

Joukje Akveld
illustraties Margot Holtman

KAAPVERHALEN



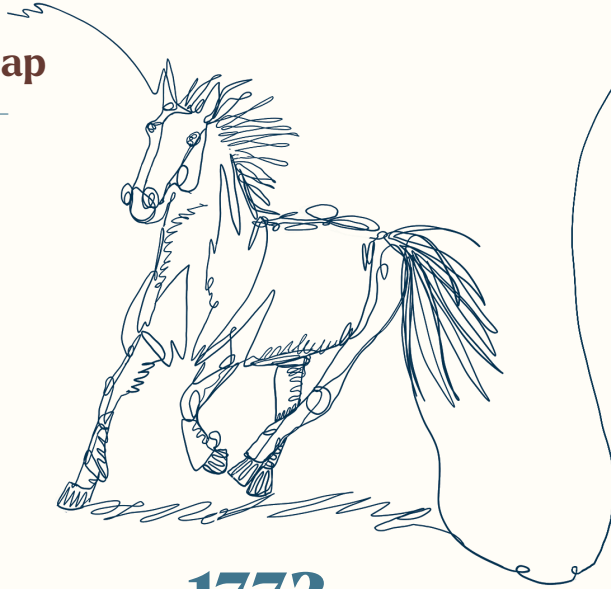
**Dierenavonturen
aan de rand van de wereld**

Lannoo

Inhoud

De Kaap

— 11 —

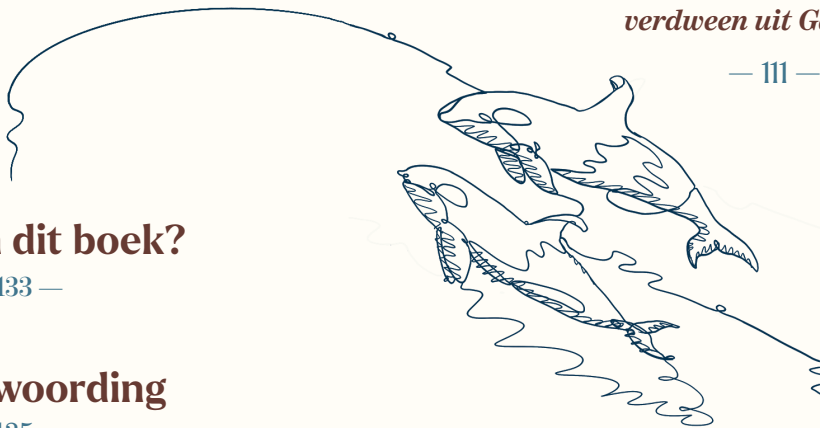


1773

Vonk

Eén redding te veel

— 15 —



Waarom dit boek?

— 133 —

Verantwoording

— 135 —

1865

Het geluksvarken

*Man, muis, maar
niet het varken*

— 37 —



2016

Stuurboord en Bakboord

*Hoe de witte haai
verdween uit Gansbaai*

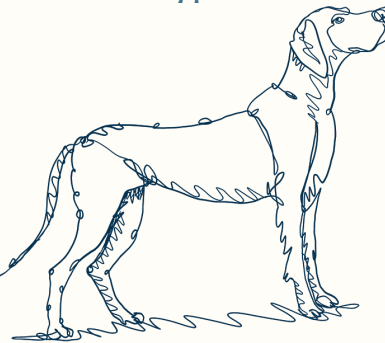
— 111 —

1939

Gewoon Lastpak

*Zwartrijder, klaploper,
matrozenvriend*

— 71 —



1881

Jack

De seinwachter

— 43 —



2014

Buffel

Een zeeolifant op drift

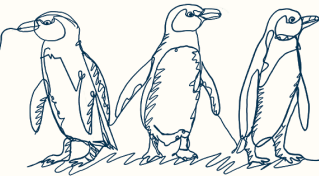
— 103 —

2000

Peter, Percy en Pamela

De marathon van hun leven

— 77 —

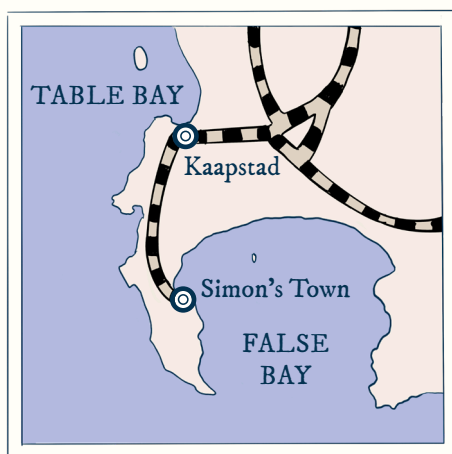




1939

Gewoon Lastpak

Zwartrijder, klaploper, matrozenvriend



Op 1 april 1937 werd in een buitenwijk van Kaapstad een puppy geboren. Hij was blind, rimpelig en klein, niet groter dan een flinke hamster. 'WAF!' zei hij toen hij twee weken later zijn oogjes opende. Het was een grote blaf voor zo'n klein hondje. Maar klein zou hij niet lang blijven. De pup was een Duitse dog, de grootste hond ter wereld.

Het hondje werd groter. En groter. En groter. 67 kilo gaf de weegschaal aan, staand op zijn achterpoten was hij even groot als een volwassen man.

