

**DE STRANDING**

## **INLEIDING**

Zo'n twintigjaar geleden was scheepskok Paul Kraft een van mijn studenten in het deeltijds kunstonderwijs. Hij is één van de fijnste mensen die ik ooit heb leren kennen.

Toen heb ik zijn verhaal met veel aandacht en plezier gelezen omdat ook ik als vijftienjarige als matroos ben aangemonsterd voor een avontuurlijke reis naar Zuid-Afrika en Mozambique en, hoe ongeloofwaardig dit mag lijken, ook mijn schip de M/S Montaigle is gestrand.

Van gemeenschappelijke raakpunten gesproken ...

Zijn verhaal is geschreven in een ongecomplexeerde stijl waardoor het net lijkt alsof je Paul hoort spreken.

Zo'n vijftien jaar later nam ik contact met de vraag of ik het boek nog eens mocht lezen. Het was een schok toen ik van zijn weduwe vernam dat Paul ondertussen was overleden.

Nochtans nodigde zij mij uit om het manuscript te komen ophalen want ze vond het fijn dat ik graag iets wou doen rond het verhaal.

Tot mijn verbazing gaf ze mij ook de originele foto's

die gemaakt zijn tijdens het epos van de stranding van de «Prince de Liège».

Ze vond dat, gezien zij toch geen naaste familie noch nakomelingen hadden, ik net zo goed deze documenten kon hebben om er «iets» mee te doen.

Paul schilderde het liefst stilleven's die verband hadden met de zee en het matrozenleven. Daarnaast schilderde hij graag af van de foto's van de stranding. Daarom zijn er op deze foto's soms verfsporen terug te vinden.

Mijn hoofdbetrachting is dat de lezer naast het diep-menselijke karakter, ook de melodie in de stem van Paul Kraft mag ontdekken. Verder hoop ik dat de lezer een even boeiende, spannende en grappige tijd doorbrengt als ik in het gezelschap van Paul Kraft.

Hendrik Van den Bossche

## **BEGELEIDENDE NOTA**

Het relaas dat hierna volgt, dateert uit de jaren vijftig van de vorige eeuw, een tijdvak dat voorafging aan de ontvoogding van talrijke koloniën en overzeese ‘bezittingen’. Het verhaal wordt verteld door een geharde zeeman, in een taalgebruik dat eigen is aan die periode. Woorden, benamingen en opvattingen die destijds algemeen gangbaar waren, kunnen voor de hedendaagse lezer soms als verouderd of controversieel worden ervaren, zoals bijvoorbeeld het gebruik van termen als ‘neger’. Ook de zeelieden uit dit relaas waren niet vrij van de vooroordelen van hun tijd.

Tegelijk vormt dit relaas een sprekend tijdsdocument. Het werpt een levendig licht op een wereld die inmiddels grotendeels tot het verleden behoort, zonder daarbij aan avontuurlijke kracht of authenticiteit te hebben ingeboet.

Om die reden hebben wij ervoor gekozen de tekst in zijn oorspronkelijke vorm te behouden en geen redactionele ingrepen te verrichten die afbreuk zouden doen aan zijn historische en literaire eigenheid.

De uitgever

# **De Stranding**

**Paul Kraft**

Onder de redactie van  
Hendrik Van den Bossche

## **VOORWOORD**

Het is één van die gure zondagvoormiddagen in september, om juist te zijn de zestiende van het jaar 1967. Vandaag begin ik het avontuur op te schrijven dat ik dertien jaar geleden heb meegemaakt.

Indien ik het niet persoonlijk had beleefd, ware het mij onmogelijk geweest zulk een verhaal op papier te zetten. De reden hiervoor is, beste lezer, dat ik te weinig fantasie heb om zo'n verhaal te verzinnen.

Vroeger heb ik wel eens hier en daar, voor enkele vrienden, een uiteenzetting gegeven over dit verhaal. Maar hier wil ik het uitvoerig behandelen, in de hoop u op deze manier een waar uur leesgenot te bieden.

Paul Kraft



# CIE **DENS-OCEAN** S. A.

*Armateurs-Corvetiers Maritimes*

ANVERS - GAND - OSTENDE - LONDRES

AGENTS DE

CUNARD WHITE STAR LTD

BLUE STAR LINE LTD

THOS & JNO BROCKLEBANK LTD

ISBRANDTSEN COMPANY, INC.

CURRIE LINE LTD

LIGNES « OCEAN »

BEURT DENS

Expéditions maritimes et terrestres de et vers tous pays - Assurances - Déclarations en Douane  
Echantillonnage, pesage et contrôle de toutes marchandises - Affrètements maritimes et fluviaux.

Pour tous renseignements : s'adresser à CIE DENS-OCEAN S.A. 52, Meir, Anvers

Tél. : 218.68 (5 lignes)

Télégr. : LEODENS ou OCEAN - ANVERS

# CIE **DENS-OCEAN** S. A.

*Bureau de Voyages*

BRUXELLES, 97, rue Royale Tél. : 17.87.60 - ANVERS, 52, Meir Tél. : 235.25 (Passagers - Emigration)  
18.24.38 235.22 (Aviation - Voyages divers)  
18.32.80

Agents Généraux pour la Belgique de la :

CUNARD WHITE STAR LTD

et de la

BLUE STAR LINE LTD



Emission de billets aux tarifs officiels pour toutes destinations par chemins de fer, bateaux, avions.

