

Inhoud

Hoofdstuk	Bladzijde
Dankwoord	5
1. Iedereen gaat pas lopen, nadat hij heeft leren kruipen	7
2. De afvaart	17
3. Cork, 15 december	29
4. <i>Mister</i> Bill Slayton	35
5. Slaytons relaas	43
6. Een mislukte moordaanslag	55
7. New York, 24 december 1966	61
8. De <i>cruise</i> begint	69
9. Saint Thomas, Martinique en Barbados	77
10. Een merkwaardige waarschuwing	87
11. Barbados, de haaienvangst	95
12. Grenada, Caracas, Jamaica, terug naar New York	102
13. Maart 1967	117
14. De brief met uitleg	129
15. <i>Herr</i> Schied	133
16. Een confrontatie	143
17. Von Karstedt	147
18. Een andere functie	157
19. Een tumultueus diner	165
20. <i>L'histoire se répète</i>	177
21. De apotheose	179
22. Finale	193



Mysterie

op de

***Nieuw
Amsterdam***



*Funnels van het ss Nieuw
Amsterdam en haar
gezagvoerder Kapitein C.N.
Snelleman (DSC/ Distinguished
Service Cross)*

Foto's: Vereniging De Lijn¹

Cover: Ieva Vasiukevic

ISBN: 9789464057195

¹ Kapitein Snelleman kreeg het Britse DSC (*Distinguished Service Cross*), omdat hij als Eerste Stuurman aan boord van het ss *Pennland*, in 1941 zijn leiderschap had getoond bij de terugtocht van geallieerde troepen uit Griekenland.

Dankwoord

Mijn oprechte dank gaat uit naar de hulp en bijdragen van de heer John de Groot. In 1966 als vierde stuurman en in 1967 assistent-purser op de *Nieuw Amsterdam*. Hij gaf mij inzicht in de bevelsstructuur van het kader van de Nieuw Amsterdam en bracht een aantal mooie anekdotes, foto's en *deck plans* mee, die verwerkt zijn in de tekst.

De heer Theo Pondaag, gepensioneerd werktuigkundige bij de *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, die mij inzicht verschafte in een aantal technische bijzonderheden op de brug zowel als in de machinekamer, die in het verhaal zijn verwerkt.

De heer Martien L.J. Hoegen van de ledenvereniging "HALLO"; een acroniem voor '*Holland-Amerika Lijn Leden Orgaan*', die mij een aantal fraaie foto's stuurde, die voor het grootste deel in het boek zijn afgedrukt.

Mijn vriend en ex-collega Jan Telschow, de enige nog in leven zijnde hutgenoot tijdens de reis van 1966 die in het boek wordt beschreven. Jan heeft later zijn carrière in de horeca voortgezet en kon me daarna niet alleen met professionele informatie van dienst zijn, maar met zijn waterdichte geheugen ook veel over de infrastructuur van het schip vertellen en bracht tevens een aantal aardige anekdotes mee, die in het verhaal zijn verwerkt.

Reacties en bijdragen kwamen Edwin Hoenderdos, zoon van de voormalige kapitein Hoenderdos, van Fedde Maasen, werkzaam in het *purser's office* en Jan Oostrijks, de toenmalige Tweede Werktuigkundige.

De verloofde van mijn pleegzoon; leerling grafisch ontwerper Ieva Vasiukevic die de omslag heeft ontworpen.

En uiteraard mijn vriend en oud-collega Leo Dorrestijn die de afgelopen jaren duizenden bladzijden van mijn artikelen en romans heeft gecorrigeerd en waar nodig verbeterd en aangevuld.



Hoofdstuk 1

Iedereen gaat pas lopen, nadat hij heeft leren kruipen

In juli 1966 ben ik geslaagd voor het diploma van de HBS (Hogere Burger School) en ondanks het dringende “advies” van mijn vader om naar de universiteit te gaan en te beginnen met het opbouwen van een carrière, zocht ik naar uitvluchten om die stap voorlopig zo v er mogelijk voor mij uit te schuiven. Het merendeel van mijn klasgenoten had in het laatste schooljaar al een keuze gemaakt, doch ik kon me er niet toe brengen om mijn roer vast te zetten en te koersen naar een zogenaamd “goede vaste betrekking” en een “financieel succesvolle maatschappelijke carrière”, zoals mijn vader het enthousiast uitdrukte.

