinist van 27 jaar en heet feitelijk Willem Timmer, maar op de Fiona noemt niemand hem zo. Daar is hij de meester en de baas in de machinekamer, waar het koper altijd blinkt en waar hij behoorlijk trots op is. Aan de kleine tafel zat hij een beetje te dubben en zei toen plotseling met zijn kalme stem, die wel nooit op hol zal slaan: „De vrouwen in Nederland moeten eigenlijk ook eens een behoorlijke veeg uit de pan hebben. De kok stak sceptisch zijn hoofd om de hoek en riep geprikkeld: „Je lijkt wel gek, meester! Wat zijn dat nou voor slappe praatjes?" Even keek de meester ernstig naar zijn brandende pijp en redeneerde daarna rustig verder, zonder ook maar een ogenblik naar de kok op te kijken: „Nee man, ik zeg maar zo, die vrouwen houden de mannen van het water. Laat ik je zeggen dat het een prachtig beroep is.. Het betaalt beter dan aan de wal, maar de vrouwen willen ze maar thuis houden". Volkomen verbaasd liet de (ongetrouwde) meester ons na deze kortademige philippica achter. „Wat is dat nou?" vroeg ik aan de kok, maar die haalde ietwat geïrriteerd zijn schouders op en zei korzelig: „Weet ik veel, man. Die meester kan soms raar uit zn slof schieten, maar verder is het een erg geschikte kerel." De avond is gekomen en de nacht zal over een paar uur volgen. Met de kok, die nu beter in zijn doen is, zit ik koffie te drinken en veel te veel sigaretten te roken in de mess-room, en we hebben er allebei schoon genoeg van. Eenmaal in zijn leven, dat 25 jaar aan de gang is, heeft de kok schipbreuk geleden en dat was een ellendige ervaring, waar hij achteraf heus niet over op zal scheppen. In de maand December, al weer enkele jaren geleden, kookte hij het eten op een kustvaarder van 300 ton, die met platen ijzer op weg was van Engeland naar de Zweedse havenstad Göteborg. Het was normaal weer, windkracht 4 en er stond maar een beetje deining, 's Middags om vier uur zag de ouwe plotseling dat er enorm veel water zijn keurige salon binnenliep. Hij stormde het dek op, maakte alarm, want het schip bleek lek te zijn en vrij snel te zinken. Waarschijnlijk was er zo'n zware plaat door de wand van de boot gestoten. Voor de zes opvarenden in de sloep gingen zitten, werden alle lichten aangestoken en de pompen bij gezet. In een naargeestige schemering roeiden ze in dat bootje toen weg van hun schip, dat hel verlicht en verlaten achterbleef. De kok voelde een ongekend gevoel van weemoed in zich opkomen en hij wilde steeds achterom kijken. Maar snel viel de duisternis over de koude zee en dreven zij in het afgesloten donker op het bijna even donkere water. Die nacht was afschuwelijk. Ze roeiden uren achtereen, helemaal op hoop van zegen. Voorin zat de stuurman met een zeil over z'n hoofd luid te janken en de kapitein deelde drijfnatte sigaretten uit en liet een fles met cognac van mond tot mond gaan. Hoe langer zij in de nacht zaten, des te moedelozer begonnen ze zich te voelen. Even herleefde de goede stemming en juichten ze zelfs, toen de ouwe kleurige vuurpijlen afschoot. Daar heel in de verte ging een schip. Maar helaas werden ze niet opgemerkt en trokken daarna weer urenlang wanhopig aan de riemen, waarvan het hout als maar harder begon te worden aan hun vermoeide handen. 's Morgens om zeven uur schoot de kapitein weer alarmpijlen af en toen met het plezierige resultaat, dat zij aan boord van een Zweedse tanker konden klauteren. Op de rede van Kopenhagen werden de zes schipbreukelingen door de Deense waterpolitie aan land gebracht. "Met twee taxi's reden ze in hun door en door vuile plunje eerst naar de consul, toen naar het ziekenhuis en tenslotte naar een flink kledingmagazijn. Kort daarna zaten ze allemaal wat onwennig in een vliegtuig, dat hen in een paar uur naar Schiphol vloog. Het verhaal van de kok is uit en we steken zwijgend de zoveelste Amerikaanse sigaret op. De buitendeur gaat half open en de kapitein en de meester dringen hun lichamen naar binnen. Ze stoppen beiden uitgebreid een pijp en roken in stilte. „Wat zullen ze thuis op dit ogenblik doen?" zegt kapitein Vos dan. „Ja, wat zullen ze thuis nu doen?" vraagt ook de meester zich af. Dan zucht de kok en zegt ook hij: „Ja, wat zullen ze thuis doen? Zij zal daar wel alleen in huis zitten". Zij, dat is zijn vrouw. Buiten bulderen de duizenden golven onverminderd en briest de ijzige wind over de Botnische Golf, die op de kaart met zon idyllisch blauw kleurtje staat aangegeven.



