



De verveling wordt verdreven met alcohol en karaoke.



Verzoek niet in de wasbak te spugen.

verwege de oversteek opeens de motor stopt. Het schip van een Zweedse eigenaar, verbonden aan een Italiaanse reder en varende onder Gibraltarrese vlag, drijft terug naar Brazilië. Ik schrik, wie komt ons nu redden? Maar problemen op zee moeten door de bemanning zelf worden opgelost en dus verschijnt er bij het avondeten niemand uit de machinekamer. De zon is allang onder als eindelijk de motor weer begint te bonken.

Hoewel het schip ongelofelijk groot is, merk je dat niet als je erop vaart. Het is een piepkleine wereld waar de verveling van de racistische Bulgaren en de onderbetaalde Filipijnen voornamelijk wordt verdreven door alcohol en karaoke. Toch ben ik geen seconde bang. Het voelt eerder alsof ze mij met zijn allen beschermen. Natuurlijk doe ik 's nacht mijn hut goed op slot, je weet maar nooit, maar lang-

Als passagier ben je niet meer dan etend cargo



Schepen wachtend op toestemming om de haven in te varen.

zaam beginnen we aan elkaar te wenen. Als de eerste stuurman mij aanbiedt de rest van het schip te laten zien, vertel ik hem niet dat twee Filipijnse matrozen hem al voor zijn geweest, want elke afwisseling is welkom. Ik daal opnieuw af in de krochten en beleef op de neus van het schip – armen wijd, neus in de wind – mijn eigen *Titanic*-moment.

Drie dagen later varen we de haven van Dakar binnen. De kapitein heeft iedereen bij elkaar geroepen, behalve mij, want als passagier op een vrachtschip ben je niet meer dan etend *cargo*. Ik hoor van de kok dat elke opening in het schip is gebarricadeerd met prikkeldraad en dat er dag en nacht wacht wordt gelopen. Om op het dek te komen, moet ik vier deuren van het slot draaien. Van hoog boven de kade kijk ik naar beneden en zie een ingevlogen monteur van de rederij de laadklep oplopen. Terwijl hij de machinekamer in duikt met een nieuw onderdeel, braakt het schip eerst duizenden pallets triplex uit, om daarna zijn buik te vullen met een eindeloze reeks roestige oude auto's bedekt met woestijnzand. Die avond vraag ik de Poolse monteur of de motor weer oké is. Hij begint onbedaarlijk te lachen en zegt dat hij deze roestbak vaker ziet dan zijn eigen vrouw.

Na een minutieuze inspectie door de hele bemanning naar verstekelingen, varen we naar Banjul. Dit is een piep-

kleine haven, niet veel meer dan een steiger in een brede riviermond. Van het indrukwekkende schouwspel met hijskranen en zwevende containers is hier geen sprake. De kolonne vierde-, vijfde- of tiendehands auto's moet letterlijk van boord worden geduwd. De bemanning is gestrest, bang voor insluipers, dieven en ziekten. Tijdens het lossen dwaal ik door de zanderige straten van de hoofdstad van Gambia op zoek naar een wifipunt en zie in de verte het schip als een bewapend fort uittoeren boven de stad.

Als we eindelijk Afrika verlaten, wordt de naderende thuiskomst uitbundig gevierd met wodka en zelfgestookte raki. Iedereen wordt dronken, de pikorde lijkt even verdwenen en ook ik zing mee met de karaoke-machine. Tot midden in ons gezang het schip weer stilvalt. Opeens verlang ik erg naar huis, naar een normaal gesprek, een bord groenten en mijn lief. Pas de volgende ochtend voel ik bij het wakker worden weer het vertrouwde gestamp van de motor. Wanneer een paar dagen later vlak voor het Kanaal nogmaals de motor uitvalt, heb ik het gehad, mijn nieuwe roman is klaar, ik noem hem *Paradijsvogel*, en vertrek in de eerste de beste Europese haven: Londen. Ik ben zelfs al verdwenen voordat de Poolse monteur opnieuw aan boord stapt. Als ik weer bommen zie, begin ik te fluiten. ←