Mijn keuze was simpelweg nog niet gemaakt. Toneelschool, kunstacademie of minder artistieke opleidingen zoals die van arts - een keuze die een groot deel van mijn familie enthousiast adviseerde – dan wel advocaat, notaris en zelfs apotheker, beroepen waarmee ik volgens mijn vader binnen de kortste keren schatrijk zou kunnen worden, kwamen in beeld.

Daarnaast koopvaardijofficier, in de voetsporen van mijn vader, of archeoloog in navolging van mijn grootvader? Ik kon simpelweg niet besluiten in welke richting ik mijn leven zou moeten sturen. Ik was jong, levenslustig, vooral onbekommerd, en mijn ideaal was om zo veel mogelijk van de wereld te zien. Tevens avonturen te beleven en exotische mensen te ontmoeten! Mijn vader kwalificeerde die dromen als “kinderachtig” en het “onvolwassen gedrag van een bedwateraar”, en stelde alles in het werk om mij een praktisch gerichte beroepskeuze te laten maken.

In diezelfde periode scheidden mijn ouders en mijn vader verliet ons gezin, zodat de dagelijkse druk om op stel en sprong een besluit te moeten nemen, Godzijdank wat naar de achtergrond verschoof.

Het gevolg was dat ik een reeks van onbeduidende baantjes aannam om de tijd te doden. Variërend van de nauwelijks uitdagende baan van employée op het verzekeringskantoor *Nationale Nederlanden* waar ik honderden, door anderen goedgekeurde, voor mij volstrekt onduidelijke documenten moest afstempelen tegen een hongerloontje van honderdtwintig gulden per maand. Klerk bij *Dehnert en Jansen*, een groothandel voor import en export van touw, gordijnstoffen en producten voor de scheepsbouw, waar ik als jongste

bediende vrijwel elke dag gefeut werd, zoals door mij te laten zoeken naar de "map met zoekgeraakte stukken", "de stukken voor het vijfde kwartaal", een doosje "rasterpuntjes", een "plintenladdertje" of dergelijke ergerlijke onzin. Mijn onderhuidse voornemen was dat ik met mijn leven iets 'anders' zou gaan doen. Waarbij mijn heimelijke wens was om vreemde landen te bezoeken en zo



Hotel Regina op de Spoorwijk 75. Eén van mijn hoofdtaken was het hijsen en strijken van de vlaggen

veel mogelijk "exotische" mensen te ontmoeten.

Dat liep dus eigenlijk een tikkeltje anders. Dus??? Ik werd "chasseur" in het Rotterdamse Hotel Regina waar de enige min of meer exotische mens de toneelspeler Ko van Dijk was, een vriendelijk opdondertje van niet groter dan één meter zestig, echter met een stem alsof hij

van onder een kerkklok sprak. Hij had zijn leesbril in een Chinees restaurant op de Beukelsdijk laten liggen, die ik - te voet - ging ophalen en waarvoor hij me beloonde met een fooi van zes gulden! De voornaamste reden waarom ik de man in mijn geheugen heb opgeslagen. Daarnaast een vrijwel permanent zéér dronken, "exotische" Noor van méér dan honderdtwintig kilo, die ik bij gebrek aan een lift, 's avonds vier dagen aangesloten naar de derde verdieping moest



De zéér oncomfortabele groene winteruniformen van de "bell boys"

sjouwen. Kortom, een reeks uitzichtloze en teleurstellende bezigheden die gedoemd waren om al na korte tijd te mislukken.

De eerste grote ommekeer in mijn leven kwam in november van het jaar 1966 toen een buurman, een dominee die onder meer geestelijk verzorger was in de staf van de Holland Amerika Lijn, mij voorstelde daar aan te monsteren om een reis mee te maken op een groot passagiersschip dat voor een jaar een aantal cruises zou gaan varen; het ss Nieuw Amsterdam! Hij wist welke deuren er geopend moesten worden bij een eventuele sollicitatie.