Kok Heiko Olinga uit Losdorp (ligt vlakbij Delfzijl) kijkt olijk door de patrijspoort van zijn kombuis. Dat is een kleine, zindelijke ruimte, waar iedere opvarende wel eens zo zijn hart komt luchten. Skelleftea, eindelijk dan Skelleftea! In het zwaaiende stuurhuis van de Fiona, die door de wreedaardige golven van de Botnische Golf al meer dan vier en twintig uur wild heen en weer werd gegooid, hebben matroos Hendrik Kaspers en ik er vanmorgen met melige gezichten van gezongen. Ja, zo'n beetje dan en met behulp van een nogal goedkope radiomelodie. Allemaal stonden we met ongeduldig verlangen te kijken naar die reusachtige fabrieksschoorsteen, die aan de paarsblauwe horizon steeds een beetje hoger en dikker werd. Daar moesten we naar toe met onze lading kopererts. Maar het ging zo tergend langzaam, net alsof het kleine schip voortdurend door het vernielzuchtige water werd tegengehouden. De kok kwam met een ketel tomatensoep naar binnen sjouwen en begon de porseleinen drinkkommen behendig vol te scheppen. Toen probeerden wij met kletserig praten over het communisme en lekker eten, met veel roken en dat slome zingen het gevoel van weeë landerigheid uit onze lichamen te jagen. Alleen kapitein Vos deed niet mee en tuurde bedaard door zijn kijker naar de gekartelde einder. Af en toe legde hij het apparaat even neer, keek naar opzij en grinnikte. „Die pijp is 150 meter lang", zei hij tenslotte. Nu ligt de Fiona met staaldraden rustig gemeerd aan de Rönnskärkaj. De kade ligt er lusteloos en verveeld bij, en is bedekt met een dikke korst van goor ijs. Op korte laarzen, die met bont zijn gevoerd, komen met tussenpozen telkens een paar Zweden voorbij. Ze praten tamelijk hard in een taal, die aandoet als een dialect van opgeruimde boerenjongens. Op hun baksteenrode hoofden dragen ze pompeuze pelsmutsen, maar ze schijnen het nog wel koud te hebben. Het is hier ook bijtend koud. De afgelopen nacht heeft het vijftien graden gevroren. Kwajongensachtig zwaaien wij naar die mannen, die stuurs kijkend verder lopen. Hendrik Kaspers staat breeduit te grijnzen. Hij heeft zn draai weer helemaal gevonden. DE kok is plotseling erg luidruchtig geworden. Nee, hij heeft vanmorgen door het hevige slingeren echt geen eten kunnen koken en wordt bijzonder kregelig, Wanneer je vraagt hoe laat er nu eens wat op tafel komt. Het is inmiddels al twaalf uur geweest. Wel heeft hij voor koffie gezorgd. Met z'n achten hebben we de mess-room volkomen volgepropt en zitten daar op ons gemak wat bij elkaar geraapte onzin te verkopen. Ineens krijgen we het over vreemde talen spreken. De stuurman komt weer met iets buitenissigs aanzetten en beweert dat hij een beetje Pools spreekt. Bij aandringend navragen blijkt zijn kennis van deze Slavische taal beperkt te zijn gebleven tot: mooi meisje, en: ik begrijp niet. Overigens heeft hij zich daar indertijd al flink mee kunnen redden, als zijn verhalen tenminste geloofwaardig zijn. Ook is hij in Leningrad aan land geweest en toen sjokte er telkens een soldaat van het Rode Leger met geweer en al achter hem, de Groningse stuurman, aan. Ja ja, die Russen toch! De meester kent wel een paar woorden Zweeds, geeft hij voorzichtig toe. Hij is straks vrij en ik vraag hem met mij mee te gaan naar Skelleftea, dat toch nog een