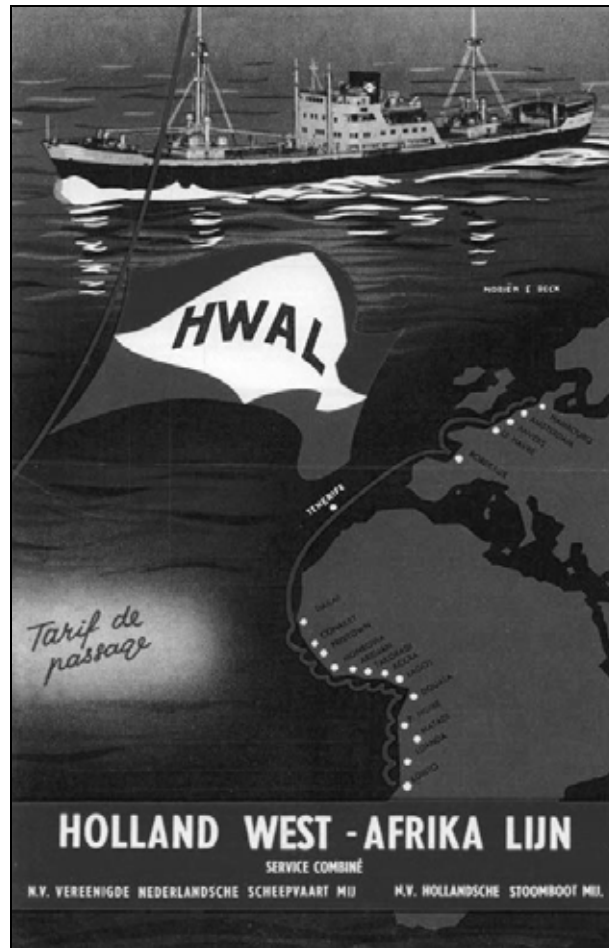


KOERS KREEFTSKEERKRING

Verslag van een zeereis naar West-Afrika



Frank H.M. van der Heul



KOERS KREEFTSKEERKRING

Van dezelfde auteur verscheen eerder op maritiem gebied

Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse stoomvaart in vier delen)
Reis naar een verdwenen wereld

Copyright © 2011 Frank van der Heul.

Eerste druk februari 2012

Tweede druk augustus 2013

Omslagfoto voorkant van de auteur. Vormgeving: studio Roadmaster

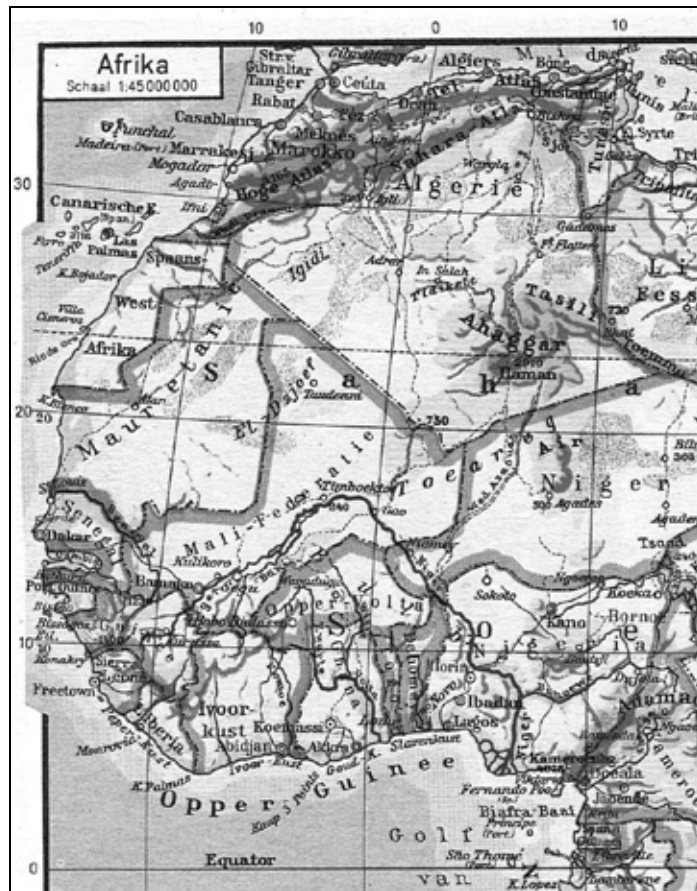
Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij uitgeverij Albatros Jol 156, 1186 SV – Amstelveen. E-mail: frankh.m.vanderheul@hetnet.nl

Deze nautische roman verscheen eerder bij uitgeverij Ad. Donker uit Rotterdam onder de titel *Aan boord*. Het verhaal is gebaseerd op een reis die de auteur in de zomer van 1965 met het motorvrachtschip *Gabonkust* van de Holland West-Afrika Lijn maakte in de functie van algemeen bediende. Hiervoor werd onder meer gebruikgemaakt van dagboeknotities, herinneringen van persoonlijke aard, en stukken uit het Rijksarchief in Den Haag en het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Elke overeenkomst met bestaande personen of situaties berust op zuiver toeval.

ISBN 978-94-90495-06-0

NUR 466



Inhoud

De lokroep van de zee	6
Deel 1 – de kustreis	
Hamburg 55°33'NB - 9°59'OL	61
Antwerpen 51°14' NB - 4°23' OL	83
Deel 2 – Koers Kreeftskeerkring	98
Conakry 9°30' NB - 13°44' WL	110
Freetown 8°30' NB - 13°14' WL	144
Monrovia 6°20' NB - 10°50' WL	160
Takoradi 4°53' NB - 1°45' WL	168
Lagos 6°27' NB - 3°25' OL	181
Port Harcourt 4°46' NB - 7°1' OL	187
Douala 4° NB - 9°40' OL	193
Porto-Novo 6°27' NB - 2°38' OL	198
Bathurst (Banjul) 13°27' NB - 16°34' WL	205
La Rochelle 46°9' NB - 1°9' WL	214
Nawoord	221
Specificaties ms Gabonkust	228

De lokroep van de zee



Hoewel de Holland West-Afrika Lijn sinds 1970 deel uitmaakt van de maritieme historie van Amsterdam, sieren twee bleekroze granieten naamplaten nog immer de voorgevel van het voormalige administratiekantoor van de rederij op de Prins Hendrikkade 159, hoek Peperstraat.
(foto auteur).

Het was uitgerekend mijn moeder die de steen des aanstoots op de kokosmat in het trapportaal vond toen ze thuiskwam met een tas vol boodschappen. Wat ze nogal bits op tafel gooide was een kaart van Dick, verstuurd en afgestempeld in Recife. ‘Ze staan hier bij bosjes te smachten, maar ik kom handen tekort, dus hurry up’, luidde de cryptische, kennelijk in grote haast neergepende boodschap achterop de ansichtkaart. Ik pakte de krant en ploos de scheepvaartberichten uit. Het motorvrachtschip *Gaasterland* lag in Rio de Janeiro. Had mijn maat soms aangemonsterd bij de Koninklijke Hollandsche Lloyd?

