

Op een Shell-tanker naar de West

door Mr. A. HUSTINX

Slot

„Navigare necesse est”...

Op de twaalfde dag aan boord worden wij om 7 uur plotseling wakker, zoals de molenaar wiens molen is gaan stilstaan. De motoren draaien niet meer... Het gedaver en gestamp der machines is opgehouden en een vreemde stilte omringt ons. Bij nadere informatie blijkt één der kleppen van de motor verwisseld te moeten worden. Er is natuurlijk geen kwestie van ankeren, want de zee is hier ongeveer 4.500 meter diep. Ons schip ligt los te dobberen op de enorme „swells” van de Atlantic. Onze positie is 33° N.B. en 35° W.L. Wij zijn dus vrijwel midden op de „herring pond”. De golven klotsen lustig tegen stuurboord en zacht ruist de zee. Een vreemde sensatie, als zaten wij op een stil eiland. Rondom ons cirkelt de verre einder, waaraan geen schip of kuststrook is te zien. Niets dan water en lucht. Er is zelfs geen meeuw te bekennen. Wij zijn geheel alleen. De zon wordt nu heerlijk warm. Wij hebben voor het eerst onze tropen-kleding aan. Wij zijn trouwens op de hoogte van de Sahara. Om 12 uur slaan de motoren weer aan en wij vervolgen onze koers, de boeg gericht naar een onzichtbaar punt op de zuidwestelijke horizon. Wij hebben 5 uur stilgelegen. De kapitein vertelt ons, dat de reparatie aan de motoren steeds op deze wijze geschiedt, zo gauw het weer dit toelaat.

Aangezien de tankschepen slechts twee à drie dagen in een haven liggen en er dan heel ander werk is te verwachten, worden de reparaties steeds uitgesteld tot men in volle zee is.

Wij stonden die avond op de achterste loopbrug naar de zilveren sikkel van de opkomende maan te kijken, toen de kapitein en de eerste stuurman paseerden.

„Een mooi opkomend maantje, niet kapitein?”

„Ja, zij doet mij zo steeds denken aan de Egyptische vlag. Maar U zei daarnet: opkomende maan. Ik geloof dat de maan juist afneemt...”

„Neen kapitein. Kijkt U maar naar de D-vorm. U weet D betekent dat de maan opkomt”.

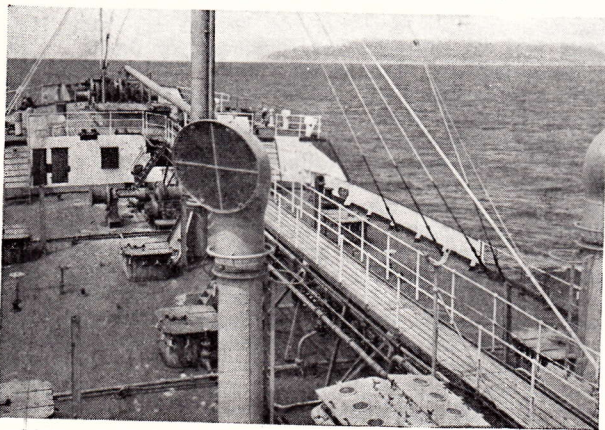
„Wat bedoelt U?”

„U kent toch het klassieke kunstje van de C en de D?”

„Neen, nooit van gehoord”, antwoordde de kapitein, terwijl zijn blik zich opnieuw naar de D-cirkel van het nieuwe maantje richtte.

„Nooit van gehoord”, beaamde de eerste stuurman.

Zo leerden wij die avond aan de kapitein, die dertig jaar op zee had gezworven en aan de eerste stuurman, die ongeveer de helft van deze dienstjaren erop had zitten, dat de D-vorm van de maansikkel betekent, dat de maan bedriegt. Als zij n.l. de C-sikkel vertoont,



Dominica in zicht



De schrijver van dit artikel

C-vorm dan neemt zij af. Dit verschijnsel heeft, zoals bekend, in de oudheid bij de Romeinen het bekende woord doen ontstaan „Manes falent” hetgeen betekent: De maan bedriegt. Als zij n.l. de C-sikkel vertoont, groeit zij niet, maar neemt juist af „decesit” en als zij de D-sikkel vertoont, groeit zij „cresit”. De maan doet dus steeds het omgekeerde van hetgeen haar lettervorm aangeeft.