Réservations de places : bateaux, trains ordinaires et de luxe, avions, wagons-lits, pullman, wagons-restaurants

ORGANISATION DE TOUS VOYAGES A FORFAIT - ASSURANCE BAGAGES

DEVIS GRATUITS SUR DEMANDE

Affiche rederij Dens-Ocean

## **HET VERTREK**

26 Juni 1954, geen aangename dag, wanneer ge weet dat dit mijn zoveelste vertrek is.

Ik was de dag daarvoor juist 22 geworden en had, brutoweg gerekend, gedurende zes en een half jaar zowat alle wateren doorvaren als zeeman. Zoals bij ieder vertrek waren we allen wat misnoegd. Belgen zijn nu eenmaal in het algemeen niet die tot in de teen doorbeten zeelui, zoals Scandinaven en Engelsen bijvoorbeeld.

Indien we op voorhand hadden geweten wat ons deze reis, die de Westkust van Afrika op het traject had, aan ongemakken zou bieden, hadden we dan wel of niet aangemonsterd?

Van die dingen zegt men als ze voorbij zijn: «Geen spijt dat ik zoiets beleefd heb, maar ik zou er toch niet meer aan beginnen.»

En zo stevenden we dan, met onze sierlijke en zo sterke «Prince de Liège» van de rederij «Dens-Ocean», onder het commando van Kapitein Gerard, naar de eerste haven van bestemming: Marseille.



Affiche rederij Fabre

De reden van onze eerste trip zou ons later ter plaatse duidelijk worden. Na een kalme overvaart langsheen het kanaal, de Golf van Biskaje, de Portugese kust en de Straat van Gibraltar, dobberden we op de derde dag Marseille binnen. Marseille, met achter haar de zo fel blauwe lucht, wat voelt die stad toch altijd sympathiek aan!

Het was niet alleen de bedoeling hier enkele containers rode wijn in te slaan.

Er zal dat jaar wel een zekere malaise geweest zijn in onze koopvaardij. We werden namelijk gecharterd in dienst van de welbekende rederij Fabre. Met andere woorden, omdat onze compagnie geen bestellingen voor vervoer had, nam Fabre dit over, en zouden wij dus vanuit de Franse Zuidhaven onder hun naam varen.

Na de gebruikelijke formaliteiten van dokter, loods, enzovoort bij het aanleggen in de haven, lagen we vlug langsheen één der kaaien niet ver van de oude vissershaven. De matrozen begonnen op bevel onze lichtgele scheepsschouw met de blauwe leeuw erin, in de Franse bleu-blanc-rouge te zetten.

Franse schouw, Belgische vlag, wel komisch van uitzicht, doch zeer unitair van begrip. Wanneer kapitalen in het gedrang komen worden de nationalistische gevoelens wel eens vlug overboord gewipt.

Drie dagen lang was het een drukte van belang aan dek. Op het voorschip werden citernen met rode wijn vastgesjord. Houten hokjes werden vlug in elkaar getimmerd, het waren toiletten, «wc's».

In de locker van het voorschip moest de bootsman met al z'n spullen: verf, potten, borstels enzovoort de biezen pakken naar een ander oord. Die vent had er geweldig de pest in; of dachten ze dat hij niets anders te doen had misschien!

Daar op die plaats werden slaapvertrekken ingericht.

Zoals het wel meer gebeurt, kwamen wij, bij ons in het departement «keuken en kajuit», slechts in stukken en brokken te weten wat er op til was.

Langsheen de Westkust van Afrika heerste er een gebrek aan dokwerkers en wij zouden een vijftigtal negers opnemen in Tabou, Frans West-Afrika, om deze functie te vervullen voor de rest van de reis.

Maar kom, over een tweetal maanden zouden we terug de Schelde opvaren en waren die «makkes» (ongemakken) weer allemaal achter de rug.

## **MONSIEUR BERTRAND**

Vanaf de eerste dag in Marseille zou ons huishouden opgevrolijkt worden door de heer Bertrand. Zoals de meeste Marseillezen was hij gul, vrolijk, erg druk en ook nog komisch.

Een echt Antwerpse gewoonte getrouw, had de man al vlug de bijnaam «de kleerkast»; klein van gestalte doch tweemaal zo breed, afhangende schouders, zeer bollig gezicht, grote bruine ogen, een neus die niet weg te cijferen was, behaarde borst en armen die men beter zou vergelijken met dwarsbalken.

Hij maakte altijd een drukte van belang, met veel armgezwai, gehuld in een licht kaki hemd en dito broek, die in geval van nood wel als kampeertent kon gebruikt worden en met de altijd slaphangende zonnehoed in de nek.

Het hierbij passende sappige Provençaalse accent maakte daarbij de zaak volledig af.

Het verwonderde ons niet dat hij eens het bevel gevoerd had over een schoolzeilschip. Men kon zich geen betere persoon voor deze functie voorstellen. Bertrand schatte ik als een man van even in de vijftig.

Welnu, de heer Bertrand zou ons tijdens de ganse reis

vervoegen in dienst van de rederij «Fabre» als «supercargo». Hij was de persoon die zich met de controle van de lading bezighield. Hij zou ook wel de delicate taak op zich nemen het bevel te voeren over de vijftig Franse Afrikanen die, zoals reeds gezegd, ons later in Tabou zouden vervoegen.

De dag van onze afvaart naar Casablanca, toen alles voor de trip in gereedheid was gebracht op de voorziene tijd, gaf de heer Bertrand, die toen al «Le Commandant» genoemd werd, een vat rode wijn ten geschenke aan de bemanning, ten teken van de Frans-Belgische vriendschapsbevordering, en nog voor van alles van die dingen waarvoor men een vat wijn geeft.