Uiteraard in een zeer bescheiden functie van “jongen civiele dienst” die in de algemeen ver-Amerikaanse terminologie *Bell boy*² werd genoemd. Hij zou mijn sollicitatie “begeleiden”! Hetgeen geschiedde en met succes!

Na een korte en niet geheel onverwacht succesvolle medische keuring en een aannamesgesprek van ongeveer twee minuten en zes seconden, werd ik op de rol gezet om op 13 december 1966, acht dagen voor mijn achttiende verjaardag, te beginnen aan mijn eerste reis. Ik zette mijn handtekening, ontving mijn monsterboekje, mijn walpas die toegang gaf tot de afmeerplaats aan de Wilhelminakade, en werd medisch afgewerkt waarbij beide bovenarmen werden volgespoten met goed bedoelde doch uitstekend werkende vaccins waar ik helaas doodziek van werd, maar die mij tot aan de dag van vandaag gevrijwaard hebben van alle huidige en toekomstige virussen die men in China maar kan bedenken.

Ik tekende tevens een contract om mijn uniformen op afbetaling in ontvangst te nemen (één groen, flanellen kostuum voor tijdens de winterperiode en drie witte linnen smokingjasjes voor tijdens de zomerperiode) en begon me spoorlags voor te bereiden op mijn eerste reis die al over drie weken zou beginnen. Intussen besteedde ik mijn tijd om wat meer te weten te komen over de geschiedenis van het schip, sommige relevante technische gegevens en de geplande reizen waaraan het schip zou deelnemen.

Terugdenkend voel ik nog steeds de adrenaline die door mijn lichaam joeg toen ik alle namen van de plaatsen zag, die door de *Nieuw Amsterdam* zou worden aangedaan: New York, met zijn *Statue of Liberty*, *Empire State building*, Wall street en Manhattan, door Nederlands/Waalse immigranten naar de koper van het gebied genoemd. De 42nd Street met zijn honderden winkels en restaurants, en Brooklyn, een Amerikaanse taal-variant van de stad Breukelen. Voorts één van de zeventien eilanden van de Bahamas met als hoofdstad Nassau, waar Christophorus Columbus³ als eerste Europeaan in 1492 voet aan wal zette.

²Een bediende die telegrammen moet rondbrengen en oorspronkelijk was voorzien van een koperen bel om aandacht te vragen. Een aanvullende taak was de passagiers met een xylofoon te waarschuwen dat de maaltijd zou worden geserveerd. De instromingseis dat een *bell boy* tenminste één jaar conservatorium moet hebben doorlopen, werd na veel gekrakeel voorlopig op ijs gelegd.

³ Spaans: Cristóbal Colón

De voormalige Franse kolonie Haïti, gelegen op het eiland Hispaniola, met als hoofdstad Port au Prince.

De andere helft van het eiland, gelegen tussen Cuba en Puerto Rico, nu de Dominicaanse republiek met als hoofdstad Santo Domingo waar het paleis van de zoon van Columbus staat.

De archipel van Puerto Rico met als hoofdstad San Juan.

Het voormalige Deense eiland, nu Amerikaans grondgebied, Saint Thomas op de Virgin Islands.

De voormalige Franse kolonies Guadeloupe met als hoofdstad Basse Terre, waar de eerste Afrikaanse slaven in 1650 op plantages aan het werk werden gezet. Martinique, door Columbus omschreven als “bloemeneiland”, hoewel de enige bloemen die ik daar zou aantreffen, van plastic waren.

Bridgetown op Barbados, een voormalige Britse kolonie, berucht om het feit dat honderden Ierse (let wel Ierse, BLANKE) vrouwen tegen hun wil feitelijk als slaven werden verhandeld door het lokale bestuur.

Antigua waar admiraal Horatio Nelson zijn hoofdkwartier had.

Saint Lucia dat van de toenmalige Britse heersers het onbegrijpelijke koosnaampje “*Helen of the West Indies*” kreeg. De godin Helena was in haar tijd weliswaar de mooiste vrouw van Griekenland, maar alle Caraïbische eilanden doen in schoonheid niet voor elkaar onder.

Port of Spain op Trinidad and Tobago, Cartagena en Caracas in Venezuela, een gewild doel van vele piraten.