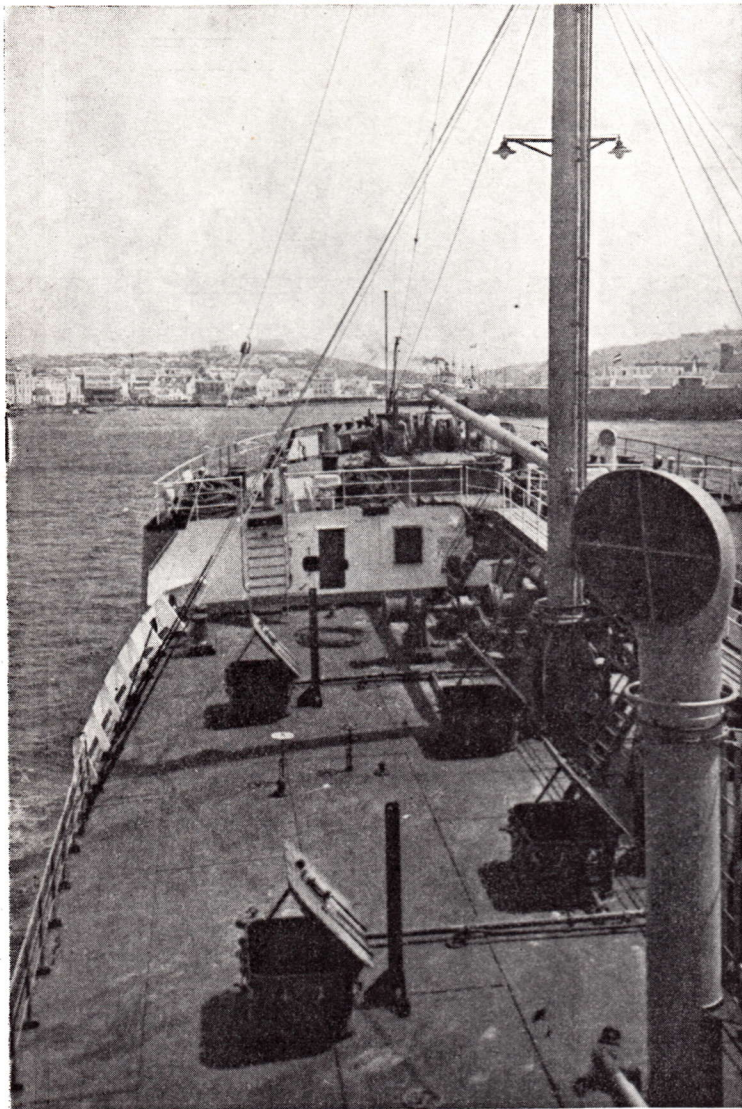
Deze wijsheid die wij op de schoolbanken van het gymnasium in de Latijnse les leerden, was blijkbaar Engelse zeelui onbekend.

Wij informeerden de volgende dag bij de tweede en derde stuurman, maar ook zij hadden er nooit van gehoord. Wij vroegen de officieren of dit verschijnsel nu ook op het zuidelijk halfrond zo was. Of dus beneden de evenaar de C-sikkel de afnemende maan, en de D-sikkel de groeiende maan te zien geeft. De eerste en tweede stuurman beweerden dat dit natuurlijk hetzelfde was als op het noordelijk halfrond. De kapitein waagde zich niet aan een uitspraak. Een interessante vraag om eens op een Hersengymnastiekwedstrijd tussen B.P.M.-astronomen en Shell-zeelieden voor te leggen...

De groene straal.

Gedurende een „high tea” kwam de befaamde „groene straal” ter sprake. Wij waren ervan overtuigd, dat onze tafelenoten dit zeldzaam schouwspel meer dan eens hadden aanschouwd en wij waren zeer verbaasd te vernemen, dat met uitzondering van „Sparkey”, de marconist, niemand de „groene straal” ooit had gezien, of er van had gehoord. Onze bemanning interesseerde zich blijkbaar niet zoveel voor astronomische verschijnselen. Maar na tafel toog iedereen toch naar de loopbrug om de zonsondergang te zien.

