

Nooit meer terug naar Haria.

Van de hand van de auteur zijn eerder verschenen:

Het Buenos Aires complot (jaar 2009, isbn 978 946 008 0845)

Waarom de Cornelis V. moest zinken (jaar 2012, isbn 978 940 210 3373, als E-book isbn 978 940 212 7690)

Europoort in angst (jaar 2013, isbn 978 940 210 8842, als E-book isbn 978 940 212 8918)

Verleid?! in maritieme valkuil (jaar 2015, isbn 978 940 212 9823, als E-book isbn 978 940 213 6982)

Copyright: © 2016

Uitgave:

Illustraties / omslag:

Herziene uitgave :

ISBN;

Gerard Nijmeijer

Brave New Books

Gerard Nijmeijer

15 mei 2018

978 940 214 8169

Alle in dit verhaal voorkomende personen zijn ontleend aan de fantasie van de schrijver. Elke gelijkenis met bestaande personen berust op toeval.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm, internet of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

*Nooit meer terug
naar Haria*

GERARD H. NIJMEIJER

Hoofdstuk 1.

Een zwerm brutale zeemeeuwen krijst op de Noordzee zwevend boven een motorjacht. Ze maken een hels kabaal in hun strijd iets te pakken te krijgen en volgen het jacht van dichtbij in de hoop, dat er iets van hun gading in het zeewater zal vallen. Het ziet er voor een buitenstaander allemaal heel vredig uit. Hoe anders echter is de realiteit.

Het is donderdag, de 21^e augustus, jaar 2008. Een nazomerse dag met mooi weer en weinig wind, kracht 4 Beaufort. Het superluxe, in de zon glanzende witte motorjacht, sneed als een scheermes door het zeewater.

Mijn naam is Jelle Reedijk. Ik stond op het mooie blank geschuurde teakhouten achterdek. De zwerm meeuwen was in afwachting van wat overboord geworpen afval, maar helaas, hier viel niets overboord. Hier was iets anders aan de hand.

De boot voer op de Noordzee ergens ten westen van Noord Holland. Het jacht, dat al snel de gedachte bij je deed oprijzen, dat ze wel eens in het bezit zou kunnen zijn van een exorbitant rijke oliesjeik, was vrij ver verwijderd uit de kust. Een paar uur geleden was het motorjacht vertrokken uit de Zeehaven Marina van IJmuiden. Naar schatting waren we hemelsbreed ongeveer veertig zeemijlen verwijderd van het vaste land en voeren we pal richting het westen. Die plaatsbepaling leidde ik af uit de vaarsnelheid en de stand van de zon, die voortdurend in het zuiden aan de hemel stond.

Ik stond op het achterdek. Om mijn rechterpols zat de helft van een handboei. De andere helft van de handboei was vastgeketend aan een ijzeren staaf. Die staaf maakte deel uit van een stalen trapeuning, waarvan de trap weer leidde naar een hoger gelegen dek waarop het brughuis(stuurhuis) stond. Ik kon geen kant meer uit. De handboei zat te strak om mijn pols. De huid van mijn pols was beschadigd,

waardoor de bloeddruppels al tevoorschijn kwamen vanwege het losgeraakte vel. Het deed me allemaal behoorlijk pijn. Maar ik kon kermen en kreunen wat ik wilde, het had totaal geen zin. Hier werd toch niet naar mij geluisterd.

Een kwartier terug werd er op mijn hutdeur gebonkt. Ik werd door twee mannen, van die zwaar gebouwde bodybuilder types of “kleerkasten”, op vrij onfatsoenlijke en hardhandige wijze meegenomen naar de plaats, waar ik me thans bevond. In die hut was ik een paar uur geleden door diezelfde rotlui opgesloten. Ze deden mij toen de handboeien om, zodat ontsnappen door een patrijspoort vrijwel was uitgesloten. Ik zeg vrijwel, want ik had me nog door een patrijspoort of via het enigszins rechthoekig gevormde raam in de hut naar buiten kunnen wurmen.

Echter met handboeien om ben je toch behoorlijk gehandicapt. Ik had me in het water van de Marina kunnen laten vallen met de boeien om, maar dat zwemt niet echt gemakkelijk.

Achteraf zouden ze me dan alsnog als een bijna verzopen kat uit het water hebben opgevist. Dat heb ik dus maar uit mijn hoofd gelaten. Op dat moment besloot ik alles maar gespannen af te wachten.

De tijd verstreek langzaam. De bijna drie uren, die ik in de hut had vertoefd leken wel een dag te zijn. Het was warm in de hut, maar dat kwam ook, omdat ik me veel te druk maakte. De zenuwen gierden door mijn lijf. Ik moest mijn kop erbij houden. Ik lette op alles, op elk geluidje en dacht steeds weer iets te horen, maar er gebeurde in werkelijkheid een hele lange periode helemaal niets. Totdat het ronkende geluid van de scheepsmotor plotseling werd gedempt. Het schip leek vaart te minderen en stil te gaan liggen. De hutdeur werd onverwachts weer opengegooid. De twee “kleerkasten” kwamen me zo goed als zeker ophalen. De schurken sleurden me onder luid gevloek, omdat ik

tevergeefs tegenspartelde, mee uit mijn hut naar het achterschip en ketenden me daar vast aan de trapeleuning. Daar stond ik dan, vastgezet op dat mooie schoon geschuurde teakdek, waar inmiddels de bloeddruppels van mijn beschadigde pols op waren gevallen. En dan die nare meeuwen, die krijgend boven mijn hoofd vlogen. Alsof ze het bloed roken.

Voor mij lag een zwaar blok beton, met daaraan vastgeknoopt een dik nylon touw. Dat blok lag op het houten dek, vlak voor mijn voeten. Ik keek ernaar, terwijl op dat moment in luttele seconden vreselijke gedachten door me heen flitsten. Maar daar wilde ik absoluut niet aan denken. Het was te gek voor woorden. Eigenlijk wist ik het allemaal niet meer. Ik kon de beelden niet van mij afzetten. Juist, terwijl die denkbeelden door mij heen spookten, verschenen de twee kerels opnieuw. Ze keken niet vrolijk, eerder een beetje verontschuldigend. Alsof zij er ook niets aan konden doen. Een van de twee liep recht op me af en zei iets tegen me. Door mijn nervositeit verstond ik het niet goed. Het was waarschijnlijk iets van “we moeten er mee stoppen...” of woorden van gelijke strekking. Ik begreep de man niet. Of eigenlijk wilde ik hem ook niet begrijpen. Wat bedoelde hij nou? Mijn hersens draaiden op volle toeren, maar er kwam niets uit, alsof ze waren geblokkeerd. Ik stond daar naast die trapspijl en keek de man aan. Mijn gevoel zei, dat de situatie, waarin ik mij thans bevond, heel erg fout was. Een van de twee mannen maakte vervolgens mijn handboeien los van de trapspijl.