Ik had Dick afgelopen winter in de nachtploeg bij Luxor Plastics leren kennen. Het was zomaar een tijdelijk baantje in een pakhuis op de Prinsengracht, waar ze afgewasteiltjes, babybadjes, campingbestek, emmers, zakkammetjes en tuingieters in smakeloze zuurtjeskleuren maakten. Het was geen smerig, zwaar of moeilijk werk en het werd niet slecht betaald, maar elke nacht opnieuw werd je daas van de hitte, doof van de herrie en maf van de sleur. De stank van gesmolten plastic was nauwelijks te harden en ging in je haren en kleren zitten. Wanneer je onder het werk op roken werd betrappt stond je nog geen kwartier later op straat; een ploegbaas met een kunstbeen stond daar persoonlijk borg voor. Het monotone gesis en gebonk van de gietmachines maakte een normaal gesprek onmogelijk. Al stond je op springen, je mocht pas van je kruk als er een invaller vrij was. Tijdens de schaft en na het werk had Dick me lekker gemaakt met verhalen over de grote vaart. Ik had het toen met een paar flinke scheppen zout genomen en er een geintje van gemaakt. Toch had het idee om het ruime sop te kiezen me niet losgelaten. Je kon nooit weten en voor de zekerheid was ik een paar weken later naar de Droogbak gefietst waar de waterschout kantoor hield. Toen ik weer voor het monumentale gebouw stond had ik een monsterboekje met volgnummer A/79672 in handen. Mijn Zeemansboek (‘niet vouwen of rollen’) telde vierentwintig genummerde pagina’s en was voorzien van een tamelijk donker uitgevallen pasfoto uit een automaat en de afdruk van mijn rechterwijsvinger. Op de binnenkant van het olijfgroene linnen omslag stonden enige wenken voor de houder. Ik moest het boekje goed bewaren. Als ik het kwijt raakte, kostte het tijd, geld en moeite om aan een nieuw exemplaar te komen. Na het overlijden van de houder moest het maritieme paspoort aan het Hoofd van de Scheepvaartinspectie worden gezonden. Mocht ik nog aan varen toekomen, dan had ik een bewijs van gezondheid voor jeugdige schepelingen nodig volgens het internationaal verdrag van Genève d.d. 25 oktober 1921 – Artikel 451d Wetboek van Koophandel.

In gedachten staarde ik naar een koffiekleurige schoonheid in een sneeuw witte bikini die weinig te raden overliet. Lonkend leunde moeders mooiste tegen een palmboom, terwijl ze op het punt stond om in een banaan te happen. Op het goudgele zandstrand lagen wat verdwaalde kokosnoten en grote roze schelpen en voorbij de schuimende branding dobberden een paar kleine vissersboten. Aan de horizon gingen de vlakke, door geen windje beroerde zee en een al even onwaarschijnlijk blauwe lucht vrijwel naadloos in elkaar over. De ansichtkaart die mij op bepaalde gedachten bracht, was voor mijn moeder echter een reden om me weer eens stevig op mijn nummer te zetten. Ik liep nu al een week zonder werk en het ging niet aan dat ik bij nacht en ontij thuiskwam, de halve buurt wakker maakte en roddelverhalen in de winkels op

gang had gebracht. Ik moest mijn steentje bijdragen, iets worden in de maatschappij en meer van die doodoeners. Ik knikte maar wat en was zo verstandig om geen oeverloze discussie met haar te beginnen. Later die morgen hakte ik de knoop door en haalde mijn fiets uit de stalling om de rederijen van mijn voornemen op de hoogte te stellen.

Scheepvaartbedrijf Gruno bij het Stenen Hoofd liet ik links liggen. Ik had ambitieuze plannen. Met het oude familiebedrijf Vinke & Co. zou ik ook niet snel in zee gaan. De kleine handelsvaart op de Oostzeelanden, Scandinavië, Engeland en Schotland; daar had een kennis uit de Phonobar de mond van vol. De zeevaart zat bij hem in de familie. Zijn grootvader was donkeyman op stoomschepen geweest. Een oudere broer speelde voor hofmeester op de *Oranje Nassau* en hijzelf wist blindelings de weg in de havenkwartieren van Londen, Liverpool, Manchester, Plymouth, Fowey en Falkirk. Roy was matroos op de 'stroom'-boten van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij. Volgens hem was het varen op een coaster iets heel bijzonders en uitsluitend weggelegd voor echte zeelui. Onder het bikken zat je met je bord op schoot, terwijl de schuit lag te dompen en te rollen. 'Pikken van een paaltje' heette dat in scheepstaal. Bij een beetje zeegang ging de snert subiet over de knieën van kokhalzende groentjes en rolden raasdonders als knickers over de dansende vloer. Dat was altijd lachen geblazen. Hij bracht het leuk, maar ik had geen interesse. Uit en thuis in no time was misschien je van hét voor gabbers met vaste verkering zoals Roy, die geen week zonder zijn Dora kon. Mijn voorkeur ging naar wat anders uit. Wat ik zocht, was een lange reis naar een ander continent. Een half jaar of nog langer wegblijven; daar tekende ik voor. En als ik in Mokum niet zou slagen, probeerde ik het in Rotjeknor, want daar waren van oudsher de meeste trampvaartrederijen gevestigd.

Ik kwam op de Oostelijke Handelskade, waar ik me bijna overlopend van enthousiasme aandiende bij de N.V. tot voortzetting van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Iets voorbij de ommuurde binnenplaats van het voormalige Lloyd Hotel liep ik de kantine binnen. Volgens mijn informatie werd hier ook gemonsterd. Ik zette mijn beste beentje voor en wapperde nerveus met het nog maagdelijke monsterboekje. Wat mij betrof was het gelijk 'voor en achter' en ik wilde best genoeg nemen met een simpel baantje aan boord. Achter de loodsen Argentinië en Brazilië had ik al een batterij laadmasten en een paar okergele schoorstenen met zwarte bovenranden gezien, dus waar wachtten we nog op? De man die ik moest hebben, zat achter zijn bureau alsof hij het gezag voerde over een schip met Titanic-afmetingen. Hij keek me aan of ik niet goed snik was en bromde dat ik zijn tijd niet moest verspillen. Volgens deze Jan met de pet waren er nog zeker honderd wachtenden vóór me die wél over zeebenen beschikten. Ik haalde mijn schouders op en knikte hem vriendelijk toe. Zo snel liet ik me niet kisten.

Buiten keek ik nog even naar wat in de volksmond bekend had gestaan als 'Hotel de Houten Lepel' en stak een eind verderop het spoorwegemplacement van de Rietlanden over om op de Borneokade te komen waar de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Oceaan' al dertig jaar de dienst uitmaakte. De rederij was eind negentiende eeuw opgericht als een slimme zet van Alfred Holt. In 1866 was de ambitieuze machinist uit Liverpool een carrière als reder begonnen. Vervolgens had zijn Ocean Steamship Company kans gezien om alle grote concurrenten over te

nemen of uit de vaart te prijzen en een naam gevestigd met de vaart op Malakka, de Filippijnen en China. Toen Deli-tabak - de ziel van de sigaar - gigantische winsten begon op te leveren, wilde de Blue Funnel Line van Holt daar een graantje van meepikken, maar de inter-insulaire vaart in de Indische archipel was voorbehouden aan vrachtschepen onder Nederlandse vlag. Zijn Amsterdamse zakenrelatie had hem toen op het idee gebracht om een dochtermaatschappij op te richten. De zoon van een middenstander uit mijn buurt had een paar reizen gemaakt met de *Laërtes*. Kapsones had-ie genoeg, maar verder dan matroos onder de gage had de branieschopper het niet gebracht op deze 'blauwpijper' die vernoemd was naar de vader van Odysseus. Ook de vrachtschepen van de KNSM droegen namen die naar goden, halfgoden, reuzen en monsters uit de Griekse mythologie verwezen, maar voor de vloot die bij de Borneokade meerde, werden uitsluitend mannelijke eigennamen gebruikt. Vaste aanloophavens waren Belawan, Jakarta, Surabaya en Makassar, maar door afname van ladingaanbod was het aantal afvaarten teruggelopen tot eens per maand. De 'Oceaan' onderhield daarnaast lijnvrachtdiensten tussen Amsterdam, Hamburg, Antwerpen en Liverpool. Moedermaatschappij Holt & Company was tevens een oude bekende langs de West-Afrikaanse kust en dat was al zo sinds onze West-Indische Compagnie roemloos ten onder was gegaan. Het verhaal wilde dat de kapitein van het eerste NSMO-stoomschip dat rederij Holt & Company uit de vaart had aangekocht, tijdens zijn inspectie een vracht Bijbels en ettelijke blikken hardblauwe verf in een ruim aantrof. Wat deze 'schipper naast God' met die boeken der boeken had gedaan, was mij niet bekend, maar de overgeschilderde schoorsteenpijp leverde de 'Oceaan' een opvallend visitekaartje op en in Amsterdam had men het dan ook over de rederij van de 'blauwpijpers'.