paar kilometer verderop ligt. Hier heet het Skellefteahamn en dat is niet veel meer dan de geografische aanduiding van een enorme metaalfabriek (met die overdreven schoorsteen van 150 meter), een gloednieuw kantoor, enkele huizen en daarbij momenteel een hoop penetrante kou. Daarom gaan we met z'n tweeën naar Skelleftea. Schoorvoetend verstrekt de meester zijn toezegging om in enkele gevallen als tolk op te treden. Voor alle zekerheid steek ik het boekje: „Zo leert men gemakkelijk Zweeds in één maand" maar bij me. Je kunt nooit weten. Samen zitten we in de tamelijk luxueuze bus. De jonge chauffeur, die een erg sierlijke uniformpet draagt en een soortement kleine kassa naast zich heeft staan, zit lachend te praten met twee meisjes. Haar neusjes zijn helrood van de kou. Hoewel het pas drie uur is, branden de lampjes al in de warme bus en wanneer we korte tijd daarna wegrijden, hangt een doorzichtige duisternis reeds over de besneeuwde heuvels. Tussen verspreide dennen en berken staan hier en daar ruime woningen van hout. De hulzen hebben een royale veranda en zijn bloedrood, knalgeel of vaalgrijs geschilderd. Achter hun grote ramen brandt gezellig volop oranjekleurig licht. Aardedonker is de bevroren lucht geworden, wanneer we om kwart voor vier Skelleftea binnen rijden. Volop glinsteren hier in diverse tinten de neonverlichtingen. Een bijna protserige overdaad, waarvoor een petieterige provinciestad in ons land zich zeker zou schamen. Huiverend van de kou schuifelen we over het volkomen besneeuwde plein. „We zitten hier 300 kilometer van de Poolcirkel af. Dat is niet zo gek veel, hoor", merkte de meester lijzig op. Om te beginnen zullen we maar eerst koffie gaan drinken, want deze ongewone kou schijnt staafjes geniepig ijs door je aderen te persen. „Dat daar op de hoek is wel wat", vindt de meester. We stapten een flinke „konditorei" binnen en door de overdadige warmte in de gonzende ruimte begint mijn huid dadelijk onaangenaam te prikkelen. Het is

hier vol mannen en vrouwen, die koffie en thee zitten te drinken — en daarbij gebak eten — op banken en stoelen van uiterst moderne constructie. Helaas zijn de kleuren allemaal zo week, dat het toch nog lelijk is. De kelnerin, die een zomers bloesje aan heeft, komt vragen wat we willen gebruiken. Heel lief kijkt ze naar de meester, die met zijn uniform (zogenaamd pretpak) van donkerblauw kamgaren werkelijk een formidabele indruk maakt. Hij grijnslacht vertederd en bestelt bedeesd koffie. Kort daarna komt de blonde juffrouw ook nog aanzetten met vier schoteltjes en een schaal vol gebakjes, die er bijzonder lekker uitzien. „Je moet er twee nemen", commandeert de meester vaderlijk, „want anders denken ze dat je niet goed wijs bent. Dat doen ze hier allemaal". De taartjes zijn niet zo erg smakelijk: door en door zoet; volgens de meester vinden de Zweden dat juist het ware, daarom eten ze ook pruimen met ham. Het afrekenen verloopt zonder enige moeite. Ik geef de kelnerin een biljet van tien kronen — de meester had mij meegedeeld dat de Zweden opvallend eerlijk door het leven gaan — en krijg een handvol zware muntstukken terug. „Tak tak zegt de juffrouw minzaam. „Tak, tak, tak", zeg ook ik maar, want het is niet leuk om de hele tijd stommetje (in 't Zweeds) te moeten spelen. Een