Ik kon nu weer gewoon rechtop staan. Maar ik vermoedde, dat daar een bedoeling achter zat. Die ene man draaide mij om, zodat ik met mijn rug naar de andere schurk toe stond. En plotseling, onverwachts, verdween de hand van die andere smeerlap onder zijn jas. Wat hij toen tevoorschijn haalde deed me sidderen van angst. Een grote revolver lag in zijn hand en hij stond op het punt dat ding op mijn hals te richten.

“Ze willen me executeren met een nekschot”, ging het door me heen. Mijn hele lichaam verstijfde van angst. Het was vreselijk. Ik begreep nu pas wat hij had gezegd.

Hij had een beetje binnensmonds gemompeld “we gaan er een einde aan maken.” Over een paar seconden zou mijn leven afgelopen zijn. In een oogwenk draaide alles als in een film door mijn hoofd.

Hoe was het allemaal begonnen? Mijn gedachten vlogen terug naar die dag in het voorjaar van 2007, toen ik een telefoontje kreeg van een zekere Jansen, die toen in Stellendam op de aanlegsteiger stond van de zee(sport)visclub. Had ik daar maar nooit ingetrapt. Mijn vrouw Ine, mijn vriendin Els, de kinderen, familie, mijn werk in de Europoort containerhavens, mijn geloof, het sportvissen, mijn vrienden...mijn hele leven ging aan me voorbij. Hoe ik mijn echtgenote Ine, Klaas Quack en Harry van Bokhoven erbij had betrokken. En hoe zou het nu met de Nederlandse vrachtvaarder Albatros zijn? Het had me allemaal niet veel goeds gebracht. De gedachte dat ik er over een paar seconden niet meer zou zijn! Ik werd er gek van. Of was een ontsnapping toch nog mogelijk? De tranen sprongen mij in de ogen. Ik keek mijn belagers aan. De kerels deden alsof ik al niet meer bestond. Ik kon het allemaal niet geloven. Hoe konden deze mannen zoiets doen?

Hoofdstuk 2.

Ruim een jaar terug in de tijd. Het is half maart 2007, ongeveer half acht op een vrijdagochtend. Het weekeinde staat voor de deur met de verwachting van tamelijk goed weer, ook hier in de binnenhaven van Stellendam. Eindelijk, want na een koude en natte winter is het voorjaar nu goed in aantocht. Een klein beetje schemering is nog aanwezig. Maar achter dikke wolken komt de zon zo af en toe toch tevoorschijn.

Ze probeert zich voorzichtig, maar met een zekere regelmaat te laten zien, tussen grote, grauwe plukken wolken door aan de hemel, op deze vroege, nog ietwat mistroostige ochtend. Er hangt een flinke neveldamp over het water van de binnenhaven. Die damp zorgt ervoor, dat het voor de watersporters, die al of nog steeds op de boten aanwezig zijn, behoorlijk koud aanvoelt. Maar met een beetje geluk zal de zon de nevel over enkele uren hebben weggebrand of anders is de nevel wel weggeblazen door de wind. De licht wapperende vlaggen aan de palen voor de ingangspoort van de Marina geven de windkracht al redelijk goed aan. Het geluid van de wind, die langs de touwen van de vlaggenmasten fluit, zegt al genoeg over zijn sterkte. Het is vaak een onprettig gehoor, dat geklapper van de lijnen tegen de masten, vooral voor de slapers op de jachten. Gelukkig valt het nu wel mee.

Naast de enkele beroepsvisserijkotters, die aan de reparatiekade liggen te wachten bij de machinefabriek van de fa. Maaskant, zijn er veel sportvisboten en diverse soorten jachten in de haven te vinden. Sportvisboten, zeiljachten en luxe motorjachten liggen klaarlijk gebroederlijk naast elkaar in de grote Marina-haven. Maar er liggen ook visboten aan kleinere steigers of walkanten vlak voor en achter de Goereese zeesluis.

De grote beroepsvisserijkotters liggen allemaal in de

buitenhaven. Zij komen meestal op donderdagavond terug van de Noordzee om de haven weer binnen te varen en daarna hun vis op de afslag af te leveren. Of soms ook later, in de loop van de vrijdag. In het weekend wordt er vanzelfsprekend niet gewerkt door de eilanders. Dat is uit den Boze volgens de opvatting van de eilandbevolking in deze regio, maar het is ook helemaal niet nodig. Al te veel vis is weggevangen uit de Noordzee. Door de kotters nog langer op zee te houden zou de visstand alleen nog maar meer schade worden berokkend.

Stellendam heeft twee zeehavens, een buitenhaven en een binnenhaven, die, gescheiden door de Goereese zeesluis, beiden voornamelijk door de zeevisserij en de watersport worden gebruikt. Met de buitenhaven wordt het deel van de haven voor de zeesluizen bedoeld, waar voornamelijk de zeegaande beroepsvissersschepen in afmeren en eb en vloed heersen. De buitenhaven is dus een zeehaven.

Vaar je door de Goereese sluis (die in de Haringvlietdam is opgenomen) het Haringvliet op, dan kom je eerst in de zogenoemde binnenhaven, waar geen getijde heerst. Vaar je verder door en verlaat je de binnenhaven, dan passeer je de watersport Marina en kom je op het grote Haringvlietwater terecht, waar je tenslotte na vele kilometers uiteindelijk op het Hollands Diep uitkomt. Via deze (Goereese)zeesluis zijn ook de haventjes van Hellevoetsluis, Middelharnis en nog een paar andere plaatsen bereikbaar. Aan de binnenhaven van Stellendam grenst de eerder genoemde populaire Watersport Marina. De Marina is de grote recreatiejachthaven.

Ook hier is een flinke plaats gereserveerd voor de boten van de sportvissers. Die zijn echter wel sterk in de minderheid en voor een groot deel naar de achterste steiger in deze haven gepromoveerd (lees; “verbannen”). Dat komt ook wel goed uit en dient een praktisch doel, want als de sportvissers uit de Marina naar zee vertrekken of juist weer

terugkomen, gebeurt dat vaak bij nacht en ontij. Om nu te voorkomen dat vroeg in de ochtend de “arme stakkerds” op de plezierjachten, die nog in diepe slaap liggen, wakker worden gemaakt door de ronkende motoren van de visboten, zijn de sportvissers naar de achterste steiger verbannen.

De zeevissport gedijt goed, waardoor er vooral de laatste jaren steeds mooiere en snellere sportvisboten op de markt komen. Vaak zijn ze uitgerust met flinke, uit de kluiten gewassen binnen - of buitenboordmotoren van meer dan vele honderden paardenkrachten. Ze racen over het water met maar één doel voor ogen en dat is om als eerste boven hun meest geliefde wrak te arriveren. Dat scheuren over het zeewater blijkt ook wel nodig, want als je op een goede visstek wilt zijn of anders gezegd, boven een goed wrak wilt liggen, moet je vaak heel ver de zee op. Qua tijd zijn daar minstens enige uren vaartijd mee gemoeid.

