

Een malacologische reis naar Libye.

Jaren lang al was ik in contact met de arts Rolf Brandt, die mij deelgenoot maakte van zijn prachtige ontdekkingen op malacologisch gebied in Cyrenaica. In de verlofperiodes tussen de weken dat hij bij olieboringen dienst had in de woestijn, zwierf hij in een jeep honderden kilometers over steppen en door wadi's op zoek naar mollusken in eenzame gebieden waar nog nooit een malacoloog zijn voet gezet had. Enkele malen had hij mij uitgenodigd over te komen, maar daar Cyrenaica nu niet bepaald naast de deur ligt, vergde het beantwoorden van zo'n invitatie wel enige bedenktijd. Toen echter Rolf Brandt mij, omstreeks Kerstmis 1958 schreef, dat hij binnenkort Libye zou gaan verlaten en dat mijn laatste kans in de komende winter zou liggen, seinde ik in paniek: ik kon. Op mijn beurt bracht ik de voorzitter van de Nederlandse Malacologische Vereniging in een bij hem zelden te observeren staat van opwinding, toen ik hem op aansporen van Brandt warm wist te maken voor deze reis.

En zo gebeurde het dan toch, dat ik eind februari 1959, op een mistige winteravond in Parijs op de Rome-express stapte. Een jonge praatgrage Belg, een constructietekenaar uit Brussel op weg naar Livorno, en vol verhalen over de jongste politieke ontwikkeling in de Congo, deelde met mij het slaapcompartiment. Volgens hem "was het begonnen in Katanga". Hoe de toestand zich verder ontwikkeld heeft, is mij totaal ontgaan daar ik een onbedwingbare slaap had. Maar toen ik 's morgens wakker werd, praatte hij nog steeds en zo ontging mij toch gelukkig het slot van het drama niet. Ik moet echter bekennen op dat ogenblik meer belangstelling te hebben gehad voor de houdbaarheid van Pisidium katangense dan voor die van de politiek van dat gebied.

Wie zich de eindeloze mistperiode van de laatste winter nog herinnert, kan zich voorstellen wat een belevenis het was te ontwaken aan de ligurische kust met het uitzicht op een landschap vol zonneschijn en blauwe lucht. Een ultramarine zee. Steile rotsen, smalle strandjes, kleine verborgen inhammen. Palmen, rose, gele en pastelblauwe huizen met ruime, lichte loggia's. Hier en daar al bloesem. Kilometers ver rijdt de trein vlak langs het strand. Aan de andere kant het kustgebergte. Terrassen met olijfbomen, coniferen, cypressen, palmen. Huisjes tot een dorpje bijeen geklonterd op berghellingen, soms geschaard om een vierkant kerk-torentje. Voor Livorno wijkt het gebergte ver landwaarts en rijdt de trein in een kustvlakte. Werktuigelijk taxeer ik de kanalen en slootjes op hun Pisidium-bevolking. Zij zijn stellig rijker aan soorten dan de spaarzame gegevens in de malacologische literatuur over dit land doen vermoeden. Gauw een notitie, je kunt nooit weten of er zich nog niet eens een kans voordoet in deze vlakte het Pisidium net te hanteren.

In Rome wachtte mij bij aankomst van de trein mijn reisgenoot, die enkele dagen tevoren al naar de Eeuwige Stad gereisd was, ik geloof om er archeologisch te mijmeren. Hij bleek zich intussen het Italiaans, in elk geval de uitspraak, op een zo overtuigende wijze eigen gemaakt te hebben, dat hij als woordvoerder kon optreden in een gedachtenwisseling met een aapjeskoetsier. Voor een schappelijk prijsje sukkelde de man ons in zijn karretje langs het Colloseum en nog meer bezienswaardigheden, en tenslotte over de Via Appia naar de Catacomben. Een pater-tje met een tirolse tongval begeleidde ons naar de diepte en zorgde ervoor dat alles een grote indruk op ons maakte. Zo groot, dat wij, toen wij al lang weer in de twintigste eeuw terug waren, nog steeds een dromerige blik in de ogen en een brandend kaarsje in de hand hadden. In Rome stonden de amandelbomen in bloei en ook ons verzamelinstinct begon daar te ontluiken. Wij oefenden dit op muurtjes in een park, waar Papillifera bidens leefde.

