

# **“DAG MENEER, KOUD HE, BUITEN”**

**Verhalen over een leven op zee 1950 - 1963**

**“Voor mijn  
kinderen en kleinkinderen,  
opdat zij weten wat (O)PA op zee beleefde”**



**Door Henk Kerkhof**

## 2. Woord vooraf

Vaak, als ik op mijn praatstoel zat en vertelde over mijn belevenissen op de vaart, werd me gezegd: 'Je moet al die verhalen eens op papier zetten'. Eigenlijk was ik dat al steeds van plan, maar het kwam er nooit van. Totdat ik in 'Voeksnieuws' een oproep van Jan Aartsen las, waarin hij oud-collega's vroeg hem waar gebeurde spectaculaire, avontuurlijke, ongerijmde en andere gebeurtenissen die men op de Shellvloot heeft beleefd, te laten weten. Eén en ander als bijdragen voor een door hem samen te stellen boekwerkje waarin hij de 'rauwe werkelijkheid' van varen bij de Shell wilde weergeven. Zijn oproep was nét het duwtje dat ik nodig had en ik schreef hem wat ik beleefde op de Rufina, een 4.000-tons tanker die tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo pendelde. Opmerkelijk is, dat de ex-stuurman deze belevenissen heeft opgepakt om er een apart boek over te schrijven. Met als titel 'De laatste reis van de Rufina', heeft hij een door mij meegemaakte scheepsramp beschreven die officieel nooit heeft plaatsgevonden. Ondanks de omvang en het menselijk leed dat deze ramp meebracht, is de schrijver na intensief speurwerk tot de conclusie gekomen, dat dit gruwelijk voorval door alle officiële instanties in de doofpot is gestopt. Waarom? Mij heeft deze vraag nooit bezig gehouden. Voor mij is het een gebeurtenis geweest die ik als opstapje heb gebruikt om de herinneringen aan mijn leven op zee vast te leggen.

Wat ik meemaakte op de Rufina speelde zich af halverwege mijn zeemansloopbaan. Zowel vóór als ná de avonturen met dit schip, heb ik echter ook het een en ander beleefd dat de moeite van het vertellen waard is. Daarbij zat ik met de vraag waarmee te beginnen. Het leek mij het beste eerst een paar jeugdherinneringen op te halen, omdat in deze periode van mijn leven enkele gebeurtenissen bepalend zijn geweest dat ik voor het zeemansberoep koos. Voor de verhalen over mijn belevenissen op zee, besloot ik mijn monsterboekje als leidraad te gebruiken. In dit zeemansboekje staan alle schepen vermeld waarop ik heb gevaren, alsook de tijdstippen waarop ik aan- en afmonsterde. Door gebruik te maken van deze gegevens, was ik niet alleen in staat enige volgorde in mijn verhalen te brengen, het had ook als voordeel dat er bij het lezen van de scheepsnamen allerlei situaties aan mijn geestesoog voorbijtrokken waar ik anders misschien niet aan gedacht zou hebben. Ik hoop dat al mijn geschrijf niet voor niets is geweest. Zélf heb ik met heel veel plezier de waar gebeurde verhalen boven (zee)water gehaald en ik zou het leuk vinden als ze met even veel plezier gelezen worden.

Schagerbrug, november 1999

### Inhoudsopgave

## 4. Voorbereidingen om voet aan boord te zetten

Er waren ongeveer vijftien jaar verlopen tussen Egmond aan Zee en het moment dat ik daadwerkelijk de grote plassen zou gaan bevaren. Het jongetje van vijf dat de pijpjes van zijn korte broekje omhoog hield om de aanrollende golven op het strand van het 'derp' te trotseren, was nu een aankomend scheepswerktuigkundige, vastberaden om die golven op een groot schip het hoofd te bieden.

Nadat ik de Shell had gemeld dat ik voor mijn examen was geslaagd, kreeg ik bericht wat ik zoal diende aan te schaffen wat tot de uitrusting van een officier van de Shellvloot behoorde. Behalve de normale dingen voor de dagelijkse verzorging, moesten daar twee blauwe uniformen, tropenkleren en zes witte ketelpakken deel van uitmaken. Alles bij elkaar een hele lijst van benodigdheden die een flinke aanslag op de portemonnee betekenden, maar gelukkig verleende de Shell voor de aanschaf een voorschot, dat later van mijn gage werd ingehouden. Naast de aankoop van een splinternieuw blauw uniform, werd een oud uniform van oom Auke vermaakt tot een goed passend tweede uniform. Oom leverde bij zijn oude uniform een paar mooie smalle gouden biesjes die op de mouwen werden genaaid. Dit stond stoer en, zonder ook nog maar een stap aan boord te hebben gezet, gaf het voor buitenstaanders de uitstraling dat ik reeds flink wat zout water had geproefd. Maar hoogmoed komt ten val, want - zoals later zal blijken - tijdens mijn eerste kennismaking met toekomstige collega's, zouden die biesjes me nog danig in verlegenheid brengen.

Volgens oom moest tot de tropenkleren ook een 'jassie toetoe' behoren. Een jasje met een hoog stijf boordje, een bezoeking om in de tropen te dragen en gelukkig uit de tijd; anno 1950 waren een paar witte overhemden en witte lange en korte broeken voldoende. Inclusief de ketelpakken, blauwe en witte uniformpet plus een aantal andere noodzakelijke dingen, werd alles besteld bij een in uniformen en zeemansuitrustingen gespecialiseerde firma in Amsterdam.



**Figuur 1: Oom Auke met jassie toetoe**

Na ontvangst van alle spullen was ik zo trots als een aap. Alles werd ingepakt in een echte, gebruikte hutkoffer, op de kop getikt bij een gepensioneerde koloniaal. Van deze oud-tropengast kreeg ik nog de goede raad om in de tropen altijd een handdoek over mijn buik te leggen als ik ging slapen, want deed ik dat niet, dan voorspelde hij me de meest ellendige darmstoornissen. Altijd slapend met alleen een pendeckie aan of helemaal niets, heb ik die raad immer opgevolgd. Of dit me heeft behoed voor darmkrampen of nog ergere ingewandskwalen, weet ik niet. Misschien wel, want ik kan me niet herinneren ooit ergens last van te hebben gehad.

Wat mijn uitrusting betrof, kon ik dus zo aan boord stappen. Ik had echter nog geen bericht ontvangen waar, en op welk schip ik moest aanmonsteren, en daarom eerst nog maar even het verhaal over wat mij gebeurde na het behalen van mijn diploma. Om te vieren dat we geslaagd waren, hield ik met enkele schoolmaten een kroegentocht waarbij ik voor het eerst in mijn leven een paar pilsjes dronk. (Voordien: bij sport geen alcohol!). De volgende ochtend voelde ik me niet lekker. En, echt, ik snapte niet waar dat van kwam. Geroutineerden in het nuttigen van alcoholische versnaperingen wisten me echter te vertellen dat dit 'me niet lekker voelen', gewoon een kater was. Ondanks dat ik nu dus wist wat de vervelende consequenties van een biertje teveel waren, zou ik toekomstig een stevig pilsje of pittige neut echter niet schuwen. Met natuurlijk als gevolg dat ik me na die eerste keer wel eens vaker 'niet lekker' voelde. Maar

dat nam ik dan maar op de koop toe.

Eind september 1950 bracht de post een groot notitieboek. Op de omslag was een sticker geplakt met daarop in forse letters: 'Memoriaal'. Op de binnenkant van de omslag was opgetekend: 'Hierbij brengen wij onder Uw aandacht, dat U Uw memoriaal, alvorens dit na completering van de door U benodigde vaartijd aan ons kantoor opgezonden wordt, zowel aan Uw gezagvoerder als aan de hoofdwerktuigkundige ter tekening dient voor te leggen'. En: 'In te zenden bescheiden ter verkrijging van het volledig Voorlopig Diploma: ...', waarna een opsomming volgde van allerlei officiële documenten. Vooruitlopend op de geschiedenis: Wat heb ik dit memoriaal vaak verwenst. Het was een dagboek waarin je als leerling wtk een jaar lang van elke werkdag een verslag moest maken van de werkzaamheden die je had verricht. Een verhaaltje maken van de klusjes die ik zoal deed vond ik niet moeilijk, maar van bijna álles wat je onderhanden kreeg moest een schets worden gemaakt. En dat was nou niet bepaald mijn sterkste punt. Vooral als ik had gewerkt aan een machineonderdeel waarvan een doorsnede moest worden getekend, zat ik daar soms uren mee te modderen. Ondertussen ontiegelijk balend. Maar het móest gebeuren. Geen goed bijgehouden memoriaal, dan geen zogenoemd 'Voorlopig Diploma' en dus geen papiertje om, na een jaar leerling, als 5e wtk dienst te doen. Het memoriaal moest wekelijks worden ingeleverd bij de 'baas', de hoofdwerktuigkundige. Die zag het na en legde het vervolgens, al dan niet voorzien van aantekeningen, terug in mijn hut. Vaak met de mededeling "ik moet je nog wel even spreken". Als ik dan zag dat er in mijn werk veel aantekeningen waren gemaakt, wist ik wel hoe laat het was. Met geknepen billen meldde ik me dan bij de baas, netjes wachtend op de drempel. Mocht ik binnenkomen, dan kreeg ik flink van wanten. Meestal waren het de schetsen waarop hij het nodige had aan te merken. Of te weinig, of niet goed, of ik had er geen goede beschrijving bij gemaakt. Met zijn commentaar op mijn memoriaal, alsook op andere dingen die ik deed en die hem niet zindden, vond ik mijn eerste hoofdwtk maar een bullebak. Maar ja, een leerling was een nul en per slot ging je niet naar zee om vertroeteld te worden.

Onder nummer D9826 had ik medio juli 1950 mijn in Delfzijl afgestempeld monsterboekje ontvangen. Na een bezoek aan de oren- en ogendokter, werd hierin aangetekend dat er aan mijn gehoor- en gezichtsorganen niets mankeerde en een week later werden deze aantekeningen aangevuld met de bevindingen van de keuringsarts van de Shell dat ik helemaal gezond was om machinekamerdienst te doen op de koopvaardijvaart. De hutkoffer gepakt, in het bezit van het nog maagdelijke memoriaal en het onontbeerlijke monsterboekje op zak, wachtte ik in spanning het moment af waarop men mij zou berichten wanneer, en op welk schip ik dienst moest gaan doen. Dit bericht kwam begin oktober 1950. Het vermeldde, dat ik als leerling scheepswerktuigkundige werd geplaatst op het m.s. Murena. Een 12.000-tons tanker die in Amsterdam voor een dokbeurt bij de NDSM lag afgemeerd. Op 9 oktober diende ik me op genoemd schip bij de gezagvoerder te melden.

En met dit gegeven ben ik op het punt gekomen waar enkele herinneringen uit mijn vroege jeugd en mijn schooltijd eindigen. Ik kan beginnen met verhaal te doen over mijn belevenissen op de vijfentwintig schepen waarmee ik bijna alle wereldzeeën heb bevaren.

## Inhoudsopgave

## 5. Voet aan boord



**Figuur 5: Mijn eerste schip. Het m.s. 'Murena'**

Eindelijk was het dan zover dat ik voet aan boord zou zetten. Genoemde 9 oktober viel op een maandag, een werkdag dus, en je zou verwachten dat ik bij aankomst op het terrein van de NDSM als eerste indruk een beeld schets van drukke dokwerkzaamheden, maar van deze activiteiten kan ik me niets herinneren. En dat klopt. Want dieper in mijn geheugen gravend schiet me te binnen, dat ik al een dag eerder - op zondag dus - naar Amsterdam was afgereisd. Waarom weet ik niet meer. Misschien wel om de innerlijke drang te bevredigen zo snel mogelijk kennis te maken met al het nieuwe dat me wachtte. Ik zie nu ook weer voor me hoe ik onder aan de gangway van de Murena stond. Hoe ik opkeek tegen de romp van dit schip, een gigantische muur van zwart getjet staal waar ik diep van onder de indruk raakte. Naar links kijkend zag ik halverwege de stalen kolos een reusachtig wit geschilderd dekhuis, de midscheeps, en rechts van me, helemaal achteraan op het schip, bevond zich een zéker net zo grote opbouw, het achterschip. Een enorme gele schoorsteen met een meer dan manshoge rode schelp als maatschappijembleem, torende daar hoog bovenuit. Terwijl ik de gigantische afmetingen van het schip in me opnam, besefte ik hoe nietig en klein ik was. Tegelijkertijd be kroop me echter ook een gevoel van trots dat ik op zo een schip mocht varen. Dat het voor mij was weggelegd om de voortstuwingsmachines van dit gevaarte in gang te brengen en te houden. Ik kan alvast echter wel zeggen, dat het nog heel lang zou duren voordat ik plaats mocht nemen op de manoeuvreerstand. Toen ik een beetje bekend raakte met de taakverdelingen aan boord, werd me al gauw duidelijk dat je vanaf de rang van 5e wtk met de langste vaartijd ervaren genoeg werd geacht om te mogen manoeuvreren. En het duurde vaak langer dan drie jaar voordat je de status van 'oudste' vijfde had bereikt. Voor een leerling gold dus sowieso: Wel kijken naar de manoeuvreerhandels maar aankomen, ho maar!

Na de wiebelende gangway beklommen te hebben, zette ik voet aan dek. Gedurende mijn zeemansloopbaan zou ik dat op alle schepen waarop ik heb gevaren, nog ontelbare keren doen. En elke keer had ik dan het prettige gevoel in de vertrouwde omgeving terug te zijn die maandenlang mijn thuis was. Maar behalve dit gevoel van weer 'thuis' te zijn, betekende voet aan dek zetten ook dat niet lang daarna het zo vertrouwde moment zich aandiende waarop het schip in gereedheid werd gebracht voor vertrek. Aan dek voor en achter maken en in de machinekamer voorbereidingen treffen om te manoeuvreren. Loods aan boord, en kort daarna de telegrafien op 'stand-by'. Ratelende winches, trossen inhalen, de eerste paar klappen van de schroef, om daarna langzaam van de kant los te komen. Routinehandelingen. Maar altijd brachten ze die niet te omschrijven prettige opwindung teweeg die onverbreekelijk was verbonden met het weer naar open zee gaan. Op weg naar weer een andere haven. Een bekende of onbekende. In het eerste geval vaak terugkerend naar de plek waarvan je wist dat het goed de wal opgaan was, in het andere geval maar hopen dat dit in de nog niet bekende haven ook zo zou zijn. Maar vooral ook: was er bij het weer zee kiezen in de achterliggende haven post ontvangen, dan was er het verlangen snel naar een andere haven te willen, waar misschien ook wel weer een brief van thuis lag.

Was de loods afgezet, had de brug de machinekamer afgebeld (de telegraaf driemaal overhalen op volle kracht vooruit) en ging het lichaam zich weer intuïtief voegen naar de schommelingen van het schip, dan voelde ik me senang. De vertrouwde geluiden van de in vol bedrijf zijnde machinekamer gaven op die momenten een extra dimensie aan dat gevoel.

Bij mijn eerste stap aan dek van de Murena waren de hierboven beschreven gevoelens mij uiteraard nog volkomen vreemd. Op het moment dat ik daar op het dek stond, voelde ik me helemaal niet senang. Ik voelde me eenzaam en verlaten. Volgens de instructies diende ik me bij de gezagvoerder te melden, maar ik zag niemand die ik kon aanklappen om te vragen waar ik hem kon vinden. In mijn verlatenheid drong het tot me door, dat ik op het punt stond om mijn tot dan onbekommerd leventje te verruilen voor een

wereld die ik totaal niet kende. De verwachtingsvolle denkbeelden die ik onder aan de gangway had, vielen weg en ik herinner me dat ik me erg down voelde. Ik kreeg twijfels of ik met het kiezen voor een zeemansloopbaan wel de juiste keus had gemaakt Maar ik zat nu eenmaal letterlijk in het schuitje en moest meevaren. Of ik wilde of niet. En dit beseffend, duurde mijn doemdenken gelukkig maar kort Ik wist dat mijn toekomstige werkplek, de machinekamer, zich op een tanker op het achterschip bevond en in de hoop daar iemand te ontmoeten ging ik die kant op. En zowaar, na wat omzwervingen, waarbij ik het gevoel had compleet verdwaald te zijn, raakte ik verzeild in een gang waar iemand in een wit ketelpak me tegemoet kwam. Onmiskenbaar een toekomstige collega. Hij kwam op me af met: "Jij bent zeker de nieuwe leerling". Dat wás ik dus, en ik was blij dat er eindelijk iemand tegen me sprak. Het bleek de oudste 5e te zijn. Na onze kennismaking vertelde hij waarom ik niemand was tegengekomen. Dokken in Nederland betekende namelijk een enorme meevaller waar flink van geprofiteerd moest worden. Was iemand niet per sé nodig, dan bleef men geen minuut te lang aan boord om zoveel als mogelijk thuis te kunnen zijn. Geen wonder, want zelf zou ik nog gaan ondervinden dat varen bij de Shell maandenlang van huis inhiel. Werd tussentijds in Nederland gedokt, of was de bestemming Pernis, dan werd elk uurtje binnenliggen zo mogelijk tot de laatste minuut benut om thuis te zijn. In alle jaren dat ik heb gevaren, was zo een mazzeltje slechts een enkele keer voor mij weggelegd.

Mijn eerste werkdag, maandag 9 oktober, staat me nog scherp voor de geest. Ik was vroeg wakker en stapte om half acht de eetsalon binnen voor het ontbijt. In het uniform met dat ene biesje op de mouwen, begon ik me voor te stellen aan een aantal reeds aanwezige, rijkelijk goudgegalonneerde heren. Helemaal op mijn gemak voelde ik me niet, maar de kennismaking verliep gelukkig redelijk ongedwongen. Totdat ik bij iemand kwam met vier gouden strepen zonder krul. De hoofdwtk. Hij noemde zijn naam en snauwde meteen daarop: "Wat doe jij met een streep op je mouw. Je bent toch leerling!?". Dat kwam hard aan. Door deze opmerking voelde ik me ineens als een kat in een vreemd pakhuis en weg was alle branie van een paar maanden geleden, toen ik nog de blits maakte met dat streepje. Het commentaar van de hoogst in rang zijnde wtk op mijn uniform was trouwens nog maar een begin van nog hardere uitspraken en optredens die hij in de komende de tijd voor me in petto had. Zijn houding jegens mij was soms om van te janken, maar ik kwam er al gauw achter dat niemand begaan was met het lot van een leerling en dus liet ik zijn gramschap maar over me heengaan. De hiërarchische verhoudingen aan boord werd me ook meteen duidelijk gemaakt. In de eetsalon stonden twee tafels, een 'hogedruktafel' en een 'lagedruktafel'. De hogedruktafel was alleen bestemd voor de gezagvoerder, de hoofdwerktuigkundige, de eerste stuurman en de tweede werktuigkundige. Aan de lagedruktafel namen de tweede, derde en vierde stuurman en de derde, vierde en vijfde werktuigkundige plaats. De plaats van de marconist (de 'sparks') was, afhankelijk van zijn staat van dienst, aan één van de tafels. Aan beide tafels werd in volgorde van rang plaatsgenomen. Op de nog vrije plaatsen aan de lagedruktafel mochten de leerling stuurman en de leerling werktuigkundige aanschuiven. Wel allemaal hetzelfde eten wat de kok schafte, dat wél.

In de omgang werd de gezagvoerder aangesproken met kapitein. Had je het over hem, dan was het 'die ouwe'. De hoofdwerktuigkundige werd 'meester' genoemd. Was hij onderwerp van gesprek, dan was het 'de baas'. Van de rest van de état major (het totale officierenkorps), werden de stuurlieden aangesproken met stuurman en de werktuigkundigen met meester. De eerste stuurman en de tweede werktuigkundige vaak met chieft en second.

Nog onder de indruk van de opmerking van de baas en van wat ik verder in de eetsalon had gezien en gehoord, meldde ik me om acht uur voor werkopdrachten bij de 2e wtk, die me meteen door verwees naar de oudste vijfde. " Die zal je de machinekamer wel laten zien". Bij onze eerste ontmoeting had ik deze collega al sympathiek gevonden en ik was blij dat hij zich over mij moest ontfermen. Hij was geen groot prater, maar gaf niettemin helder uitleg bij alles wat hij me liet zien. Verdeeld over drie bordessen - ik was verbluft over de enorme afmetingen van de machinekamer - voerde hij me langs zo'n veertig werktuigen die allemaal hun eigen specifieke functie hadden om een in vol bedrijf schip gaande te houden. Behalve dat ik bij elk werktuig tekst en uitleg kreeg - wat zoveel was dat het me bij het verstrijken van de dag steeds meer begon te duizelen - moest ik ook nog verwerken wat me werd verteld omtrent twee Schotse stoomketels, hulpwerktuigen, leidingsystemen, smeerolie- en brandstofsoorten, in- en uitlaatkleppen, aanzetkleppen, brandstofpompen, verstuivers, voedingpompen, koelmachines, stuurinrichting en een groot aantal andere technische apparaten. Vermoeid, verbouwereerd en overdonderd door alle indrukken, was ik blij dat ik me aan het eind van de middag kon terugtrekken in de leerlingenhut. Voor lange tijd zou dit mijn privé domein zijn. De hut was ingericht voor twee personen, maar ik was de enige leerling en dus had ik het rijk alleen. Het betekende dat ik kon kiezen uit de twee boven elkaar liggende kooien. Ik koos de bovenste en kroop er vroeg in om lijf en geest bij te laten komen van een bijzonder enerverende dag.



Mijn eerste echte werkdag aan boord van de Murena zat er dus op. Van alles wat ik gezien en gehoord had, zat minstens drie dagen stof voor mijn memoriaal, en de schrik sloeg me om het hart bij de gedachte hoe ik het moest aanpakken om er, inclusief de schetsen, een goed verhaal van te maken.

Na zesenvestig jaar in een la te hebben gelegen, ligt dit vermaledijde notitieboek weer voor me en ik lees: 'Op de eerste dag aan boord van het motorschip Murena is mij de machinekamer getoond. De Murena is voorzien van twee 6-cylinder Werkspoormotoren met luchtverstuiving. De lucht wordt aangevoerd onder een druk van 60 atmosfeer. De motor werkt tevens met drukvulling, hetgeen het voordeel biedt dat 30 tot 40 procent meer vermogen ontwikkeld kan worden. Van de bewegende delen van de motor is weinig te zien, omdat zij onder druk gesmeerd worden. Zouden de bewegende delen niet goed opgesloten zijn, dan veroorzaakt de rondspattende smeeroilie veel hinder'. Verder zijn er een paar bladzijden gevuld met schema's van leidingsystemen.

Nu, na zoveel jaren, bedenk ik dat het maar een zeer beknopte, ietwat onbenullige verslaggeving is van wat ik tijdens mijn eerste kennismaking met de machinekamer van een groot schip heb opgestoken. Ik zie ook weer de eerste aantekening van de hoofdwtk. In de laatste zin is 'hinder' doorgestreept en vervangen door 'verlies!'. In dikke rode letters. Dat ik zo dom kon zijn. In dit verband zou ik later nog merken dat smeeroilie en 'verlies' (lees teveel verbruik) bij alle hoofdwtk's een zeer beladen item was. Het schip was te klein als er bij de opgave van de voorraden nassa- turbo- clavus- en wat voor soort smeeroilie dan ook, teveel was verbruikt. Wat betreft de schema's van de leidingsystemen, later zou me blijken dat het een 'heilige' opdracht was om aan boord van een nog onbekend schip de leidingsystemen er meteen in te stampen.

## Inhoudsopgave

## 6. Eindelijk naar zee en ... Gruwelijk zeeziek

Terwijl de andere wtk's met de dokwerkers werkten aan de hoofdmotoren, de stoomketels en de hulpwerktuigen om de machinekamer bedrijfsklaar te maken, leverde ik daarvoor mijn bijdrage door allerlei klusjes te doen. Ik voorzag de pakkingbussen van pompen en afsluiters van nieuwe pakking, maakte afsluiters gangbaar, maakte de filterbak voor afgewerkte stoom schoon, vulde deze bak met nieuw filtermateriaal (kokosvezel of wel 'apenhaar' genoemd) en zorgde ervoor dat de carters van verschillende machines gevuld werden met smeerolie. Na me op deze manier nuttig te hebben gemaakt, mocht ik na een week assisteren bij het stellen van de rolspeling van de in- en uitlaatkleppen en de aanzetkleppen van de hoofdmotoren. Nadat deze klus was geklaard, kwam het moment dat er proefgedraaid kon worden. De aanzetvaten werden op druk gebracht, de hulppompen voor smering en koeling werden in werking gesteld en, nadat er nog een aantal controles was uitgevoerd, startte de 2e wtk de stuurboordsmotor. Was dit voor het ervaren machinekamerpersoneel een voornamelijk spannend moment, voor mij was het spannend en indrukwekkend tegelijk. Voor het eerst hoorde ik hoe de rollen van de klephefbomen van de machtige dieselmotor zich vanuit de vrijstand met een massief klikkend geluid roffelend op de nokken van de nokkenas plaatsten. Op nagenoeg hetzelfde moment hoorde ik het oorverdovende gesis van de aanzetlucht dat via de aanzetkleppen de cilinders binnenstroomde en de eerste omwentelingen van de motor teweegbracht. Ik zag hoe de second het manoeuvreerhandle doordrukte om de aanzetlucht af te sluiten en over te gaan tot brandstofinspuiting. Het gesis van de aanzetlucht en het geluid van de met kracht dichtslaaende aanzetkleppen hield op en ging over in het doffe gebonk van de door compressie tot ontbranding gebrachte brandstof in de zes cilinders. Tegelijkertijd hoorde ik het ritmisch geluid van de zich opende en sluitende in- en uitlaatkleppen en het gelijkmatig geklik van de klepstoters op de kleppen. Bij het even op volle kracht draaien van de motor, nam het aantal decibellen in de machinekamer dusdanig toe, dat een gesprek alleen nog maar mogelijk was door de hoofden naar elkaar toe te buigen en elkaar beurtelings wat in het oor te toeteren. Eenmaal langer op zee en gewend aan de machinekamer geluiden, zou de mix van het motorlawaai en de herrie van alle andere werktuigen een deel van mezelf worden. En net als bij iedere ervaren wtk, drong elke verstoring ervan intuïtief tot me door en wist ik op het gehoor feilloos te bepalen welk onderdeel een dissonant liet horen. Het proefdraaien van beide motoren verliep zonder problemen en drie dagen later, om precies te zijn op 23 oktober, vertrokken we in ballast uit Amsterdam met als bestemming Mina al Ahmadi aan de Perzische Golf. Na een paar uur varen door het Noordzeekanaal, passeerden we de sluisen van IJmuiden. De Noordzee lag voor ons. Ik was best wel een beetje zenuwachtig hoe het me in open zee zou vergaan.

In de veertien dagen dat ik aan boord was, was me al flink ingepeperd dat de enige plaats waar ik me tijdens werktijd diende op te houden, de machinekamer was. Of op een andere plek waarheen ik werd gedirigeerd om een klusje te doen. Bij het vertrek uit Amsterdam had ik opdracht gekregen in de machinekamer stand-by te blijven om hand- en spandiensten te verrichten. Ik haalde het dan ook niet in mijn hoofd om zelfs maar voor een paar tellen aan dek te gaan om te kijken wat er tijdens de vaart door het Noordzeekanaal en tijdens het schutten in IJmuiden was te zien. Hoe mijn eerste schip op mijn eerste zeereis de pieren van IJmuiden passeerde en het ruime sop koos, zag ik dus niet. Maar merken deed ik het wel. Want eenmaal buitengaats begon de Murena trage schommelingen te maken, waarbij ik het ene moment een druk onder mijn voeten voelde alsof ik werd opgetild, een ogenblik later was het alsof ik even geen vaste grond onder mijn voeten had, wat een zwevend gevoel gaf. Tegelijkertijd werd het licht in mijn hoofd en kreeg ik een naar gevoel in mijn maag. Zeeziekteverschijnselen dus. Een vervelende gewaarwording, die ik als kind op de wip of in een zweefmolen wel eens had meegemaakt, maar toen had ik het zelf in de hand om die nare gevoelens te laten ophouden. Nu was dat anders. Nu was ik overgeleverd aan schip en zeegang en kon ik niet zo maar even van boord stappen om me weer lekker te voelen.

Bij het bereiken van open zee bleek ook, dat ik geen zeebenen had. Ik kon totaal geen koers houden en had moeite om niet bij elke stap pootje-over te gaan. Elke keer als het schip van stuur- naar bakboord overhelde, moest ik steun zoeken om weer op het 'rechte pad' te komen. Deze onbeholpen manier van voortbewegen duurde overigens niet lang, want een paar dagen later zou ik, net als alle anderen aan boord, het zwaartepunt van mijn lichaam intuïtief aanpassen aan de bewegingen van het schip. Het ongewild lopen als een dronkelap duurde dus niet lang, de opkomende zeeziekte werd een ander verhaal.

Vanuit IJmuiden werd koersgezet naar het druk bevaren Nauw van Calais, dat in de nacht en bij potdikke mist werd gepasseerd. Geen zicht, urenlang langzaam varen, soms zelfs 'dead slow'. Om de positie van de Murena kenbaar te maken, stootte de sloop met vaste tussenpozen een langgerekt geloei uit, dat wegstierf in de mist en het nachtelijk duister. Regelmatig werd de misthoorn van een ander schip gehoord en als deze mee- of tegenligger dichterbij kwam, werden de zenuwen van de mensen op de brug danig op de proef gesteld. Er waren momenten dat een onzichtbaar schip zich aankondigde met een alsmaar naderend gedreun van zware dieselmotoren en geplof van uitlaatgassen. De angst voor een aanvaring sloeg dan toe. Verwijderden de geluiden zich en stierven ze weg in de grauweheid van de mist en in het donker van de nacht, dan slaakten de stuurman, roerganger en uitkijk een zucht van verlichting. Soms



kregen ze de stuipen op het lijf als een dwars inkomend schip de Murena als een schim kruiste. Of als er een tegenligger met onverantwoorde snelheid als een spookschip passeerde. Heel wat gvd's werden op die momenten de lucht ingeknald.

Deze stressbevorderende omstandigheden lieten het machinekamerpersoneel ook niet onberoerd. De wtk's van de wacht liepen gespannen constant stand-by op de manoeuvreerstand, klaar om meteen te reageren op het rinkelen van de telegrafien en de orders van de brug uit te voeren. Geen kijk hebbend op wat zich bovendeks afspeelde, een zenuwslopende bezigheid. Zelf was ik nog te onervaren om de risico's van varen in dichte mist te beseffen en voelde ik nog niet de spanning die dit meebracht. Later, onder dezelfde omstandigheden als in het Nauw van Calais, was dat besef en die spanning er des te meer. Varen in potdikke mist, een crime voor elke zeeman. Zeker in de tijd toen de schepen nog niet over moderne navigatiemiddelen beschikten.

Tijdens de vaart door het Nauw van Calais en bij het ingaan van het Engelse Kanaal lag ik in mijn kooi. Te bekomen van mijn eerste dag op zee. En vooral blij dat de opkomende zeeziekte niet had doorgezet. Wat trouwens niet zo verwonderlijk was, want onder de beschreven weersomstandigheden was er amper zeevang in het Kanaal. Mocht ik echter de hoop hebben gekoesterd dat mijn onpasselijkheid door een schommelend schip verder wel zou meevallen, spoedig zou blijken dat die hoop ijdel was.



**Figuur 7: Slecht weer in de Golf van Biskaje**

Na het Kanaal lag de Golf van Biskaje voor de boeg en daar ondervond ik voor het eerst hoe een schip reageert als het op een grote waterplas overgeleverd is aan wind en golven. Gedurende die oversteek van de beruchte Golf van Biskaje, stond er een zuidwesterstorm die de lange deining van de Atlantische Oceaan had opgezweept tot metershoge golven die botsten met de relatief kortere golfbewegingen van de Golf van Biskaje. Het gevolg was een heksenketel van wild tekeergaande watermassa's. Tegen al dit geweld van samenspannende natuurelementen, moest de Murena opboksen. Het ene ogenblik dook het schip in een golfdal waardoor het achterschip omhoog werd gezwiept, het andere moment klom het tegen een aanzwellende golf op en werd de voorsteven metershoog opgetild. Tonnen water spatten op de boeg uiteen tot gigantische waterlevels. Bij elk zeetje werd het voorschip overspoeld door enorme watermassa's, die meteen weer schuimend en kolkend overboord stroomden. Dit onstuimige spel van de storm met de zee, met als prooi de Murena, ging eindeloos door. Geen moment werd het schip en opvarenden rust gegund. In de machinekamer had iedereen moeite om op de been te blijven. Zware slingeringen van stuur- naar bakboord en het steeds omhoog en omlaag zwiepend achterschip, veroorzaakten dat het ene moment het lopen ongewild werd versneld en dat even later de pas moest worden ingehouden. Alsof er voortdurend een hoogte werd afgedaald en weer beklommen. Op de momenten dat het slingeren en stampen op zijn hevigst was, werd lopen glijden op de gladde vloerplaten en spijlen van de bordesroosters. Menigmaal moest steun worden gezocht om niet ergens tegenaan gesmakt te worden. Het hoeft geen betoog dat onder deze omstandigheden het leven voor iedereen aan boord een vermoeiende aangelegenheid was. Voor mij kwam daar nog bij, dat ik gruwelijk zeeziek werd.

Bij het onder bar slechte weersomstandigheden ingaan van de Golf van Biskaje, had ik opnieuw dat nare gevoel gekregen dat ik kende toen we de pieren van IJmuiden achter ons lieten. Toen had de opkomende zeeziekte niet doorgezet, maar ik vertelde al dat mijn hoop om van verder leed bespaard te blijven, ijdel was.

Duizeligheid en misselijkheid, veroorzaakt door het niet goed functioneren van het evenwichtsorgaan. Zo ongeveer zou je de symptomen en de oorzaak van zeeziekte kunnen omschrijven. En dat men er last van kan krijgen op bijvoorbeeld een schommelend schip. Op zo een schip bevond ik me dus. En wat heet schommelen. Eerder zei ik al dat de zee bij de oversteek van de Golf van Biskaje een heksenketel was en dat de Murena vreselijk tekeer ging. Onder deze omstandigheden werd mijn evenwichtsorgaan dus op de

proef gesteld en al gauw bleek, dat het de onophoudelijke op- en neergaande bewegingen van het schip niet kon bijslaffen. Elke keer als een metershoge golf de achterstevan omhoog zwiepte en zijn hoogste punt had bereikt, werd het vervolgens weer naar beneden gesmaakt. Op die momenten stakte mijn adem en was het alsof mijn maag in mijn lijf omkeerde. Dit niet te stoppen proces van voortdurend meters stijgen en weer dalen, miste zijn uitwerking dan ook niet. Ik werd zo misselijk als een kat. Eerst wilde ik me nog groot houden en tegenover iedereen doen alsof er niets aan de hand was, maar uiteindelijk ging ik toch voor de bijl. Ik rende naar dek en, over de reling hangend, gooide ik alles eruit. Het gaf wel enig soulaas, maar het betekende geenszins dat het nu beter ging. In tegendeel, de ellende werd alleen maar erger. De komende paar dagen zou ik me meer dood dan levend voelen en was ik nog het beste af in mijn kooi. Daar, in de beslotenheid van mijn hut, kon ik me willoos overgeven aan mijn 'grote lijden' en ongestoord medelijden met mezelf hebben. Slapen was hopeloos, en soms had ik het niet meer als het schip een enorme haal maakte en het voor mijn gevoel veel te lang duurde voordat het zich weer oprichtte. 'We kapseizen' dacht ik op die momenten. Ik was er echter zo beroerd aan toe, dat ergens iets in me zei dat het me ook geen moer kon schelen. Iemand die écht zeeziek is, is nergens meer in geïnteresseerd. Hij houdt er maar een gedachte op na: 'Laat die boot asjeblieft ophouden met slingeren en stampen'.

Blijven eten, de beste remedie om zeeziekte de baas te worden. Zeggen ze. Ik probeerde het, maar 's ochtends bij het opstaan meteen al de lucht van 'fried kipper' (gebakken haring) of 'bacon and eggs' opsnuiven, werkte niet erg mee om mijn maag tot rust te brengen. Tegen heug en meug at ik dan toch wat, maar ging ik daarna even aan dek voor wat frisse lucht en bereikten uit de kombuis de walmen van 'gebakken paardenhoeven' (gebakken knoflook) mijn neus, dan ging ik prmpmt weer over mijn nek. Te lang en leste spuugde ik alleen nog maar gal en had ik pijnlijke buikspieren van het steeds maar weer moeten kotsen.

Wie mocht denken dat er aan boord medelijden wordt getoond met iemand die zeeziek is, dan heeft hij het mis. Eerder nog worden er nog zieker makende suggesties gedaan om er van af te komen. Bijvoorbeeld heel suggestief verhaal doen over hoe een reep spek door het keelgat glijdt. Een zieke zeeman is geen zeeman. En aan boord geldt sowieso dat zeeziekte geen kwaal is die je in je hut of in je kooi mag uitzieken. Na een ellendige nacht in mijn kooi blijven was er dan ook niet bij, en ik hoefde er ook niet aan te denken om in werktijd mijn hut op te zoeken. Gewoon blijven werken was het parool. 'En dat kotsen gaat vanzelf over'. Tijdens al deze ellende had ik opdracht gekregen om een bord te maken waar reserveonderdelen van een ballastpomp aan opgehangen moesten worden, maar naarmate de zeeziekte een steeds grotere tol van me eiste en ik me per slot zo slap als een dweil voelde, kwam er weinig meer uit mijn handen. Hierdoor kreeg ik ook nog te verduren dat de second rot tegen me deed. Bij alle andere narigheid die ik moest doorstaan, kon ik op zo een moment wel janken. Na mijn eerste dag aan boord heb ik al gezegd, dat me nog heel wat te wachten stond voordat ik tot een goed zeeman was gevormd en blijkbaar hoorde daar ook bij het totaal geen mededogen hebben met een zeezieke leerling, maar hem zo nu en dan flink uit te kafferen. Zelf vond ik dat ik inmiddels al genoeg 'vorming' had genoten en verlangde ik naar betere tijden. Gelukkig kwamen die ook.

Na ongeveer drie dagen werden de weersomstandigheden beter, de Murena ging niet meer zo te keer en allengs verdween mijn zeeziekte. Bij het aanlopen van de Straat van Gibraltar was er qua weer geen vuiltje meer aan de lucht en zelf voelde ik me ook weer kiplekker. Overigens moet ik hier wel bij zeggen, dat ik gedurende al de jaren dat ik op zee zat een beetje last van zeeziekte hield. Bij ruw weer en slingerend, stampend of rollend schip, voelde ik me altijd wat katterig. Meestal duurde het een dag voordat ik weer gewend was aan de onstuimige bewegingen van het schip, maar zo zeeziek als tijdens mijn eerste reis zou ik gelukkig nooit meer worden. Ook moet ik vertellen dat, mocht ik gedacht hebben dat bij die oversteek van de Golf van Biskaje de omstandigheden voor wat betreft zeegang en wild te keer gaand schip niet erger konden, ik er in de loop der jaren achter kwam, dat het nog veel beroerder kon.

## Inhoudsopgave

## 7. Betere tijden voor de boeg

### Dirty books

#### 'Spaans' benauwd

#### Een vereerde opdracht en Rode Hond

#### Een geflipte Sheik

#### De bedriegers bedrogen

#### Me no sabbie

#### Even weer achter Kaap Kont

De vaart door de Straat van Gibraltar was een openbaring. Bij tijd en wijle kreeg ik de gelegenheid om aan dek te gaan en voor het eerst proefde ik iets van de verwachtingen die ik had van de Wereldzeeën bevaren en verre landen zien. Gibraltar werd aan bakboord gepasseerd. De stad lag te blakeren in het zonlicht en de vele amfiteaterswijs gelegen witte huizen en gebouwen gaven een schitterende aanblik. Na de nare ervaringen van de voorgaande dagen bekwam mij een niet te omschrijven gevoel van opwinding. Voor het eerst aanschouwde ik een stukje van een ver en vreemd land, en ik kreeg iets over me van: 'Zo heb ik me varen voorgesteld'. Een gedachte die werd versterkt doordat aan stuurboord de kust van Marokko goed was te zien. De witte huisjes van de verspreid liggende dorpjes staken helder af tegen het bruingele landschap van de glooiende kuststrook. Er kwamen beelden in me op van gesluierde vrouwen, van mannen in kaftans en van kasba's waar exotische dingen te zien waren. Beelden die ik alleen van plaatjes kende. Verwachtingsvol keek ik er naar uit ze eens in werkelijkheid te zien.

Geen last meer van zeeziekte hebbend, weer kunnen schransen van alles wat de kok schafte, de gewaarwording dat ik inmiddels zeebenen had gekregen, plus de pas opgedane indrukken tijdens de passage door de Straat van Gibraltar, maakten dat ik me best gelukkig voelde. Het ontieglig balen en afzien van de dagen ervoor was vergeten. Er vond een ommekeer in me plaats die me de kick gaf om verwachtingsvol mijn verdere zeemansleven tegemoet te gaan. In de Middellandse Zee volgde de Murena de Noord-Afrikaanse kust. Bij avond en bij nacht waren in de verte de ontelbare lichtjes van de steden en de dorpjes te zien. Een feeëriek gezicht. Op al mijn reizen langs de kusten van alle continenten, zou ik nog talloze keren van zo een uitzicht genieten. Vooral bij het passeren van grote steden die tegen berghellingen aanlagen, gaven al die lichtjes, met daartussen kleurrijke lichtreclames, een onvergetelijk schouwspel. Alsof boven die steden een gigantisch vuurwerk was afgestoken en de uiteenspatende gekleurde vuurballen niet doofden, maar in de lucht bleven hangen.

Naar het oosten varende, bij kalme zee, werd het merkbaar warmer. De blauwe uniformen verdwenen in de kast en de tropenkleding werd het dagelijks tenue. Een lekker temperatuurtje noodde om zoveel mogelijk aan dek te vertoeven. Als leerling kreeg ik daartoe doordeweeks weinig kans, maar op mijn vrije zondag zwierf ik over het hele schip. Op de bak kijken hoe de Murena met een 12-mijls vaart de zee doorkliefde, waar ik zo nu en dan 'boertjes' (dolfijnen) zag die het schip met gemak bijhielden. Regelmatig sprongen ze boven water uit en maakten ze er een spelletje van om vlak voor de boeg langs te schieten. Ook ging ik regelmatig naar het achterdek. Staand bij het heklicht, keek ik dan het kielzog na. Als een lang, recht wit spoor liet het schip dit achter zich, tot het heel in de verte weer met de zee versmolt. Vaak stond ik aan de reling op het sloependek, turend naar de einder, of kijkend naar de boeggolf die met ontelbare witte luchtbellens onder me voorbij schoot. Daarbij kwam ik tot de ontdekking dat de Middellandse Zee inderdaad blauw is. Diep donkerblauw. Wat in liedjes werd bezongen, zag ik nu met eigen ogen.

Al deze nieuwe indrukken nam ik gretig in me op. Ze droegen er in niet geringe mate toe bij dat ik me steeds beter thuis ging voelen op zee. Inmiddels had ik ook al heel wat sloopstermen en scheepsuitdrukkingen opgepikt, wat me het gevoel gaf dat ik op dat gebied ook al heel wat meer zeeman begon te worden, maar niettemin ging ik daar toch nog wel eens de mist mee in. Zoals die keer toen een collega-wtk me vertelde dat een passerend vrachtschip een 'zaadzak' was. Ik dacht dat het dus wel zoiets als een graanschip zou zijn. Totdat men mij vertelde dat in het scheepsjargon een Engelsman zaadzak werd genoemd. Waarom ben ik nooit aan de weet gekomen. Nadat we Malta achter ons hadden gelaten, was het nog ongeveer vier dagen varen naar Port Said. Door de verhalen over de bijzondere dingen die daar waren te beleven, was ik bar nieuwsgierig geworden, en die vier dagen konden me niet snel genoeg gaan.

Helaas werd mijn enthousiast verlangen om nieuwe ervaringen op te doen enigszins getemperd toen op een van die dagen, midden in de nacht, de deur van mijn hut werd opengegooid en de hoofdwtk me toebrulde: " Hé meester, waarom lig jij in je nest! Er is werk te doen en er valt wat te leren!". Ik wist niet hoe snel ik uit mijn kooi moest komen. Slaapdronken trok ik al struikelend mijn ketelpak aan, absoluut niet wetend waarom ik moest komen opdraven. Dat werd me echter snel duidelijk gemaakt. Van de stuurboordsmotor was een verstuiver blijven hangen, en om die te kunnen vervangen had men die motor moeten stoppen. En dat had ik moeten horen! Daarvoor had ik niet gepord hoeven worden, ik had uit eigener beweging al in de machinekamer moeten zijn! Vergezeld van de nodige krachttermen, werd me dit

door de baas in niet misverstande bewoordingen onder de neus gewreven. Eerder heb ik al verteld dat me nog heel wat te wachten stond voordat ik tot een goed zeeman was gevormd en op mijn donder krijgen door niet wakker te worden van een gestopte motor, is hiervan weer een voorbeeld. Later, als het soms wekenlange gedreun van de motoren plotseling stilviel, of als er ineens iets veranderde in het monotone machinekamerlawaai, werd ik, nét als andere wtk's, wél wakker. Maar toen voer ik dan ook al heel wat langer. Het werd een soort beroepsinstinct, dat je op elk schip uit je slaap haalde als er 'beneden' (de machinekamer) iets abnormaals aan de hand was. Ter verduidelijking van wat ik hier vertel: Op een tanker bevonden de hutten van de wtk's zich op het achterschip. Alleen gescheiden door een gang en een niet geïsoleerde stalen wand, lagen de hutten als het ware direct tegen de machinekamer aan. Hoewel enigszins gedempt, waren de machinekamer geluiden altijd wel in je hut te horen.

### **Dirty books**

Toen we Port Said naderden, was ik bezig in de werkplaats die op gelijke hoogte lag met het tankdek. Door de geopende zware waterdichte deur had ik vrij uitzicht naar buiten en zag ik de skyline van de stad gestaag naderbij komen. Elke keer als de Murena een beetje van koers veranderde, gleden beelden van een en al bedrijvigheid van komende en gaande schepen voor de haven als in een film aan me voorbij. Om alles beter te kunnen zien waagde ik een paar stappen op het tankdek, waar ik op hetzelfde moment boven me hoorde: "Wat doe jij aan dek. Volgens mij hoor jij daar niet!". Shit! De baas. Schielijk trok ik me terug, om flink balend weer aan het werk te gaan. Ik zei het al eerder, mijn eerste hoofdwtk was een bullebak. Bovenstaand voorval speelde zich af in de middaguren en tegen de tijd dat mijn werktijd erop zat, waren we afgemeerd aan de grote meerboeien voor de ingang van het Suezkanaal waar gewacht moest worden op de samenstelling en het tijdstip van vertrek van het eerstvolgende zuidgaande konvooi. Na snel gedouched te hebben, spoedde ik me naar het dek (hutdeur op slot, want er was me verteld dat je hut in een mum werd leeggeroofd) om me te vergapen aan alles wat er op en rondom het schip te zien en te beleven was. Er ging een wonderlijke wereld voor me open. Steeds meer schepen verzamelden zich voor de ingang van het kanaal. Vrachtschepen, tankers, passagiersschepen, oorlogsschepen, allemaal meerden ze af aan de meerboeien, waar ze terstond belaagd werden door grote aantallen kooplieden in kleine bootjes. Het wemelde ervan. In allerlei talen, de een nog geestdriftiger dan de ander, boden ze hun koopwaar aan. Enkelen hadden het blijkbaar op een akkoordje met de kapiteins weten te gooien en mochten hun negotie aan boord slijten. Zo klommen er ook een paar aan boord van de Murena, waar ze op het achterdek hun poefen (mooi voor je ouwe moers kont), kameelzadels, tapijtjes, mooi bewerkte kleedjes en wanddoeken en een groot assortiment aan andere begerenswaardige souvenirs, uitstalden. Alles 'very cheap'.