Een goed wrak is onder de sportvissers een wrak, waar het wemelt van de “Gul”. Dat is de sportvisbenaming voor de wat kleinere kabeljauw. Afstanden van meer dan 40 mijl uit de kust zijn heel normaal. De concurrentie tussen de sportvissers is behoorlijk groot. Helaas is de omgang met elkaar lang niet altijd even vriendelijk en collegiaal. Vooral, als blijkt, dat je tegelijkertijd met twee of meer sportvisboten op één wrak arriveert. Dan kun je elkaar flink in de weg zitten. Menige hevige ruzie is daar uit ontstaan.

De wrakvisserij is bij o.a. onze zuiderburen zeer populair. Een groot deel van de sportvissers in onze kustwateren wordt, naast de Hollanders, gevormd door de Belgen en de Duitsers. Ze komen in groten getale af op de Zeeuwse- en Zuid Hollandse kustwateren om hier vervolgens een plaats op een visboot te bemachtigen. De grote stalen visboten zijn vaak afgedankte- of uitgesaneerde beroepsvisserskotters, die gemiddeld zo'n veertig hobbyhengelaars per trip mee kunnen nemen.

Deze ochtend ben ik al voor dag en dauw op pad gegaan naar de jachthaven in Stellendam, waar mijn visboot ligt afgemeerd. Op de zware houten sportvissteiger van de zeevisbootvereniging “De Goeie Gul” loop ik, samen met mijn maat Klaas Quack, te praten over o.a. de vangstberichten van de laatste dagen. Het weer ziet er redelijk goed uit. Eindelijk is het voorjaar van 2007 in aantocht. Het begint elke dag iets warmer aan te voelen, ofschoon een fikse laag dikke kleding toch nog wel een vereiste is voor een lange dag op zee. Ik heb er verrekke veel zin in om uit te varen, maar ben nu in druk gesprek gewikkeld over de vistocht, die over een half uurtje gaat beginnen. Wij vormen met ons tweeën de bemanning van de visboot de “Zeerob”.

Mijn naam is Jelle Reedijk. Ik ben schipper/eigenaar van de boot.

Mijn hulp is Klaas Quack. We zijn allebei “eilanders”. Daar wordt in de regio van de Zuid-Hollandse eilanden de bevolkingsgroep onder verstaan, die geboren en getogen is op de Zuid Hollandse eilanden, maar vooral op Goeree Overflakkee.

Eerlijke en gelovige mensen, die een mooi dialect spreken. Hoe meer je naar het zuiden van de provincie Zuid Holland afdaalt in de richting van de Zeeuwse eilanden, hoe steviger het dialect wordt. De bewoners van Voorne Putten, het voormalige eiland ten noorden van Goeree Overflakkee, worden door hen de “Overkanters” genoemd. Een heel toepasselijke naam. Voor wat het dialect betreft moet een "noorderling" vaak met inspanning luisteren naar de “eilanders” om ze te kunnen verstaan. Ook Klaas Quack en ik praten in dit Zuid Hollandse/Zeeuwse accent, ondertussen wandelend op de aanlegsteiger, die tamelijk glad blijkt te zijn. De groene aanslag van algen, die zich in de winter op het hout heeft vastgezet, voelt gevaarlijk aan. Het is uitkijken geblazen. Voorzichtig lopend over het

plankier komen we bij de Zeerob aan. De visboot ligt er nog netjes bij.

Even iets over mijzelf. Vroeger was ik ploegleider bij een containeroverslagbedrijf in Rotterdam-Europoort op de 1^e Maasvlakte. Enkele jaren geleden werd ik op 52 jarige leeftijd om gezondheidsredenen voor een flink percentage afgekeurd, waardoor ik niet meer kon deelnemen aan het fulltime arbeidsproces. Voor het percentage waarmee ik nog wel mijn baan kon uitoefenen had de werkgever voor mij geen empooli meer. Ik was gedoemd met werken te stoppen, zeer tegen mijn zin in. Het was een behoorlijke dreun, die ik geestelijk kreeg te verwerken.

Ik woonde samen met mijn vrouw en twee kinderen aan de buitengrens van het dorp Goedereede. Een voormalige oude vissershaven, nu een dorp aan de Noordzee, op het Zuid Hollandse eiland Goeree Overflakkee. De oorspronkelijke oude vissershaven is als zodanig niet meer in gebruik en afgesloten van een rechtstreekse vaarweg naar de Noordzee.

Vroeger, in de jaren 1980/1990, zat ik op de wildevaart, een tak van de Nederlandse Koopvaardij en voer als bootsman op een vrachтваarder over de gehele wereld. Ik was aan boord de voorman van een ploeg matrozen en wie daar nog meer bij hoorde. Ik voelde, dat ik gezag uitstraalde en overwicht had op de mannen. Gelukkig kon ik heel goed met de zeelui overweg. Ik was en ik ben nog steeds een beetje autoritair, althans dat werd mij wel eens verweten. Maar dat kon geen kwaad in mijn vroegere loopbaan. Dat gold voor zowel de Koopvaardij als ook voor het containerbedrijf, waarbij ik later ging werken, toen ik met varen was gestopt en voor een walbaan had gekozen.

Mijn gezin bestond voorheen uit vier personen. Ik heb een dochter en een zoon, die echter al vele jaren het huis uit zijn. De verstandhouding met de kinderen was en is nog altijd zeer goed. Ze kunnen altijd op onze steun rekenen, ook nu we als

ouders alleen zijn overgebleven. De kinderen hebben al lang hun eigen weg gevonden en zijn heel goed terecht gekomen.

Na mijn afkeuring kwam ik gelukkig niet in het bekende en alom zo gevreesde zwarte gat terecht. Mijn dagelijkse werkkring was plotseling weggefallen, maar de leemte in de tijd, die was ontstaan wist ik gelukkig goed en vlug op te vullen, want aan hobby's had ik geen gebrek. Ik hoefde me nooit te vervelen. Meestal kwam ik tijd tekort. Maar één hobby stak er met kop en schouders bovenuit. Dat was mijn passie voor het zeevissen en daarbij specifiek de hengelsport, uitgeoefend met een visboot op de Noordzee. Met mijn echtgenote Ine praatte ik veel over het plezier van het bezitten van een eigen sportvisboot. Nachtenlang lag ik daar als een klein kind van te dromen. Het waren louter en alleen de pluspunten, die ik zag. De minpunten, zoals de dure brandstof, het onderhoud inclusief de huur van de ligplaats en de daaraan verbonden kosten gingen volledig aan mij voorbij. Ondanks die negatieve punten gaven de gelukkig ook nog aanwezige positieve kanten na lang wikken en wegen de doorslag. Uiteindelijk besloot ik toch in goed overleg met mijn echtgenote een visboot te kopen. Het werd een polyester boot die ik doopte met de naam "Zeerob".

"Door het beoefenen van het zeevissen met een eigen boot zou ik hierin vast wel veel bevrediging kunnen vinden", was onze gedachte. En op deze manier kon ik toch nog contact met mijn geliefde zee onderhouden.