Ik zette mijn fiets tegen het hek en keek om me heen. Erg uitnodigend zag het er hier niet uit en van het soort drukte als bij de Lloyd was ook geen sprake. Ik vroeg me af of ik veel kans zou maken bij een maatschappij met een stuk of zes schepen. De portiersloge zat tussen het bakstenen douanegebouw en een lange, hoge loods ingeklemd. Het grauwe bouwwerk deed aan een onderzeebootbunker denken, zoals het betonnen bakbeest in IJmuiden dat ze na de Bevrijding vergeten waren op te blazen. In het kantoortje stonden drie bootwerkers met een walbaas te bakkeleien. Het had zo te horen iets met overwerk op zondag te maken. Het gekift ging nog een tijdje door, maar verplaatste zich gelukkig naar buiten nadat de portier even op zijn strepen was gaan staan. Daarna was ik aan de beurt. Er werd het een en ander genoteerd, maar ik hoefde me niet te haasten om aan te monsteren.

Aan de andere kant van de Verbindingsdam sloeg ik rechtsaf en liep het administratiegebouw binnen van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. De vracht- en passagiersschepen van deze uit 1856 daterende rederij hadden zwarte schoorsteenpijpen met daarop een dubbele witte band. In de volksmond stond Mokums oudste nog bestaande scheepvaartmaatschappij, met lijndiensten op Europese, Afrikaanse en Noord- en Zuid-Amerikaanse havens bekend als de 'Roggebrood'. De initialen van de rederij stonden ook voor 'kan niet slechter meer', maar daardoor liet ik me niet van de wijs brengen. Er was iemand vóór me die een bundeltje bedrijfskleding onder zijn arm had en vroeg wanneer hij aan boord moest. Hij wel. Een man met kraalogen en hangwangen schreef mijn personalia op

en zei met een zeurderige stem dat ik nog wel van de 'Koninklijke Boot' zou horen als er aanleiding toe zou zijn. Daar had ik wat aan. Ik groette de alweer knikkebollende pennenlikker en liet buiten een vorkheftruck met pallets passeren.

Ik gaf de moed niet op en ging naar links en reed het Java-eiland op. Dit gedeelte van de in 1906 opgeleverde strekdam in het IJ was de thuisbasis van de Stoomvaart Maatschappij Nederland; ook wel bekend als de 'Suez'. De oprichting van de SMN had alles te maken gehad met de opening van het Suezkanaal, dat waterbouwkundig hoogstandje van burggraaf Ferdinand de Lesseps en het bloed, zweet en de tranen van vele duizenden Egyptische grondwerkers. 'Wandelstokkenmaatschappij' was weer een andere bijnaam en dat sloeg op de formele zo niet stijve sfeer aan boord van hun kapitale mailstomers in de jaren van voor de Tweede Wereldoorlog.

Bij een loods van de Holland-Afrika Lijn op de Sumatrakade werd een schip gelost dat onder de vlag van de Haagse Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij voer. De prikkelende geur van teer en producten uit het zwarte werelddeel waaide mijn neus binnen en wedijverde met de voorproef van tropische genoegens die mijn fantasie me voorspiegelde. Op de Mulo had ik meestal zitten suffen tijdens gortdroog voorgeschotelde lessen in algebra en meetkunde. Van de leerstellingen van Pythagoras, straal- en integraalberekeningen, gelijkzijdige hyperbolen, of de sinus en cosinus van de hoeken van alfa en bèta begreep ik geen snars, maar geschiedenis was mijn lievelingsvak. Onze leraar was een geboren verteller en vond het domweg uit je hoofd leren van jaartallen van minder belang dan het hoe en waarom. 'In het verleden ligt het heden' was zijn motto, hoewel daar tot nu toe maar weinig lering uit was getrokken. Behalve interesse voor het historische wel en wee van Nederland buitengaats had ik ook wat met West-Afrika; een gebied dat qua oppervlakte vergelijkbaar was met de (toen nog maar) zes lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap samen. Wat onze voorouders allemaal in West-Afrika hadden uitgespookt en hoe het zat met de slavenhandel onder de vlag van de West-Indische Compagnie; daaraan was op school geen aandacht besteed. Het was een zwarte bladzijde die in de doofpot was gestopt, waardoor ik alleen maar nieuwsgieriger was geworden. Die fascinatie was nog verder aangewakkerd nadat ik op het Waterlooplein een boek over de belevenissen van Pieter van den Broecke op de kop had getikt. De Amsterdamse koopman had begin zeventiende eeuw een aantal reizen naar de Goudkust, de monding van de Kongorivier en naar Angola gemaakt, waarna hij in dienst was getreden bij de Verenigde Oost-Indische Compagnie en carrière had gemaakt in de Gordel van Smaragd. Voordat commandeur Van den Broecke in 1640 aan de pest overleed, had hij nog een belangrijke rol gespeeld tijdens het beleg van Malakka.

Een eind verderop werd de *Riouw* losgemaakt. Met een gevoel van afgunst zag ik hoe matrozen armdikke manillatrossen binnenhaalden terwijl het grote vrachtschip langzaam van de kade loskwam en door een sleepboot naar het midden van het IJ werd getrokken. Ik passeerde emailen waarschuwbord met in grote letters: 'Een ieder wordt geacht voor het aanluiden van de werkzaamheden op het werk te zijn'. Een portier wilde weten waarvoor ik kwam en nadat hij me op een bromtoon de weg had gewezen, reed ik door naar de kop van het eiland waar de Java- en de Sumatrakade bij elkaar kwamen. Niet ver verwijderd van een bakstenen gebouw met

een boegvormige voorkant en met een bronzen vrouwenfiguur aan de gevel, waagde ik het er weer op. In een kantoortje bladerde iemand achter een volgestapeld bureau wat afwezig door mijn zeemansboekje. Voor hem lag een walmende sigarenpeuk te smeulen. De asbak had de vorm van een reddingsloep en was bedrukt met de lijfspreuk van Jan Boissevain, de oprichter van de maatschappij: ‘Wie varen wil zij onvervaard, maar wake voor gevaar’. Nadat de administrateur een formulier had ingevuld, kreeg ik te horen dat de ‘Nederland’ me op zou roepen zodra ze een algemeen bediende nodig hadden. Zonder zeebenen, als brildrager en op mijn leeftijd kwam ik voor geen enkele andere functie in aanmerking.