Willemstad op Curaçao, Oranjestad op Aruba, Kingston op Jamaica, een berucht centrum van de slavenhandel in handen van de Spanjaarden, de Fransen en de Engelsen. Neger-slaven die door zwarte Afrikaanse handelaren in de binnenlanden van Afrika gevangen werden genomen en om vervolgens verkocht te worden aan Engelse, Franse en Nederlandse handelaren die voor het transport van de slaven naar de Caraïben zorgden.

En dat elf maal achter elkaar! Want het reisplan van de *Nieuw Amsterdam* voor het seizoen 1966-1967 bevatte elf afzonderlijke *cruises*! Het schip maakte deel uit van de internationale vloot die langzaam maar zeker de passagiersvaart met lijndiensten vaarwel zou zeggen ten gunste van de in de jaren zestig opkomende cruisevaart.

Dromen over de reizen van Columbus, Marco Polo, Pizarro, Amerigo Vespucci, gingen nu allemaal werkelijkheid worden.

Kortom, al mijn jongensdromen zouden in één keer worden gerealiseerd!



Ik ging onmiddellijk naar de bibliotheek om al het leesmateriaal dat ik maar kon vinden, te lenen en thuis een klein overzicht te maken waar ik de belangrijkste eilanden en de gebieden in de Caraïbische Zee in een soort schema kon zetten. Bovendien is het belangrijk om de geschiedenis van het schip te leren kennen! Ik heb zó veel te doen en zó weinig voorbereidingstijd! Slechts drie weken! In de lokale krant; *de Havenloods*, lees ik dat het schip in dok is gelegd om enkele ingrijpende reparaties uit te kunnen voeren, maar zeker is dat het vertrek op 13 december zal plaatsvinden. Uiteraard ben ik razend nieuwsgierig en fiets dezelfde dag nog naar de werf van *Wilton Feijenoord*, waar het schip zojuist is voorzien van nieuwe stookketels.

Toen de *Nieuw Amsterdam* werd gebouwd in 1938 was haar voornaamste opdracht om vooral snel de oceaan over te kunnen steken. Nu de noodzaak om snelheid⁴ te maken minder opportuun was, zijn de oude stookketels vervangen door kleinere, zuiniger ketels. Terwijl ik sta te kijken naar de werkzaamheden van de werfarbeiders en de leidinggevende ingenieurs, wordt mijn aandacht

⁴ Het schip was dermate snel dat de "U-Boote" van de *Kriegsmarine* haar niet bij konden houden.

getrokken door een man die net als ik de werkzaamheden vanachter het hek gadeslaat. 'Geweldig! Vind je niet?' vraagt hij mij. Ik beaam dat. 'Maar waarom zo'n enorme investering in een schip dat al meer dan dertig jaar oud is?' De man kijkt mij verbaasd aan. 'Jongeman je moet eens weten hoeveel dat aan stookkosten scheelt! Er is een zogenaamde "economiser" geplaatst dat het voedingswater van de stoomketels extra verwarmd door de afvoergassen, hetgeen een aanzienlijke besparing betekent voor de *Holland Amerika Lijn* omdat het rendement van de ketels aanzienlijk verbeterd wordt. Bovendien gebruikt men een "superheater" Eén en ander kon alleen maar gerealiseerd worden door een stuk uit de huid van het schip ter hoogte van de machinekamer te snijden waardoor de ketels naar binnen gemanoeuvreerd konden worden'.

'Met respect meneer, het lijkt alsof u persoonlijk bij die verbouwing betrokken bent' De man lacht. 'Nee hoor, ik heb als werktuigkundige alleen zuiver belangstelling voor de oplossing die de mannen van de werf hebben bedacht. Mijn naam is Verkerk, ik ben werktuigkundige en specialist op het gebied van stoomketels.' Ik neem aan dat jij op het punt staat aan te monsteren?⁵ 'Jawel meneer, ik heb al aangemonsterd. Ik wil alleen weten wat voort gevaarte het komende jaar mijn "thuis" zal worden.'