Financieel waren er geen belemmeringen. Echt veel overleg met Ine was er eigenlijk niet geweest. Ik had gewoon flink doorgedramd, tot ze het tenslotte opgaf. Achteraf niet zo netjes van me. Soms heb ik van mijn handelswijze wel wat spijt, maar ik had nou eenmaal mijn zinnen op die boot gezet. Ine gunde mij zeer zeker de boot wel, maar had er zelf helemaal niets mee. Mijn autoritaire karakter en het feit dat zeevissen mijn grote passie was, hadden uiteindelijk de

doorslag gegeven. En het deed me goed. Buitengewoon goed zelfs. Ik genoot van de sportvisserij en haalde alles uit de boot, wat er maar enigszins uit te halen was.

Mijn vrouw Ine had een zachtaardig karakter. Ze was de goedheid zelf en daardoor wel eens wat te lief voor mij. Bij tijd en wijle moest ze spreekwoordelijk gezegd eigenlijk meer haar tanden laten zien en dan niet alleen tegen mij besepte ik, maar dat zat niet in haar. Echter, we hielden veel van elkaar en lieten elkaar tot nu toe nooit vallen.

We vormden getweën een hechte eenheid tegenover de buitenwereld. Nooit was er iets geweest, dat kans had gezien ons uiteen te drijven. Maar Ine was gewoon iets te zachtaardig. Ze kon lang niet altijd op tegen sommige problemen, die in het leven op haar of ons afkwamen. Daar had ze dan vaak moeite mee en jammergenoeg wist ze zich daartegen niet altijd goed staande te houden.

Het vissen op de Noordzee kan soms behoorlijk risicovol zijn, aangezien er nogal eens onverwachte bedreigende situaties kunnen ontstaan. Je moet, als het even kan, bij voorkeur nooit alleen met je boot uitvaren. En zeker niet, als je ver de zee opgaat. Vandaar, dat ik een betrouwbare vismaat zocht. Ik zette een advertentie in een visblad, waarop al snel werd gereageerd door diverse sportvisserij. Er kwamen meerdere reacties binnen. Maar mijn keus viel in eerste instantie al gauw op de persoon van Klaas Quack, ook een echte eilander. Alleen de naam "Quack" verbond Klaas al met het eiland Voorne Putten. Daar komt de naam heel veel voor. Ik zocht een vismaat en had hem dus al snel gevonden.

Klaas Quack was voorheen kraanmachinist op een containeroverslagbedrijf geweest, ook op die 1^e Maasvlakte en toeval of niet, bij hetzelfde bedrijf als waar ik voorheen werkte. Maar hij was werkeloos geworden en dus niet

afgekeurd zoals mijn persoontje.

We waren dus toevalligerwijs ex-collega's. Door de crisis van de afgelopen jaren was het aanbod van containers in de Rotterdamse haven sterk teruggelopen en als gevolg daarvan was er te weinig werk voor Klaas overgebleven. Klaas werd op 45 jarige leeftijd aan de kant gezet. Een drama voor Klaas Quack en zijn gezin. Klaas was indertijd van het eiland Voorne Putten verhuisd naar het plaatsje Ouddorp op Goeree Overflakkee om iets verder af te wonen van het grote industriegebied in Europoort. Hij woonde nu aan de Molenweg, samen met zijn vrouw Nel Quack en drie kinderen.

Ook Klaas zocht een goede vrijetijdsbesteding naast zijn sollicitatieplicht. De brievenschrijverij op allerlei banen leverde voor de man weinig positiefs op. Klaas kon eindeloos brieven blijven schrijven en solliciteren. Er kwam helemaal niets uit. Totdat hij in een sportvisblad een kleine advertentie opmerkte met de tekst "*vismaat gezocht*" voor een visboot met ligplaats in de Stellendamse binnenhaven. Hij ondernam onmiddellijk actie en ging na kort overleg met zijn vrouw Nel op weg naar de jachthaven in Stellendam. Zijn vrouw was ook blij, dat Klaas misschien weer iets nieuws om handen zou krijgen. Het leverde weliswaar geen extra geld voor het gezin op, maar haar man was er lekker ontspannen mee bezig.

Klaas zocht me op ter plaatse waar mijn boot lag. Dat was in de binnenhaven aan de steiger vlak achter de remming voor de Goereese zeesluis. Hij had me vooraf al opgebeld om af te spreken bij mijn boot. Klaas liep over de steiger, toen ik hem zag aankomen. Hij gebaarde al met zijn hand en dus vroeg ik hem meteen maar aan boord te komen. Ik was ook best wel een beetje nieuwsgierig en de vent zag er betrouwbaar uit. Eenmaal op de boot maakten we met elkaar kennis. Nieuwsgierig nodigde ik de man uit om plaats te nemen in mijn kajuit. Het was er niet ruim, maar wel

knus en gezellig. Na het uitwisselen van elkaars wetenswaardigheden en een stukje levenswandel, onder het genot van een paar bakken verse koffie, klikte het al snel tussen ons. Zo besloot ik Klaas voorlopig aan te nemen als vismaat.

Klaas bleek een goeie vent. Hij was zachtmoedig en zeer plichtsgetrouw, maar voelde zich waarschijnlijk altijd een beetje onderdanig aan mij. In ieder geval was hij zeer zeker geen watje. Klaas leek mij van onbesproken gedrag. Tenminste, voor zover ik tot nu toe te weten was gekomen. Maar Klaas had net als bijna ieder ander mens ook zijn tekortkomingen. Hij liet zich al gauw door mij meeslepen en was soms wel eens een beetje te enthousiast.

Over wat het vissen op zee betreft hadden wij een onderlinge afspraak gemaakt. Dat hield in, dat hij mij zou helpen bij diverse klusjes aan de boot en dat hij in ruil daarvoor als beloning gratis mocht meevaren op de vistrips. Hij mocht daarbij zijn gevangen vis zelf houden voor eigen gebruik. Zo luidde het zogenaamde fictieve contract.

Er stond uiteraard niets op papier, maar het was een afspraak van jongens onder elkaar. En daar hielden wij ons strikt aan. Wat die afspraken betreft, liep het voor ons allebei meestal op rolletjes. Er was gelukkig zelden narijheid tussen ons beiden.

Quack en ik stonden deze ochtend in de startblokken om uit te varen. Alles was aan boord. Proviand, drinken, een paar flesjes bier, visaas, hengelmateriaal, een bak met vislood, etc. We waren door de vrouwen thuis goed bevoorrad. En dat was ook eigenlijk wel nodig, want een dagje zeevissen kostte ons veel energie. Vandaar dat de proviandvoorraad aan boord goed op peil werd gehouden.

We gooiden de boot los van de walkant. Meteen gaf ik gas richting de Goereese zeesluis. Dat was letterlijk en figuurlijk naast de deur. (de deur van de zeesluis).

