

## Piraat

*drs. F. Matser – kolonel van de militair psychologische en sociologische dienst\**

Latif tuurt met samengeknepen ogen naar zijn vriend Mukhtar. Die staart schijnbaar gedachteloos voor zich uit over de eindeloze golven van de Indische Oceaan in de richting van de Somalische kust. De noordoostelijke moesson is gaan liggen en de golven zijn wat bedaald. De zeegang is nog slechts een meter of drie, een goed teken. Met deze wind kun je nog net een schip enteren. En daarvoor zijn ze nu al twaalf dagen op zee. Het kapen van een schip, om het weer terug te geven voor een vet losgeld. In de verte vaart hun moederschip als een vage stip aan de horizon. Het is een oude stinkende visser-dhow met een haperende dieselmotor.

Kort nadat ze vandaag hun dagelijkse positie-melding aan het hoofdkwartier in de Somalische piratenhaven Eyl hadden gedaan, kwam er bericht over de satelliettelefoon terug dat er een schip naderde vanuit het zuiden. Latif, Mukhtar en vijf anderen hadden hun wapen, enterhaken en ladders gepakt en waren zwijgend in een van de twee open boten gestegen. Het is de eerste scheepsmelding deze week. De Indische Oceaan is groot en veel schepen varen de laatste maanden in konvooiën die begeleid worden door westerse oorlogsschepen met kanonnen, soldaten en helikopters. Succes is niet langer verzekerd, zoals een paar jaar terug. Dit was Latifs derde *raid* en de eerste twee zijn zonder succes geëindigd. Die vernedering zou hij niet snel vergeten. Vooral de eerste keer. Ze waren met veel bravoure uitgevaren met twintig man aan boord van de dhow. De expeditie had drie weken geduurd. Maar na een paar dagen was hun GPS al kapot gegaan. En dan vaar je op goed rond geluk en heb je niets meer aan de aan-

wijzingen die via de satelliettelefoon binnen komen. Zonder de hulp van Allah wordt het dan heel lastig. De kapitein, een voormalig officier van de jaren geleden opgeheven Somalische marine, wilde het clanhoofd niet zonder buit onder ogen komen. Het clanhoofd had samen met een consortium van vijf rijke Somalische zakenlieden 40.000 dollar in de operatie geïnvesteerd. Ga maar na: twee skiffs, buitenboordmotoren, wapens, satelliettelefoon, eten en drinken, brandstof. Piraterij vereist flinke investeringen. Dus de investeerders verwachten resultaat: een schip – liefst een westers – met kostbare lading.

Maar na drie weken was de brandstof aan boord van de dhow op, dus restte hen niets anders dan de vernederende terugtocht naar hun vissersdorp, waar honderden clanleden vol verwachting hadden staan uitkijken naar hun terugkeer, in de hoop te kunnen delen in de rijkdom en de verhoogde status van een succesvolle operatie. Op die eerste reis hadden ze met veel geluk toch twee keer een schip gevonden. Het eerste schip had bij het eerste zichtcontact op grote afstand al de snelheid verhoogd en waterkanonnen aangezet. Bovendien waren de boorden erg hoog, wel vijf of zes meter en afgeschermd met prikkeldraad. Met een zeegang van meer dan vier meter bleek het onmogelijk de ladders in de varende skiff tegen de boorden van het zigzaggende schip te plaatsen. Muhammad had een aantal waarschuwingsschoten afgegeven en Latif had dreigend gezwaaid met de RPG, maar de kapitein bleef volharden in zijn manoeuvres. Hoewel ze altijd met twee skiffs werkten, één van stuurboord en één van bakboord, zodat het schip nooit van beide weg kon varen, blijft het lastig op volle zee met een ladder of enterhaak aan boord te klimmen tegen een zes meter hoge natte, gladde, stalen wand.

\* Op deze plaats vindt u afwisselend een bijdrage van kolonel (KL) Frans Matser en luitenant-kolonel der Mariniers Marc Houben.