De nieuwe ketels worden geplaatst (Foto: vereniging de Lijn)

⁵ Technische informatie: Theo Pondaag



De Nieuw Amsterdam in het dok van Wilton Feyenoord⁶

Wanneer ik, aangekomen bij de werf, van mijn fiets stap ben ik werkelijk onthutst over de afmetingen van het schip: 232 meter lang, 26 meter breed en een tonnage van 36.000. Eén van de grootste passagiersschepen van die tijd.⁷ En zeker het tot nu toe grootste passagiersschip, ooit in Nederland gebouwd. Met een bemanning van bijna 500 mannen en vrouwen kan het ongeveer 750 passagiers vervoeren. Ik weet dat de *Nieuw Amsterdam* al bijna dertig jaar oud is, in 1937 voor het eerst te water is gelaten en in 1938 als “Vredesschip” haar eerste tocht maakte. Voorts dat het schip al twee jaar later door de Britse regering werd geconfisqueerd als troepentransportschip en rond de 350.000 manschappen van de Verenigde Staten naar Europa en omgekeerd tienduizenden gewonden van de westelijke fronten naar Amerika heeft

⁶ Foto's: *Vereniging De Lijn*

⁷ De *Nieuw Amsterdam* was zeker niet één van de grootse passagiersschepen uit die tijd. De Franse *Normandie* (80.000 ton), de Engelse *Queen Mary* (81.000 ton) en de Amerikaanse *United States* (53.000 ton) waren aanzienlijk groter. De *Nieuw Amsterdam* behoorde samen met de *Willem Ruys* (21.000 ton), de *Oranje* (20.000 ton) tot de Nederlandse “Grote Drie”.

vervoerd. Met ongeveer 4.000 militaire passagiers waren dit bijna 90 tochten heen en terug van telkens ca. 24 dagen, naast andere bestemmingen.



Links: De "Nieuw Amsterdam" op haar eerste vaart in 1938.
Rechts: Tijdens de Tweede Wereldoorlog als troepentransportschip

Het is onmogelijk om even aan boord te kijken, want alle drie loopplanken zijn bewaakt en alleen geregistreerde arbeiders krijgen toegang tot het schip. Ik probeer me voorbij de wacht te bluffen, maar word vierkant uitgelachen. Ik blijf zeker een uur op de werf rondhangen om de eerste indrukken van het schip zo goed mogelijk op mij te laten inwerken. De zilvergrijze romp, de witte opbouw en geel met groen geschilderde *funnels*.⁸ Totdat ik door een nijldige veiligheidsbeambte word weggejaagd: "He joh! Ga je moeder peste! Oprotte!" op sappig, maar zéér goed verstaanbaar Rotterdams. Ik neem, gelet op de brede schouders en de lage haarimplant van de bewaker, geen risico's en vind dat ik onder de huidige omstandigheden voor het moment genoeg heb gezien.

De weken vliegen om! Er moet van alles en nog wat geregeld worden. Mijn vader dwingt me een paar Engelse romans te lezen om mijn taalvaardigheid te vergroten.

Hij komt me een paar schimmige *pocketbooks* brengen met een gekleurde omslag die niets aan de fantasie overlaat en waarvan mijn moeder mij snel overtuigt dat het om lectuur uit Wales gaat, die in een overduidelijk afwijkend dialect zijn geschreven, zodat ik daar geen enkel voordeel van zal hebben en beter kan negeren.

Mijn moeder stelt een pakket kleding samen, waarmee ik met gemak te voet een reis om de wereld zou kunnen maken. Hoewel ik in de *Gobi* woestijn redelijk snel zou opvallen met mijn sneeuw witte overhemden en vlinderstrik. Mijn grootste beklemming is het feit dat ik verder niemand aan boord ken.

⁸ *Funnel*: schoorsteenpijp.

Veel bemanningsleden zijn ervaren rotten, ondanks hun jeugdige leeftijd, die al verschillende reizen op de *Statendam* en de *Rotterdam* hebben gemaakt en dus, zoals dat heet, alles “van de hoed en de rand weten”.

Ik ontmoet er een paar tijdens mijn vaccinatie, maar de tijd is te kort voor het maken van eventuele afspraken om me beter voor te kunnen bereiden.

Kortom, mijn vertrek op 13 december is een “sprong in het duister”!