De gevolgen van deze milde gift had de heer Bertrand wellicht niet voorzien en hij zal er enkele uurtjes later wel enige spijt van gehad hebben. Vijftig liter rode wijn verdelen onder 29 Belgische zeemannen, die zonder blikken of blozen wel een klem Stella of 10, 12 in hun jip kunnen kappen, maar zoveel van wijndrinken kunnen als een aap van kousen stoppen, staat zo ongeveer gelijk met onvrijwillige doodslag.

Omdat het natuurlijk voor niks steendood was, werd dit laatste dan ook bijna werkelijkheid.

Stel u even voor; zo'n gloeiend warme julimiddag in Marseille, een kleine volkstoeloop met kannetjes, bekers en al

wat ge maar bedenken kunt waar een bodem in is, rondom het vat in kwestie.

Er werd gedronken als was het Coca-Cola. Er hoefde dus niet lang gewacht te worden of het dek begon op een slagveld te lijken, waar de heren zeelieden links, rechts, voor en achter, onder en boven de tafel, over de reling, op en naast de wc, op de meest oncomfortabele manier uitgesteld lagen en riepen dat het wel de laatste druppel van dat spul zou zijn dat ooit over hun lippen kwam.

De officieren hielden zo goed mogelijk hun fatsoen. Ikzelf ben een slechte drinker zoals men dat noemt en had me dus angstvallig van het strijdtoneel afzijdig gehouden.

Aldus doende, werd het vertrek een paar uur uitgesteld totdat de meesten onder hen weer redelijk nuchter waren, nadat ze de respectievelijke emmers fris water over de nek hadden gekregen.

Met de «Ouwe» en «Le Commandant» op de brug vertrokken we naar Casablanca. Toen kon ik nog niet vermoeden dat Bertrand mijn reisgezel zou worden en ik hem van nog dichterbij zou leren kennen.

Met zijn twaalf knopen, dat is gelijk aan 22,236 kilometer per uur, spleet de boeg van onze «bak» - algemene naam voor een schip onder zeelieden - door de blauwe doch kalme golven van de Middellandse Zee, recht op de Straat van Gibraltar af.

De bemanning of crew hield zich nu verder bezig met

het dagelijks routinewerk op zee. Matrozen losten om de vier uur de wacht af op de brug, om het roer te houden, anderen rustten tot het hun beurt werd.

Dit gold ook voor de mannen in de machinekamer.

Zij die wacht liepen volbrachten hun taak tussen het eeuwig helse lawaai van de pistons, pompen, hulpdiesels en andere dingen die men beneden in de machinekamer aantreft.

Wijzelf zorgden inmiddels voor het avondmaal.

Buiten onze scheepsofficieren, waaronder de Kapitein, eerste, tweede en derde stuurman, alsook de machinisten, hadden we ook nog het zeer vereerd gezelschap van de echtgenote van de Kapitein, mevrouw Gerard, en van de heer Dens junior, zoon van de rederijbaas.

Het is misschien wel interessant dat ik enkele personen beschrijf die een eersterangs rol bekleden in dit verhaal. Laat ons dus even kennis maken met Kapitein Gerard, zoals ik dat reeds deed met de heer Bertrand.

De Kapitein, onder zeelui altijd «den Ouwe» genoemd, was 64 jaar oud, klein van gestalte en ver van geblokt, hij had grijs borstelig haar, een grijs snorretje, diepliggende staalblauwe ogen en een perkamentachtige huid. Wanneer we hem zo, met zijn ietwat voorovergebogen houding, op onze weg zouden ontmoeten, zou het wel de allerlaatste gedachte zijn met een zeekapitein te doen te hebben.

In tegenstelling met Bertrand leek de Kapitein eerder een dorpsonderwijzer van een vijftigtal jaren terug. Als persoon was hij eerder stil van aard.

Hij was een geboren Brusselaar, die geweldig veel moeite deed om goed Vlaams te spreken. Dat werkte soms wel eens op de lachspieren als hij begon van: «Dat mak ni kun, tis ne kroeite stuk of te knip».

Een slechte Antwerpse gewoonte is het hierom te lachen.

We vernamen dat hij met zijn «Prince de Liège», die de ganse laatste wereldoorlog in dienst van de geallieerden had gevaren, de eerste geweest was om uit vrije wil in 1944 door een mijneveld te varen om op Sicilië generaal Montgomery te voorzien van benzine waarop die, met zijn troepen, zat te wachten. Om zulk een staaltje van zee-manschap zonder kleerscheuren te volbrengen, moogt ge niet de eerste de beste zijn. Voor deze daad van moed had de boot een Ereplakket ten geschenke gekregen, die in het midden van het salon tegen de wand hing.

Wij waren overtuigd te varen onder het gezag van een bekwaam zeeman.

Eens de Straat van Gibraltar doorgevaren en naar zuidelijke richting afgezwent, kregen we zoals verwacht een fluks opdoffertje van de reus Atlantic tegen stuurboord, met al de lol die eraan verbonden was.

Dan gaat de bak wat rollen en stampen, waarbij men het ene moment naar de ene kant van de keuken gekwakt wordt, dan weer naar de andere kant, een eind omhoog, om weer ettelijke meters diep in de vallei van golven en baren terecht te komen, waarbij zo ongeveer de helft van de schuit onder water spoelt, dit alles al naargelang hoe de wind en de zee je hebben willen.