Dat de kooplieden goed op de hoogte waren van de zuinige aard van de Hollanders, bleek wel uit hun commentaar als er na veel afdingen geen overeenstemming over de prijs werd bereikt: "Kaike, kaike hè, en niet kope. Kope, kope en niet betale ..." Waarbij de zin werd afgemaakt met een onvervalste Hollandse gvd. Of: "Je moeder voor een haarkam", daarmee doelend op de Hollandse gierigheid. Ik hoef niet te zeggen dat ik dit alles prachtig vond. Amper twee weken van huis, en ik bevond me in Egypte. Stond ik ineens tussen allemaal kerels in lange witte jurken die een brabbeltaal spraken waarvan ik niets, maar dan ook helemaal niets van verstond. Het klonk ongeveer als 'Hinderrrrre hinderrrrre anderrrrremanskinderrrrre zijngreenkinderrrrre' en 'Gabbele gabbele Achmed, assema gèl is'. Was tussen de uitgestalde spullen iets van je gading, dan kon je betalen met alle mogelijk valuta. Ook kon je het gekochte afrekenen middels een intekenlijst. De koopman ging met die lijst naar de kapitein om het besteedde bedrag te innen, waarna de kapitein dit bedrag verrekende op je gagestaat. Ik had geen rooie cent op zak en dus maakte ik gebruik van die intekenlijst om in het bezit te komen van een kameelzadel. Een zitje, bestaande uit vier houten kameelpoten met daarop een leren kussentje. Ik dacht dat ik dat ding voor een habbekrats had weten te bemachtigen, maar later zeiden collega's dat ik er toch nog veel te veel voor had betaald. Maar ja, wist ik veel. Ik had in dat soort dingen nog niet de ervaring die zij al wel hadden. We hadden het geluk dat 'Kippetje Kippetje' ook aan boord kwam. Een artiest die deze naam dankte aan zijn gegoochel met levende kuikentjes. Onder het uitspreken van 'kippetje kippetje', toverde hij ze overal vandaan. Van achter je oren, uit je neus, je overhemd, je broekzakken, je broekspijpen, overal 'zag' hij een kuikentje en haalde het tevoorschijn. Dezelfde fratsen haalde hij ook uit met munten die hij aan de omstanders voor zijn act ter leen vroeg. Erbij zeggend, dat hij na de voorstelling als beloning voor zijn optreden, één geldstuk zelf hield. De rest van de munten zou iedereen weer netjes terugkrijgen. En dat gebeurde ook. Onder de ogen van 'Kippetje Kippetje' werden de teruggegeven munten geteld, en dat klopte precies. Alleen, naderhand in je hut de munten nog eens natellend, bleken het er ineens veel minder te zijn. Of het waar is weet ik niet, maar later is me verteld dat 'Kippetje Kippetje' een beroemd illusionist in een Parijse nachtclub is geworden.

Er kwamen ook figuren aan boord met koopwaar dat het daglicht blijkbaar niet mocht zien. Op de slinkse manier waarop deze lieden hun handel aanboden, gaven ze tenminste de indruk dat ze, als ze werden betrap, een raar gat zouden indraaien. Met de nodige omzichtigheid benaderden ze je, om vervolgens uit hun mondhoek te mompelen: "Dirty books, sir?". Vieze boekjes dus. Die overigens niets voorstelden. Ze bevatten flutverhaaltjes, geschreven in bar slecht Engels en gedrukt op een paar velletjes papier die meestal willekeurig tot een soort schoolschrift aan elkaar waren geflanst. Geen hoogstaande literatuur om

eens rond te neuzen in de wereld van de erotiek. Het grappige is, dat deze lektuur onverbreekelijk met Port Said is verbonden. Want noem je in gezelschap van (oud)-zeelieden de naam van deze stad, ze zullen ogenblikkelijk reageren met: "Dirty books, sir?".

Verankerd aan de meerboeien bleven we de nacht over, alsook nog een groot deel van de volgende dag. Er waren geen kooplieden meer aan boord. Ze waren naar andere schepen vertrokken om daar hun spullen aan de man te brengen en het leuke was nu om te kijken naar het passerende konvooi dat het Suezkanaal uit zuidelijke richting verliet. Was de afstand met een passerend Nederlands schip niet te groot, dan was er veel geroep over en weer. Meestal pesterijen met een ondertoon van lotsverbondenheid. Het Shellembleem op de schoorsteen van de Murena gaf bijvoorbeeld aanleiding om te horen te krijgen: "SHELL, Stinkt Hevig En Loopt Langzaam!". Of: "Varen bij de Shell, is werken in de hel!".

Passerende oorlogsschepen en schepen van de Shell werden gegroet door de vlag te strijken. Op dezelfde wijze werd deze groet beantwoord. Ik had een klusje aan dek en kon dit alles mooi bekijken.

In de loop van de middag werd de noordelijke ingang van het Suezkanaal vrijgegeven en kort daarna ontmeerden de wachtende schepen een voor een om met een flinke onderlinge afstand op te stomen naar de ingang van het kanaal. Een machtig gezicht. Door de bedrijvigheid die hieraan vooraf was gegaan - loods aan boord nemen, voor en achter maken, ratelende winches om een tweetal kanaalmeerboten (inclusief een stuk of vier Egyptenaren) aan boord te nemen en het voor vertrek klaarmaken van de machinekamer - had zich een nieuwsgierige spanning van mij meester gemaakt. Om te beginnen werd die bevredigd toen we het kanaal binnenvoeren. Als een enorme blikvanger aan de ingang van de haven van Port Said, gleed het standbeeld van Ferdinand de Lesseps, bouwer van het Suezkanaal, aan stuurboord voorbij. Net zo indrukwekkend was de reclame voor het whiskeymerk Johnnie Walker. Als een reus stak dit zinnebeeld van deze wereldberoemde whiskey - een mannetje met lorgnet, hoge hoed, rood jasje en rijlaarzen - als het ware boven de stad uit. Met ontzag keek ik naar dit reclameobject. Dat zoiets bestond! Verder varende, kon ik een blik werpen op de straten van Port Said, waar mannen in lange gewaden en gesluierde vrouwen zich bewogen in een warboel van trams, toeterende auto's en door uitgemergelde muilezels getrokken karren. Over de stad verspreid, zag ik her en der de slanke minaretten van de vele moskeeën boven alles uittorenen. Met verbazing nam ik alles in me op. Overigens wel met de gedachte, dat het er allemaal maar stoffig en groezelig uitzag. Wat dat betreft was mijn eerste kennismaking met het Midden-Oosten niet om naar huis te schrijven. Later, bij het aanlopen van andere havens in deze contreien, zou ik niet van gedachten veranderen.

### **'Spaans' benauwd**

Het uitzicht op Port Said duurde niet lang. We voeren nu in het kanaal. Was het toeval, of toonde de second begrip voor een leerling die op zijn eerste reis graag alles wilde zien wat er te zien was? Hij had me in ieder geval een klusje gegeven in het centre castle, een ruimte op het tankdek onder het dekhuis van de midscheeps. De grote waterdichte deuren van deze ruimte stonden open, zodat ik goed alles in me kon opnemen wat er tijdens de vaart door het kanaal passeerde, wat op zich niet veel voorstelde. Behalve de strakke oevers van het kanaal, zo nu en dan een paar palmbomen en een groepje Arabieren met kamelen, was er niet veel méér te zien dan een droog en dor achterland. In de verte kale, bruingele bergen. Niet erg boeiend, maar voor mij waren het in ieder geval nieuwe ervaringen die ik zo goed mogelijk tussen mijn oren plantte. Het werd wat interessanter als we plaatsden als Râs el Ish, El Quantara, El Bâllah en Ismailiya passeerden. Al was het maar om de vreemde plaatsnamen, die mij het gevoel gaven toch iets bijzonders mee te maken.

Helemaal alleen in het centrecastle, bezig met mijn werk, overkwam me iets waar ik het Spaans benauwd van kreeg. Ik vertelde al, dat er twee kanaalmeerboten aan boord waren gehesen met een viertal Egyptenaren. De bedoeling hiervan was dat deze, smoezelig uitzierende lieden, trossen konden uitbrengen als het konvooi onverhoopt zou moeten stoppen en de schepen in het kanaal afgemeerd moesten worden. Ik had al gehoord dat die kerels niet te vertrouwen waren, en ik schrok ik me dan ook rot toen er ineens twee achter me stonden. Intuïtief verzamelde ik mijn gereedschap, zodat ze dat niet konden jatten. Terwijl ik daarmee bezig was, werden ze steeds vrijpostiger en drukten ze zich zowat tegen me aan, me toevoegend: 'Spanish fly sir, spanish fly?'. Nu had ik wel eens opgevangen dat 'Spaanse vlieg' een of ander pepmiddel was dat te maken had met het verhogen van de libido en ik werd bevangen door de angstgedachte dat ze mij dat wilden laten innemen. Met ter plekke alle gevolgen van dien. Onnozel, ja. Maar ik had inmiddels al zoveel verhalen gehoord over de vreemde voorkeuren die Arabieren erop na hielden om aan hun gerief te komen, dat ik me onder de gegeven omstandigheden niet erg op mijn gemak voelde. Een ontboezeming, die van een naïeve reactie getuigt, maar ja, ik was net bij moeders pappot vandaan en totaal nog niet op de hoogte van wat er in de wereld te koop was.

Die langjurken werden steeds brutaler, maar gelukkig begreep ik uiteindelijk uit hun gebrabbel dat ze die rommel alleen maar wilden verkopen. Een paar gesnauwde 'shut ups!' waren toen voldoende om ze te laten afdruipten.

Tijdens het wachten bij Port Said en Suez om het kanaal in te mogen varen, kwamen er altijd wel een paar onbetrouwbare sujetten aan boord. Op mijn latere reizen en inmiddels flink door de wol geveerd, had ik er toen geen moeite meer mee om ze bij voorbaat op afstand te houden en ze met gespierde taal af te poeieren. Toch waren een paar van die snoodaards me eens te slim af. Die kerels deinsden er namelijk niet voor terug om, meestal met zijn tweeën, ongevraagd je hut binnen te komen met het smoesje handel te hebben. 'Lazer op', of krachttermen van gelijke strekking, hadden in eerste instantie dan meestal geen effect. Ze bleven gewoon doorpraten, onderwijl hun ogen de kost gevend of er iets van hun gading was. Dit overkwam me eens toen we lagen te wachten bij Suez. Twee onzure types kwamen mijn hut binnen, waarbij een van hen meteen doorliep naar mijn badkamer. Terwijl ik die vent achterna ging, zag de ander kans om in no time te verdwijnen met mijn radio en nog wat andere spulletjes. Helaas niet meer te achterhalen. De buit werd bliksemsnel in een bootje neergelaten dat langszij lag te wachten. Behalve Port Said en Suez waren er overigens heel wat meer havens waar gejat werd. Soms was het zelfs nodig om dekwachten in te zetten, daarmee te voorkomen dat er stelend gespuis aan boord kwam.

### **Een vereerde opdracht en Rode Hond**

Nauwgezet tussen de kanaalboeien varende, op juiste afstand van de voorganger (in de machinekamer werden ze er daaps van, het ene moment het aantal omwentelingen van de motoren iets opvoeren, even later weer terugnemen), werden de Bittermeren bereikt. Hier ging de spijker erin. (Werd ten anker gegaan). Er moest gewacht worden tot het noord gaande konvooi uit Suez was gepasseerd en de wachttijd werd gebruikt om het nuttige met het aangename te combineren. De reddingsboten werden gestreken om de motoren te testen, waarbij de gelegenheid zich bood zo nu en dan een duik overboord te nemen. Gezwommen in de Bittermeren, slechts een enkeling kan het me nazeggen.

Tegen de avond werd het anker gelicht om het zuidelijk deel van het kanaal binnen te varen. Het was prachtig om te zien hoe in een bijna strakke lijn de witte, groene en rode navigatielichten van de voor en achter ons varende schepen zich aftekenden tegen de toenemende duisternis. Even na middernacht werd de Golf van Suez bereikt, waar de loods werd afgezet. Blijkbaar lag ik nog niet te kooi, want ik herinner me, dat ik voor het eerst de 'eeuwige vlam' van Suez zag. Een oranje-gele vuurkolom, veroorzaakt door de verbranding van residuegassen van een olieraffinaderij. Overal op de wereld is ergens wel zo'n vlam te zien, maar vreemd genoeg werd op Shellschepen alleen de vlam van Suez de 'Eeuwige vlam' genoemd. Komend uit de Rode Zee en de Golf van Suez invarende, was hij reeds op vele mijlen afstand te zien.

Na het verlaten van de Golf van Suez, werd via de Rode Zee koers gezet naar Straat Bab al Mendab. Aan stuurboord gleed de oostkust van Afrika voorbij (ergens lag daar Port Soedan, een plaats waar ik later nog meermalen zou komen), aan bakboord Saoedie Arabië. Er lagen een aantal dagen voor de boeg met hoofdzakelijk alleen water en lucht om ons heen, met in de verte soms een enkele keer vasteland of een paar eilandjes in zicht. Elke dag werd het warmer, wat vooral was te merken in de machinekamer, waar menige zweetdruppel ervoor zorgde dat mijn ketelpak veel vocht kreeg op te nemen. Vies plakkerig hing het aan mijn lijf. Behalve dit ongemak, beleefde ik niet veel bijzonders. Of, misschien toch. Halverwege de Rode Zee namelijk, op een zondagochtend, moest ik bij de kapitein komen. Onderweg op de 'kippenloop' (de loopbrug die het achterschip met de midscheeps verbond), kon ik niet bedenken waarom de ouwe me bij zich liet roepen, maar daar kwam ik gauw achter. Want amper in zijn hut kreeg ik te horen: "Je moet proeven". Het bleek dat die ouwe iets had te vieren en om op zijn feestje de gasten op iets speciaals te vergasten, was hij bezig een bowl te maken. Alle ingrediënten daarvoor stonden op tafel: een flinke batterij alcoholische versnaperingen en verschillende soorten fruit. De kapitein maar mixen en na elke scheut uit de een of andere fles, kreeg ik opdracht zijn brouwsel te proeven. Waarom nou juist ik dat moest doen, was me niet duidelijk, maar ik vond het een hele eer om bij de ouwe op bezoek te mogen komen, en daarom vroeg ik er ook maar niet naar. Misschien dacht hij wel dat de nog onbedorven smaakpapillen van een leerling het meest geschikt waren om zijn bowl op de juiste smaak te beoordelen. Ik had er geen enkele moeite mee om me met overgave van mijn taak te kwijten, maar het gevolg was wel, dat ik binnen de kortste keren in de bowlschaal een stukje sinaasappel niet meer van een stukje ananas wist te onderscheiden. Dat er toen ook geen sprake meer was van een objectief oordeel kunnen geven omtrent de smaak van des kapiteins drankgegochel, zal duidelijk zijn.

Er staat me niets meer bij hoe lang ik het als 'bowlproever' heb volgehouden. Wel herinner ik me nog heel vaag hoe ik - moeilijk koers houdend - in een allervrolijkste bui terug naar mijn hut ging, waar ik meteen onder zeil raakte. Waarschijnlijk voor heel wat uurtjes, want van het kapiteinsfeestje later op de dag, heb ik niets meegemaakt. Vond ik ook niet erg, ik had al ruimschoots van zijn feestdrink genoten.

Als ik al last heb gehad van de gevolgen van mijn eenmalig optreden als bowlproever, dan zal dat er de volgende dag wel gauw zijn uitgezweet. Want, hoewel de zon in de tijd van het jaar nog niet zijn hoogste stand bereikte, op de breedtegraad waar de Murena zich bevond, was het toch behoorlijk warm en onder die omstandigheden werd de Rode Zee verlaten en volgde de Straat Bab El Mendab. Onder zeelui ook wel de Straat der Duizend Tranen genoemd. Ik heb me laten vertellen dat deze engte zo wordt genoemd omdat de hitte in dit gebied plotsklaps dusdanig toeneemt, dat het zweet je als tranen langs het lijf loopt.

Na de Straat Bab El Mendab was het nog ongeveer vier dagen varen naar de Perzische Golf, de P.G. genoemd. Gedurende die vier dagen gleden de kusten van Jemen en Oman voorbij en werd de Golf van Oman en de Straat van Ormuz doorkliefd. Sinds Port Said was er dagenlang bij land in zicht niets anders te zien geweest dan de roestbruine kleuren van de kust. Idem dito van het achterland en de bergen en van de eilanden die werden gepasseerd. Fascinerend, maar eerlijk gezegd erg saai.

Bij het verlaten van de Straat van Ormuz lag de P.G. voor de boeg. Het was begin november, en volgens de oudgedienden aan boord viel de temperatuur best mee en ze vertelden daarbij, hoe het tijdens de zomermaanden in de P.G. is: bloed- en bloedverziekend heet. Tijdens mijn latere reizen met bestemming Perzische Golf, raakte ik meer dan overtuigd van hun gelijk. Wat heb ik die verzengende hitte vaak vervloekt. Varend op schepen zonder airconditioning, te kooi liggend en badend in het zweet, zocht ik - zoals bijna iedereen deed - meermalen mijn toevlucht aan dek om te profiteren van het beetje wind dat de snelheid van het schip teweegbracht. Alleen met een pendekkie aan en onder de blote hemel, was het op die manier nog doenlijk om wat slaap te pakken. Hoe het er in de zomerperiode voorstond in de machinekamer valt amper te beschrijven. Er is weinig fantasie voor nodig om een beeld te vormen hoe het is om bij een temperatuur van meer dan 50 graden Celsius dagen achter elkaar te moeten werken. Om onder deze omstandigheden wat op verhaal te komen, was 't het beste om regelmatig onder een luchtkoker te gaan staan waar de verdamping van je zweet voor een beetje verkoelend effect zorgde. Zweeten, continue zweeten, je lekte zowat helemaal leeg. Een van de gevolgen van dit vochtverlies was zoutgebrek, en om te voorkomen dat je jezelf niet tegen kwam in de ziekenboeg, was het verplicht zoutpillen slikken. Tijdens de maaltijden stonden ze standaard in grote potten op tafel. Het overmatig en voortdurend transpireren in combinatie met het schuren van je kleding op je lijf, veroorzaakte ook nog dat er op allerlei delen van je lichaam huidirritatie ontstond. Alsof er continu duizenden naalden in je lijf werden geprikt. Omdat het er veel op leek, werd deze huidirritatie rode hond genoemd, maar het heeft niets te maken met de bekende kinderziekte. Meer waarheidsgetrouw noemden de Engelsen het 'prickley heat'. Alleen koelte en niet zweeten was een afdoende remedie om er vanaf te komen. Maar krijg dat in de tropen (dus niet alleen in de Perzische Golf), en dan vooral in een bloedhete machinekamer, maar eens voor elkaar. Ten koste van vele slapeloze uren ben ik vaak geplaagd door 'rode hond'. Gewone talkpoeder, speciale 'prickley-heat powder' en het, in het Caraïbisch gebied veel gebruikte, 'Aquavelva' (een aftershave met een lekker verkoelend effect), wilde het leed soms wel eens een beetje verzachten.

Over zweeten gesproken. Als je in je kooi lag, had je het er druk mee om kriebelende zweetstraaltjes van je lichaam te vegen. Soms gebeurde het echter dat dat gekriebel niet door een zweetdruppel werd veroorzaakt, maar door een kakkerlak. Dacht je "die gaat er aan" als je weer zo'n griezel meende te voelen, dan bleek dat je jezelf kastijdde. Want in plaats van een kakkerlak een hengst te geven, kletste je dan op een stroompje zweet. Kakkerlakken, op veel schepen maakten deze onappetijtelijke insecten deel uit van de vaste inventaris aan boord. Hele legers. In je hut komend, was dikwijls de eerste handeling jacht op ze maken met de flitspuit. En hoewel er op die manier veel krepeerden, waren ze niet uit te roeien. Ik heb meegemaakt dat tijdens het dokken het schip met blauwzuur werd uitgegast om ze het loodje te laten leggen. Maar na een paar weken op zee werd de jacht met de flitspuit al weer routine.

In de Perzische Golf was redelijk veel scheepvaartverkeer. Bij uitzondering eens een vrachtschip of een 'dhow', een specifieke Arabische houten boot met één groot vierkant zeil. Voor het overige alleen maar olietankers die, volgens de koersen die ze voorlagen, schijnbaar allemaal naar dezelfde haven gingen of er vandaan kwamen. Alhoewel dit komen en gaan van tankers nog lang niet was zoals het in de toekomst zou worden, duidde het erop dat er al flink wat olie uit de Arabische landen werd gehaald.

Goed drie weken na het vertrek uit Amsterdam, werd Mina al Ahmadi bereikt. Na ongeveer drie en een halve week geen vaste wal onder de voeten te hebben gehad, werd dat nu dus weer even mogelijk. Alleen, waar naar toe? Mina, de gangbare benaming voor Mina al Ahmadi, bestond alleen uit een grote laadsteiger, met aan de wal een fiks aantal olieopslagtanks en verder tot aan de horizon, zand, zand en nog eens zand. Om het verbod van de autoriteiten om de wal op te mogen, was dan ook niemand rouwig. Er was toch niets, maar dan ook helemaal niets te beleven. Door lekolie bij het laden, en door zogenoemde overflows (overlopende ladingtanks door het niet op tijd dichtdraaien van afsluiters), was het water bedekt met een laag olie waardoor er constant een olietank om je heen hing. Niet alleen persoonlijk ongemak, maar ook nog bloedje link. Wat dit laatste betreft, pas veel later na de nodige ongelukken, werden de veiligheidsmaatregelen aangescherpt. Hoe dan ook, Mina, geen aantrekkelijke havenplaats om naar uit te kijken. Zelfs niet als je begon te balen van de eentonigheid van een aantal weken op zee met alleen maar water en lucht om je heen en de routine van alledag. Aan het eind van de laadsteiger stond als enig vertier een soort boetje waar gerookt mocht worden en waar mierzoete limonade werd geschonken. Ooit las ik dat iemand dit brouwsel beoordeelde als: "Het is alsof je een zoen van flikker krijgt". Waarvan acte. Dat bocht was overigens wel gratis. Waarschijnlijk een vriendelijke geste van een rijke oliesheik.

Het zal duidelijk zijn dat ik al heel snel de mening van de ervaren collega's deelde om maar weer zo gauw

mogelijk uit dit van God verlaten oord te vertrekken. En net als zij, hoopte ik er nooit meer terug te komen. Dat de volgende reis toch weer Mena werd, kon ik op dat moment niet bevroeden. Net zomin als ik kon weten dat ik toekomstig op andere schepen nog meermalen in de P.G. terecht zou komen. Behalve nog een paar keer in Mena, kwam ik daarbij ook in plaatsen als Abadan, Ras Tannurah, Bahrein, en meer van die onsoortige plekken. Allemaal van hetzelfde laken een pak. Geen moer te doen en altijd heet, bloedheet. Het zal geen verbazing wekken, dat, als een schip 'orders for Persian Gulf' kreeg, de hele bemanning baalde als een stier.

Gelukkig duurde het laden in Mena slechts anderhalve dag en was iedereen blij dat er meteen daarna voor en achter gemaakt kon worden. Inmiddels waren er vaarorders ontvangen die luidden: 'Land's End for orders', de zuidelijkste punt van Engeland dus. Hoewel de eindbestemming daarmee nog niet bekend was, veroorzaakte deze order wel de nodige opwindning. Immers, het kon betekenen dat de definitieve eindbestemming Pernis kon worden. En het werd Pernis. Maar voorlopig was het zover nog niet...

### **Een geflipte Sheik**

Ongeveer een dag na het vertrek uit Mena viel ik in de prijzen. De vriesmachine was in de prak gedraaid, en met een vriescel vol halve koeien en varkens en ander ingevroren voedsel en een koelcel met verse groenten en fruit, betekende dit een ramp. Om dit onontbeerlijk werktuig weer aan de praat te brengen was snel handelen dus geboden. Zonder in technische details te treden, hield dit in dat de machine vrijwel geheel gedemonteerd moest worden om stukgeslagen kleppen en een kromme zuigerstang te vervangen. Ook was het nodig om nieuwe flenspakkingen voor een aantal losgekoppelde leidingen te maken. Een klus waarover ik me moest ontfermen door in de werkplaats met een holpijp ringen te stansen uit een plaat lood en deze ringen als de bliksem aanleveren in de vriesmachinekamer. Misschien beïnvloed door de tijdsdruk die ik bij de andere wtk's voelde, deed ik mijn stinkende best om me zo snel als mogelijk van mijn opdracht te kwijten. Maar zoals zo vaak, haastige spoed is zelden goed. Want in plaats van rustig te lopen van de werkplaats naar de vriesmachinekamer, waarbij een openstaande waterdichte deur met een hoge drempel gepasseerd moest worden, deed ik dat rennend. Daarbij stápte ik niet over die drempel, maar spróng ik er overheen. Helaas vergetend mijn hoofd in te trekken, met als resultaat dat ik prompt tegen de vlakke ging en voor Pampus lag. Weer bij mijn positieven, sloeg de schrik me om het hart: "Misschien wachten ze wel op me". En met deze plichtsgetrouwe gedachte spoedde ik me naar de vriesmachinekamer, waar ik gelukkig niet werd verwelkomd met "Waar bleef je verdomme zo lang", maar met "Waarom stroomt er bloed langs je kop?". Een constatering die nog niet tot mezelf was doorgedrongen, maar die wel waar was. Het gevolg van een flinke wond op mijn kruin. Nadat de wond door iedereen goed was bekeken, gaven ze allemaal het meest voor hand liggende advies: "Ga maar naar de chieft, een leuk klusje voor hem". Naar de eerste stuurman dus, aan boord de 'papieren dokter' genoemd omdat deze 'scheepsmedicus' bij voorkomende gevallen eerst de geneeskundeboeken moest raadplegen alvorens tot een juiste diagnose en behandelwijze te komen. Voor mij betekende zijn optreden als dokter dat ik een aantal dagen voor aap liep met een gigantisch verband om mijn hoofd. Ik liep erbij als een geflipte sheik. Mijn memoriaal vertelt me dat ik de volgende dag gewoon weer aan het werk ging. Ik zei het al eerder, een zieke zeeman is geen zeeman. En zéker een leerling met een gat in zijn kop, hoefde niet in de watten te worden gelegd. Dat ik ook een flinke hersenschudding had opgelopen, daar werd niet bij stilgestaan...

### **De bedriegers bedrogen**

De verdere terugreis naar wat uiteindelijk dus Pernis zou worden, verliep zonder veel andere noemenswaardige ervaringen dan die ik al had opgedaan tijdens de heenreis toen alles nog nieuw voor me was. Bij al dat nieuwe was ook iets waarover ik nog niet heb gerept, en wel hoe op de vaart geprobeerd werd om een adspirant zeeman te pakken te nemen. Het begon al als een nieuweling opstapte in een Nederlandse haven en het schip bijvoorbeeld koers zette richting Azoren. Een dag of wat voordat deze eilandengroep werd gepasseerd, werd met een stalen gezicht kond gedaan dat het zaak was nog gauw even een brief voor thuis te schrijven. Want: 'Bij de Azoren komt het postbootje langs'. Trapte je in je onschuld in die aansporing om het thuisfront melding te maken van wat je kwijt wilde, dan kwam je er al gauw achter dat dat van dat 'Postbootje' baarljke nonsens was. Al was het alleen al omdat de Azoren helemaal niet eens in zicht kwamen, laat staan dat er een postbootje langs kwam. Maar ook kwam je er wel achter doordat je werd gepest met de dingen die je had geschreven. Dit duidde er dus op dat je brief door de collega's geopend en gelezen was. Niet zo fraai, maar dan had je maar niet zo stom moeten zijn om dat postbootjeverhaal te geloven. Ik was ook 'getipt', maar op een moment dat ik door zeeziekte niet eens blij was dat ik leefde en er in de verste verte niet aan dacht om het thuisfront op de hoogte te stellen van mijn wederwaardigheden op zee of van andere zaken die me bezig hielden. Misschien is dit wel het enige voordeel van mijn zeeziekte geweest, want nu kon ik in ieder geval niet gepest worden met zielerorselen die ik anders wellicht aan het papier had toevertrouwd.

Op een andere manier was ik wél een keer de sigaar. Op een ochtend, ergens op de Middellandse Zee, waren behalve de baas en de collega's die de wacht hadden, alle andere 'torn toe' (overwerk) makende wtk's in de werkplaats verzameld voor pikheet (schafhtijd). Mijn werk bestond die dag uit het nakijken en



eventueel repareren van reserveonderdelen van hulpwerktuigen. Ik had al een paar onderdelen klaarstaan om opgeborgen worden en de second gaf opdracht om ze meteen na pikheet aan de 'machinekamerhefboom' op te hangen. Waar ik die kon vinden? "In het magazijn natuurlijk". Tsjonge, tsjonge, wat een domme leerling toch. Dat hij dat niet wist. Ik had er geen idee van hoe een machinekamerhefboom er uit zag, maar om niet voor nog dommer te worden aangezien vroeg ik niet om uitleg, maar dacht er vanzelf wel achter te komen als ik eenmaal in het magazijn was. Een misvatting dus. Hoe ik ook speurde, ik zag niets dat ook maar een beetje op een machinekamerhefboom leek. Schoorvoetend meldde ik me bij de second om op te biechten dat ik dat ding niet kon vinden. Hij stuurde me echter linea recta retour met: "Dan kijk je niet goed". Ik vond het wel een beetje vreemd dat, ondanks dat de pikheettijd allang om was, niemand weer aan het werk was gegaan. Pas later drong het tot me door dat ze verwachtingsvol hadden zitten wachten hoe lang het zou duren voordat ik in de gaten kreeg dat ik in de maling werd genomen. Tot hun genoegen werd dat een flinke poos. Tussentijds kreeg ik twijfels omtrent het bestaan van een machinekamerhefboom, maar de benaming klonk wel erg technisch en eigenlijk wilde ik ook niet in het bijzijn van iedereen voor de tweede keer voor schut gaan. Uiteindelijk besloot ik toch maar met de billen bloot te gaan en bekende dat ik niet wist wat een machinekamerhefboom was. Geen leuker vermaak dan leedvermaak. Alleen niet voor het slachtoffer. Als een boer die kiespijn heeft, heb ik maar een beetje meegelachen. Wat ik gedurende de uren erna ook nog meerdere malen deed, want aan boord wordt weinig van iemand voor iemand verborgen gehouden. Behalve op bovenstaande manier tuk genomen te worden, werd een leerling er ook wel op uitgestuurd om een 'bilgedweil' te halen bij bijvoorbeeld de hoofdwtk. Die had dat ding dan net aan een ander gegeven, die hem 'toevallig' ook weer had uitgeleend. En zo werd je van het kastje naar de muur gestuurd, om er uiteindelijk achter te komen dat een bilgedweil helemaal niet bestond. Bij het lezen van deze, op zich flauwe grappen, kan wellicht de gedachte opkomen dat de schranderheid van aankomende zeelui niet om naar huis te schrijven was, maar nog onbekend met de specifieke scheepstermen en leergierig om ze eigen te maken, klonk alles uit de mond van ervaren collega's aannemelijk. Alles werd al snel geloofd. Ook als er complete onzin werd uitgekraamd. Bovendien was het een goede leerschool om bestand te raken tegen de hardvochtige manier waarmee je werd bejegend als je onderuitging.

Voor een leerling stuurman was de geëikte opdracht om, op last van de stuurman van de wacht, de kompasleutel in de machinekamer te halen om het standaardkompas bij te stellen. Dit kompas bevond zich op het 'schavotje', het hoogst gelegen dek van de midscheeps. Vanuit de machinekamer moesten vele meters worden afgelegd en heel wat trappen opgeklommen om het schavotje te bereiken. Met veel tegenzin alsof het ding eigenlijk niet te missen was, werd de leerling door de wtk van de wacht een moersleutel meegegeven die, na terugkomst bij de opdrachtgever, prompt werd afgekeurd als zijnde een te kleine, en dus de verkeerde sleutel. Met deze mededeling ging de leerling retour machinekamer, waar hij een grotere sleutel meekreeg. Die natuurlijk ook niet paste. Dit ging zo door, totdat het tot de leerling doordrong dat de opdracht "haal even de kompasleutel om de kompasnaald bij te stellen", onzin was.

Zelf maakte ik het eens mee dat ik een leerling een sleutel meegaf die werd gebruikt voor de moeren van de kruiskoppen van de hoofdmotor. Loodzwaar, amper te tillen, en nog zie ik die arme hals met hulp van een Chinese handlanger dat ding de trappen van de machinekamer opzeulen. Eenmaal op de brug aangekomen, kreeg hij natuurlijk te horen wat hij al een paar keer eerder had gehoord: "Niet goed". En dat was het moment waarop het tot hem doordrong dat hij in de maling werd genomen. Razend was hij, en met een: 'Oh, is deze ook niet goed!', wurmde hij die zware moersleutel over de rand van stuurboordsbrugvleugel. Een doffe plons en opspattend zeewater gaf aan dat het ding voor eeuwig verloren was. In de gemoedstoestand waarin de stuurmansleerling op dat moment verkeerde was zijn reactie begrijpelijk, maar het beroerde was, dat nou juist deze sleutel écht onmisbaar was. Het was de enige die we voor voornoemde doeleinden hadden, en het kan best zo zijn dat die leerling heeft gedacht: "Mooi, de bedriegers bedrogen!".

### **Me no sabbie**

Van alle ervaringen die ik tijdens mijn eerste reis opdeed, heb ik nog niet verteld dat ik bij voet aan boord zetten te maken kreeg met Chinezen. Als klein jongetje had ik ze alleen maar gezien als armoedig geklede mannetjes die pindabrokken verkochten. ('Lekka, lekka, pinda, pinda'). Van dichtbij had ik ze nog nooit meegemaakt en ik schrok me lam toen er na mijn eerste nacht aan boord ineens zo'n 'spleetoo' in mijn hut stond met de vraag of hij mijn kooi mocht opmaken. Deze eerste kennismaking was het begin van een jarenlange omgang met Chinezen. Op bijna elk schip waarop ik heb gevaren, vormden ze de 'crew' en maakten ze als zodanig deel uit van mijn dagelijks leven. Over het algemeen werd aan boord over 'de crew' gesproken als het om personeel ging beneden de rang van officier. De crew was verdeeld in een dekdiens (matrozen, kwartiermeesters, kabelgast, timmerman), een machinekamerdiens (olielieden, stokers, handlangers) en de civiele diens (koks, hofmeesters, bedienden). Van deze diensten werd bij een Chinese crew de baas van de dekdiens betiteld met 'bosun' en die van de machinekamerdiens met 'number one'. Bij de civiele diens zwaaide de 'chief steward' de scepter. De crew van de Murena bestond uit zo'n dertig man en met hen deed ik de eerste ervaringen op met mensen uit een totaal andere wereld. Hoewel ik redelijk op de hoogte raakte van de gewoonten en gedragingen van Chinezen, ligt het niet mijn bedoeling die hier uiteen te zetten. Wel wil ik even kwijt, dat het met Chinezen bijzonder prettig varen en

werken was. Prima zeelui, die onder alle omstandigheden, hoe beroerd soms ook, zonder morren deden wat van hen werd verwacht. Nimmer heb ik meegemaakt dat ze in opspraak kwamen. Ook betrokken ze je nooit bij hun problemen. Dit duidt er al op, dat ze een zeer gesloten gemeenschap vormden, wat tevens de verklaring is dat er weinig contact met hen was. Waarbij ik wel moet zeggen, dat in de jaren vijftig de hiërarchische verhoudingen aan boord vrij strak waren, met een scherpe scheiding tussen de officieren en de crew. Soms wisselde je tijdens je vier uur durende wacht geen stom woord met de stoker en olieman. Kwam het op de een of andere manier wél tot een gesprek, dan beperkte zich dat meestal tot wat algemeenheden of opdrachten en aanwijzingen betreffende het werk. Dat gebeurde dan in het rare taaltje dat Chinese zeelui zich eigen hadden gemaakt, 'Pidgin English'. Zeg maar een soort Steenkoolengels, waarbij de werkwoorden altijd, en vele andere woorden meestal op 'ie' eindigden. Het Engelse persoonlijk voornaamwoord I werd nooit gebruikt. Bijvoorbeeld "I like you", werd "me li-kie you". Of: "I will finish this job tomorrow", werd "Me makie finisie dizsie one job tomollo". Hoe dit taaltje een eigen leven leidde, is te illustreren met het gegeven dat, als je je in perfect Engels uitdrukte, je als antwoord kreeg: "Me no sabbie". "Ik begrijp U niet". In dit verband heeft zich eens het volgende grappige voorval voorgedaan. Eens werd een Hollandse stuurman tijdelijk overgeplaatst naar de Engelse tak van de Shellvloot, waar hij geplaatst werd op een tanker met een Chinese crew. Op een van de reizen met dit schip moest ergens ten anker worden gegaan en tegen de tijd dat de ankerplaats werd bereikt, gaf de Engelse kapitein (in perfect Engels uiteraard) de Chinese uitkijk opdracht om naar de timmerman te gaan en deze te waarschuwen dat hij zich naar het voorschip diende te begeven om zijn plaats bij het ankerspil in te nemen. (Het was de taak van de sloopstimmerman om op het sein van iemand op de brug het anker te laten vallen). Echter, op zijn herhaalde opdracht aan de uitkijk: "Go to the carpenter and tell him he has to go foreships for dropping the anchor", kreeg de kapitein elke keer te horen: "Me no sabbie". De Hollandse stuurman die goed uit de voeten kon met het pidgin english, bracht gelukkig uitkomst door de uitkijk toe te voegen: "Dizsie one captain speaky, you go tamelo and makie tell him he go foreside and can do leggo anchor". Waarop de uitkijk antwoordde met: "Olleit, olleit, can do, me sabbie". Om daar nog aan toe te voegen: "Dizsie one captain no speaky english!". Of de bewuste kapitein zich hierdoor aangesproken heeft gevoeld, weet ik niet.

In de loop der jaren maakte ik me dit rare Chinese zeemanstaaltje heel goed eigen en er schieten me heel wat situaties te binnen die door dit koeterwaals vaak grappiger werden dan de bedoeling was. Misschien komen ze in volgende verhalen nog wel eens uit de verf.

### **Even weer achter Kaap Kont**

Ik vertelde al dat in de Perzische Golf orders voor Lands End waren ontvangen en dat de uiteindelijke bestemming Pernis werd. De definitieve bekendmaking van deze mazzel kwam echter pas toen we al in de Golf van Biskaje voeren. Het was me voor die tijd al opgevallen dat het gedrag van de oudgedienden zenuwachtige trekjes begon te vertonen, wat vooral te merken was aan de vele tijd die ze rondhingen bij de marconist en hem keer op keer vroegen: "Weet je al waar we naar toe gaan?". Zelf was de sparks al net zo nieuwsgierig en met meer dan gewone belangstelling luisterde hij naar Scheveningen Radio die de bestemmingen van schepen doorgaf. Toen dan eindelijk het bericht kwam dat de transportcoördinator van de Shell de Murena naar Pernis dirigeerde, ging er een golf van blijdschap door het schip. Zelf was ik van dit bericht nog niet zo onder de indruk. Waarschijnlijk omdat mijn zeemansloopbaan nog te kort was om precies te bevatten wat het betekende om orders voor Pernis te krijgen, maar door de gesprekken die ik volgde, begreep ik steeds meer waarom men zich zo uitgelaten gedroeg. Ik raakte onder de indruk van de verwachtingsvolle beelden die de anderen van hun hereniging met vrouw en kinderen, verloofden, familie en andere dierbaren, schetsten. Behalve het in geuren en kleuren vertellen over hoe fantastisch het weerzien van de familieleden zou zijn, werd ook menigmaal gezinspeeld op weer even achter 'Kaap Kont' te kunnen vertoeven. Details werden niet gegeven, maar aan de uitlatingen van de niet-vrijgezellen merkte ik wel, dat dit een van de hoofdthema's was waaraan werd gedacht. Zelf had ik, net voordat ik naar zee ging, een beetje scharrel gekregen, maar dat was binnen de kortste keren weer uitgeraakt. Bijgevolg was het voor mij (nog) niet weggelegd om me, naast allerlei andere prettige zaken die een weerzien inhield, op iets te verheugen waar anderen zo enthousiast naar uitkeken. Niet erg, pas twintig, en een viertal jaren later zou ook ik de gevoelens ervaren die ik nu zo nadrukkelijk bij anderen proefde.

Op volle kracht - de wtk's van de wacht werden keer op keer al dan niet gekscherend gevraagd om 'een paar klappies meer te geven' - ploegde de Murena zich door de Golf van Biskaje. Inmiddels berekenden en herberekenden de stuurman de tijd van aankomst in Pernis en kreeg de sparks het druk met het verzenden van telegrammen naar het thuisfront. Mijn telegram luidde: 'Arriveren donderdagnacht in Pernis. Stop. Vraag naar adres. Stop. Komt er een over?. Stop. Henk'. Door slecht weer liepen we vertraging op, en genoemd bericht werd gevolgd door: 'Aankomst niet donderdag, maar vrijdag of zaterdag. Stop'. Vertrokken op 23 oktober uit Amsterdam, lag de Murena op 15 december bij Hoek van Holland voorgaats om de loods aan boord te nemen. De Nieuwe Waterweg werd opgevaren en na een reis van goed zeven weken, werden in Pernis de trossen uitgebracht om een paar dagen Hollandse bodem onder de voeten te voelen. Mijn eerste zeereis zat erop.

Eenmaal afgemeerd, haastten de familieleden van de opvarenden zich aan boord. Er volgde de ene innige omhelzing na de andere, waarna de herenigden als een haas de privacy van hun hutten opzochten. Mijn telegram had helaas niet het gehoopte effect, en dus kon ik mijn moeder, zuster en broer niet begroeten. (Jammer, maar een volgende keer kwamen ze wel aan boord. Ze keken toen hun ogen uit en luisterden ademloos naar wat ik allemaal had te vertellen). Jammer genoeg kon ik zelf niet voor een paar dagen naar ze toe, want, waar collega-wtk's onderling wachten ruilden om zoveel mogelijk aaneensluitende uren vrij te zijn om naar huis te gaan, was dat voor mij niet weggelegd. Ik was immers leerling en had nog een boel te leren. En: "Jou tijd komt ook nog wel". De paar dagen dat we binnenlagen, deed ik dus gewoon het mij opgedragen werk.

Na Pernis volgde weer een retourtje Perzische Golf. Zeven weken later waren we dus opnieuw in Holland, maar toen 'mocht' ik van zes uur 's ochtends tot de andere ochtend zes uur voor het eerst de zogenoemde ketelwacht lopen. Na vierentwintig uur op mijn benen te hebben gestaan, was ik daarna echt wel toe aan een paar uurtjes pitten en helaas was de tijd die er daarna overbleef te kort om de reis naar huis te maken. Met die vierentwintig uren wachtlopen ging een kans om even thuis te zijn dus aan mijn neus voorbij. Daarna zou het dik vijftien maanden duren voordat ik het thuisfront weer eens kon begroeten.

Nog even terugkomend op mijn eerste ketelwacht, ik herinner me hoe ik 's ochtends om halfzeven doodmoe in mijn kooi kroop. Ik viel als een blok in slaap, om een half uur later door iemand te worden gewekt met: "Ja, ik dacht u zult vast wel willen ontbijten, en daarna kunnen we misschien wel even een praatje maken. Ik ben Hoogeboom van de 1845". (Een verzekeringsmaatschappij). Razend was ik op die vent, en waar ik het zo gauw vandaan haalde weet ik niet, maar ik antwoordde met: "Ja, en ik ben Kerkhof van 1930, en nou opgesodemieterd!!". Jarenlang heb ik een hekel aan verzekeringsagenten gehad.

Na de tweede reis Perzische Golf - Pernis, volgden een paar reizen met verschillende bestemmingen. Zo zette de Murena eind april 1951 koers naar Willemstad op Curaçao, waar op 2 maart in het Schottegat werd afgemeerd. Toen ik op 9 oktober van het voorgaande jaar in Amsterdam aanmonsterde, kon ik niet bevroeden dat er in Willemstad een nieuw hoofdstuk aan mijn nog korte zeemansloopbaan toegevoegd zou worden.

## Inhoudsopgave

## 8. Een groot dilemma

'Ben tijdelijk overgegaan naar de CSM. Stop. Brief volgt. Stop'. Dit telegram verzond ik op 13 maart 1951 naar huis. Elf dagen eerder en afgemeerd in het Schottegat op Curaçao, was ik bij de kapitein geroepen. Buiten de Ouwe himself, trof ik in zijn hut ook de baas en een personeelsfunctionaris van de CSM aan die meteen met de deur in huis viel: "Of ik er wat voor voelde om een tijdelijk dienstverband met de CSM aan te gaan". Deze vraag had ik in de verste verte niet verwacht en het plaatste me voor een onverwacht dilemma. Geheel onvoorbereid stond ik plotsklaps voor de keus óf een tijdje varen tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo, óf weer met de Murena zee kiezen naar bestemmingen over de hele wereld. Behalve de aantrekkelijke voorwaarden die waren verbonden aan een tijdelijke verbintenis met de CSM, werd me niet verteld wat de reden van dit onverwachte voorstel was. Later kwam ik aan de weet, dat op Curaçao de 'mosquito'-vloot van de Shell in snel tempo werd uitgebreid, waardoor er grote behoefte ontstond aan gediplomeerde stuurlied en werktuigkundigen. Door personeelsgebrek waren vlak na de oorlog veel jongens van de ambachtsschool als machinekamerpersoneel aangenomen, die met dispensatie als 5e - 4e - en sommigen zelfs als 3e wtk dienst deden. Velen van hen hielden het echter na een paar jaar voor gezien, of ze wilden, c.q. konden, de vereiste diploma's niet halen. Voor hen gold een enkele reis Holland. Hoe dan ook, niet alleen door vlootuitbreiding, maar ook hierdoor had de CSM te kampen met chronisch personeelsgebrek. Een van de bedachte oplossingen om aan dit probleem tegemoet te komen, was om stuurlieden en wtk's van de diepzeetankers van de Shell die Curaçao aandeden een tijdelijk dienstverband bij de CSM aan te bieden. In de praktijk kwam het erop neer, dat er eigenlijk alleen maar leerlingen voor in aanmerking kwamen. Een overtallige bezetting van alle rangen op diepzeetankers bestond niet. Geen enkele kapitein of hoofdwtk was er dan ook voor de porren om personeel af te staan, maar een leerling 'offeren' was geen onoverkomelijke aderlating.

Door gesprekken aan boord van de Murena, had ik al het een en ander gehoord over de CSM. Onder meer dat deze maatschappij een eentonige dienst onderhield tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo. Tijdens deze gesprekken was het me ook duidelijk geworden, dat men geen al te hoge dunk had van de vaart in de West. Uitgaande van de opvattingen van opvarenden van een diepzeetanker, vond men dat dienstdoen bij de CSM feitelijk geen varen was. Na een reis van een paar dagen naar het Meer van Maracaibo en vervolgens in ongeveer dezelfde tijd weer terug zijn in Willemstad op Curaçao, waar gelijk weer achter 'Kaap Kont' kon worden gekropen, had met zeeman zijn weinig te maken. (Waarschijnlijk was deze opvatting niet gespeend van jaloezie, want wie wilde dat nou niet?. Waarbij ik wel even opmerk, dat 'achter Kaap Kont kruipen' niet perse letterlijk opgevat hoeft te worden, er werd ook lekker thuis zijn mee bedoeld).

De inhoud van het telegram dat ik naar huis stuurde, maakt al duidelijk dat ik toehapte. Maar om tot dit besluit te komen, had ik het wel moeilijk gehad. Want toen ik tegenover de genoemde heren in de kapiteinshut stond, speelden de opvattingen van de collega's van de Murena me toch wel parten. Eigenlijk wilde ik niets liever dan blijven waar ik was. Maar daar stond tegenover, dat ik, als ik op het voorstel inging, in ieder geval verlost zou worden van de hoofd-wtk van de Murena. Ik had een broertje dood aan die man. Het leek wel of ik in zijn ogen niks goed kon doen, maar toch speelde hij geen doorslaggevende rol in mijn beslissing. Wat me vooral aantrok, was het avontuur om een poosje in de West te varen. Bovendien waren de arbeidsvoorwaarden bijzonder aantrekkelijk: Meteen dienst doen als waarnemend 5e wtk, met dezelfde gage als op de diepzeevloot, maar dan in Curaçaose guldens die tweemaal zoveel waard waren als de Nederlandse gulden. Zoals wel werd gezegd: 'Elke op Curaçao uitgegeven gulden, kon evengoed nog worden overgemaakt naar thuis'. (Wat mij overigens niet zo goed lukte; vrijgezel en bij het de wal opgaan nogal goede sier makend) Directe promotie, plus van de ene op de andere dag meer dan het dubbele verdienen, was toch wel een zeer aantrekkelijk voorstel. Toen men mij bovendien nog nadrukkelijk verzekerde dat ik naar de diepzeevloot terug kon wanneer ik wilde, stapte ik dan ook als toekomstig CSM'er de kapiteinshut uit. Linea recta naar mijn eigen hut om koffers te pakken.

Na een paar dagen aan de wal ondergebracht te zijn, stapte ik op 8 maart 1951 aan boord van het s.s. Conchita, een 4.000-tons tanker. Nog dezelfde dag voer ik voor de eerste keer met dit schip naar het Meer van Maracaibo, om nadien nog vele van deze reizen te maken. Niet alleen tijdens mijn uitleenperiode bij de CSM, maar veel later ook nog. En wel in de tijd dat ik onder andere op de Rufina voer en op dit schip avonturen beleefde die mij het duwtje hebben gegeven om mijn belevenissen op zee op te schrijven. In het woord vooraf repte ik hier al over.