Ik bleef nog een tijdje in het havengebied rondhangen om de sfeer van onbekende horizonten op te snuiven. Het IJ. Wat was daar niet allemaal in- en uitgeladen sinds de tijd dat Amsterdam de Noord-Duitse Hanze fel beconcurrerde en Brugge nog als de belangrijkste stapelmarkt van West-Europa gold. In die periode was het een komen en gaan van koggeschepen met Vlaams linnen; wol en laken uit Engeland; amandelen, wijn, zout, zuidvruchten, olijfolie en marmer uit Frankrijk, Spanje, Portugal en Italië; bier, gepekeld vlees en gerookte ham uit Hamburg en Lübeck; graan uit de Oostzeelanden; hennep en vlas uit Reval; bont en leer uit Rusland; honing uit de Balkan; hout, koper en ijzererts uit Zweden; en walrustanden en traan uit arctische streken. Stokvis uit Noorwegen en IJsland speelde een belangrijke rol tijdens de christelijke vastendagen en haring was niet alleen volksvoedsel, maar ook een exportartikel bij uitstek. Mijn vader had me wel eens mee naar het IJ genomen wanneer zeekasteel de *Oranje* aan de Javakade lag, of als drijvende traanfabriek de *Willem Barendsz. II* op het punt van vertrek stond. Op het klotsende water heerste zoals altijd een aanstekelijke drukte en ik had behoorlijk de smoor in dat ik doelloos toe moest kijken. Aan de overkant van het IJ waren lassers van de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij bezig aan de torenhoge romp van een ertstanker die geregistreerd stond onder de goedkope vlag van Panama. Ponten voeren af en aan en kleine scheepjes van parlevinkers, lichters, een nerveus voortschietend bootje van de havenpolitie, diepliggende dekschuiten, een rondvaartboot van Kooy en een paar roet afblazende witbanders van sleepvaartrederij Gebr. v/h Goedkoop tornden op tegen de leigrijze golven. Een pendelbootje dat reclame maakte voor Scheepjeswol stond bomvol met werkvolk en een eind verderop snorde een motorbarkas van de Coöperatieve Boot- en Stuurlieden Vereniging naar de Sumatrakade. Ik stak een sigaret op en tuurde in die richting. Kraanarmen die op giraffenthalzen leken, zwenkten rond met volle netten. Voor goederenloodsen stonden hoogopgestapelde pallets, zakken, kisten, kratten en balen. Meeuwen scheerden door de bewolkte lucht en doken neer op het kielzog van een uitvarend vrachtschip. Het was de *Graveland* die aan een nieuwe reis naar de Zuid-Amerikaanse oostkust begon.

‘Een juli met zon vult kelder en ton’ rijmde de spreuk op de kalender naast de pannenplank in de keuken. Het was volop hooimaand, maar op straat heerste een ander jaargetijde. Het was vrij koud, het stortregende en een straffe zuidwester probeerde paraplu’s in de vernieling te jagen of liever nog uit handen te rukken. Ik huiverde onwillekeurig terwijl ik langs de zelfbedieningswinkel van ‘Door Eendrachtig Samenwerken Profiteren Allen Regelmatig’ struinde. Boeren hadden altijd wat te klagen, maar met dit aanhoudende pestweer kon ik ze geen ongelijk

geven. Strandstoelenverhuurders en andere seizoengebonden ondernemers bij de duinen hadden natuurlijk zwaar de smoor in en bij bedrijven die verzekeringen tegen een verzopen vakantie afsloten, zouden ze ook wel slecht te spreken zijn. In de sigarenwinkel naast De Spar brandde de kachel en rook het naar gesausde pijptabak en boenwas. Ik haalde het dagblad met de meeste advertenties uit het rek, vouwde het dubbel en wachtte ongedurig op mijn beurt terwijl ik de wand achter de toonbank maar eens bekeek. Naast een kartonnen reclameplaat voor Dr. Dushkind's 'rustgevende' sigaretten hing er een met een dame uit de betere kringen. Ze droeg een zwartfluwelen avondjapon met een beschaafd decolleté en handschoenen tot ver over haar ellebogen. Haar kapsel ging voor een groot deel schuil onder het soort hoed dat bij de paardensportevenementen van Ascot, Derby of Duindicht hoorde. Met een zweem van een glimlach om een volmaakte mond probeerde ze me over te halen om een pakje Hunter te kopen. Even verderop hing een klok van houtkleurig plastic die op tien over tien was blijven stilstaan en Player's Navy Medium Cut Cigarettes aanpreeft. Voor de zoveelste keer bestudeerde ik de afbeelding van een Britse *salty dog* met zijn markante kop, roestbruine snorbaard en een pet waar 'Hero' op stond. De janmaat stamde nog uit de tijd dat veel zeelui een gouden ooring droegen om waar ook ter wereld voldoende geld voor een fatsoenlijke begrafenis na te laten. De pikbroek met zijn wat melancholieke blik, gericht op onbekende einders, werd omringd door een reddingsboei, een zeegezicht met een vuurtoren op een landtong en een wolkenlucht die in brand leek te staan. Virginia-tabak was me te scherp maar dit merk kon ik dromen dankzij een stom gokspelletje uit mijn kortebroekenperiode dat 'playeren' werd genoemd. Het was een suggestieve afbeelding, maar hoe zat het met mij? Het was nu meer dan drie weken geleden dat ik mijn pelgrimage door het havengebied had gemaakt en overal bot had gevangen.

Er was een klant vóór me in een olijfgroene regenjas met schouderflappen en glimmend gepoetste koperen knopen. Ik had hem hier al eerder gezien en ook deze keer had meneer een hoop noten op zijn zang. Hij ergerde zich luidkeels aan de verloedering van de hedendaagse jeugd, het weer, de alweer verhoogde tabaksaccijnzen en zijn knellende overschoenen. Een gezette huisvrouw met krulspelden onder een transparant regenkapje deed ook een duit in het zakje en stak een klaagzang af over de schandalige prijzen van groenten en fruit. Met haar was de middenstander het ook roerend eens. Hij knikte automatisch, terwijl hij met een poetsdoek over de als een spiegel blinkende toonbank wreef. Zelfs het verchromde pijpje met de 'eeuwigdurende' vlam voor klanten die gelijk wilden opsteken, ontsnapte niet aan zijn tomeloze werkdrijf. Om de tijd te doden nam ik de krant door.

Twee astronauten hadden een ruimtereis van achtenveertig uur volbracht en een van die ruimtereizigers had voor een Amerikaanse primeur gezorgd door tijdens de vlucht een uitstapje buiten de capsule te maken. In Zuid-Afrika was woedend gereageerd op een voorstel van minister Joseph Luns van Buitenlandse Zaken. De staatsman met een hete aardappel in zijn keel en een broer van mijn tekenleraar op de Mulo, had bekendgemaakt dat de overheid een ton zou schenken aan een particulier fonds voor de slachtoffers van het apartheidbeleid. De president van de Wereldbank had te melden dat de totale financiële hulp van het Westen en de Verenigde Staten aan ontwikkelingslanden zeventienduizendacht-honderdvierenvijftig miljoen dollar had bedragen. Gerekend over de afgelopen vier jaar was van de totale ontwikkelingshulp

zesenvijftig procent afkomstig uit de Verenigde Staten, zestien procent uit Frankrijk, acht procent uit Groot Brittannië, zeven procent uit de Bondsrepubliek en vier procent uit Japan. Voor zover de statistieken over de periode 1960-1964 al bekend waren, had de toename van het bruto nationaalproduct in dertig ontwikkelingslanden (met in totaal vijfenzeventig procent van de wereldbevolking) niet meer dan vier procent bedragen. Per hoofd van de bevolking hield dit in, dat het bruto nationaalproduct in de ontwikkelingslanden met circa anderhalf procent was gestegen, ofwel twee dollar per jaar. In de zogeheten rijke landen was dit vier procent ofwel zestig dollar per jaar. In de Verenigde Staten was het nationaal inkomen vorig jaar met circa dertig miljard dollar gestegen, wat overeenkwam met wat alle inwoners van Afrika bij elkaar hadden gesappeld. Een kwart van het totale bedrag was besteed aan voedselhulp, waaruit volgens het artikel kon worden geconcludeerd dat de Derde Wereld steeds armer werd en de rijke landen steeds rijker.