De „groene straal” is het bekende, vrij zelden voorkomend verschijnsel, dat zich één seconde na zonsondergang voordoet, juist nadat de zonneschijf achter de zeehorizon verdwijnt. Het fenomeen vereist bepaalde atmosferische en klimatologische omstandigheden en komt voor zover ons bekend, alleen in de tropen voor. Wij mochten dit verschijnsel in totaal slechts drie keer bewonderen in de Indische Oceaan op weg naar Java. Een bepaalde wetenschappelijke uitleg hebben wij in boekwerken hierover nooit kunnen vinden. Er zijn mensen, die beweren, dat het een gezichtsbedrog is, berustend op de eigenschap van ons oog, complementaire kleurindrukken op te wekken, nadat men geruime tijd naar een voorwerp van een zekere kleur heeft gekeken. Sluit men dan plotseling de ogen of richt men ze op een wit muurvlak dan zal men het silhouet van het



Wij naderen Curaçao

aanschouwde voorwerp in complementaire kleur op het netvlies of muurvlak zien verschijnen. Een zwarte hoed wordt wit, een paars lint geel, een rode bloem wordt groen. In verband met de zonsondergang zou men kunnen zeggen, dat nadat het oog voortdurend heeft gestaard naar de schijf van de ondergaande zon, een complementaire kleurindruk te voorschijn wordt geroepen op het moment dat de bol verdwijnt en omdat de zonneschijf rood was zou deze kleurindruk groen zijn. Tegen deze theorie zou men kunnen aanvoeren, dat de „groene straal” (in werkelijkheid een fel groene stip) slechts heel kort waarneembaar is, korter althans dan de bovenbedoelde complementaire kleurindrucken op netvlies of muurvlak.

Anderen beweren, dat de „groene straal” een effect is, veroorzaakt door de stralen van de zon, die achter de horizon door een gedeelte van het zeeoppervlak schijnen. Een doorlichtingseffect dus. Hiertegen zou weer aan te voeren zijn, dat het verschijnsel niet waarneembaar is als de zon voor de helft of driekwart achter de horizon is verdwenen, maar alleen op het moment, dat de schijf geheel achter de einder is weggezakt. Het zou interessant zijn hierover eens nadere betrouwbare informatie te verkrijgen. Een onzer stuurlieden geeft zijn ervaringen als volgt weer:

„Het verschijnsel van de groene straal heb ik vele malen waargenomen. Daarbij wordt het laatste segment van de zon als ze bijna onder is groen. Het is geen gezichtsbedrog, want de verkleuring begint aan de rand en schrijdt geleidelijk verder”.

Wij stonden die avond met het gezelschap officieren op de loopbrug van de tanker en staarden allen nieuws-

gierig naar de verdwijnende zonneschijf, die in de wolken-coulissen een purperen en gouden hemelpoort vormde, waarnaar de „Kleine Johannes” van Frederik van Eeden zo gaarne placht te turen in de duinen van Haarlem. Toen kwam het moment van de verdwijning... ja, heel even lichtte een groene stip op de plek, waar de zon was verdwenen. De kapitein, „Sparkey” en wij hadden het phenomeen even aanschouwd. De anderen echter beweerden de „groene straal” niet te hebben gezien. De volgende avond om zes uur zag ik de kapitein op de brug weer naar de zonsondergang kijken. Helaas reeds boven de einder verdween de zon achter een paarse wolkenbank. „To day no green ray!”, riep hij mij zwaaiend toe.

De Grote Antillen

De volgende dag beleefden wij een ander interessant schouwspel. Wij zouden de Caribische Zee binnenvaren en wel tussen de eilanden Dominica en Martinique. Om twaalf uur zou ons schip zich precies tussen de twee eilanden bevinden, zo had de kapitein ons medegedeeld. Wij stonden om 9 uur op onze geliefde uitkijkpost op de voorsteven van het schip. In de verte rezen inderdaad, erg vaag nog, door de mistwolken die het eiland omgaven, de omtrekken van het eiland Dominica. Het was zeventien dagen geleden, dat wij voor het laatst land hadden gezien. Sindsdien niets dan water en lucht. En thans de bergen van Dominica...