Het zou de grootste ommekeer in mijn leven worden, die me feitelijk voor de rest van mijn aardse bestaan gevormd heeft.

Iedereen moet eerst leren kruipen voordat hij kan lopen!



Holland
America Line®

Hoofdstuk 2

De afvaart

Het afscheidsfeestje is een bedrukte aangelegenheid. Mijn moeder barst regelmatig zonder enige terughouding in tranen uit. Wat mij in het geheel niet verbaast, want ze is een emotionele vrouw. Tranen heb ik echter bij haar nauwelijks vaker gezien. Wanneer ik vraag wat er met haar aan de hand is, antwoordt ze; ‘Jongen, laten we het vanavond gezellig houden. Let maar niet op een dwaze vrouw. Ik heb gewoon een duister voorgevoel.’

Ik schrik een beetje, want ik weet dat mijn moeder erg gevoelig is voor paranormale ervaringen! Ze heeft mij nog niet zo lang geleden verteld over haar eerste ervaring met wat zij noemt “bovennatuurlijke of paranormale beelden”!

Zij was als jong meisje, verloofd met mijn vader, samen met haar toekomstige schoonmoeder die later mijn grootmoeder zou worden, op bezoek bij een oudere vriendin.

Een beetje verveeld over de keuvelarij van beide dames en verder met niemand anders aanspraak om wat te doen te hebben, vroeg ze toestemming om naar het toilet te gaan.

Het huis waar ze op bezoek waren in Den Haag op de Laan van Meerdervoort, was één van die ouderwetse herenhuizen met hoge plafonds en lange, meestal donkere gangen.

Wanneer ze de deur van het toilet opendoet, ziet ze tot haar schrik het lichaam van een man die zich aan de stortbak verhangen heeft! In volle paniek rent ze terug naar de zitkamer waar de dames nog steeds zitten te keuvelen! Lijkbleek en buiten adem van de schrik wil ze de gastvrouw vertellen wat ze zo-even heeft gezien. De vrouw kijkt haar strak aan en voordat mijn moeder haar mond open kan doen zegt ze: ‘Je hoeft nergens bang voor te zijn, kind. Het komt allemaal in orde!’

Stomverbaasd over de reactie van de vrouw gaat mijn moeder zitten. Mijn grootmoeder die van de korte conversatie uiteraard niets begrepen heeft, vraagt wat ze met die opmerking heeft bedoeld. Dan, na een volle minuut en terwijl ze peinzend in haar theekopje roert, zegt de gastvrouw dat er met het huis iets vreemds aan de hand is. De vorige eigenaar heeft zich tientallen jaren geleden, diep in speelschulden, op de wc opgehangen. En bij sommigen onder

ons, waaronder mijn moeder die toen al voor paranormale verschijnselen blijkbaar gevoelig was, kwam die eigenaar terug om te waarschuwen voor onheil.

Tijdens het beschrijven van deze episode voel ik – de auteur - nog steeds de haartjes op mijn onderarmen overeind gaan staan, want ik heb zonder enige twijfel die eigenschap van mijn moeder geërfd. Ook ikzelf ben zeer gevoelig voor paranormale invloeden. Ik vermijd het lezen van zogenaamde *science fiction* boeken en kijk niet naar films zoals *The Phantom of the Opera*,⁹ en *Rosemary's Baby* die een relatie hebben met hekserij, geestverschijningen of andere buitenzintuigelijke elementen bevatten.

Mijn eerste ervaring met die verdomde eigenschap was in 1961. Mijn grootmoeder waar ik drie keer per jaar bij logeerde en op wie ik buitengewoon gesteld was, overleed plotseling. Op de dag dat dit gebeurde, het was op een regenachtige dag in november, zat ik zoals gewoonlijk in Rotterdam op school en mijn kerngezonde grootmoeder woonde in Nijmegen. Tijdens een les algebra rond een uur of drie, werd ik duizelig, kreeg sterretjes voor mijn ogen en zag plotseling het gezicht van mijn grootmoeder even helder alsof ik tegenover haar zat. ‘Wees maar gerust, jongen! Zal je later goed op je moeder passen? Beloofd?’