De Conchita was heel ander schip dan de Murena. Niet alleen qua tonnage, maar ook wat de machinekamer betreft. In de machinekamer van de Conchita geen oorverdovend lawaai van twee zware dieselmotoren, maar het zacht zoevend getjoemp van de zuigers van twee stoomgedreven triple expansiemachines die elk zo'n 1.200 PK ontwikkelden. Twee waterpijpketels, type B en W, zorgden voor de stoomvoorziening. De bewegende delen van de 'tripples' waren niet afgeschermd door een gesloten carter, zodat elke omwenteling van de krukken, de op- en neergaande bewegingen van de drijfstangen, zuigerstangen, kruiskoppen en de leisloffen, te zien waren. Geen druksmering, maar in een tempo van ongeveer 140 omwentelingen per minuut, volgde de olieman vier maal per wacht behendig de bewegingen van de draaiende en op- en neergaande machinedelen, en liet hij op de juiste plek een paar druppels olie vallen, vooral bij slingerend schip geen gemakkelijke opgaaft. Op deze manier goed gesmeerd, deden de machines bijna geruisloos hun werk. Ik zei het al, een heel verschil met waar ik op de Murena aan gewend was geraakt. Was op dit schip - zoals op alle motorschepen - het risico van beroepsdoofheid al te zeer aanwezig (aan gehoorbescherming werd niet gedaan), op een stoomschip hoefde men daar niet bang voor te zijn.

Ook op een ander manier merkte ik dat de machinekamer van een stoomschip geheel anders is. In de vetloods van de Conchita rook ik niet de geur van dieselolie vermengd met de lucht van olie op metaal zoals op de Murena, maar ving mijn neus de weeïg zoete lucht van een mengsel van stoom met olie op. Het is moeilijk een aansprekende omschrijving te geven van beide machinekamerluchtjes, maar degenen die er mee te maken hebben gehad, zullen ongetwijfeld begrijpen wat ik bedoel. En net als ik, zullen ze ongetwijfeld nostalgische herinneringen bewaren aan de specifieke geur die in een machinekamer wordt opgesnoven. Op de diepzeevloot werd in de machinekamer met twee wtk's wachtgelopen. Op elke wacht een 2e - 3e en 4e wtk, elk met een 5e wtk als assistent. Op CSM-schepen liepen eerstgenoemde wtk's alleen de wacht. De 5e wtk - zo die aan boord was - was een soort duvelstoeljager. Hij knapte allerlei klusjes op en liep regelmatig een wacht mee ter voorbereiding op het zelfstandig kunnen wachtlopen bij promotie tot 4e wtk.

Ik vertelde al, dat ik bij mijn overstap naar de CSM meteen leerling áf was en waarnemend 5e wtk werd. Helaas betekende dit niet dat ik nu ook mijn memoriaal over de muur kon kiepen. Dit zo vaak verfoeide aantekenboek zou nog ongeveer een half jaar lang een plaag voor me blijven. Waarbij wel opgemerkt, dat de hoofd-wtk's die het nakeken, heel wat soepeler en sympathieker waren dan die despoot op de Murena. Het memoriaal nog eens doorbladerend, zie ik dat ik flink mijn handen heb moeten laten wapperen. Niet alleen op de Murena, maar ook op de Conchita en op andere CSM schepen waarop ik nog dienst zou gaan doen. Maar met al dit geploeter maakte ik me niet alleen nuttig, maar ook deed ik veel ervaring op met alle technische aspecten die een schip varende houden.

Op 24 mei 1951 mocht ik voor het eerst een wacht meelopen. En wel de wacht van twaalf tot vier uur 's middags. Leergierig probeerde ik van alles op te pikken van de 3e wtk, die de zorg had om aan het einde van de wacht b.r.a.w. ('bij ronde alles wel') op de wachtstaat te kunnen vermelden. Na deze eerste 'meelooptocht', werd ik een goed half jaar later bevorderd tot waarnemend 4e en in die rang werd ik geplaatst op het s.s. Felipa, mijn derde schip bij de CSM. De bevordering tot waarnemend 4e wtk, betekende dat ik ingezet werd op de wacht van acht tot twaalf. ('s Ochtends van 08:00 u-12:00 u en 's avonds van 20:00 u - 24:00 u). Door het flinke aantal wachten die ik al had meegelopen, had ik al aardig wat ervaring opgedaan, maar toch was ik wel een beetje zenuwachtig. Nu moest ik mijn eigen boontjes doppen en was ik zelf verantwoordelijk voor een b.r.a.w. melding aan het einde van de wacht. Alles in de gaten houdend wat extra aandacht, c.q. handelend optreden behoeft, deed ik mijn uiterste best om probleemloos draaiende machines en hulpwerktuigen over te geven aan mijn collega van de twaalf tot vier wacht.

Meestal verliep alles rustig, en steeds meer gewend rakend aan het zelfstandig wachtlopen, werd dit in de loop van de tijd meer en meer een routineklus. Staand onder een luchtkoker om een beetje wind op te vangen voor wat koelte (zitten kostte een ongenadige uitbrander en de tijd verdrijven met leeswerk betekende rechtstreeks de zak krijgen) en regelmatig de tuit van de ijswaterkan aan de mond brengend om het lichaamsvocht in de hitte van de machinekamer op peil te houden, duurden vier uren vaak erg lang. Alleen bij hoge zeegang en stampend schip, waardoor de scheepsschroeven keer op keer boven water uitkwamen en de machines ver over hun toeren raasden, verliep een wacht minder rustig. Terwijl de ene siddering na de andere door het schip voer, het gelijkmatige getjoemp van de zuigers onregelmatig werd en de machines een aanloopje namen als voorbode dat ze bezig waren op hol te slaan, dan moest er 'gehengeld' worden. Het betekende dat er onophoudelijk het juiste moment gekozen moest worden om de stoomtoevoer naar de machines te knijpen. Om even later, als het achterschip zijn hoogste punt had bereikt en de schroeven weer onder water verdwenen, weer vol stoom te geven. Een vermoeiende bezigheid. Vooral door de inspanning om niet van de manoeuvreerstand weg te glijden tijdens het omhoog en weer omlaag zwielen van het achterschip. Extra oplettendheid was geboden om te voorkomen dat de machines warmlopers kregen. Was je even te laat met het knijpen van de stoomtoevoer, dan maakten de machines soms het vierdubbele van het normaal aantal omwentelingen waar de smering niet op berekend

was. Warmlopen, of nog erger, de kans op vernietiging van de kruklagers en glijvlakken van alle bewegende machinedelen, was dan zeker het gevolg. En Leiden in last. Bij hoge zeegang de machines moeten stilleggen, stuurloos rondrijven en als in een cakewalk heen en weer worden geslingerd, is geen pretje. Zeker niet, als onderwijl ook nog reparaties verricht moeten worden.

Gelukkig heb ik de noodzaak om te moeten 'hengelen' niet vaak meegemaakt. Bovendien gebiedt de eerlijkheid te zeggen, dat op de vaart tussen Curaçao en het Meer van Maracaïbo de kans op omstandigheden zoals ik heb beschreven, klein was. Maar de enkele keer als de Noord-Oost Passaat het op zijn heupen kreeg en de zee opzweepte, moest je toch aan de bak. Meestal echter niet langer dan een paar uur, want daarna werd alweer van koers veranderd en ging het stampen over in slingeren. Ook niet leuk, maar gehengeld hoefde er dan niet.

Wat ik heb verteld over wat er gebeurt en gebeuren kan bij stampend schip in de Caribiën, is alvast een voorschotje op wat ik beleefde op een zelfde type schip als de Felipa. Varend in de Zuid-Chinese zee en geteisterd door een staartje van een tyfoon, waren de rapen toen flink gaar. Ergens in mijn verhalen kom ik hier zeker op terug. Was het wachtlopen in het algemeen een saaie bedoening, de reizen Curaçao - Meer van Maracaïbo vice versa, waren dat niet minder. Als vast patroon ontmeren in het Schottegat, de beroemde schipbrug van Willemstad passeren, loods afzetten en vervolgens de Caraïbische Zee opvaren, waar de altijd aanwezige Noord-Oost Passaat voor wat zeegang zorgde die de eerste paar uur het schip een beetje deed slingeren. Na aan stuurboord Aruba gepasseerd te zijn, volgde een koerswijziging om, met de wind op de kont en een nu enigszins stampend schip, de Golf van Venezuela aan te lopen. Daarna het bloedverziekend hete Meer van Maracaïbo opstomen. Net voor het bereiken van het Meer aan stuurboord Maracaïbo, een van de plaatsen waarover ik al eens vertelde dat ze bij avond een feeëriek aanblik boden door de ontelbare lichtjes die zo een stad uitstraalde.



**Figuur 9: Ja-knikkers in het Meer van Maracaïbo**

In het Meer duizenden ja-knikkers die olie oppompten, dat meteen werd weggeperst naar een of ander van God verlaten oord waar de CSM schepen op aankosten om lading in te nemen. Palmarego, Cabimas, Tiajuana, San Lorenzo en meer van die plaatsen. Niets te beleven en sowieso niet aan te bevelen om er de wal op te gaan. De douaniers waren zo corrupt, dat ze je eerst ongemoeid de wal op lieten gaan, maar bij terugkomst pikten ze je je eventueel gekochte spullen in. 'Omdat ze niet uitgevoerd mochten worden'. Of een andere bedachte reden, waardoor ze zichzelf konden verrijken. Waarschijnlijk een kwestie van 's lands wijs, 's lands eer, want bij een nieuwe machtsgreep van de een of andere hotemetoot, konden ze hun baantje weer kwijtraken en zonder inkomsten zitten. Dat was vermoedelijk ook de reden dat er met de douane een levendige handel in sigaretten bestond. A raison van één pakje sigaretten afstaan op een slof van tien, kochten ze desgewenst je hele voorraad op. Dat ene pakje was de prijs die je betaalde om niet beboet te worden voor een (volgens hén natuurlijk altijd) te grote voorraad in je hut. De opleiding van die corrupte lieden was blijkbaar erg laag. Bij het de wal opgaan moest je je legitimeren met een speciaal CSM-pasje, en alle persoonsgegevens van dit pasje werden op een lijst niet overgeschreven, maar overgetekend! Wat te denken gaf dat men de schrijfkunst niet of nauwelijks meester waren. Voordat men je na het overtekenen van die gegevens doorliet, was er heel dan wat tijd verstreken.

Over de corruptie in Venezuela (en niet alleen in dat land, in alle Zuid-Amerikaanse landen waar ik ben geweest konden ze er wat van) zijn er nog tal van voorbeelden om verhaal over te doen, maar voorlopig laat ik het maar bij de aangehaalde ervaringen.

Zoals gezegd, de wal opgaan in genoemde plaatsen, bood weinig vertier. Het werd dan ook niet veel gedaan. Bovendien was er meestal werk aan de winkel in de machinekamer, waardoor er weinig of geen tijd overbleef om op walverkenning te gaan. Van de enkele keer dat het wel werd gedaan, kan ik me herinneren dat ik met een paar collega's in een dorp terecht kwam waar de Venezulaanse olierijkdommen hun sporen ook al toonden. Blijkbaar hadden de oliebazen brood gezien in deze nederzetting. Zowel als

locatie voor olieopslag als voor het aantrekken van werkvolk. Voor deze mensen had men een aantal stenen onderkomens gebouwd, compleet met moderne sanitaire voorzieningen. Misschien wat overdreven, maar als het ware zo uit de rimboe geplukt, waren ze totaal niet bekend met beschavingselementen zoals wc's met doortrekkers, en we zagen hoe ze hun behoeften in de bosjes deden en het sanitair gebruikten om hun voeten in te wassen. Het kan verkeren.

Behalve de duizenden ja-knikkers, dicht opeen over het meer verspreid, het bruin-gele water, soms eindeloos bedekt met waterplanten die door rivieren waren meegevoerd uit het achterland, was er op het altijd spiegelgladde Meer van Maracaïbo weinig te zien dat boeide. Nooit een zuchtje wind en altijd bloedheet. Geen lolletje als tijdens het laden onder die omstandigheden aan de hoofdmachines gewerkt moest worden. Hooguit zeven á acht uren binnen liggend, werd niet te tijd genomen om ze te laten afkoelen. Leren handschoenen aan om brandblaren op je handen te voorkomen. Gereedschap na een paar minuten onderdompelen in een emmer met ijswater omdat het te heet werd om ermee verder te werken. Je voeten sopten letterlijk in je schoenen door het zweet dat tappelings van je lijf droop. Om niet kassie zes te gaan, liters ijswater drinken. Allemaal onprettige herinneringen aan de vaart op het Meer van Maracaïbo, waar het slecht toeven was. Wel denk ik wel eens terug aan het fantastische natuurverschijnsel dat zich in de avonden en nachten boven het vasteland afspeelde. Tijdens die avonden en nachten doorkliefden boven de oerwouden van Venezuela onophoudelijk talloze bliksemschichten het zwerk. Geen moment hoefde gewacht te worden op een volgende lichtstraal. In de inktzwarte lucht boven het achterland, waren ze alom en zonder tussenpauzen te zien. Op zo een grote afstand echter, dat het geluid van de donder je niet bereikte. Op de lange weg naar het meer losten de donderslagen zich op in de onmetelijke ruimte boven de jungle. Een schitterend schouwspel. Bewaar ik dus weinig plezierige herinneringen aan het Meer van Maracaïbo, dit machtige natuurverschijnsel is me altijd bijgebleven.



**figuur 10: De CPIM-soos 'Asciënto'**

## Inhoudsopgave

## 9. Dikke schommelkonten

Curaçao, Aruba en Bonaire

Ik zie ze nog van verre

We gaan naar Holland toe

Er is geen beter leven dan bij een blanke vrouw

Vervloekt zijn alle wijven van het eiland Curaçao. Bovenstaande regels van een zeemansliedje schieten me spontaan te binnen als ik denk aan mijn CSM-tijd. Na het afmeren in het Schottegat en niet de pompwacht hebbend, was de eerste gang vaak naar de zeemansclub die op nog geen vijftig meter van de poort van het Shellcomplex lag. Altijd druk bevolkt met vooral Noorse, Zweedse en Hollandse zeelui, voor wie de Portugese barkeepers altijd druk in de weer waren om de glazen gevuld te houden. Vaak ook van de partij, werden bovenstaande versregels dan menigmaal door CSM'ers aangeheven. Maar niet alleen daar, ook in de even verderop gelegen CPIM-soos (de Shellclub voor walemployéés waar ook scheepsofficieren mochten komen), schalden deze regels vele malen door de open ramen de tropenlucht in. Werd er iemand 'afgedouwd' die met verlof ging, dan klonk in het gezang van de achterblijvers vaak het verlangen door om óók de Caribiën de rug toe te keren. Met veelal nog een flink aantal maanden voor de boeg alvorens ook zij hun geliefden in de armen konden sluiten, riep het lied gevoelens van heimwee op die intenser werden naarmate het aantal keren dat het glas op de verlofganger werd geheven.

Waarschijnlijk weet niemand wie dit lied heeft geschreven, maar ik kan me voorstellen dat het een zeeman is geweest die, maanden van huis, baalde van Curaçao met zijn bijna alleen maar zwarte vrouwen. Een zeeman die naar Holland verlangde en er naar hunkerde weer eens blank vrouwelijk schoon om zich heen te hebben.

Ondanks de eentonige vaart tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo, waarbij zoals gezegd, tijdens het laden ergens 'in the middle of drie keer niks', weinig te beleven viel, denk ik toch met veel plezier terug aan mijn tijd bij de CSM. En dat komt vooral, omdat gedurende het lossen op Curaçao de vrije uurtjes plezierig werden besteed.

Dik veertig jaar na dato, lijkt het me overbodig een beschrijving te geven van Curaçao. Thans levend in het tijdperk van massatoerisme, kan iedereen middels brochures alles in woord en beeld aan de weet komen omtrent dit eiland. Ik ga er vanuit, dat, welke plaatjes en beschrijvingen er op die manier onder ogen worden gekregen, Curaçao er niet veel anders uit zal zien dan in de tijd dat ik er vertoefde. Waarbij wel opgemerkt, dat er toen nog geen sprake was van mammoethotels, het eiland nog niet door toeristen werd overstroomd en de bevolking alleen nog maar gewend was aan een handjevol Hollanders, van wie er velen voor de Shell werkten en die voornamelijk in Emmastad woonden.

Mijn beeld van het Curaçao van toen is, dat het er wemelde van de geiten die hun kostje opscharrelden tussen de ontelbare cactussen. In allerlei soorten en maten stonden deze vetplanten met hun zuil- en bolvormige stengels en dikke stekelige bladen overal over het eiland verspreid.



**Figuur 11: Metershoge cactussen**

Ook zie ik de 'knoekoe' nog voor me, het dorre binnenland met als begroeiing hoofdzakelijk doornige struiken, her en der een landhuis in Hollandse stijl en eenzaam gelegen schamele onderkomens van in de knoekoe levende Curaçaoënaars. Ook heb ik nog in beeld de strandjes van fijn wit zand aan de zuidkust van het eiland en het ongewoon heldere zeewater. Meters diep kon je zien wat zich onder water afspeelde. En vanaf bijna elke punt was de 'Christoffel' te zien, de hoogste berg van het eiland. Een paar maal heb ik



deze berg beklommen. Met elke keer als beloning een prachtig uitzicht over de wijde omgeving.

Meestal tien tot twaalf uur binnenliggend, was er, mits vrij van wacht, voldoende tijd om naar Willemstad te gaan en in de Punda (het centrum) wat boodschappen te doen en op een terrasje wat te drinken. Een 'potvol' bijvoorbeeld, een grote pul gevuld met een mix van Cola en Fanta. Onderwijl de altijd opgewekte Curaçaöënen gadeslaand. Immer vrolijk, namen ze bij hun ontmoetingen de tijd voor een praatje, altijd doorspekt met lachsalvo's. Kwamen ze even daarna elkaar op een ander punt weer tegen, dan klonk hun 'konta bai' weer even uitbundig als bij de vorige ontmoeting. Alsof ze elkaar in geen tijden hadden gezien, werden er dan weer hele gesprekken gevoerd. Leuke herinneringen aan een tijd dat iedereen op Curaçao een onbezorgd leventje leidde.

Met zijn vele winkels en gezellig straatbeeld, was het prettig toeven in de Punda. Vooral in de Heerestraat was van alles te koop en aan de kade van de Annabaai was het een drukte van jewelste door de overwegend Venezulaanse barkassen, afgeladen met allerlei soorten fruit, groenten en vis. Een drijvende markt, waar Curaçaose schonen met hun dikke schommelkonten in rap papiaments (de creooltaal van de Antillianen, met veel Spaanse, Portugese, Engelse en Nederlandse elementen) aan het bekvechten waren over de prijs. De gekochte waar verdween in grote mander die ze op hun hoofd meestorsten. Bij elke stap deinde hun stevige bilpartij mee. Boeiende taferelen...

Altijd als ik de Punda bezocht, beleefde ik dus veel plezier aan alle bedrijvigheid die dit deel van Willemstad bood. Al slenterend over de kaden en door de straatjes, werd je ergens wel aangeklampt door oude vrouwtjes die loten van de Curaçaose loterij verkochten. Zoals veel CSM'ers, waagde ook ik meermalen een gokje. Maar helaas, nimmer heb ik een grote klapper gemaakt. De collega's blijkbaar ook niet, want nooit heb ik gemerkt dat er iemand spontaan de zak nam door plotselinge rijkdom.

Was na het afmeren in het Schottegat niet de Punda het doel om de vrije uurtjes door te brengen, dan was de gang in negen van de tien gevallen naar Piscaderabaai. Een lustoord waar heerlijk gezond, lekker gezwommen en regelmatig de keel gesmeerd kon worden met cubalibres. (Cuba libres) Dit laatste misschien wel als last but not least, maar zolang je aan boord nog aan de bak moest, werd de slogan "Geniet, maar drink met mate", redelijk nageleefd. Alleen tijdens het zogenoemd lokaal verlof (na ongeveer drie maanden varen een paar dagen vrijaf), werd "maar drink met mate", niet altijd serieus genomen. Over de effecten ervan kan ik best een aantal wederwaardigheden vertellen, maar die laat ik voorlopig maar even voor wat ze zijn. Ik zou de indruk wekken dat die verlofdagen alleen maar werden besteed aan het brengen van offers aan Bachus, wat zeker niet het geval was. Voor het grootste deel werden ze besteed aan sightseeing. Bijvoorbeeld de knoekoe verkennen, een kijkje nemen bij de paar zoutpannen die het eiland rijk is, of naar Westpuntbaai, waar heerlijk gezwommen kon worden. Snorkel mee om de onderwaterwereld van de Caraïbische Zee te bekijken. Fantastische beelden van schitterend gekleurde vissen en prachtige koraalformaties leverde dat op.

Bij stormweer was het een belevenis om naar de noordkant van het eiland te gaan. Huizenhoge golven spatten daar op de rotsige kust uiteen. Waar ik ook leuke herinneringen aan heb, zijn de keren dat ik werd uitgenodigd door getrouwde collega's die met hun gezin op Curaçao woonden. Na maanden van huis, een aangenaam verzetje. Een normaal huiselijk leven ontwend, was het een prettige gewaarwording om even weer te vertoeven in een gewoon huishouden. Optrekken met een gezin en leuke dingen doen. Vaak nam men mij mee voor tochtjes over het eiland, waardoor ik menig mooi plekje leerde kennen. Ook werd wel een bezoek gebracht aan het Spaanse Water, een nogal chique club waar gezeild kon worden, aan de vlakte van Hato met het vliegveld van dezelfde naam en aan al die andere plekken waar ik eerder al over vertelde. Automatisch gaan mijn gedachten hierbij ook uit naar de keren dat ik deze plaatsen met CSM-maten bezocht. Het was namelijk niet ongewoon dat er met een paar collega's een auto werd gekocht, en met zo een voor een habbekrats gekocht vehikel (ik was medebezitter van een grote Buick, verbruik 1 op 4, maar een gallon benzine kostte bijna niks) werden heel wat ritjes van oost naar west en van noord naar zuid over het eiland gemaakt.



Ook wel bij avond en bij nacht. Alleen dan niet om te sightseeën, maar om te stappen. En bij deze gelegenheden zal Bachus best wel in zijn nopjes zijn geweest, want te zijner ere werden hem dan meestal vele offers gebracht. Alcoholcontrole als stok achter de deur om niet boven je Plimsolmerk te raken, bestond niet. Je was jong en je wilde wel eens wat, en dus.... In dit verband kom ik nog even terug op het lied over Curaçao en naar Holland gaan. Bij het beschrijven van de sentimenten die het lied bij de achterblijvers teweegbracht, heb ik me niet geheel naar waarheid uitgedrukt. Eigenlijk hoeft er niet zo zwaar getild te worden aan de beschreven gevoelens van de afdouwers. Door de verlofganger vele malen toe te klinken, raakte iedereen juist in feeststemming en was het afdouwceremonieel een vrolijke happening die meestal werd gevolgd door 'the day after the night before'. Overeind blijft echter, dat het lied goed onder woorden brengt waar elke zeeman na ettelijke maanden op zee naar hunkert: eindelijk weer eens thuisvaren. Of hij nu vaart tussen Curaçao en Venezuela, of dat hij op een boot zit met bestemmingen over de hele wereld.

## Inhoudsopgave

## 10. Muiterij, gedroste crew en opiumsmokkel

### Muiterij

### Drossen

### Opium

### Eveltyhing olleit

### Pink in de bilge

### Diszie one finger no môô

Terug naar boord. Op 21 juni 1951 werd ik overgeplaatst naar het s.s. 'Frasca'. Dit schip was net als de Conchita, een trunkdekschip met dezelfde tonnage en dezelfde machinekameruitvoering. De overstap naar de Frasca was dus geen grote verandering, maar het betekende wel dat ik op een drijvende bom was geplaatst. Door olie te vervoeren - vaak licht ontvlambare soorten - is een tanker sowieso al een kruitvat, en in die zin zou je kunnen zeggen dat de Frasca een complete kruitkamer was. Behalve ruwe olie, werd met dit schip in de, in de ladingtanks ingebouwde grote gasbottles, ook butaangas vervoerd. Eén vonkje bij een lekkende afsluiter of een lekke flens, en boom betekende gegarandeerd ho. En er lekte nogal eens wat. Volgens mijn memoriaal lijkt het wel of ik op de Frasca bijna niets anders deed dan lekkende afsluiters en lekke flenzen verpakken en ondeugdelijke leidingen testen en vernieuwen. Door de veiligheidsvoorschriften op te volgen, zorgde je er echter wel voor niet voortijdig bij de hemelpoort te hoeven aankloppen. Dit doet me er overigens wel aan denken dat, ging je letterlijk te werk zoals deze voorschriften op papier stonden, er destijds geen tanker gevaren zou hebben. Waarmee niet is gezegd dat het dús niet zo nauw werd genomen met veilig werken, maar de omstandigheden maakten het wel eens nodig om 'creatief' met de veiligheidsprotocollen om te gaan. Echter, altijd met in het achterhoofd dat een miskleun een reis naar het hiernamaals kon betekenen.

Al bladerend in mijn memoriaal, valt één bepaalde datum, 12 september 1951, op door de soort werkzaamheden die ik op die dag verrichtte. Ik noteerde op die datum: 'Daar er door onvoorziene omstandigheden te weinig olielieden aanwezig waren, dienst gedaan als olieman'. Een tekort aan olielieden? Ondenkbaar, dus moet er op die 12e september iets bijzonders aan de hand zijn geweest. En dat is ook zo. Maar voordat ik dat uit de doeken doe, moet ik eerst even vertellen wat eraan voorafging. Het past namelijk prachtig bij wat ik beleefde tijdens een van de merkwaardigste reizen uit mijn zeemansloopbaan.

### Muiterij

Het begon allemaal toen de Frasca op Curaçao was afgemeerd om butaangas te lossen. De lading was er bijna uit en het was regel, dat tegen dat tijdstip iedereen zich weer aan boord diende te melden. In dit geval voor vertrek naar Palmarego. Nooit gaf het op tijd aan boord zijn problemen, maar behalve de olielieden en stokers, allen Chinezen, liet de dekcrew, een mengelmoes van Curaçaoënarren, Bonairianen, Arubanen en Jamaicanen, het deze keer afweten. En tegen de tijd dat de slangen al waren afgekoppeld, de loods aan boord was en de machines klaar stonden om te manoeuvreren, was er nog in geen velden of wegen iemand te zien. Na een poos gewacht te hebben en er nog geen enkel crewlid kwam opdagen, vond de ouwe het tijd om 'kantoor' van een en ander op de hoogte te stellen en om vervangend dekpersoneel te vragen. Erbij zeggend, dat wat hem betrof de telatkomers de zak konden krijgen. Terwijl aan de wal actie werd genomen om tegemoet te komen aan het verzoek van de kapitein, werden ondertussen aan boord de nodige papieren ingevuld om de niet opgedaagden van de monsterrol af te voeren. Alle paperassen gingen in een grote envelop die door de derde stuurman in een brievenbus op de steiger werd gedeponereerd. Daarna was het wachten op de dingen die kwamen. Het meest voor de hand liggende was, dat zich een nieuwe crew zou melden, maar er gebeurde heel iets anders. Kort nadat de afmonsterpapieren in de brievenbus waren gedropt, stopte er een busje bij de steiger en in de veronderstelling dat men er aan de wal in was geslaagd om de nodige vervangende varensgezellen bijeen te brengen, gaf de op hete kolen zittende ouwe (er was inmiddels veel tijd verloren gegaan) alvast de routineorders voor vertrek. Maar tot ieders stomme verbazing aan boord kwam er geen nieuwe crew uit het busje, maar rolde bijna letterlijk de complete vaste crew eruit. Allemaal zo zat als een aap. Welhaast zeker door het stevig innemen van goedkope Jamaicarum tijdens hun bezoek aan Campo Alegre, het gelegaliseerde Curaçaoese kwartier waar dames van lichte, doch niet onsympathieke zeden hun beroep uitoefenden. Op zich was het niet zo bijzonder als er na walbezoek iemand wat aangeschoten naar boord terugkeerde, maar nu waren ze allemaal flink boven hun Plimsolmerk. Eén man van het zootje ongeregeld spande daarbij de kroon. Hij was zo beschonken, dat hij door zijn maten overeind gehouden moest worden om niet ter plekke gestrekt te gaan om zijn roes uit te slapen.

Lallend kwam de hele club de gangway op, om linea recta op de kapitein af te stevenen. Vreemd, normaal zou zijn geweest dat ze naar het bemanningsverblijf waren gegaan, of hun plaats voor voor en achter maken hadden ingenomen. De bedoeling van hun gang naar de kapitein werd echter al gauw duidelijk. Eenmaal voor de ouwe staand, kreeg deze te horen: "De derde stuurman van boord, of anders vaart niemand van ons mee uit". Een niet mis te verstane mededeling die op muiterij wees!

Leunend op de reling van het achterdek sloeg ik met verbazing de rebellerende meute gade. Nou was het wel zo dat de derde stuurman een etterbak voor de crew was, maar dat ze elkaar zo hadden opgenaaid dat ze weigerden om nog langer met hem te varen, hield je toch niet voor mogelijk. Natuurlijk ging de kapitein niet in op de eis van de muiters en het gevolg was een hoop tumult. Onder veel geschreeuw begonnen de oproerkraaiers rake klappen uit te delen aan vooral de derde stuurman, die daardoor flinke averij opliep. Om niet compleet in elkaar te worden geslagen, verschanste hij zich in het stuurhuis. De opstandelingen kwamen hierdoor enigszins tot bedaren, wat overigens mede te danken was aan de eerste stuurman. Een bonk van een kerel, die met zijn fysieke uitstraling en gespierde taal de muiters redelijk onder controle wist te krijgen. Zijn tirades, doorspekt met stevige vloeken en dreigementen, hadden blijkbaar ook een ontnuchterend effect, want allengs kwamen de benevelde muiters tot het besef dat ze voor de keuze stonden of inbinden, of ter plekke de zak krijgen. Ze kozen voor het eerste, maar toen de ergste dronken drop in een ultieme poging probeerde om toch nog zijn gram te halen bij de weer te voorschijn gekomen derde stuurman en hem weer te lijf ging, begon het feest opnieuw. Ineens stond de rest van de crew weer aan de kant van de vechtjas. Waarschijnlijk omdat ze door de heropende knokpartij eraan werden herinnerd, dat ze het bloed van de derde stuurman wel konden drinken. Weg was dus de rust van even daarvoor.

Inmiddels had ik me ook in het strijdgewoel gemengd, en met bijna de complete état major lukte het ons om de muitende meute opnieuw in het gareel te krijgen, waarna verdere escalaties achterwege bleven en het eindelijk zover kwam dat de draad weer opgepakt kon worden om aan de reis naar Palmarego te beginnen. Tijdens de voorbereidingen voor vertrek ontstond echter toch nog even een spannend moment. Want ter afschrikking voor de crew om zich verder gedeisd te houden, gaf de ouwe de ergste oproerkraai ter plekke de zak en beval hem het schip onmiddellijk te verlaten. Nog verre van nuchter, weigerde deze echter gehoor te geven aan dit bevel en zat het er dik in, dat hij andermaal herrie zou schoppen. Met mogelijk ook weer de nodige meeliggers als maten in het kwaad. Maar, waar verwacht kon worden dat er opnieuw een knokpartij zou beginnen, gebeurde er iets totaal anders. De weigering van de weerbarstige zatlap om het schip te verlaten, zorgde plotsklaps voor een tafereel dat totaal niet paste in de voorgaande gebeurtenissen. Op onverklaarbare wijze kwam blijkbaar ineens de van nature vrolijke inborst van de Antillianen boven en werd het brein als bij toverslag op lolmaken gezet. De weigeraar werd op de schouders gehesen, en in joecheistemming werd hij onder veel gelach en gejoel over de gangway gejonast, om hem vervolgens op de wal neer te laten ploffen. Een merkwaardiger climax van de gebeurtenissen van even daarvoor was niet denkbaar. Een krankzinnige vertoning eigenlijk. Maar eerlijk gezegd, het jolige gedrag van de (ex)-muiters werkte danig op de lachspieren.

### **Drossen**

Je zou kunnen denken dat hiermee het muiterijverhaal eindigt, maar er stond ons nog meer te wachten. Want, toen de grootste lastpak op de wal was gedropt, toonden een paar van zijn maten zich toch nog solidair met hem en taaiden alsnog af. Na een muiterij, nu dus ook nog een deels gedroste crew. Geen reden echter om de afvaart uit te stellen, en dus werd er voor en achter gemaakt. Even daarna kwam de Frasca - uren later dan de bedoeling was - los van de kant. De crew was dan wel niet meer op volle sterkte, maar alla, er kon gevaren worden. Echter, eenmaal buitengaats op het punt waar de loods werd afgezet, bleek er nog een addertje onder het gras te zitten. Een nieuw probleem diende zich aan. Weliswaar van geheel andere aard dan de voorgaande moeilijkheden, maar wel dusdanig ingrijpend, dat de reis naar Palmarego niet kon worden voortgezet. Bij het afzetten van de loods bleek namelijk dat de benodigde papieren om zee te mogen kiezen, ontbraken. Tijdens de consternatie die was ontstaan door het niet komen opdagen van de crew, had de ouwe ze per abuis in de envelop gestopt waarin ook de afmonsterpapieren zaten van de crewleden die hij van plan was geweest de zak te geven! Noodgedwongen dus weer terug naar het Schottegat, waar de nodige tijd verstreek alvorens de onontbeerlijke papieren boven water kwamen en er voor de tweede keer uitgevaren kon worden. Tot ieders opluchting verliep dit zonder strubbelingen. Hoewel... Toen de Frasca ongeveer een meter van de kant was, sprongen er nog een paar matrozen van boord. Blijkbaar waren ze toch tot de slotsom gekomen niet met de derde stuurman te willen varen en drosten ze alsnog. Met een daardoor nog kleiner aantal varensgezellen, betekende dit bij voorbaat dat er bij aankomst in Palmarego stuurman en wtk's behulpzaam moesten zijn met het uitbrengen van de trossen en het bedienen van de winches. Maar nood breekt wetten. Dan maar alle van de overgebleven hens aan dek.

### **Opium**

Wie alle roerige gebeurtenissen van begin tot eind op afstand hadden gadeslagen, waren de Chinezen. Stoïcijns hadden ze toegekeken, zich nergens mee bemoeiend. Allemaal in koeliezit, hadden ze op het achterdek stilletjes en onbewogen het ogenblik zitten afwachten waarop de Frasca zee koos en ze hun werk in de machinekamer konden oppakken. Maar wat niemand op dat moment kon bevroeden was, dat ook zij over een paar dagen voor heel wat problemen zouden zorgen.

Na voor de tweede keer zee te hebben gekozen kon nu, na het afzetten van de loods, opgelucht worden ademgehaald. De druk was van de ketel en er lagen een paar dagen van rustig varen voor de boeg. Zowel

letterlijk als figuurlijk. Het weer was goed en de overgebleven crew gedroeg zich timide. De onderbezetting door gedrost dekpersoneel deed er even niet toe. Per slot waren de reizen maar kort, en bij terugkomst op Curaçao zouden deze personeelsproblemen wel worden opgelost. Een paar dagen niet roestbikken, tjetten en andere dekwerkzaamheden niet uitvoeren, was geen ramp. Of de stuurman door te weinig personeel mogelijk zonder roerganger hebben moeten navigeren, heb ik niet meer in beeld, maar is dat wel zo geweest, dan hebben ze een probleem gehad wat de machinekamer op dat moment in ieder geval niet kende. Immers, de Chinezen hadden zich afzijdig gehouden van de voorgaande gebeurtenissen en bijgevolg kon in de machinekamer met een complete bezetting worden gewerkt.

In de namiddag van 11 september werd Palmarego bereikt. Na het bedanken van de machinekamer (op de brug drie maal de sloopstelegraaf overhalen op 'stop', ten teken dat er niet meer gemanoeuvreed hoefde te worden), volgde het vaste ritueel om lading in te nemen. Tegelijkertijd vond ook een ander ritueel plaats, namelijk het bezoek van enkele douanebeambten die, buiten het afhandelen van een aantal administratieve formaliteiten, vooral aan boord kwamen met bedoelingen waar ik eerder al over vertelde. Het was dus te verwachten dat het deze keer niet anders zou gaan, maar dat bleek een vergissing. Het leek wel of men deze keer een blik vol van die kerels had opengetrokken. En ze waren niet alleen. Een stuk of vier gewapende politiemensen van de Garde Nacional vergezelden hen. Net bekomen van de roerige gebeurtenissen op Curaçao, is het voorstelbaar dat deze ongewone belangstelling van douane- en politiezijde met argusogen werd gadeslagen en de allesoverheersende gedachte was, shit, wat hangt ons nou weer boven het hoofd. Aan de douanebeambten was duidelijk te merken dat ze naar iets op zoek waren. Ze haalden zowat het hele schip overhoop. Niet alleen alle officiershutten, overal waar iets verborgen kon worden, werd doorzocht. Dus ook het verblijf van de Chinezen. En daar was het bingo. Opium! Terwijl de douaniers bezig waren met het opsporen van deze smokkelwaar, gedroeg de Garde Nacional zich tegenover iedereen alsof ze te maken hadden met boeven van de ergste soort. Met veel machtsvertoon paradeerden ze over het dek, niemand mocht het schip verlaten en ze bekten iedereen af die een beetje te dicht in hun buurt kwam. Toen ze hoorden dat er bij de Chinezen opium was gevonden, dreven ze met veel verbaal geweld en wapengekletter alle Chinezen bijeen, om ze even later geboeid af te voeren. Nog zie ik die sloebers op hun slippertjes de steiger afsjokken, de meesten met alleen maar een korte broek aan. Ogenschijnlijk berustend in wat hen overkwam en, hun volksaard eigen, op geen enkele manier blij gevend wat er in hen omging.

Door het afvoeren van de Chinezen zat de machinekamer nu dus ook zonder personeel. Gehoopt werd dat ze nog voor het vertrek uit Palmarego vrijgelaten zouden worden, maar die hoop was ijdel. Alle mogelijke middelen werden aangewend om ze naar boord terug te laten keren, maar de Venezulaanse autoriteiten lieten zich niet vermurwen. De opiumsmokkelaars waren in hun handen, en daarmee basta.

Intussen was het laden gewoon doorgegaan en ongeveer acht uur na aankomst in Palmarego diende het moment van vertrek zich aan. Ik weet niet welke voorschriften er golden omtrent de minimum scheepsbezetting waarmee een schip als de Frasca mocht zeekeizen, maar wel weet ik dat de ouwe met een halve man en een paardekop de terugreis naar Curaçao aandurfde. Die halve man en een paardekop waren: de kapitein, de eerste- tweede en derde stuurman, de hoofdwtk, tweede- derde- en vierde wtk, ik als vijfde en de paar varensgezellen die niet gedrost waren.

### **Evellything olleit**

Bij het vertrek uit Curaçao waren de dekkofficieren onthand door gebrek aan personeel, maar na het ontmeren in Palmarego, zat de machinekamer nu dus ook met de gebakken peren. Alle olielieden en stokers zaten in het gevang. Om toch de machines draaiende te houden en de ketels op druk, zat er voor de wtk's niets anders op dan zelf de oliekan ter hand te nemen en de ketelvuren brandend te houden. En met deze constatering ben ik terug op het punt waarmee ik mijn verhaal over muiterij, gedroste crew en opiumsmokkel begon. Namelijk, mijn memoriaal nogmaals citerend, 12 september 1951: 'Daar er door onvoorziene omstandigheden te weinig olielieden aanwezig waren, dienst gedaan als olieman'. Grappig, dat er achter zo'n korte werksomschrijving zo'n merkwaardige verhaal schuilgaat. En nog is het verhaal niet compleet. Want, weer terug op Curaçao en afgemeerd in het Schottegat, wie stonden daar de Frasca op te wachten? Alsof ze alleen maar even de wal op waren geweest, stonden de voor opiumsmokkel opgepakte Chinezen op de steiger. Met alleen maar 'evellything olleit', stapten ze aan boord. Over hoe ze het geflikt hadden om zo gauw weer op Curaçao terug te zijn, zeiden ze geen woord. Net zomin lieten ze zich uit over hun vrijlating. Steekpenningen? Wie zal het zeggen. Eerder sprak ik al van de welig tierende corruptie in Venezuela.

### **Pink in de bilge**

Op 25 september 1951 werd ik overgeplaatst naar het s.s. Felipa, mijn derde schip bij de CSM. Qua tonnage en machinekameruitvoering hetzelfde type als de Conchita en de Frasca. Al eerder heb ik verteld, dat de Felipa mijn eerste schip werd na mijn promotie tot 4e wtk en dat ik vanaf dat moment zelfstandig wachtliiep.

### **Diszie one finger no môô**

De reizen met de Felipa verliepen zonder vermeldenswaardige voorvallen, maar één keer gebeurde er iets dat ik niet gauw vergeet. Het betrof een akkevietje met mijn Chinese olieman. Naast zijn werk als olieman, had hij ook als taak om vier keer per wacht op de volle uren alle draaiende machinedelen na te lopen op mogelijke mankementen. Ik had nog nooit meegemaakt dat hij naar mij toe kwam om melding te maken van een technisch euvel, en ik was dan ook zeer verbaasd toen hij op een keer ineens voor me stond. Niet om te vertellen dat er iets met de machines niet in orde was, maar om zijn linkerhand te tonen. Ik wist niet wat ik zag. Op de plaats waar zijn pink hoorde te zitten, zat alleen nog maar een hevig bloedend stompje. Terwijl hij met zijn andere hand naar dit stompje wees, hoorde ik hem verwonderd zeggen: "Foulth engeneel, look see, diszie one finger no môô .. ". Het bleek dat bij het navoelen van een aslager zijn pink knijp was komen te zitten tussen de draaiende as en de scherpe kant van een beschermkap over het lager. Nog zie ik die Chinees voor me staan. Niets aan hem verried dat hij pijn had. Ook toonde hij geen enkele emotie en was niet aan hem te zien of het wel tot hem doordrong dat die pink er echt af was. Alleen maar: "Foulth engeneel, look see, diszie one finger no môô.." Zijn bloedende hand hoog boven zijn hoofd houdend - het leek wel een afscheidsgroet aan de achterblijvend stoker - heb ik de ongelukkige naar de 'papieren dokter' gebracht. De afgesneden pink was in de bilge gevallen en zal waarschijnlijk ooit wel eens tijdens het lenzen overboord zijn gepompt.

Op de Felipa maakte ik mijn eerste vaarjaar vol. Van dat jaar had ik er inmiddels zeven maanden bij de CSM opzitten en, ondanks twee promoties met navenant aantrekkelijke gages, vond ik die zeven maanden lang genoeg om weer terug te willen naar de diepzeevloot. De belofte indachtig dat men mij terug zou plaatsen op een oceangoingtanker wanneer ik dat wilde, toog ik eind oktober naar de afdeling personeelszaken van de CSM om mijn wens kenbaar te maken. De tijd die volgde, speurde ik na binnenkomst op Curaçao alle aanlegsteigers af om te kijken of er een grote tanker met een gele schoorsteen met rode schelp lag afgemeerd. Vaak was dat het geval, en als dan bleek dat het een tanker van de Nederlandse Shellvloot was, vroeg ik meteen of er plaats voor mij op dat schip was. Helaas werd ik elke keer teleurgesteld, maar vlak voor de kerstdagen van 1951 - om precies te zijn op 23 december - keerde het tij. Op deze datum liep de Felipa binnen op Curaçao waar een dag eerder de Nederlandse 12.000-tons motortanker 'Marisa' was aangekomen. Ik stond te popelen om weer de bekende vraag te stellen, maar deze keer hoefde dat niet meer. Tussen de poststukken die aan boord kwamen, zat namelijk een brief van de CSM met de mededeling, dat men mij 'in verband met mijn overplaatsing naar de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', eervol ontslag verleende'. Bijgesloten was een getuigschrift en de beste wensen voor de toekomst. Dat deze toekomst op het m.s. Marisa begon, zal uit het voorgaande duidelijk zijn. Ik was dus weer terug bij vloottak van de Shell waar ik op 9 oktober van het voorgaande jaar mijn zeemansloopbaan begon en intussen waren er bijna vijftien maanden verstreken waarin ik geen enkele keer thuis was geweest.

Op de Felipa had ik niet alleen mijn eerste vaarjaar vol gemaakt, ook had ik op dit schip de laatste hand gelegd aan mijn memoriaal. Met een zucht van verlichting noteerde ik op 3 november 1951 als laatste zin in dit vermaledijde dagboek kort en bondig: 'Zaterdagse werkzaamheden verricht en de stookoliefilters verwisseld'. Punt! Blijkbaar was de Shell voldoende overtuigd van mijn serieuze aanpak om een goed stuk werk af te leveren, want nog ver voor het memoriaal door de Rijkscommissie voor de Scheepswerktuigkundigenexamens werd goedgekeurd, kreeg ik bericht dat mijn leerlingentijd erop zat en dat men mij met ingang van 8 november 1951 had benoemd tot aangesteld 5e scheepswerktuigkundige. In deze rang stapte ik op 24 december 1951 aan boord van het m.s. Marisa, om met dit schip, na goed negen maanden varen bij de CSM, Curaçao achter me te laten. Na de oversteek van Atlantische Oceaan en via Poulliac aan de Franse westkust, kwam de Marisa op 26 januari 1952 aan in Rotterdam. Op de steiger stond mijn aflosser. Na zestien maanden van huis te zijn geweest mocht ik met verlof. Mijn eerste contract zat erop!

## 11. Laat hen varen, die het lusten...

### Een mirakel

### Een hardnekkige ouwe en een lieve kapiteinsvrouw

### Een gastronomisch Kerstmaal, hoewel...?

### De biljetjes van Paultje

### Een ouwe sobat is niet meer

Op bladzijde 16 van mijn monsterboekje lees ik onder 'Aanmonstering en beëindiging van de dienst aan boord': Datum van aanmonstering 26/2-52. Nummer monsterrol 21. Naam van het schip: m.s. Cistula. Rang of kwaliteit: 5e wtk. Termijn of aantal reizen: 1 reis. Volgens dit laatste gegeven zou ik dus één reis maken. Een niet ingewijde kan hieruit opmaken dat ik dus in haven A aan boord stapte en in haven B weer afmonsterde, maar zo werkte dat niet. Bij de Shell betekende aanmonsteren voor één reis, dat er wél op een vastgestelde datum voet aan boord gezet diende te worden, maar niét wanneer die reis erop zat. Hoelang mijn tweede reis (contract) wat dat betreft zou duren, zal nog blijken.

Mijn eerste contract had zestien maanden geduurd. Een lange tijd van alleen maar varen en werken, zonder een keer thuis te zijn geweest. Behalve als leerling op de Murena en als 5e wtk bij de CSM toen ik zondags vrij was, betekende varen en werken zeven dagen van de week aan de bak. Elke dag vier op, acht af, als werkcyclus van vier uur wachtlopen, acht uur vrij om te eten en te slapen en weinig tijd voor ontspanning. Want een groot deel van de vrije uren werden nog opgeslokt door 'torn toe' (overwerk) maken. Vaak onder omstandigheden waarover ik al heb verteld uit mijn CSM-tijd met de reizen naar het Meer van Maracaibo. In deze beschreven periode was er eigenlijk alleen tijd voor ontspanning tijdens het uitpompen van de lading op Curaçao. Hoefden er geen noodzakelijke reparaties aan de machines verricht te worden en waren er geen andere dringende werkzaamheden waarvoor de handen uit mouwen moesten, dan was er tijd om de wal op te gaan om wat afleiding te zoeken. Had je de pompwacht, dan was dat pech hebben. Dan kwam er van de wal opgaan niets terecht. Het betekende tijdens het lossen de verantwoording hebben over de machinekamer, zorgdragen voor goed functionerende ladingpompen, bunkers innemen en klusjes opknappen. Dubbele pech als de lading eruit was op het moment dat je zeewacht begon, of net was begonnen. Onder die omstandigheden was het geen uitzondering dat je zestien uur achtereen in touw was. Aan dit alles denkend, kom ik op de realiteit van toen dat ik na zestien maanden van varen, wachtlopen en werken, vier weken verlof kreeg. Gerekend naar de 52 vrije zaterdagen en 52 vrije zondagen, plus de feestdagen en een paar weken vakantie per jaar die 'walslurpen' hadden, was dat niet veel. Toen ik tijdens een verlof eens een treinreis maakte, kwam ik er achter dat mensen aan de wal van dit alles geen flauw idee hadden. Ik had mijn 'pakkie an deftig' aan, en dit uniform was voor een mevrouw tegenover mij aanleiding om te vragen hoe het nou was, zeeman zijn. Ik vertelde haar het een en ander, waarna ze antwoordde dat ze dacht dat de bemanning van een schip, net als iemand aan de wal, op zaterdag, zondag en de feestdagen ook vrij had. Ze meende dat een schip op die dagen wel stilgelegd werd. Met haar idee over het zeemansbestaan is het dus niet zo vreemd, dat er aan de wal niet bij stilgestaan werd dat het aantal vrije dagen van een zeevarende nogal achterliep bij iemand met een walbaan. En dat brengt mij terug bij de vier weken verlof na mijn eerste contract. Feitelijk maar bar weinig dus. Maar je wist niet beter, en de gage was goed. Als leerling honderdveertig gulden per maand en eenmaal aangesteld in een hogere rang, kwam daar flink wat bij. En, ook niet onbelangrijk, kost en inwoning vrij. Bovendien zetten de gemaakte overuren ook nog flink zoden aan de dijk. Tenminste, als je geen leerling was, want leerlingen maakten extra uren voor nop.