Te groot, vond zijn baas en verkocht hem aan ene Benjamin Chaney, die de leiding had bij de officiersclub in Simon's Town. Dat was een clubhuis voor zee-mannen, en zeemannen waren er in die tijd veel in Simon's Town, want het was de basis van de Koninklijke Marine.

De matrozen vonden het wel leuk, zo'n huisdier in hun clubhuis. Ze voerden hem worstenbroodjes en hardgekookte eieren en pasteitjes en de hond at alles, want hij had de longen en het hart van een paard en in zijn reusachtige lijf was altijd plek voor meer.

Op een dag zei een matroos tegen de hond: 'Kom, we gaan een eindje wandelen.' En de hond volgde hem naar buiten, want zijn lange poten hielden van lopen.

Een dag later zei een andere matroos: 'Kom, we gaan een eindje wandelen.' En de hond volgde weer, want elke matroos droeg hetzelfde uniform en voor de hond waren ze allemaal gelijk en allemaal waren ze zijn vriend.

Zo zwierf hij met de matrozen over de marinewerf van de dokken naar de pier. En toen er een paar aan boord van een schip gingen, liep de hond achter hen aan de loopplank op. Boven op het dek plofte hij neer en viel in slaap.

Eerst lachten de matrozen en zeiden: 'Hé luilak, word eens wakker.' Maar toen de hond geen poot verzette en ze over hem heen moesten stappen om van boord te gaan, mopperden ze: 'Wat ben je toch een lastpak.'

Steeds vaker lag de hond bovenaan de loopplank. Steeds vaker mopperden de matrozen dat hij een lastpak was. Maar ze mopperden op een vriendelijke manier, want inmiddels waren ze aan de hond gehecht geraakt, en zo kwam hij aan zijn naam.



Lastpak en de matrozen werden onafscheidelijk. Als de matrozen in de trein stapten voor een avondje uitgaan in Kaapstad, stapte Lastpak ook in de trein. In de wagon sprong hij op de bank en nam de plek in van drie passagiers.

‘Wat doet die hond in de trein?’ vroeg de conducteur. ‘Heeft hij een kaartje?’

‘Laat hem toch,’ zeiden de matrozen en kriebelden Lastpak achter zijn grote oren.

De hond volgde zijn vrienden door de hele stad. En als de laatste bar zijn deuren sloot, zorgde hij dat de nu wat wankelende matrozen veilig thuiskwamen in Simon’s Town, ook als die daar helemaal niet waren gestationeerd.

Niet elke conducteur liet het erbij zitten. ‘Zwartrijders horen niet in de trein,’ zeiden sommigen streng. Resoluut zetten ze Lastpak eruit op het eerste het beste station. Daar wachtte de hond geduldig op de volgende trein en stapte weer in. Hij kende ondertussen alle kroegen van de stad en vond zijn vrienden altijd terug.

Toen Lastpak op een dag zijn voorpoten tegen de schouders van een boze conducteur zette en dreigend in zijn gezicht gromde, diende de geschrokken man een klacht in bij de hoge heren van de spoorwegen. Niet veel later ontving Lastpaks baas een brief die heel Simon’s Town in rep en roer bracht.

De spoorwegautoriteiten gaven Benjamin Chaney drie keuzes:

1. Voortaan hield hij zijn hond thuis.
2. In de toekomst betaalde hij de treinkaartjes van zijn huisdier.
3. Zo niet, dan werd Lastpak afgemaakt.

Benjamin Chaney zat met zijn handen in het haar. Zijn hond thuishouden lukte natuurlijk niet. Lastpak liet zich niets vertellen, door niemand. En hoe moest hij in vredesnaam al die treinkaartjes betalen?

Lastpaks matrozenvrienden vonden een oplossing. Ze legden het probleem voor aan hun commandant en die nam Lastpak nog diezelfde dag in dienst als matroos. Niet dat de hond nou zo goed was in matrozenwerk, maar als matroos mocht je gratis met de trein.

Op 25 augustus 1939 zette een luitenant van het schip de Afrikander het zwart op wit op een gewichtig formulier.

‘Naam?’ vroeg hij aan de matrozen die met de hond in zijn kantoor stonden.

‘Lastpak, luitenant.’

‘Voornaam?’

‘Eh... gewoon Lastpak, luitenant.’

Gewoon Lastpak schreef de luitenant. Na even peinzend naar de hond te hebben gekeken noteerde hij bij ‘beroep’ *bottenbreker* en bij ‘religie’ *klaploper*. Toen gebaarde hij de hond dichterbij te komen. ‘Poot.’

Gehoorzaam verrees Lastpak op zijn achterpoten en zette zijn machtige voorpoten op het bureau. De luitenant greep er een, drukte hem op een inktkussentje en stempelde het formulier. Zorgvuldig rolde hij het op en bevestigde het aan Lastpaks halsband. Toen klopte hij de hond op zijn kop en zei: ‘Matroos Gewoon Lastpak, vanaf vandaag reis je gratis met de trein.’

Nu Gewoon Lastpak matroos was, begon hij zich steeds meer als een te gedragen. Op appel verscheen hij met zijn eigen matrozenpet op zijn kop en tijdens parades liep hij mee tussen zijn vrienden, keurig in de maat.