Zij die niet zo vertrouwd zijn met deze crosspraktijken van een boot, ledigen vlug de inhoud van hun maag, voelen zich méér dan erbarmelijk en roepen hun familie ter hulp.

Kwestie van vroegere ondervinding ...

Dat noemt men dan zeeziek zijn.

We hadden gewoontegetrouw alles zeevast gezet, natte dweilen en handdoeken gelegd onder spullen die er dan toch nog afdonderden.

Zo vergeet men bijvoorbeeld in de mess het sluitstuk voor de besteklade te plaatsen en deze vliegt met vorken, messen en met bijhorend geklingel op de vloer en in het rond, gevolgd door het klassieke gesakker van de persoon in kwestie die het allemaal terug kan oprapen.

Na een uur of twee was dit korte intermezzo weeral vlug vergeten en gleden we verder in een heel wat kalmere zee.

De volgende ochtend, ongeveer 20 uur na ons vertrek uit Marseille, lag Casablanca recht voor ons al te bakken in de hitte.

Van ver gezien leek het, over een lengte van enkele kilometers, een oneffen wit gehouwen rotsmassief.

De officiële gebouwen, de moskee en schuin daarachter, omringd door een lange muur; de Kasba, stonden te blinken onder een zinderende zon.

Ginder denkt men daar wel anders over en zeker wanneer er onder die hitte ook nog te werken valt.

Dan peinst men soms wel eens met heimwee aan onze vertrouwde grijze wolken en lekker frisse regenbuien. Waarom Casablanca of «Witte stad» zo heet, weet ik niet, want hoe dichterbij men komt, hoe minder wit ze wordt. Dit geldt voor de meeste Afrikaanse havensteden trouwens.

Voor mijn part mag men het gerust Casacalda zijn of «Hete stad»

We werden er zoals gewoonlijk onmiddellijk verwelkomd door een legertje zwartgebakken Marokkaanse venters die in hun houten bootjes zeer rumoerig, hevig gesticulerend met handen en armen, hun waren trachtten aan de man te brengen. Ondermeer poefen, sjaals, pantoffels, enzovoort.

Een half uur later lag onze «Prins» nogmaals langs de kade waar de al even lawaaierige dokwerkers aan de arbeid togen.

Of we er toen lading ingeslagen hebben of gelost, weet ik niet meer, maar wel dat, van zodra de agent of vertegenwoordiger van de compagnie aan boord verscheen,



Het Kraaiennest

eenieder op de dril sloeg zoals in iedere haven om uit te kijken naar een brief van thuis.

Hij die er geen kreeg had er natuurlijk de pest in.

Ik geloof dat ik er ook één kreeg, ik had daar niet van te klagen. Zowel van mijn ouders als van mijn lief, een brief. Niet dat dezen ellenlange vellen volschreven, maar ze hielden me toch op de hoogte van de weersomstandigheden boven eigen bodem en andere dingen, die nu flauwekul lijken en om van te gieren, maar die toen toch erg welkom waren.

We ankerden een dag in Casablanca, drentelden 's avonds wat rond in de stad en dronken een biertje. Toen ik met een paar scheepsmaten voorbij de Kasba slenterde, vertelde ik hen van de hachelijke ogenblikken die ik tijdens mijn eerste reis, toen ik 16 was, aldaar had beleefd.

Ik was in die periode op een Zweeds schip en had als kajuitgezel een Fin. Deze stelde me toen voor een kijkje te nemen in de beruchte Kasba. Een mens moet dat toch ook gezien hebben, nietwaar?

We waren een minuut of tien achter de muur van die Arabische wereld verdwenen of we werden er al heel vlug omsingeld door een stel langgerokte en met tulbanden versierde heren Arabieren die ons, in een wip en een gauw, van uurwerk, hemd, broek en brieventas afhielpen. Al vlug ijlden we terug de straat op, waar we geen gebrek



In de Kasba

aan belangstelling hadden en we verdwenen verder als schichten in een taxi, die daar gelukkig stond.

Of was men al voorzien op zulk een cliënteel?

Aan boord gekomen betaalden we de chauffeur.

De rest van de bemanning had geweldig lol in het tafereel. We hadden ze op hun muil kunnen kloppen, om met zoiets te lachen. Maar zelf gingen ze niet, de kakbroeken.

Sindsdien ben ik niet meer te bewegen geweest het Rijk van Allah nog met mijn bezoek te vereren.

De volgende namiddag stoomden we af naar Dakar.

## **DAKAR**

Na een dag of zo, naderden we Dakar met zijn plakkerige en vochtige warmte. We moesten zoutpillen slikken om het zoutgehalte, dat verloren ging bij het zweten, weer aan te vullen.

Men gaf ons kinine, dat is een gewoonte of reglement op alle schepen die over de evenaar varen, hier waren we er nog een 300 kilometer vandaan. Zo zouden we min of meer beschermd zijn tegen de zo gevreesde malaria.

Casablanca lag nu 210 mijl of 400 kilometer achter ons. Een opvallend verschil is dat Dakar, hoewel het in Frans West-Afrika gelegen is, er meer Europees uitziet dan Casablanca, maar de drukkende hitte is er veel minder te verdragen.

Daar ik in die periode geen logboek had aangelegd, ik was natuurlijk geen stuurman, kan ik me nu niet meer precies herinneren hoelang we er vertoefden. Toch zijn me enkele anekdotes bijgebleven die wel vermeldenswaardig zijn.