Het eiland Martinique, dat circa 30 km zuidelijker ligt, is door regensluiers totaal aan het oog onttrokken. Wij varen trouwens veel korter bij Dominica. Langzaam wordt het eiland nu beter zichtbaar. Lichte partijen in de rotsmassieven beginnen zich af te tekenen en nog wat later is duidelijk het groen van bos en aanplanting waarneembaar. Duidelijk rijst ook de zuidelijke rotspunt, „La Pointe des Fous”, zoals de kaart aangeeft, stelt uit de branding op. De hoogste top van het eiland „Morne Diablotin” (1424 m) is zoals de scheepsgids aangeeft steeds in de wolken verscholen. Maar ook de andere toppen: de „Morne Grand Bois”, en de „Morne Bois Diable” steken hun pieken in een tulband van blauwgrijze wolken. Misschien regent het wel daarboven, terwijl wij hier aan de voet baden in de glorie van de tropenzon. Het zijn natuurlijk de regens, die de bergweiden zo groen en de bossen zo dicht hebben gemaakt. Een enkel huis wordt zichtbaar. Dan nog een en nog een. Een heel dorpje verschijnt als geplakt tegen de steile rotsen. We zien een groot huis met een ruim, plat overluifelend dak. Het huis ligt geheel alleen op de groene bergweide. Door de kijker kunnen wij niet zien of het bananen- of sinaasappelplantages zijn, die het omgeven, maar het zijn helder groene struiken. Het huis ligt daar romantisch. Wat moet het leven er heerlijk zijn, verweg van de gejaagde en jachtende wereld, omgeven door een stille, grootse natuur: als achtergrond de blauwe majestueuze bergen, als voorgrond het wijde panorama der altijd blauwe tropenzee.

Het eiland Dominica is thans Brits, maar de vele Franse namen verloochenen de Franse tijd niet. Het eiland telt 52.000 inwoners, waarvan er 9.000 in de hoofdstad Roseau wonen. Als wij de Zuidkust gepasseerd zijn, kunnen wij in de verte de huizenblokken van de stad zien. Meer naar het Noorden is een havenplaatsje met de familiale naam Portsmouth.

Wij kunnen er zeker van zijn, dat vele ogen ons voorbijglijdend schip vanuit de verte volgen. De oude zeerotten op de kademuren zien dadelijk, dat het een Shell-tanker is en weten elkaar precies te vertellen in hoeveel uur het schip in Curaçao zal zijn. Knapen en opgeschoten jongens kijken ons na en hopen later ook op zulk een schip de zee te doorklieven. De meisjes van Roseau turen met hun donkere ogen naar ons schip en zij dromen van de grote steden, vanwaar en waarheen zeeschepen varen, waar auto's en treinen zijn, waar in de grote winkels en warenhuizen kleurrijke jurken en zijden kousen te koop zijn...

Tegen 12 uur zijn wij het eiland op 3 à 4 mijl genaderd.

Zelfs met het blote oog zijn nu alleenstaande bomen duidelijk te zien. Machtig torenen de bergen omhoog. Intussen zijn ook vissersschuitjes zichtbaar geworden, die in zee tussen Dominica en Martinique aan het vissen zijn. Het zijn sloepjes, iets groter dan een roei-boot. Zij hebben een vierkant zeil van vier m², dat nu en dan nat wordt gemaakt, vermoedelijk om meer wind op te vangen. Zij deinen onrustbarend op de bewogen zee, zó dat zij voortdurend tussen twee golf-ruggen schuil gaan en het is of de zee hen telkens verzwelgt. Maar neen, daar zijn zij weer, schommelend als de paardjes in een kermismolen. Op een gegeven ogenblik is een barkje tot vlak bij de tanker gekomen. Het is door vier negers bemand. Zij zwaaien en schreeuwen. Zij hebben waarschijnlijk vis bij zich en willen deze graag verkopen of ruilen tegen tabak of conserven. Er wordt steeds gezwaaid en men roept steeds harder. Maar onze tanker stoomt rustig door. Als de vissers begrijpen dat ons schip niet stopt, kijken ze ons teleurgesteld na. Een der mannen roept nog eenmaal... Het zal waarschijnlijk iets anders dan een goede reiswens zijn geweest. Die blanken ook met hun haast...

„Ships that pass in the day”.