Omdat de matrozen in stapelbedden aan boord sliepen, sliep Gewoon Lastpak ook in een stapelbed aan boord. Niet opgerold met zijn staart over zijn neus zoals andere honden (hij was geen croissant), maar uitgestrekt met zijn kop op het kussen (hij was een matroos). Eén keer koos hij voor zijn dutje geen matrozenbed,



maar het bed van een onderofficier. Prompt werd de hond op het matje geroepen: matroos Gewoon Lastpak had geslapen boven zijn stand. Voor straf kreeg hij zeven dagen geen botten.

Toen er in Europa een oorlog uitbrak waarin ook Zuid-Afrika werd mee-geleurd, steunde Gewoon Lastpak zijn kameraden zoveel hij kon. Niet dat hij begreep wat oorlog was, maar hij begreep wat een sombere matroos nodig had: een poot op zijn arm en een lik over zijn wang.

Op 1 januari 1944 werd matroos Gewoon Lastpak eervol ontslagen. Een aanrijding met een auto had zijn poot verwond en hij raakte langzaam verlamd. De dieren-arts die hem in het marinehospitaal op zijn behandeltafel kreeg, zuchtte en zei dat Gewoon Lastpak niet lang meer te leven had.

Gewoon Lastpak legde zijn kop op zijn poten en zuchtte ook. Het was alsof hij begreep dat er niets meer aan te doen was.

Drie maanden later, op zijn zevende verjaardag, moesten de matrozen hun grote vriend laten gaan. Gewoon Lastpak kreeg een spuitje en werd begraven met militaire eer. Zijn lichaam werd in een witte vlag gewikkeld en bij zijn graf klonken 21 saluutschoten.

Daar keek niemand van op. Gewoon Lastpak was immers niet zomaar een hond. Hij was een volwaardig lid van de Koninklijke Marine, ook al was zijn carrière dan begonnen als zwartrijder in de trein.

Matroos Gewoon Lastpak is de enige hond die ooit officieel werd ingelijfd bij de Britse Koninklijke Marine. In Simon's Town is hij een legende. Op het dorpsplein aan de haven staat zijn standbeeld, compleet met matrozenpet, en in het Simon's Town Museum is een zaal gewijd aan zijn leven. Ieder jaar, rond zijn verjaardag, wordt een hondenuitlaattocht georganiseerd om Gewoon Lastpak te herdenken. Dan lopen er wel honderd honden met hun baasjes door de straten van het dorp.

Wie in Simon's Town de steile weg Red Hill op volgt, vindt boven op de berg nog altijd zijn graf. Het is een stille plek met weids uitzicht over de baai. Op een granieten steen staat geschreven: 'Duitse dog Gewoon Lastpak, matroos der eerste klasse op de Afrikander. Gestorven op 1 april 1944, zeven jaar oud.'



2000

Peter, Percy en Pamela

De marathon van hun leven

Ze waren gewoon drie pinguïns. Drie vogels op het puntje van het Afrikaanse continent. Ze doken door de golven achter sardientjes aan of dommelden op de rotsen. Hun dagen kenden een geruststellende eentonigheid. Tot er op een dag mensen op hun eiland verschenen, toen kregen ze argwaan. En toen ze in dozen werden gestopt, wisten ze zeker dat het mis was.

De pinguïns werden op een vrachtwagen geladen en naar een plek ver weg gereden. Daar werden ze uitgezet op een vreemd strand. De oceaan aan hun voeten kenden ze niet, maar de golven ruisten vertrouwd. De pinguïns moeten zich iets herinnerd hebben, ook al waren ze hier nog nooit geweest. Ze aarzelden niet. Zo vlug ze konden spetterden ze de branding in en sloegen rechts af. Wat toen begon was de marathon van hun leven.

Er was iets mis met het schip. Tussen het gestamp van de motor en het gebeuk van de golven klonk nog iets anders.

Iets raars.

De kapitein maakte zich niet echt zorgen. Negen maanden eerder was de *Treasure* nog geïnspecteerd. Er waren wat mankementen gevonden, maar de inspecteurs hadden het bulkschip gewoon de zee op laten gaan. Blijkbaar waren de gebreken niet ernstig.