In de derde week van mijn verlof kreeg ik een telegram om me gereed te houden om weer naar zee te gaan. Bijzonderheden omtrent waar, op welke datum en op welk schip ik geplaatst werd, zouden volgen. Die bijzonderheden kwamen, en uit de aangehaalde gegevens uit mijn monsterboekje is bekend dat ik op 26 februari voet aan boord zette op het m.s. Cistula. Dit schip lag in Kiel, waar ik per trein heen reisde. Vaag staat me bij dat de agent van de Shell me bij het station afhaalde en dat hij me vertelde dat de Cistula reeds uit Kiel was vertrokken en dat hij me spoorwegs naar een sluis in het Kielerkanaal moest brengen. Daar was nog een mogelijkheid om op te stappen. Dat lukte, en van dit gebeuren herinner ik me nog hoe mijn 'barang' (bagage) met moeite op het tankdek terechtkwam en dat ikzelf acrobatische toeren moest uithalen om ook aan boord te komen. Met het op die manier van opstappen op de Cistula, begon mijn tweede contract en van alle schepen waarop ik heb gevaren, bewaar ik aan dit schip de prettigste herinneringen. Niet alleen omdat het uit vaktechnisch oogpunt een 'makkelijke' boot was (de 8-cinder Werkspoor motor van 4500 PK gaf bijna nooit echte problemen, net zo min als alle andere werktuigen in de machinekamer), maar vooral omdat de kameraadschappelijke omgang met de collega's voor een bijzonder plezierige en gezellige sfeer zorgde.

De Cistula was ook het schip waarmee ik van hot naar her voer, een zwerftocht over bijna de hele aardkloot. Bijna alle reizen hadden een verschillende eindbestemming, en dat maakte het varen extra plezierig. Dat er in al die havens ook nog leuke dingen werden beleefd, was ook mooi meegenomen. Prettig was ook dat de crew uit Chinezen bestond. De crew van de Marisa - het schip waarmee ik na mijn

CSM-tijd van Curaçao naar Nederland voer - bestond uit Hollandse varensgezellen en met hen was het minder leuk varen geweest. Rouwdouwers, die onverschillig hun werk deden en het met de discipline niet zo nauw namen.

Eenmaal aan boord en mijn spullen een plek te hebben gegeven, maakte ik een rondje over het schip om kennis te maken met de collega's en van hen hoorde ik dat de reis naar Pernis ging. Vreemd, want ik had toch veel beter daar kunnen opstappen? Van Kiel naar Pernis was maar een paar dagen varen en dus was het eigenlijk onzin geweest om me naar Kiel te sturen. Er gebeurde echter wel meer op de vloot waar je met de pet niet bij kon. Onbegrijpelijke dingen, die er waarschijnlijk toe hebben geleid dat er op de vloot uitdrukkingen waren geboren zoals 'De mens wikt, Shell beschikt' en 'Shell's wegen zijn ondoorgrondelijk'. Vooral als iemand erop rekende in de volgende haven met verlof te gaan, werden deze gezegden gebezigd als bleek dat de potentiële verlofganger het wel kon schudden en gedoemd was nog een poos aan boord te blijven. Dat zo'n teleurstelling gepaard ging met een flinke dosis verwensingen aan het adres van de broodheer met de rooie schelp, hoeft geen betoog. Maar dit terzijde.

Als assistent van de vierde wtk, werd ik ingedeeld op de wacht van acht tot twaalf. Mijn taak: op elk heel uur een rondje maken langs alles wat er in de machinekamer stond opgesteld. Gehoor- gezicht- reuk- en tastorganen toegespitst op alles wat niet thuishoorde in de monotonie van een vol in bedrijf zijnde machinekamer. Na elke ronde de bevindingen op een wachtstaat noteren. De gegevens van deze wachtstaat dienden voor invulling van het machinekamerlogboek dat door de hoofdwtk werd bijgehouden. Ik had al een fiks aantal 'rondjeslopen' achter de rug, toen we via de Deense wateren, het Kattegat, het Skagerak en een flinke lap Noordzee, in Pernis aankwamen waar 12.000 ton benzine werd geladen. Op 3 maart zat de lading erin en werd de steven gericht op Southampton, waar een deel van de lading moest worden gelost. De rest was bestemd voor Plymouth. Op 6 maart werden in deze haven de trossen uitgebracht, twee dagen later was het schip leeg en konden de stuurliu overgaan tot ballasten.

Tussen het vertrek uit Pernis en het weer zeekeizen vanuit Plymouth, was nog geen week verstreken en tussentijds had de hoofdmotor bij wijze van spreken amper kans gekregen om warm te draaien. De komende reis zou dit echter wel anders worden. Want na Plymouth werd koersgezet naar New Orleans, helemaal aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. Met de oversteek van de Atlantic, een fors stuk varen door de Golf van Mexico, plus een eind de Mississippi op, betekende de te overbruggen afstand negentien dagen op zee. Negentien dagen varen met alleen maar water en lucht om ons heen en het kon niet missen, of er zou tijdens de lange oversteek ergens op de oceaan wel een depressie op de loer liggen die schip en opvarenden flink te grazen wilde nemen. Na het vertrek uit Plymouth was daar echter nog niets van te merken, de weergoden hielden zich vooralsnog nog gedeisd. Wel zorgde de lange deining van de gigantisch grote lap water van de Atlantic voor regelmatige, lome schommelingen, maar dat gaf totaal geen last. Het lichaam voegen naar de trage bewegingen van het schip gaf zelfs een prettig, rustgevend gevoel.



**Figuur 13: In 'soepjerk' bij de achterwinch  
Peter (links) en ik**

De eerste dagen op weg naar New Orleans verliepen dan ook erg kalm. Maar helaas, heel geleidelijk kwam er verandering in dit leventje van rustig 'wachies pikken', bij mooi weer torn toe maken aan dek en in de vrije uren wat kletsen met collega's. Er kwamen signalen die erop wezen dat er weersverandering op komst was. In de machinekamer merkbaar doordat losliggend materiaal ineens weggleed door een onverwachte lange haal die het schip maakte en in de cadans van het zware, monotone gedreun van de hoofdmotor, kwam langzaam verandering. Bij het omlaag gaan en weer omhoog komen van het achterschip, verdween allengs de regelmaat van het toerental door de toenemend wissellende tegendruk op de schroef. Aan dek was te zien dat er meer en meer schuimkoppen op de golven kwamen, en bijna onmerkbaar nam het aantal zeetjes dat overkwam, toe. Bleef je de voorgaande dagen nog droog op de bak, het gestaag toenemen van overkomend buiswater zorgde ervoor dat je op dat deel van het schip in no time zeiknat werd. Kortom, allemaal voortekenen dat de oceaan kwaad in de zin had.



Meestal kreeg ik door deze voortekenen de pest in. Als dan ook nog de stuurliu aankondigden dat 'het glas schrikbarend zakte', de barometer dus bar slecht weer voorspelde, en de sparks met weerberichten op de proppen kwam die weinig goeds beloofden, daalde mijn humeur nog verder. Deze ongunstige mededelingen betekenden, dat ik erop kon rekenen een poosje met een katterig gevoel rond te lopen. Geen dramatisch verschijnsel, het was nou eenmaal een onderdeel van mijn zeemansleven waar ik niet onderuit kwam, maar leuk vond ik het niet.

Een half etmaal na de eerste voorboden zaten we in vliegend stormweer. De weergoden kregen het op hun heupen en zorgden ervoor dat een razende storm met orkaankracht de watermassa van de gigantisch grote Atlantische Oceaan tot huizenhoge golven opstuwde. De Cistula werd een speelbal van een holle, ziedende zee. Urenlang aanhoudende striemende slagregens deden hun best om de zee 'plat' te slaan om op die manier het opgezweepte water enigszins tot bedaren te brengen en schip en bemanning wat rust te gunnen, maar de oceaan had hier geen boodschap aan. Onophoudelijk bestookten enorme, donker gekleurde golven met dreigende schuimkoppen het schip. Wel tweehonderd meter lang en elkaar als het ware woedend achtervolgend, beukten ze met niets ontziend geweld tegen de boeg. Om uiteen te spatten in een ondoordringbaar watergordijn dat zonder tussenpozen tegen de ramen van het stuurhuis kletterde, de stuurliu op de brug elk zicht benemend. Dwars inkomende golven spoelden onafgebroken aan dek en verdwenen kolkend en schuimend weer overboord. Al dit geweld werd begeleid door het steeds aanzwellen en weer afnemen van het gegier van de wind door de stagen en door de antennekabels die tussen de voor- en achtermast waren gespannen, een eindeloos angstaanjagend gefluit als graadmeter van de kracht waarmee de felle windstoten de zee en het schip geselden. Neergedaald in de kom van een golfdal, werd de Cistula omringd door een muur van water. Ingesloten door een kolkende zee, was er op die momenten geen enkel zicht op de horizon. Dat de gigantische watermassa's schip en bemanning in een klap naar de haaien kon jagen, kon beter maar niet aan gedacht worden. Eenmaal uit een golfdal geklommen en op het punt voor de zoveelste keer een duik in een volgende te nemen, ondernam een aanrollende golf meermalen voortijdig een aanval op het voorschip: Er werd 'een paaltje genomen'. De gevolgen ervan waren van preekstoel tot heklicht voelbaar. Het uit tonnen staal gebouwd schip werd door elkaar geschud alsof een woedende Neptunis himself het aan stukken wilde breken. Keer op keer sloegen deze golven toe, de ene siddering na de andere veroorzakend.

Waar vrachtschepen door al deze teisteringen vaart minderden en bijdraaiden om 'het zeetje af te rijden', ploegde een tanker echter door. Dus ook de Cistula. Vaart minderen en bijdraaien, gebeurde alleen 's middags om twaalf uur om bunkers te peilen, een standaardklus voor de vierde wtk die hiervoor op het tankdek moest zijn. Alleen om hem een ongewenst zeemansgraf te besparen, werd tijdens het peilen het schip met de kop op de golven gegooid en werd het aantal klappen van de motor iets teruggenomen. Op volle kracht en op koers, was het onmogelijk op het tankdek te verkeren. Zelfs een gang over de 'kippenloop' van de midscheeps naar het achterschip en omgekeerd, was een levensgevaarlijke onderneming. Verkeerd inschatten van overkomende golven betekende vastklampen aan de reling van de kippenloop en wachten op het moment dat er opnieuw een spurt kon worden ingezet. Om vervolgens met geen droge draad aan het lijf de andere kant te bereiken. (Ooit maakte ik mee dat iemand zijn arm uit de kom werd gerukt toen hij zich aan de reling vastklampte op het moment dat een overkomende golf hem verraste).

Ondanks het geweld van de natuurelementen ging het leven aan boord gewoon door. Wel moest er voorlopig niet op worden gerekend een rustig 'wachie' te lopen en torn toe aan dek te maken, maar het wild tekeergaand schip belette niet om in de vrije tijd een gezellige kout met collega's op te zetten. Om tijdens deze onderonsjes niet met stoel en al om te kieperen vanwege een onverwacht forse haal die het schip maakte, was het verstandig je flink schoor te zetten. De beste plek was nog je kooi en de zitbank. Hier kon ontspannen worden meebewogen met het slingeren en stampen, het ene moment door de patrijspoorten aankijkend tegen een muur van water, het volgende ogenblik tegen een grauw wolkendek. Tussendoor zo nu en dan een hartgrondig "Jesus, wat een halen maakt die rotpraam", intuïtief de oren gespist op mogelijke haperingen in de machinekamer. Voor de rest de gewone praat, 'Blankenheim en Nolet' bij de hand voor een borreltje voor eten.

Dàt er bij het zware slingeren, rollen en stampen nog iets op tafel kwam, was een kunststuk op zich. Handen en voeten kwam de kok tekort om de pannen en potten op het fornuis te houden en om de brouwsels van die kanenbraaier zonder kleerscheuren op tafel te krijgen, werd een zware wissel getrokken op de messroombedienden. Vooral bij het opdienen van soep werd een extra beroep op hun 'zeewaardigheid' gedaan om te voorkomen dat de hele handel voortijdig op het tapijt van de eetsalon belandde. Het naar binnen lepelen was overigens ook een kunst apart. Het vergde de nodige bedrevenheid om het bord waterpas te houden en tegelijkertijd de inhoud zonder morsen in je mond te krijgen. Om er voor te zorgen dat al het tafelgerei niet van tafel gleed, waren de stormranden opgeklapt. Niettemin gebeurde het dat bij een flinke schuiver van het schip het hele zwikje aan de haal ging en over deze verhoogde tafelfronden heen vloog. In de machinekamer was het een onrustige boel. Bij 'het nemen van een paaltje' schudde de zware voortstuwingsmotor op zijn fundatie en lagen de tussenassen te trillen in

hun lagers. Met het onophoudelijk wisselende toerental van de motor, veranderde ook het gegier van de tandwielkasten van de door de hoofdmotor aangedreven koel- en smeeroliepompen. Een geluid om daups van te worden. De wijzers van de manometers van deze pompen werd met argusogen in de gaten gehouden, ze bewogen mee met het voortdurend toe- en afnemen van het toerental van de motor en je raakte bijkans in de stress op de momenten dat de pompdrukken te lang beneden hun minimum waarden bleven. Keer op keer pikte de 'Aspinall' in, een vernuftig apparaat dat de brandstoftoevoer naar de motor afsloot als het toerental bij het doorslaan van de schroef over de rooie ging. En maar duimen dat dat ding ook werkte als de schroef weer tegendruk kreeg en de brandstoftoevoer weer op gang moest komen. Met een stilgefallen motor overgeleverd worden aan de verwoestende nukken van een ziedende oceaan, was nou eenmaal geen aantrekkelijk vooruitzicht.

Door alle ongemakken die het hevig werkend schip meebracht, was er van een 'rustig wachie pikken' geen sprake. Behalve het constant op je qui vive moeten zijn voor mogelijke averij aan de apparatuur, werd intussen een zware wissel op lijf en leden getrokken. Ondanks goede zeebenen, sloeg de vermoeidheid na vier uur wachtlopen behoorlijk toe; vier uur lang het lichaam weerstand moeten bieden aan het kolangen van een nimmer tot rust komend schip, ging je niet in de kouwe kleren zitten. Zonder een moment pauze je zwaartepunt steeds moeten verplaatsen om rechtop te blijven, met tussen door glijpartijen op de gladde vloerplaten en bordesspijlen, kostte heel wat inspanning. Logisch, dat ik elke keer weer blij was na vier uren van houden en keren mijn hut te kunnen opzoeken. Douchen, even uitzakken en daarna te kooi. Daarbij vooral hopen op beter weer. Want een paar uurtjes slapen verkwikte wel de geest, maar het lichaam kreeg amper rust. Het vermoeide lijf met kussens stutten tegen het heen en weer rollen in je kooi, hielp weinig. De spieren spannen zich onbewust tegen de bewegingen van het schip.

Hoe was het ook al weer? 'Laat hen varen, die het lusten, ik heb gevaren, laat mij maar rusten'

### **Een mirakel**

De kermis-op-zeeshow met vrije kost en inwoning en geld toe, duurde bijna vier dagen. Toen vonden de werkgoden, Aeolus voorop, dat ze genoeg met schip en bemanning hadden gesold. De storm verloor zijn orkaankracht en ging uiteindelijk helemaal liggen. De oceaan kwam tot bedaren, en wat overbleef was een enorm lange deining als laatste stuiptrekking van een dagenlang wild opgezweept zee. Het leven en werken aan boord hervond zijn normale ritme en tegen de tijd dat de Cistula de Golf van Mexico invoer, was alle ellende allang weer vergeten. Per slot was het niet de eerste keer dat het hoofd geboden was aan de nukken van de zee. Zeker ook niet de laatste, maar voorlopig was het alleen maar prettig dat er, opstomend naar New Orleans, geen vuiltje meer aan de lucht was.

Op 27 maart werd de dixielandstad aan de Mississippi bereikt. Genoemd naar de Franse regent Duc d'Orleans, was New Orleans na negentien dagen op zee een verademing. Even weer vaste wal onder de voeten. Om de een of andere reden die ik me niet meer herinner, kregen we daar maar liefst vijf dagen de tijd voor (normaliter lag een tanker hooguit maar een dag of twee tot drie binnen) en de vrije tijd werd benut om met een paar collega's de stad in te gaan. Onder meer naar het 'French Quarter', waar in de Basin- en Bourbonstreets de dixielandklanken uit de jazzcafé's je naar binnen lokten. Dat deze klanken overgoten konden worden met 'booth', maakte het binnenstappen van zo een lokaliteit extra aantrekkelijk. Na het genieten van oorstrelende muzikale improvisaties en tongstrelende vloeibare versnaperingen, keerden we daarna jazzie en ook wel een beetje 'dizzie' in opperbeste stemming naar boord terug. Maar behalve deze prettige tijdpassering, werd er ook aan sightseeing gedaan, zodat ik kan zeggen dat ik onder meer de beroemde Saint Louis Cathedral in het hartje van het 'French Quarter' heb gezien.

Op 2 april werd uit New Orleans vertrokken, om een dag later aan te komen in Texas City. Binnen vierentwintig uur werden de trossen hier weer losgegooid, zodat er amper tijd was om de wal op te gaan. Bijgevolg geen mogelijkheid om een toer door de stad te maken. Alleen even gelegenheid om ergens in de buurt van de aanlegsteiger een pilsje te pakken. Nu niet begeleid met jazzklanken, maar met 'cowboymuziek', country en western songs, waar de ether elke dag, de klok rond, mee was gevuld.

In Texas City werden orders ontvangen voor Marseille. Opnieuw dus een passage over de Atlantische Oceaan, maar nu in omgekeerde richting en twee dagen langer onderweg dan van Plymouth naar New Orleans. Behalve een enkele keer uitzicht op een eiland tijdens het passeren van de Bahama's en op het laatste stuk in de Straat van Gibraltar een blik op het vasteland van Spanje en Noord-Afrika, betekende de afstand Texas City - Marseille drie weken alleen maar varen. Gedurende die tijd alleen een in dag en nacht wisselende hemelkoepel, 's nachts soms dagen achtereen bedekt met miljarden sterren, een heldere melkweg en een maan die met zijn schijnsel een glinsterende zilveren streep over de oneindige oceaan trok. Overdag een strak blauwe lucht en een zon die het varen in de buurt van de dertigste breedtegraad best aangenaam maakte. Maar er waren ook dagen dat er dreiging uitging van het uitspansel. Dan verschenen er aan de kim kleine wolkjes die zich meer en meer samenpakten tot een grauw wolkendek waar zon noch maan doorheen konden prikken. Tegelijkertijd groeide een aanwakkerende wind soms uit tot een hevige storm. Maar in welke gedaante iedere dag zich ook aandienende, altijd was er water om ons

heen. 36 miljoen vierkante kilometer zee, waar een heel enkele keer een mee- of tegenligger in zicht kwam. In alle eenzaamheid deze immense waterplas mijl voor mijl doorklievend, was zo'n tegenligger in het ritme van alle dag een welkome afwisseling. Even was er dan een gevoel van lotsverbondenheid met de opvarenden van het andere schip die ook nog dagen voor de boeg hadden voordat ze ergens een haven binnenliepen.

Dit alles overpeinzend, krijg ik ook weer de collega's van de Cistula in beeld. Met hen heb ik maandenlang alle wel en wee van het zeemansbestaan op dit schip gedeeld. Collega wtk's en stuurman, de marconist en twee schrijvers. Dat ik hier twee schrijvers noem, behoeft enige uitleg. Begin jaren vijftig kregen de kapitein, de hoofdwtk, de 1e stuurman en de 2e wtk namelijk toestemming om hun echtgenotes mee te laten varen en om de aanwezigheid van deze vrouwen aan boord te verantwoorden, werden ze formeel als 'schrijver' op de monsterrol geplaatst. Tegen een gage van maar liefst één gulden per maand. Van dit astronomische bedrag kregen ze echter geen cent in handen, want al hun (overigens met niets doen) verdiende guldens, werden overgemaakt aan de Prins Hendrik Stichting, het tehuis voor oud-zeelieden in Egmond aan Zee.



**Figuur 14: De état major van de CISTULA. Staand: de 2e stuurman, de hfwtk, de 4e wtk, de 3e wtk, ik, de 3e stuurman, de 2e wtk, de marconist en de 1e stuurman. Op de voorgrond: de kapitein, zijn vrouw (ma Kip) met Bleckie en een 5e wtk**

Op de Cistula voeren de echtgenotes van de kapitein en de 1e stuurman mee. Bij het aan boord stappen in het Kielerkanaal had ik me aan hen voorgesteld en ik weet nog, dat bij deze begroeting het zeemansgezegde 'vrouwen en kip, is de pest op een schip', bij me opkwam. Maar, blijkbaar andere tijden, andere zeden. Want deze aloude zegswijze bleek, zeker wat de Cistula betrof, flink aan betekenis te hebben ingeboet. De aanwezigheid van beide vrouwen (met één van hen stapten zelfs twee 'kippen' op), gaf geen enkel probleem. In tegendeel, ze zorgden voor extra gezelligheid en gewend aan altijd alleen maar kerels om je heen, was het best wel prettig eens een praatje te kunnen maken met iemand van de andere kunne. Met de dagelijkse routine en wisselende weersomstandigheden regen de dagen van de drie weken durende reis van de zuidkust van Noord-Amerika naar de zuidkust van Frankrijk zich aaneen. Op 4 april vertrokken uit Texas City, werd omstreeks de 22e april Gibraltar gepasseerd, waarna het nog een paar dagen varen was naar Marseille. Wel zorgde in de Golf van Lyon de 'Mistral' (de koude noordwestenwind die soms met orkaankracht flink kan huishouden in de Zuid-Franse wateren) voor een aantal onaangename uren. Overslaande zeeën kwamen zelfs via de skylights de machinekamer binnen. Maar deze onplezierige toegift op drie weken lang niets dan water en lucht gezien en geproefd te hebben, kon de pret niet meer drukken. Door het vooruitzicht eindelijk weer eens voet aan wal te kunnen zetten, bleef iedereen in opperbste stemming.

Op 25 april werd in de oliehaven van Marseille afgemeerd. Eindelijk was er weer eens contact met de bewoonde wereld en de mogelijkheid om 'spullen te kopen en een pilsje te pakken'. Tenminste, dat was het voornemen. De hoofdmotor had echter onafgebroken meer dan vijfhonderd draaiuren gemaakt en de second zette al het machinekamer-personeel in om kleppen te trekken, brandstofhuizen te verwisselen en ander onderhoudswerk te verrichten. Hiermee was alle tijd die we binnenlagen, mee gemoeid. Ik kreeg dan ook niets van Marseille te zien.

Voorgaande herinneringen doen me eraan denken, dat de vrouw van de 1e stuurman in Marseille van boord ging. En wel om een geheel niet verwachte reden. Wat het stuurmansechtpaar aan de wal namelijk niet was gelukt, lukte hen wonderlijk genoeg op zee wèl: een kindje maken. Ergens midden op de Atlantic, maakten ze dit mirakel bekend. Feest natuurlijk, maar we zouden de primeur van een geboorte aan boord van een Shellschip niet meemaken, want de aanstaande moeder wilde in de eerst de beste haven liefst zo gauw mogelijk naar huis. In Marseille dus. Een teleurstelling voor de vader in spé, maar zijn gevoelens

van vreugde over zijn aanstaand vaderschap vergoedde veel. Bovendien bleef zijn tweede liefde, zijn borreltje, wél aan boord, en dat compenseerde het gemis van zijn vrouw ook aanzienlijk. Tijdens het meevaren van zijn wederhelft had hij de fles maar zeer beperkt mogen ontkurken, maar door haar besluit niet aan boord te blijven, verviel deze begrenzing en het betekende dat de chieft zich de komende maanden flink tegoed zou doen aan geestrijk vocht. De ene keer om uiting te geven aan zijn blijdschap vader te worden, de andere keer om zijn zorgen over zijn zwangere vrouw te verlichten. Deze regelmatig wisselende, blijkbaar dorstig makende gemoedstoestanden, leidden er uiteindelijk toe dat de ouwe hem op rantsoen zette en de verordening uitvaardigde dat niemand hem meer mocht fêteren.

Even op de geschiedenis vooruitlopend, een achttal maanden na het afscheid van zijn vrouw en ergens op de Indische Oceaan op weg naar Fremantle in Australië, kwam er een telegram: 'Zoon geboren, alles wel met moeder en kind'. Alle reden om de vreugde van de eerste stuurman te delen en gezamenlijk de bloemetjes even flink buiten te zetten met het houden van een doopfeest. Maar de nieuwbakken vader, beperkt in het aankopen van 'weiwater' aan boord, vond dat dit feest maar moest wachten tot we in Fremantle waren, waar hij een paar Chinezen de wal opstuurde met de opdracht een flinke voorraad alcoholische versnaperingen in te slaan. Het spreekt voor zich, dat tijdens het feestje daarna het glas menig keer werd geheven op moeder en kind in het verre Holland. En op het geluk van de vader natuurlijk. Dat er een flink gat werd geslagen in des stuurmans drankvoorraad hoeft geen betoog. Maar niet alle flessen raakten leeg, en eenmaal weer op zee nam de chieft elke keer een flinke slok van de overgebleven drank. Daarbij had hij als smoes dat zijn vrouw maar erg karig was geweest met bijzonderheden omtrent de geboorte van zijn zoon. Het maakte hem ernstig bezorgd of thuis écht wel alles 'wel' was. Een dorstig man, die 1e stuurman. Maar een prachtkerel, een zeebonk van de oude stempel, waar ik het prima mee kon vinden. En ik was niet de enige.

### **Een hardnekkige ouwe en een lieve kapiteinsvrouw**

Zoals ik al zei, met de wederwaardigheden rond de geboorte van de zoon van de 1e stuurman, ben ik een aantal maanden op de tijd vooruitgelopen. Tussentijds gebeurde er echter het een en ander waar ook wel een verhaal inzit. Dus terug naar Marseille, waar, zoals ik al vertelde, de second flink wat onderhoudswerk op de rol had staan. Het betekende drie dagen sappelen, en zonder een stap aan de wal te hebben gezet, werd na gedane arbeid opgestoomd naar Berre, een klein plaatsje niet ver van Marseille. Na drie weken op zee en vervolgens drie dagen uit de naad werken, was het een hele verademing hier de wal op te kunnen. Wat spulletjes kopen, tegelijkertijd een beetje rondkijken in dit sfeervolle plaatsje en, even uitblazend op een terrasje, een partijtje pétanque van een paar autochtonen gadeslaan. Bij een heerlijk mediteriaan zonnetje genieten van een echt, typisch Zuid-Frans sfeertje. Best wel leuk, varen. Je kwam nog es ergens en zag nog es wat. Alleen jammer dat het binnenliggen, in welke haven dan ook, altijd maar zo kort duurde.

In Berre werd 12.000 ton benzine geladen dat in plukjes van een paar duizend ton in verschillende havens aan de Middellandse Zee en - via het Suezkanaal - aan de Rode Zee, werd gelost. Met elke keer een aantal dagen varen, en een dag, soms twee dagen lossen, ging hier ongeveer een maand mee heen. Daarna luidden de orders weer Berre, om vervolgens opnieuw 'olieboer' te spelen. Tot 11 juni. Toen kwam er een einde aan het, overigens aangename, gecross in de Middellandse Zee met een paar uitstapjes naar de Rode Zee. In een tijdsbestek van zo'n anderhalve maand waren onder meer plaatsen als Larnaca op Cyprus, Haïfa, Massawa en Port Soedan aan de Rode Zee, Istanbul, Piraeus, plus nóg een paar havens bezocht. De second had het onderhoudswerk zo gepland, dat er voor iedereen gelegenheid was geweest om in deze plaatsen de wal op te gaan. Heel mooi, en er was dankbaar gebruik van gemaakt, maar het 'kostte dat het barstte'. Op zich niet erg, maar ik moet hier even uitleggen hoe er aan boord geld kon worden opgenomen: Voordat na een verlof weer naar zee werd gegaan, werd vastgelegd welk deel van je maandgage werd overgemaakt naar 'thuis' en welk deel de kapitein aan boord elke maand moest bij schrijven op je gagestaat. Over dit zogenoemde vrije bedrag had je de beschikking om bijvoorbeeld 'bonded stores' te betalen (belastingvrije spullen), maar ook om geld op te nemen om aan de wal te besteden. Zuinige collega's benutten heel verstandig dit vrije bedrag om aan het eind van hun contract een leuk spaarcentje te hebben, maar zo iemand was ik dus niet. Meestal stond ik rood. Geen wonder dus, dat dat ook het geval was na walbezoek in alle havens waarover ik eerder sprak. Maar ik was niet de enige. Mijn beste maat, de vierde wtk, had het geld ook nogal los in de zak zitten, en juist toen we ons voorgenomen hadden om in Piraeus nog een keer te gaan passagieren voordat we de lange reis zouden opgaan, was de kapitein onverbiddelijk. We kregen geen cent meer. Soebatten met de belofte dat we ons nadelig saldo weer zouden bijspijkeren, kon hem niet vermurwen. Inpakken en wegwezen. We lieten het er echter niet bij zitten, en na enig beraad trokken we de stoute schoenen aan en togen naar 'ma' Kip. Misschien kon zij nog iets voor ons doen. Wie ma Kip was? Om hier klaarheid in te brengen, ga ik even terug naar het moment dat ik aan boord stapte. Ik vertelde toen dat ik kennis maakte met de twee meevarende vrouwen en dat er door me heen flitste: 'vrouwen en kip, is de pest op een schip'. Daarbij merkte ik op, dat er met een van beide dames zelfs twee 'kippen' waren opgestapt. Ik vertelde echter niet wie er met die tweede kip werd bedoeld. Wel, de verklaring hiervoor is, dat de kapitein Kip heette. Hij was dus die ene kip, en bijgevolg zijn meevarende vrouw, 'ma' Kip, de tweede. Een hartstikke lief mens. Altijd even aardig. Zo hield ze bijvoorbeeld precies bij wanneer iemand jarig was. Eigenlijk gebeurde dat alleen

als we op zee zaten, en daarom zorgde ze er van tevoren voor ergens in een haven een aardigheidje te kopen waar ze de jarige op zee mee verblijdde. Ma Kip, geliefd bij iedereen aan boord. In mijn verdere verhalen zal ik haar vast nog wel eens noemen.

Terugkomend op ons voornemen om in Piraeus de wal op te willen en van de ouwe geen sous loskregen, is het, uit wat ik over de kapiteinsvrouw vertelde, dus niet zo verwonderlijk dat de vierde en ik onze toevlucht tot haar zochten. In de hoop dat zij nog een goed woordje voor ons kon doen bij haar man. En we hadden succes. Ze troonde ons mee naar de kapitein, en nóg hoor ik haar zeggen: "Ach, Albert, dat kun je die lieve jongens toch niet aandoen. Je gunt ze toch nog wel paar drachmes? Straks zitten we weer veertien dagen op zee en in de volgende haven kunnen ze niet eens de wal op". Waarom de kapiteinsvrouw voor ons in de bres sprong, weet ik niet. Misschien toch omdat het zo een aardig mens was. Misschien ook wel omdat we een zielig verhaal hadden opgehangen. Maar het is ook mogelijk dat ze viel voor de lulletjes in de ogen van de vierde. Per slot had hij hiermee wel vaker succes bij de vrouwtjes.

Hoeveel drachmes we kregen, weet ik niet meer. Wel, dat we een paar souvenirs kochten (aardewerken bordjes, bewerkt met mythologische figuren, handmade) en, eerlijk, één pilsje. Een heel duur potje bier, want toen we weer aan boord waren en ons overgebleven geld telden, bleek dat veel te weinig te zijn. Minstens een tientje. Ergens waren we dus flink getild, en welhaast zeker met dat pilsje. Want de taal niet sprekend en totaal geen kijk hebbend op de idiote koers van de drachme (een drachme was zeshonderdste cent), hadden we de ober een stapeltje bankbiljetten voorgehouden waar hij het zijne maar van moest afpakken. Afpakken en inpikken, zal die gladjanus wel hebben gedacht. Die zeelui zie ik toch nooit meer.

Over vreemd geld gesproken, op de vaart had je natuurlijk altijd met verschillende geldsoorten te maken en omdat je overal maar kort was, viel het niet mee om in die tijd de precieze waarde van bankbiljetten en muntstukken te kennen. Niet alleen in Griekenland met dat pilsje, maar ook in Turkije kwam me dat eens duur te staan. En wel in een Turks restaurantje. Lekker gegeten, afgerekend, opgestaan en weggegaan. Over de service niets dan lof, maar bij het weggaan overdreef de ober toch wel heel erg met zijn hulpvaardigheid. Met veel vriendelijke woorden deed hij ons uitgeleide en het lag er nog maar aan, of hij stoffe bij elke stap die we deden de vloer. Geen wonder, ik had hem enkele, in mijn ogen niet veel waard zijnde munten als fooi gegeven die zeker vijf keer de waarde hadden van wat er op tafel had gestaan. Maar daar kwam ik later pas achter.

### **Een gastronomisch Kerstmaal, hoewel...?**

Uit wat ma Kip zei om een goed woordje voor de vierde en mij bij de ouwe te doen, blijkt dat we na Piraeus weer een dag of veertien op zee zouden zitten en dat er in de volgende haven geen mogelijkheid was om de wal op te gaan. Dat klopt, want in Piraeus werden orders ontvangen voor Mina al Ahmadi. Toen ik mijn eerste reis beschreef, heb ik al verteld hoe het daar was. Ook, dat ik toen al snel de mening van ervaren collega's deelde om er nooit meer terug te willen keren. Het is dus begrijpelijk dat de vaarorder naar 'Mena' niet met gejuich was begroet. Er gingen echter geruchten dat daarna koers zou worden gezet naar de 'Oost', een heel wat prettiger vooruitzicht. Zéker voor mij. Het betekende dat ik voor het eerst kennis zou maken met Indonesië, het grote tropische eilandrijk, waar ik inmiddels veel enthousiaste verhalen over had gehoord. Voordat het echter zover was om de schoonheid van de 'Gordel van smaragd' te zien te krijgen, moest evenwel eerst nog blijken of de geruchten omtrent orders voor de Oost werden bewaarheid. Immers, het gezegde 'de mens wikt, de Shell beschikt', was niet zomaar ontstaan. Keer op keer gebeurde het, dat de vaarorders onderweg werden veranderd. Veel gekanker was dan het gevolg. Vooral omdat je door die orderverandering voorlopig wel kon fluiten naar post. Was namelijk bij het laden of lossen in een haven de volgende bestemming bekend, dan liet je 'thuis' nog gauw even in een brief weten wat het adres van het Shellagentschap in die volgende haven was. Of, eenmaal weer op zee, deed je dat middels een telegram. Ook konden de vaarorders en postadressen in Nederland opgevraagd worden bij het Shellkantoor. Prima geregeld dus, maar werden de orders onderweg gewijzigd, dan liep het bijna altijd mis. Wekenlang werd er dan geen enkel teken van thuis ontvangen. Deze nare consequentie van orderveranderingen liep als een rode draad door varen bij de Shell.

Geen post ontvangen betekende een bittere teleurstelling, die nog dagenlang doorwerkte. Om enigszins duidelijk te maken in welke stemming ik dan verkeerde (en ik niet alleen), haal ik enkele regels aan uit een brief die ik eens naar huis stuurde. Ik schreef:

'De beide Kerstdagen zijn weer achter de rug en ze zijn geweldig voor mij verlopen. Geweldig rot, wel te verstaan. Nog nooit zijn die dagen zo teleurstellend verlopen als deze keer. Zes weken achtereen geen vaste wal onder de voeten gehad, praktisch al die weken aan een stuk op zee gezeten met alleen maar water en lucht om me heen en in al die tijd taal noch teken van thuis. We zijn inmiddels onderweg naar Pladju en al mijn hoop is er nu op gevestigd, dat daar een brief voor me ligt. Volgens Bartjes kan dat haast niet anders. Maar helaas, opnieuw een afknapper. Niks geen brief. Geen fluit! Grotere desillusie kun je niet voorstellen. Geen letter. Van niemand niet. Balleefd! Van teleurstelling en chagrijn heb ik een paar

dagen geen bek opengedaan'. Naar later bleek, lag de oorzaak van deze ontboezeming in het feit dat de brieven van thuis naar Karachi waren verstuurd, de plaats waar we in eerste instantie naar toe waren gedirigeerd. Door een orderverandering werd deze plaats echter niet aangelopen, maar gingen we richting Singapore. Aangekomen post in Karachi werd doorgestuurd naar Singapore, maar omdat de eindbestemming uiteindelijk Pladju werd, kwamen ook daar de brieven te laat.

Behalve de ellende van wekenlang niets van thuis te horen, waren de in de brief genoemde Kerstdagen ook een absolute flop geweest. Normaliter werd er altijd alles aan boord aan gedaan om van deze dagen een feestelijke happening te maken, waarbij het kerstdiner met alles erop en eraan het hoogtepunt vormde. Maar door de lange tijd op zee, waren alle ingrediënten voor een feestmaal opgeraakt en was er geen gelegenheid geweest om nieuwe victualiën in te slaan. In plaats van ons te laten genieten van een culinair hoogstandje, schotelde de kok ons nu op 1e Kerstdag een echte Hollandse winterprak voor: Stampot zuurkool! Als kerstmenu, in de bloedhitte van de tropen, niet echt geslaagd. Ik kan hier nog bij vertellen, dat dit 'feestmaal' werd genuttigd terwijl we ten anker lagen bij Pajong, een van God en alle mensen verlaten plek in de Musirivier (de Pladjukalie) op Sumatra, en dat er in de machinekamer iets in de prak was gedraaid, zodat er ook nog bloed gezweet moest worden om deze averij te verhelpen. De 2e Kerstdag verliep niet veel beter, lading innemen langs het Pierhead, een laadstation, enkele mijlen uit de kust, midden op zee.

Wekenlang geen post krijgen, even zovele weken geen stap op de vaste wal gezet, totaal mislukte kerstdagen plus deze feestdagen moeten sappelen in een bloedhete machinekamer, ziehier een niet op zichzelf staand beeld. Het joeg je flink de pest in. Het waren van die perioden die doen denken aan wat ik vertelde over mijn eerste reis met de Murena. Verankerd aan de meerboeien voor de ingang van het Suezkanaal, werd ons toen door de bemanningen van passerende Nederlandse schepen meermalen toegeroepen: 'Varen bij de Shell, is werken in de hel!'

### **De biljetjes van Paultje**

De gemoedsuitingen in het vorige hoofdstuk werden me ingegeven toen ik vertelde dat het gerucht ging dat we na Piraeus via Mina al Ahmadi naar de Oost zouden gaan, maar dat dit door de gebruikelijke orderveranderingen nog heel anders kon uitpakken. Deze keer zouden de vaarorders echter ongewijzigd blijven. Op 11 juni vertrokken uit Piraeus werd, na een eerder beschreven reis door het Suezkanaal, de Rode Zee, Golf van Oman en de Perzische Golf, op 24 juni in 'Mena' afgemeerd. Hier werd een deel lading ingenomen. Voor aftopping tot de volle 12.000 ton die de Cistula kon bergen, werd naar Bahrein opgestoomd, een dag varen van Mena. In de namiddag van 28 juni zat hier de volle lading erin, de slangen werden afgekoppeld, in de machinekamer ging de telegraaf op stand-by en ratelende winches haalden de trossen binnen. Niet lang daarna verdween Bahrein met zijn gigantische zandbak als achtertuin uit zicht. Een goeie dag varen, en de PG lag gelukkig (!! ) achter ons. Het was midzomer, en hoe de omstandigheden aan boord in de jaren vijftig in dat jaargetijde waren, daarover heb ik al eerder verteld. Bloedverziekend heet!

In Bahrein was de vaarorder 'Singapore for orders' gekregen. Met andere woorden, koerszetten naar Singapore en onderweg de definitieve bestemming te horen krijgen. Wat die bestemming zou worden, was niet zo belangrijk. We gingen in ieder geval richting de Oost, en ik heb al verteld dat dit een prettig vooruitzicht was.

Na de passage van de Straat van Ormuz en de Golf van Oman lag de Indische Oceaan voor de boeg. De stemming was opperbest en in de machinekamer liep alles als een zonnetje. De regelmaat van het heldere geklik van metaal op metaal door de rollen van de klephebboemen op de nokken van de nokkenas, werd geen moment verstoord. Net zomin als het ritmisch geratel van de klepstoters op de in- en uitlaatkleppen. Aan dek was het een lust te horen hoe de hoofdmotor onafgebroken in achterwaartsmaat zijn uitlaatgassen uitplofte. Een vertrouwenwekkend geluid, waarvan de klankmaat gelijkmatig werd vertraagd en versneld door de trage, lange deining van de Indische Oceaan. Beurtelings werd het schip even opgetild, om vervolgens weer te zakken. Elke dag lekker weertje. Wel richtte de koperen ploert zijn stralen bijna loodrecht op het schip en was het dus warm, vooral in de machinekamer, maar komend uit de hel van de PG maalde niemand daar om.

Behalve de rust die uitging van een tadeloos werkende machinekamer, had ook de kalme Indische Oceaan een weldadige uitwerking op het leven aan boord. In de middag bracht ik veel vrije uurtjes luiierend en zonnebadend door op het bovendeck van het achterschip. Een zacht briesje zorgde voor wat koelte. Behoudens de altijd aanwezige geluiden uit de machinekamer die in verzwakte vorm door de open skylights het dek bereikten en het geplof van de uitlaatgassen, heerste er in de middaguren een welhaast absolute stilte. Het schip sliep. Althans, dat deden degenen die geen wacht hadden. Het schip zelf doorkliefde onverdroten mijl na mijl de oceaan, een breed spoor van schuimend zog achter zich latend. Eigenlijk moesten deze uurtjes ook door mij benut worden om een tukkie te doen, maar de 8 tot 12 wacht lopend, kwam ik redelijk aan mijn slaap. Een beetje bakken in de zon kon er dus wel af. 's Nachts om

twaalf uur na het overgeven van de wacht, kon ik bijna zeven uurtjes pitten voordat ik werd gepord voor het ontbijt. Om daarna weer een torn van vier uur in de vetloods te maken.

Tegen de tijd dat het 'acht glazen slaan' uit de machinekamer opklonk als teken dat de middagwacht van 12 tot 4 erop zat en de namiddagwacht van 4 tot 8 begon, braken er een paar gezellige uurtjes aan. Alvorens in te gaan op hoe die uurtjes werden ingevuld, eerst even uitleg wat wordt bedoeld met 'acht glazen slaan'. Stammend uit de heel vroege zeevaart, werd in de jaren vijftig aan boord de tijd op een wacht nog aangegeven door 'glazen te slaan'. In de machinekamer hing hiervoor een grote, helder klinkende metalen baar waartegen de stoker/olieman met een ijzeren staaf op elk half en elk heel uur een of meer klappen gaf. Op bijvoorbeeld de middagwacht van 12 tot 4, betekende één klap dat het half één was. Bij twee klappen was het één uur, bij drie half twee, en zo kwam er voor elk half uur een klap bij. Dit 'glazen slaan' ging door totdat er acht heldere klanken door de machinekamer galmden, ten teken dat het vier uur was en de wacht overgegeven kon worden. Op de andere wachten gaven het aantal glazen uiteraard andere uren aan.



Zoals ik zei, na de acht glazen aan het eind van de middagwacht braken er een paar gezellige uurtjes aan. Dit gold trouwens niet alleen voor de reis van Mena naar Singapore, tijdens alle reizen waren de paar uur voor het avondeten de momenten waarop je elkaar bijna altijd even opzocht. Genoeglijk met een paar collega's een borreltje voor eten pakken en gezellig ouwehoeren over alles en nog wat. Verhalen over thuis, gesprekken over 'hoe lang nog' en kankeren op de company en alles en nog wat, scoorden dan hoog. En, tijdens deze reis naar Singapore, werd er vooral gefantaseerd over mooie Chinese meisjes in korte rokjes met hoog ingesneden split.

Er werd veel gelachen als er iemand met een sterk verhaal op de proppen kwam. Veelal droop de ongeloofwaardigheid van deze verhalen af, zoals bijvoorbeeld het verhaal van Zure Arie, de hoofdwtk, over zijn hond Mirza. Gewend aan voornamelijk in de tropen te varen, wist de baas te vertellen dat hij, als hij in de winter met verlof was, alle dagen bibberend voor de kachel zat. Onderwijl ernaar verlangend liefst zo gauw mogelijk weer op een schip richting tropen geplaatst te worden. "Mijn enige troost was dan Mirza", maakte de baas ons dan wijs. "Die hond wist precies hoe moeilijk ik het had. Als ik zat te vernachelen van de kou, legde dat beest een poot op mijn schouder en deed hij het schuifje van de kachel verder open om het vuur extra op te stoken". Ja, ja. Overigens, waar deze sympathieke hoofdwtk de naam Zure Arie aan te danken had, is een raadsel. Op de Cistula was het een aardige en gezellige kerel. Hard in zijn optreden als je je werk niet goed deed, maar daar was hij dan ook baas voor.

Naast de stugge belevenissen van vertellers wiens verhalen niet te verifiëren waren, gebeurden er aan boord dingen waar geen kaartje van ongelof aan gehangen hoefde te worden. Ze gebeurden letterlijk onder de ogen van de bemanning. Zo kwam de tweede stuurman op een dag met het verhaal dat het weer raak was geweest met Bleckie. Bleckie was het troeteldier van ma Kip. Een leuk, zwart hondje, dat het goed met iedereen kon vinden. Maar om onverklaarbare redenen was er één man aan wie hij gruwelijk de pest had. En wel aan een Chinese roerganger. Deze liep de wacht met de tweede stuurman en elke keer als de roerganger het stuurhuis binnenkwam, keek hij schichtig om zich heen of hij het hondje van ma Kip ergens zag. Want, nadat hij zijn plaats aan het stuurrad had ingenomen, liep hij het risico dat zijn broekspijpen aan flarden werden gescheurd. Alsof Bleckie wist dat die Chinees zich niet kon verweren - hij mocht het stuurrad geen moment in de steek laten - vloog hij in een onbewaakt ogenblik op de roerganger af en zette grommend zijn tanden in een van zijn broekspijpen. Het enige wat het slachtoffer dan kon doen, was van zich afschoppen. Wat de zaak alleen maar erger maakte, want binnen de kortste keren bleef er van de broekspijpen niet veel meer over dan een paar aan repen gescheurde stof. De ongelukkige had dan als enige troost dat ma Kip medelijden met hem had en hem een nieuwe broek beloofde. Volgens de tweede stuurman een afdankertje van de ouwe, want hij had er zelf bij gestaan toen ma Kip op het gemoed van haar man werkte met: "Albert, nou heeft Bleckie alweer een broek van die Chinees verscheurd. Jij hebt nog wel een hangen die je toch nooit meer draagt, die geef ik wel aan de arme man". Zeker weten, de roerganger bleef liever bespaard van het agressief optreden van onze scheepshond, maar hij kon, wijzend naar zijn 'nieuwe' broek, in ieder geval regelmatig met trots zeggen: "Diszie one pants flom captain".

Bleckie gaf trouwens wel vaker stof tot praat. In de ogen van sommigen was het een verwend krenge omdat ma Kip elke dag aan de captainsboy opdracht gaf een biefstukje in Bleckie's etensbak te doen. Waar die hond volgens waarnemers op de brug geen hap van vrat. Als reden dat de voerbak op een bepaald moment van de dag toch leeg was, beweerden boze tongen dat de captainsboy dagelijks zijn rijstprak lardeerde met malse brokjes biefstuk.

Ik liet al doorschemeren, dat er veel gefantaseerd werd over vrouwelijk schoon. Praten over de andere sexe was een vast item en gaf regelmatig aanleiding tot pittige verhalen. Vaak ook zeer geestige. Zoals

bijvoorbeeld het verhaal van de vierde wtk. Na vele maanden niet in Holland te zijn geweest, had hij het geluk een reis naar Pernis te maken. Ergens heb ik al verteld dat dit voor iedereen een buitenkansje was om geliefden weer eens in de armen te sluiten en ik vertelde toen ook, dat men na de eerste begroeting aan dek snel verdween naar de beslotenheid van de eigen hut. En zo was het ook gegaan nadat het schip van de vierde in Pernis was afgemeerd. Na de eerste begroeting was ook hij, net als alle anderen, als een haas met zijn meisje naar zijn hut verdwenen. Nou waren de hutten erg gehorig. Alleen gescheiden door een dunne stalen wand, kon je bijna letterlijk horen wat er in de naastgelegen hut werd gezegd en gedaan. Dit nu wetend, was het verhaal van de vierde dat, terwijl hij en zijn meisje na hun lange scheiding intens genoten van hun samenzijn, ze in de hut ernaast een geluid hoorden alsof er met vlakke hand op een paar blote billen werd gekletst. Geen verbeelding, want tegelijkertijd zei een kirrend stemmetje: "En van wie zijn die billetjes dan...?". Waarop als antwoord kwam: "Van Paultje...". Schitterend. Of deze amoureuze conversatie van het paar in de naastgelegen hut inspirerend op hemzelf en zijn geliefde werkte, daarover repte de vierde met geen woord. Wel vertelde hij, dat collega Paul nadien nog menig keer werd herinnerd aan de intieme dialoog tussen hem en zijn liefje. Kwam Paul de eetsalon binnen, dan was er altijd wel iemand die zich zachtjes liet ontvallen: "En van wie zijn die billetjes dan...?". Waarop een ander dan stilletjes zei: "Van Paultje..." Waarmee ik ook maar wil zeggen wat ik al eens eerder zei: Aan boord werd niets van- en voor iemand verborgen gehouden.

