

## Begrafenis op zee

Een "hoogtepunt" op een van de kustreizen is een begrafenis op zee tijdens de Kerst. Het gebruik om overledenen op zee te begraven is bij Nederlandse rederijen al lang uitgestorven. Het komt wel voor, dat bemanningsleden aan boord of in den vreemde, als gevolg van een ziekte of een ongeval, overlijden, maar de personeelsafdeling op kantoor draagt er dan zorg voor, dat de stoffelijke overschotten zo snel mogelijk naar de gewenste uitvaartplaats worden getransporteerd.

Uitzonderingen bevestigen zoals gewoonlijk de regel. Hoewel niet op zee overleden, kreeg een oud zeeman toch een begrafenis op zee, na aan de wal te zijn overleden en gecremeerd. Hij had dit verzoek blijkbaar in zijn testament verwerkt. Het verhaal zal enigszins oneerbiedig klinken, maar ik kan mij niet geheel aan de indruk onttrekken, dat de overledene, als oud zeeman, vooruit heeft moeten weten, dat een en ander een zekere macabere hilariteit zou uitlokken.

In de begin van de jaren zeventig ligt ons schip op 24 december te laden in Rotterdam en zal diezelfde Kerstavond met een lading "witte olie" naar Stanlow vertrekken. De civiele dienst is druk in de weer de traditionele Kerstmaaltijd op Eerste Kerstdag voor te bereiden. Na mijn middagslaapje port de second mij met de mededeling, dat hij van kantoor moet doorgeven, dat wij een urn met as van een overleden, gecremeerde, ruim negentig jaar oud geworden, oud?kapitein moeten uitstrooien over zee. Dit schijnt de man zijn laatste wens te zijn geweest. "Niet slecht bedacht", schiet het door me heen, "om eerst het pensioenfonds een arm uit te draaien en daarna ook nog de rederij voor het laatst een kostbare dienst te laten bewijzen. Een goed idee om te onthouden". Ik voel me enigszins opgelaten en vloek hartgrondig. Dat ze ons dit met Kerst in de maag splitsen spreekt niet van fijngevoeligheid. Het zal wel weer een vreemde, humoristische oprisping van een van onze vrienden op kantoor zijn. Ik heb geen zin om kantoor te bellen voor verdere bijzonderheden en trek mijn beste uniform aan, zodat ik eventuele familieleden en het stoffelijk overschot op gepaste wijze kan ontvangen. De kapitein is er niet, die zit nog lekker thuis bij moeder de vrouw. Ik wacht in mijn hut op de dingen die gaan komen en bespreek de komende waanzinnige toestand met mijn vrouw. Even later meldt de vierde stuurman: "Lijk aan boord, stuurman"! Ik schrik op en vraag of er nog familie bij is. "Nee", antwoordt hij, "de chauffeur van het agentschap heeft hem afgeleverd". Deze kwam, zoals wel meer gebeurde, met een pakje onder zijn arm aan boord en na aftekening van de transport bon is hij weer vertrokken. De vierde heeft het "pakje" in het scheepskantoorje tussen de ladingsmonsters gezet. Ongeveer een kwartier later word ik aan de telefoon geroepen. "Waarom hangt de vlag nog niet halfstok", vraagt iemand van kantoor. De KGB kijkt mee en er is blijkbaar een stiekeme controle geweest. Ik deel de kantoorfreak mede, dat we niet van plan zijn de vlag halfstok te hangen. Het is tenslotte bijna Kerstmis en de vlag halfstok voor een urn met as op zo'n weinig gepaste wijze aan boord gebracht, lijkt me enigszins overdreven. Hij zal het hogerop opnemen. "U doet maar". zeg ik. "Wat doen we met de urn"? vraag ik me af en ik besluit de urn, niet wetende op welke ludieke wijze onze Nederlandse maats zullen reageren op een dergelijk sample, uit het kantoorje weg te halen en voorlopig in de brandkast van de kapitein te zetten. Dat is niet moeilijk, deze is altijd leeg en open. Zo gezegd, zo gedaan. Het vertrek is vastgesteld op middernacht. Een uurtje eerder komt de kapitein terug van walverlof en zijn eerste vraag, begeleid door een lichte jeneverwalm, luidt: "Waar is het lijk"? "In de brandkast, kapitein"! Hij vindt het echter niet zo'n leuk idee om de urn in zijn hut te hebben en slaat het stoffelijk overschot op in de eigenaarshut met de opmerking: "Hij heeft recht op eerste klas vervoer, de grappenmaker".