Daarna verdween haar beeld! Toen ik thuis kwam uit school vertelde mijn moeder dat mijn grootmoeder rond een uur of drie aan een onverwachte hartzwakte was overleden. Dus tijdens die algebra les!

Ik heb deze ervaring zo v er mogelijk in mijn geheugen verstoppt en er pas jaren later met mijn moeder over gesproken. Moeders reactie was opmerkelijk: ‘Verzet je er niet tegen, knul, maar verdiep je er ook niet in!’

Dat advies heb ik altijd ter harte genomen.

Tijdens de afscheidsmaaltijd probeer ik dat opkomende gevoel van mij af te zetten, maar neem haar opmerking, dat er mogelijk onheil op de loer ligt, bloedserieus!

Enfin, de rest van het feestelijke diner liep op een mislukking uit. Mijn jongere zuster Jolanda zat, net als mijn vijftienjarige broertje Edmond, sip voor zich uit te kijken. Buurmeisje Vera, op wie ik heimelijk z er verliefd was, kwam ook even kort afscheid nemen en mij goede vaart toewensen. De dominee-buurman die mijn plaatsing mogelijk had gemaakt, kwam me de hand

⁹ *Phantom of the Opera* door Gaston Leroux (1910)

schudden en overstelpen met goede raad. Variërend van de noodzakelijkheid van goede, regelmatige en vitaminerijke voeding tot aan een waarschuwing mij verre te houden van lokale verderfelijke vrouwen die besmet zijn met allerlei gruwelijke geslachtsziekten en die volgens de buurman achter elke palmboom in de hele Caraïbische Zee zaten te wachten om mij in hun netten te strikken en vervolgens te besmetten zodat ik later met een geschonden gelaat en verder volstrekt impotent, voor de rest van mijn leven getekend zal zijn!

Vlak voor ik naar bed ga, neemt moeder me nog even apart. Ze pakt me bij mijn onderarm, knijpt er stevig in en het is net alsof er een elektrische lading door mijn lichaam gaat!

‘Ik zal op je passen, mijn zoon! Wees maar niet bevreesd!

Luister goed naar wat er gezegd wordt!

De waarschuwingen komen van vrienden!’

Ik heb geen idee waar ze het over heeft! Op me passen? Op 7000 kilometer afstand? En luisteren? Naar wie? Vrienden? Wie dan wel niet?

