

# **GEKOOID**

Hoe een jonge muzikant  
overleeft in een cel in  
Lissabon

**Friedrich Hlawatsch**

Met dank aan, in alfabetische volgorde:

Joost Belinfante: voor zijn steun en zijn muziekplannen met mij

Roberto Brandsma: voor zijn bezoeken en zijn in wijn gestoofde dieren

Ernst Jansz: voor zijn steun en het bewaren van alle brieven

Josee Kennis: voor haar moedige bezoek en opvang thuis in Nederland

Teresa Mena de Matos: voor haar vele bezoeken en de vele kilo's verse groenten.

Vic van de Reijt: voor zijn adviezen

Rosita, mijn vrouw: voor haar adviezen

Danielle Voeten: voor haar adviezen

## **Colofon**

*Gekooid* is een uitgave van

Uitgeverij Elmar BV, Delft – 2021

© Friedrich Hlawatsch, Amsterdam – 2021

Vormgeving: Uitgeverij Elmar BV, Delft

Foto omslag voor en achter en foto pagina 169: Josee Kennis

Foto's: Friedrich Hlawatsch

ISBN 978 90389 2823 4

NUR 740

Een mens heeft helemaal niet zoveel vrijheid nodig.

Een mens zoekt willens en wetens allerlei beperkingen op in zijn vrijheid.

Een mens zoekt een partner, sticht een gezin, zoekt een vaste baan, zoekt een huis en is bereid daarvoor een enorme lening bij de bank af te sluiten.

Een mens is over het algemeen pas enigszins tevreden wanneer hij zijn vrijheid grotendeels beperkt heeft.

## EEN WAAR GEBEURD VERHAAL

*Straat van Gibraltar, begin juli, 1980*

...tot op dit moment ben ik nog niet van de andere mensen gescheiden door een geheim, nu, op dit moment, kan ik nog het anker lichten en gewoon wegvaren en later zeggen dat we elkaar misgelopen waren...

Deze gedachtegang wordt verstoord door het vage geluid van een motor in de verte.

De tijd begint te dringen, de nacht is nog pikzwart, maar het lijkt of aan de rand van de oostelijke hemel het zwart al verbleekt.

Naar het westen is de nacht nog diep en veilig, daar moet ik heen, snel die Straat van Gibraltar uit met zijn wispelturige stromingen en rommelige golfslag.

Hier is de zee altijd in de war, de golven botsen op elkaar, de wolken in de hemel erboven ook en mijn boot, de Laer-Mor, ligt al uren ongemakkelijk rollend om zijn anker te draaien.

Pokkepokkepok! Het lijkt dichterbij te komen, 'the point of no return'. De Nederlandse uitdrukking wil niet naar boven komen. Hoe lang heb ik al geen Nederlands gesproken?

Ik sprak de laatste tijd toch al nauwelijks, was alleen maar bezig geweest om mijn boot zeewaardig te krijgen. Mijn Duitse ex-vriendin snauwde mij vaak toe dat ik meer van mijn boot hield dan van haar. Ze had gelijk. Ze is mooi, maar kon gevaarlijk dronken worden. Mijn boot is ook heel mooi, een 11 meter lang, slank spitsgatzeiljacht met S-spant en irokogangen geklonken met

koper op teakhouten spanten. De kajuit is relatief klein en niet erg comfortabel. Een ouderwets zeiljacht, ontworpen om te zeilen, om lekker in de golven te liggen.

Pokkepokkepok!!

Ik spring naar binnen, knip de navigatieverlichting aan om de boot goed zichtbaar te maken, grist de slof Winston-sigaretten uit het laatje onder de kaartentafel en haast mij naar de wild dansende boeg. Met één hand aan de voorstag, met de andere hand zwaaiend met de slof sigaretten sta ik mij aan de afspraak te houden.

Het dieseltje gaat nu stationair lopen. Ik zie het silhouet van vier mannen in djellaba's, met de grote capuchon op, in een slingerend bootje.