### **Een ouwe sobat is niet meer**

Op de dag dat ik het verhaal van mijn collega/vriend op de Cistula over Paul en zijn billetjes aan het papier toevertrouwde, gaf de kalender 21 januari 1998 aan. Een dag later kreeg ik het bericht dat mijn sobat, Peter Ester, niet meer was. Op de dag dat ik zijn verhaal schreef had zijn hart het begeven. Zijn heengaan heeft me diep geraakt. Door onze lotsverbondenheid op de vaart hadden Peter en ik bijzondere gevoelens jegens elkaar gekregen toen we samen op de Cistula de 8 tot 12 wacht liepen. Hij als 4e en ik als 5e wtk. Als ik op onze wacht mijn rondje in de machinekamer had gemaakt, vonden we elkaar altijd onder bakboords luchtkoker. Daar, met één opgetrokken been steunend op de aftapafsluiter van de luchtcompressor, vertrouwden we elkaar onze diepste zieleroerselen toe. Niets hielden we voor elkaar verborgen. En na een jaar lang op een en dezelfde boot te hebben gevaren, was er een hechte band tussen ons ontstaan. Een band, aaneengesmeed door een gevoel van saamhorigheid en veel, heel veel humor. Die band is nooit verbroken. Ook niet toen we de brui aan ons zeemansleven hadden gegeven en ieder zijn weg ging. In die tijd zaten we niet op elkaars lip, maar we kenden elkaar zó goed, dat we bij onze schaarse ontmoetingen geen aanloopje hoefden te nemen om een gesprek op gang te brengen. Alsof we elkaar gisteren nog hadden gesproken, pakten we de draad weer op van onze vorige ontmoeting. Behalve best wel serieuze gesprekken, voerden dan vooral de verhalen over onze gezamenlijk beleefde avonturen de boventoon. We waren inmiddels getrouwd en gedreven door de humor waarmee onze avonturen altijd doorspekt waren, sleepten we onze echtgenotes mee in komische situaties waarbij veel werd gelachen. Met deze beelden voor ogen, maar vooral ook terugdenkend aan hoe Peter en ik aan boord met elkaar optrokken, stemt het me diep triest dat we onze belevenissen nu nooit meer samen kunnen oprakelen. Drie weken voor zijn heengaan, had ik hem nog gebeld om te vragen of ik het schoolschrift waarin hij al zijn reizen op datum van aankomst en vertrek had bijgehouden, nog een poosje mocht houden. Ik had dit schrift van hem te leen gekregen om gegevens voor mijn verhalen uit te putten. Elke keer als het ik dit schrift voortaan ter hand neem, zal er het besef zijn welk een onvergetelijke vriend ik heb verloren.

Peter was een zeer begaafd mens. Na zijn vaarperiode begon hij aan een glanzende carrière in het bedrijfsleven, waar hij, net als aan boord, zijn kennen en kunnen gepaard liet gaan met een fabuleus gevoel voor humor. Hij verzamelde hiermee vele vrienden om zich heen, van wie een aantal op zijn crematie beide eigenschappen aangrepen om hem een laatste eer te bewijzen. In de woorden die daarvoor werden gebezigd, klonk meermalen door hoe vaak Peter vertelde over de vaart. Hieruit blijkt wel, dat zijn zeemansleven hem na aan het hart lag. Hóe na, werd op indrukwekkende wijze verwoord door zijn dochter Carla. In de afscheidswaarderen aan haar vader, proefde ik hoe Peter in het gezin Ester vooral zal blijven voortleven met de herinneringen die hij heeft nagelaten uit de tijd dat hij op zee zat. Dit heeft op mij een zo diepe indruk gemaakt, dat ik extra gemotiveerd zal blijven doorgaan met het op papier zetten van mijn eigen zeemansverhalen. Daarbij hoop ik, dat tegen de tijd dat er voor mij drie rondjes om de mast wordt gemaakt, mijn verhalen dezelfde waarde zullen hebben zoals de verhalen van Peter betekenis hebben gekregen voor hen die hij achterliet.

Een ouwe sobat is niet meer. Voor de achterblijvers tikt de klok echter door. Dus ook voor mij. Nochtans zal ik, om verder gestalte te kunnen geven aan mijn zeemansherinneringen, bij tijd en wijle even een flink eind in de tijd terug moeten gaan.





## Inhoudsopgave

## 12. Neptunis aan boord

In herinnering brengend dat we uit Bahrein waren vertrokken met 'Singapore for orders', plukte de sparks in de Straat Malakka de definitieve eindbestemming uit zijn spreuwenkast: Pulu Bukom, een eilandje onder de rook van Singapore. Op 12 juli werden de trossen hier uitgebracht om een deel van de lading te lossen. Om de rest kwijt te raken, werd een dag later een klein eindje opgestoomd naar het tweelingeiland Pulu Samboe. De kennismaking met beide eilandjes duurde maar kort, want op 14 juli werd alweer koers gezet naar Pladju op Sumatra. Deze plaats aan de Pladjukali (officieel de Musirivier) werd twee dagen later bereikt. Een kort reisje, maar in ieder geval kon ik even proeven aan varen in de Oost en deed ik wat indrukken op van de, zich om de evenaar slingerende, gordel van smaragd. En, zeker weten, het was liefde op het eerste gezicht. Hoe varen in de Indonesische wateren me beviel en welke impressies ik daarbij opdeed, daarover zal ik zeker meer vertellen tegen de tijd dat ik een paar jaar later aanmonsterde op het s.s. Rita. Vooral met dit schip zou ik maanden achtereen een groot deel van de Indische Archipel doorkruisen.

Terugkomend op de reis van Pulu Samboe naar Pladju schiet me te binnen, dat ik voor de eerste keer de evenaar zou passeren. Volgens een eeuwenoude zeemanstraditie maakt Neptunis hier zijn opwachting om iemand bij deze gelegenheid aan een doopceremonieel te onderwerpen. Normaal zou ik hieraan ook hebben moeten blootstaan, maar om de een of andere reden is me dat gelukkig bespaard gebleven. Alhoewel gelukkig, ergens is het wel zo, dat een zeeman eigenlijk incompleet is als hij bij de overstap van het noordelijk halfrond naar het zuidelijk halfrond niet door Neptunis gedoopt is. Want dat wil de traditie: bij de passage van de evenaar door de god van de zee gedoopt worden om als zeevarende voor vol te worden aangezien. Zelf dus deze 'beproeving' niet te hebben hoeven doorstaan, heb ik daarentegen wel een paar doopfeesten meegemaakt. Reden om even te vertellen wat zich dan afspeelt.

Dagen voor het passeren van de evenaar werden de 'dopelingen' (waaronder soms ook meevarende echtgenotes) de bibbers bezorgd met smeulige verhalen over een onsmakelijk inzeep- en scheerritueel plus andere kwellingen. Intussen werd achter de schermen twee vrijwilligers aangewezen om als Neptunis en zijn vrouw op te treden. Op de dag dat de evenaar werd gepasseerd, toog dit 'echtpaar' met enkele ingewijden in alle vroegte aan het werk om op het tankdek achter de midscheeps de nodige voorbereidingen voor het doopfeest te treffen. Onder meer werd er een scheersopje van zaagsel, meel, havermout en andere vreemdsoortige ingrediënten gemaakt. Goed gemengd met zeewater, vormde dit een lekkere vieze kleffe troep. Ook werd er een troon en een tafel voor Neptunis klaargezet. Op de tafel een fles jenever, een fles zeewater, zoutpillen en meer vies smakende 'lekkernijen'. Behalve deze attributen, werden ook nog een aantal hindernissen opgesteld. Bijvoorbeeld een opgehangen ladingnet waar overheen geklauterd moest worden en een koelzeil (een soort fuik van zeildoek) om doorheen te kruipen. Een doopfeest zonder weiwater is ondenkbaar, vandaar dat ook nog de brandslangen strategisch werden klaargelegd om de dopelingen tijdens het nemen van de hindernissen met fikse stralen zeewater te bestoken.



**Figuur 17: Neptunis bezig met een stichtelijk woord. Een van zijn helpers heeft de scheerkwast al in de aanslag**

Omstreeks het tijdstip dat de evenaar werd gepasseerd, stond de kapitein klaar om Neptunis en zijn vrouw officieel te ontvangen. Neptunis gekleed in een lang gewaad, kroon op zijn hoofd en drietand in zijn hand. Zijn vrouw in korte broek, 'haar' blote bovenlijf getooid met een, zo mogelijk van een meevarende echtgenote geleende, opgevulde tietenvanger. Pruiken van uitgerafeld touw sierden de hoofden van beide echtelieden. Na de welkomstspeech van de kapitein riep Neptunis de dopelingen één voor één bij zich voor een stichtelijk woord, waarna het inzeep- scheerritueel nog wel was te pruimen, maar het verplicht innemen van een borrel - uiteraard uit de fles met zeewater - en het slikken van de op tafel liggende 'lekkernijen', was andere koek. Alleen al het zien van deze delicatessen gaf braakneigingen. Terwijl de

dopelingen Neptunis gedwee aanhoorden, ze zonder tegensputteren de 'borrel' naar binnen sloegen en de 'lekkere' hapjes met een vies gezicht wegkauwden, stonden handlangers van de god van de zee al met de brandslangen in de aanslag om de novieten na het bevel van Neptunis om de hindernissen te nemen, de volle laag te geven. Aanhoudend werden ze nat gespoten. Elke doopplechtigheid ontaardde zodoende in een gigantisch waterfestijn, dat zijn climax kreeg met het op de korrel nemen van Neptunis himself. Ook zijn 'vrouw' werd daarbij niet gespaard. Beiden werden bij wijze van spreken van dek gespoten door de op wraak beluste gedoopten, nota bene daarbij geholpen door de plotseling ontrouw geworden medeplechtigen van de zee-god.

Het sluitstuk van het doopspektakel was altijd een gezellige boel. Droge kleren aan, en allemaal naar de rooksalon voor de plechtige uitreiking van de doopcertificaten en om stevig na te praten. De jeneverfles stand-by. Bij deze gelegenheid uiteraard niet de met zeewater gevulde fles.

### **Spullen kopen, pilsje pakken en een stropdas**

Na Pladju luidden de orders opnieuw Pulu Bukom, van waaruit op 24 juli werd begonnen aan de lange reis naar Hobart op Tasmanië. Tijdens het eerste deel van deze reis was het nog duidelijk merkbaar dat er in de tropen werd gevaren. Temperaturen van rond de vijfendertig graden waren normaal (in de machinekamer kwamen daar nog een flink aantal graden bovenop), maar eenmaal de Steenbokskeerkring gepasseerd en steeds zuidelijker varende, werd het voelbaar dat het op het zuidelijk halfrond winterseizoen was. De blauwe uniformen werden uit de mottenballen gehaald en de hutverwarming kon er best bij.

Zestien dagen na het vertrek uit Pulu Bukom werd Hobart bereikt en na langer dan twee weken op zee, was het verlangen groot om weer eens de wal op te gaan. Alleen, alle drie de dagen dat we in Hobart binnenlagen, was het rot weer. Koud en miezerig. Niemand was er zelfs voor te porren om 'spullen te kopen en een pilsje te pakken', de standaardvoornemens bij het binnenlopen van bijna elke haven.

Nadat in Hobart een deel van de lading was uitgepompt, werd meteen voor en achter gemaakt voor een paar dagen zeekiezen naar Melbourne. Het weer in Melbourne was aanmerkelijk beter dan in Hobart en iedereen maakte dan ook dankbaar gebruik van de mogelijkheid om even weer vaste wal onder de voeten te voelen. Wie echter geen stap van boord zette, was ma Kip. De Australische autoriteiten stonden niet toe dat dieren het schip verlieten, en voor geen goud liet de kapiteinsvrouw haar Bleckie alleen. In de komende maanden zou de Cistula opnieuw een aantal Australische havens aanlopen waar ma Kip om genoemde reden de niet wal op ging, maar ik meen me te herinneren dat het in Melbourne was, dat ze een cadeautje had willen kopen voor de baas die jarig was als we weer op zee zaten. Zelf dus niet van boord gaand, vroeg ze ons - de vierde wtk, de sparks en mij - of wij een aardigheidje voor de hoofdwtk wilden kopen. Ze gaf geld mee, en: "mochten jullie nog wat overhouden, koop daar dan maar een pilsje voor". Nou maakte ik al eerder gewag van 'spullen kopen en pilsje pakken' bij het de wal op gaan, maar ik vertelde er niet bij dat de volgorde van deze voornemens meestal werd omgedraaid. Bijgevolg bleef er daardoor meestal niet veel over om nog spullen te kopen. Helaas ging het ook zo met ma Kip haar cadeautje voor de baas. Van het meegekregen geld werd eerst een 'paar' pilsjes gepakt en van de rest kon daarna nog net een goedkope, lelijke stropdas worden gekocht. Onderweg terug naar boord veel lol natuurlijk, maar naarmate we dichterbij de aanlegsteiger kwamen, werden we stiller. We zouden hoe dan ook bij ma Kip met de billen bloot moeten en we begonnen ons toch wel een beetje te knijpen. Eenmaal weer aan boord, zochten we de kapiteinsvrouw maar zo gauw mogelijk op en biechtten schuld bewust op hoe we haar geld hadden besteed. En dat het ons heel erg speet dat ze nu zo'n lullig cadeau voor de baas hadden. De kapiteinsvrouw liet duidelijk blijken niet blij te zijn met ons verhaal, maar gelukkig liet ze ons niet kielhalen. En toen we weer onder elkaar waren zei de vierde: "Zag je dat, het leek wel of ze amper haar lachen kon houden". Of dat nou wel of niet zo was, behalve dat ma Kip nou eenmaal een ontzettend aardig mens was, was ze als zeemansvrouw flink door de wol geveerd in de omgang met zeelui. En dus kan dus best zo zijn geweest dat ze onze spijtbetuigingen met een binnenpretje heeft aangehoord.

Een dag of wat later en weer op zee, kreeg de jarige baas zijn stropdas. Hij was er erg mee in zijn nopjes. Althans, zo leek het. Maar het valt te betwijfelen of Zure Arie dat oerlelijke ding ooit heeft gedragen.



## Inhoudsopgave

## 13. Negenendertig dagen op zee en rijstpikken

**Kramat**

**Dokken in Singapore!**

**Broodmager, maar verticaal en op eigen kracht!**

**Haaïen vangen**

**Rotmuskiet**

**Ontsnapt aan de zeis van Magere Hein**

**Een lagere rang en tóch mazzel?**

Na Melbourne lagen er maar liefst negenendertig(!) dagen op zee voor de boeg. Vijftwintig dagen in ballast naar Rastanura aan de Perzische Golf, en vandaar, geladen met 12.000 ton olie, veertien dagen naar Pulu Bukom. In Rastanura zou blijken dat de lading binnen een dag erin zat, even vertreden aan de wal was er niet bij, en dus kan deze dag gevoeglijk tot een zeedag worden gerekend. Het enige verschil is, dat de hoofdmotor een twintigtal uren even niets te doen had.

Op drie dagen na, dus zes weken aan een stuk op zee. Bijna zes weken lang, vierentwintig uur per dag alleen maar water, lucht om ons heen en de weergoden als metgezel. De laatsten hielden zich na het vertrek uit Melbourne op de Indische Oceaan redelijk gedeisd, en eenmaal Kaap Leeuwin gerond, lieten ze zich op deze grote lap water ook van hun goede kant zien. Onder deze gunstige weersomstandigheden stuwden dag na dag vijfenveertighonderd paardekrachten de Cistula onverdroten elk etmaal zo'n driehonderd zeemijlen richting Perzische Golf.

In de machinekamer ging alles zijn gangetje. Aan het einde van bijna elke wacht kon op de wachtstaat 'bij ronde alles wel' worden genoteerd. De number one was met zijn Chinese handlangers aan het soppen en schilderen gezet om de top van de machinekamer een nieuw aanzien te geven. Een karwei waar ze wekenlang zoet mee waren en waar ze, ondanks de bloedhitte waaronder gewerkt moest worden toen we eenmaal weer in tropische wateren voeren, elke dag stoïcijns mee verder gingen.

De routine van alle dag zorgde voor een gezapig aaneenrijgen van de dagen en weken die voorbij gingen. De vrije uurtjes werden gevuld met wat luieren aan dek, elkaar opzoeken voor een praatje, een kaartje leggen of een spelletje mahjong spelen. Of gewoon wat zitten lezen in je hut, de hutventilator op volle toeren voor wat verkoeling. Tussendoor soms ook een stukje verder schrijven aan een onderhanden brief voor thuis.

In de tropen, 's avonds voordat het pakkie-an-droevig, het ketelpak (ook wel soepjurk genoemd) weer aan moest voor een torn van vier uur wachtlopen, ging ik vaak een poosje aan dek. Hieraan denkend, komen nostalgische beelden boven van de altijd wondermooie zonsondergangen in de tropen en aan de bijna direct daarna invallende duisternis. De hitte van de dag maakte dan plaats voor de mildere warmte van de tropenavond. Als ik dan op mandieslippers, gekleed in korte broek en losgeknoopt overhemd aan de reling stond, met boven me een heldere sterrenhemel en om me heen een volkomen vlakke zee, dan voelde ik me senang. Terwijl het schip zich welhaast geruisloos een weg baande door het rimpelloze water, dacht ik op die momenten hoe machtig mooi het zeemansleven was. Dat het varen ook minder aangename kanten kende, verdween dan naar de achtergrond.

Op een van de avonden aanschouwde ik een machtig mooi natuurverschijnsel. Varende in de Arabische Zee, waar korte golfjes de zeespiegel licht in beroering brachten, was de zee één grote oplichtende vlakke. Zover het oog reikte, leek het of miljarden vuurvliegjes op het zeeoppervlak waren neergestreken. Nooit eerder had ik de zee zo zien oplichten. En welke zee ik ook nog zou gaan bevaren, nooit zou ik meer getuige zijn van zo een schitterende schouwspel.

Na aankomst in Rastanura werd de Cistula in recordtempo volgejast. Het ging zo vlug, dat de stuurliu bijkans in de stress raakten door de angst voor overflows. Maar zonder dat er ook maar een druppel olie over de muur verdween, slaagden ze erin alle tanken op tijd af te toppen. De slangen werden in no time afgekoppeld en niet veel later was het ratelen van de winches alweer te horen om de trossen binnen te halen. Met een paar klappen van de schroef kwam de Cistula vlot van de kant en kort daarna ging de telegraaf voor de komende veertien dagen weer op volle kracht vooruit. De steven gericht op Pulu Bukom. De kalender gaf 12 september aan.

Net als de voorgaande vijftwintig dagen van Melbourne naar Rastanura, verliepen de veertien dagen naar Pulu Bukom ook weinig enerverend. In de dagenlange cyclus van wachtlopen, torn toe maken, eten drinken en slapen, was het volgen van een school opgejaagde vliegende vissen al een welkome afleiding. Voor de Chinese crew betekende dit verzetje zelfs een mazzeltje. Volgeladen lag het schip diep in het water, waardoor een paar vissen zich soms in de landingsplaats vergisten en op het tankdek terecht

kwamen. De Chinezen als de kippen erbij om ze op te rapen als welkome aanvulling bij hun dagelijkse rijstprak. Terwijl ik deze beelden weer voor me haal, gaan mijn gedachten onwillekeurig terug naar onze eigen rijstmaaltijden aan boord. Om je vingers bij af te likken! Vooral de rijsttafel met alles erop en eraan, was een culinair feest. Dit snoepje van de week, waar iedereen likkebaardend naar uitkeek, stond traditioneel op zondag op alle Shellschepen op het menu. Vooral als de ouwe een liefhebber van Indisch eten was, kon de kok zich uitleven. Hij hoefde maar te kikken en hij kreeg alles wat hij nodig dacht te hebben om er een feestmaal van te maken. Voorafgaand aan dit gastronomisch genoegen, was het meestal vaste prik om voor het smikkelen en smullen gezamenlijk (de wtk en stuurman die de wacht hadden uitgezonderd) in de hut van een collega of in de rooksalon een borreltje te drinken. Bar gezellig. Vaak werden het er meer dan een en werd de tijd wel eens vergeten, maar als er dan een messroomboy kwam met de boodschap "dinnel is leady", ging het met zijn allen richting eetsalon. Heerlijk rijstspikken. Pilsje erbij als wekelijkse oorlam van de company. Het water loopt me nog om de tanden.

### **Kramat**

Op 26 september werd Pulu Bukom bereikt. De lading ging er hier uit en de volgende bestemming werd Pladju, waar de vierde wtk en ik geheel onverwacht promotie maakten. Vanwege het min of meer willens en wetens in de prak laten draaien van een hulpmotor, kreeg de derde wtk zonder pardon de zak. Zijn plaats werd ingenomen door de vierde wtk, waardoor ik als oudste vijfde het geluk had ook een rang op te schuiven. Weliswaar werd ik wáárnemend vierde, maar het was toch een luchtsprongetje waard. Geen rondjes meer lopen, het scheelde een flinke duit in de gage en, zoals dat aan boord ging, ik kreeg meer status. Van vijfde vierde worden, was meestal de overstap om van 'jij' 'u' te worden.

Mijn eerste reis in mijn nieuwe rang ging, na Pladju en via Pulu Bukom, naar Fremantle in Australië. In de negen maanden dat ik inmiddels op de Cistula voer, had de machinekamer weinig geheimen meer voor me. Mijn taak als verantwoordelijk wtk van de 8 tot 12 wacht, ging me dan ook gemakkelijk af. Bovendien had ik in mijn CSM-tijd ook al als vierde gevaren, helemaal vreemd was deze rang me dus niet. Alleen, er zat wel verschil tussen een 4.000-tons tankers met een eenvoudige machinekameruitvoering en een oceangoing tanker van 12.000 ton met als voortstuwing een zware dieselmotor.

Het leek wel of de Cistula een abonnement op Australië had, want na een retourreis naar de Oost, waar in een tijdsbestek van een tiental dagen Pladju en tweemaal Pulu Bukom en Pulu Samboe aangelopen werd, luidden de orders opnieuw Fremantle. Terwijl ik probeer wat beelden op te roepen over het verloop van deze reis, schiet me te binnen dat ik in de genoemde tien dagen een nieuwe naam kreeg: Kramat. Bedacht door Peter Ester. Waarschijnlijk had hij wat Maleis opgepikt, en kramat betekent meen ik kerkhof in het Maleis. Mijn nieuwe naam burgerde dusdanig in op de vloot, dat velen me niet anders kenden. Als het toeval wilde dat Shellschepen, waar dan ook, bij elkaar in de buurt voeren, dan was het de gewoonte om over en weer te laten weten wie er aan boord zaten. Het gebeurde dan wel dat er werd gevraagd wie is Kerkhof. Seinde de sparks terug dat is Kramat, dan was ik meteen bekend als degeen waar men op zijn minst over had gehoord. Vooral nadat ik in de loop van de jaren op meerdere schepen mijn visitekaartje achterliet, bleek ik op de een of andere manier stof tot praten te geven. Of dat iets te maken had met Malle Daan, zoals ik ook wel werd genoemd?

Op 12 november lagen we weer bij Fremantle voorgaats. Het was een reis geweest zoals vele andere. Goed weer, soms iets minder met wat overkomende zeetjes, maar voor de rest hadden de weergoden het goed met ons voor gehad. Weinig troubles in de machinekamer, waar de normale werkzaamheden werden uitgevoerd om de tent ongestoord draaiende te houden.

Komend in de buurt van Australië, was het weer de moeite waard geweest om bij tijd en wijle even aan dek te gaan om albatrossen te volgen. Altijd, als er een reis naar dit continent werd gemaakt en er nog in geen dagen land in zicht was, waren er ineens een paar. Zonder ook maar één keer hun machtige vleugels te bewegen, begeleidden ze het schip en scheerden ze, alsmaar zwevend, over de golftoppen van het ene golfdal naar het andere. Vooral bij hoge zeeegang, een fantastisch gezicht. Dagenlang vlogen ze mee, nooit streken ze waarneembaar neer op het water. Totdat ze weer even raadselachtig verdwenen als ze waren gekomen.

Behalve dat we in Fremantle het feestje vierden van de geboorte van de zoon van de eerste stuurman (eerder vertelde ik hier al over), vergastte de agent van de Shell ons op een trip door een stukje Australische bush-bush. Kangeroetje kijken in het achterland van Fremantle. Een aparte ervaring.

Op Fremantle volgde het nog iets zuidelijker gelegen Albany, en vandaar, een kleine twee dagen varen langs de kust in noordelijke richting, naar Geraldton. Na hier een dag binnen te hebben gelegen, luidden de vaarorders Singapore.

### **Dokken in Singapore!**

Tegen de tijd dat we in Singapore zouden aankomen, was het ongeveer een jaar geleden dat de Cistula zijn jaarlijkse dokbeurt had gehad. Reden om al weken van tevoren druk te speculeren of het komende grote onderhoud aan schip en machines misschien wel in Singapore zou plaatsvinden. Als wens van de vader van de gedachte om een dokbeurt in Rotterdam of Amsterdam te ondergaan, hoefde in de verste verte niet gedacht te worden. Daarvoor was de Cistula in de afgelopen maanden te ver uit de Europese wateren gehouden, en het zag er niet naar uit dat daar op korte termijn verandering in zou komen. In de speculaties waar gedocht zou worden, was Hong Kong ook meermalen genoemd, maar, ik herhaal de bekende kreet op de Shellvloot maar weer eens: 'de mens wikt, de Shell beschikt.'

Het werd Singapore. Op 29 november 1952 ging op de rede van deze wereldstad de spijker erin, om een paar uur later weer ankerop te gaan om op te stomen naar het King's Dock, waar de eerstkomende veertien dagen de telegraaf op 'stop' bleef staan. Veertien dagen waarin hard werd gesappeld aan het schip, de hoofdmotor, alle hulpwerktuigen, de ketels en aan leidingen en afsluiters. Maar, en dat vergoedde alle zweetdruppels die al dit geploeter kostte, ook twee weken waarin geen wachten gelopen hoefden te worden en boerennachten gemaakt konden worden. En 's avonds en in de weekenden Singapore verkennen. Voor dit laatste had ik - overigens niet als enige - geprobeerd mijn 'vrij bedrag' wat op te krikken. Wel nodig, want het zat er dik in dat we goede sier zouden maken.

Denkend aan de doktijd in de Leeuwenstad, komen mooie momenten (en ook wilde!) weer tot leven. Zoals de bezoeken aan de Botanical Garden en de Tiger Balm Garden. Rondwalen in de Botanical Garden betekende volop genieten van alles wat er in de tropen groeit en bloeit. Een schitterend aangelegde tuin, waar apen zich speels van boom tot boom slingerden en waar onvoorstelbaar mooi gekleurde vogels vrij rondfladderden. Een stukje paradijs op aarde. Een bezoek aan de Tiger Balm Garden was een belevenis apart. Aangelegd in opdracht van de tijgerbalsumkoning, de Chinees Ah Boon Aw, voerde een wandeling door deze tropische tuin langs allerlei beeltenissen van de meest gruwelijke en bloedige taferelen. Scènes waarin hoofden worden afgehakt, lichamen in de lengte worden doorgezaagd en meer van dit soort gruwelijkheden. Ze waren over de hele tuin verspreid. Helaas ben ik de betekenis van al deze barbaarsheden vergeten. Vaag staat me bij dat het strafmethoden waren die met de zeven oordelen hadden te maken.



**Figuur 19: Tigerbalm Garden. Geen pretje doormidden gezaagd te worden**

Heel wat anders, maar vaste prik, was een slentergang door Change Alley, het 'Straatje van alles'. Een marktstraatje, waar, de naam zegt het al, werkelijk van alles te koop was. Wandelend onder een boog van opgehangen koopwaar, met links en rechts dicht tegen elkaar geplaatste kramen waar omheen ook nog allerlei spullen waren uitgestald, kon je amper een stap verzetten. Een alledaagse marktaanblik, zou je zeggen. Alleen, vraag niet waarom nou juist het 'Straatje van alles' die aparte, niet te omschrijven uitstraling had. Misschien wel omdat er altijd zeelui te vinden waren en altijd het toeval zich wel aandiende dat ouwe sobats er elkaar ontmoetten.

Natuurlijk was er in Singapore heel wat meer te zien dan de Botanical Garden, de Tiger Palm Garden en het 'Straatje van alles'. Ik zal echter geen moeite doen een beschrijving te geven van alle indrukken die ik in deze prachtige stad opdeed. Zou ik het wel doen, ik zou verzanden in allerlei superlatieven, zonder echter de juiste sfeer op te roepen die bij Singapore hoort. Vond het sightseeën voornamelijk overdag plaats, en dan alleen tijdens de paar zaterdagen en zondagen dat we in dok lagen, 's avonds gingen we flink uit ons dak. Behalve de Cistula lagen er nog twee Shellschepen in het King's Dock, en met de collega's van deze schepen - onder wie Dolle Dries, zo gek als een deur - was het bijna elke avond groot feest. Na een dag van hard sappelen meteen douchen, gauw nog even aanschouwen bij de eerste tafel en daarna, keurig in het wit, richting dokpoort. Taxi's charteren, en: "We zien elkaar in Airview". Waar ieders gang in eerste aanleg ook heenvoerde, later op de avond was Airview namelijk de plek waar iedereen zich

verzamelde om te drinken (grote driekwartliter flessen Carlsberg bier), plezier te maken en te dansen bij de klanken van een prima orkest.

Goed bier en swingende muziek in een puike ambiance, perfecte condities voor een gezellige avond. Maar wat Airview vooral populair maakte, waren de taxigirls. Sexy Chinese meisjes die je, na het afgeven van een dansticket, ten dans kon vragen. Maandenlang op zee, zonder ook maar een enkele keer contact met vrouwelijk schoon, gaf bij het dansen alleen al het aanraken van de taxigirls een kick die de hormonen danig op tilt joeg.

Op zaterdagavond bood Airview iets extra's, en wel een floorshow. Tegen elf uur, als de stemming er goed inzat, werd de dansvloer vrijgemaakt om ruimte te maken voor een artiest. Zo vertoonde op een van die zaterdagavonden een vuurvretter zijn kunsten. Meterslange vuurkolommen spoog hij de zaal in. Een met veel show gebracht spektakel, waar vooral Dolle Dries zozeer door werd begeesterd, dat hij na afloop het orkestpodium beklom en aankondigde ook een vuurvretteract te zullen opvoeren. De band speelde het spelletje mee, en onder tromgeroffel daalde Dolle Dries weer af naar de dansvloer, waar hij met veel bombarie een doosje lucifers uit zijn broekzak haalde. Wat volgde is voorspelbaar. Onze nepvuurvretter ontstak een lucifer en als een volleerd entertainer doofde hij het vlammetje in zijn mond. Geen bijster spectaculaire vertoning, maar hij werd door het publiek (een fiks aantal zeelui van allerlei nationaliteiten, allemaal meer onder de indruk van vuurwáter dan van de vuurvretter), juttten hem dusdanig op, dat Dolle Dries steeds driester werd. Wel drie, vier brandende lucifers tegelijk bracht hij naar zijn mond. Aanvankelijk zonder schadelijke gevolgen. Maar toen hij, overmoedig geworden door de vele toejuichingen als sluitstuk van zijn optreden een heel bosje lucifers afstreek en tussen zijn kaken doofde, had hij een probleem. Drinken ging daarna nog wel, maar met eten had Dolle Dries het de volgende dagen een stuk moeilijker. Dolle Dries, compleet geschift. Of het waar is of niet, maar ooit schijnt hij het in Bangkok te hebben gepresteerd om, op een feestje van de Nederlandse consul ter gelegenheid van de verjaardag van de koningin, als Tarzan in een kroonluchter te hangen. Gedurende de tijd dat we in dok lagen, ging hij steevast stappen met een tulband op zijn kop. Hij had dat ding had gekocht van een Indiase taxichauffeur in Singapore en had bij de koop bedongen dat deze Hendrik (zoals wij Indiaërs noemden) hem moest leren hoe hij de vele meters stof om zijn hoofd moest wikkelen. Een wandelstokje, parmantig onder zijn arm geklemd, maakte zijn 'uitgaanstenu' compleet. Dat hij aldus uitgedost compleet voor paal liep, kon hem geen fluit schelen.

Rond middernacht, als de band in Airview het 'God save the Queen' inzette ten teken dat het sluitingstijd was, ontstond er een run op de reeds wachtende taxi's en bij het instappen hoefden we de chauffeurs niet te zeggen waar we heen wilden: Boogiestreet! Het beroemde straatje in Singapore, waar alleen maar eetkraampjes en eettentjes waren te vinden. Door het Carlsbergeffect zat de stemming er bij het verlaten van Airview optimaal in, en uitgelaten juinden we de chauffeurs op om als eerste het befaamde straatje te bereiken. Voor een paar Singaporedollars extra waren ze daar meestal wel voor te porren en met gierende banden scheurden ze dan door nachtelijk Singapore. Gelaten toekijkend hoe we uit de raampjes hingen en, als het een taxi met open dak was, als Romeinse veldheren overwinninggebaren maakten tegen het omringende verkeer.

Boogiestreet. In termen van 'je bent jong en je wilt wat', denk ik met ontzettend veel plezier terug aan de keren dat ik hier mijn voetstappen heb gezet. Nóg ruik ik de houtskoolvuurtjes waarop de lekkerste sathé ajam, sathé babi en sathé gamping werd geroosterd. Ik zie weer voor me hoe ik met mijn maten neerstreek in een eettentje, het zoveelste pilsje van die avond soldaat maakte en een heerlijke rijsthap naar binnen werkte. Vooral in de weekends was het er beregezellig. Extra druk, en tussen het publiek van alle mogelijke pluimage, zag je er dan ook de upper ten van Singapore. Veel dames in het lang en heren in rok, die na een avondje theaterbezoek de gang naar Boogiestreet maakten om buiten in de zwoele tropennacht, nog even wat te eten, te drinken en uit de bol te gaan. Jonge jaren herleven als ik denk aan de dit straatje ergens in het centrum van Singapore. Niet alleen speelde zich hier een uitbundig nachtleven van eten en drinken en lol maken af, je zag er ook de meest wonderlijke types. Zoals bijvoorbeeld Tattooed Annie, die haar tatoeages liet bewonderen als je haar een pilsje of een paar dollarcenten beloofde. Voor wat meer was ze ook bereid haar 'intieme' tatoeages te laten zien. Wie ook altijd in Boogiestreet present was, was een klein Chinees meisje. Ik noemde haar Mee Kwee. Met een of ander Chinees tokkelinstrument kwam ze bij je staan en zong ze met die typisch Chinese klanken een liedje waarvan de eerste woorden klonken als 'Mee kwee, oh, mee kwee...'. De rest van de tekst ontging me compleet, maar het klonk zo vrolijk, dat ik aan het eind van haar optreden elke keer prompt naar mijn kantzak greep om haar wat geld toe te stoppen. Blijkbaar was dat zoveel, dat ze me voor een vaste weldoener ging beschouwen. Want was ik er eens niet, dan wisten collega's die wel de gang naar Boogiestreet hadden gemaakt te vertellen, dat Mee Kwee naar me had gevraagd. (: "Why mistuh Klamat no come")

Uitgaansvertier in de eerste jaren van mijn zeemansleven. Het roept nostalgische verlangens op nog eens terug te keren naar de plaatsen waar ik met mijn vaarkompanen zo machtig veel plezier heb beleefd. Het



zou echter een vergeefse reis worden. Het 'Straatje van alles', Airview en Boogiestreet, ze bestaan niet meer. Net zo min als Kingstreet en Albertstreet, waar hetzelfde vermaak was te vinden als in Boogiestreet, alleen wat ingetogener. Bulldozers hebben al deze plekken met de grond gelijk gemaakt, om plaats te maken voor de gigantisch hoogbouw die nu de skyline van Singapore vormt.



**Figuur 20: Voetballen tegen de Tigambierbrouwerij. Gelegenheidselftal, samengesteld uit de officieren van de Cistula en de Omala**

Mijn belevenissen tijdens het dokken in Singapore nog eens nalezend, stroomt mijn geheugen over van herinneringen die ik nog niet heb verteld. Herinneringen die allemaal terugvoeren naar een jolige tijd. Ongestraft bleef dit ongebreideld plezier maken evenwel niet, want, na op werkdagen van acht tot vijf flink aanpoten in de vetloods, overdag in de weekends sightseeën en alle avonden stappen (met tussendoor ook nog een partijtje voetballen in de tropenhitte tegen een bierbrouwerij, waar men ons na afloop van de partij uitnodigde om ongelimiteerd onze dorst te lessen), is het niet verwonderlijk, dat iedereen na veertien dagen aardig het lek had. Van de lang verbeide boerennachten was niets terechtgekomen en hoe de pijp helemaal uitging, kan ik het best vertellen met een voorval dat plaatsvond op de laatste dag dat we in dok lagen. Alle geplande werkzaamheden waren gereed gekomen, en in de loop van de ochtend was het proefdraaien van de hoofdmotor en de hulpwerktuigen succesvol verlopen. Daarna was het aan de derde en vierde wtk (aan Peter Ester en mij dus), om alles in gereedheid te brengen om 's middags zee te kiezen. Alles liep volgens plan en 's middags om vier uur, toen de tweede wtk de machinekamer van ons overnam, konden we gaan douchen. Gedurende het vaarklaar maken voor vertrek, hadden Peter en ik ons nog prima op de been kunnen houden en ons werk kunnen doen, maar eenmaal in de doucheruimte bleek dat veertien dagen dokken met alles erop en eraan, onverbiddelijk zijn tol eiste. Total loss waren we. Zittend trokken we ons ketelpak en pendekkie uit, maar tot douchen kwamen we niet meer. We vielen als een blok in slaap! Terwijl wij helemaal gevloerd in de doucheruimte in Morpheus armen lagen, ging onderwijl aan boord alles gewoon zijn gang. Na het wegvaren van de dokkade en even daarna weer buitengaats, pakte iedereen de routine van weer op zee zijn op. Dat de derde en de vierde wtk zich niet lieten zien, was niets bijzonders. Ze hadden geen wacht en zouden wel in hun hut zitten. Maar toen we 's avonds niet aan de eerste tafel verschenen, en ook niet aan de tweede, vroeg men zich toch af waarom we niet waren komen opdagen. De eerste gedachte was natuurlijk "Die liggen te pitten". Dat was dus ook zo, maar niet waar men ons dacht te vinden, in onze hut dus. Toen een paar collega's hier gingen kijken, troffen ze die uiteraard dan ook leeg aan. Ook na verder zoeken bleven we onvindbaar. Werden we aanvankelijk alleen maar gemist, op een gegeven ogenblik werden we echt vermist. Totdat er bij iemand het muntje viel; hij meende ons nog gezien te hebben toen we richting doucheruimte gingen. En daar vond men ons. Broederlijk naast elkaar liggend, allebei in onze blote tida ada. We sliepen zo vast, dat we niet eens merkten dat we gezelschap hadden gekregen. We lagen echter nog op de plek waar we ons ketelpak en pendekkie hadden uitgetrokken, om precies te zijn pal onder de douchekoppen, en dus was het een 'koud' kunstje om ons ervan bewust te maken niet meer alleen te zijn. En het is wel zeker dat de ongeruste collega's de koudwaterkranen met satanisch genoeg hebben opgedraaid.

Later gebeurde het nog eens dat Peter en ik bij wijze van spreken in elkaars armen de slaap des onschulds sliepen. Op een pendekkie na, waren we ook toen in onze blote niks. Hoe we voor de tweede keer in deze niet alledaagse situatie terecht kwamen en welke komische herinnering ik aan deze snurkpartij heb, dat vertel ik mettertijd nog wel. Na de dokbeurt in het King's Dock, lieten we op 13 december 1952 Singapore de achtersteven zien. Als eerste bestemming werd aangekoerst op Pladju, en vandaar ging de reis naar Pulu Bukom. Gedurende de drie dagen dat we hier binnenlagen, maakte bijna iedereen van de gelegenheid gebruik om over te steken naar Singapore, waar het 'Straatje van alles', Airview, Boogiestreet en al die andere bekende plekken lokten. Van het bezoek aan Airview herinner ik me, dat we ongewild mot kregen met een stel soldaten van het Vreemdelingenlegioen. Ze waren op weg naar het toenmalige Frans Indo-China en mochten in Singapore nog even de bloemetjes buiten zetten. Er staat me niets meer bij

waarom die legionairs heibel zochten, maar wel weet ik nog dat er rake klappen werden uitgedeeld en dat we tegen deze getrainde vechtjassen niets hadden in te brengen. Maar we kregen hulp. Van een koppeltje Hollandse marineklanten. Deze Jannen vermaakten zich ook in Airview en ze waren niet te beroerd om zich solidair met ons te tonen. Het 'wij, Hollanders'-gevoel ontsteeg blijkbaar de van oudsher bestaande - niet te verklaren - controverses tussen de koopvaardij en de Marine. Er werd flink geknokt, maar toen de kruitdampen opgetrokken waren, werd alles pais en vree. Het verborgen gevoel van lotsverbondenheid tussen ons als zeelui en een stelletje legionairs die ook lang en ver van huis en haard waren, zorgde er waarschijnlijk voor dat de vredespijp werd gerookt. Over en weer boden we elkaar pilsjes aan en klonken we op elkaars gezondheid, die, op een paar blauwe plekken na, verder niet had geleden van de uitgedeelde klappen.

De volgende dag, 20 december, vertrokken we naar Hongkong. Onderweg naar deze vrijhaven, op de Zuidchinese Zee, werden de kerstdagen gevierd. Deze keer op een heel wat aangener manier dan de geflopte kerstdagen waar ik eerder over schreef. De kok had een voortreffelijk feestmaal bereid, waar ook de traditionele 'stuffed turkey' niet aan ontbrak en alles bij elkaar was het een smakelijke afwisseling op de gewone dagelijkse kost. Gastronomisch genieten. Zoals altijd met de kerstdagen op zee, had het verlangen om op deze dagen thuis te zijn zich ook nu weer extra doen gelden, maar de sfeer en onderlinge verstandhouding op de Cistula was dusdanig, dat men elkaar over eventuele weemoedige gedachten heen tilde. Er werd uiteraard gewoon wachtgelopen, maar omdat het werk, zowel in de machinekamer als aan dek, was stilgelegd, was er gelegenheid om in de rooksalon bij elkaar te komen en gezamenlijk toch een beetje een kerstsfeer te scheppen. Kerstviering op de Cistula, met veel plezier denk ik hieraan terug. Automatisch komen hierbij de sympathieke collega's van toen ook weer in beeld. Jammer genoeg moest ik twee maanden na deze plezierig verlopen feestdagen en na precies een jaar met hen te hebben opgetrokken, afscheid nemen van deze sobats. Onder omstandigheden die voor mij niet zo leuk waren. Maar daarover later.

Hongkong werd op 26 december bereikt. Na op de rede van deze plaats het anker uitgegoid te hebben, braken er een paar dagen van wachten aan. Op zich geen onaangenaam oponthoud, want er was mooi alle tijd om de bedrijvigheid rondom de Cistula gade te slaan. Schepen van allerlei nationaliteiten voeren af en aan en tussen al deze scheepsbewegingen veel Chinese jonken. Onder zeil en afgeladen met vracht, manoeuvreerden ze behendig door al het andere scheepvaartverkeer heen. Ferries doorkliefden het water tussen het eilandje waarop Hongkong ligt en Kowloon, gelegen op het vaste land.

### **Broodmager, maar verticaal en op eigen kracht!**

Met als bestemming Miri op Borneo, het tegenwoordige Kalimanta, vertrokken we op de voorlaatste dag van het jaar 1952 uit Hongkong. Oud en Nieuw werd op zee gevierd. Net als de kerstviering, ook nu weer ergens op de Zuidchinese Zee. Over het algemeen werd het oude jaar vrij rustig uitgeluid en de eerste dag van het nieuwe jaar onderscheidde zich meestal van andere dagen doordat er op die dag geen torn toe werd gemaakt, wat toch een beetje een zondags gevoel gaf. De jaarwisselingen op zee staan me niet zo precies meer bij. Wat niet wil zeggen dat ze geheel ongemerkt voorbij gingen, soms waren er zelfs olieballen, maar bijzondere herinneringen heb ik er niet aan. Er werd uiteraard gewoon wachtgelopen en degenen die geen wacht hadden, pakten hun normale uurtjes slaap. 's Nachts om twaalf uur werd de sloopshoorn gebruikt om het nieuwe jaar in te loeien, de enige manier om, ver van de bewoonde wereld, luidruchtig blijk te geven dat er aan boord ook een nieuw jaar begon. En dat was het dan zo'n beetje. Bij ruw weer verstierf het sonore geluid van de hoorn meteen in het lawaai van de storm en in het donderend geweld van de overstaande zeeën die het schip beukten. In rustig weer droeg het geluid wat verder, maar in beide gevallen waren het nauwelijks memorabele momenten. Op een oneindige zee, vooral op lange reizen, leken alle dagen op elkaar. Van de ene op de andere dag een nieuw jaar in varen, veranderde daar nagenoeg niets aan. Dit opschrijvend, herinner ik me, dat het soms zelfs moeite kostte om te bedenken wat voor dag het was. Het ezelsbruggetje 'wat eten we vandaag', bracht dan meestal uitkomst. 'Nasi goreng'. 'Oh, dan is het donderdag'. Op praktisch elk schip had elke dag van de week namelijk een vast menu, bijgevolg lag er een vaste link tussen wat er op tafel kwam en welke dag het was.

### **Haaien vangen**

Na de overstap van het oude in het nieuwe jaar, werd op 3 januari 1953 Miri bereikt. Later kwam ik hier vaker en elke keer was het dan een verzetje haaien te vangen. Een flink eind touw met daaraan een vleeshaak, een stuk vlees aan de haak en takelen maar. De Chinese kok sneed de vinnen eraf en de volgende dag stond er dan haaienvinnensoep op het menu. Met de rest van de, overigens kleine haaien, wist de Chinese crew wel raad. Wat me eraan doet denken, dat de Chinezen gevangen vis aan een touwtje regen en ze op het achterdek te drogen te hingen. Stinken als de pest. Met tegen- of zijwind viel het nog wel mee, maar kwam de wind van achteren, dan drong de stank van rottende vis overal je neusgaten binnen.

### **Rotmuskiet**

Na Miri volgde Pulu Bukom en vandaar werd weer eens koersgezet naar Australië. Port Adelaide was hier

de eerste plaats waar werd afgemeerd en vandaar ging het naar Port Lincoln en Port Pirie, drie Australische havens die vast in mijn geheugen staan gegrift. Niet zozeer omdat ze leuke stof opleverden voor mijn verhalen, maar omdat, naar later bleek, in een van deze plaatsen een mug een aanslag op mijn lichamelijk welzijn pleegde. Eén beet van die rotmuskiet had tot gevolg, dat mijn leven drie weken later danig in gevaar kwam.

Toen we, met bestemming Pladju, Port Pirie verlieten, mankeerde me nog niets en later van Pladju naar Pulu Bukom duidde ook niets erop dat ik een of andere ziekte onder de leden had. Nog kiplekker, kwamen we op 20 februari 1953 aan op Pulu Bukom waar in de verte Singapore lonkte. Noodzakelijk onderhoudswerk belette echter om meteen de oversteek te maken. Pas twee dagen later, op 22 februari, konden we ons opdoffen voor een bezoek aan de bekende uitgaansmogelijkheden in Singapore, waar we ons vol overgave instortten. Dat ik me de volgende dag tijdens mijn ochtendwacht van 8 tot 12 wat belabberd voelde, schreef ik dan ook toe aan de verschijnselen van de 'day after the night before'. Dus niet iets om zorgen over te maken. Maar in plaats van me allengs beter te voelen, werd ik steeds beroerder. Ik kreeg koorts en was blij toen mijn wacht erop zat en ik mijn kooi kon opzoeken. Maar slapen lukte niet en ik voelde dat de koorts alsmaar opliep. Bovendien begon ik te ijlen en te hallucineren. Ik kraamde allerlei onzin uit en sloeg wild om me heen. Het was werkelijk slecht met me gesteld en in die toestand trof de derde wtk me aan. Hij waarschuwde meteen de eerste stuurman, maar die kon niet veel anders doen dan zo snel mogelijk een arts naar de Cistula te laten komen. Gelukkig liet die niet lang op zich liet wachten, maar wat hij zei, wat zijn diagnose was en wat er met me moest gebeuren, het ontging me totaal. Ik kan me alleen herinneren dat ik onder de hoede van een collega (wie weet ik niet meer) in een bootje werd overgebracht naar Singapore en dat er daar een taxi klaarstond die ons naar het General Hospital bracht. Nou was het gekke, dat in de tijd dat we van boord gingen en we bij het ziekenhuis werden afgeleverd, ik het gevoel had dat me niets meer mankeerde. Ik voelde me dan ook knap lullig toen een broeder me bij de ingang van het ziekenhuis in een rolstoel plantte en me als een invalide naar 'zaal' reed. Misschien heb ik het ook wel gezegd, maar ik wilde op dat moment liefst zo snel mogelijk weer naar boord. Wat gelukkig niet is gebeurd, want achteraf gezien zou ik dan op zee zeker het vaantje hebben gestreken.