Uit Antibes kwam het bericht dat het kwartet van tenorsaxofonist John Coltrane het publiek tijdens het Juan Les Pins Jazzfestival in trance had gespeeld met een ruim drie kwartier durende uitvoering van de suite *A Love Supreme*. Bob Dylan op zijn beurt was tijdens het Newport Folk Festival voor rotte vis uitgemaakt. Volgens zijn discipelen had de hogepriester van de protestsong heiligschennis gepleegd door met een elektrisch versterkte band op het podium te verschijnen.

‘En, jongeman. Wat mag het zijn?’ De winkelier keek me afwachtend aan terwijl de gepensioneerde houwdegen die vond dat het vroeger allemaal beter was de deurbel krachtig liet rinkelen.

Ik kocht een pakje Bastos blauw voor de somma van een gulden en dertien cent, wees op de krant en betaalde met een blauwpapieren riks. De tabaksverkoper was klaarblijkelijk de leukste thuis en vroeg of ik het niet zonde vond om dat biljet uit te geven. Zulke lapjes van vlak na de oorlog zag je tegenwoordig niet veel meer en binnenkort zouden ze uit omloop worden genomen. Dan werd zo’n knaak pas echt geld waard, zei hij grinnikend om zijn eigen gevatheid. Ik knikte ongeïnteresseerd. Geld was geld en dat moest gewoon rollen.

Thuis spitte ik de personeelskolommen door en noteerde zonder veel animo drie telefoonnummers, waarna ik opnieuw een wolkbreuk trotseerde omdat mijn ouders een telefoonaansluiting net zo’n overbodige luxe vonden als een televisietoestel.

Ik werkte alweer een tijdje voor schoonmaakbedrijf Cemsto en verdiende mijn geld in een grote PTT-garage aan de Westerdoksdijk. Het was geen onaardige baan en ik leerde spelenderwijs met dikke Dafs en de hogedrukspuit om te gaan. Tijdens de schaft zat ik, als het even kon, met mijn brood en een halve literfles melk langs de waterkant en staarde naar schepen van allerlei tonnages en nationaliteiten, die het IJ binnenvielen of richting Noordzeekanaal voeren. Op mijn sollicitaties had niemand gereageerd. Ik vroeg me eigenlijk al niet meer af of ik ooit nog buitengaats zou komen en had met Tony vage plannen gemaakt om naar het hoge noorden te liften zodra we voldoende geld hadden. Volgens hem kon je in Stockholm goed verdienen als lijkbewasser in mortuaria. De jongen waarmee ik vorig jaar op zijn Puch Skyrider brommer naar Spanje was geweest, had er nog bijgezegd dat Zweedse meiden als was in de handen van getapte binken zoals wij waren. Natuurlijk, dat kon niet

missen... Toen ik op een avond naar huis reed, kwam de regen weer eens met bakken uit de hemel en had een hufter in een Opel Kadett er lol in om pal naast me door een plas de hoek om te scheuren. Beneden in het trapportaal rook het als vanouds naar Hollandse prak. De boiler was gelukkig vol, zodat ik een douche kon nemen.

Ik kleepte me om en liet me met een zucht op de bank vallen om een sigaret te roken. Het liep tegen zessen en uit de keuken klonk het gerammel van potten en pannen. Elk moment kon ma het eten op tafel zetten, want ze was iemand van de klok. Mijn vader stond op uit zijn luie stoel bij het raam en zette het pas aangeschafte en contant betaalde pronkstuk in de huiskamer aan om naar het avondnieuws te luisteren. De in donker hout en ivoor- en goudkleurig plastic vormgegeven Philips bi-Ampli breedbandradio kwam tot leven en de huiskamer werd gevuld met de klanken van *Farewell Blues*, de herkenningsmelodie van de Ramblers. Klassiek was de opmerking waarmee bandleider Theo Uden Masman de uitzending altijd afsloot. ‘We nemen afscheid voor nu, maarrr... wij komen terug.’ Ik doofde de peuk en ging zonder veel animo aan tafel.

Overdag maakte mijn moeder de boel bij anderen schoon en in de keuken thuis hield ze het kort en bondig. Haar pot schafte geen liflafjes maar degelijke kost waar je wat aan had. Ik wist al wat er komen ging. Het menu van vanavond zou uit kippensoep met veel vermicelli bestaan, en de volgende gang was tot pap gekookte bloemkool met een dikke witte saus, blinde vinken en gestampte aardappelen. Met haar toetjes vielen ook geen culinaire prijzen te verdienen. Het was fruit, rijstepap of yoghurt met bruine suiker, of zelfgemaakte custardvla met klonten en vellen. Bij ons werd altijd snel gegeten en vanavond kwam dat goed uit. Ik had me de afgelopen dag wezenloos geboend op vracht- en bestelwagens die eruit zagen of ze aan een crosscountry mee hadden gedaan. Een paar pilsjes in een buurtcafé had ik wel verdiend.

‘O ja, jongen, vóór ik het vergeet’, zei mijn vader terwijl hij de krant dichtsloeg. ‘Er is een telegram voor je afgegeven.’

Nou, dat had hij ook wel gelijk kunnen zeggen. Verbaasd en een beetje zenuwachtig ook scheurde ik de envelop open. Mijn ogen vlogen over de opgeplakte strookjes op het formulier; keer op keer, tot ik de tekst kon dromen. Er bestond toch nog zoiets als pure mazzel.

‘Nou, en? Waar is de brand? Of hebben ze je soms een portefeuille op het Binnenhof aangeboden?’ Mijn vader keek me benieuwd aan.

‘Het is iets veel beters’, zei ik triomfantelijk. ‘Morgenvroeg ga ik naar het kantoor van de “Nederland” om de monsterrol van een van hun schepen te tekenen.’

Op dat moment kwam ma de kamer binnen met de soepterrine. Ze vroeg wat er aan de hand was, maar toen ik zei dat ik naar zee ging reageerde ze opvallend koel. Varen, dat vond ze maar niks. Ik kon beter eens gaan uitkijken naar een goede betrekking op kantoor.

Ik bereikte een nieuw persoonlijk record op de fiets en was stipt op tijd om mijn handtekening onder de akte van monsterring te zetten. In mijn zeemansboekje werden de naam van het schip, mijn nummer op de monsterrol, mijn functie, de termijn of het aantal reizen, en de datum van aanmonsterring genoteerd door iemand die aan schoonschrijven deed. Ten overvloede zette de man er een stempel bij uit naam van

de waterschout, G.N.H. Baron van Till. In het vakje 'Beëindiging van de dienst aan boord' werd Amsterdam geschreven. Het was misschien een beetje kinderachtig, maar onwillekeurig kreeg ik het gevoel dat ik op het punt stond om de wereld te gaan ontdekken.

