

Verhalen van Toen

Chased seaman

Een goede vriend die in Zuid Afrika woont vroeg mij laatst om bouwtekeningen van de Straat Makassar voor het maken van een model op schaal. Ik herinnerde mij dat in het scheepsbouwboek van Gugelot uit 1953 een set met lijnentekeningen plattegronden ,doorsneden aanwezig was. Het bleek dat de set in mijn oude scheepsbouwboek - na al die jaren-nog compleet aanwezig was ,maar dit terzake. Bij het opzoeken kwam een krantenknipsel uit 1962 te voorschijn dat een blik gunt in een bepaald aspect van de KPM/KJCPL en Chinese bemanning.



Chased seaman, got £1000 haul

A Customs officer found £1000 worth of prepared opium on a Chinese seaman after a chase on Queen's Wharf on Sunday night, the Police Court was told yesterday.

Woo Kee, Hong Kong crew-member of the m.v. Van Cloon, pleaded guilty to importing into New Zealand 20 packets of prepared opium.

Mr D. S. Morris for the Customs Department said four

Chinese from the Van Cloon—then in the stream—disembarked from a launch at the wharf about 11.20 p.m. They all went in different directions.

A Customs officer chased Woo around the wharf, caught him and took him to the wharf police station.

The opium found on him was valued at £1000 in New Zealand currency and was one of the largest amounts brought into the country so far.

Mr Morris said the maximum penalty was a £500 fine or 12 months' jail.

Mr H. Jenner Wily, S.M., fined Woo £100, in default three months' jail.

Het ms. van Cloon was vertrokken van Fiji en kwam vroeg in morgen aan bij de uiterboei van Auckland na een rustige reis over de Pacific.

De machinekamer was klaar om te manoeuvreren, de loods kwam aanboord maar ook een ploeg van de zwarte -bende(douane) . Uiteraard ging dat in de

machinekamer langs ons heen want je zag je niet wat er aan dek of op de brug gebeurde. Wel kwam er ineens een ploeg douaniers de machinekamer instormen en begon overal te zoeken terwijl het manoeuvreren en op stomen naar de ankerplaats nog in volle gang was. Het kat en muis spel tussen de crew en douaniers was begonnen.

Hier en daar werden de vloerplaten gelicht, de bilges moesten worden leeggepompt, de doppen van de peilpijpen van tanks werd losgeschroefd en het inwendige bekeken, de reserve delen zoals voeringen, zuigers overal werd gezocht. De schroefastunnel werd grondig geïnspecteerd Zelfs de bak met vuile ketelpakken werd overhoopgehaald en de machinekamerschoenen uit het rek gehaald en leeg geschud. De hutten en verblijven ontkwamen niet aan een intensieve controle. De werkplaats werd overhoop gehaald. Na gereed met machine moest en zelfs de carterdeksels van de net afgezette hulpmotor worden geopend.

Uren zijn ze bezig geweest maar voor zover mij bekend werd er niets gevonden.

Het was altijd verstandig om voor aankomst de tijd te nemen om je hut te controleren op smokkelwaar en de hutboy een verdacht pakketje – dat bijv onder een kooilade lag weggestopt – te laten verwijderen.

Later bleek dat de douane toch niet goed genoeg had gezocht ,getuige het artikeltje uit de New-Zealand Herald omstreeks 1962.

Het is uiteraard onbegonnen werk om een schip grondig te doorzoeken dat zou minstens een week of langer vergen en neerkomen op bijna volledige sloop van inventaris, betimmeringen ,machinerieën etc.

Toen de van Cloon voor anker lag kwam er nog een inspectie van de gehele bemanning. We moesten van hoog tot laag aantreden en onze ontblote armen laten zien. Op zoek naar injectiesporen.

De bemanningstaat werd nauwkeurig afgevinkt, niemand ontkwam aan de inspectie, echter zonder resultaat gelukkig.

Voor zover ik weet waren Chinezen wel smokkelaars van allerlei spullen die in landen als Australië en Nieuw-Zeeland gewild waren maar ik heb niet gemerkt dat er drugsgebruikers bij waren.

De methodiek die in het krantenknipsel beschreven werd ,wordt in management jargon omschreven als “ calculated risk “.Door een deel van de smokkelwaar

opzettelijk te verliezen ,de aandacht van de douaniers af te leiden, kan de bulk veilig aan wal worden gebracht

Schepen die vanuit het Verre Oosten kwamen en bovendien nog een Chinese crew hadden ,waren uiteraard heel verdacht en werden extra onderzocht en later aan de kade goed in de gaten gehouden maar de Chinese crew wist uit ervaring dat 's avonds laat de bewaking minimaal was en gebruikten dat late tijdstip om de smokkelwaar –verdeeld in porties -aan wal te brengen.

Degene die zou worden gesnapt was van te voren geregeld, meestal wat ouder, niet al te snel en had de garantie dat –mocht er een celstraf uitrollen - er voor vrouw en kinderen door de kongsi werd gezorgd. Ook de eventuele boete werd door de kongsi betaald.

De moraal van het verhaal: smokkel is van alle tijden en drugs werden toen ook al gebruikt,.

I.S. Schaafsma