Bij de tweede poging aan boord te gaan was de ladder overboord gevallen en de enterhaken bleven niet vastzitten. Latif herinnerde zich de adrenaline-rush en de teleurstelling toen ze het schip in de verte hadden zien wegvaren. En de tocht terug naar de dhow, naar een boze kapitein en een teleurgestelde bemanning. Zelfs de echte kapitein van de dhow, een kleine man uit India, die ze vier weken daarvoor overvallen hadden om zijn schip als moederschip te kunnen gebruiken, was teleurgesteld. Hij wist natuurlijk ook dat hij en zijn bemanning niet zouden worden vrijgelaten voordat de piraten succes hadden. Een moederschip is een kostbaar bezit, nu de piraten door de vele oorlogsschepen in de regio steeds verder van de Somalische kust verwijderd moeten opereren om nog onbeschermd buit te vinden.

De tweede raid, een maand later, was zo mogelijk nog minder succesvol geweest. Na een week hadden ze een schip gevonden, maar voor ze aan boord konden gaan was er uit het niets een oorlogsschip opgedoken. Tot de tanden gewapende blanke soldaten, die niemand kon verstaan, hadden hun boot aangehouden en onderzocht. De kalasjnikovs, de RPG-7's en de ladders werden zonder pardon overboord gegooid, mobieltjes en de GPS in beslag genomen. Daarna werd hen met gebaren te verstaan gegeven dat ze terug moesten gaan naar Somalië. Toen ze hadden gebaard dat het drinkwater op was, hadden de ongelovigen hen zowaar tien grote waterflessen gegeven. Die hadden ze natuurlijk direct daarna weggegooid, want je kunt ongelovige westerlingen niet vertrouwen. Dat was hen door de clanoudste en de *wadaaddo* (geestelijk leider) voor hun vertrek wel duidelijk gemaakt. Maar al met al was ook die tweede kaapvaart geen succes geworden. Dit was derde poging. Bij elkaar meer dan 60.000 dollar had het consortium nu al in hen geïnvesteerd en de opbrengst was nog niets. Nu moest het dus gebeuren.

In de verte tekenen zich aan de horizon de contouren van een schip af. De tactiek is nu simpel: wachten tot uit de manoeuvres van het schip blijkt dat ze gezien zijn. En dan volgas er op af. Achter hun houten, vijf meter lange witte skiff zijn daarom twee splinternieuwe

40 PK Yamaha-buitenboordmotoren gemonteerd. Mukhtar stuurt de skiff en bedient de motoren. Als ze naast het schip liggen, moeten twee mannen proberen de ladder tegen het board te plaatsen en Latif en Muhammad moeten proberen zo snel mogelijk met hun kalasjnikovs aan boord te klimmen.

Het moment is nu gekomen. De skiff jaagt met hoge snelheid door de golven in de richting van het inmiddels afdraaiende schip. De andere skiff volgt op enkele kabellengtes. De houten board van de witte skiff dreunt tegen de donkere stalen wand van het schip, een roestige tanker met een vlag die Latif niet kent. De ladder vliegt omhoog en dreigt een moment achterover te vallen. 'Klim', schreeuwt Mukhtar, die als stuurman van de skiff de leiding heeft over dit deel van de operatie. En Latif vliegt met drie treden tegelijk langs de ladder omhoog. Achter zich voelt hij de handen van Muhammad tegen zijn benen slaan. Plotseling draait de tanker met volle kracht naar stuurboord. De ladder beweegt mee. De skiff ook, maar die maakt door de boeg golf van de tanker een rollende beweging. Latif is bijna boven. Een fractie van een seconde werpt hij met zijn door de zon verblinde ogen een blik op een verlaten scheepsdek. Maar gelijktijdig voelt hij de ladder kantelen en in de richting van de achterstevan van de tanker vallen. Op het moment dat zijn lichaam het water raakt, voelt hij de adrenaline door zijn lijf jagen. Hij kan niet zwemmen en de zuiging van het grote schip trekt hem onmiddellijk langs de ruwe stalen romp naar beneden in de richting van de op volle snelheid draaiende scheepsschroef. Zijn laatste gedachten zijn bij zijn familie. Hij had zo graag een wasmachine voor zijn moeder gekocht en een motorfiets voor zijn broer. Maar Allah heeft vandaag anders beslist.

Latifs kans is voorbij. Maar voor Mukhtar, Muhammad en duizenden anderen jonge Somaliërs is er morgen weer een nieuwe dag, een nieuw schip en een nieuwe kans op welvaart. De enige kans op welvaart in Somalië. In het NAVO-hoofdkwartier in Lissabon worden in het situatiecentrum de statistieken bijgewerkt: vandaag één poging tot piraterij, niet succesvol. Verder geen nieuws. ■