De Zeerob kon de zeesluis meteen binnenvaren. De sluisdeuren stonden open, maar dat had ik al gezien, want vanaf mijn ligplaats aan de steiger kon je de deuren en de voortgang van de schuttingen goed in de gaten houden. Maar ook het onverstaanbare brullen van de sluismeester deed soms pijn aan je oren. Tegelijkertijd met de Zeerob voer nog een aantal visboten de sluis binnen. Onder die zeiljachten en visboten bevond zich ook de Dolfijn. Het was de visboot van Mark Molleman, een goede vriend en meer dan alleen een kennis van mij. Molleman en ik stonden in nauw contact met elkaar. We hadden weer eens afgesproken om vandaag gezamenlijk de zee op te gaan met als doel te gaan “wrakken”. Wij twee mannen kenden elkaar al jarenlang. Beiden woonden we in dezelfde straat, namelijk aan de Westdijkseweg op de grens van Goedereede/Ouddorp en heel dicht bij elkaar. Er zaten slechts enkele huisnummers verschil tussen beide huizen. (Ik woonde op nummer 22 en Mark op nummer 28: eigenlijk waren we bijna burens).

Onze woningen lagen tegen de bosrand aan van het schitterende natuurgebied “De Kwade Hoek”. De benaming “Kwade Hoek” stamt nog uit voorgaande eeuwen, toen in het betreffende kustgebied veel zeilschepen op de zandbanken voor de kust van Goedereede-Ouddorp vastliepen en vergingen.

Wij steunden elkaar door dik en dun met de zeevissport en dat was wel zo verstandig en veilig. Motorpech tijdens een vaartocht op zee is nooit uit te sluiten. Wanneer dan jouw vismaat met zijn boot op de Noordzee vlak bij je in de buurt drijft, kun je in geval van motorpech er meestal op rekenen, dat je door je eigen maat of collega naar de haven zal worden teruggesleept. En een dergelijk pechgeval komt toch vaker voor dan je zou vermoeden. De zeevissport is zeer zeker niet van gevaar ontbloot.

Het waterpeil in de zeesluis was op zeeniveau gekomen en

de deur aan de zeezijde werd door de sluismeester langzaam open gestuurd. De weg naar de Noordzee was vrij. Het was druk voor de sluis aan die andere kant. Een flinke groep jachten lag te wachten totdat wij en anderen de sluis hadden verlaten. De boten schoten een voor een naar buiten, de een nog sneller dan de ander. Het leek wel een wedstrijd voor wie het eerst zijn meest geliefde wrak(visstek) zou bereiken. Maar daar gingen nog wel een paar uurtjes mee heen. De eerste mijlen moesten de schippers van de visboten zich nog beheersen, omdat ze voeren in het relatief smalle vaarwater van de buitenhaven, waar snelheidsbeperkingen golden. Maar dan, een paar minuten later, ging het met voluit gas op de plank. De boten schoten naar voren over het zeewater. Het ging steeds sneller. Met zeker 25 á 30 zeemijlen per uur werd het zeewater doorkliefd. De brandstof vloog er door, maar hoe sneller ze voeren, des te eerder kwamen de visboten bij hun eerste wrak aan. En dat eerste wrak kon soms behoorlijk ver weg liggen.

Ik had, in overleg met Klaas Quack, besloten om de Eurogeul en de ankerplaats van de zeeschepen voor Hoek van Holland over te steken. Dat is behoedzaam manoeuvreren met een kleine visboot tussen al die grote zeeschepen. Vooral als je voor de boeg van zo'n supertanker langs vaart en omhoog kijkt langs de ankerketting, die in het kluisgat verdwijnt. Op die ankerplaats liggen veel tankers en allerlei soorten zeeschepen te wachten. Allemaal met hun eigen reden. De een wacht op een loods en de ander of er ruimte aan de havenkade beschikbaar is. Of weer een ander schip is aan 't wachten tot het moment, dat zijn ladingprijs op de vrije markt omhoog is gegaan. Of nog anders, dat de lading erts of olie is verkocht en kan worden afgeleverd aan een terminal aan de wal.

Er lagen welgeteld ongeveer vijftig schepen te wachten op het moment, dat wij, Klaas Quack, Mark Molleman met

zijn maat en ik met onze visboten passeerden. Je voelt je op dat moment wel een heel nietig scheepje tussen al die oceaanreuzen.

Enfin, de Eurogeul werd overgestoken en het eerste (onder de zeespiegel)wrak kwam in beeld, althans op onze zeekaart. Ik benaderde het wrak, dat ongeveer op een 25 meter diepte onder mijn boot moest liggen. Dan even zeer nauwkeurig navigeren. Om de juiste coördinaten te bereiken zocht ik met behulp van de GPS apparatuur het wrak exact op. Met de dieptemeter op de monitor bracht ik het in beeld. Dat is soms best moeilijk, want veel wrakken zijn verzand, d.w.z. ze zijn in de loop der jaren volledig weggezakt in de zeebodem. Op de monitor konden Klaas en ik de hoogte van het wrak op de zeebodem goed in beeld brengen en op de fishfinder konden we zien of er vis op het wrak zat. Gelukkig was er genoeg vis in en rond het oude verroeste staal aanwezig. Maar of ze wilden bijten? Dat wist je nooit van te voren. Op wrakken vol met vis (op het beeldscherm) werd vaak niets gevangen, in tegenstelling tot wrakken met zichtbaar weinig vis, waar je de viskisten soms "in no time" gevuld had. De beelden op de fishfinder zijn dus absoluut niet zaligmakend. Het visvaas, de zeepieren, werd aan grote kabeljauwhaken geregen. Snel werden de hengels uitgegooid. De kabeljauwen konden zich nu uitrazen. De hengels stonden al heel gauw krom. Het was meestal meteen beet. Nou nog die beesten binnenboord zien te takelen. Daar moest je toch wel een paar stevige sterke armen voor hebben.

Die ochtend zat het allemaal wel goed. Binnen niet al te lange tijd waren de viskisten gevuld met grote gullen. Het was voortdurend snel laten zakken van je vislood en snel weer ophalen. We konden onze lol niet op. Maar het zat af en toe ook wel eens behoorlijk tegen. Menig onderlijntje bleef vaak met lood en al aan het wrak hangen. Of de gul dook met aas en onderlijn het wrak in. En dan zat er maar

een ding op. Je lijn doorsnijden. Een flink stuk lijn raakte je op die manier kwijt. Een andere keuze was er niet. Maar dat hoorde bij het wrakvissen. Tegen de middag waren de viskisten helemaal vol en gingen we snel op weg naar huis, want ook de terugvaart duurde bijna drie volle uren.