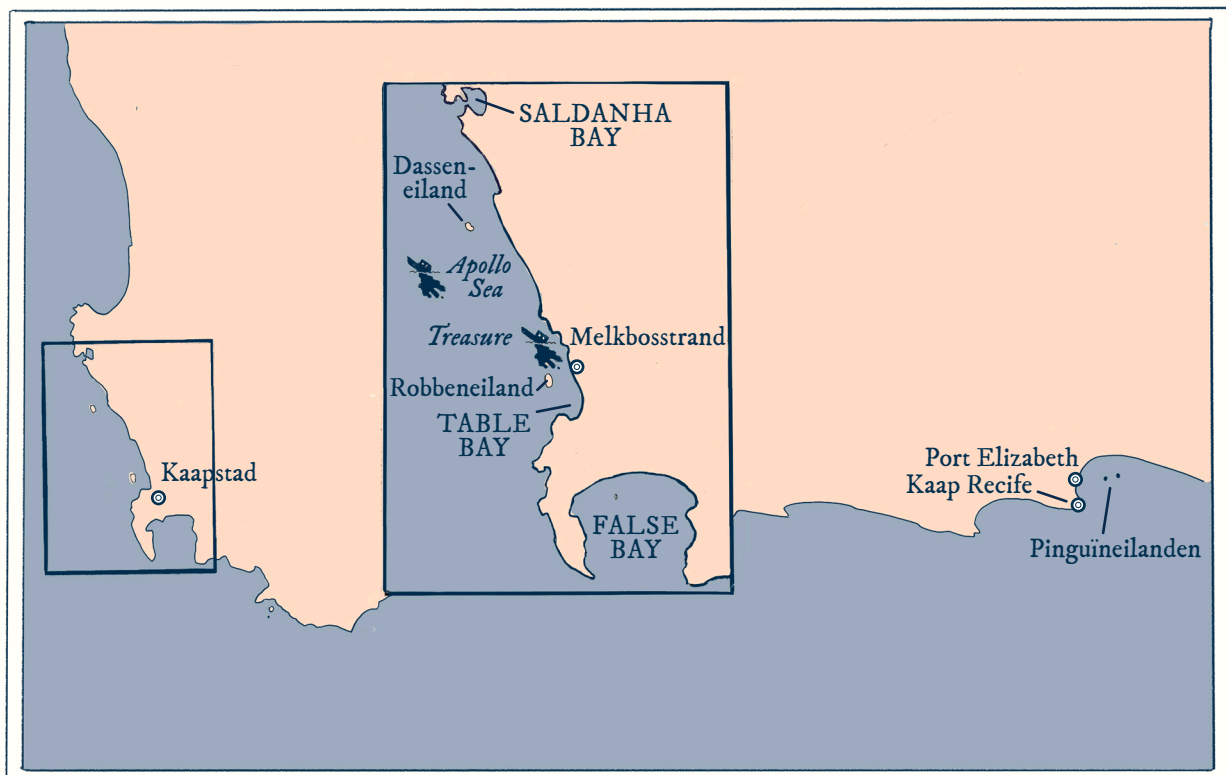
Toch stuurde de kapitein voor de zekerheid een officier naar beneden om poolshoogte te nemen. De man kwam terug met een frons op zijn gezicht. In een van de ruimen stond water.

‘Veel?’ vroeg de kapitein.

‘Best wel.’

De kapitein pakte de kaart erbij om zijn positie te bepalen. Saldanha Bay, zag hij. Zuid-Afrika's westkust. Peinzend tuurde hij over de oceaan.

De *MV Treasure* was op weg van Brazilië naar China om ijzererts af te leveren. Hoe het water het schip was binnengedrongen wist de kapitein niet. Het was juni,



winter op het zuidelijk halfrond. Misschien had de ruwe zee een zwakke plek in de scheepswand gevonden. Of misschien waren ze ongemerkt op een op drift geraakte container gebotst. Die dingen gingen op de drukke vaarroute nog weleens overboord. Dan dreven ze half onzichtbaar onder de oppervlakte als de ijsberg die de Titanic tot zinken had gebracht.

Eén ding wist de kapitein wel: doorvaren naar China ging niet. Dus belde hij met de dichtstbijzijnde grote haven voor overleg.

In Kaapstad luisterden ze geduldig naar zijn verhaal.

‘Kom maar hierheen,’ zeiden ze. ‘Dan kijken we wel.’

Op dinsdag 20 juni voer de Treasure richting Table Bay.

‘Beter niet de baai in varen,’ zeiden ze in Kaapstad. ‘Wij komen wel naar jou.’

In de haven sprong een team van duikers en taxateurs in een bootje en zoefde over de oceaan om de schade op te nemen. Via een ladder klommen ze aan boord van het 270 meter lange schip en leunden over de reling. De wind joeg de golven met kracht tegen de stalen romp. Zwijgend stonden de duikers ernaar te kijken. Als ze het water in gingen, zouden zij net zo hard tegen het schip worden gesmeten.

Het groepje liet zich weer afzakken in het bootje en besloot het de volgende dag opnieuw te proberen, maar dan in de baai, waar het water rustiger was.

Op woensdag 21 juni voer de Treasure Table Bay binnen. De wind hield zich koest, de duikers en taxateurs gingen aan de slag. In hun rapport noteerden ze: gat van 10 bij 27 meter.

Daarna begon het gekibbel. Want dat dat gat gedicht moest worden, begreep iedereen. Maar wie ging dat betalen?

‘De verzekeraar,’ vonden de vertegenwoordigers van het schip.

‘Hmpf,’ sputterde de Franse verzekeraar en wees naar de Griekse eigenaar.

‘Ik? Nee hoor,’ zei de eigenaar en legde de bal terug bij de vertegenwoordigers.

‘Uhm,’ vroegen de havenmeesters in Kaapstad. ‘Hoeveel olie is er eigenlijk aan boord?’

‘1464 ton,’ antwoordde de kapitein. ‘Hoezo?’