De lichtkegel uit een zaklantaarn glijdt over me heen, één van de mannen roept het door mij zelf gekozen wachtwoord: 'Speedy Gonzalez!'

Het begint licht te worden.

Een vriend, die ik 100% vertrouw, heeft op zijn beurt een vriend die hij 100% vertrouwt... enzovoort enzovoort, totdat ik nu uiteindelijk vier onbekenden voor mij zie van een organisatie die er 100% zeker voor kan zorgen dat er vannacht géén Marokkaanse kustwacht zal patrouilleren. Wat dragen ze onder die djellaba's? Kustwachtuniformen?

Er is in elk geval geen weg meer terug.

Ik laat vier stootwillen neer zodat het vissersbootje geen schade zal aanrichten bij het langszijkomen. Dat langszijkomen is trouwens bijna onmogelijk door de korte, onregelmatige golfslag. Maar de vier mannen zijn handig. Twee man, voor en achter, houden het bootje af terwijl de andere twee, steeds wanneer de twee boten door de golven op min of meer gelijke hoogte getild worden, een in jute verpakt pakket van tien kilo hasj aan boord gooien. Dit gebeurt vijftenzestig keer, zonder dat het één keer mis gaat.

Misschien was het niet goed geperst of was het onhandig ingepakt, maar het volume was veel groter dan ik verwacht had. Elk

pakket gooi ik de kajuit in waar het opgevangen wordt door Björn, mijn vlasblonde, bebrilde en altijd grijnzende, Deense bemanningslid. Uiteindelijk staat Björn tot zijn middel in een berg muf geurende pakketten.

Na een korte groet verdwijnen de mannen in het bleke licht van de ochtend.

Dit is normaal gesproken mijn favoriete moment. Grijs en paars en zilver en zwart vloeien dan glinsterend over het zeeoppervlak. Niet nu. Het anker komt tergend langzaam omhoog, de lier heeft zijn eigen tempo. De ketting ratelt in de stille ochtend.

Ik had expres de motor nog niet gestart om geen aandacht te trekken, dat had ik dus eigenlijk net zo goed wel kunnen doen. Eindelijk komt het anker boven. Ik start de motor en vaar vol gas weg. Weg hier, weg uit de territoriale wateren van dat feodale koninkrijk met zijn middeleeuwse gevangenen. Ik kan duidelijk voelen dat de boot zwaarder geworden is, hij vaart langzamer. Weg hier!

We moeten nu ook heel goed opletten, want een eindeloze file van reusachtige vrachtschepen schuift hier in twee richtingen dag en nacht door deze zee-engte.

Na een paar uur varen op volle kracht zijn we door de Straat van Gibraltar en begint de Marokkaanse kust te wijken. De Atlantische Oceaan ligt voor me.

Dit is een heel ander landschap. Het voelt als een weids, zachtgroen heuvelland. Een trage, uitgestrekte deining walst rustig onder de boot door. Boven op een golf heb ik uitzicht op de horizon achter een eindeloze reeks golven, dan weer, in een golfdal, ben ik omringd door de groene glooiing van de oceaan.

Ik begin te ontspannen. Björn heeft al die tijd gezwegen, zoals gewoonlijk, maar ik zie dat zijn eeuwige grijns in een grimas veranderd is. Ik moet hem opbeuren.

'Wist je dat Gibraltar een verbastering is van *Dzjebel al Tarik*? Het betekent: *De rots van Tarik*, een moorse veldheer, die rond 700

na Christus hier met een vloot overstak om Spanje te veroveren en tot de islam te bekeren. Dus *De rots van Gibraltar* betekent eigenlijk: *De rots van de rots van Tarik*. Björns ogen lichten op.

...KNAK!!

De motor loopt opeens heel langzaam en klinkt doodziek en schurend. Ik zet hem meteen uit en denk aan een touw of een visnet in de schroef, of dat hoop ik eigenlijk, want dat is me wel vaker overkomen, maar toen maakte de motor niet zo'n geluid. Ik denk nu van alles tegelijk, een stapel van gedachten:

—Ik had niet met een koude motor volle kracht weg moeten varen met een zware lading.