Curaçao

Het is vroeg dag de volgende ochtend. De steward komt ons om zes uur roepen met de mededeling, dat Curaçao aan stuurboord is te zien. Wij staan even later op het dek en daar ligt een laag, rotsachtig eiland voor ons. Curaçao!... Wij zien de tanks voor de Caracasbaai met enige zwarttrokende tankschepen daarvoor. Links de „Jack Evertz Berg”, dan de „Veerberg”, de „Zwarte Berg” en helemaal rechts de „Tafelberg” met zijn fosphaatfabriek. Verderop ligt Willemstad met haar heldere huizenblokken gedekt door vrolijk oranje-gele daken. Een echt Nederlandse wolkenlucht drijft over het eiland. Maar ook de vlag, die er wappert is zuiver Nederlands. De vlag, die hier fier en onbesmeurd is blijven waaien, ook gedurende de jaren, toen wij in Nederland en in Indië in rouw en ellende gedompeld de smadelijkste vernederingen moesten ondergaan. De vlag in de West bleef echter voor de vrije wereld en in onze harten onze grootheid verkondigen en bleef onze hoop symboliseren. Daar staan ze hoog boven het gouvernementsgebouw de drie geliefde banen: rood-wit-blauw, strak gespannen in de fikse Noordenwind als wilden zij ons een welkom toewuiven. Een heerlijk gezicht, een onbeschrijflijke indruk, zo'n echt stukje Nederland op 8000 km van huis te hervinden.

Willemstad

Langzaam stomen wij nu op naar Willemstad. Op de rede wordt gestopt. Vier kleurige vlaggen worden aan boord gehesen, de kenletters van de „Acavus”, GYDF. Daarna een vijfde, die een loods vraagt. Met lichtsignalen seint fort Nassau, dat Willemstad domineert, dat wij tot 10 uur zullen moeten wachten alvorens de haven te kunnen binnenkomen. De nauwe Sint Annabaai, de poort van Curaçao, vormt de toegang tot het ruime Schottegat, de grote havenbaai midden in het eiland. Willemstad met zijn kleurige huizenrijen en heldere daken feestelijk met smetteloze witte kalkstrepen omzoomd. De oude muur van het fort Amsterdam. En boven alles de Nederlandse driekleur. Even verder de Piscaderabaai met de bungalows van het gelijknamige hotel. Wij zien auto's rijden op de strandweg erheen.

De loods komt aan boord

Het is tien uur als het loodsbootje langsijdt. Een echte Hollandse loods, blond en slank, klimt aan boord. Zijn blonde haren waaien boven het gebruiende gezicht en uit de korte mouwen van zijn sporthemd steken een paar stevige bruine armen. Zijn orders aan de stuurman klinken kort en positief. Langzaam nu sterven wij naar de Sint Annabaai. Met een sierlijke bocht

komen wij voor de nauwe havenopening en glijden langzaam langs de drukke straten met een intens auto-verkeer van hypermoderne Amerikaanse wagens en geelgekleurde autobussen. Bont geklede donkere mensen bevolken de straten, een onvergetelijk gezicht! Aan stuurboord het statige Gouvernementsgebouw met de grote driekleur, die ons in zee zo vriendelijk groette. Kleine, stampvolle veerbotsen onderhouden de verbinding tussen de beide oevers, terwijl de grote Koningin Emmabrug openstaat. Van de hoge brug af lijkt Willemstad een proper miniatuurstadje met zindelijk opgeschilderde huisjes en kraakzindelijke daken. Een stadje als gebouwd voor een filmdecor. Spoedig verwijdt zich de nauwe doorgang en ligt het Schottegat voor ons open.

De „Acavus” heeft als ligplaats de Oostpier tegenover het Beatrixdok aangewezen gekregen. Het is een hele manoeuvre om het machtige schip tot stilstand te brengen. Donderend ratelen de verroeste ankerkettingen door de lieren. Aan de achtersteven worden de dikke troskabels uitgewooid en met motorsloepjes aan land gebracht, waar zij worden vastgemaakt. Dan worden de lieren op het achterschip aangezet en komen wij langzaam met de achtersteven tot vlak aan de wal. Het is kwart voor elf als wij gemeerd liggen. De reis is ten einde... Geen tien minuten later zijn werklieden bezig het schip met enorme slangen te verbinden en een uur later pompen de machines de 8.500 ton water naar de hiervoor bestemde tanks.

Dank aan de kapitein voor zijn gastvrijheid, aan de vriendelijke bemanning, die de overtocht zo aangenaam mogelijk maakte en last but not least aan de „Bataafsche”, die ons de mogelijkheid bood een onvergetelijke herinnering rijker te worden.



De reis is ten einde