Zoals in Casablanca, kwamen ze ook daar aandraven

met allerlei souvenirs. Zodoende was één van die lui erin gelukt mij tot in mijn hut te vergezellen om één van zijn koperen schalen of uit hout gesneden olifanten te verlappen of te «verschinken», courante term onder ons, voor het verwisselen van waren.

Ik had toen in mijn la een wollen sjerp, geel met bruine figuurtjes, die toentertijd bij ons erg in de mode was.

De man moet daardoor geweldig geïmponeerd geweest zijn. Hij wou die kost wat kost omwisselen.

Dat was wel het laatste wat ik wou, de onderhandelingen interesseerden mij helemaal niet en hij blies de aftocht met de nodige verwijten die ik te slikken kreeg.

Voor mij was de zaak hiermee afgedaan.

Even na één uur ging ik een ommetje maken aan wal, getooid met de onontbeerlijke tropenhelm, die eenieder van ons gekregen had voor een wandeling onder Afrikaanse hemel. Na een vijftiental minuten trad ik een bar binnen om de onvermijdelijke dorst te lessen. Wat heerlijk koel was het daar. Zo heerlijk om er niet meer buiten te komen eens dat men gezeten is.

Ik bestelde een Pernod met ijs. Niet dat ik daar zo gek op was, maar allen die daar rondhingen dronken Pernod, ik dan ook maar. Ik gaapte wat in het rond en luisterde naar de jukebox. Na er een half uur geankerd te hebben, trok ik terug bootwaarts om nog wat te rusten om terug paraat te zijn voor de verdere arbeid.

Buiten gekomen strompelde ik zwijmelend naar de overkant van de straat en terug, en dit na slechts één glas Pernod... Dat was dus de alom gekende man met de hamer, met of zonder hoed, de man had me te stekken. Na nog een gevarieerde reeks schijnbewegingen sukkelde ik aan boord.

De ezels daar dachten, hoe ik het ook uitlegde; die heeft een schreef aan. Ik verfriste mij overvloedig en kwakte neer op mijn bonk, of bed. Voor zover ik mij herinner moet er een hele tijd zijn overgegaan, alvorens ik nog ooit ergens een Pernod heb besteld.

En zeggen dat de Fransen met dat goedje zaten te boemelen alsof het spuitwater was, en daarna nog recht konden lopen ook.

Eens de dagtaak volbracht, namen bijna allen een lekker verkwikkend stortbad, dirkten zich op en trokken aan wal. Dat was ook mijn bedoeling.

Het begon zo stilaan donker te worden toen ik aan dek kwam en voor mij de watchman (nachtwaker), een man uit Dakar, zag paraderen met, hoe is het mogelijk, mijn sjaal om de hals.

Ik stoof eerst terug naar mijn kajuit om me ervan te vergewissen of het dat ding in kwestie wel degelijk was. Na de bevestiging hiervan, er was namelijk geen spoor meer van die sjerp, beende ik terug naar dek.

En nu de man aan het verstand proberen brengen dat

het mijn eigendom was. Hij hield met beide handen de halsdoek vast, riep op Allah, stampte op het dek en was zo nijdig als een spin. Hij was geen dief en hij was zo te zien een beroerte nabij. Ik had al hulp ingeroepen van een paar jongens die nog aan boord waren. Maar die vent wist niet van lossen.

Vermits men ginds met zulke voorvallen geweldig voorzichtig moet zijn, wil men later niet een flink pak slaag krijgen van de andere Ali's en Achmeds, paaiden we hem tot kalmte.

Hij had het spul gekocht van een venter met souvenirs en daarmee basta. De man begon nogmaals te zweren en te roepen dat hij dit en dat, enzovoort ...

Het kwam er uiteindelijk op neer dat ik die morgen mijn persoonlijk bezit onder mijn eigen ogen had laten gappen.

Dat vermoeden was al dadelijk opgekomen toen ik de watchman had zien paraderen, maar, men zegt toch niet: «Nou man, hou dat ding maar gerust hoor, jij kunt er ook niet aan doen.»

Ik was uiteindelijk verplicht Ali, of hoe hij ook heette, een slof sigaretten te geven.

Zo heb ik dan mijn eigen bezit die avond teruggekocht.

Dit voorval is natuurlijk geen reclame voor mijn eigen opmerkingsgave, doch wel voor de schrandereheid van de leurder in kwestie.

Zulke pretjes komt men wel meer tegen op een schip.

We begaven ons dan toch nog een poos aan land om wat ontspanning te zoeken na de hevige debatten die hadden plaatsgevonden.

De volgende avond zouden we weer op zee zijn.

## **TABOU**

Met een gezapige gang gleden we laat in deze augustus-avond de haven van Dakar uit.

Al heel vlug bleef er niets meer aan de horizon achter ons over dan een lange sliert witte lichtjes en daar hoog boven uitstekend, de fel rode en groene lichtreclames.

Wanneer men zoiets aan het begin van zijn zeemansloopbaan ziet, is dit wel fascinerend, maar na een poos van zulke feeëriekke uitzichten genoten te hebben slaat men er al niet zoveel acht meer op.

Ik rookte een peukje aan dek en genoot van de lichte koele bries die ons vergezelde. Die was dan ook zeer welkom na die warme dagen in Dakar, die een mens zo kunnen afmatten.

Met een 100 mijl voor de boeg trokken we zuidoostwaarts verder. De volgende morgen zouden we Tabou bereiken, eerste havenstad van de Ivoorkust.

Ondertussen verliep de dagelijkse sleur verder zoals thuis, maar dan op een min of meer ander vlak.