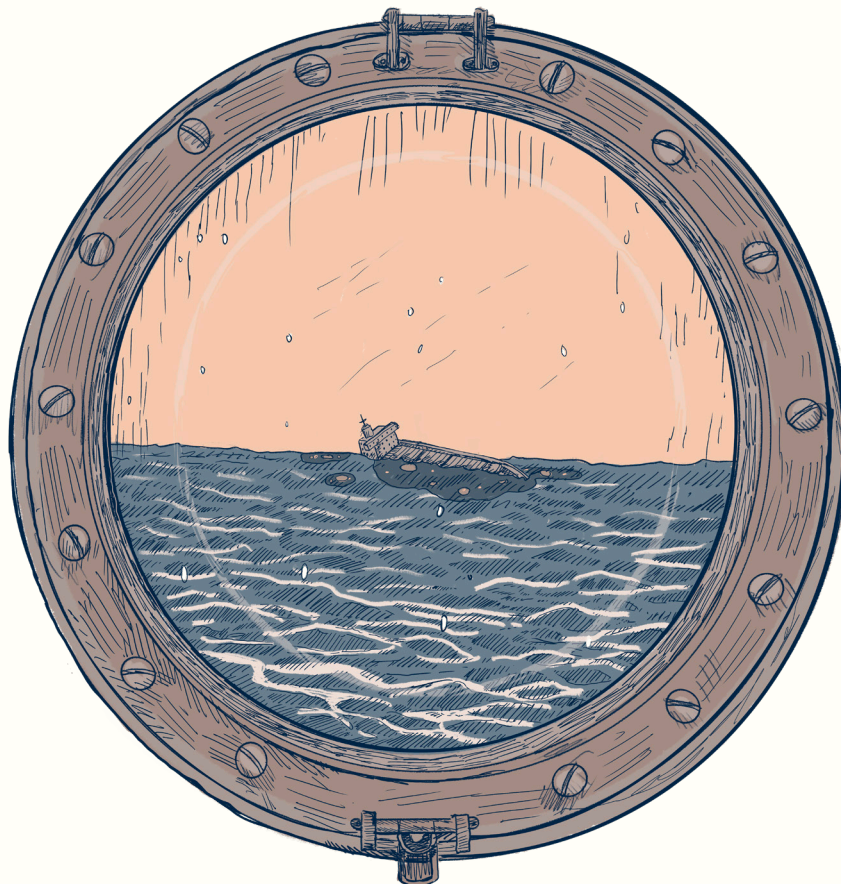
* 1 ton = 1000 liter. Er was dus 1.464.000 (bijna anderhalf miljoen) liter olie aan boord.

De Stormkaap was nog altijd de Stormkaap. Daaraan was in de eeuwen sinds de Nederlanders een verversingsstation op de punt van Afrika waren begonnen niets veranderd. Wat wel veranderd was, waren de schepen. Die werden niet langer aangedreven door windkracht, maar door dieselmotoren. Grote tanks in de scheepsbuik bevatten een stroperig zwart goedje waarmee de motoren werden gevoed. Bunkerolie.

Het voordeel van de moderne schepen was dat ze op een ruwe oceaan minder vaak vergingen dan de vroegere zeilschepen. Het nadeel was dat als zo'n schip tot de rand gevuld met olie tóch zonk, het niet alleen een ramp was voor de bemanning.

Niet weer een olieramp, dachten ze in Kaapstad.

Dode vissen, besmeurde zeevogels, zwart uitgeslagen stranden, ze hadden het net iets te vaak meegemaakt langs hun kust. De havenmeesters kenden de lijst uit hun hoofd.



- **April 1968:** de Esso Essen. De olie doodde 14.000 zeevogels, waarschijnlijk nog meer.
- **November 1970:** de Kazimah. De lekkende tanker liet een donkere streep achter die nog dagenlang op de golven dreef.
- **Februari 1971:** de Wafra. Nadat de romp was gescheurd, ontstond een olievlek van bijna 50 kilometer lang en 8 kilometer breed.
- **Augustus 1972:** de Oswego Guardian en de Texanita. Die botsten op elkaar in dichte mist. Voor iemand een vinger had kunnen uitsteken lag de Texanita op de bodem van de oceaan.
- **Juli 1974:** de Oriental Pioneer. Na een opstand van bemanningsleden voer het schip verder zonder radar. Het kwam te dicht bij de kust en liep aan de grond.
- **Augustus 1983:** de supertanker Castillo de Bellver. Een explosie brak het schip in twee. Nog uren regende het pikzwarte olie langs de kust.
- **Augustus 1985:** de Kapodistrias. Ondanks kalm weer ramde het schip een rif niet ver uit de kust bij Port Elizabeth. Foutje in het besturingssysteem. Meer dan duizend pinguïns overleefden het niet.



De lijst had een deprimerende regelmaat en was ontmoedigend lang. Maar ook olierampen kennen hun gradaties in noodlottigheid. Zes jaar eerder, niet ver van waar de Treasure voor anker lag, was de Apollo Sea gezonken. Gek genoeg had niemand in Kaapstad in de gaten gehad dat er voor hun neus een schip verging. 36 bemanningsleden verdwenen onder water zonder dat iemand alarm had geslagen. Pas toen er berichten binnenkwamen over oliebesmeurde pinguïns begon de havenmeesters iets te dagen.

Terwijl de klok kostbare tijd wegtikte, ging het geruzie tussen Griekenland en Frankrijk door.

In Kaapstad begon het geduld op te raken. Water in één ruim hoefde op zich niet rampzalig te zijn. Zolang het schip niet zonk, was er niet zoveel aan de hand. Maar de havenmeesters wisten óók dat ijzererts gemixt met water de neiging heeft rond te gaan klotsen in het ruim. Op de deining van de golven kan het mengsel een

gevaarlijke kracht krijgen, waardoor gaten in de tussenschotten naar de andere ruimten kunnen ontstaan. Als dat gebeurde, kon de situatie razendsnel veranderen.