Moeder de vrouw was vast heel blij met al die vis. Niet altijd dus! De vriezers bij mij thuis en Klaas Quack zaten al “nokkie” vol. Wat moest je nu met al die verse vis doen? Gelukkig hadden we daar iets lucratiefs op gevonden. Ik had goede contacten met enkele restauranthouders op Goeree Overflakkee. Daar hadden Klaas en ik interessante afspraken in stilte mee gemaakt. Het kwam er op neer, dat we de vis verkochten aan een paar plaatselijke restauranthouders voor een leuke prijs. Alles buiten de door het Rijk vastgestelde visquota om, want daar hadden we natuurlijk niets mee te maken, dachten we. Wij wisten natuurlijk wel beter. Nota's met BTW er op behoeften niet te worden uitgeschreven. Daar hadden we totaal geen behoefte aan. En dat kon ook niet anders, want we visten niet onder een BV of firma(VOF) of zoiets. Het was een uitkomst voor onze mooie hobby en leverde best wat extra Euro's op.

Het ging allemaal onder de tafel door en zo kwamen er een paar leuke extra verdiensten binnen. Mooi om de visboot van te bekostigen en een paar leuke centen aan over te houden. Ook voor Klaas een welkome financiële aanvulling. We visten als particulieren, dus met die verschrikkelijke benauwende Nederlandse beroepsvisserijregelgeving hadden we niets te maken. En de restauranthouders hadden een portie mooie verse vis tegen uiteraard een zeer lage prijs. Wij, sportvissers, hadden het zo langzamerhand mooi voor elkaar.

Niemand wist hiervan dachten we. Maar was dat wel zo? Enfin, we reden met onze auto's naar mijn woonhuis, waar de vis na het schoonmaken in de koeling werd weggezet

om ze in de loop van de volgende ochtend aan het betreffende restaurant af te leveren.

Na de vis te hebben verwerkt in ons schoonmaakhok, stapte Klaas Quack weer in zijn auto om naar zijn woonhuis in Ouddorp terug te rijden. Zijn dag was ook weer goed. En ik kon mijn vis afleveren aan mijn klanten. We hadden allebei een leuke cent bijverdiend. Of andere vissers en de Inspectiediensten ook zo blij waren met onze activiteiten, daar hielden we ons niet mee bezig.

Viscollega's Mark Molleman en Alex van Dam van de Dolfijn begonnen na verloop van tijd onze sportvisserij bezigheden met argusogen en wantrouwend te bekijken. Enige afgunst en jaloezie waren er wel in het spel gekomen.

Hoofdstuk 3.

Een extreem lux motorjacht nadert vanuit de Noordzee de Goereese zeesluis in de Haringvlietdam. Op zondag 20 mei 2007 ligt het schip in de Stellendamse buitenhaven te wachten voor de ingang van de sluisen. Het jacht kan niet te dicht bij de sluisdeuren komen, want de uitgaande vaart moet zonder hindernis de sluisen kunnen verlaten. Pas als de sluis leeg is, krijgt het jacht toestemming van de sluismeester om naar binnen te varen.

Het licht gaat op groen. De naam van het jacht is Bruinvis en de thuishaven is Willemstad op Curaçao.

Als de sluisdeuren zich hebben geopend vaart het motorjacht naar binnen. De toeristen en het kijkersvolk op de sluisgade vergapen zich aan het mooie luxueuze witgekleurde jacht. En al die mensen op de sluisgademuur speculeren over van alles en nog wat.

“Het moet wel een hele rijke stinkerd zijn. Waarschijnlijk een grootindustriële, een oliesjeik of een dergelijke rijkaard”, wordt er geprapt.

Het jacht is heel compleet uitgerust. Er is een zwembad(je) aan boord. Maar we zien ook nog een davit (hijsinstallatie), waarmee een motorbarkas te water kan worden gelaten. Vanuit de kont op het achterschip kan na het openen van een waterdichte klep een snelle motorboot worden gelanceerd. De kapitein, die het bevel voert, is waarschijnlijk niet de eigenaar. Hij is slechts ingehuurd om de boot te varen met een vaste bemanning.

De eigenaar hoeft zelf niets te doen. Hij laat zich in luxe en weelde vervoeren. Het moet wel een zeer rijke vent zijn. Op de kade wordt van alles en nog wat gefluisterd, maar dat doet niets af aan het feit, dat die eigenaar, een zekere Jan Swart, prinsheerlijk en in alle rust zich in zijn hut bevindt en omringd is door zijn prachtige vrouw Simone de Greef. Zij verwent hem tot zoveel hij maar wil. Swart lijdt een zeer luxe leven. Hij heeft het vrouwelijk schoon voor

het uitkiezen en maakt daar gretig gebruik van. Maar Simone heeft zelf ook niet te klagen. Van zijn kant is Jan Swart zeer gul, vooral als het om geld en dure weelderige spullen gaat. Jan banjert door de prachtige luxe hut en kijkt zijn Simone aan.

‘We zijn weer in Holland, Simoon. Maar lang zullen we hier niet blijven op deze plek. Ons jacht loopt hier teveel in “de kijker” tussen al die overige notedoppen.’ Jan heeft het gelijk wel een beetje aan zijn kant, want dergelijke jachten horen meer thuis aan de Rivièra dan in de Zuid Hollandse wateren.

Simone kijkt haar vriend met een steelse blik aan. Tegenspreken doet ze hem bijna nooit, vooral niet als het om geld of hun wederzijdse verhouding gaat.

‘Hoe sneller je de zaken hebt geregeld, hoe beter Jan. Ik heb het op de kou hier niet zo begrepen.’

‘We regelen hier “asap” onze zaakjes en gaan daarna weer vlug terug naar zonniger oorden. In Saint Tropez horen we er gewoon bij, maar hier tussen dit voetvolk vallen we met ons jacht te veel op,’ terwijl hij heimelijk kijkt naar de mensen op de sluiskademuur vanachter zijn patrijspoortgordijntjes. Simone is het hartgrondig met haar vriend eens. Maar ze zal nog een poosje geduld moeten hebben.

Jan Swart is een financieel rijk man. Op andere vlakken, zoals de liefde, bleek hij niet altijd even succesvol te zijn geweest. Jan had tijden gekend, waarin hij het leven op deze aardkloot liever had willen beëindigen. Gelukkig hield zijn vriendschap met Simone nu al voor een langere periode stand. Er was zelfs sprake van echte liefde tussen de twee. En dat gevoel had Jan Swart lange tijd niet gekend. Hij voelde zich nu zelfs als herboren.

Maar het ging hem op dit moment dan ook voor de buitenwereld duidelijk voor de wind. Hij werd door iedereen aangezien voor een geslaagd zakenman en in zijn

eigen kringen werd hij op handen gedragen. Maar in welke zaken Swart handelde was voor niet ingewijden volstrekt onduidelijk. Zijn bedrijf handelde in alles, waarin maar geld was te verdienen. Tegenwoordig speelde zich dat voornamelijk op de beurs af. Daar verdiende Jan heel veel geld. Dat was nochtans de grootste dekmantel voor zijn werkzaamheden. Het begin van die opwaartse carrière, na een negatieve periode, was het opstarten van een kleinschalig internetbedrijf. In die eerste internethausse groeide dat al snel uit tot een bedrijf van formaat, waarin grof geld werd verdiend. De waarde van zijn internetbedrijf liep zodoende exponentieel op. De groei zat er gigantisch in. Het was zelfs voor Jan Swart niet te bevatten. En wat Jan al snel in de gaten had, was dat hij van die waardestijging gebruik moest maken voordat hij te laat was en achter het net zou vissen.