De zogeheten monsterrol was een gewoon formulier en geen opgerolde lijst, wat duidelijk maakte dat men in maritieme kringen prat moest gaan op oude tradities. Het begrip 'monsterrol' dateerde uit de roemruchte periode dat schepen nog van hout en zeelui zogenaamd van ijzer waren. In de tijd van Evertsen, Heyn, Jol alias Houtepoot, De Ruyter, Van Spilbergen, Tromp, Van Wassenaer Obdam, of Swartenhondt heette zoiets de 'artikelbrief', die uit niet minder dan zesenzestig geboden bestond. Het ruwe, zware werk, het belabberde voedsel, gebrek aan goed drinkwater en het feit dat de opvarenden lange tijd op elkaar waren aangewezen en in kleine bedompte ruimten op een overbevolkt schip moesten verblijven - dat alles leverde al snel wrijvingen op. Om dreigende opstandjes en vechtpartijen tijdig de kop in te drukken, werd de wind er krachtig onder gehouden en de verschillende straffen logen er dan ook niet om. Jan Compagnie werd al op zijn gage gekort omdat hij bier had gemorst, tabak achter de grote mast had gerookt, geld had vergokt, Gods woord had misbruikt, of wanneer hij tijdens zijn wacht slapend was aangetroffen. 'Laarzen' was een ander woord voor een afranseling met de kat met zeven staarten, die na insubordinatie of werkweigering werden uitgedeeld. Ook kon een veroordeelde aan een touw en met loden gewichten aan de voeten tot driemaal toe van de hoogste ra in zee gegooid worden. Kielhalen was volgens afbeeldingen op vazen al bekend bij de oude Grieken, die op die manier met piraten afrekenden. Tijdens de zeventiende eeuw werd deze straf onder meer toegepast wanneer een mindere een officier te lijf was gegaan. De aan handen en voeten gebonden en tot zijn broek en hemd uitgekledde veroordeelde werd met lood verzwaard, kreeg proppen in zijn oren en een spons of een in olie gedrenkte lap om op te bijten. Na voorlezing van het vonnis werd hij ten overstaan van de hele bemanning tot de nok van de grote ra omhooggehesen, en vervolgens aan stuurboordkant in zee gedumpt. Op het moment dat men dacht dat de ongelukkige diep genoeg was gezonken, werd hij zo snel als mogelijk onder de door vlijmscherpe eendenmosselen en ander hard aangroei bedekte scheepsromp doorgetrokken en omhooggehaald. In veel gevallen was de gekielhaalde blauw aangelopen en bezaaid met ernstige snijwonden. Wanneer hij niet diep genoeg was gezonken of te snel werd opgehaald, kwam de gestrafte boven met botbreuken of een schedelbasisfractuur. Was hij door de val buiten bewustzijn geraakt, dan haalde men een stoffelijk overschot aan boord.

Muiters, op heterdaad betrapte homoseksuelen, of opvarenden die categorisch weigerden om tegen de vijand te vechten, stond de strop te wachten. Soms werden hen de voeten gespoeld. Moordenaars werden ruggelings aan hun slachtoffer vastgebonden en zonder omhaal in zee geworpen. Nabestaanden hoefden nergens op te rekenen, omdat het tegoed aan gage van de veroordeelde verbeurd was verklaard. Wie een mes tegen een maat had getrokken werd aan de grote mast genageld met dat mes dwars door zijn hand. Hij moest dan maar zien hoe hij los kwam, en als dat was gelukt kon hij na een bliksembezoek aan de ziekboeg gelijk weer aan de slag.

Sindsdien was er gelukkig een hoop ten goede veranderd, maar dat wilde niet gelijk zeggen dat ik aan een plezierreisje zou deelnemen. Waar ik me aan te houden had,

bestond uit een aardige waslijst met rechten en vooral plichten. Zo stelde artikel 14 dat iedereen verplicht was om zich betamelijk en overeenkomstig de regels van goede orde, zowel bij de openbare godsdienstoefening als bij andere gelegenheden, te gedragen en de bevelen van de kapitein en de scheepsofficieren stipt te gehoorzamen en zich van vechterij, dronkenschap en ander wangedrag te onthouden. Artikel 19 was van meer belang. Hierin werd gesteld wat ik zou verdienen en welk bedrag ik 'op de hand' ontving als voorschot op mijn gage na het tekenen van de monsterrol. In artikel 20 was sprake van gagestraf, die je kon oplopen door bevelen te weigeren, of als je te laat aan boord terugkwam. Het verbeurd verklaarde loon zou ten goede komen aan een door de voorzitter van de Raad voor het Scheepvaartfonds te bepalen goed doel. Artikel 30 maakte duidelijk dat de bewoners van een verblijf waar smokkelwaar werd aangetroffen, collectief verantwoordelijk waren én aansprakelijk werden gesteld voor de gevolgen hiervan. De inhoud van de andere artikelen nam ik maar voor kennisgeving aan. Weliswaar lag mijn loon een stuk lager dan wat ik bij Luxor Plastics had verdiend, maar terugdenkend aan die fabriek zou ik nog voor minder naar zee zijn gegaan. Ik stond te popelen om aan boord te gaan en zette mijn handtekening zonder een moment van aarzeling. Daarmee ging ik akkoord met mijn toekomstige werkzaamheden, de reis, de gage, het handgeld, de boordrantsoenen, het recht op verpleging tijdens ziekte of ongeval aan boord, en de verplichting om de gezagvoerder bij te staan bij 'aanrandingen', zoals de omschrijving luidde. Mouterij in deze tijd en dan op een Nederlands schip? Dat leek me wat al te ver gezocht. Van al deze voorwaarden mocht onder geen beding worden afgeweken. Niet door mij en ook niet door de rederij. Ik kon me nu algemeen bediende noemen en daar was ik best een beetje trots op. De vraag wanneer we uit zouden varen brandde me op de lippen, maar voor ik hem kon stellen kreeg mijn enthousiasme een domper. Ik zou pas over een week op zee zitten en op het motorschip *Gabonkust* komen te werken voor een kustreisje naar Hamburg. Dan zou ik een paar dagen thuis zijn en weer aan boord gaan voor het echte werk koers Kreeftskeerkring.

Terwijl ik het havengebied achter me liet, speelde het zwarte continent weer door mijn hoofd. Nog niet zo lang geleden had ik als verwoed verzamelaar van scheepsfoto's wel eens in de etalages van het Afrika Huis staan kijken. Op de massieve hoekpilaar van dat pand aan het Spui pronkte het vignet van de N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij; het vijfenveertig jaar oude samenwerkingsverband tussen vier Amsterdamse en vier Rotterdamse rederijen. Met het oog op de traditionele rivaliteit tussen Mokum en Rotjeknor was het hoofdkantoor van de VNS in neutraal Den Haag gevestigd, en ook naar deze maatschappij had ik destijds geschreven of ze me documentatie én foto's konden sturen.

Het voorwerp dat mijn fantasie daar op het Spui danig had geprikkeld, was een mooi gedetailleerd scheepsmodel. Dit voormalige paradepaard van de Holland-Afrika Lijn was bij de bekende scheepsbouwer Piet Smit junior in Rotterdam van stapel gelopen als het ss *Nieuwkerk*; de eerste 'oranjebander' waarmee de VNS in 1928 een lijndienst op Afrikaanse havens had geopend. Een verbouwing bij De Schelde in 1934 had dit vrachtpassagiersschip bijna duizend ton groter gemaakt. In

de nieuwe uitmonstering was er hutaccommodatie voor tachtig passagiers, de stoommachines waren vervangen door krachtige tweetaktdieselmotoren van Sulzer, en het schip had een Maier-voorsteven en een andere naam gekregen. In de Tweede Wereldoorlog had het ms *Boschfontein* dienst gedaan als troepen transportschip, maar in 1947 was de draad weer opgepakt.