Nee, het schip moest zo snel mogelijk zo ver mogelijk weg van de kust. Daar moesten olie en brandstof worden overgeheveld op een ander schip, waarna de reparatie zou worden uitgevoerd op open zee.

Het punt was alleen dat de Treasure geen aanstalten maakte de baai te verlaten. Aan boord wachtten ze nog steeds op instructies over het repareren van het gat.

‘Zeg, moeten we het leger op jullie afsturen om het roer over te nemen?’ dreigden de havenmeesters.

‘Nee, nee,’ zei de kapitein vlug. Zonder dat besloten was wie zou opdraaien voor de kosten van de reparatie begon hij het schip de baai uit te varen.

Maar zoals dat gaat met gaten in scheepswanden die niet worden gedicht: daar komt na verloop van tijd meer water doorheen.

Sommige rampen voltrekken zich zo snel en geruisloos dat niemand het merkt, zoals het zinken van de Apollo Sea. Andere spelen zich af in het volle zicht.

Dat laatste gebeurde met de Treasure.

Er kwam een helikopter die de bemanning van boord haalde.

En er kwam een sleepboot die de Treasure richting open water begon te trekken. Ze waren bijna achttien kilometer uit de kust toen de sleepkabel losraakte. De sleepbootmannen probeerden hem weer vast te maken, maar nee. Beteuterd keken ze hoe het schip op de stroming begon terug te drijven richting land.

Opnieuw kwam er een helikopter. Dit keer probeerden twee bemanningsleden van de Treasure aan boord te gaan. Ze wilden de ankers uitgooien om te voorkomen dat het schip op de rotsen zou slaan.

Het was een goed plan, maar een láát plan. Tegen de tijd dat de twee op de boeg landden, spoelde het water rond hun voeten. Ze konden nog net de lucht in worden gehesen voor een golf hen overboord zou slaan.

Het laatste stukje ramp zette in tijdens de vroege uren van vrijdag 23 juni. Om 3 uur ’s ochtends ramde de nu stuurloze Treasure een rif ter hoogte van Melkbosstrand.

Melkbosstrand is een dorp ten noorden van Kaapstad met een schitterend wit zandstrand, maar voor dat strand had even niemand belangstelling.

Het duurde nog 45 tergende minuten voordat de achterstevan van het schip onder water verdween en de Treasure zonk naar de bodem van de zee.



‘Treasure’ betekent schat. Maar behalve het ijzererts dat China nooit zou bereiken, was de enige schat aan boord een mix van bunkerolie, scheepsdiesel en smeerolie, die nu gestaag de oceaan in begon te stromen.

Terwijl ze in Kaapstad machteloos toekeken hoe er weer een schip verging, was er niet ver van Melkbosstrand nog iemand die de gebeurtenissen in Table Bay met groeiende ongerustheid volgde. Estelle van der Merwe stond aan het hoofd van Zuid-Afrika’s enige zeevogelopvang. SANCCOB* was 32 jaar eerder opgericht na de ramp met de Esso Essen. Sindsdien hadden de medewerkers steeds beter geleerd hoe ze moesten zorgen voor met olie besmeurde zeevogels. Meeuwen, aalscholvers, sterns, scholeksters, jan-van-genten, maar vooral: pinguïns.



PINGUÏNFEITEN:

Afrikaanse pinguïns zijn de enige pinguïns in Afrika. Ze leven in kolonies, vaak op eilanden voor de kust. Daar bouwen ze hun nesten in een ondiepe kuil of op een beschutte plek onder een struik. Het vrouwtje legt één of twee eieren, waarna de ouders hun kuikens samen opvoeden. Om de beurt gaan ze de oceaan in om te jagen op ansjovis en sardientjes. Terug op het nest openen ze hun snavel en slokken de hongerige kuikens de halfverteerde vis op, diep uit de keel van hun vader of moeder. Afrikaanse pinguïns zijn vogels, maar vliegen kunnen ze niet. Hun vleugels zijn ontworpen om te jagen in de oceaan, ze vliegen als het ware onder water. Jammer genoeg zorgen die aangepaste vleugels er ook voor dat ze vaak slachtoffer worden van olierampen: wegvliegen van het gevaarlijke spul dat hun leven bedreigt, gaat niet.