In het hospitaal werd ik meteen in bed gestopt en binnen de kortste keren stonden er twee dokters aan mijn bed. Bloed werd afgetapt en niet veel later kreeg ik te horen wat me mankeerde: malaria tropica. Het gevolg van de beet van die rotmuskiet ergens in Australië. Het werd me niet verteld, maar later hoorde ik dat malaria tropica een zeer gevaarlijke malariasoort is, met een overlevingskans van één op twee. Met andere woorden, ik liep het risico het ziekenhuis óf horizontaal uitgedragen te worden, óf het op eigen kracht verticaal te verlaten.

Overdag voelde ik me prima, maar 's avonds tegen een uur of zeven begon de koorts opzetten. Zó erg, dat mijn temperatuur tot een levensbedreigende hoogte opliep. Rond middernacht zakte de temperatuur en de volgende uren leek het alsof er niets meer aan de hand was. Tijdens de uren van hoge koorts, uitten zich dezelfde symptomen waar ik eerder al over schreef, maar nu kwam daar nog bij dat ik mijn bed verliet en ijlend door het ziekenhuis doolde. Het eigenaardige was, dat de, overigens lieve verpleegstertjes, me gewoon mijn gang lieten gaan. In plaats van me naar bed terug te brengen, namen ze me dan mee naar het zusterkamertje, waar ik een beker Ovalmaltine en lekkere koekjes kreeg. Behalve deze ervaring, gebeurde er niet veel om verhaal over te doen. Een beetje honger lijden (glazige aardappelen met postelein bijvoorbeeld, kreeg ik moeilijk door mijn keel), jheremiërende, boeren en scheten latende Singaporechinezinnen om me heen, krantje lezen (nog zie ik voor me hoe in grote koppen de dood van Stalin werd aangekondigd) en veel slapen, dat was het wel zo'n beetje. Bezoek kreeg ik niet. Mijn maten zaten op zee en verder was er niemand die ik aan mijn ziekbed kon verwachten.

De behandeling tegen de malaria pakte gelukkig goed uit en na het innemen van de nodige pillen, poeiers en drankjes, was ik na een dag of twaalf weer aardig bij de pinken. Precies weet ik het niet meer, maar het zal 12 of 13 maart 1953 zijn geweest, dat ik genezen werd verklaard en het ziekenhuis mocht verlaten. Broodmager en nog zo slap als een dweil, maar ... verticaal en op eigen kracht!

### **Ontsnapt aan de zeis van Magere Hein**

Ik werd ondergebracht in het Marine Hostel, een hotel waar voornamelijk zeelui tijdelijk werden gehuisvest. Nog dezelfde dag dat ik hier mijn intrek nam, kreeg ik te horen dat het m.s. Tibia binnen een paar dagen in Singapore zou aankomen en dat ik op dit schip moest aanmonsteren. Koud drie dagen uit het ziekenhuis, zette ik op 16 maart 1953 voet aan boord van deze 18.000-tonner. Met nog slappe knieën en amper vlees op de ribben. Tijd krijgen om wat bij te spijkeren, was er niet bij. Schepen moesten bemand worden en consideratie hebben met iemand die maar net ontsnapt was aan de zeis van magere Hein, mocht daarbij geen rol spelen. Gezond verklaard, dus niet ziek. Niet ziek, dus varen. Dat was de keiharde werkelijkheid. Het hoorde bij het zeemansleven van toen.

### **Een lagere rang en tóch mazzel?**

Wat ik rot vond, was dat ik weer 5e wtk werd. Een tegenvaller waar helaas niets aan te doen was. Ik vertelde al dat ik op de Cistula als wàarnemend 4e wtk voer, wat inhield dat men mij naar believen in een lagere rang kon terugzetten. Het had niets te maken met je werk niet naar behoren doen, maar met het feit dat, zolang je niet vast was aangesteld in de rang die je bekleedde en er op de een of andere boot iemand in een lagere rang nodig was, men je op dat schip kon plaatsen. Behalve dat de malaria me flink te pakken had gehad, had ik dus ook nog de pech minder gage te krijgen en weer de taken kreeg die bij een 5e wtk hoorden. Gewend aan 'u', werd ik op de Tibia ook weer 'jij'. Jammer, maar helaas. En, met even een blik op de toekomst, er zouden twee jaar overheen gaan alvorens ik weer promotie maakte. Eerlijkheidshalve moet ik hier wel bij aantekenen, dat bevordering tot een hogere rang afhankelijk was van het in bezit hebben van de vereiste diploma's. Bij mijn promoties indertijd bij de CSM en naderhand op de Cistula, bezat ik die diploma's nog niet. Op de keeper beschouwd, heb ik dus met het tussentijds in een hogere rang varen mazzel gehad.

Door het sloop gaan op de Tibia, kan ik voor mijn verdere verhalen helaas niet meer gebruik maken van het schrift van Peter Ester. In het hoofdstukje 'Een ouwe sobat is niet meer' vertelde ik hierover. Door de notities in dit schrift was ik in staat om in mijn verhalen exact alle havens te noemen waar ik met de Cistula ben geweest. Bovendien kon ik de belevenissen die ik op dit schip meemaakte, binnen vastgelegde datums plaatsen. Was die vermaledijde malaria geen spelbreker geweest, dan had ik dit nog langer kunnen doen, maar het lot wilde anders. En dus ben ik voor de komende verhalen aangewezen op andere bronnen. Althans, wat de aangelopen havens en datums betreft. Mijn belevenissen op de vaart zitten echter nog tussen de oren en bijgevolg ga ik gewoon door met het op papier te zetten van mijn herinneringen. Die dus hun vervolg krijgen met mijn lotgevallen op de Tibia..

## Inhoudsopgave

## 15. Jij werkt toch niet, jij váárt toch?

No cure no pay  
Volle wasdom onder je giechel  
Airborn dun door de broek  
Love was in the air!

Een viertal maanden nadat ik aan boord was, deed het gerucht de ronde dat de Rita binnen niet al te lange tijd zou worden opgelegd. Voorstelbaar, want feitelijk was die boot zo rot als een mispel. Alle leidingen in de machinekamer die in verbinding stonden met het buitenboordwater, waren in slechte staat. Er kwamen veel trekbandjes en cementkistjes aan te pas om ze in gebruik te houden, maar dit lap- en verstelwerk was vechten tegen de bierkaai. De ene reparatie was nog niet uitgevoerd, of er diende zich alweer nieuwe ellende aan. Ik zei het al, om het schip varende te houden, moesten de handen vaak uit de mouwen. Voor de vaart in de Oost, waar echt slecht weer praktisch niet voorkwam, deerden al deze mankementen niet, maar je moest er niet aan denken wat ons lot zou zijn als het er eens om zou spannen op zeeën waar de weergoden flink tekeer kunnen gaan. De conditie waarin de Rita verkeerde, gaf dan ook terecht aanleiding dat het gerucht best eens waar kon zijn en dat het niet lang meer zou duren of het schip zou voorgoed aan de ketting worden gelegd. Gesprekken hierover waren aan de orde van de dag. Met het binnen niet al te lange tijd uit de vaart nemen van het schip, waande de een zich al thuis met verlof en de ander zag zich al op een mooier en beter schip, waar in ieder geval de accommodatie beter zou zijn. Maar er kwamen geen nadere berichten en van lieverlee werden de normale gesprekken weer opgepakt. Tot medio juli. Als een donderslag bij heldere hemel - de mens wikt, de Shell beschikt, nietwaar - kreeg de ouwe een telegram: dokken in Hong Kong! Voor groot survey, wat betekende dat het schip zo'n beetje helemaal binnenste buiten gekeerd zou worden. (Voor de goede orde: er werd gedokt in Kowloon op het vasteland, maar aan boord werd alleen maar over Hong Kong gesproken).

Niks aan de ketting dus om gesloopt te worden of verkocht te worden aan een of ander armetierig rederijtje in de Oost, en dus niemand met verlof of naar een andere boot. Voor degenen die daar op hadden gehoopt even slikken, maar dokken in Hong Kong, het kon slechter. Het betekende in ieder geval een welkome onderbreking van de zo langzamerhand routine geworden reisjes naar meestal dezelfde plaatsen in de Oost.

Precies weet ik het niet meer, maar het zal in de tweede week van juli 1955 zijn geweest dat we naar Hong Kong vertrokken en ik herinner me nog dat de kapitein en de hoofdwtk tamelijk zenuwachtig waren. Waarschijnlijk dat de conditie van de Rita hen parten speelde, want met mogelijk te verwachten ruw weer, was het niet leuk om er aan te denken hoe het schip zich zou houden. Er werd niet over gesproken, maar eigenlijk hield iedereen dit wel bezig. Een geruststellende gedachte was in ieder geval, dat de tyfoons zich nog niet roerden in het gebied waar doorheen gevaren moest worden.

Hong Kong werd zonder kleerscheuren bereikt. De weergoden waren ons zeer ter wille geweest door voor een kalme zee te zorgen en de techniek had meegewerkt door het machinekamerpersoneel niet voor verrassingen te plaatsen. Dat betekende rustig wachies pikken en, omdat het schip toch ging dokken, er hoefde geen torn toe gemaakt te worden om allerlei klusjes op te knappen. Er was alle tijd om de geplande dokwerkzaamheden door te nemen; een hele lijst van onderhoud en reparaties aan de machines en vooral het vervangen van totaal versleten leidingen en afsluiters. Eenmaal in het dok zou blijken dat er bovendecks ook het nodige moest gebeuren. Behalve het geplande onderhoud, werden een groot aantal dek- en romplaten afgekeurd en vernieuwd. Een gigantische klus. Dat deze nieuwe beplating van grote delen van het schip tot een angstige gewaarwording zou leiden, daarover straks.

Door overdag hard te werken en 's avonds en in de weekends van Kowloon met een ferry over te steken naar Hong Kong om de stad te verkennen, verstreek de doktijd snel. Het gekke is, dat, hoe diep ik ook in mijn geheugen tast, ik weinig beelden meer boven weet te halen die de moeite waard zijn om verhaal over te doen. Slechts een paar dingen zijn me bijgebleven. Onder andere, hoe het in de machinekamer wemelde van de Chinezen die zowat alles overhoop haalden wat er overhoop te halen was. Overigens prima vaklui, die flink van wanten wisten. Maar ook wij lieten onze handen flink wapperen. Ook zie ik nog hoe tientallen dokwerkers de duizenden klinknagels sloopten van de dek-en romplaten die vernieuwd moesten worden. Monnikenwerk. Eén man hield met een smeedtang een puntbeitel op een klinknagel, terwijl drie anderen in volledige cadans om beurten met een voorhamer de nagel door de platen ramden. Zonder ophouden, de godganse dag. De arm waarmee ze sloegen was zo sterk ontwikkeld, dat het leek alsof de andere er als een verlamd ledemaatje bij hing. Het aanbrenge van de nieuwe beplating werd ook met de hand gedaan. Allemaal smidsvuurtjes aan dek om de klinknagels te verhitten die een voor een, duizenden bij elkaar, in de klinkgaten werden gestoken om de platen aan elkaar te klinken. Met de herrie van het verwijderen van de oude klinknagels, een lawaai waarbij horen en zien je verging.

Van het de wal opgaan zijn me nog het meest bijgebleven de paar bezoeken aan Aberdeen, het deel van Hong Kong waar duizenden sampans en jonken een drijvende stad vormen. Er even rondneuzen was niet mogelijk, maar een bezoek aan een van de vele drijvende visrestaurants was een must. Een belevenis apart. Op de vaste wal prezen Chinese schonen (inderdaad, in sexy jurkjes met hoog ingesneden split) om het hardst 'hun' restaurant aan, en als ze gasten wisten te strikken, werden ze met een sampan naar zo'n dobberende eetgelegenheid overgevoerd. In het restaurant stonden enorme aquariums waar de vissen in zwommen die de menukaart aangaf. Niet om te kunnen zien hoe een bestelde vis eruit zag, maar om er een aan te wijzen die je wilde eten. Terwijl je toekeek, werd de vis uit het aquarium gevist, om even later met de kop er nog aan op je bord te liggen. Het gaf toch wel een beetje een schuldgevoel om al smikkelend te zien hoe de dooie visseogen je als het ware verwijtend aanstaarden. Maar, verser vis eten kan niet, en je wist in ieder geval wat je at. Wat in de vele restaurantjes in Hong Kong niet altijd gezegd kon worden. Daar was het vaak gissen wat je at, en zo zal het zeker wel eens zijn voorgekomen, dat ik, zonder het te weten, lekker heb gesmuld van vlees van een hond die ik niet vooraf had aangewezen.



**Figuur 14: De tweede gouden bies op mijn epauletten misstond niet  
(Foto Kung Chun-Telok Anson)**

Na goed drie weken dokken, maakte ik geheel onverwacht opnieuw promotie. Om precies te zijn, op 18 augustus 1955. Ik kreeg de prettige mededeling de plaats te moeten innemen van de 3e wtk die met verlof ging. Wel gold het een waarnemende rang, maar zo kort na mijn bevordering tot 4e wtk, was het niettemin een aangename verrassing. De tweede brede gouden bies op mijn epauletten misstond niet, maar nog belangrijker, mijn gage kreeg ook een flinke duw naar boven. Helaas was er geen gelegenheid om een feestje te bouwen vanwege de lichte paniek die was ontstaan door vertraging in het vaarbaar maken van de Rita. Op zich geen ramp, maar het vervelend was, dat in het deel van de wereld waar we zaten de tyfoons zich begonnen te roeren en om de gevolgen hiervan op zee te ontlopen, was het zaak de doktijd zo veel mogelijk te bekorten met bijna dag en nacht extra hard te werken. Er gingen ook nog twee werkdagen verloren omdat op deze dagen de kakkerlakken werden uitgestuurd en niemand aan boord mocht. (Een lachertje, want twee weken later moest er alweer volop met de flitspuit jacht op dit onsmakelijk gespuis worden gemaakt).

Terwijl de laatste dokdagen verstreken, vertoonde de ouwe een steeds nerveuzer gedrag. Constant liet hij zich informeren omtrent de weersomstandigheden op de Zuidchinese Zee en op een bepaald moment schatte hij de vooruitzichten dusdanig in, dat hij niet langer wilde wachten om zee te kiezen. Bepaalde werkzaamheden bleven liggen, maar dat vond hij geen beletsel om een verantwoord vertrek in de weg te staan. Het schip werd in alle haast geballast, met dezelfde spoed werden bunkers ingenomen, de zoetwatertanks gevuld en victualiën ingeslagen. Om onverklaarbare redenen ging dit alles gepaard met een groeiend gevoel van onbehagen. Een niet te omschrijven gevoel dat weinig goeds voorspelde.

De juiste datum weet ik niet meer, maar het was tegen de avond van een van de laatste dagen van augustus 1955 dat de trossen werden losgegooid om te beginnen aan een van de meest bizarre en gevaarvolle reizen die ik heb gemaakt. Terwijl de Rita zich losmaakte van de kant, het dok en Hong Kong achter zich liet en op halve kracht opstoomde naar open zee, zocht ik mijn kooi op om nog een paar uurtjes plat te gaan alvorens in mijn nieuwe rang voor de eerste keer een zeewacht, de hondenwacht, te lopen. Na weken in het dok te hebben gelegen en al die tijd vaste grond onder de voeten te hebben gehad, was het even een vreemde sensatie weer beweging in het schip te voelen en de geluiden van een vol in bedrijf zijnde machinekamer te horen, maar het gaf een vertrouwd gevoel en ik raakte meteen onder zeil. Het was een hectische dag geweest, en het toenemende gezoef van de zuigers in de cilinders om de voortstuwingsmachines na de telegraaforders op volle kracht te laten draaien, drong niet eens meer tot me door. Morpheus had me prettig in zijn greep en hij vertelde gelukkig niet, dat er bij het wakker worden minder leuke dingen stonden te wachten. Had de Griekse god van de slaap dat wel gedaan, ik zou

zeker minder rustig hebben liggen pitten.

Een kwartier voor middernacht werd ik door een duister kijkende 4e wtk gepord. Hij zag eruit alsof hij zijn portie al had gehad en ik begreep meteen waarom. Amper wakker, herkende ik de geluiden die hoorden bij varen in ruw weer. Behalve het geluid van de heen en weer glijdende spulletjes op mijn bureau en het gesis waarmee schuimend zeewater onder de nog geopende patrijspoorten doorgleed, hoorde ik hoe zware golven het schip beukten en hoe ze met veel geraas weer van het trunkdek spoelden. Uit de machinekamer drong het geluid van het toe- en weer afnemen van het aantal omwentelingen van de hoofdmachines tot me door. Er was al flink werking in het schip. Leuk, om zo kort na het weer zeekeuzen terecht te komen in, naar bleek, een staartje, zeg maar staart, van een tyfoon.

De vierde was blij dat ik zijn wacht overnam en hij zijn vermoeide lijf ter ruste kon leggen. En ik kreeg het druk. Niet alleen met mezelf op de been houden, maar ook met hengelen, een activiteit waar ik eerder al eens uitleg over gaf. Samen met de olieman, ieder aan een machine. Om warmlopers, of nog erger, te voorkomen, hadden we de grootste moeite om de machines bij het op- en neergaan van het achterschip in toom te houden. Na een paar uur werden de omstandigheden echter dermate slecht, dat ik me genoodzaakt zag de brug middels de lulpijp te melden dat het 'beneden' niet meer te doen was en dat ik de machines op halve kracht moest laten draaien om ze heel te houden. Blijkbaar had ik het juiste moment gekozen, want bovendeks waren de omstandigheden ook uiterst belabberd. Zware zeeën sloegen over het schip en de ouwe, inmiddels bij de 2e stuurman ook op de brug, vond het eveneens onverantwoord om op volle kracht tegen het alsmaar aanwakkerende geweld van de storm en de zware zeeën op te tornen.

Tijdens het elkaar over en weer kenbaar maken van de situatie in de machinekamer en aan dek, vroeg ik terloops wat de reden kon zijn van het knallend geluid dat ik keer op keer hoorde. Gedurende de tijd dat ik op wacht was, ving ik namelijk steeds een geluid op alsof er een geweer werd afgeschoten waarvan de knal van het schot nagalmde in een holle ruimte. Op de brug hadden ze dit geluid ook gehoord, en men was tot de conclusie gekomen dat er regelmatig klinknagels uit de nieuwe dek- en rompplaten knalden! Een bizarre constatering. Onmiskenbaar werd het schip door onvoorstelbare krachten gegeseld, maar dat daardoor pas nieuw aangebrachte klinknagels het begaven, hield je toch niet voor mogelijk. Er werd verder niet op ingegaan, maar er was weinig fantasie voor nodig dat de zeewaardigheid van het schip er een flinke knauw door zou kunnen krijgen. De dagen die volgden, brachten niet veel goeds. Het staartje van de tyfoon ontwikkelde zich tot een orkaan van ongekeerde hevigheid. Het betekende een ware hel voor schip en opvarenden. Het leek wel alsof de wereld alleen nog bestond uit een ziedende, onvoorstelbaar immens grote watermassa, waar zo nu en dan een stukje horizon deel van uitmaakte. Gepaard gaande met zware slagregens, teisterde een elke beschrijving tartende opgezweept zee het schip. Vooral de Chinezen hadden het zwaar te verduren. Samengepakt in hun verblijf onder de bak, kregen ze het onophoudelijke gebonk van de zware zeeën tegen de boeg te verduren; met het constant meters hoog stijgende en weer dalende voorschip een onmenselijke en angstige ervaring. Maar voor niemand aan boord was het een pretje op het zwaar werkende schip. Elke dag was het houden en keren. De klok rond, en als er momenten waren waarop het erop leek dat het schip de zee niet de baas kon, gaf dat aanleiding om gedachten weg te drukken niet te willen verzuipen. Intussen schietgebedjes afvurend op de weergoden voor een beetje consideratie.

Ondanks dit niet te willen laten merken, duidde het gedrag van de ouwe erop dat hij de meeste gebedjes lanceerde. Voortdurend zat hij de sparks achter de vodden om weerberichten af te luisteren, en elke keer als hij een weervoorspelling had bestudeerd, bedacht hij een vluchtkoers. Op die manier hopen in rustiger vaarwater terecht te komen. Zijn bedoelingen waren goed en in navigatieaanpak misschien zelfs wel noodzakelijk, maar helaas boden de koerswijziging geen enkel soelaas. Het betekende alleen maar meer mijlen moeten maken, wat in verband met de voorraad bunkers en de hoeveelheid zoetwater (voornamelijk gebruikt om ketelwater aan te vullen) een hachelijke zaak was.

Terwijl het dreigend tekort aan bunkers en zoetwater de grootste zorg voor de baas en de ouwe werd, ploegde de Rita moeizaam voort. Het leek wel of de natuurelementen het op een allesvernietigende woede-uitbarsting aanstuurden. Extra ballast werd ingenomen om vaster in het water te liggen en er werd nog meer vaart geminderd om de kracht van de alsmaar op het schip beukende golven zoveel mogelijk af te remmen. Met nu de machines op 'langzaam vooruit' kon nog wel koers worden gehouden, maar op bepaalde momenten voeren we drie mijl over de achterstevan. Het schip ging dus achteruit in plaats van vooruit! Het kostte niet alleen tijd, maar vooral brandstof zonder een steek verder te komen. Bijgevolg namen de hoofdbreken voor het gezag alleen maar toe. Douchen met zoetwater werd verboden, alleen de kok kreeg net genoeg om, voor zover hem dat nog lukte, een warme hap op tafel te zetten. Overal waar mogelijk, werden dekzeilen opgehangen om regenwater op te vangen, terwijl de twee verdamper die van zeewater zoetwater maakten, vierentwintig uur per dag in bedrijf werden gehouden. Helaas leverde zowel het een als het ander niet veel op. Viel in voorgaande dagen het hemelwater met bakken uit de hemel, toen de dekzeilen eenmaal hingen, liet Pluvius zich amper nog zien. En wat de verdamper

betreft, we waren meer bezig met ketelsteen van de verdamperspiralen te bikken, dan dat we zoetwater produceerden. Een ramp tekende zich af, want de ketels met zeewater suppleren betekende dat zich ketelsteen op de waterpijpen zou afzetten, wat lekkage van de pijpen door oververhitting zeker tot gevolg zou hebben. Zelfs een ketelexplosie was in dat geval niet ondenkbaar.

Vier dagen moesten we de krankzinnig geworden Zuidchinese Zee het hoofd bieden. Vier dagen hadden we de meest hachelijke en gevaarvolle situaties moeten trotseren die een zeeman kan meemaken. Door weinig slaap, slechts een hap tussendoor, door de aanslag die het slingerend, rollend en stampend schip op het lichaam had gepleegd en door het in de stinker zitten omtrent een dreigend tekort aan bunkers en zoetwater, waren we bekaf. Nooit eerder had de zee me voor beroerder situaties geplaatst dan deze keer.

Een aantal dagen later dan normaal had gekund, kwamen we op het laatste plukje bunkers in Singapore aan. Een paar dagen eerder was het zoetwater opgebraakt en met een god zegene de greep, hadden we de stoomketels een paar keer met zeewater moeten suppleren. Gelukkig zonder desastreuze gevolgen, want na inspectie bleken de waterpijpen geen noemenswaardige ketelsteenafzetting te hebben. En wat betreft de verdwenen klinknagels, naast alle andere ellende hadden ze gelukkig niet voor onoverkomelijke narigheden gezorgd. Er waren godzijdank geen platen losgeraakt. Door de klinknagelgaten was alleen maar water in- en weer uit de ladingtanks gestroomd. Het spreekt voor zich, dat er geen lading gevaren kon worden zonder nieuwe nagels en dus werden er na aankomst in Singapore nieuwe ingezet.

Ondanks alle beschreven beroerdigheden en ontberingen kan ik dus nog navertellen dat het een behouden vaart is geworden, maar vraag niet wat het heeft gekost aan het koppie erbij houden en heidens hard moeten werken om het hoofd letterlijk boven water te houden. Hieraan denkend, denk ik ook weer aan wat ooit iemand aan de wal eens zei: "Jij werkt toch niet, jij vaart toch?"

### **No cure no pay**

Alle rampspoed en ellende die de Zuidchinese Zee over ons had uitgestort werd snel vergeten en, nadat in Singapore de nodige voorbereidingen waren getroffen, werd de routine van het hot naar her varen in de Oost hervat. Voordat dit gependel tussen de verschillende Indonesische havens echter weer begon, kregen we na het verlaten van Singapore nog een apart klusje te klaren. Een leuk verzetje, dat achteraf ook nog aardig geld bleek op te leveren. De sparks had namelijk het bericht opgevangen dat in de buurt waar de Rita zich bevond, een volgeladen Noorse tanker op een rif was gelopen. Het schip kon voor- noch achteruit. Het zat muurvast en vroeg om hulp. Om weer los te komen, ontving onze kapitein het verzoek een deel van de lading van de tanker over te nemen, waardoor de gestrande Noor minder diep zou komen te liggen. Hoewel er voor de opvarenden van het op de keien gelopen schip geen direct gevaar bestond, werd het verzoek volgens goed zeemansgebruik natuurlijk gehonoreerd. Tussentijds ballast uitpompend, waren we binnen een paar uur ter plekke en werd de Rita langszij het ongelukkige schip gemanoeuvereerd. Kort daarna werd begonnen met het overnemen van 4.000 ton lading. Terwijl de Rita steeds dieper in het water kwam te liggen en de Noor steeds hoger, was na een uurtje of acht de klus geklaard en werd er afscheid van de Noorse collega's genomen. Een afscheid met veel "thank you's" van de Vikingen, en met even zo vele succeswensen van onze kant voor deze zeelui om weer vlot te komen

Zonder het te weten, kreeg onze assistentie aan het in 'nood' verkerende schip nog een verassend staartje. Een paar maanden later liet men ons namelijk weten, dat het omhoog lopen en weer vlot komen van de Noorse tanker een verzekeringskwestie was geweest en dat de Rita assistentie had verleend op basis van 'no cure, no pay', waar de gehele bemanning, naar rato van functie, in deelde. Voor mij betekende dat, dat ik maar liefst achthonderd piek in mijn schoot kreeg geworpen. Zo'n beetje twee maanden gage, waar ik niets anders voor had gedaan dan aan dek toekijken hoe het overpompen van 4.000 ton olie verliep. Ik ga er maar vanuit dat het een goedmakertje is geweest van alle doorstane ellende tijdens die barre reis van Hong Kong naar Singapore.

### **Volle wasdom onder je giechel**

Het voorval met de vastgelopen Noor vond plaats ongeveer een jaar nadat ik uit Holland vertrok en het is voorstelbaar, dat het verlangen om weer eens thuis te zijn zo langzamerhand een groot deel van mijn dagelijks denken ging uitmaken. Elke dag keek ik uit naar een aflostelegram, want, gevoed door het gegeven dat het er op leek dat de Shell bezig was de duur van de contracten te verkorten, was ik er van overtuigd gauw afgelost te worden. Met als inzet een doos bier, sloot ik met de collega's zelfs een weddenschap af dat ik binnen twee maanden thuis zou zitten en dat ik al die tijd mijn snor zou laten staan. De snor zou ik pas afscheren, als ik bij het van boord gaan onderaan de gangway stond. Tussentijds mocht ik er niets aan doen, alleen maar laten groeien. Stiekem een beetje sjoemelen was er niet bij, elke dag werd ik gecontroleerd. Dat ik me door deze milde vorm van tankeritis flink bij mijn staart had, zal nog blijken.

Bij mijn verlangen om afgelost te worden, speelden ook mee de grootse plannen die ik bij thuiskomst had. Ondersteunt door inmiddels een jaar papieren liefde, kon het niet meer stuk tussen Neeltje en mij. In een



optimistische bui hadden we nog voor ons afscheid afgesproken, dat we zouden gaan trouwen nadat ik nog twee contracten had gevaren. De bedoeling was om tussentijds flink te sparen om het huwelijksbootje volledig opgetuigd zee te laten kiezen, maar twee contracten varen kon betekenen, dat we ons ja-woord pas over drie jaar zouden kunnen geven. Eerder zei ik al, dat het afwachten was wat voor gevoelens ons tijdens een lange scheiding zouden gaan beheersen en wat dat betreft kwam ik er na een paar maanden op zee al gauw achter, dat die drie jaar toch wel erg lang was. Ik zag dat niet zitten. In die tijd zou ik één keer met verlof thuis zijn en de beelden die ik daarbij voor ogen haalde kwamen erop neer, dat we elkaar minder vaak zouden zien dan we zouden willen. Let wel, het was midden jaren vijftig, en afgezien van een aantal praktische obstakels om vaak in elkaars bijzijn te kunnen zijn, was het tegen de moraal van toen om zonder boterbriefje dagelijks en (vooral) 's nacht te doen alsof je getrouwd was. Om gedurende het verlof in de genoemde drie jaar te 'hokken' kwam dan ook niet in frage en dus zou het een verlof worden zoals in de tijd dat we elkaar leerden kennen, alleen de weekends samen optrekken, vaak begeleid door zorgzaam me uitlatingen zoals 'geen gekke dingen te doen'. Ouderlijke zorg die ook wel eens gepaard ging met de nodige, overigens in die tijd begrijpelijke, strengheid: "Oh, gaan jullie naar de bioscoop. Welke voorstelling. De eerste? Dan kunnen jullie om tien uur thuis zijn". Na een weekend blij met elkaar opgetrokken te hebben, werd er karig afscheid genomen. In de gang. Niet te lang, om niet de indruk te wekken 'gekke dingen te doen'. Handje, zoentje, pepermuntje, en dat was het. Het waren deze beelden die mij ertoe brachten om met trouwplannen op de proppen te komen en op het moment dat ik deze plannen naar huis schreef, lag de trouwdag nog wel ver weg, maar na mijn optimistisch afgesloten weddenschap was ik ervan overtuigd, dat de trouwjurk en het trouwpak alvast klaargelegd konden worden.

Maar er gingen twee maanden voorbij zonder dat er een aflostelegram kwam. De snor mocht er dus nog niet af en door hem niet te mogen bijknippen, begon dit peper- en zoutkleurige gewas er al redelijk onsmakelijk uit te zien. De langste haren krulden over mijn bovenlip en begonnen danig in de weg te zitten als ik een hap eten naar binnen werkte. Welbeschouwd reden genoeg om maar bakzeil te halen en met een doos bier over de brug te komen, maar door alle rituelen die de weddenschap meebracht, was ik het laten staan van die snor als een erezaak gaan beschouwen. Los van de inzet, een dure erezaak, want naarmate de tijd verstreek werd dat harige geval onder mijn neus blijkbaar een dusdanig interessante bezienswaardigheid, dat de collega's vaker bij me binnenwipten dan normaal. En ze pikten het niet om tijdens hun bezoek op een droogje te zitten. Wat mij dus de nodige extra pilsjes kostte.

Vanaf het moment dat de weddenschap inging, kreeg die snor dus niet de gehoopte twee maanden groeitijd, maar kreeg hij door het uitblijven van een aflostelegram maar liefst vijf maanden om tot verdere wasdom te komen. Tot afzichtelijke wasdom, mag ik wel zeggen. Want de eerste stoppeltjes die medio oktober 1955 zichtbaar werden, waren op het moment dat het zo lang verbeide aflostelegram halverwege februari 1956 kwam, uitgegroeid tot een stuk wildgroei dat over mijn mond tot bijna aan mijn kin reikte. Het laat zich raden wat dat tijdens het eten betekende. Een onsmakelijke vertoning.

Het spreekt voor zich dat ik ontzettend blij was dat ik eindelijk afgelost zou worden. Eindelijk naar huis! En die vermaledijde bezem onder mijn neus kon er bijgevolg ook af. Tenminste... Conform de weddenschap mocht de schaar er immers pas in als ik onder aan de gangway stond en de Rita daadwerkelijk had verlaten. En dat gebeurde een week na ontvangst van het telegram. In Penang, waar ik op 22 februari van boord ging. Nóg een week armoe onder m'n giechel dus. Eigenlijk een week plus een dag. Want, na een spannende nachtrit door de jungle in een gepantserde auto met geblindeerde koplampen (ook op Malakka was veel politieke onrust met terroristisch geweld), werd ik ergens in alle vroegte op een trein gezet die me naar Singapore moest brengen. Na een urenlange, bar interessante reis dwars door Malakka, werd, na een paar stops in kleine plaatsen, gestopt in Kuala Lumpur, waar ik gelegenheid kreeg de stationskapper te bezoeken die me eindelijk van die afzichtelijke haardos op mijn bovenlip kon verlossen. Vreemd genoeg kostte het me ook nog de nodige overredingskracht, want die kapper (een Hendrik) vond het zonde om hem af te scheren. Hij vond dat hij er nog iets moois van kon maken!

Na een stop van een paar uur in Kuala Lumpur, ging de reis verder naar Singapore, waar ik op drie- of vierentwintig februari 1956 aankwam. De precieze datum weet ik niet meer. Wat volgde was een dag overblijven in Singapore, daarna in de plane naar Bangkok, om daar over te stappen in een KLM-toestel voor de verdere vlucht naar Amsterdam.

### **Airborn dun door de broek**


Zestien maanden had de scheiding met het thuisfront geduurd en met in het vooruitzicht dat het weerzien met allen die me lief waren nu een kwestie van uren was, kon de vlucht me niet snel genoeg gaan. Maar, voordat de zo lang verbeide hereniging plaatsvond, zou ik echter eerst nog een hachelijk luchtavontuur meemaken, waardoor vliegen me voor de rest van mijn leven gestolen kon worden.

Deze beroerde vliegervaring gebeurde tijdens de vlucht van Singapore naar Bangkok. Met enkele andere passagiers was ik in Singapore in een oude, tot passagiersvliegtuig omgebouwde, tweemotorige legerkist

gedumpte. Waarschijnlijk eigendom van een of ander aankomend Oosters chartermaatschappijtje dat met deze machine letterlijk en figuurlijk van de grond wilde komen. De accommodatie leek nergens op en als passagier had je direct zicht op de piloten en de instrumenten. Vergeleken met andere vliegtuigmaatschappijen, was vliegen met die legerkist maar een sjofel gedoe. Maar ik ging naar huis! En op welke manier dat gebeurde, maakte niet uit. Als ik maar zonder kleerscheuren op Schiphol aankwam. Wat gelukkig ook gebeurde, maar had ik geweten hoeveel angsten ik daarvoor eerst nog moest uitstaan, dan had ik net zo lief de afstand Singapore - Amsterdam zwemmend afgelegd. Ergens boven de 'boerenkoolvelden' van Malakka kwam het vliegtuig namelijk in zulk slecht weer terecht, dat ik er, dik veertig jaar na dato en tussentijds een flink aantal vliegers, nog steeds van overtuigd ben dat het een wonder is dat die kist niet te pletter is gevallen. Zonder tussenpozen doorklieften felle bliksemstralen het luchtruim waardoor het leek alsof een buitenaards krijgsvolk onophoudelijk laserpistolen op het toestel afvuurde. Een angstaanjagende ervaring. Zelfs de wetenschap dat deze vuurstralen eigenlijk geen gevaar inhielden, verhoedde niet dat het me dun door de broek liep. Bij al dit vuurwerk baande het vliegtuig zich schuddend en bonkend een weg door het luchtruim, waarbij de piloten zelfs moeite hadden om grip op de stuurknuppel te houden. Terwijl ontzetting op de gezichten van mijn medepassagiers was af te lezen, veroorzaakte een luchtzak keer op keer een vrije val van tientallen meters. In mijn beroep getraind op het geluid van motoren, hield ik mijn hart vast als het toestel met oorverdovend brullende motoren hortend en stotend weer hoogte maakte, om daarna een korte poos bijna geluidloos door te vliegen. Het waren de momenten dat ik dacht: "De motoren zijn ermee genokt, nou is het gebeurd en kunnen we het wel schudden". Gelukkig werd dit doemdenken niet bewaarheid en werden de omstandigheden geleidelijk weer normaal. Maar al deze doffe ellende heeft er wel voor gezorgd, dat ik nu weet wat echt bang zijn is. Dat angstzweet bestaat, het brak me aan alle kanten uit.

Na de landing in Bangkok ging de reis verder in een KLM-machine. Zeker wat de accommodatie en de verzorging door het cabinepersoneel betreft een aangename verbetering, maar met de schrik en de angst van enkele uren eerder nog in het lijf, had ik gewild dat Bangkok Amsterdam al was geweest. Tot overmaat van ramp moest ik ook nog meemaken, dat voor een tussenstop in Rome het vliegtuig niet meteen landde, maar eerst nog een paar rondjes boven de stad maakte. Waarschijnlijk omdat de piloot nog geen toestemming had om te landen, maar voor mij betekende dit rondcirkelen opnieuw rampspoed en ellende. Gedachten omtrent een weigerend landingsgestel en andere naargeestige scenario's waardoor er iets mis kon gaan, spookten door mijn hoofd. Ze maakten dat ik het spek alweer zag drijven. Onterechte bangmakerij, maar na bijna anderhalf jaar eerder in Karachi een vliegtuigwrak te hebben zien liggen, na een opstijging in Bangkok vanwege een motorstoring weer terug naar af en als klap op de vuurpijl de angstige belevenis in die oude legerkist, hadden ervoor gezorgd dat ik vliegen niet echt meer zag zitten. Met nadien nog een paar minder prettige vliegervaringen, huldig ik tot op de dag van vandaag het standpunt liever net zoveel water onder me te hebben dan lucht. Eerder ontviel me deze kreet al eens.

### **Love was in the air!**

Het was eind februari 1956, toen ik op Schiphol opgelucht vaste grond onder de voeten voelde. Even later was er het hartelijk weerzien met mijn moeder en zuster, maar vooral het kunnen omhelzen van Neeltje gaf een niet te omschrijven gevoel van blijdschap. Na al die lange maanden alleen maar papieren liefde, konden we nu eindelijk weer echt met elkaar praten, elkaar weer aanraken en in de ogen kijken. 'Love was in the air!'.  


Per taxi ging het huiswaarts. Naar Franeker, waar nog steeds mijn thuis was. Het was dik winter en ik herinner me, dat er over de Afsluitdijk door een metershoge muur van sneeuw werd gereden. Slechts enkele dagen eerder in de tropen nog puffend van de hitte, een vreemde gewaarwording en je zou denken dat ik het koud had, maar blijkbaar had de koperen ploert in de buurt van de evenaar zoveel warmte in mijn lijf gepompt, dat ik daar geen last van had.

Zes maanden zou ik geen stap aan boord van een schip zetten. Een half jaar waarin studie een ernstige en tijdrovende plaats innam, maar voor de rest was het verlof één groot feest. Koud twee dagen thuis, was de eerste stap richting huwelijk gezet: samen aantekenen in het stadhuis in Alkmaar, waar Neeltje woonde. Amper vier weken later, op zaterdag 24 maart 1956, brachten we opnieuw een bezoek aan hetzelfde stadhuis. Deze keer als bruid en bruidegom en in gezelschap van familie, vrienden en genodigden. Na een toepasselijke speech van de ambtenaar van de burgerlijke stand (die daarbij zijn hoofd niet hoefde te bewegen om van de een naar de ander te kijken, zo loenste deze overheidsdienaar) had ons ja-woord helder en duidelijk door de trouwzaal geklonken. Kort na deze eeuwige-trouw-eed was koersgezet naar restaurant Koekenbier voor een gezellige receptie en een ongedwongen feestje, waarna Neeltje en ik laat in avond als nieuwbakken echtpaar volmaakt gelukkig ons eerste 'eigen' home betrokken. Een klein gemeubileerd zomerhuisje in Egmond aan Zee, toevallig dus de plek waar de zee voor het eerst dusdanig vat op me kreeg, dat ik die grote plas later zou gaan bevaren. Het kan wonderlijk gaan in het leven.

Hoewel in het zomerhuisje alles aanwezig was om het te bewonen, wilden we toch iets van ons zelf hebben en daarom hadden we een compleet bestek, een paar gemakkelijke stoelen en een bed aangeschaft. Met nog wat andere dingetjes, een uitgave van ongeveer twaalfhonderd gulden, net zoveel als de bruiloft had gekost. In de maanden dat ik op zee zat, hadden we kans gezien vierentwintig honderd gulden te sparen, dus precies genoeg om de kosten van de bruiloft en de aangeschafte spulletjes te betalen. Om dagelijks rond te komen ging mijn gage gewoon door. Althans, alleen gedurende mijn reglementair verlof en gerekend naar de tijd dat ik 'uit' was geweest, was dat maar een paar maanden. De rest van de tijd die nodig was om mijn studie met een diploma af te ronden, moesten we ons maar zien te redden. Geen vetpot dus, en we sprongen dan ook een gat in lucht toen ik bij een bezoek aan 'kantoor' de prettige mededeling kreeg, dat ik nog een redelijk bedrag aan overwerkgeeld tegoed had. Dolgelukkig waren we. Het tegoed liet ik uitbetalen in bijna allemaal - toentertijd nog - briefjes van vijf, die we uitgelaten in bed omhoog gooiden, om ze al graaiend op ons neer te laten dwarrelen.

Het welkome meevallertje krikte onze netelige financiële positie wel iets op, maar tot aan het moment dat ik weer naar zee moest, bleef het uitkijken om schraalhans niet keukenmeester te laten worden. Op een houtje bijten (tijdens latere verloven noemden we dit de 'witte kool' periode) en leven van de liefde was het parool. Waarbij gezegd, dat het laatste best leuk was en het eerste wel meeviel. Als zeemansechtpaar peurden we alles uit de met verlofdagen gevulde beker, waarvan we wisten dat de tijd zou aanbreken dat hij weer leeg was en ons een lange scheiding wachtte.

Nadat ik op 9 augustus 1956 voor mijn examen was geslaagd, begon de bodem van de beker snel zichtbaar te worden en ruim een week later was hij leeg. Ik meen dat het 17 of 18 augustus was dat ik op Schiphol in de plane stapte, om een halve dag later de bekende weeige geur van Curaçao op te snuiven, die veroorzaakt werd door het uitbraken van de uitstootgassen van de Shellraffinaderij op dit eiland. Ik stond aan het begin van een nieuw contract, dat ik in zijn geheel zou uitdienen op de vaart tussen Curaçao en het Meer van Maracaïbo.

## Inhoudsopgave

## 16. Varen op een oude roestbak

Rust roest, maar toch varen met die boot!  
Bij ronde niet alles wel  
Het kussengevecht  
Een zucht van verlichting  
De genadeklap  
We zinken!  
Total loss  
Slaapprobleem?

Bij het afscheid nemen waren diepere snaren beroerd dan de voorgaande keren dat ik aan een contract begon. Het gevoel dat Neeltje en ik elkaar intenser zouden missen, deed zich meer gelden dan dan de vorige keer. Maar we wisten dat een lange scheiding bij het zeemansleven hoorde. En de voorgaande vaarperiode van zestien maanden met alleen maar papieren liefde, had ons geleerd dat niets en niemand ons ervan kon weerhouden uit te kijken naar het moment dat we elkaar weer in de armen konden sluiten. Een extra drijfveer om naar elkaar te blijven verlangen, was nu ook het gegeven dat we 'gekke dingen' hadden gedaan (we hadden inmiddels immers ons boterbriefje), met als resultaat dat de kiel was gelegd voor ons eerste kindje. Dat het maar een haartje heeft gescheeld of ik had hem (want het werd een hij) nooit gezien, moge blijken uit de volgende verhalen. Waar gebeurde belevenissen die voor mij eindigden met zelfs nu nog de hartgrondige verzuchting dat ik gelukkig nog leef. Lees en huiver!



**Figuur 26: s.s. Rufina**

In het woord vooraf maakte ik al melding dat ik reageerde op de oproep van Jan Aartsen die oud-collega's vroeg om hem bijzondere gebeurtenissen te laten weten die men op de Shellvloot heeft beleefd. Een en ander als bijdrage om een door hem samen te stellen boekwerkje waarin hij de rauwe werkelijkheid van varen bij de Shell wilde weergeven. Ik schreef hem het volgende.

Geachte heer Aartsen,

In 'Voeksnieuws' 2/1995 las ik uw oproep aan gepensioneerden van Shell Tankers om een bijdrage te leveren voor een door u te schrijven boek met spectaculaire, avontuurlijke, ongerijmde en andere gebeurtenissen die betrekking hebben op de Shellvloot.

Van 1950 tot 1963 heb ik als scheepswerktuigkundige bij Shell Tankers gevaren, en in die periode ben ik in een aantal situaties terechtgekomen, die de moeite waard zijn om u te laten weten. In hoeverre ik u hiermee van dienst ben, weet ik niet. Evenmin zou ik weten in welke categorie mijn verhalen passen. Het zijn in ieder geval waar gebeurde belevenissen. Alvorens te beginnen met verhaal te doen over mijn avonturen aan boord van een van de tankers van de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij (CSM), eerst het volgende.

Het was eind 1956, begin 1957. Door de Suezcrisis was scheepvaart door het Suezkanaal niet mogelijk. Tankers vanuit het Oosten met bestemming West-Europa, werden daardoor gedwongen een omweg via Kaapstad te maken. Het gevolg was, dat de olieleveranties aan West-Europa nogal vertraging opliepen. Om aan dit probleem tegemoet te komen, werd de productie van ruwe olie in Venezuela opgevoerd. Tankers van de CSM zorgden voor transport naar Curaçao, waar de olie werd opgeslagen en oceangoingtankers transporteerden het 'witte goud' over de Atlantic naar West-Europa.

Om het plotseling verhoogde vervoersaanbod uit Venezuela te kunnen verwerken, beschikte de CSM op dat moment niet over voldoende tankercapaciteit, maar dit werd opgelost door een aantal opgelegde schepen weer onder stoom te brengen. In afwachting om verschroot te worden, lagen deze schepen al geruime tijd in het Schottegat verankerd. Om ze te bemannen werd een beroep gedaan op

gepensioneerde kapiteins en hoofdwerktuigkundigen van de CSM, terwijl de lagere rangen werden ingevuld door een beroep te doen op personeel van Shell Tankers. Daarbij hadden ze ook mij op het oog, en zo gebeurde het, dat ik werd uitgezonden om voor de tweede keer in mijn zeemansloopbaan in de West op een aantal CSM-schepen dienst te doen.

Medio augustus 1956 werd ik uitgevlogen naar Curaçao en na eerst een drietal maanden dienst te hebben gedaan op het s.s. Frasca, werd ik overgeplaatst naar het weer in de vaart gebrachte s.s. Rufina, een 4.000-tons trunkdekschip met voor de voortstuwing twee triple-expansiemachines, elk goed voor 1.200 PK en twee waterpijpketels voor de stoomvoorziening. Op 19 november 1956 stapte ik als 3e werktuigkundige aan boord van de Rufina en het is op deze tanker, waar ik het een ander heb meegemaakt dat de moeite van het vertellen waard is.

### **Rust roest, maar toch varen met die boot!**

Na een paar reizen Curaçao-Meer van Maracaibo vice versa, werd het de opvarenden van de Rufina duidelijk dat 'rust – roest' niet zomaar een kreet is. De volgende gebeurtenis die zich voordeed op een reis van Palmarego (waar lading was ingenomen) naar Willemstad, zal dit onderstrepen.

Gedurende de oversteek van de Caraïbische Zee was het rustig weer. Wel veroorzaakte de stevig doorzettende Noord-Oost Passaat witte koppen op de golven en nam de Rufina zo nu en dan een zeetje, maar dat was normaal in het Caraïbisch gebied. Wat echter niet normaal was, was dat na elk zeetje het voorschip zich steeds moeizamer oprichtte. Dit gaf te denken en het meest voor de hand liggende was, dat het voorschip water maakte. Mogelijk in de voorste, niet geladen wingtanks, in het bemanningsverblijf onder de bak, of in de ruimten die grensden aan dit verblijf. Dat er water in het bemanningsverblijf stond leek uitgesloten. Was dat het geval, dan zou er al lang een lid van de crew zijn geweest die hiervan melding had gemaakt. Toch nam de eerste stuurman poolshoogte en hij zag inderdaad niets abnormaals. Inspectie van de wingtanks leidde ook tot niets, maar in het kabelgat was wel degelijk iets aan de hand. Het stond vol met zeewater. Over de oorzaak hoefde niet lang worden nagedacht, zonder twijfel zat er een gat in de boeg onder de waterlijn. Door de bewegingen van het schip was het water heftig in beroering en rondrijvend materiaal bonkte tegen de scheepsromp en de schotten van de voorpiek. Om verder onheil te voorkomen, waagden de derde stuurman en ik ons in het kolkende water om er zoveel mogelijk spullen uit te vissen. Meer kon er op dat moment niet worden gedaan en, na dit niet ongevaarlijke karwei, bleef er niets anders over dan af te wachten hoe de situatie zich verder zou ontwikkelen. Gevaar voor lading en opvarenden was er onder de gegeven omstandigheden niet, en dus: Gewoon doorvaren.