Jan Swart werkte zijn plannen goed uit en deed iets wat hem ontzettend veel geld opleverde. Hij verkocht zijn goed lopende internetbedrijf voor heel veel geld. Miljoenen euro's verdiende hij in een mum van tijd. En die ging de slimme vogel beleggen in diverse bedrijven. Hij liet zich goed adviseren en ging door met het speculeren op de beurs, tot hij kennis maakte met een ander soort business. Dat was de wereld van de drugs.

Hij ontmoette een kennis in die andere louche wereld en al vrij snel werd Jan overgehaald om mee te doen in de drugsbusiness. En omdat hij nog wel een paar miljoen Euro's had overgehouden van het speculeren op de beurs, was de keus al snel gemaakt. Zijn eigenlijke beursbedrijf bleef gewoon bestaan als dekmantel. Voor de buitenwereld was hij een beursgoeroe, die op de beurs grof geld verdiende. Maar zijn transacties in de drugsbusiness leverde hem veel meer op. Hij nam deskundigen in dienst, die hem adviseerden in belastingzaken. De beste accountants en advocaten werkten voor Jan Swart, om zijn inkomsten op de juiste manier te verschrijven. Er werden bankrekeningen

geopend in België en Liechtenstein. Het geld werd door de accountants op slinkse wijze witgewassen. Maar die accountants en advocaten deden het ook niet voor niets. Jan Swart was veel smeergeld aan die lui kwijt. Anderzijds was hij natuurlijk goed ingedekt door al die steekpenningen, want die advocaten en accountants konden zelf ook geen kant meer uit. Zij waren volledig chantabel geworden. Daar maakte Jan Swart geniaal gebruik van. Swart was in zee gegaan met de meest “integere” accountant, die hij zich maar kon wensen. Ook de Belastingdienst had alle vertrouwen in deze man. De werkelijkheid was echter anders. Die man werkte dus *zwart* voor Swart.

Al die lieden waren natuurlijk zo “chantabel als de pest”, waardoor Jan Swart die lui om zijn vingers kon winden. De financiën werden door zijn assistent Geldof geregeld. Geldof onderhield de contacten met de accountants en andere experts.

Het schutten duurt ca. vijftien minuten. Dan gaan de andere sluisdeuren naar het binnenwater weer open. Alle boten schieten in sneltreinvaart vooruit. De kleine snelle jachtjes en motorboten varen voorop om als eerste de sluis weer achter zich te laten. Het grootste jacht komt als laatste de sluis uit.

Dat is ook wel verstandig, want bij het in beweging zetten van zijn schroef zouden anders de vele kleinere scheepjes door het schroefwater gevaarlijk worden weggeblazen. Wat dat betreft doet de kapitein van het grote jacht het zeer netjes. Hij zal wel een flinke dosis ervaring hebben. Maar het grote jacht wil ook geen narigheid veroorzaken. Dat houdt alleen maar op en geeft een hoop trammelant. En dat moet Jan Swart al helemaal niet hebben.

Juist uit de sluis komend liggen achter de remming, aan een houten steiger aan stuurboordzijde (dus rechts van de Bruinvis), jachtjes met namen als Zeerob, Dolfijn, Sirius en Waterman. Dat is de steiger van de zee(sport)-

visbootvereniging “De Goeie Gul”.

De koers van het grote jacht is nu richting Hellevoetsluis. De jachthaven daar is niet ver weg. Nog een paar mijlen varen en dan is de Bruinvis gearriveerd bij zijn einddoel, de haven van Hellevoetsluis.

De ingang van de haven wordt gekenmerkt door een kleine, maar mooie nostalgische vuurtoren. Het is de toegang tot het Grote Dok. Maar bij die haveningang gaat de Bruinvis juist niet naar binnen. Er wordt naar een ingang iets verderop gevaren. Het is de ingang van de zogenoemde Koopvaardijhaven. Daar vaart het luxe jacht naar binnen. Het oude lichtschip “Noord Hinder” ligt aan de westelijke zijde van die haven afgemeerd. In feite is de ingang van de Koopvaardijhaven het begin van de oude vaarroute van het Kanaal door Voorne. Het kanaal, waar de zeeschepen vroeger in vorige eeuwen, doorheen voeren naar de Rotterdamse havens voordat de Nieuwe Waterweg door de Zuid Hollandse kustduinen naar de Noordzee werd gegraven. Het Kanaal door Voorne is nu afgedamd en voor de hedendaagse zeescheepvaart al eeuwenlang veel te smal. Het kanaal is vele jaren geleden afgesloten. Het allerlaatste deel, dat uitmondt op het Haringvliet, wordt nu gebruikt als watersporthaven.

Het luxe jacht kiest ligplaats achter het antieke museum lichtschip. Daar is na overleg met de havenmeester nog precies een ligplaats ter beschikking voor het prachtige motorjacht van Jan Swart.

Het schip meert ter plaatse af aan een door de havenmeester aangewezen steiger. Het is vanaf de kant al snel een bezienswaardigheid voor vele Hellevoeters en natuurlijk ook voor de toeristen. Dat zijn voornamelijk watersporters, want die zijn hier ruimschoots aanwezig.

Jan Swart is niet zo heel blij met alle belangstelling. Want, wat niemand hier op de afmeerkade weet is, dat Jan zijn geld de laatste jaren op betrekkelijk eenvoudige wijze heeft

verdiend.

Jan Swart, alias de “Blaffer”, heeft zich daarom met zijn Simone al snel voorgenomen, niet al te lang op deze ligplaats te blijven. Het valt wat te veel op en dat kan het stel helemaal niet gebruiken.

Op de boot van De Blaffer bevinden zich twee handlangers. Een daarvan heeft de bijnaam Hans Jansen (eigen naam: Dijkstra). Hij is op dit moment de belangrijkste assistent van Swart. Jansen doet de grote “in ’t veld” klussen en zijn andere hulp, de hr. Geldof (eigen naam: Van Bentum) doet het financiële werk. Hij onderhoudt o.a. contacten met diverse banken.

Jan Swart is met een nieuwe zaak bezig en probeert daartoe een oud persoonlijk contact in Brazilië weer in ere te herstellen. De man die Jan weer zou willen benaderen woont in Recife.