—Ik ben alleen, ook al heb ik Björn aan boord.

—Snel de zeilen hijsen, zodat we niet stuurloos drijven.

—Wat heerlijk, die motor uit, geen gebrul en getril meer.

—De gevangenissen in Portugal zijn vast heel primitief.

—Geen motor betekent geen elektriciteit, geen boordverlichting, geen automatische piloot.

—Ik kan geen monteur aan boord laten, als ik al een haven durf aan te lopen, en zal de hele motor zelf moeten demonteren.

—Ik weet veel van zeilen en vrijwel niets van dieselmotoren.

—Ik weet eigenlijk zeker dat het nu al mislukt is.

—Via de Azoren, halverwege de Atlantische Oceaan, zeilen tot aan Het Kanaal kan goed, schijnt het, maar *dán*, zonder motor en verlichting in het drukste scheepvaartgebied van de wereld zeilen, met veel, weinig of tegenwind, met eb- en vloedstroming, tussen tankers, die zonder dat ze het merken over je heen varen?

—En dan, onopvallend een Zeeuwse jachthaven aandoen, zonder motor, vragend om een sleepje?

Er staat inmiddels een briesje noord-noordwest, zodat we, hoog aan de wind zeilend, dezelfde koers kunnen houden. De motor is nog niet zo oud en ik heb een maagdelijk boekje in de kaarten-tafellade liggen met een tekening van de hele motor in onderdelen uit elkaar.

Misschien, héél misschien, is er gewoon een moer losgetrild,

die ik weer vast kan draaien. Ik weet dat dit een kinderlijke gedachte is.

Björn zit aan het roer en ik kruip naast de motor, die nog vrij warm is, en lig in een lauw mengsel van zeewater en olie met mijn sleutels en het meteen al besmeurde boekje. In een verbazend korte tijd heb ik de motor grotendeels ontmanteld. Ik werk als een razende om het naderende onheil te bezweren. Ondertussen neemt de wind toe en lig ik te rollen en te stoten tussen de spanten en de motor, van onder tot boven besmeurd en glad van de olie. Geen moertje of ringetje laat ik vallen, geen moment stop ik om wat te drinken, totdat ik bij de krukas gekomen ben.

Een prachtig, glanzend en zwaar ding.

Gebroken.

Niet lang nadat ik de gebroken krukas ontdekt heb, begint Björn te praten. Met zijn vreemde krakende stem verkondigt hij dat hij onder geen beding zonder motor de tocht zal vervolgen. De krukas moest gelast worden, dat kon, had hij weleens gehoord, al was dat heel moeilijk, en als dat niet zou lukken dan moest er een andere motor komen of zelfs een andere boot. Verder gaan op alleen de zeilen is voor hem geen optie. Het is inmiddels nog harder gaan waaien, de boot helt ongemakkelijk ver over en wordt door de golven gesleurd, ik moet nodig zeil minderen.

De kleine genua, een voorzeil dat tot achter de mast doorloopt, moet eraf en de gewone fok moet ervoor in de plaats gehesen worden. De golven zijn nu korter en hoger geworden. Ik sta helemaal voor op de boeg op een schuin stukje dek van zo'n veertig centimeter breed, dat in een punt toeloopt.

Opeens verliezen mijn voeten contact, een fractie van een seconde zweef ik los boven het dek. De boot, met zijn gewicht van negen ton, is met grote snelheid een golfdal in gedoken, als een op hol geslagen kermisattractie, boort zich sidderend in het water en in een wolk van schuim kom ik weer op mijn pootjes



terecht. Ik besef dat de balans van de boot verstoord is door de nieuwe lading, die we zolang maar even in het vooronder gepropt hebben.

De dood is natuurlijk altijd vlakbij, maar daar moeten we niet aan denken omdat het ons leven zou vergallen, maar deze keer zie ik hem heel even, heel duidelijk vlak voor me voorbischuiven.