Terecht of onterecht, maar door dit voorval ontstond er wel enige argwaan omtrent de zeewaardigheid van de Rufina. Met zeemansrespect voor de lange staat van dienst van dit schip en vertrouwen hebbend in de opvattingen van Jo Shell (populaire benaming van de Shell) omtrent het veilig in de vaart brengen en houden van haar schepen, was er toch een gevoel van onbehagen. Het gevoel op een ouwe roestbak te varen.

Gelukkig verergerde de situatie niet. Er kon normaal worden aangekoerst op Willemstad. De wal informeren omtrent het gebeurde kon niet, er was geen marconist aan boord. Ook ontbraken er andere communicatiemiddelen om contact te zoeken met in de buurt varende schepen of met de wal. De Rufina beschikte alleen over een spreekbuis, lulpijp genoemd, die de brug met de machinekamer verbond. Aan beide einden van de pijp zat een mondstuk met een fluitje. Fluitje eruit trekken, flink blazen op het mondstuk en een snerpend geluid aan het andere eind van de pijp trok de aandacht van iemand op de brug of in de machinekamer. Vervolgens werden de mondstukken beurtelings aan mond en oor gebracht om te spreken en te luisteren. Een slimme manier om aan boord op afstand met elkaar te praten, maar natuurlijk volkomen nutteloos voor contact met de wal of met andere schepen. Voor dat doel was er alleen een zogenaemde Aldislamp aan boord (een lamp waarmee in morsetekens geseind konden worden), die meteen getest werd. Je kon nooit weten. Ingeval de Rufina hulp behoefde, dan zou dat in ieder geval aan in de buurt varende schepen kenbaar gemaakt kunnen worden.

Willemstad werd bereikt, de loods kwam aan boord en even later werd afgemeerd in de Annabaai. De slangen werden aangekoppeld en de lading gelost. Direct daarna werd verhaald naar een ligplaats bij het dok, waar in de achterste ladingtanks zoveel ballast werd gepompt, dat het voorschip voldoende omhoog kwam om te kunnen bekijken waar het water in het kabelgat naar binnen kwam. Tijdens dit 'dompen' kwam al gauw een doorgeroeste huidplaat tevoorschijn waar flinke gaten inzaten. Rust roest, niet zomaar een kreet dus.

De Rufina was niet weer in de vaart gebracht om werkeloos langs de kant liggen en dus werd er niet lang over nagedacht wat de snelste manier was om de gaten te dichten: er werd simpelweg een stalen plaat over de verroeste huidplaat gelast, waarna het schip weer goed genoeg werd bevonden om zee te kiezen.

Wat dan ook gebeurde.

### **Bij ronde niet alles wel**

De pendel op het Venezuela werd hervat. Ergens aan de boorden van het Meer van Maracaïbo laden, een paar dagen varen, en vervolgens lossen op Curaçao. De reizen verliepen rustig. Bij het overgeven van de wacht kon vrijwel elke keer 'bij ronde alles wel' worden gemeld en op die manier regen de dagen zich redelijk prettig aaneen. Voor het machinekamerpersoneel was het enige onprettige dat tijdens het laden in een altijd bloedhete machinekamer werkzaamheden verricht moesten worden. Direct na het afmeren aan de bak om bijvoorbeeld een zuigerstangpakking te vervangen. Een job waarbij het gereedschap door aanraking met de pakkingbus zo heet werd, dat het na een paar minuten in een emmer met ijswater moest worden gedompeld om af te koelen. Brandblaren werden opgelopen door aanraking met de zuigerstang en andere, nog niet afgekoelde, machinedelen. Ploeteren in een temperatuur van ver boven de 50° Celsius, waarbij binnen de kortste keren de voeten in de schoenen sopen door het zweet dat van het lijf gutste. Onderwijl liters ijswater drinken en snakken naar een beetje koelte. Liefst met een ijskoud pilsje onder handbereik.

Was het karwei eenmaal geklaard, dan werden de beproevingen van zo'n klus echter ook gauw weer vergeten. Het gekwelde lijf werd afgespoeld met het relatief fris aanvoelend water van het Meer van Maracaïbo (ter bezuiniging van drinkwater werd het water van het meer opgeslagen in een tank op het sloependek en als douchewater gebruikt), om daarna een blaasje aan dek te pikken. Het pilsje, waar zo naar gesnakt was, bij de hand. Zo uit de 'breinbak', en dus ijskoud. En eenmaal weer varende, wenkte aan de horizon Curaçao met zijn cubalibres-met-ijs. Na het afmeren en geen wacht hebbend, werd er dan ook niet gedraald om de wal op te gaan. Bijvoorbeeld naar Piscaderabaai, waar met een duik in de Caraïbische Zee het lijf uitwendig nat en koel kon worden gehouden. Tussendoor ervoor zorgend dat het lichaam inwendig ook niet droog kwam te staan door vooral voornoemde cubalibres eer aan te doen. En zo waren er meer prettige vooruitzichten die de beproevingen van een rotklus in een bloedhete machinekamer snel deden vergeten.

Op een gegeven dag werd het redelijk prettig aaneenrijgen van de dagen met varen, wachtlopen, werken en genieten van de walgeneugten, echter wreed verstoord. De hondenwacht lopend, werd ik tijdens een thuisreis naar Willemstad even voor middernacht door de 4e wtk gepord. Dat porren gebeurde altijd volgens een vast ritueel. Een roffel op de louvredeur van je hut en de kreet: "Meester, het is tijd!", of: "Meester, kwart voor, moet je nog pissen?". Verder werd er niets gezegd. Alleen maar wat gebrom als antwoord van de geporde dat hij wakker was. Zaken van belang werden wel doorgegeven bij het overgeven van de wacht. Deze keer gaf de vierde mij echter alvast te kennen dat er veel water in de bilge stond, eraan toevoegend: "Ik heb de donkeypomp al bijgezet om extra te lensen, maar kan nog niet zien of het helpt". Deze onheilstijding was voor mij aanleiding om, waar ik anders nogal moeite mee had, snel in mijn ketelpak te schieten en 'beneden' aangekomen zag ik meteen dat de vierde niets teveel had gezegd. Het water onder de plaat stond abnormaal hoog. Deze keer was er dus geen sprake van 'bij ronde alles wel', maar ik nam de wacht over met mijn collega te verzekeren: "Ga jij maar te kooi, ik red me wel". Hij verdween naar zijn hut en ik nam meteen actie.

Om aan de weet te komen of de door een van de hoofdmachines aangedreven lenspomp en de donkeypomp goed functioneerden, ging ik naar dek en, hangend over de reling, zag ik dat de overboorduitlaten van beide pompen een flinke straal water gaven. Dat gaf te denken, want normaal hield de door de hoofdmachine aangedreven lenspomp de bilge gemakkelijk watervrij. Dat dit nu met twee pompen niet lukte, betekende dat er iets vreemds aan de hand was. Terug in de machinekamer bleek dat het water zichtbaar hoger was komen te staan en ik besloot de algemene dienstpomp ook nog bij te zetten. Deze pomp kon ook lensen, maar aan de manier waarop hij werkte, merkte ik dat hij geen water verplaatste. Mogelijk als gevolg van verstopte zuigfilters en/of lekke pakkingbussen van zuigafsluiters en zuigerstangen. Ik nam maatregelen, maar het hielp niet. Daarom het kleppendeksel er maar af om de zuig- en perskleppen te inspecteren. Wat ik zag, kan - zeker gezien de omstandigheden - bizar worden genoemd: Geen klep te bekennen! Op een schip dat bezig is te zinken een constatering waar elke zeeman een nachtmerrie van kan krijgen. Waarschijnlijk waren de kleppen eruit gehaald toen de Rufina opgelegd was om ze te gebruiken voor een ander schip. Als enige mogelijkheid om extra te lensen bleef nog over de zogenoemde Loydslens. Een noodlens, waarmee bilgewater met de koelwaterpomp van de afgewerktestoomcondensor overboord kon worden gepompt.

Intussen kwam er steeds meer water onder de plaat te staan. Bij elke haal van het schip tekende het laagje vuil op het bilgewater zich alsmaar hoger af op de scheepswand. De krukwangen van beide machines sloegen nu ook bijna door het water. De situatie dreigde compleet uit de hand te lopen en ik gaf de olieman opdracht de 2e wtk te porren. Ook bracht ik via de lulpijp de stuurman van de wacht op de hoogte wat er aan de hand was en zei hem er rekening mee te houden, dat de kans groot was dat de machines gestopt moesten worden.

De second was rap beneden en samen de stand van zaken in ogenschouw nemend, beseften we dat de toestand precair werd. De krukwingen sloegen inmiddels licht door het water, bijgevolg werd het risico van warmlopers door een mengsel van water met olie tussen de krukklagers, steeds groter. We besloten de machines stil te leggen. De brug werd gewaarschuwd en enkele ogenblikken later gingen de telegrafien op 'stop'. Een vreemde gewaarwording zo midden op zee. Het was of het rinkelen van de telegrafien anders klonk dan anders. De stoomtoevoer naar beide machines werd afgesloten, de krukassen maakten nog een paar omwentelingen, om vervolgens tot stilstand te komen. Een moment later dreef de Rufina stuurloos rond. Op enkele vertrouwde geluiden van nog werkende hulpapparatuur na, was het nu stil in de machinekamer. Dezelfde stilte die er heerste als er afgemeerd was aan een laad- of lossteiger. Onder die omstandigheden gaf die stilte een rustgevend gevoel, maar nu, midden op zee en gegeven de situatie, had het iets spookachtigs. De Rufina was onbestuurbaar geworden, waardoor de gelijkmatige bewegingen door de lopende zeegang opgehouden was. Het schip lag nu dwars op de golven en maakte halen die het water in de bilge met geweld van stuurboord naar bakboord stuwde. Het gaf het opgejaagde gevoel dat er iets gedaan moest worden om het niet erger te laten worden.

Na het stilleggen van de machines, besloten de second en ik de noodlens nog niet te gebruiken, eerst wilden we weten waar het water naar binnen kwam. Een ding was duidelijk, boven de plaat was niets te zien dat op binnenkomend water wees en dus trokken we de vloerplaten van hun plaats om in de bilge te kunnen kijken. De second aan stuurboord, ik aan bakboord. En daar, een plaat tussen bakboordsketel en een verdamper wegtrekkend, kon het niet missen. Het bilgewater op die plek was heftig in beroering. Bij een haal over stuurboord, waardoor er aan bakboord minder water kwam te staan, was duidelijk te zien dat er met kracht water naar binnen werd geperst. Er was geen twijfel mogelijk, er zat een gat in de bodem van het schip! Zou er niets op worden gevonden om het te dichten, het met kracht binnenstromende water zou zeker tot een ramp leiden. Want, waar zet je een geladen tanker in korte tijd zo neer, dat hij geen water meer onder de kiel heeft?!

Ik trok mijn ketelpak, schoenen en sokken uit en liet me in de bilge zakken. Alleen in een pendekkie, het water tot aan mijn navel, probeerde ik met mijn voeten te voelen waar het gat precies zat en hoe groot het was. Makkelijker gezegd dan gedaan, want zodra ik mijn voet op een bepaalde plek zette, werd deze onderdaan door de druk van het binnenkomende water weggedrukt. De grootte van het gat kon ik derhalve niet bepalen, maar de plek waar het water naar binnen kwam, was in ieder geval gelokaliseerd. De vraag was nu wat te doen om de benarde situatie waarin schip en bemanning zich in bevond, het hoofd te bieden.

### **Het kussengevecht**

Inderdaad, wat te doen om het met geweld binnenstromende water te stoppen. Dat ik deze vraag kan beantwoorden, is te danken aan een koopvaardijbeveiligingsopleiding die ik bij de Marine had gevolgd. Eerder vertelde ik hier al over. Naast het leren omgaan met wapentuig, werd tijdens die opleiding ook aandacht besteed aan een aantal andere zaken, waaronder ook oefenen in een simulator om gaten in een scheepswand te dichten. Voor dit doel werden op de marineschepen speciaal daarvoor gemaakte attributen gebruikt, die sowieso niet op de Rufina aanwezig waren, maar tijdens deze oefeningen kwamen er ook andere, provisorische, mogelijkheden aan bod en één van deze mogelijkheden leek me de moeite van het proberen waard. In het kort deed ik de second verhaal wat ik bij de Marine had opgestoken en ging vervolgens naar mijn hut om een kussen te halen...

In een mum was ik met twee kussens terug en ik liet me weer in de bilge zakken om het gevecht met het binnendringende water aan te gaan. Met mijn ene been duwde ik een kussen langs mijn andere been op het gat, terwijl de second klaarstond om met balkjes en keggen het kussen op zijn plaats te houden. Poging na poging mislukte. Elke keer als ik dacht mijn gewicht van het kussen af te kunnen halen, werd het door de kracht van het binnendringende water weer weggedrukt. Met alleen maar beelden van ramspoed en ellende voor ogen waarin het commando 'abandon ship' een hoofdrol speelde, was het een gevecht om moedeloos van te worden. Maar de aanhouder wint, en uiteindelijk hadden we succes. Om de balkjes die het kussen op hun plaats moesten houden, had ik daarvoor ook in gebukte houding mijn handen moeten gebruiken waardoor mijn hoofd overspoeld werd door de prut van het bilgewater. Niet alleen vies, ook flink benauwd door het moeten inhouden van mijn adem.

Dàt we de strijd uiteindelijk wonnen, is alleen maar te danken aan onze wil dat het móest lukken. Het enige alternatief was in de reddingboten, of verzuipen. Pompen hielp niet meer.

### **Een zucht van verlichting**

Door onze geslaagde operatie was het onstuimig borrelen van het water boven het gat opgehouden en gespannen wachtten we af of ons geploeter resultaat had. Het bilgewater klotste nog steeds met geweld van de ene kant naar de andere, en als even de indruk bestond dat het water zakte, zorgde een flinke haal van het schip ervoor dat daar geen kijk meer op was. Vooral de krukput werd in de gaten gehouden. Zou het water de in bodemstand staande krukken niet meer raken, dan was dat het teken dat er meer water

werd weggepompt dan erin kwam. Toen na lange tijd bleek dat dit inderdaad het geval was, hoef ik niet te vertellen dat er een zucht van verlichting door het hele schip ging.

Ongeveer vijf uur nadat ik door de 4e wtk was gepord en bij het op wacht komen merkte dat de machinekamer water maakte, konden de machines weer in gang worden gebracht. Er kwam weer vaart in de Rufina en de reis naar Willemstad werd voortgezet alsof er niets was gebeurd. Maar God hoorde ons brommen over de ongewisse uren die we hadden doorgemaakt.

Nu weer met twee pompen bij, zakte het waterpeil snel en op het moment dat de bilge helemaal leeg was, constateerden we dat het kussen, ongelooflijk maar waar, geen drup water doorliet!

Na aankomst op Curaçao volgde een duplicaat van wat er eerder was gebeurd met het gat in de boeg. Na het lossen van de lading, ook nu weer naar het dok. Alleen kon deze keer niet worden volstaan met het dompen van het schip om een reparatie uit voeren. De Rufina moest nu in het droogdok. Eenmaal droogstaand, was te zien dat er een scheur in de bodem van de machinekamer zat, groot genoeg om - zoals ik eerder zei - een ramp tot gevolg te hebben als het kussengevecht met het binnenstromende water niet was gewonnen.

Ook ditmaal werd er niet lang over nagedacht hoe het schip weer vaarklaar te maken. Op een stuk staalplaat werd een draadeind gelast en in een ander stuk een gat geboord. Aan de buitenkant van het schip werd het draadeind door de scheur gestoken, in de machinekamer de plaat met het gat erover heen, en met een moer werden beide platen op elkaar vast getrokken. Rubberpakking tussen de platen en de romp zorgde voor een waterdichte afdichting. Voor de zekerheid werd het compartiment tussen twee spanten ter plaatse van het gat volgestort met cement, gemengd met flink wat causticsoda voor een snelle harding, en that was it! En net als na de reparatie van het gat in de boeg, werd de Rufina ook nu weer (hoe is het mogelijk) goed genoeg bevonden om zee te kiezen. Varen met die boot! (Een jaar of wat later in Nigeria als engineer in charge op de Prospector, wist ik op een wel heel bijzondere manier te voorkomen dat het hele achterschip onder water verdween en het schip voor zinken werd behoed).

### **De genadeklap**

Heen en weer terug. Laden in Venezuela en lossen op Curaçao. Het leven aan boord ging weer zijn gangetje. De Rufina hield zich goed en voer voorlopig zonder incidenten van de ene dag in de andere. Er gebeurde weinig dat de moeite waard was om in de brieven naar huis melding van te maken. Maar toen kwam die 13e mei 1957.

Geladen met Lagomar Crude en varende in de Golf van Maracaïbo ter hoogte van San Carlos, werd de steven voor de zoveelste keer gericht op Curaçao. De dag was bezig plaats te maken voor de tropenavond. Het zal dus tegen zevenen zijn geweest, ik zat in mijn hut, toen iemand kwam zeggen dat ik op de brug moest komen. Ik ging meteen en in het stuurhuis aangekomen, kreeg ik te horen dat het achtertoplicht niet brandde. Of ik daar even wat aan kon doen. (Aan boord van Shellschepen was de 3e wtk verantwoordelijk voor alles wat met electra had te maken). De bediening van de navigatielichten bevond zich op een paneeltje in de kaartenkamer, en terwijl ik daar bezig was om uit te vinden wat er aan het toplicht mankeerde, ving ik uit het stuurhuis een dialoog op tussen de ouwe en de 1e stuurman. "Nou gaat die boot weer bakboord uit" en "Het lijkt wel of ie elke keer uit zijn roer loopt", ving ik op. Er werd op rustige toon gesproken en ik dacht er niet over na wat de aanleiding van hun conversatie was.

Aan het mankement van het toplicht kon ik niets doen - een doorgebrand spoeltje op het bedieningspaneeltje en geen reserve aan boord - en ik meldde dit aan de kapitein. Zijn reactie was: "Dan varen we maar zonder achtertoplicht". Om mijn boodschap over te brengen stond ik in het stuurhuis, waar ik de reden zag van de tweespraak van daarnet tussen de ouwe en de stuurman. Een tegenligger lag het ene moment een koers voor waarbij beide schepen elkaar normaal konden passeren, het andere moment leek het of hij voorlangs wilde kruisen. De afstand tussen beide schepen was echter nog dusdanig groot, dat er niets mis kon gaan. Ik stond er verder dan ook niet bij stil en verliet het stuurhuis om naar mijn hut terug te keren. De vreemde bewegingen van wat later de in ballast varende Noorse tanker Thorunn bleek te zijn, bleven echter aanhouden. Zo zag je het rode en groene boordlicht beide, dan weer alleen het groene. Nieuwsgierig hoe een en ander zou aflopen, bleef ik staan. Half verscholen achter een luchtkoker op het sloependek, bleef ik de bewegingen van de tegenligger volgen. Duidelijk was, dat hij door het steeds wisselen van koers alsmaar dichterbij kwam. Onderwijl merkte ik dat de Rufina ook van koers veranderde om uit de buurt van de Noorse tanker te blijven. Het bleek niet te baten. Als door een magneet aangetrokken kwam de Thorunn op de Rufina af en ineens kreeg ik een angstig voor gevoel. Mijn nieuwsgierigheid maakte plaats voor het beklemmende gevoel dat er iets vreselijks stond te gebeuren. Al had ik gewild, ik kon mijn ogen niet meer van de Noor afhouden. Terwijl hij angstig dichtbij kwam, hoorde ik een stem vanuit het stuurhuis een commando geven en even later voelde ik dat we vaart minderden. Op dat moment was er nog steeds geen peil te trekken op wat de Noor wilde, maar ineens drong het tot me door dat hij op volle kracht vòòr de Rufina langs wilde. Gegeven de positie waarin beide schepen zich



bevonden een absoluut onmogelijke manoeuvre! Ik hoorde een serie hartgrondige vloeken die gevolgd werden door de commando's "beide machines stop - vol naar bakboord!", en direct daarop "vol achteruit!". Tegelijkertijd hoorde ik drie korte stoten op de scheepsfluit van de Rufina. Er was echter geen redden meer aan, een aanvaring was onvermijdelijk. Ik wilde weggrennen naar het achterschip om zover mogelijk van de gevolgen van de aanvaring verwijderd te zijn, maar mijn benen weigerden dienst. Als vastgenageld bleef ik staan. Er moet ontzetting in mijn ogen te lezen zijn geweest toen ik het bruisen van het boegwater van de Noor naderbij hoorde komen en de tanker als een gigantische kolos voor de me zag opdoemen.

Enkele seconden later ramden beide schepen elkaar. De Rufina raakte met stuurboordsboeg de Noor midscheeps, vlak achter de voormast. Ik zag de huidplaten door de wrijving kersrood opgluizen, de romp van de Thorunn werd opengereten en toen explodeerde het schip over de volle breedte! De luchtdruk van de explosie drukte me achter de luchtkoker waar ik nog steeds naast stond, en ik dacht ik dat ik dood was. Tegelijkertijd besefte ik echter dat ik bloed proefde en dat het was alsof er duizenden naalden in mijn lijf waren geprikt. (Ik was in korte broek en had een niet dichtgeknoopt overhemd aan. Later kwam ik tot de conclusie dat het waarschijnlijk roestdeeltjes zijn geweest die wondjes op mijn lichaam veroorzaakten).

In een paar tellen had zich een ramp met dramatische gevolgen voltrokken. Vlak voordat beide schepen elkaar ramden, zag ik twee bemanningsleden van de Noorse tanker over de loopbrug van de bak naar de midscheeps rennen. Op het moment van de aanvaring bevonden ze zich precies op de plek waar de het schip explodeerde. Later werd me verteld dat beiden het niet hebben overleefd. Door de ongewone koerswijzingen en door het geluid van de sloopshoorn, hadden de crewleden van de Rufina die in het bemanningsverblijf onder de bak verbleven, gemerkt dat er iets abnormaals gaande was. Toen ze aan dek gingen om te kijken wat er aan de hand was en zagen welk gevaar er dreigde, renden ze naar de midscheeps om achter het dekhuis dekking te zoeken. Een aantal haalde het niet, en ik was ooggetuige hoe ze de verschroeiende steekvlam van de explosie over zich heen kregen. Wat ze aan kleding aan hadden werd van hun lijf gerukt. Verbrand vel hing als flarden aan hun lichaam. In een flits zag ik hoe bonken staal op de brug afvlogen en de roerganger en de kapitein verwonden. Of werden ze getroffen door het glas van de stuurhuisramen die door rondvliegend materiaal aan gruzelementen gingen? Wat zich in een paar seconden op mijn netvlies plantte, is onmogelijk om in detail na te vertellen. Het waren de meest afschuwelijke beelden die niet in woorden zijn te vangen.\_

Bij alles wat er zich voor mijn ogen afspeelde, had ik maar één angstaanjagende gedachte: "Die boot gaat in de fik!". En die gedachte bracht me tot actie. Zonder de treden te raken, gleeed ik op mijn handen langs de leuning van de trap van het sloependek naar het tankdek. Rennend richting achterschip, flitste het onophoudelijk door me heen: "Zwemvest halen, over de muur en wég van die boot!". Maar er gebeurde niets dat mijn angst bevestigde en ik kwam bij mijn positieven. Halverwege het achterschip gekomen, hoorde ik een hoop geschreeuw en gekerm achter me. Het drong tot me door iets dat ik iets moest doen.

Het eerste wat in me opkwam was de 2e wtk op de hoogte stellen van wat er was gebeurd. Hij had de wacht en had in de machinekamer natuurlijk de aanvaring wel gehoord en gevoeld, maar moest verder maar gissen wat er bovendeks aan de hand was. Ik griste een zwemvest uit zijn hut, dat ik luttele seconden later uit de top van de machinekamer naar hem toegooide, schreeuwend: "We hebben een aanvaring, maar staan niet in brand!" Misschien wat klungelige kreten, maar het idee dat we in brand hadden kunnen staan was voor mij zo een afschuwelijk beeld, dat ik waarschijnlijk gedacht moet hebben hem gerust te stellen dat dit niet het geval was. De second stond op de manoeuvreerstand, met naast hem de olieman. Beiden keken verwilderd omhoog. Angst was te lezen in hun ogen, maar ze bleven op hun post om te reageren op de commando's van de brug. Ze wilden natuurlijk meer weten, maar ik verliet de machinekamer om terug te keren naar dek. Zover kwam ik echter niet, want in de gang die naar het tankdek leidde, kwam een zwaargewond crewlid naar me toe. Het vlees van zijn bovenarm was weggerukt en hij bloedde hevig. Ik nam hem mee naar mijn hut en met een aan repen gescheurd laken probeerde ik het bloeden te stelpen en de arm te verbinden. Terwijl ik daar mee bezig was, kwamen er meer gewonden mijn hut binnen die er nog erger aan toe waren. Van sommigen was de aanblik verschrikkelijk. Antilianen met afschuwelijke verbrandingen. Grote roze plekken tekenden hun zwarte lichamen. Een afgrijselijk gezicht. En het ergste was, ik kon niets voor ze doen. Alleen maar praten en zeggen dat er wel gauw hulp zou komen.

Had de Noor noodsignalen uit laten gaan (de Rufina had geen middelen daartoe) of was de explosie door anderen opgemerkt en waren zij tot actie overgegaan? Ik weet het niet. In ieder geval kwam er hulp. Een snelboot - een veel gebruikt vaartuig op het Meer van Maracaibo - kwam langs en nam de gewonden, waaronder de kapitein en de tweede stuurman, aan boord. Op een later tijdstip werden de overige bemanningsleden opgehaald. Nadat de gewonden en alle anderen de Rufina hadden verlaten, bleven we met vier man aan boord: de 1e stuurman, de 3e stuurman, de 2e wtk en ik. Ondanks de gruwelijke ervaringen van even daarvoor, waren we volkomen bij onze positieven en voelden we ons verplicht op onze post te blijven.

Ondanks de ravage die de explosie had aangericht, bleek het ankerspil bereikbaar en de eerste stuurman liet het anker vallen, waarna we het voorschip inspecteerden. Het tankhoofd van de stuurboordswingtank was van dek gerukt. Waarschijnlijk was deze tank ook geëxplodeerd en had de ontploffing de weg van de minste weerstand gevonden in het tankhoofd. Met 'rust roest' nog in gedachten, niet ondenkbaar. Misschien een geluk bij een ongeluk, want had de explosie doorgezet naar de vol met Lagomar Crude geladen centertank, de Rufina zou geheid in brand zijn gevlogen. Weinigen, wellicht niemand, had de ramp dan nog kunnen navertellen.

### **We zinken!**

Een stuk huidplaat van enkele vierkante meters van de Noorse tanker had de steunconstructie van de brugvleugel op zijn weg gevonden. Door de kracht waarmee dit brok staal was weggeslingerd, hing de brugvleugel op een oor. Voor het overige bleek dat het voorruim, de cofferdam, alsook de verblijven van de crew veel water maakten. De bak aan stuurboordzijde was geknikt, terwijl het havendek scheuren vertoonde. Mogelijke schade onder de waterlijn was niet te zien, maar wel was er sprake van een beetje koplust en maakte de Rufina enigszins slagzij, maar van veel betekenis leek dit niet te zijn. Maar zoals zo vaak: schijn bedriegt. En dus ook nu weer. Want, waar geen tekenen aanwezig waren dat het zou gebeuren, gebeurde toch! Precies weet ik het niet meer, maar er waren misschien een paar uur verstreken na de aanvaring, toen we merkten dat er iets vreemds gaande was. We moesten lopen en staan zoals op zee instinctmatig wordt gedaan als het schip in de golven duikt. Het waarom werd al gauw duidelijk. Eerst langzaam, maar allengs sneller ging het schip voorover hellen en slagzij te maken en binnen de kortste keren stonden de trunkdekken halverwege de midscheeps onder de zeespiegel. Hoe het mogelijk was dat het voorschip pas nu veel meer water maakte, was een raadsel. Een verklaring zoeken voor dit mysterie was op dat moment echter van geen enkel belang, het enige wat telde was de constatering dat de Rufina bezig was te zinken!

Het schip verdween alsmaar sneller onder water, en de second en ik gingen in alle haast de vuren van de ketels doven, zetten fuel- en voedingpompen af en deden verder alles wat ons noodzakelijk leek. Bij het stil zetten van de stroomgenerator doofden langzaam alle lichten aan boord. In de machinekamer werd het stil en donker. Het was alsof we voorbereidingen hadden getroffen om in een droogdok te gaan, maar na alles wat er was gepasseerd en wat ons mogelijk nog te wachten stond, kwam de gedachte aan een dokbeurt geheel niet bij ons op. De duisternis om ons heen en het ontbreken van machinekamergereluiden, had nu iets macabers.

Als tegen een steile wand beklommen we de trappen van de machinekamer om weer naar dek te gaan. Daar aangekomen, zagen we dat alleen het bovenste deel van het dekhuis nog boven water uitstak, terwijl het achterschip steeds verder overspoeld werd door het zeewater. De trunkdekken waren al helemaal niet meer te zien. De toestand werd steeds nijpender en toen het water door het verder zinkende schip de pompkamer bereikte, vonden we het raadzaam om niet langer aan boord te blijven. We besloten de verdere ontwikkelingen op afstand af te wachten. Gelukkig konden we daarvoor met zijn vieren overstappen op een bootje dat al die tijd in de buurt van de Rufina was blijven rondvaren.

Ronddobberend in de buurt van de zinkende Rufina, verstreek de tijd en het zal tegen middernacht zijn geweest dat we de indruk kregen dat het schip niet verder zonk. Het drijfvermogen van de pompkamer en de machinekamer zorgde ervoor dat het achterste deel boven water bleef en na enig beraad besloten we weer aan boord te gaan. Waar we overigens weinig anders konden doen dan het daglicht afwachten, ondertussen een beetje bijkomend van de afschuwelijke belevissen van de voorgaande uren. En om de plundersaars (waar kwamen ze vandaan?) op afstand te houden.

Niet lang nadat het daglicht zich aangekondigde, verscheen er een bootje langsij met een paar walmensen aan boord die poolshoogte kwamen nemen. Er volgden de nodige discussies, waarna het besluit werd genomen om pogingen te ondernemen de Rufina weer voldoende drijfvermogen te geven. Voor zover ik me kan herinneren was het plan om de lading van de voorste ladingtanks overboord te pompen. Met eigen pompen - waarvoor stoom werd geleverd door een langsij gekomen Venezulaans betonningsvaartuig - en met hulp van een paar opgetrommelde duikers die de onder water liggende tankafsluiters openden, werd getracht dit besluit uit te voeren. Het bleek allemaal nutteloos gezwoeg. Er werd alleen water overboord gepompt, dat net zo snel weer in de ladingtanks terugstroomde.



## **Total loss**

Op 16 mei 1957 werd de Rufina als total loss opgegeven. Na het gat in de boeg en de scheur in de bodem van de machinekamer, had het schip deze keer de genadeklap gehad. De aanvaring met de Noorse tanker betekende het einde van dit CSM-schip. Een wel zeer ongelukkig einde. In zeemanstermen was het een ouwe rotpraam, maar toch. Het was een gezellige boot en ondanks dat het schip reeds was afgeschreven, had het toch nog duizenden tonnen olie van Venezuela naar Curaçao gebracht. Weliswaar was dat met een paar nare gebeurtenissen gepaard gegaan, maar was dat niet zo geweest, ik had dit alles niet op papier hebben kunnen zetten. Liever had ik het niet meegemaakt, maar ik was toch een ervaring rijker geworden om bij andere benarde situaties het hoofd koel te houden. Misschien dat ik van zo'n situatie bij gelegenheid nog wel eens verhaal doe.

Enkele weken na de total-lossverklaring, heeft een Amerikaanse bergingsmaatschappij de Rufina gelicht. In het voorschip bleek onder de waterlijn een groot gat te zitten, terwijl de laad/losleidingen onder in de ladingtanks geheel ontzet waren en op vele plaatsen breuken vertoonden. Het een met het ander was oorzaak dat het schip zonk. Dat dit niet meteen na de aanvaring gebeurde, kwam omdat het een flinke poos duurde voordat het zeewater via het gat in het voorschip en de kapotte leidingen de olie uit de ladingtanks naar buiten had gedrukt.

Vanaf het moment van de aanvaring waren de eerste en derde stuurman, de tweede wtk en ik meer dan twee dagen in touw geweest. Gegeten hadden we amper en slapen was er helemaal niet bij geweest. Volkomen uitgeput en kapot door slaapgebrek, werden we met een snelboot naar Maracaïbo gevaren, waar we in een hotel werden ondergebracht. Ik had nog dezelfde kleren aan als op het moment van de aanvaring (korte broek en overhemd), en ik zie weer voor me hoe iemand zijn colbert om mijn benen drapeerde toen ik vanaf de snelboot in een taxi stapte. Bij het uitstappen bij het hotel hetzelfde ritueel. Mij werd verteld dat dit moest, omdat in Maracaïbo mannen niet in een korte broek mochten lopen.

Van een journalist die ons bij aankomst in het hotel interviewde, kreeg ik een paar Venezolaanse kranten waarin de ramp, compleet met foto's, uitvoerig is beschreven. (Alhoewel ik die kranten lang bewaard heb, zijn ze later toch zoekgeraakt. Wonderlijk genoeg heb ik ze echter veertig jaar na de ramp weer onder ogen gekregen. En wel door toedoen van Jan Aartsen, die ze ergens bij zijn onnavolgbaar speurwerk op de kop wist te tikken. Zijn vraag of ik er kopieën van wilde hebben, heb ik uiteraard met graagte met ja beantwoord. En even voortbordurend op deze Venezolaanse kranteberichten: Hoewel de Rufina toch een Hollands schip was, werd in de Nederlandse pers met geen woord over de ramp gerept en Neeltje kreeg de rampzalige aanvaring van de Rufina met de Thorun pas te horen toen ik haar erover schreef.

Na aankomst in Maracaïbo eindelijk weer eens een flinke boerennacht te kunnen maken (wat overigens niet lukte) zijn we de volgende dag naar het hospitaal gegaan. In het beroemde toneelstuk van Herman Heijermans over het harde vissersbestaan, zei Kniertje "De vis wordt duur betaald", als er weer een visserman op zee was gebleven. Bij het zien van de gewonden van de Rufina dacht ik later vele malen: "Maar de olie vraagt soms ook een hoge prijs". Wat is er van deze mannen geworden? Van de kapitein (kapitein Groendijk sr.) weet ik, dat hij korte tijd na de ramp naar Nederland is gegaan. Terug naar Terschelling, waar hij woonde en waar hij inmiddels is overleden. De second (2e wtk Den Dulk) kreeg later op Curaçao een walbaan en hij heeft ons nog een keer opgezocht in Egmond aan Zee. Met 1e stuurman Geerarts heb ik later nog een paar maal contact gehad. Van de 3e stuurman (Luteijn) hoorde ik pas weer iets door mijn contacten met Jan Aartsen. Op een zogenoemde G-boot werd ik teruggevoerd naar Curaçao. Bij daglicht voeren we langs de plek waar de aanvaring had plaatsgevonden. Even verderop lag de Rufina, nog net zo als we haar hadden verlaten. Het achtertoplicht stak hoog boven de zeespiegel uit en ik dacht: 'Met dat toplicht begon het allemaal voor mij' en tegelijk schoot het door me heen: "Nooit zal iemand mij ooit nog vragen het te repareren".

(Noot: Mijn beschrijving van de aanvaring van de Rufina met de Noorse tanker is het verhaal hoe ik de ramp persoonlijk heb beleefd. Alhoewel ik, alsook anderen, ten overstaan van de Scheepvaartinspectie een verklaring heb moeten afleggen omtrent het gebeurde, is de formele vastlegging van de ramp mij niet bekend. Om hier achter te komen en om meer aan de weet te komen omtrent allerlei details, is het interessant om het boekje 'De laatste reis van de Rufina' te lezen, geschreven door Jan Aartsen. Kosten noch moeite heeft hij gespaard om allerlei zaken boven water te halen die van belang waren om, veertig jaar na dato, niet alleen een boeiende beschrijving te geven van wat er aan die 13e mei 1957 voorafging en wat er zich op die datum afspeelde op zowel de Rufina als de Thorunn, maar ook heeft hij met zijn boekje alsnog eer betoond aan de bemanningen van beide schepen. Dat hij zijn boekje heeft opgedragen aan de matroos/kwartiermeester van de Rufina en de matroos/uitkijk van de Thorunn die de ramp niet overleefd hebben, geeft aan dit eerbetoon een extra dimensie).

## **Slaapprobleem?**

Op Curaçao werd ik voor een paar dagen ondergebracht in het CPIM-hotel. Afgezien van het feit dat het niet in me opkwam daar behoefte aan te hebben, was het ten tijde van de ramp met de Rufina nog niet

aan de orde dat er bijstand werd verleend om eventuele geestelijke naweeën van een traumatische ervaring te verwerken. En als zeeman thuis even uithuilen was er ook niet bij. Je zorgde er zelf maar voor om alles tussen de oren op een rijtje te houden. Ik herinner me dat ik daar ook niet zoveel moeite mee had. Het leven van alle dag ging gewoon door en tijdens mijn verblijf in het CPIM-hotel vermaakte ik me prima. Alleen, en dat was misschien toch niet zo verwonderlijk, ik kreeg wat slaapproblemen. Als ik sliep werd ik geplaagd door beelden van de aanvaring en de gevolgen ervan en eenmaal wakker, had ik angst om de slaap te hervatten. Maar door toedoen van een collega-wtk, duurde deze obsessie van niet durven slapen gelukkig niet lang. Op de tweede dag van mijn verblijf in het hotel ontmoette ik hem in de lobby van het hotel. Hij was net uit Holland aangekomen, maar had toch al gehoord wat er met de Rufina was gebeurd. Ik deed mijn eigen verhaal over de ramp en ook dat ik nu een slaapprobleem had. "Help ik je vanaf", zei hij. De manier waarop hij meende dat te moeten doen, zal elk rampenbijstandsteam anno heden als zeer onwetenschappelijk voorkomen, maar mij heeft het in ieder geval geholpen. "Kom, we gaan aan de bar zitten, krijg je een cubalibre van me". En dat betekende het begin van een totale blackout voor mij. Waar zijn we na het CPIM-hotel geweest? De Punda, Spaans Water, Campo Alegre, er staat me niets meer van bij. Afgetopt met ettelijke alcoholische versnaperingen, zal hij me wel weer gedropt hebben in het hotel. Daar werd ik in ieder geval (na hoeveel uren?) wakker en ik had nu een heel ander probleem! Nog nooit ben ik zo ziek geweest na een avondje stappen.

Onbeschrijfelijk! Natuurlijk ging die gigantische kater weer over, maar het was zo erg, dat mijn slaapprobleem er niet meer toe deed. En dat bleef zo. Elke boerennacht was nadien weer de mijne.



**Figuur 1: Een ontmoeting met de prins van Tonga (2e van rechts) op de sleepboot de 'Passaat' De prins maakte een wereldreis en deed ook Curaçao aan. De prins is nu koning**

## Inhoudsopgave

## 17. Een unieke geboorteaankondiging

Tussen de dag van de ondergang van de Rufina en weer moeten varen zat maar een goeie week en na nog op vijf verschillende schepen van de CSM dienst te hebben gedaan (onder meer op een sleepboot de 'Passaat'), werd ik na veertien maanden pendelen tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo thuisgevoelen. Halverwege de Azoren, boven de Atlantische Oceaan, viel een van de motoren van het vliegtuig uit. Ik deed het zowat in mijn broek en het gevoel be kroop me, dat dit contract voor mij onmiskenbaar voorbestemd was geweest om de Jonas te zijn. Ter zee en in de lucht. Gelukkig maakte het vliegtuig op de Azoren een geslaagde landing en na het nodige reparatiewerk kwam ik een dag later veilig thuis. Feest natuurlijk, temeer omdat ik voor het eerst mijn zoon zag. Hij was geboren toen ik op de Rufina voer en inmiddels goed tien maanden oud. Praten kon hij nog niet. Dat kon hij wel bij thuiskomst na een volgend contract. Midden in de winter kwam ik toen thuis en hij begroette me met: 'Dag meneer, koud hè, buiten'. Waarmee alleen maar gezegd wil worden, dat de contracten in de periode dat ik heb gevaren toch wel erg lang waren. In ieder geval zo lang, dat je eigen kind je in zijn beginjaren bij thuiskomst 'meneer' noemde.

Tot zover de verhalen omtrent mijn belevenissen met de Rufina zoals ik ze aan Jan Aartsen schreef en terugdenkend aan de welkom-thuis-groet van Chris, die, ondanks dat hij me meneer noemde, niettemin in zijn eigen wereldje maar liefst drie vaders had, namelijk één op een foto die thuis op het dressoir stond, één die centjes verdiende en één die op een grote boot zat, schiet me ook weer te binnen op welk een bijzondere, ik mag wel zeggen, unieke wijze ik zijn geboorte te horen kreeg. Ik vertelde al dat ik, toen hij werd geboren, op de Rufina voer. Bij alles wat ik over dit schip heb verteld, heb ik ook gewag gemaakt van het ontbreken van moderne communicatiemiddelen aan boord. Een geboorteb bericht krijgen terwijl we op zee zaten, was dus niet mogelijk. Er bleef niets anders over dan te wachten op de keren dat de Rufina afmeerde in het Schottegat op Curaçao. Alleen daar kwam post aan boord en werden eventuele telegrammen afgeleverd.

In de dagen rond de jaarwisseling van 1956-'57 werd de baby verwacht en het spreekt voor zich, dat ik in die periode behoorlijk in spanning leefde. Elke keer na het afmeren in het Schottegat spoedde ik me naar de kapitein om te vragen of er tussen de binnengekomen post een blijde tijding voor mij bij zat. Zo stond ik op 4 januari 1957 ook weer bij die ouwe op de stoep, ervan overtuigd dat hij nu toch wel heuglijk nieuws zou hebben, maar helaas, hij moest me opnieuw teleurstellen. Met de gedachte dat er eerst weer een reis Curaçao - Venezuela overheen moest gaan voordat ik wat aan de weet zou kunnen komen, zocht ik mismoedig mijn hut op. Om tegenstroom aan mijn teleurstelling te geven, ging ik de wal maar op en na een bezoek aan de CPIM-soos en na wat rondzwerven in de Punda, keerde ik terug naar boord, waarna kort daarna werd ontmeerd om voor de zoveelste keer de reis naar het Meer van Maracaibo te maken. Het liep tegen de avond en ik zat in mijn hut wat te lezen alvorens plat te gaan om mijn slaap voor de hondenwacht te pakken. Door de patrijspoorten zag ik de binnenstad van Willemstad aan me voorbij glijden en een poosje na het passeren van de schipbrug drong het onbewust tot me door dat de machines op volle kracht gingen draaien, wat betekende dat de loods was afgezet en we weer buitengaats waren. Een goed moment om onder zeil te gaan, en terwijl ik bezig was om de windhappers in de patrijspoorten bij te draaien om wat koelte van de Noordoost-Passaat te vangen, werd er op de deur geklopt. Het was de kapitein. Ik wist dat de ouwe van gezelligheid hield en graag een borreltje lustte, maar dat hij dat op dit tijdstip bij mij zocht, miste elke logica. Zijn verschijnen moest dan ook een heel andere reden hebben, en wat dat betreft liet hij me niet lang in het ongewisse. Breed smilend kwam op me af, ik kreeg een ferme handdruk en hij zei: "Gefeliciteerd meester, je bent vader van een zoon geworden". Ik was perplex. Onthutst keek ik hem aan, hoe kon dat nou zo ineens. Na de teleurstellende ervaring van de voorgaande uren, overviel zijn boodschap me als een donderslag bij heldere hemel. Tegelijkertijd was ik echter ook verschrikkelijk blij en in die blijheid mocht hij best wel even mijn tranen zien. Uiteraard tranen van vreugde, maar ze waren toch wel een beetje gemengd met de gevoelens die een zeeman kent op de momenten dat hij thuis extra mist.

Vader van een zoon dus. Maar hoe was die ouwe dat in vredesnaam zo plotsklaps aan de weet gekomen? Tijdens het binnenliggen in het Schottegat was hij niet aan boord, van eventueel nagekomen post kon hij dus geen weet hebben. Was er post nagekomen en zou er iets voor mij tussen hebben gezeten, dan had hij dat bij zijn terugkomst aan boord zeker hebben gevonden en had hij het me vast hebben laten brengen voordat we weer naar zee gingen. Hij had toch geen geintje met me uitgehaald? Alsof hij raadde wat ik dacht, deed hij zijn verhaal hoe de vork in de steel zat.

Zijn relaas komt erop neer, dat, toen de loods aan boord was gekomen en de normale voorbereidingen voor vertrek waren getroffen, de Rufina zich kort daarna losmaakte van de steiger. Als kapitein had hij dit al zo vaak gedaan, dat het manoeuvreren om weer zee te kiezen voor hem een routineklus was geworden die hij bijna gedachteloos kon uitvoeren. Toen het schip een twintigtal meters van de kant was, werd hij deze keer echter opgeschrikt door de luide roep van een telegrambesteller die de steiger op kwam hollen met de kreet: 'Een telegram voor 3e wtk Kerkhof!'. Overhandiging van het telegram was niet meer

mogelijk en de ouwe, ervan uitgaande dat dit het voor mij zolang verbeide geboortebericht bevatte, bedacht zich geen moment. Hij gaf telegraafhendels een ruk om ze op 'stop' te zetten en brulde terug: "Maak open en lees wat erin staat!". En toen schalde er over het Schottegat: "Geboren, Christiaan Dirk, zeven pond, moeder en kind maken het prima!".

Het nieuws van de geboorte liep als een stevige bries door het hele schip. Alle collega's die vrij van wacht waren, kwamen me feliciteren en allemaal drongen ze erop aan om meteen een doopfeest te houden. Vooral de ouwe oefende nogal wat druk uit; hij liet een mooie gelegenheid om een gezellige avond te hebben en een stevige neut te verschalken niet zomaar aan zijn neus voorbijgaan. Gelukkig voor hem en de anderen, was ikzelf ook best in voor een feestje en zo gebeurde het dat Christiaan Dirk, terwijl zijn naam nog nagalmde over de Caraïbische wateren, een fiks aantal malen met vuurwater werd besprenkeld.

Door het doopfeest kwam er van mijn tukkie voor de hondenwacht natuurlijk niets meer terecht en tegen de tijd dat ik de 4e wtk moest aflossen, was deze zo collegiaal om mijn wacht over te nemen. Deze beelden voor ogen halend, besef ik ook weer hoe anders het geweest zou zijn als vier maanden later de ramp met de Rufina desastreuzer gevolgen voor mij gehad zou hebben. Ik kan nog kippenvel krijgen bij de gedachte aan het verdriet dat ik zou hebben nagelaten.

## Inhoudsopgave

## 18. Nog lang geen bekwame vaders

### Wasdag als verzetje Geef hem maar een banaan Opvoeden? (=opdrinken)

Zoals ik aan het begin in het vorige hoofdstuk al opmerkte, was ik met het uitdienen van mijn verbintenis in de West 'maar' veertien maanden van huis geweest. Het begon er dus op te lijken dat de arbeidsvoorwaarden voor wat betreft de duur van een contract, de goeie kant uit ging. Tot nu was het in ieder geval de kortste tijd dat ik van huis was geweest en bovendien leverden die veertien maanden maar liefst drie maanden verlof op. Gerekend naar de weekends, de feestdagen en de nodige vakantiedagen die walslurpen per jaar hadden, geen slechte ontwikkeling.

### Wasdag als verzetje

Het laat zich raden dat elke dag van die drie maanden volledig werden benut. In de tijd dat ik op zee zat, had Neeltje het zomerhuisje moeten verruilen voor de benedenverdieping van een groot huis, ook weer in het 'derp'. Konden de muren van dit huis praten, er zouden louter opgewekte verhalen te beluisteren zijn. Met tussendoor de nodige lachsalvo's. Zoals die bijvoorbeeld zullen opklinken bij het aanhoren van de gekkigheid die we uithaalden als ik bij tijd en wijle Neeltje in een kinderwagen plantte en haar de kamer rondreed. Wat, naar we later hoorden, bij de overburen aanleiding gaf om te veronderstellen dat er door deze 'uitspattingen' wel gauw weer een kindje zou komen. Een hypothese waarvan wij het verband niet zagen. Wij hadden alleen maar lol. In hun veronderstelling zou meer logica hebben gelegen op de momenten dat ze zagen dat Neeltje bezig was met het aan de waslijn hangen van - voor die tijd! - nogal frivool damesondergoed. Piepkleine nylon slipjes, voor elke dag van de week een andere kleur en met de naam van de dag erop geborduurd. In die tijd in Nederland nog totaal onbekende lingerie, maar in Amerika en omstreken lagen de winkels er al vol mee. Zo ook op Curaçao, waar ik, naast andere begeerlijke nylonspulletjes, die pikante niemandalletjes had gekocht. Ons kwam trouwens niet ter ore, dat de overburen op een wasdag dezelfde conclusie trokken als bij onze kinderwagenact. Voor wie 'wasdag' waarschijnlijk een aangenaam verzetje was, was onze buurman. Een tamelijk sikkeneurige man, die we eigenlijk nooit zagen. Maar als alle wasgoed, inclusief de kleurige blikvangertjes, aan de lijn hing, dan zagen we hem regelmatig achter een zijraam van zijn huis heen en weer schuiven. De blik op de wapperende slipjes.