We besluiten de plechtige uitstrooiing op Tweede Kerstdag te laten plaatsvinden, alvorens over te gaan tot de gebruikelijke uitreiking van de kerstcadeaus. Op Eerste Kerstdag kunnen we dan zoals gewoonlijk "Kerst op Zee" dineren en gezellig samenzijn, zonder de minder prettige bijkomstigheid van een begrafenis. Het is vliegend stormweer in het Kanaal en in de Ierse Zee heerst windkracht 11, maar het lukt de meesten onder ons de Kerstmaaltijd binnen te houden. Op de morgen van Tweede Kerstdag stelt de kapitein de uitvaart op omstreeks negen uur vast, dan kunnen we om tien uur koffiedrinken en de kerstcadeaus uitdelen. Plannen moet van kantoor, maar zoals gebruikelijk komt de planning niet uit. We hebben buiten de waarden gerekend, in dit geval het weer en de oud?kapitein. Op het achterschip, nabij de reling aan het hek, laat ik een tafel neerzetten met daarover de rederijvlag. De urn komt erop en daar overheen de Nederlandse vlag. Er is besloten de begrafenis met een klein, doch uiterst select gezelschap uit te voeren, alsof we reeds het onheil zien naderen en willen voorkomen, dat de leiding de risee van het schip wordt. Het kleine gezelschap zal bestaan uit de top vier. De rest van de officieren en bemanning, met uitzondering van de hof fotograaf, de derde stuurman, is het tijdelijk verboden zich op het achterschip op te houden. Ondanks dit strenge verbod zijn er steeds weer opvarenden, die menen op Tweede Kerstdag iets op het achterschip te moeten doen. Het weer blijft slecht en de urn houdt zich met moeite staande in het geweld van de golven. De wind zal de as in alle richtingen blazen, behalve de goede, is ons oordeel. Opdracht aan de machinekamer: "Machines stoppen". Omstreeks half tien liggen we gestopt en het schip zoekt zijn eigen weg in de storm. Na verloop van tijd met zwaar slingerend schip, komt de wind ogenschijnlijk uit de goede richting. Om tien uur houdt het gezag een korte redevoering, terwijl mijn pet afwaait. Gelukkig kan ik hem nog net grijpen, voordat deze een zeemansgraf kiest. We schieten in een

zenuwachtige lach, maar een oneerbiedige uitbarsting kan op het nippertje worden voorkomen. We gaan verder met de ceremonie met strakke, grimmige gezichten, terwijl een niet gehoorzamende bediende en de derde stuurman om de hoek van het dekhuis foto's maken. De eerste waarschijnlijk voor chantage doeleinden en de ander voor de achterblijvenden van de gecremeerde. Na de korte doch gepaste afscheidswaarden zal de kapitein de as aan de zee prijsgeven. Er is geen handleiding bij de urn. De bijbel en de "Boonakker", ons medisch handboek hebben geen uitkomst geboden over de wijze waarop een urn geleegd dient te worden. Ervaring is er niet aan boord. Na de urn van alle kanten te hebben bekeken vinden we een minuscuul schroefje aan de onderkant, dat we snel losdraaien. Het blijkt alras, dat de uitstrooi snelheid door het veel te kleine gaatje te laag is om voor het bereiken van de loodsboot van Liverpool Bar Lightvessel klaar te zijn. De tweede werktuigkundige neemt een kloek besluit, verdwijnt naar de werkplaats en komt terug met een grote handboor en boortje 14 en draait vlot een aantal extra gaten in de bodem van de urn. Hoewel wordt geprobeerd dit op gepaste eerbiedige wijze te doen, klemmen we al gauw de urn op een bolder. "Met geweld naai je een ezel" en vastgehouden door vier zeemanshanden worden de gaten met geweld door de weerspannige metalen huls geboord. Weg alle ceremoniële plechtigheid. Daarna loopt de urn sneller leeg. De wind is intussen weer alle richtingen uit gaan draaien en de kapitein ziet snel grijs van de as. Hij geeft, omdat het zo lang duurt, de urn aan de intussen opgeroepen vierde stuurman. Deze mag het karwei afmaken. Wij, de andere drie, gaan steeds verder weg staan om de restanten van de oud?kapitein te omzeilen. Het heeft lang genoeg geduurd en de urn gaat overboord. Nog steeds achterhaalt ons het noodlot. De, als een gatenkaas uitziende, urn blijft hardnekkig drijven. Wij kunnen echter niets doen en een kanon is niet aan boord. We besluiten de urn, de urn te laten, vooreerst in de wetenschap dat niemand zal weten wie of wat het is, tot de baas zegt dat de naam van onze overledene erop staat. Even paniek dan, "laten we het beste er maar van hopen". We hebben nooit meer iets gehoord, dus mogen we aannemen dat de lege, doorboorde urn niet is aangespoeld. (Later komen we erachter, dat het deksel losgedraaid kon worden.) We ruimen de boel op, terwijl de kapitein zich nog steeds afklopt. Op naar de koffie en het uitdelen van de Kerstcadeaus. In de rooksalon waar iedereen, die geen wacht heeft, zich heeft verzameld, heerst een opgewonden, lacherige sfeer. Niemand weet hoe hij zich moet gedragen onder de omstandigheden, vrolijk of ernstig of wat dan ook.

Tot de kapitein het verlossende woord spreekt, zich in het oor peutert en naar zijn vinger kijkend uitroept: "Hé, een stukje arm". De spanning ontladend zich in een daverend gelag. Helaas heeft de geest van de, zijn laatste rustplaats gekregen hebbende, zeeman zijn werk nog niet gedaan. De kerstcadeaus worden via loting uitgedeeld. De jongste aan boord staat met zijn gezicht naar de wand en zegt, wanneer een ander een cadeau ophoudt, voor wie het bestemd is. De vijfde die zijn cadeau krijgt is de kapitein. Hij pakt het uit, kijkt en steekt zijn cadeau omhoog. "Een kleeborstel"!

De gezellen neuriën nog weken later: "Op een zeemansgraf staan nooit geen rode rozen, op een zeemansgraf staat nooit een houten kruis".

Uit: Olie in de Golven, geschreven door Jan Aartsen (1992)