De derde stuurman en een matroos liepen hun wacht

op de brug. De tweede meester, zijn assistent mechaniker en een olieman, dus de man die heel het zootje moet smeren, hielden zich bezig in hun machinekamer waar ook zij van 20 tot 24 uur wachtbeurt hadden.

Op het achterschip, bij de matrozen en de whippers of oliemannen, was men bezig met een voor bijna alle zeelui boeiend tijdverdrijf: poker spelen met als inzet sigaretten. Op zee heeft men al zo weinig ontspanning.

Het loont wel eens de moeite een kijkje te nemen. Met uitgestreken gelaat, alsof het hele schip met den Ouwe en compagnie op het spel staan en zonder één woord te zeggen, worden de kaarten al naargelang hun waarde, met forse slag of aarzelend op tafel gedeponeerd.

Met achterdochtige of geheimzinnige blikken loert de ene naar de andere, dit alles wordt begeleid door een benauwde stilte tot het rondje uit is. Dan barsten de commentaren los, zoals bij alle kaartspelen. De winnaars met de mondhoeken tot achter de oren, trekken de pakjes Camel, Lucky Strike, Chesterfield, enzovoort zeer vergenoegd naar zich toe.

De anderen kankeren en hopen op betere tijden.

Maar, och kom, het is maar een partie plezier en de tijd gaat wat vlugger om.

Rond 5 uur in de ochtend maakte de telegraaf het hele boeltje wakker met z'n scherpe dri-i-ing, dri-i-ing, dit zo'n keer of tien.

De telegraaf is de inrichting welke vanop de brug, boven de machinekamer, inlichtingen geeft en beveelt welke manoeuvres, voorwaarts, achterwaarts, volle kracht of stoppen, moeten worden uitgevoerd. Van slapen kwam dus niet veel meer in huis, of beter gezegd, aan boord.

Mag ik even aanhalen dat er op een schip, zowel overdag als 's nacht, geen rekening mee wordt gehouden of de bemanning al dan niet gestoord wordt?

Tabou was, zoals ik me herinneren kan, niet al te groot en is één van de vele havens waarover men al vlug uitgepraat is. Enkele houten opslagplaatsen, een kleine kaaimuur, een paar kranen en nog enkele gebruiksvoorwerpen die in zo'n haventje thuishoren.

Hier zouden we dan onze zo lang verwachte 50 dokwerkers aan boord nemen, en die kwamen dan ook rond 8 uur aangestapt, sierlijk uitgedost met de meest denkbare en ondenkbare hemden en broeken aan.

Dit alles met de nodige drukte die bij zulke gelegenheden gepaard gaat, al nam de heer Bertrand hiervan 80% voor zijn rekening.

Onze zwarten zelf waren heel wat kalmer en sympathieker dan de Marokkanen. Ze waren vriendelijk en hadden een goede hygiëne, een eigenschap die we later bij de Engelse onderdanen in Nigeria niet konden vaststellen.

Onder het waakzame oog van Bertrand namen zij hun intrek in het voorschip. Valiezen hadden zij niet bij, maar

wel een fel gekleurde lap, waar heel hun hebben en houden instak.

Er moet wel hoge nood geweest zijn, want al vlug maakten ze gebruik van de vier houten hokjes die ter hunner beschikking waren gesteld, de wc's namelijk, en ze schenen hierover erg opgetogen.

Inmiddels sjouwden ze zakken rijst, vlees en maniok aan boord. Maniok wordt tussen twee bladeren gerold en in hete as gaar gemaakt. Voor hen is het zoals voor ons brood: een onontbeerlijk voedsel.

Al deze ingrediënten waren voor henzelf bestemd, ze zouden hun eigen nationale pot koken.

Later, tijdens de ganse verdere reis, zou ik nog gelukkig zijn bij hen te mogen aanzitten.

Eens ze aan het werk togen, was het te zien dat ze niet aan hun proefstuk waren op gebied van schepen lossen en laden, ze hanteerden de bomen en winches dat het een lust was om te zien.

Bomen zijn scheepskranen die men altijd boven de luiken ziet plat liggen als cilindervormige palen. Winches of windassen zijn de elektrische toestellen om deze bomen te bedienen.

We verbleven maar enkele uren in Tabou en vervolgden onze route richting Goudkust met Takoradi als volgende haven.

Het was inmiddels half augustus geworden toen we in Takoradi aanlegden. Deze korte tocht was zonder veel noemenswaardigheden verlopen en het zou wel saai worden moest ik op iedere pagina schrijven dat het ook hier om te stikken was van de warmte of andere weerkundige gegevens van die aard.

## **TAKORADI**

Bij valavond werd ons weer eens een pracht van een kleurenpanorama voorgesteld.

Takoradi, gelegen op de Goudkust, rees in de verte voor ons op met zijn palmbomen die zich licht gebogen aftekenden als scherpe donkere silhouetten tegen een oranje gevlamde achtergrond door de in het westen ondergaande zon, die als een vuurbol nog even boven de horizon haar laatste stralen deed schitteren over het eindeloos donkere watervlak.

Takoradi is één van de meest typische Afrikaanse havens die men zich kan voorstellen. Het was niet de eerste maal dat ik haar bezocht, enkele jaren voordien was ik er nog geweest.

We hadden slechts een zestal uren gevaren toen we alweer langsheen de kademuur lagen. Het was maar een 80 mijl verwijderd van Tabou, niettemin was er een opmerkelijk verschil met voornoemde haven. Takoradi stond onder Engels protectoraat en er werd dus Engels gesproken.