De volgende dag spoorden wij door naar Napels. 's Middags scheepten wij ons in op de boot naar Benghazi, de "Città di Livorno" van de Maatschappij Tirrenia. Een kleine vrachtboot met passagiersaccomodatie. Het geluk scheen ons niet mee te zijn. Het schip bleef uren lang aan de kade liggen en stoorde zich niet aan het tijdschema. Pas later hoorden wij van de hofmeester, dat motorstoring de oorzaak was. Dat bracht een lelijke streep door onze rekening. Voor Sicilië hadden wij namelijk een aantrekkelijk verzamelplan opgesteld. Met een tergende onzekerheid zagen wij dit in duigen vallen. Een tweede tegenslag was de ontdekking, dat de sluiters van een der fototoestellen die wij meegenomen hadden, weigerde. Hierdoor hebben wij op deze reis geen zwart-wit opnamen kunnen maken. Het andere toestel, namelijk moest steeds gereed zijn voor kleurenfoto's. En tot overmaat van ramp beschaduwde een donkere wolk de zonnige vooruitsichten in Afrika, toen de hofmeester ons kwam vertellen, dat van een onzer het Libyë visum niet in orde was. Dat leek dus allemaal heel triest, maar met elke schaduwzijde correspondeert nu

eenmaal een lichtzijde. Dit laatste bleek al direct, toen de "Città di Livorno" in de avondschemering de haven van Napels verliet en de Tyrrheense zee op voer. Aan bakboord het silhouet van de Vesuvius met zijn zadelvormige top, en aan de andere kant de rotseilanden Ischia en Procida. Achter deze eilanden ging de zon onder in een onvergetelijke pracht van een oranje-gouden gloed. Als er geen motorstoring geweest was, zou de zon ook wel onder gegaan zijn, maar aan het schouwspel zou voor ons de coulissenwerking ontbroken hebben van de eilanden en de rotsige kaap Miseno. De opeenvolgende fasen konden wij met de telelens in kleurenopnamen vast leggen, waarbij nu en dan een op de voorgrond zeilende meeuw voor het gewenste fotografische contrast zorgde.

In de Tyrrheense zee ligt de vulkaan Stromboli, die sinds mensenheugenis in een geruststellend rythme werkzaam is. Overdag schijnt er niet veel van het vuur spugen te zien te zijn, maar van vroegere Indiëreizigers had ik over de nachtelijke aanblik wel eens kleurrijke verhalen gehoord. In gesprekken met de kapitein, een kolossaal dikke Siciliaan, die de ondubbelzinnig Panornitaanse naam Pellegrino droeg en die practisch alleen zijn moedertaal sprak, probeerde ik te weten te komen of het de moeite waard zou zijn de nachtrust op te offeren voor de Stromboli. "Stromboli?" - "Si, Si", een wijd gebaar naar stuurboord, "four o'clock in the morning".

Het is een sterrennacht. De zee is bijna rimpelloos, de lucht zwart. De maan is nog niet op. Als een felle bol staat Juppiter aan de westelijke hemel. Met grote tussenpozen flitst in het noorden het licht van de vuurtoren van Capri op, waarvan de onttrekken al lang in het duister van de horizon opgelost zijn. De regelmatige hartslag van de machines en het kabbelen van het waaivormig weggolvende water vormen de accoustische achtergrond van zang en harmonicamuziek uit een der ruimen, waar een groep matrozen onder de goedkeurende blik van "il commandante" en van de eerste nachnist hun napolitaans liederenrepertoire voordroeg. Turend in het boegwater was ik plotseling geboeid door grote lichtplekken die niet afkomstig konden zijn van Noctiluca. Het waren schijven van licht die in het boegwater opflitsten en licht bleven geven tot voorbij de brug. Soms waren zij in dichte groepen bijeen, zodat zij vierkante meters schuim helwit verlichtten. De zee was daar ongelooflijk rijk aan deze organismen, want uren lang had het massale défilé van wentelende lichtbollen plaats, en ook de volgende avond in de Jonische zee werd hetzelfde schouwspel geboden. Om mijn zoölogische onwetendheid te verbergen heb ik nog niet aan mijn geleerde reisgenoot durven vragen, wat voor een diersoort dit geweest kon zijn. Maar ik dacht zo een of ander holtedier.

De kapitein liet ons even over vieren door de wachtsman wekken en nodigde ons uit op de brug. Er stond een koude bries, ondanks de deskundige opmerking van de kapitein "no wind, niente". De hete Turkse koffie in de kaartenkamer was ons bijzonder welkom. De hemel in het zuiden was donker, waardoor er geen kust of eiland onderscheiden kon worden, maar recht vooruit aan stuurboord verscheen plotseling een rode vlam boven de horizon. Enkele seconden maar. Toen verdween zij weer om na een paar minuten weer te keren. Omstreeks half vijf waren wij zes mijl ten noordwesten van de Stromboli. De erupties waren toen het mooist zichtbaar. Zij duurden steeds slechts enkele seconden. Een felle, rode vlam en daarboven een boomvormige gloed, waarin door de verreikijker de regen van bommen en lapilli goed te zien was. Dan doofde de gloed en bleef er niet meer dan een rood lichtpuntje over. Een uur lang zijn wij op de brug geweest. In die tijd namen wij ongeveer 15 erupties waar. De grootste vuurgloed bereikte naar schatting de hoogte van een vijfde van die van de vulkaan, waarvan de onttrekken zich geleidelijk tegen de lichter wordende hemel begonnen af te tekenen. Daar de Stromboli ruim 900 meter hoog is, moeten deze erupties dus wel een hoogte van 180 meter gehad hebben. Dit lijkt heel hoog, maar toevallig las ik enkele maanden na terugkomst van de reis een berichtje in een krant, dat de Stromboli weer een grotere activiteit ontplooid.