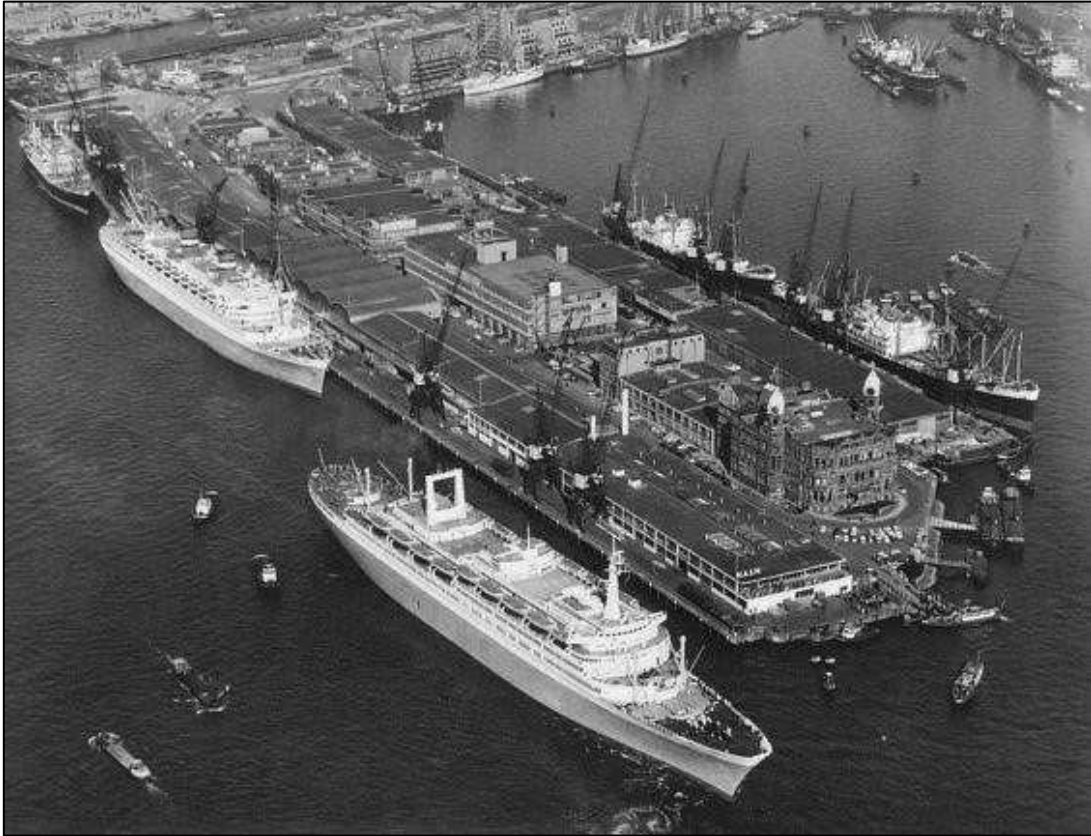
Ik neem aan dat ze het een beetje figuurlijk heeft bedoeld! Van slapen kwam die nacht niets meer en griezelig vroeg in de morgen komt mijn vader mij ophalen om me op de Wilhelminakade af te leveren. Wanneer zijn auto op de kade stopt en hij me helpt mijn koffertjes te ontladen, kijkt hij me strak aan. ‘Jongen, je weet dat ik in mijn jeugd het allerliefst naar zee was gegaan. Ik begon te studeren aan de hogere zeevaartschool “*Willem Barentz*” op Terschelling waar ik in 1941 met *cum laude* voor slaagde. Midden in de oorlog heb ik me laten overhalen om als eenentwintigjarige dienst te nemen bij wat toen de vijand was. Ik wilde varen en dat kon onder die omstandigheden bij de *Kriegsmarine*. Dat is me vreselijk opgebroken, want na de oorlog was het met een carrière als koopvaardij-officier gedaan. Jij zet nu zo’n beetje mijn plan voort. Ik besef dat jouw wens om naar zee te gaan ietwat verschilt van mijn motivatie van dertig jaar geleden, maar je hebt toch je nek uitgestoken en gedaan wat jij dacht dat mogelijk was.

Dus... Succes! Ik kijk uit naar je sterke verhalen wanneer je weer terug bent, volgend jaar. Probeer me af en toe te schrijven en stuur die brieven maar naar het adres van je moeder.’

Daarbij blijft het en het afscheid is verder snel en onpersoonlijk.

Ik schud zijn hand, wij zijn in de familie niet zo ‘klefferig’, mompel wat van “ik zal mijn best doen” en loop snel richting loopplank.

Gebruikmakend van de walpas die ik tijdens het tekenen van het contract heb ontvangen, zijn er geen problemen om de wacht op de kade te passeren en sta ik meteen met open mond te kijken naar twee reuzenschepen die min of meer achter elkaar liggen: de *Rotterdam* die juist aan het uitvaren is, en vlak daar achter de afgemeerde *Nieuw Amsterdam*.



Het is een imposant gezicht! Links, de Nieuw Amsterdam, rechts de Rotterdam en rechts-midden het bekende gebouw van het hoofdkantoor van de Holland Amerika Lijn (HAL).

Terwijl ik in bewondering naar het reusachtige schip sta te kijken, gebeurt er plotseling iets vreemds. Ik krijg het enorm benauwd en er waait een ijskoude, naar smerig moerasgas ruikende wind.

Ik word kortademig, krijg kippenvel en sterretjes voor mijn ogen.

Ik ben plotseling bang dat ik opnieuw zo'n visioen ga beleven, maar er gebeurt verder niets. Ik neem aan dat het gewoon de angst voor het onbekende is.

Ik verman me en probeer de loopplank op te lopen. Tot mijn verbijstering zie ik echter op de wal, aan de rechterzijde van de loopplank, een vrouw staan. Ze hoort daar helemaal niet thuis, want het schip wordt beladen door potige bevrachters. Iedereen rent en roept door elkaar, maar daar staat een vreemde, in het zwarte geklede vrouw met een lange zwarte jurk, die mij scherp aankijkt.