Eén van de voor ons interessante eigenschappen was

de overvloedige cultuur van ananas: verse «pineapples», recht van de plantage.

Voor een pakje Amerikaanse sigaretten aten we ons dagelijks de klassieke bult, van 's morgens tot 's avonds.

De chieft-steward, mijn rechtstreekse overste, die de leiding had over de afdeling «keuken en kajuit» sloeg dan ook een grote hoeveelheid van de zo begeerde vruchten zo goed als gratis in voor de bemanning.

Zodoende kregen we ettelijke dagen ananas te verwerken in al zijn mogelijkheden: ananas beignets, ananas natuur, ananas zus en ananas zo.

Het hele schip rook ernaar en na een poos konden we het niet meer rieken of zien en kwam hij neus en oren uit.

Het bevorderde geweldig vlug de spijsvertering en zodoende ook de bezoeken achter het kleinste deurtje.

Dat is natuurlijk altijd zo: van het goede teveel deugt ook niet. In de frigo hadden we de ananas opgestapeld en in de hutten van de bemanning brak men er de nek over.

Zo hadden we meer weg van een fruitboot dan van een cargo.

Vermits er in deze haven geen schokkende gebeurtenissen plaatsvonden, zij het dan in zekere mate op de wc, en men ook over ananas geen boekdelen kan volschrijven, ik ben namelijk geen agronoom, zullen we de operatie «pineapple» maar als afgesloten beschouwen.

Het moet zo stilaan 20 augustus geworden zijn toen we Takoradi verlieten. Het arbeidstempo in de respectievelijke havens die we reeds hadden bezocht bereikte niet de snelheid van in Antwerpen of andere Europese havens.

Zo vervolgden we, iets meer naar het Oosten, de Goudkust, bestemming Cotonou, voornaamste haven van Dahomey, deelstaat van Frans West-Afrika. We waren nu ongeveer halweg de Golf van Guinea, waar ook het hoofdthema van dit verhaal zich afspeelde.

Tijdens de korte afstand van ongeveer 100 mijl zouden we het genoeg beleven van iets waar ieder Belgisch zee-man één of hoogstens tweemaal per jaar kan van genieten, namelijk de radiuitzending voor zeelieden.

De telegrafist had ons verwittigd, dat maakt deel uit van zijn taak, dat we om 8 uur 's avonds aan de beurt zouden komen. De radioboodschappen worden per alfabetische orde der scheepsnamen ingedeeld.

Nu was het weer eens aan ons.

Mijn laatste uitzending had een jaar geleden plaats gevonden, toen ik nog op het M/S «Brabant» was, ergens in de Golf van Mexico.

Zodoende zaten we dan allen wel een kwartier voor het afgesproken uur rond de luidspreker in de mess geschaard.

Eindelijk was het dan zover, het kenwijsje van «What shall we do with the drunken sailor», waar Ferre Grignard later zo bekend door zou worden en de ons vertrouwde

stem van de spreker: «Hallo, hallo, beste vrienden zee-  
lieden op de «Prince de Liège», hier zijn we dan met jullie  
langverwachte familiegroeten. We hopen dat u een goede  
ontvangst hebt en allen bij uw luisterpost hebt plaatsge-  
vat, ...»

De meesten onder ons hebben dan licht de zenuwen  
aan de maag, want dan volgen de namen van de uitverko-  
renen die hun echtgenote, kinderen, ouders, verloofde of  
soms wel vrienden zullen horen.

En vermits zeelui mensen zijn zoals alle anderen, blij-  
ven zij er ook niet ongevoelig voor wanneer ze zover van  
huis de stemmen horen van hen, waar ze misschien liever  
bij zouden zijn.

Ook zij die niemand zullen horen, blijven begrijpelijker  
wijze niet altijd gevoelloos op zulke momenten.

De uitzending is zowat een aaneenschakeling van licht  
ontroerende ogenblikken en komische intermezzo's.

Wanneer kinderen vragen of hun papa nog lang weg-  
blijft, ook wel eens een gedichtje voordragen en hun best  
doen thuis en op school, krijgen de anders zo geharde zee-  
mannen wel eens vochtige ogen.

Ofwel: «Jef, als ge aankomt in Antwerpen, kom dan  
recht naar huis, hé?»

Tegen mij werd eens gezegd: «Paul, jongen, kom niet in  
uwen bloten buiten» in de plaats van: «Loop niet bloots-  
hoofds buiten in de warmte.»

Dat werkt natuurlijk op de lachspieren.

Zij die komen praten zijn ook zenuwachtig, wanneer de verloofde in kwestie door de speaker teruggeroepen wordt om zoentjes te geven aan haar jongen door de micro en de hele wereld daar naar luistert (denkt ze), dan niet durft en in de plaats hiervan een lachbui ten beste geeft.

Er zijn ook lui, waar thuis wat petroleum in de soep is of was, en die zeggen wanneer het dan hun beurt is: «Da ziede van hier dat ik voor die flauwekul uit mijn bed kom.» en heel heldhaftig blijven liggen nadat ze geroepen werden.

Na een uur of twee wenst de man ons de gebruikelijke «Goede vaart, goede wacht, behouden thuiskomst en tot volgende maal.»

Zulke avonden brengen een welgekomen ontspanning en worden door allen gerekend bij de topgebeurtenissen uit het zeemansleven.

De volgende dag werden we dan gewoonlijk vergast op de door ons aangevraagde plaatjes. Dat gaat soms ook gepaard met de nodige humor. Zo kreeg een bemanningslid eens het plaatje «Mijn engelbewaarder, dat ben jij.»