paar Zweden beginnen hardop te lachen. Bij een stalletje, waar een aardig meisje in een witte winkeljas broodjes en warme worstjes verkoopt, staat een groepje jongens van een jaar of zeventien. Ze dragen broeken met van die nozemachtige kachelpijpen, leren jekkers, zijden sjaals en geprononceerde puntschoenen. Op hun blozende hoofden prijken potsierlijke platte hoertjes. De bondige commentaar van mijn Drentse metgezel: „O man, ik heb ze er in Zweden nog wel gekker bij zien lopen". Voor de etalages van een kunstnijverheidswinkel blijven we lang staan kijken en ik stel de meester voor om maar eens naar binnen te gaan. Hij weifelt even en vraagt wat ik dan wel wil kopen. Maar ook al krijgt hij geen positief antwoord, toch gaat hij gemoedereerd mee. Een alweer blond verkoopstertje komt op ons af en blijkt geen Engels, Duits of Frans te verstaan. De meester houdt zich al te bescheiden op de achtergrond en komt mij niet te hulp. Als ik hem vraag te vertalen: „wij willen hier graag even rondkijken", staat hij verdacht dicht bij de deur en houdt zijn mond. Uit dat boekje, waarmee het zo frappant gemakkelijk moet zijn om Zweeds te leren spreken en verstaan, lees ik stoterig voor: „Vandaag zullen wij in de stad gaan winkelen", Ja, er staat nou eenmaal geen geschikter zinnetje. Het meisje glimlacht mat en schijnt het niet te vertrouwen. Misschien doen we ook wel vreemd aan in dat Zweedse plaatsje, waar nooit toeristen komen. Dan doet de meester een geforceerde poging om de zaak nog te redden. „Souvenirs!" hoor ik hem roepen. Het meisje knikt begrijpend en stalt een aantal afschuwelijk lelijke prullen uit. Ze doen dadelijk denken aan sommige misbaksels van Volendam en Marken en ik schud resoluut mijn hoofd. Dan geeft de meester mij opnieuw een slag onder de gordel. „Moet je eens kijken", zegt hij geïnteresseerd, „dit is toch wel aardig. Je moet nu toch iets kopen, vind je ook niet?" Met het soepele manuaal van de commerciële aansmeerder houdt hij me bovendien het prijskaartje voor. Gelukkig ontdek ik na enig zoeken in een andere vitrine een mooi met de hand beschilderd asbakje, koop dat en red daardoor ongetwijfeld het fatsoen van de meester. Want als wij niets gekocht hadden, was hij per se niet zonder schaamte de deur uitgegaan. Misschien kwam het ook wel, omdat hij het verkoopstertje zo lief vond. Want later had hij het nog over haar. In een rustig restaurant eten we een maaltijd, die bestaat uit vijf sperciebоontjes, drie aardappelen, twee plakken koud rundvlees met een heerlijke warme saus daar overheen, een aantal dobbelsteentjes wortel, drie gekookte pruimen en vier soorten brood. Er wordt slap bier bij geserveerd. De wereld rond de Rönnskärkaj is uitgestorven en grijs bevroren, wanneer we om negen uur terugkeren. In het harde donker van deze vriesavond branden helder oranje lampen boven de lange kade. Alle lichten op de Fiona zijn uit. Kapitein Vos, de stuurman, de kok, de drie matrozen en Lutje Prinsen, de tweede machinist, liggen al te slapen. De meester en ik wensen elkaar welterusten en wanneer ik nog een sigaret zit te roken op de rand van mijn kooi, hoor ik voor het eerst in heel wat dagen niet het zeewater tegen de twee patrijspoorten klotsen en het hevige gestamp van de machine. Het is stil op de Fiona, doodstil.