Na vijf jaar van Duitse terreur, vernielzucht en plundering was Nederland een grote puinhoop en zochten veel mensen een nieuw bestaan in Amerika, Canada of Nieuw-Zeeland. Een gezin bij ons in de straat was naar Australië geëmigreerd. 'Down under' hadden ze hun hele hebben en houden in een schapenfokkerij gestoken, maar binnen twee jaar waren ze weer terug; een dure illusie armer. In het gebied waar ze op een betere toekomst hadden gehoopt, was meer dan een jaar geen druppel regen gevallen. Wie zijn geluk in Zuid-Afrika wilde beproeven, kon passage boeken op de *Boschfontein*. Daarnaast was het schip ook in trek bij een selecte groep van vakantiegangers. In het arbeidersmilieu waarin ik was opgegroeid, betekende een dagje naar Zandvoort met de Blauwe tram, alias de Boedapester, al een hoogtepunt tijdens de grote vakantie. Toeristen die in die magere opbouwjaren vijftig niet op een paar centen hoefden te kijken, konden met de auto of in een luxe slaapcabine tussen de rails naar de Rivièra en terug naar huis met dit prachtschip. Op een affiche van de Holland-Afrika Lijn keek je op tegen de kolossale steil oprijzende zwarte scheepswand met tientallen patrijspootjes. In de boordgangen van twee dekken stond het vol met passagiers en over de relingen hingen kleurige guirlandes vrolijk in de wind te wapperen. In 1957 toen het emigrantenvervoer naar het land van de apartheid afnam, was de oude dame tot vrachtschip verbouwd en omgedoopt tot *Boschkerk*. Later dat jaar was ze na een felle brand in de Rotterdamse haven voor de sloop naar Hamburg verkocht.

In een van die etalages op het Spui hing ook een affiche van de Holland West-Afrika Lijn, waarin de VNS voor vijftig procent deelnam. De namen van aanloophavens als Dakar, Conakry, Freetown, Monrovia, Lagos, Takoradi, Accra, Abidjan, Port Harcourt, Douala en Kribi stonden in mijn geheugen gegrift. Vooruitlopend op de ontdekkingsreis die me zomaar in de schoot was geworpen, stelde ik vast een lijstje op van kennissen die ik een ansichtkaart zou sturen.

Met een gevoel van opwinding kwam ik thuis, waar ik in de boekenkast naar achtergrondinformatie zocht over het land waar mijn schip naar was vernoemd. Merkwaardig genoeg stond Gabon in de encyclopedie vermeld als 'Gaboen'. De evenaar liep dwars door deze dunbevolkte republiek, die vermoedelijk voor het eerst door Hollanders was aangedaan tegen het eind van de zestiende eeuw. De belangrijkste rivier was omstreeks 1473 door een zekere Lopo Gonçaves ontdekt, en Rio de Gabão gedoopt. De naar deze Portugese zeevaarder vernoemde kaap ten zuiden van de Gabon-rivier was lang geleden het verzamelpunt geweest voor in konvooi thuisvarende schepen van de West-Indische Compagnie. Peper en goud viel er in Gabon niet te halen, maar er waren fortuinen gemaakt dankzij de handel in ivoor, dat via de rivier uit de binnenlanden was aangevoerd. Aan de vooravond van de Gouden Eeuw omschreef men de inboorlingen langs de kust als diefachtig en tamelijk agressief, en daar hadden ook de opvarenden van het *Palmboomken* van mee kunnen praten. Op een zekere dag in 1600 had het tachtig ton metende en in

Amsterdam uitgerede schip het anker laten vallen bij de uitmonding van de Gabonrivier. Voor de bemanning het goed en wel in de gaten had, was een groot deel van hen in de pan gehakt en op het menu gezet.

Als ik het in groen leer gebonden naslawerk mocht geloven, beleden de meeste inwoners, met de Fang en de Eshira als belangrijkste stammen, het christelijk geloof. Gabon had een oppervlakte van bijna tweehonderdzeventigduizend vierkante kilometer en vormde een onderdeel van de vroegere slavenkust. Deze koloniale 'winkelstraat' van West-Afrika liep van de Groene Kaap op de veertiende graad noorderbreedte tot aan Kaap Frio op de achttiende graad zuiderbreedte en ter hoogte van het meest zuidelijke deel van Portugees Angola. In 1849 onderschepte een Frans marinefregat een slavenhaler en was de menselijke lading in Gabon aan land gebracht. De nederzetting die men op die plek had gesticht, werd Libreville genoemd - de huidige hoofdstad van een land dat voor driekwart uit oerwoud bestond. Naast palmolie, aardgas, uranium, goud, mangaan en petroleum was ook de zachte houtsoort okoemé (*Aucoumea klaineana*), waar fineer en triplex van werd gemaakt, een belangrijk exportartikel.

Nadat in Frankrijk oud-generaal Charles de Gaulle weer aan de macht was gekomen, waar hij alle zeilen had moeten bijzetten om de Algerijnse crisis op te lossen, was de dekolonisatie van Franse gebiedsdelen in Afrika in een stroomversnelling gekomen. Nadat ook de Belgische Kongo in 1960 onafhankelijk was geworden, hadden Burundi de Centraal-Afrikaanse Republiek, Kameroen, Kongo-Brazzaville, Kongo-Kinshasa, Dahomey, Gabon, Ivoorkust, Madagaskar, Mali, Mauretanië, Niger, Opper-Volta, Rwanda, Senegal, Tsjaad en Togo zich met de Europese Economische Gemeenschap geassocieerd. Tot de doelstellingen van deze gemeenschap hoorden ontwikkelingshulp, uitbreiding van het onderlinge handelsverkeer en versterking van de economische onafhankelijkheid van de Afrikaanse geassocieerde lidstaten. Tijdens de Conventie van Yaoundé was een vrijhandelszone tussen de EEG en de Afrikaanse partners ingesteld; de douanerechten op ananassen, cacao, kokos- en muskaatnoten, koffie, kruidnagels en vanille zouden worden opgeheven. Of de gemiddelde Gabonees beter van die overeenkomst werd - daarover hoefde je je niet al te veel illusies te maken. Hoewel het koloniale tijdperk in Afrika op een paar uitzonderingen na voorbij was, waren het de multinationale ondernemingen die het gros van de winst opstreken en nieuwe machthebbers spekten in ruil voor het monddood maken van de plaatselijke oppositie.

Voordat hij in 1961 tot Gabons eerste president was benoemd, stond Léon M'Ba bekend als een idealist en voorvechter van de rechten van de mens. Tijdens de Franse overheersing was de sociaal bewogen politicus tot dertien jaar huisarrest veroordeeld, maar nadat hij aan de macht was gekomen had M'Ba zich in snel tempo ontpopt tot het soort zakkenvullende dictator, waar je tegenwoordig in Afrika over struikelde. In 1964 had hij de nationale assemblee ontbonden en verkiezingen tot nader order uitgesteld, waarna het leger een greep naar de macht had gedaan. De poging was met de hulp van Franse troepen neergeslagen en de belangrijkste tegenstanders van M'Ba waren tot lange gevangenisstraffen veroordeeld wegens hoogverraad.