De vent in kwestie zoop gelijk een tempelier.

Voor de rest van de reis was hij dan voor iedereen «Den engelbewaarder».

Spijtig genoeg waren zulke uitzendingen eerder zeld-

zaam. Maar ja, de mensen van de radio deden wat ze konden, en wij waren ook zo al erg tevreden.

Tijdens de nacht werd ik met een schok gewekt door de overdreven stilte. Men is zo gewend aan dat gelijkmatig ritmisch stompen van de pistons.

We lagen voor Cotonou.

Vlug draaide ik me nog eens rond en sliep enkele uren voort.

## COTONOU

Cotonou is halfweg de kust van Dahomey gelegen. Dahomey maakte deel uit van Frans West-Afrika zoals Tabou, het grenst ten oosten aan de Goudkust en deze heeft ten westen de Ivoorkust. Dat betekent dat de Goudkust deze twee Frans-Afrikaanse staten van elkaar scheidde.



Cotonou

We bleven er voor anker liggen, dit wil zeggen ongeveer een 200 meter van de wal verwijderd in de baai voor de haven met het anker op de bodem en het achterstevan aan een baken vastgemaakt.

Dat gebeurt vaker in kleine havens als er geen plaats is aan de wal en het laden en lossen geschiedt dan op grote vlotten.

We konden ons aan land begeven met een ter onzer beschikking gestelde motorboot van de rederij, die een vaste pendeldienst had tussen de voor anker liggende schepen en Cotonou.

Hier kwam de heer Bertrand weer eens in het middelpunt van de belangstelling toen hij plechtig aankondigde de volgende dag in de keuken een «Bouillabaisse» te zullen bereiden, het befaamde visgerecht van Marseille.

Zo gezegd, zo gedaan. De volgende ochtend even voor 8 uur al, arriveerde Bertrand van de vismarkt met het bootje van de rederij.

Hij klom met het hele zootje vis, tomaten, knoflook en wat weet ik al, de bootsladder op. Een spektakel dat gepaard ging met de daarbij horende gymnastiek van handen en armen. Daarop kwam een stel van onze Afrikaanse gasten aanrukken om «Le commandant» en zijn winkeltje aan boord te sleuren.

Sleuren was hier wel het gepaste woord. De scheepstrap hing zo ongeveer 1,5 meter boven het slingerende bootje.



Cotonou, de vismarkt

Wanneer dat rotting even naar boven danste was dat het ogenblik dat men het dichtst bij de ladder was en met een acrobatische sprong kon overwippen.

Bertrand, zoals u weet niet van de lichtgewichten, (hij zal wel betere tijden gekend hebben) viel deze demonstratie in evenwichtsoefening toch wat lastig. Bij iedere mislukte poging klonk er een krachtig «Merde!» en kafferde hij op de vent in het bootje. Die zat erbij alsof het niet zijn schuld was dat er zulk een wind stond.

Wij, die over de reling het tafereel gade sloegen, deden ons zeer ongelukkig voor en trokken meelevende gezichten,

maar hadden inwendig geweldig lol in de voorstelling. Na ettelijke pogingen lukte hij in het bravourestuk en mocht de sprong van Bertrand als gelukt beschouwd worden.

De neger die voor hem uit het boeltje naar boven sjouwde, moet wel gevreesd hebben dat hij tijdens Bertrand's landing de lucht in zou gaan, want hij hield zich krampachtig vast en zette ogen alsof hij gekatapulteerd werd.

Eindelijk kwam Bertrand dan puffend, zwetend en scheldend naar boven geklauterd.

Wij applaudisseerden niet, maar lieten hem verstaan dat het een pest van een trap was en dat wij er ook zo'n last mee hadden bij ruwe zee.

Bertrand kapte het hele zootje vis op de vloer van het kombuis en gaf het tweede deel van zijn «One man show» ten beste. Dit bedrijf zouden we niet licht vergeten.

De nog levende vissen sprongen al kronkelend in het rond, geveld door Bertrand die, gewapend met een stuk hout dat als knuppel diende, één van de aller modernste dansen uitvoerde rond de vis en maar klappen uitdeelde met de hem eigen geluidsbegeleiding: «Sacré Dieu, encore un, voilà, etcetera».

In een mum van tijd plakte hij van kop tot teen en slibberde tussen de vissen, tomaten, ui, knoflook en andere ingrediënten die hij nodig had in het rond.

De keuken was herschapen in een janboel van jewelste.

De twee deuropeningen van de keuken, één aan bakboord en één aan stuurboord, plus de drie patrijspoorten waren bezet door hen die het eerst ter plaatse waren. Anderen namen genoegen met het geluid en kregen uitvoerig commentaar van de toeschouwers van de eerste rij. We sloegen het hele geval gade met gemengde gevoelens en wisten niet of we direct zouden gaan gillen en proesten van de pret of indrukwekkende gezichten moesten opzetten. Dit duurde maar even tot het eerste lachsalvo gelost werd en allen het uitgierden.

En onder deze belangstelling werkte hij de hele grap verder af tot een onvergetelijk gastronomisch festijn.



Cotonou, de werf

We riepen in koor: «Bravo Bertrand – Vive la France – Vive la Bouillabaisse.»

In de namiddag nam de Marconist enkele foto's, ook één van mezelf.

De volgende ochtend kozen wij nogmaals het ruime sop met bestemming Port Harcourt. Eén dag en één nacht zee voor de boeg.