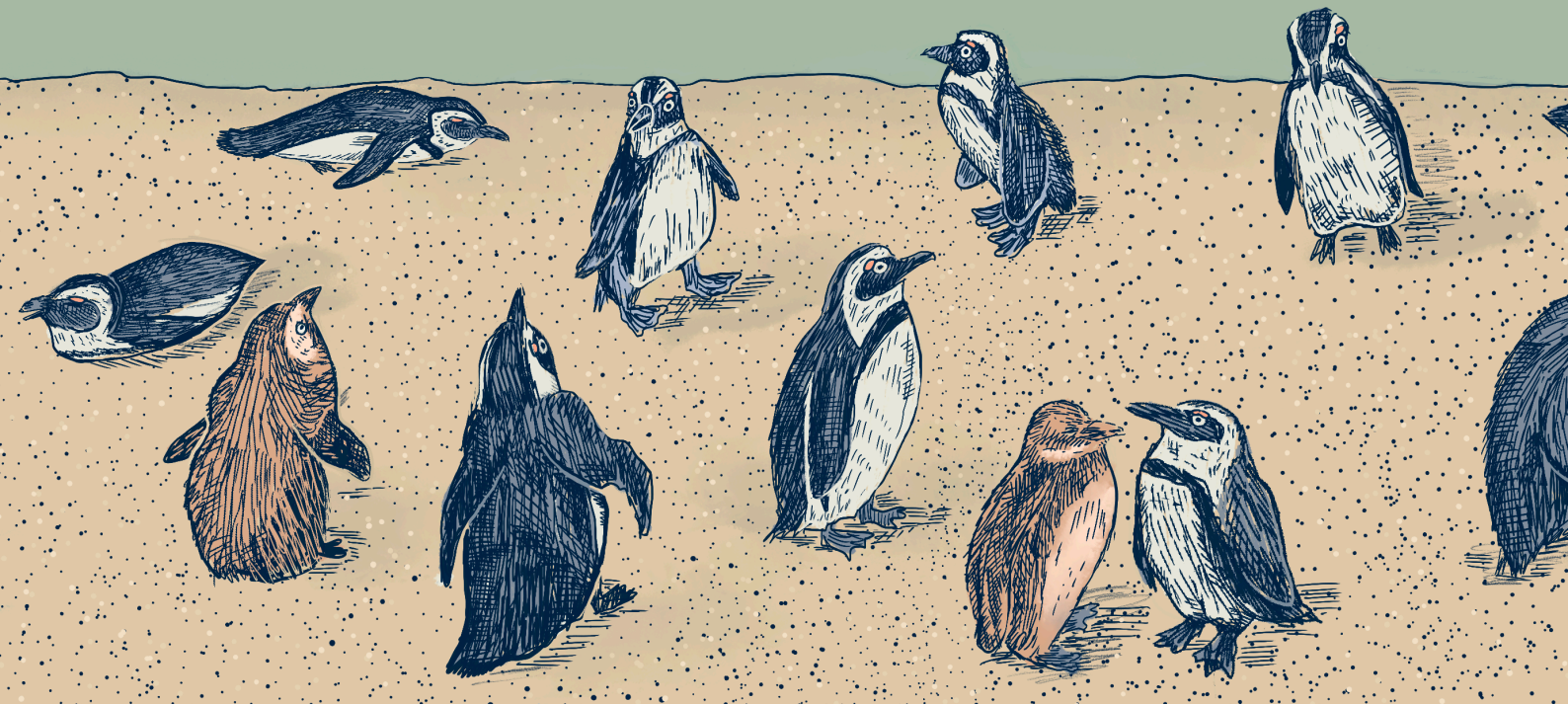
* SANCCOB staat voor ‘Southern African Foundation for the Conservation of Coastal Birds’. In het Nederlands: Zuid-Afrikaanse Stichting voor het Behoud van Kustvogels.

De Afrikaanse pinguïn had dubbel pech. Zijn broedeilanden lagen op een van de drukste vaarroutes ter wereld. Vrachtboten, containerschepen en supertankers voeren er rakelings langs. Hoe rampzalig dat kon uitpakken ontdekten ze bij SANCCOB toen in 1994 de Apollo Sea zonk, niet ver van vogelparadijs Dasseneiland. Tienduizend Afrikaanse pinguïns raakten met olie bedekt.

Met hun snavels zijn pinguïns prima in staat zichzelf schoon te houden, maar tegen olie kunnen ze niet op. Die kleeft aan hun veren, brandt op hun huid en infecteert hun longen. Het is simpel: een in de olie geraakte pinguïn heeft mensenhanden nodig, zeep en schoon water. In z'n eentje redt hij het niet.

Estelle had er nog nachtmerries van. Nooit eerder had SANCCOB zoveel vogels tegelijk moeten opvangen. In de haast de pinguïns te redden hadden ze ze in dozen gestopt en in vrachtwagens geladen. Daarbij had niemand eraan gedacht dat de dicht op elkaar gepakte vogels in hun dicht op elkaar gepakte dozen weinig frisse lucht kregen. Veel pinguïns stierven tijdens het transport door het inademen van giftige oliedampen die opstegen van hun verenkleed.

Nu, zes jaar en drie dagen later, plaatste Estelle een stip op de kaart waar de Treasure was gezonken. 22 kilometer ten noorden van Robbeneiland, 41 kilometer ten zuidoosten van Dasseneiland, rekende ze uit. Even sloot Estelle haar ogen. De plek had niet slechter kunnen zijn. Samen waren de eilanden goed voor bijna de helft van alle Afrikaanse pinguïns op de wereld. De ramp had plaatsgevonden recht in het hart van pinguïnland.



Toevallig hadden onderzoekers er eerder die week nesten geteld. Na afloop hadden ze elkaar opgetogen op de schouders geslagen: het was het beste broedseizoen in jaren. Eindelijk weer eens goed nieuws over de Afrikaanse pinguïn. Dat konden ze wel gebruiken, de aantallen van de kwetsbare pinguïnsoort gingen al jaren achteruit.

Starend naar de kaart dacht Estelle aan de duizenden kuikens in hun nesten. Pluizige vogeltjes met donkere kraalootjes, niet groter dan je hand. Het was een kwestie van tijd voor de oceaan rond de kolonies bedekt zou zijn met een dikke laag olie en jagen voor de ouders een levensgevaarlijke onderneming werd. Binnen nu en heel snel zouden de volwassen pinguïns hun kuikens niet meer kunnen voeden.