De wildernis van Gabon zou nog model hebben gestaan voor de sterke verhalen over Tarzan en King Kong. Het was er natuurlijk tropisch benauwd en heet genoeg dat de mussen er van de daken vielen. In Gabon stonden ze niet op een droogje, want jaarlijks viel er tussen de vijftienhonderd en drieduizend millimeter regen. Het onderwerp kreeg me te pakken en ik haalde de boekenkast verder overhoop. Nu ik op het punt van vertrek stond, wilde ik zoveel mogelijk opsteken over mijn vermoedelijke reisbestemmingen. Mijn vader keek over het randje van zijn leesbril naar wat ik uitspookte. Zelf had hij alleen maar lagere school gehad en vanaf zijn veertiende had hij lange en zware dagen als bakkersknecht moeten maken. Verder dan de Ardennen was hij nooit geweest.

De Atlantische kant van het meest tropische werelddeel was bezaaid met riffen en zandbanken en er waren maar weinig beschutte ankerplaatsen. De door kerk en koning uitgezonden pioniers waren niet verder dan het strand gekomen, hadden hals over kop de benen genomen of waren in een hinderlaag gelokt en afgeslacht door goed georganiseerde strijdkrachten, die het gebrek aan modern wapentuig ruimschoots compenseerden door aantallen en strijdlust. De binnenlanden intrekken en het ondoordringbare regenwoud, roofdieren, slangen, giftig ongedierte en het verziekende klimaat trotseren was gekkenwerk, zodat de Portugezen steunpunten voor de kust hadden gevestigd. In 1470 ontdekte Fernando do Póo het naar hem vernoemde eiland op drie graden noorderbreedte. Niet lang daarna waren de eerste Europeanen de evenaar gepasseerd en verkenden Pedro Escobar en João de Santaram de van oorsprong vulkanische eilanden São Tomé en Príncipe. Omstreeks 1482 hadden Portugese zeevaarders de uitmonding van de Kongorivier ontdekt en zes jaar later zeilde Bartholomeu Diaz om de Stormkaap, waarmee was aangetoond dat de Atlantische en de Indische Oceaan met elkaar verbonden waren. De door de Portugezen bezette eilanden voor de West-Afrikaanse kust waren vrij makkelijk te verdedigen en fungeerden tevens als tussenstation op de lange en zware zeeroute naar India en Azië. Hier konden thuisvarende schepen brandhout, zoetwater en vers fruit tegen de gevreesde scheurbuik innemen en konden karvelen, galeien en jachten worden opgekalefaterd na stormschade of een vijandelijk treffen.

Een pretje kon het op deze hoogte niet zijn geweest: de Bochten van Benin en Biafra waren meer dan berucht. Voor de kust, die door de hoge deining, vanaf het schip gezien veel verder weg leek dan het geval was, moest constant met het dieplood worden gepeild. Menig schip liep in deze verraderlijke wateren aan de grond of raakte op drift en sloeg op de rotsen te pletter. Wie geluk had en de ramp overleefde, maakte kort daarna kennis met een vijandig gebied dat de bijnaam 'graf van de blanke man' alle eer aandeed.

Behalve de pas verworven kennis over een stukje van West-Afrika wilde ik ook wat over mijn maatschappij en het leven aan boord weten. In de telefoonsel bij de Admiraal de Ruyterweg, hoek Karel Doormanstraat, belde ik Roy op. Hij kende weer iemand die als kabelgast voor de Holland West-Afrika Lijn had gewerkt. Kabelgast? Nou, dat was iemand die zich aan boord bezighield met het kabel- en touwwerk, het onderhoud van los- en laadmateriaal, het goed in het vet houden van al die zaken, en het uitdelen van verf en soda aan de dekdienst. Roy klonk nogal verbaasd toen hij hoorde dat ik ging varen en gaf toe dat hij me daar niet voor had aangezien.

Tijd voor een afscheidsrondje in de Phonobar was er niet, want ook Roy stond op het punt van aftaaien met - hoe kon het anders - een weekboot van de Klompenlloyd. De reis ging naar Hull, Londen, Plymouth, Bristol, Manchester, Fowey en niet te vergeten Liverpool, het Mekka van de Merseybeat.

De kennis van Roy woonde schuin tegenover de Edison waar *Les Tricheurs* werd gedraaid. Pascale Petit was de femme fatale in die film over losgeslagen jongeren uit de betere kringen, seksfeesten, jazz, drankgelagen, immoreel gedrag en afpersing. Haar oudere broer die in een onderhoudsgarage werkte had haar nog zo gewaarschuwd, maar zusjelijf wilde niet luisteren. Ze hing liever de beest uit en dat kon dus nooit goed aflopen. De hoofdrolspeelster die zich aan het eind van de film met een Jaguar XK-120 tegen een vrachtwagen te pletter reed, vulde bijna de helft van het door reclame- en decoratieatelier Luhlf geschilderde bord boven de ingang van de buurtbioscoop. Toen 'De Valsspelers' een jaar of zes geleden uitkwam, had de Franse filmkeuring er een rolberoerte van gekregen, en was er door andere fatsoensrakkers op aangedrongen de film uit roulatie te nemen. De Nederlandse distributeur dacht blijkbaar dat de oorspronkelijke titel te weinig geld in het laatje zou brengen en had er het stompzinnige 'Zondaars in Spijkerbroek' van gemaakt.

Ik beklom twee steile uitgesleten trappen. Op een overloop waar het naar katten rook, maakte ik kennis met Tjeerd.

'Varen, hè? Helemaal geen slecht idee, makker.' Hij had een nogal gedrongen postuur, lang krullend haar en een paar felle donkere ogen die me even oplettend opnamen. De woonkamer van deze zeeman met zijn raspende stem hield het midden tussen een rariteitenkabinet en een miniatuurmuseum voor volkenkunde. Naast een verzameling bierpullen, bliken speelgoed, poppen in klederdracht, exotische schelpen en foto's van filmsterren, hing en stond het er vol met antieke steek- en slagwapens, maskers, waaiers, Chinese vazen, en tientallen beeldjes in soorten en maten. Tot de in het oog springende kopstukken hoorden een grote met ivoor ingelegde kamferkist en een zwartgelakt kamerscherm met bloedrode en ijsblauwe vogelmotieven in Aziatische stijl. Ik zei dat hij mooi woonde.

'Ken je wel zegge, maatje', klonk het vanuit de keuken, waar een sterke melange van knoflook en olijfolie vandaan kwam. 'En dat voor iemand die nooit aan de vrouw is geraakt. Bovendien zit ik hier pal bij historische grond als het ware. Wel eens van Jaco de Novo gehoord?'

Ik antwoordde dat ik niet zo gek was op Italiaanse muziek, waarop mijn gastheer in een blaffende hoest verviel.

'Italiaanse muziek? Hoe kom je d'rop! Nee makker, je zit er finaal naast. Als die naam je niks zegt, dan zul je toch zeker wel eens van het fort van Sjaco gehoord hebben, of kom je soms niet uit Mokum?'

Ik verzekerde hem dat ik er geboren en getogen was en over Jaco en zijn fort had mijn ouwe me wel eens verteld. Was dat niet een beruchte misdadiger uit de achttiende eeuw, en sloeg die uitdrukking niet op een rotzooitje? Net zoiets als een huishouden van Jan Steen? Tjeerd knikte. Ja, Jacob Frederik Muller, alias Jaco de Novo, had heel wat op zijn kerfstok toen hij en een deel van zijn bende eindelijk in zijn kladden waren gegrepen. De crimineel die heel Nederland onveilig maakte was in het openbaar geradbraakt en daar was de halve stad voor uitgelopen. Het gerecht wilde weten waar de buit was verstopt, maar de uit Hamburg afkomstige