Een paar centimeter meer naar links of rechts en ik zou overboord gegaan zijn en vermoedelijk zou Björn er niets van gemerkt hebben. Er staat een stevige windkracht 5/6, de zee is rommelig en wild, de lucht helderblauw, maar bij elke golf spat een gordijn van glinsterend schuim omhoog waardoor Björn, achterin de kuip aan het roer, het zicht ontnomen wordt. Wanneer hij zich na vijf of tien minuten afgevraagd zou hebben wanneer die kleine genua nu eindelijk eens naar beneden zou komen en met zijn krakende stem geroepen zou hebben, zou er geen antwoord gekomen zijn.

Na urenlang stilzwijgen besluiten we om toch maar ergens aan land te gaan om de krukas te laten repareren of om een kleine generator te vinden, zodat we in elk geval navigatieverlichting hebben en de automatische piloot kunnen gebruiken. Dat wil zeggen, Björn wil de motor gerepareerd zien en ik zou een generator al genoeg vinden om de tocht te vervolgen. Op zoek naar een veilige landingsplaats zie ik op de kaart een baai achter een eilandje ter hoogte van Olhão aan de Portugese zuidkust, Ilha da Culatra.

De volgende avond laat glijden we de baai binnen en zien dat het een prachtige ankerplaats is, ook bij eb diep genoeg en goed beschut tegen wind en golven.

De volgende ochtend, na een rustige nacht, zie ik dat er wat hutjes op het strand staan en als ik dichterbij kom met het bijbootje, zie ik dat een hond aan de vloedlijn naar me zit te kijken. Zodra ik aan land ben, trippelt hij kwispelend naar me toe en begroet me uitbundig, alsof hij me kent. Hij volgt me wanneer ik ga kijken of die hutjes ook bewoond zijn.

CAFÉ DE PARIS staat in ruw geschilderde, lichtblauwe letters boven de ingang.

Naast het gebouwtje staat een oude tractor, duidelijk met dezelfde verf lichtblauw geschilderd, luid stampend een generator aan te drijven.

Binnen is het neonlicht aan, en een tv, keihard, en een grote koelkast natuurlijk. Boven een van de tafels hangt een kaal peertje aan een elektriciteits snoer. Aan dat snoer hangt doodstil een kameleon. Zo'n twintig mannen overstemmen de tractor en de tv.

Ik kan Spaans vrij goed verstaan en had verwacht Portugees, als verwante taal, enigszins te zullen begrijpen, maar nu hoor ik een kakofonie van voor mij onbekende klanken, e's met een u-klank, a's met een o-klank en raadselachtige medeklinkercombinaties. Op een tafeltje ligt een krant en die kan ik gelukkig wel een beetje begrijpen. De gedachte dat ik Portugees op de lange duur eventueel wel onder de knie zou krijgen, probeer ik te onderdrukken.

Eén van de mannen spreekt een beetje Spaans en hem vertel ik mijn ingestudeerde praatje. Ik had een oud en verwaarloosd zeiljacht op Ibiza gekocht en een beetje opgeknapt om het in Nederland voor een goede prijs te verkopen. Mijn eerste beetje waardigheid had ik nu dus al verloren, maar ja, dat hoorde er nu eenmaal bij en ik moest niet zeuren.

De man vertelt dat hier voornamelijk werkloze vissers heen getrokken zijn, voor wie het leven aan de vaste wal te duur geworden is.

Hier, op Ilha da Culatra, een vrijwel onbewoonde zandbank voor de kust, hadden ze een illegaal dorpje gebouwd van drijfhout, golfplaat en allerlei ander sloopmateriaal. De hutjes hadden ze naast en tegenover elkaar gebouwd zodat er een slingerend zandweggetje ontstaan was, en midden in dit nieuwe dorpje stond Café de Paris.

Mijn gebroken krukas wordt meteen het gesprek van de dag.

Na een luidruchtige vergadering zijn de mannen van Café de