Estelles vreugde over het succesvolle broedseizoen sloeg om in een misselijkmakende bezorgdheid. Hoe gingen ze al die pinguïns redden?

Er waren twee lichtpuntjes.

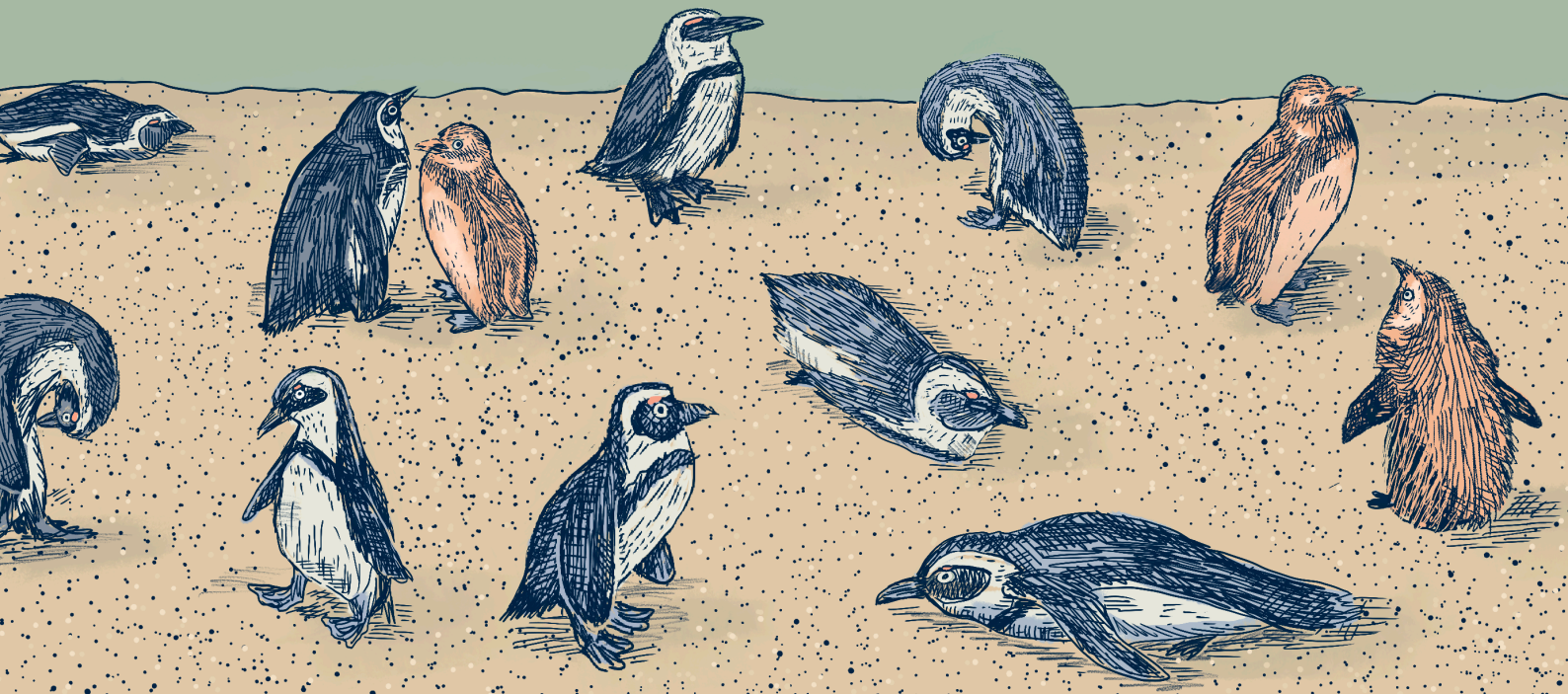
Eén: de Treasure bevatte minder olie dan de Apollo Sea destijds.

Twee: Dasseneiland was olievrij. De pinguïns daar waren voorlopig veilig.

Daarmee waren de lichtpuntjes op.

In de loop van de dag hadden wind en stroming de olie richting Robbeneiland gestuurd. Al snel kleurden de stranden en rotsen van het eiland zwart.

Wie ook zwart kleurden, waren de pinguïns. Die ochtend waren ze zoals altijd in zee geplonsd om te jagen. Maar tot hun verrassing waren ze in een olievlek beland waar ze maar moeilijk uit kwamen.



Nederlands
letterenfonds
dutch foundation
for literature

De auteur ontving voor het schrijven van dit boek een projectsubsidie en een ontwikkelbeurs van het Nederlands Letterenfonds.

www.lannoo.com

Registreer u op onze website en we sturen u regelmatig een nieuwsbrief met informatie over nieuwe boeken en met interessante, exclusieve aanbiedingen.

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2026

Tekst: Joukje Akveld (www.joukjeakveld.com)

Illustraties: Margot Holtman (www.margoholtman.com)

Vormgeving: Studio Lannoo (Mieke Verloigne)

ISBN 978 90 599 6537 9

D/2026/45/600

NUR 212, 223

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Tekst- en datamining van (delen van) deze uitgave zijn uitdrukkelijk niet toegestaan.

All rights are reserved, including those for text and data mining, AI training and similar technologies.