Een van de kennissen van Jan Swart is daar ooit heen geëmigreerd. De twee mannen hebben altijd contact met elkaar onderhouden, hoewel dat de laatste jaren wat verwaterd is. Die persoon in Recife is Jacob Luiendijk. Luiendijk woont al vele jaren in Recife en heeft een tamelijk groot netwerk van contacten in Brazilië opgebouwd. Zijn financiële inkomen bestond vroeger uit het spelen van agent voor diverse scheepvaartmaatschappijen. In Recife opereerde hij met een paar medewerkers vanuit een klein kantoor. Hij regelde de lading en allerlei andere zaken voor zeevaarders over de gehele wereld. Dat was in ieder geval zijn hoofdtaak. Daarnaast had Luiendijk ook nog diverse contacten in een andere wereld. Juist daar kon hij Jan Swart mogelijk goed bij helpen. Jan Swart was redelijk op de hoogte van de praktijken van Luiendijk. Hij besloot hem op goed geluk op te bellen.

‘Hallo Jacob, met Jan Swart uit Holland. Je kent me toch nog wel? Hoe gaat het met je?’ vroeg Swart op een quasi overdreven vriendelijke toon.

‘Dag Jan, dat is al weer een poosje geleden. Hoe staat het leven in dat kikkerlandje Holland van je? Hier gaat het allemaal nog steeds voor zijn “rood koperen” (een scheepvaartuitdrukking!). Wat kan ik voor je betekenen?’ vroeg Jacob Luiendijk enigszins achterdochtig. Hij had al wel een flauw vermoeden waar het om zou gaan. Ook hij kende zijn pappenheimers. Swart belde niet op voor de flauwekul.

En dan die overdreven vriendelijke stijl! Je wist haast zeker, dat daar iets achter moest steken. Daar kende hij De Blaffer tegoed voor.

‘Je slaat precies de spijker op zijn kop Jacob. Blij, dat het zo goed met je gaat. Met mij overigens ook alles prima. Ik bel je voor het volgende; ik zoek iemand, die mij kan leveren.’

Swart en zijn kennis in Brazilië waren zich zeer bewust van het feit, dat ze afgeluisterd konden worden. De gesprekken kenmerkten zich dan ook door grote onduidelijkheid en vaag woordgebruik. Maar beide heren wisten exact waar het om ging.

‘Geef me je mailadres Jacob, dan regelen we de zaak verder per email. Dat is iets duidelijker begrijp je.’

Jacob Luiendijk wist al lang waar om het ging, maar de afspraken konden beter via internet email worden geregeld. Telefoontaps waren dan uitgesloten. Jacob spelde zijn email-adres en Jan Swart noteerde: *jluien@fortra.com.br*.

Tot nu toe liep alles van een leien dak. Swart was opgelucht en blij, dat hij met Jacob weer zo snel tot een werkbaar klimaat was gekomen. Hij stelde hetzelfde uur nog een email op naar Brazilië met de volgende inhoud:

“Beste Jacob, kun jij mij een contactadres geven van een persoon, die mij coke kan leveren in partijen van ca. 50 kg per keer? Het transport wil ik per schip laten plaats vinden. Details bespreken we later.”

Ruim een uur later kwam er al een email terug.

“Ga voor je aan ’t werk. Je hoort zo spoedig mogelijk van me.”

De mails waren zeer zakelijk en niet ondertekend. Namen en andere persoonlijke kenmerken konden alleen maar leiden tot het stellen van lastige vragen van bepaalde onderzoeksinstanties en daar waren ze al helemaal niet op uit. Er gingen een paar dagen voorbij, tot er weer bericht kwam van Luiendijk uit Recife.

“Hallo J.S. Neem contact op met Andre Nortista in Manaus. Ik geef je zijn telefoonnummer en email-adres. Zeg er ook bij, of mail erbij, dat ik je heb doorgestuurd. Keep in touch! J.L.”

Swart was zeer tevreden en ging aan het werk. Hij kon contact gaan opnemen met de betreffende persoon in Manaus. Het opstarten van een nieuwe handelsroute liep als de gesmeerde bliksem.

Manaus ligt midden in de Amazonejungle van Brazilië. De Amazone is in dat deel van de rivier nog zeer breed en diep. Grote zeeschepen kunnen daar gemakkelijk komen. De bronzijde van de Amazone gaat door tot aan de voet van het Andes gebergte in Colombia. Zodoende wordt de Amazone dan ook veel gebruikt om cocaïne vanuit Colombia af te voeren richting oostkust Zuid Amerika. Ofschoon er door Brazilië streng wordt gecontroleerd wordt er toch veel coke over de Amazone Brazilië binnen gesmokkeld.

Het doel van Jan Swart was om coke via een schip over de Amazone en de Atlantische Oceaan naar Nederland te vervoeren. Daar had hij zijn zinnen opgezet en dat moest en zou hem lukken. Tot nu toe verliep de operatie goed, hoewel de zaak nog in de aanvangsfase was. Maar op een zeker moment was het zover.

Jan Swart stond op het punt te bellen naar Manaus. Hij had zich goed voorbereid. Het gesprek zal in het Engels moeten worden gevoerd, maar dat was hopelijk geen probleem. Jan sprak geen woord Portugees. Hij hoopte maar, dat de heer Andre Nortista een redelijk woordje Engels sprak.

Jan draaide zijn GSM nummer en kreeg Andre aan de lijn. Na wederzijdse kennismaking in het Engels wilden de heren iets meer details van elkaar weten en over het feit hoe en waarom deze kennismaking tot stand was gekomen.

Er werden veel gegevens uitgewisseld en uiteindelijk begreep Nortista, wiens Engels op een verstaanbaar niveau bleek te zijn, dat het wel goed zat en dat er geen undercoveragent in het spel was. Nortista belde vanuit het Novohotel aan de Avenida Mandii 4. Het hotel lag aan de rand van een industriegebied.

Het is een van de betere hotels in Manaus. Een beetje Europees aandoend, strakke vormgeving en gelukkig zeer schoon. Nortista had hier tijdelijk een kamer om wat zaken te regelen. Maar de man ging niet over één nacht ijs en nam geen enkel risico. Hij wilde eerst Jan Swart beter leren kennen. Om met de zaak verder te gaan wilde hij persoonlijk kennismaken met Jan Swart. Er zat dus niets anders op voor Jan om zo snel mogelijk een vlucht te boeken naar deze nog relatief jonge oerwoudstad. En dat gebeurde daarom meteen een aantal dagen later. Jan stapte naar een passagebureau en liet met spoed een vlucht boeken naar Manaus.

Het duurde niet lang of De Blaffer zat in het vliegtuig op weg naar deze grote stad in de Braziliaanse jungle. Hij liet er geen gras over groeien, maar zijn handelspartners in Manaus ook niet. Er moesten zaken worden gedaan zonder al te veel vertraging.

Er wordt door de KLM rechtstreeks op Manaus gevlogen. Ze ligt midden in de Braziliaanse jungle. Ondanks al die zogenaamde geïsoleerdheid is er een groot internationaal vliegveld aanwezig.

De stad is allang geen klein jungledorpje meer, maar is in de loop der jaren, voornamelijk in de vorige eeuw, uitgegroeid tot een grote internationale gemeenschap.

Op die bewuste maandag in mei 2007 landde het KLM