In de ochtend bereikten wij de Straat van Messina. Het Calabrische kustgebied was even aan bakboord zichtbaar, doch al spoedig week de kust terug in de nevelige verten en eiste de aanblik van de Siciliaanse Monti Peloritani de volle aandacht. Zij vormen een kristallijne uitloper van de Apennijnen, waarmee de moluskenfauna veel overeenkomst heeft. Zelfs leven er enkele endemische rassen, wat er op wijst, dat de Straat van Messina geologisch gezien, hoewel jong, toch niet van gisteren is. Maar de rijkdom aan vormen van Murella's en Clausilia's van het kalkrijke oostelijke deel van Sicilië, waarover ik enkele jaren geleden in het Correspondentieblad mijn belevenissen vertelde, zoekt men in de Monti Peloritani vergeefs. Wij namen vroeg het ontbijt en brachten de hele ochtend door op het slopendek en de brug, de kijkers bij de hand en het fototoestel met de telelens

in de aanslag. Aan stuurboord tuurden wij naar Messina, Taormina, Acireale, Catania en hoog boven het kustgebergte naar de kegel van de ruim 3000 meter hoge Etna, die, naarmate het schip vorderde, als een grandioze verschijning oprees, grauwwit, de voet in nevels gehuld en de sneeuwtopy scherp van lijn in het vale licht. Wij varen twee mijl onder de kust van Sicilië. Als wij Catania naderen ligt de Etna, ontdaan van alle atmosferische sluiers voor ons als een bijna symmetrische reus. Kleine witte wolkjes stoten met grote regelmaat uit de top. Malacologisch is deze berg, zoals te verwachten van een werkende vulkaan, geen reservaat van bijzondere soorten. Toch leeft er een *Clausilia*-soort, die endemisch voor deze berg heet te zijn.

Volgens de dienstregeling zou de boot enkele uren in de haven van Catania ankeren en dan doorvaren naar Syracuse. Per schip een afstand van vier uur. Altena had een plan opgesteld en dat met de hofmeester besproken. Hij wilde in Catania ontschepen en daar een auto met chauffeur huren die ons linea recta naar Syracuse moest brengen, waar wij 's avonds de "Città di Livorno" weer zouden kunnen opvangen. Wij zouden zodoende de hele middag in het interessante gebied van Syracuse kunnen verzamelen, waar vooral een onderzoek van de zoetwatermollusken van belang leek. De anapo bijvoorbeeld wordt in de literatuur genoemd als een vindplaats van enkele kleine Prosobranchia soorten en verder is het niet onwaarschijnlijk dat *Pisidium vincentianum* die van Sicilië bekend is, echter zonder nadere vindplaatsvermelding, in dit gebied leeft. Deze vooruitzichten alleen al rechtvaardigden het dure taxiplan. Men bedenke dat de afstand Catania-Syracuse over de weg ongeveer 70 kilometer bedraagt. Het plan kon echter niet doorgaan als gevolg van de voor onze begrippen onwezenlijke instructies waarop de douane in Catania zich beriep. Wij volgden bij de neergelaten valreep het levendige debat tussen de hofmeester en de douaneambtenaar, een debat waaraan allengs ook andere schepelingen deel namen. Zonder dat wij precies de argumenten begrepen, zagen wij aan het gezicht van de hofmeester wel, dat er nul op het rekest was. Het wapperen met officiële papieren hielp niet. De douanier bleef onvermurwbaar en wij moesten genoegen nemen met een "permesso provvisorio di sbarco", een briefje van de kapitein, dat ons toestemming gaf in Catania te passagieren. Met een uitdrukking van onrechtvaardig veroordeelde gevangenen aan wie toegestaan wordt een luchtje te scheppen, drentelden wij de kade op en zochten in een ruig haventerreinje naar mollusken. Enkele levende *Helicella*'s was alles. Veel bijzonders kon daar ook niet verwacht worden, te oordelen naar de publicaties van de in Catania wonende malacoloog ingenieur Priolo.

J.G.J. Kuiper.

(wordt vervolgd).