### Geef hem maar een banaan

Met bovenstaande, en nog veel meer komische belevenissen, vulde elke dag zich met zorgeloze avontuurtjes waar we intens van genoten. Immers, tijdens een verlof moest veel worden ingehaald en zoveel mogelijk een voorschot worden genomen op een voor de boeg liggende lange tijd van elkaar weer te moeten missen. Sleur kreeg geen kans, elk verlof betekende een nieuw begin om inhoud te geven aan elkaars jawoord, elkaar op de trouwdag in alle oprechtheid gegeven. Met alles d'rop en d'ran. Inmiddels betekende dat voor ons dus ook de zorg om een kindje groot te brengen, een aspect van ons huwelijk waar mijn kundigheid omtrent het mede vorm daaraan geven bijna een jaar achterliep. Om hiervan een voorbeeld te geven: Als de baby (Chris dus) in de vroege ochtend een beetje begon te mekkeren terwijl wij nog in Morpheus armen lagen, was het Neeltje die opstond om hem weer in slaap te sussen. Totdat ze op een ochtend zei: "Ga jij nou maar eens". Ik ging, en op mijn vraag wat ik moest doen, kreeg ik mee: "Geef hem maar een banaan". "Een rauwe?", was mijn wederwoord. "Ja natuurlijk, wat dacht jij dan". Het werd wel stil in de kinderkamer, maar het duurde lang eer ik weer terug in bed kwam en dus ging Neeltje maar eens poolshoogte nemen. Zat ik op mijn hurken naast het kinderledikantje, een shaggie tussen de lippen, terwijl onze trots met een ongepelde banaan lag te jongleren. Nou ja, wist ik veel.

### Opvoeden? (=opdrinken)

Er bestaat trouwens nog een voorbeeld dat ik van opvoeden vooralsnog weinig kaas had gegeten. Maar, zoals verderop zal blijken, gelukkig was ik hierin niet uniek. Bedoeld voorbeeld van mijn nog gebrekkige opvoedkundige kwaliteiten, manifesteerde zich toen een collga met zijn vrouw een bezoek aan brachten. Hun dochtertje, net zo oud zals Chris, was mee. Ik merk hierbij op, dat de collega ook een fiks aantal maanden had moeten wachten voordat hij zijn eerste nakomeling zag.

Met vrolijke kout en veel gelach was de ochtend snel om, en na de middagboterham gaven de dames te kennen graag te willen winkelen. Prima, wij mannen, zouden wel op het grut passen. We kweten ons van die taak door onze dreumesen met een paar speeltjes in de box te planten, waar ze, te oordelen naar hun tevreden geluidjes, zeer content mee waren. Dat was dus geregeld. Zelf nestelden we ons in een gemakkelijke stoel om eens flink bij te praten. Kratje bier bij de hand. Het was midwinter en we stookten de (kolen) kachel flink op. Gezellig, zeelui onder mekaar en maar kletsen over de vaart, intussen regelmatig een slok nemend. Dat de ukkies na een poos te kennen gaven het niet meer zo naar de zin te hebben, merkten we pas toen ze het op een blèren zetten. Ons arsenaal om ze te sussen was zeer beperkt, maar na wat vergeefse pogingen om ze stil te krijgen, lukte dat uiteindelijk toch door ze uit de

box te plukken en ze maar wat rond te laten kruipen. Dat ze zich daarbij ook kostelijk vermaakten met de lege bierflesjes en er zo nu en dan ook aan lurkten, lieten we maar zo. Ze waren in ieder geval zoet.

In de namiddag meldden onze vrouwen zich weer. Of ze blij waren ons weer te zien? Nou nee, niet echt. Gramschap daalde op ons neer. Het was koud in huis en de ramen waren beslagen omdat we niet hadden gemerkt dat de kachel was uitgegaan, de kindertjes zaten vol pluizen van het wollen tapijt waar ze met hun plakkerige biervingertjes overheen hadden gekropen, hun luiers puilden uit van de poep, maar bovenal richtte de verbolgenheid van de echtgenotes zich op onze aantijgbare opvoedkwaliteiten door ons kroost maar wat aan te laten klooiën. Gezien de puinhoop die we ervan hadden gemaakt, wat we zelf ook wel zagen, konden we moeilijk tegenstroom geven. Alleen schuldbewust kijken, en als enig verweer gold misschien het onuitgesproken besef dat we als zeevarende papa's nog veel hadden te leren omtrent het grootbrengen van kindertjes. Wat we onder de gegeven omstandigheden ook maar wijselijk voor ons hielden, was de gedachte dat onze nakomelingen zich toch maar heerlijk hadden vermaakt en wij ondertussen een hele ris machtig mooie ouwe koeien uit de sloot (zee) hadden gehaald.

## Inhoudsopgave



## 19. Over een uitsmijter, een messentrekker en een vleeshaakwerper

Lekker is maar één vinger lang  
Bij Turku kwam de loods lópend aan boord  
De 2e kiellegging  
Ruwe bolsters , blanke pit  
Zin in een uitsmijtertje, meester?  
De messentrekker

### Lekker is maar één vinger lang

Begin november 1957 thuisgekomen, was het de eerste paar dagen van februari 1958 nog even smullen van het laatste kootje, maar toen was de koek op. Onze harten sloegen even een klappie over toen het bericht kwam dat ik weer moest gaan varen, maar naar zee gaan was nu eenmaal de consequentie van mijn beroep, en dus, met normaal hartritme, maar weer koffers pakken.



**Figuur 29 De 'Kellia' in Sydney**

Deze keer werd ik geplaatst op het s.ts. Kellia. Op 7 februari diende ik me op dit schip in Pernis voor aanmonstering als 3e wtk te melden. De Kellia was een zogenoemde VLCC'er, een Very Large Crude Carrier, 170 meter lang, 31.000 ton draagvermogen en voortgestuwd door een stoomturbine met een vermogen van zo'n 12.000 PK. Niet misselijk dus. Met de twee stoomketels, die bij een druk van zo'n 40 atmosfeer oververhitte stoom voor de turbine leverden, met de grote generatoren voor de stroomvoorziening, plus allerlei andere apparatuur om een groot schip in bedrijf te houden, was de machinekameruitrusting met gemak in staat om een flink dorp van energie te voorzien.

Hoewel ik inmiddels al een fiks aantal jaren machinekamerervaring had, werd ik niettemin op de Kellia min of meer in het diepe gegooid. Als voortstuwingsinstallatie op grote schepen vanaf 12.000 ton, had ik alleen maar ervaring met grote dieselmotoren. Werken met stoomturbines was voor mij nog een onbeschreven blad, maar door de studie voor scheepswerktuigkundige bezat ik wel de nodige theoretische kennis omtrent deze machines, en dat was voor Jo Shell voldoende om deze enorme krachtbronnen te kunnen manen. Daarnaast werd er vanuit gegaan, dat collega's met turbineervaring de ontbrekende praktische kennis wel zouden bijspijkeren. Wat betekende, dat er met een van die collega's een wacht werd meegelopen, om je vervolgens op je eigen wacht maar zien te redden. Waarbij wel gezegd, dat men je bij eventele problemen natuurlijk niet lieten aanmodderen. En voor de rest: oren, ogen en neus wijd open, om al doende te leren van wat er alzo voor de voeten kwam.

De Kellia was een goed schip. Slechts een paar jaar oud en in vergelijking met wat ik tot dan gewend was, was de accommodatie prima. Een mooie zit/slaaphut met een tweepersoons bed en een eigen badkamer. Niks mis mee. De eerste reis ging van Pernis naar Turku in Finland. Een heel bijzondere reis. Het was dik winter en steeds noordelijker varende, ontmoetten we flink wat ijsgang in de Oostzee. Door de extreem lage temperatuur bevroor overkomend buiswater meteen op alle delen van het schip en we hadden het druk met het ijsvrij houden van de winches, tankafsluiters en meer van dat soort zaken. Zelfs dik ingepakt, een vreselijk koud karwei. Maar niettemin een ervaring die de gelegenheid geeft om eens niet te schrijven over werken in de bloedhitte van de tropen. De aanlooproute naar Turku werd door ijsbrekers vrijgehouden en nóg hoor ik het onophoudelijk gebonk van de meer dan een meter dikke schotsen die tegen de boeg en de romp van de Kellia beukten, waardoor een constant dof gerommel door het hele schip was te horen.

### Bij Turku kwam de loods lópend aan boord

Wat ik nog nooit had meegemaakt, was de wel zeer bijzondere manier waarop we beloodst werden.

Eigenlijk op een bijzonder grappige manier. Terwijl de Kellia mijlen uit de kust tegen het ijs stillag, kwam de loods in een auto over de ijsvlakte aangereden en het was een onwezenlijk gezicht hoe hij daarna naar de loodsladder liep, de ladder beklom en vervolgens aan boord stapte. Als ik dit vertel – “bij Turku kwam de loods lópend aan boord” - dan krijg je de neiging om op je voorhoofd te wijzen. Toch is het waar.

Een paar dagen lossen in Turku en daarna terug naar Pernis! Een aangename verrassing. De sparks kreeg het druk met het versturen van telegrammen naar het thuisfront, waar men natuurlijk niet minder verheugd was. Zo kort na een afscheid geliefden weer te zien, was een enorme meevaller die vlinders in de buik veroorzaakten en die aanspoorden om 'kantoor' te overstelpen met telefoontjes met de vraag wanneer en hoe laat het schip in Pernis zou afmeren. Met het naderen van uur U, werden zelfs de portiers van Pernis en ladingmeesters gebeld om aan de weet te komen of de kantoorgegevens nog klopten. Je kon immers nooit weten. Zeker niet indachtig het gezegde dat de mens wikt en de Shell beschikt. Uit vorige verhalen is wel gebleken dat het vaarpatroon van Shellschepen veranderden als het weer. Maar na vertrek uit Turku bleef de steven gelukkig gericht op de Nieuwe Waterweg en werd er daadwerkelijk afgemeerd in Pernis.

Ik hoef niet meer te vertellen hoe het aan boord komen van de echtgenotes, kinderen en eventuele familie verliep, en dus is het niet moeilijk een voorstelling te maken hoe ontzettend blij ik was Neeltje weer even te zien en Chris weer even op de arm te nemen. Ik had geen wacht, dus konden we ons meteen in mijn hut terugtrekken om van het weerzien te genieten. Was deze hereniging zo kort na het afscheidnemen mooi meegenomen, tijdens het binnenliggen in Pernis kwam er nóg een verrassing uit des Shell's rode schelp. Na Pernis werd de Kellia namelijk naar Thameshaven in Engeland gedirigeerd, een reisje dat onder de noemer 'kustreis' viel en het verheugende van een kustreis was, dat de echtgenotes van de lagere rangen op zo'n reis mochten meevaren. Een tegemoetkoming op het voorrecht van de kapiteins, eerste stuurlui, hoofdwtk's en tweede wtk's, die zich op een 'oceanareis' door hun eega's mochten laten vergezellen. Naar Thameshaven was het maar een dag varen. Bovendien was al bekend dat daarna teruggegaan zou worden naar Pernis. Het meevaren was dus van korte duur, maar toch lieten Neeltje en ik ons dit buitenkansje niet aan onze neus voorbijgaan. Als toetje op het net voorbijje verlof, was het een meevaller waar we optimaal van wilden genieten. Daarenboven was het voor een zeemannsvrouw een prachtige gelegenheid om eens te zien hoe manlief voor thuis het dagelijks brood op de plank bracht. Neeltje liep zelfs een paar uurtjes mee op mijn wachten, daarbij diep onder de indruk van de gigantische afmetingen van de machinekamer en van alles wat daar stond opgesteld. En dat een wtk toch wel heel wat in zijn mars moest hebben om dit alles draaiende te houden.

Ondanks het slechte weer - het was miezerig en koud - werden het een paar prachtdagen. Vanuit Thameshaven maakten we per trein een trip naar Londen, waar we op de bovenverdieping van een Londense dubbeldekker het stadsgewoel bekeken. Uitstappen in het centrum om wat te shoppen en te sightseeën. Hartstikke leuk. Maar het summum van het meevaren was toch wel om na een wacht niet in een lege hut te komen, maar je vrouw daar te vinden. Samen gezellig bijpraten en, 's nachts na de hondenwacht, gestalte geven aan het door zeelui zo graag gebezigde gezegde genoeglijk achter kaap kont te kruipen. Een ongekende luxe voor een zeemansechtpaar dat in die in die tijd maandenlang van dit alles verstoken bleef.



**Figuur 30: Toen de Kellia in Pernis binnen lag, was Chris ook even aan boord. Slaapje doen in mijn bed. Tenminste, dat dachten we...**

### **De 2e kiellegging**

Vertellend over het meevaren van Neeltje schiet me nog te binnen, dat latere berekeningen uitwezen dat er half februari, midden op de Noordzee, ook nog een kiellegging heeft plaatsgevonden. De tewaterlating van deze 'vlootuitbreiding' geschiedde negen maanden later, om precies te zijn op 24 november 1958. De naam van de nieuwe aanwinst: Dirk Hendrik. Aan het grote genieten door het meevaren van de diverse

echtgenotes kwam een eind toen de Kellia weer in Pernis afmeerde, lading innam en vervolgens de steven richtte naar verre oorden die in de verste verte niets met een kustreis hadden te maken. Derhalve geen enkele kans op een tussentijdse hereniging met het thuisfront en het zou weer vele maanden duren alvorens ik bij thuiskomst Neeltje en, nu, twee kinderen in de armen kon sluiten.

Wat die verre oorden betreft, de reizen van de Kellia vonden deels plaats op het westelijk halfmond en deels op het oostelijk halfmond. Hierdoor kwam ik in Zuid-Amerika onder meer in plaatsen als Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro en Punta Cardon. Voor de verandering ook weer eens in Willemstad op Curaçao, en ook in Noord-Amerika in New York, Boston en Portland. In Canada gingen de trossen uit in Quebec en in Montreal aan de St. Lawrence rivier. In de oostelijke helft van de wereld voerden de reizen naar onder andere Japan (Kobe, Yokohama, Tokio) en de plaatsen in de Oost en Australië waar ik voordien al meerdere keren was geweest.

De eerlijkheid gebied te zeggen, dat mijn geheugen niet precies heeft opgeslagen wat er tijdens die reizen allemaal op zee gebeurde en welke beelden en indrukken ik overgehouden zou moeten hebben van wat ik aan de wal zag en meemaakte. De zee gedroeg zich uiteraard niet anders dan dat ik had meegemaakt op andere schepen en dus deden zich als gevolg van barre weersomstandigheden situaties voor die ik eerder al eens beschreef en natuurlijk ben ik niet alles vergeten wat ik allemaal in den vreemde zag en meemaakte, maar het zijn allemaal voorvallen en indrukken die weinig spectaculaire verhalen in zich bergen. Bovendien hadden zich in de afgelopen paar jaar veranderingen in mijn leven voorgedaan die bepalend waren voor mijn leven aan boord. Wat acht jaar geleden begonnen was als een passie, ging, doordat nu Neeltje en Chris thuis wachtten, langzaam over in gewoon werken. In de voorliggende jaren had ik alles gepeurd uit wat het varen over de wereldzeeën en het de wal opgaan in verre landen inhield, maar inmiddels was ik op een punt beland, dat dit alles me niet veel meer deed. Wat niet wil zeggen dat het zeemansberoep me ging tegenstaan. Integendeel. Het was een zo intens deel van mezelf geworden, dat het zelfs nu nog in me leeft.

Geven bovenstaande ontboezemingen wellicht aanleiding om te denken dat mijn verhalen uitgeput zijn, dan is dat gelukkig niet zo. Want, hoewel ik vanaf nu minder stof heb omtrent wederwaardigheden op zee en walbelevissen, aan boord gebeurde nog genoeg waarover het een en ander te vertellen is. Om hiervoor de draad op te pakken, begin ik met verhaal te doen over een paar voorvallen die zich voordeden op de Kellia. Ze zijn zowel bizar als grappig.

### **Ruwe bolsters , blanke pit**

De crew van de Kellia bestond uit Hollandse varensgezellen. Geen gemakkelijke jongens die je, zoals zal blijken, nog wel eens voor verassingen zetten. Thuis misschien moeders liefste, maar aan boord zeker geen lieverdjes. Aan de andere kant, het waren goeie zeelui. Ruwe bolster, blanke pit zullen we maar zeggen. Aangemonsterd zonder bijlevering van een handleiding, maar dat maakte voor mij niet veel uit. Ik plakte er zelf wel een op. Om hiervan een voorbeeld te geven, toen ik op de Kellia aanmonsterde, had ik op mijn wacht als stoker een rasechte Hagenees. Kluif. Waarschijnlijk zo genoemd omdat het een heel tener kereltje was en zo mager als een lat. Vel over been en zijn botten waren als het ware zo om af te kluiven. Om de nodige indruk te maken, bestond zijn vocabulaire voornamelijk uit godslasterende uitdrukkingen en schuttingwoorden. Na op een keer de wal op te zijn geweest met een bezoek aan, wat hij noemde, een 'gleufdiertje', kwam hij niet al te fris op wacht, wat voor mij reden was om hem te verstaan te geven een van zijn collega's maar voor zijn wacht te laten opdraaien. Dit was blijkbaar tegen het zere been. Kluif tracteerde me op een scheldkannonade waarin alle denkbare rauwe verwensingen aan de beurt kwamen. Wat ik natuurlijk niet pikte, en wat er toen uit mijn mond kwam om hem van repliek te dienen, is op deze plek niet voor herhaling vatbaar. Tig keer erger dan wat hij meende mij te moeten toevoegen. Naast de meest gangbare krachttermen, was teringlijer slechts een slap afgietsel van wat ik allemaal voor hem in petto had. En het had resultaat. Mijn zelfgemaakte gebruiksaanwijzing voor een stoker met een grote bek werkte prima. Kluif had zijn meerdere in zijn specialiteit gevonden en werd zo mak als een lammetje. Toen hij veel later van boord ging, kwam hij me zelfs met tranen in de ogen vertellen dat hij nog nooit zo prettig had gevaren als met mij. Een raar ventje. Eens kreeg hij de slappe lach toen hij bij het overgeven van de wacht naast de 4e wtk en mij kwam staan met een zware voorhamer. "De knijp", zei Kluif, de voorhamer boven de voeten van de vierde houdend. Ervan overtuigd dat de hiërarchische verhouding tussen hem en een stoker dusdanig groot was dat Kluif de hamer toch niet durfde te laten vallen, was het antwoord: "Ja, de knijp". De dagen erop liep de vierde met aan zijn ene voet een schoen en aan de andere een slipper om zijn blauwe grote blauwe teen te ontzien. En Kluif maar lachen.

### **Zin in een uitsmijtertje, meester?**

Was Kluif een rare gozer, de stoker met wie ik later te maken kreeg, was helemaal een vreemd heerschap. Jan, zo heette hij, was me in ruil voor Kluif toegeschoven door de 2e wtk, die absoluut niet met Jan overweg kon. Blijkbaar had ik een naam opgebouwd met Kluif onder de duim te houden en dacht de second dat me dat met Jan ook wel zou lukken. En dat ging prima. Ik zat hem flink achter zijn kont, wat hij zonder morren pikte en in de momenten dat er even tijd was voor een blasie, hadden we het nog

gezellig ook. Prachtige verhalen kreeg dan ik dan te horen over wat hij allemaal uitgevreten had, soms met als consequentie dat hij een poosje uit 'logeren' werd gestuurd. Tijdens zo'n loggerpartij had hij Manus Olie en Gerrit de Stotteraar - in de jaren vijftig twee beruchte inbrekers - leren kennen. Dat hij waarschijnlijk ook nog iets van dit tweetal had geleerd, kwam ik achter toen hij eens op de hondenwacht naar me toe kwam en vroeg: "Zin in een uitsmijtertje, meester?".

Een onzinnige vraag midden in nacht, want ik wist dat hij toch niet aan de nodige ingrediënten kon komen. Alle etenswaar zat in de koelkamer achter slot en grendel en alleen de voedingsofficier met de hofmeester had daar toegang toe. Meer als grap antwoordde ik dan ook: "Ja, waarom niet, lekker". Maar ik keek raar op toen hij een goed kwartier later met een uitsmijter met alles erop en eraan naar me toe kwam! Eerst dacht ik nog dat hij de eieren en de andere spullen overdag bij de kok had gebieft, maar dat was niet zo. "Hoe kom je er dán aan", vroeg ik natuurlijk. "Doet er niet toe meester. Is ie lekker, of niet?". Ik kon alleen maar beamen dat de uitsmijter best te pruimen was, maar toen hij een paar wachten later weer met zo'n culinair brouwsel op de proppen kwam, vertrouwde ik het voor geen meter meer. "Je bent zeker op de jattoer geweest in de koelkamer. Wat natuurlijk niet kan, want daar kom jij van z'n lang zal ie leven niet in". Jan trapte er mooi in. "Oh nee, meester? Moet jij maar es opletten", en weg was ie. Blijkbaar had ik een gevoelige snaar getroffen. Een paar minuten later kwam hij terug en hield triomfantelijk het geopende hangslot van de koelkamer voor mijn neus. Een mooi heer. Maar het was natuurlijk meteen gedaan met " Uitsmijtertje, meester? "

### **De messentrekker**

Jan had nog mazzel dat ik zijn inbrekerskunsten maar liet voor wat het was, maar toen hij een stunt uithaalde waarbij bloed vloede en een bijna-dooie viel, was dat andere koek. Dat kon natuurlijk niet stil worden gehouden. Het waarom niet, zal nog duidelijk worden.

Na de genoemde reizen over de westelijk helft van de aardbol, werd de Kellia oostwaarts gedirigeerd. Richting Middellandse Zee, waar een paar havens werd aangelopen, om vervolgens orders te krijgen voor Bahrein aan de Perzische Golf. Het was ten tijde dat de wereld niet om olie zat te springen, en er werd, wat werd genoemd, 'economische vaart' gevaren. Anders gezegd, van de twee stoomketels stond er maar één in bedrijf om brandstof te sparen. Overbodig dus om te zeggen, dat de Kellia maar weinig vaart maakte en dat de reis naar Bahrein een slaapverwekkende vertoning werd. Totdat we de PG invoeren. En deze keer geen verhaal over bloed zwéten, maar over bloed vloéien.

Het gebeurde 's nachts om twaalf uur bij het overgeven van de wacht. Ik loste de 4e wtk af en Jan, mijn stoker, nam het werk over van de stoker van de vierde. Meestal was het overgeven van de wacht een routinezaak. Eventuele bijzonderheden werden doorgegeven en er werd een praatje gemaakt dat altijd eindigde met: "Nou, goeie wacht" en: "Slaapse". Maar deze keer kwam van deze goede wensen niets terecht. Want, luister en huiver.

Terwijl de vierde en ik stonden te praten, hoorden we ineens een flinke scheldpartij in het stookhok. "Shit, 't is weer zover, hebben ze weer ruzie om een tinnetje melk. Nou ja, zal wel weer bijdraaien", was onze reactie. Om duidelijk te maken waarom zoveel kabaal werd gemaakt om zoiets lulligs als een tinnetje melk, moet ik even vertellen dat de stokers voor de wtk's en zichzelf koffie zetten, waarvoor ze voor drie wachten één tinnetje koffiemelk kregen. Om te controleren of er voor elke wacht precies evenveel was verbruikt, hadden ze daarvoor een klein peilstokje gemaakt dat in drieën was verdeeld. En donder en bliksem, als na peiling bleek dat de voorgaande stoker buiten zijn boekje was gegaan. Dan was het storm in het stookhok! Altijd luwde die na een poosje weer, maar deze keer hield de stortvloed van elkaar de meest vreselijke ziektes en ander ongerief toewensen zo lang aan, dat ik maar eens ging kijken. Wetend waar al die heibel om ging, maakte ik korte metten: "Jij dondert naar je kooi en jij aan je werk. Stoppen met dat gelazer om een beetje rotmelk!". Het hielp. Jan maakte aanstalten om branders te verwisselen en schoon te maken en zijn collegastoker ging af om te kooi te gaan. Rust weergekeerd. Dachten we... Want halverwege de stookplaat draaide de aftaaiende stoker zich om en vuurde nog een paar verwensingen richting stookhok. En toen waren de rapen compleet gaar! Het was voor Jan de rooie lap om totaal door het lint te gaan. Hij stooft het stookhok in en kwam terug met een groot mes dat hij rücksichtlos in de omvangrijke, boven zijn broek uitbollende, blote buik van zijn maat plantte! Zeker zes, zeven centimeter diep en er was weinig voor nodig om te bedenken dat er, behalve uitwendig letsel, inwendig ook flinke averij werd aangericht. Nòg zie ik hoe de randen van de wond uitpuilden toen het mes terugtrokken werd en het slachtoffer zijn handen naar zijn buik bracht. Het bloed sijpelde door zijn vingers.

Daar sta je dan. Plotsklaps was een standaard ruzie om een beetje koffiemelk ontspoord in een bloederig tafereel. De gedachte om Jan bij zijn kladden te pakken, was geen aantrekkelijke optie. Hij had nog steeds het mes in zijn handen dus moest er iets anders bedacht worden om hem bij zinnen te brengen. Maar wat. Ik wist eigenlijk niets anders te bedenken dan een lawine van vloeken over hem uit te braken en hem hel en vagevuur te beloven als hij dat mes niet weglegde en aan zijn werk ging. Dit spervuur van getier had gelukkig succes. Net als bij Kluif, maakte de opeenstapeling van mijn onparlementair woordgebruik

blijkbaar dusdanig veel indruk, dat hij bedaarde en afnokte naar het stookhok.

Voorlopig één probleem opgelost. Maar het andere, het slachtoffer van de steekpartij, stond nog te kermen in afwachting wat er met hém moest gebeuren. Om te beginnen bracht ik de ongelukkige naar de ziekenboeg. Intussen seinde de vierde wtk de stuurman van de wacht in omtrent het drama in de machinekamer en vroeg hem om de 1e stuurman te porren. De papieren dokter, van wie ik eerder al vertelde dat hij aan boord de man was die lichamelijke ongemakken behandelde. Ongemakken, die meestal wel te verhelpen waren met een rolletje verband en een pleister, maar deze keer werd onze 'scheepsmedicus' geconfronteerd met een patiënt met een euvel waarvoor de dikke Boonakker (het medisch handboek aan boord) adviseerde een ingreep te doen die de hij nog nooit eerder had gedaan. Namelijk, de wond dichtnaaien. Tekeningen in het handboek lieten zien welke spullen hiervoor gebruikt moesten worden, die, na inspectie van de medicijnkast, voorhanden bleken te zijn. De kunst was nu om met deze attributen de gapende wond te hechten. Een klus die toch wel enige medische vaardigheid vereiste. En die bezat de stuurman niet. Maar geen nood. Waarschijnlijk voor ogen hebbend hoe zijn moeder ooit wel eens een scheur in zijn broek had verستeld, paste hij dezelfde methode toe bij de stoker. Op apegapen liggend, keek deze (en onder andere ik) toe hoe de stuurman de naald en draad zonder verdoving (!) in zijn vlees prikte, de naald doorduwde en de draad stevig aantrok. Daarna opnieuw insteken en doorhalen. Een keer of vijf. Toen was de wond 'gehecht'. Dat de stoker toen allang in katzwijn lag, is geen wonder.

Zeker met het oog op inwendig letsel, was het zaak dat de ongelukkige, na het ondergaan van de beschreven knullige chirurgische ingreep, snel professionele hulp kreeg. Dus werd de tweede stoomketel zo snel als mogelijk op druk gebracht om op volle kracht op te stomen naar Bahrein. Onderweg werden de autoriteiten telegrafisch op de hoogte gesteld van wat er zich aan boord had afgespeeld en dat deze informatie goed was opgepakt, bleek wel toen de Kellia in Bahrein afmeerde. Er stonden twee voertuigen op de steiger: een ziekenauto en een boevenwagen. Het slachtoffer van de steekpartij werd in de eerste gekiepeld en Jan, mijn stoker, verdween in de tweede. Hoe het met het slachtoffer is afgelopen, weet ik niet, maar welhaast zeker is, dat Jan weer een poosje uit 'logeren' is gestuurd.

Na Bahrein moest ik een rapport opmaken van het bloedig incident. De achternaam van Jan die met een L begon, kwam in dat rapport meerdere keren voor, waardoor ik maar besloot alleen zijn initialen te gebruiken. Bij nalezing van het rapport viel me op, dat die initialen ook vertaald konden worden naar Jan met de korte achternaam. Maar dat paste wel bij die rare gozer. Vleeshaakwerpen

Na Bahrein ging de reis naar Sydney. Weer economische vaart. De tweede ketel die op druk was gebracht om de gewonde stoker zo snel mogelijk aan de wal te krijgen, was weer afgezet. Bijgevolg met een slakkegang over een oneindige Indische Oceaan naar Australië. Alleen met water en lucht om ons heen, duurde de reis naar Sydney maar liefst dik zeven (!) weken. De langste tijd die ik ooit aan een stuk, zonder land in zicht, op zee zat. Afgezien van wat weersomstandigheden die de oceaan een enkele keer in een grimmige lap water veranderden en er een beetje reuring was, was saaiheid troef. Althans, er gebeurde toch nog iets niet alledaags. Na een week of vijf op zee en nog een paar weken voor de boeg alvorens in Sydney aan te komen, zat de kok de chef-hofmeester met een vleeshaak achterna en gooide dat ding goed raak in de rug van de achtervolgde. Aanleiding tot deze aanslag gold de bijna dagelijkse kritiek op het eten. Onterecht, want alleen maar raasdonders met gezouten spek als dagelijkse kost zoals op de vroegere VOC-schepen, hoefde niet meer weggekauwd te worden. Een paar honderd jaar later stond er aan boord een heel wat beter en gevarieerder menu op de spijskaart. (Die altijd deftig op tafel prijkte). Maar kankeren op het eten zit de zeeman nou eenmaal in het bloed, en dus werd er op de Kellia ook heel wat afgefoeterd. Met als pispaal natuurlijk de kok. Die op zijn beurt de schuld aan de chef-hofmeester gaf, want die verstrekke volgens de kanenbraaiër geen goeie spullen om een lekkere hap uit zijn pannen en potten te toveren. Dit twistpunt tussen kok en de chef-hofmeester was een normaal verschijnsel, maar omdat op deze toch wel extreem lange reis de verse victualiën opraakten, moest de kok al zijn culinaire creativiteit aanwenden om toch nog iets smakelijks op tafel te zetten. Maar inplaats van lof voor zijn brouwsels te oogsten, kreeg hij alleen nog maar meer gekanker te verwerken. Hierdoor liep zijn gemoed zo vol, dat hij op een bepaald moment het gebakkelei met de hofmeester kracht bij zette door hem met een vleeshaak te lijf te gaan. Na het mesincident van een paar weken eerder, opnieuw dus opschudding aan boord. Deze keer gelukkig met aanzienlijk minder lichamelijke averij, maar toch een vervelend akkevietje. Aan de andere kant, het doorbrak de eentonigheid van alle dag en het gaf in ieder geval weer voor een poosje praat.

## Inhoudsopgave

## 20. Jelle peilstok

Alleen dus maar kommer en kwel aan boord? Nee, zeker niet. Maar op een schip, waar de opvarenden maandenlang dag in dag uit op elkaars lip zitten, kan het niet uitblijven dat er, vooral op erg lange reizen, wel eens irritaties ontstaan. Waarvan ik eigenlijk alleen maar heb meegemaakt, dat meningsverschillen en eventuele ruzies altijd verbaal werden uitgevochten. Dat op de Kellia een leipe stoker er niet voor terugdeinsde om een mes in andermans lijf te planten en dat een dolgedraaide kok een vleeshaak in de rug van de chef-hofmeester smeet, dat was iets bijzonders.

Even hiervoor ontkende ik dat het niet alleen kommer en kwel was op de Kellia. En dat was ook zo. Afgezien van de voorgaande brute voorvallen, gebeurde er ook genoeg waar om gelachen werd. Veelal waren het flauwe gebeurtenissen die hiertoe aanleiding gaven, maar het kwam ook voor, dat een collega onbewust aanzet gaf tot hilariteit. Zo schiet me te binnen, dat, toen we na dat kustreisje naar Engeland weer terugkeerden naar Pernis, de vriendin van de 4e wtk ook aan boord kwam. Corrie heette ze. Ze loenste een beetje, maar als ze de vierde aankeek, trokken haar ogen van verliefdheid helemaal recht en kon ze in het bijzijn van anderen amper van hem afblijven. Begrijpelijk dus, dat ze verlangend uitkeek naar het moment dat de avondwacht van acht tot twaalf van haar aanbedene erop zat, en ze in de nachtelijke uren hun samenzijn in de beslotenheid van zijn hut feestelijk konden vieren. Of dat nu wel of niet is gebeurd, doet er niet toe. Feit is, dat bij het ontbijt op de vraag of iedereen goed had geslapen, de vierde dit beaamde en er ongevraagd aan toevoegde dat Corrie in zijn kooi, en hij op de bank had geslapen. Wat natuurlijk gniffelend werd aangehoord. Dit voorvalletje zou in de vergetelheid zijn geraakt, ware het niet dat er een paar maanden later een telegram kwam met als inhoud: "Ben in verwachting. Stop. Corrie". En toen kreeg de vierde het alsnog voor zijn kiezen. Hij kreeg opmerkingen om zijn oren als "Dat je een lange hebt, dat weten we meester. Maar dat je snikkel de afstand tussen je kooi en de bank kan overbruggen, bestaat niet". En we waren goed op de hoogte, want tijdens het gezamenlijk douchen hadden we al wel gezien dat hij bij de uitdeling van trouwgereedschap flink vooraan moet hebben gestaan.

Een paar maanden later werd de vierde nog een keer op de korrel genomen. Ik liep de middagwacht, toen de leerling wtk naar me toekwam met: "We moeten toch eens een bijnaam voor de vierde bedenken". "Waarom?", was mijn wederwoord. "Nou, zomaar". Waarop ik weer: "k Zie de lol er niet van in, maar jij doet maar". Een poos later kwam de leerling terug. "Ik weet het meester, Jelle Peilstok". Met peilstok natuurlijk doelend op de niet geringe afmeting van de vierde zijn fluit. Binnen de kortste keren had iedereen het over Jelle Peilstok, en ergens heb ik al eens gezegd dat niets voor niemand aan boord verborgen werd gehouden, en dus kwam de vierde zelf ook aan de weet hoe hij werd genoemd. Hij vond het maar niks. Vooral de toespelingen die hij had opgevangen waar zijn bijnaam aan ontleend was, zaten hem dwars. Nou kon ik het uitstekend met hem vinden, wat waarschijnlijk de reden was waarom hij bij mij zijn hart kwam luchten. Ik zat er wel een beetje mee en wist eigenlijk niks te zeggen. Vooral ook, omdat mijn gedachten tijdens zijn klaagzang in de doucheruimte vertoefden, en ik niet kon nalaten om onzichtbaar grijnzend te denken dat die leerling toch wel een creatieve geest bezat. Maar ineens kreeg ik een brainwave: "Hé, meester, waar maak je je nou druk om. Laat ze maar lullen, man. Je denkt helemaal verkeerd. Want wat doe jij elke dag 's middags om twaalf uur?". Daar hoefde hij niet lang over na te denken. "Bunkers peilen". En dus zei ik: "En waar doe jij dat mee?". "Met een peilstok natuurlijk". En toen begon er een lichtje bij de vierde te branden en was hij meteen opgelucht. Ik hoefde niet eens meer de logica uit te leggen waarom hij dus Jelle Peilstok werd genoemd. Dat de vork in de steel bleef zitten waar hij oorspronkelijk zat, dat bleef alleen bij alle anderen aan boord het ware verhaal. Ik heb Jelle maar nooit verteld wie de bedenker van die ware versie van zijn bijnaam was. De leerling zou geen leven meer bij hem hebben gehad.

Ik geef toe, met dit soort gein krijg je een volle zaal niet plat, maar in de kleine wereld op een schip, waren het de krenten in de pap die vooral op eenzame reizen voor wat vermaak zorgden.

### Inhoudsopgave

## 21. De tewaterlating van een nieuwe aanwinst

### **Please sir, no papa, no mama** **Voor Sinterklaas de krukput in** **Spion aan boord**

Na een goed halfjaar Kellia, werd ik op 23 juli 1958 in Singapore overgeplaatst naar het m.s. Malea. Een 12.000 tons tanker van een type waar ik al de nodige ervaring mee had. De machinekamer kende dus geen geheimen voor me..

Wat de reden van mijn overplaatsing was, weet ik niet meer. Waarschijnlijk omdat de Kellia richting Europa ging en een verlofganger mij moest vervangen. Ondanks dat uit- en thuisvliegen van personeel meer en meer gebeurde, was dit toch nog de goedkoopste manier om iemand met verlof te sturen. Niks op tegen, maar pech voor de gelukkige als de orders weer eens werden veranderd in 'Verweggiestan'. Al kankerend moest de verlofganger dan ongewild een paar maanden aan zijn contract vastplakken. Maar daar zat Jo Shell niet mee.

Met het op een ander schip geplaatst worden, had ik dus ook weer eens pech. Immers, de kans om met de Kellia misschien wel naar Holland te gaan en na een maand of zeven even thuis te kunnen zijn, ging aan mijn neus voorbij. Extra zuur, omdat ik nu alleen uit brieven op de hoogte werd gehouden hoe de zwangerschap van Neeltje verliep. Voordat ik in augustus 1956 werd uitgezonden naar Curaçao, had ik haar voor de geboorte van Chris nog een een vijftal maanden in verwachting meegemaakt, maar met de komst van een nieuwe boreling kon ik dat wel schudden. Want ik kan alvast vertellen, dat mijn dienstverband op de Malea, zonder een thuisvaart, bijna zeven maanden zou duren.

Hoewel ik me van de eerste paar maanden op de Malea amper iets weet te herinneren, staat me nog wel bij dat we zo'n beetje eind oktober, begin november, enkele havens in India aanliepen, zoals Chittagong, Colombo en Madras. Mijn vaccinatieboekje laat zien, dat ik in Colombo weer eens ingeënt werd. Deze keer weer voor typhus. Ik weet nog dat het me, zoals altijd na zo'n prik, een paar dagen koorts bezorgde. Ingeënt worden was een vast ritueel voor een zeeman. Het moest hem behoeden voor allerlei enge ziekten zoals pokken, gele koorts, cholera, tetanus, typhus en weet ik wat al niet meer aan narigheden die in verre landen op de loer lagen. Over de jaren moest ik daarvoor zeker twintig keer mijn bovenarm aanbieden om het nodige ingespoten te krijgen.

### **Please sir, no papa, no mama**

In India de wal opgaan bood weinig vrolijkheid. Armoede troef. Zodra ze je in de peiling kregen, werd je omringd door een schare bedelaars. En of ze nu jong of oud waren, terwijl ze hun hand ophielden was hun standaard gebrabbel voor een aalmoes: "Please sir, no papa, no mama". Voor de wat jongeren onder hen nog aannemelijk, maar bij de veel oudere bedelaars kon je daar toch wel je bedenkingen bij hebben. Gaf je ze wat, dan raakte je ze niet meer kwijt. Je kon dan amper nog een stap verzetten, zoveel waren het en dus bleef de portemonnaie, hoe weinig humaan ook, dicht. Tussen de vieze bende op straat krielde het van de 'hendrikken', van wie je je kon afvragen wat ze allemaal deden om aan de kost te komen. Dat was alleen af te zien aan de legio eenmanszaakjes die een handeltje dreven of aan handwerkslieden die allerlei rommeltjes produceerden. En tussen deze hektiek van mensen, oude rammelkasten van bussen die tot op het dak bezet waren en waar men aan beide kanten levensgevaarlijk uithing, reden bellende fietstaxis en gammele ossenkarren. De heilige koeien waren heer en meester in al dit gewoel. Met eerbied werden ze ontweken. Kraaien, bij wijze van spreken net zoveel als mussen in Holland, pikten alles mee wat ze van hun gading zagen. Zelfs loerden ze op arme stakkers die op straat lagen dood te gaan. Weinig opgewekte taferelen. Over dit soort walervaringen in India zou ik hier nog meer beelden kunnen vastleggen, maar vandaag de dag is er televisie die ze beter weergeven dan dat ik ze kan vertellen. Wat me eraan doet denken, dat er in een halve eeuw nog weinig in deze contreien is veranderd.

Medio november was de Malea weer in de buurt van Singapore. Het liep tegen de tijd dat de, wat ik eerder de 'tewaterlating van een nieuwe aanwinst' noemde, zou kunnen plaatsvinden. Uit de laatste brief van thuis had ik vernomen, dat de bevalling in het ziekenhuis in Alkmaar moest plaats vinden en ik begon flink zenuwachtig te worden. Dagen had ik de marconist al aan zijn kop gezeurd vooral allert te zijn op een telegram dat er voor mij zou kunnen komen. De sparks toonde zich zeer begripvol, en beloofde geen enkele keer de tijdstippen over te slaan waarop hij berichten voor de Malea moest 'afluisteren'. Dat hij woord hield, bleek wel toen we, nadat in Pladju lading was ingenomen, we daarna bij Pajong op de Pladjukali ten anker lagen om op hoogwater te wachten. Het was 24 november. De kapitein was jarig en gaf een feestje. Ten anker op stroom liggend, gaf dit de mogelijkheid dat bijna iedereen van de partij kon zijn. Alleen een 5e wtk, die de machinekamer in de gaten moest houden, en de sparks ontbraken. Wat de laatste betreft, ik vond dat wel vreemd. Hij had geen dienst en was er altijd als de kippen bij was als er een feestje werd gegeven. Het werd best gezellig, maar ergens sloeg de feeststemming niet op mij over.



Mijn gedachten waren constant bij thuis. Bij Neeltje. Voor de tweede keer kon ik niet getuige zijn hoe ze de bevalling doorstond.

Terwijl de glazen al een paar maal waren gevuld en de nodige hapjes naar binnen waren gewerkt, kwam de sparks toch nog opdagen. Wapperend met een telegram kwam hij de hut van de ouwe binnen, stapte rechtstreeks op mij af en stopte het in mij toe. Iedereen keek raar op, want net als ik, wist men dat hij geen dienst had. En toch een telegram. Het bleek dat hij op eigen houtje, speciaal voor mij, Schevening Radio had opgeroepen met de vraag of er mogelijk berichten voor de Malea waren. En die waren er, waaronder dus ook een telegram voor 3e wtk Kerkhof. Hoe ik erop reageerde, kan ik misschien het best verwoorden door een aantal regels uit een brief te citeren die ik naar huis stuurde... en de sparks kwam meteen op mij af en gaf me een telegram. De kleuren sloegen me uit en ik was helemaal de kluts kwijt. 'k Dacht eerst nog, het is een grapje, omdat hij geen dienst had en pas 's avonds eventuele berichten kon ontvangen. Maar deze sparks, een vent uit duizenden. Wetend hoe ik op hete kolen zat en het zowat niet meer had, was hij achter zijn seinsleutel gaan zitten en had Scheveningen gevraagd of er misschien iets voor de Malea was. Een pracht kerel. 'k Geloof dat ik de eerste minuut niet eens het besef heb gehad om het telegram open te maken. 'k Geloof dat ik me die eerste tijd alleen maar bewust werd van het feit dat het dan nu eindelijk was gebeurd. Maar toen ik het open had gemaakt en las dat alles goed was, viel alle spanning weg. Het drong eigenlijk niet eens tot me door dat het een zoon was, alleen te lezen dat jij er goed doorheen gekomen was, gaf me een blij gevoel. Natuurlijk wilden de anderen ook weten wat er in het telegram stond, en toen ik het voorlas en ze hoorden dat Dirk negen pond en twee ons woog, hoorde ik alleen maar: 'Nou, nou', en meer van dergelijke bewonderende uitroepen. Meteen veel handen schudden natuurlijk, en ik hoef je denklijk niet te vertellen, dat de verjaardagsfuif van die ouwe een dubbel feest werd. Later op de avond heb ik de sparks nog gevraagd of hij een telegram van mij wilde versturen, want je snapt, ik wilde zo gauw mogelijk iets van me laten horen. De verbinding was vreselijk slecht, maar de sparks wist Scheveningen toch te pakken te krijgen. Dat was een uur of drie 's middags bij jou en had jij mijn telegram misschien een half uurtje later al. Klopt dat? En de mand met fruit via Radio Holland zeker de volgende dag?'

Met de geboorte van Dirk was het dus de tweede keer dat ik door een telegram aan de weet kwam dat ik (weer) vader was geworden. Terwijl ik dit opschrijf (een paar maanden voor het einde van dit millennium), werkt de elektronische snelweg heel wat sneller en biedt het heel wat meer mogelijkheden, maar toen was iedereen maar wat blij dat berichten voor thuis door het di-di-di-da-da dat de marconist de ether instuurde, binnen een paar uur ter plekke was. Van de marconist werd echter alleen gebruik gemaakt als er iets belangrijks te melden viel. Op het antwoord op de vraagtekens in mijn brief, moest ik wachten tot er een paar weken later weer post aan boord kwam.

Uit wat ik verder in de aangehaalde brief schreef, spreekt duidelijk het verlangen dat ik het liefst per ommekeer met verlof wilde. Maar er waren pas goed negen maanden van mijn contract om en dus hoefde ik er niet op te rekenen gauw thuis te zijn. Want toen we na Pajong bij hoog water weer ruimzee kozen, ging de reis eerst naar Balikpapan en vervolgens naar Miri. Van hieruit werd koersgezet naar Sydney, alvast wetend, dat de weg terug naar Singapore zou gaan. Onderweg naar Sydney rekende ik uit, dat we daar tegen het eind van 1958 zouden aankomen en dat eind januari 1959 Singapore bereikt zou kunnen worden. Ik hoopte daar afgelost te worden.

### **Voor Sinterklaas de krukput in**

Het retourtje Australië verliep best prettig. Alleen, op de heenreis gaf de hoofdmotor regelmatig problemen. Zo was op 5 december onze sinterklaas-surprise dat we een bloedhete krukput in moesten om een drijfstangkruk te demonteren en weer in elkaar te zetten. Toen de klus geklaard was, stond iedereen uitgemergeld op zijn benen te trillen en konden de ketelpakken uitgewrongen worden alsof ze zo uit het water waren gevist. Tussendoor hadden we ook nog voor dokter gespeeld, omdat Gijs, de 4e wtk, uitgleed op de glibberige smeerolie in de krukput. Terwijl hij probeerde zich ergens aan vast te klampen, schoot zijn arm uit de kom. De onfortuinlijke collega werd op het achterdek op een stoel gezet, twee man hielden zijn bovenlijf vast en een derde trok en draaide net zo lang aan de arm, totdat we dachten dat hij weer op zijn plaats zat. Gelukkig streek Gijs door al dit gewroet niet het vaantje. Hij gaf zelfs nog aan, dat hij meende dat de arm op een bepaald moment weer goed in de kom zat. Achteraf blijkbaar niet helemaal goed, misschien wel helemaal niet goed, want hij bleef pijn houden en kwam in Sydney nog in het hospitaal terecht, waar opnieuw aan hem werd gedokterd. Uiteraard deskundiger dan wij hadden gedaan.

### **Spion aan boord**

Bijna iedereen aan boord was al weer heel wat maanden van huis en bijgevolg deden zich geregeld gevallen van tankeritis voor. Zoals die keer toen er plotsklaps, midden op zee, een knaap van een tropische vlinder in een van de gangen van het achterschip fladderde. Al gauw was iedereen op de hoogte van dit fenomeen en er werd besloten de 'indringer' te vangen volgens een goed uitgewerkt krijgsplan. Dit plan hield in dat we een cordon vormden, de vlinder omzichtig moesten benaderen en dat daarna iemand op het juiste moment een mat over hem heen moest gooien. Elke keer als dit mislukte en de vlinder



wegfladderde, moest dekking worden gezocht achter een hutdeur. Op een afgesproken sein volgde dan een nieuwe aanval. Na een aantal tactische terugtrekkingen en hernieuwde attaques, had ons krijgsplan uiteindelijk succes: het beest lag onder de mat. Vervolgens werd de 'spion' een verhoor afgenomen. In het Engels. Waar hij vandaan kwam, wat zijn bedoelingen waren, wie zijn opdrachtgever was, of hij van plan was geweest het schip te laten zinken, of hij wapens bij zich droeg, en meer van die lariekoek. Een maffe vertoning van een stel volwassen kerels die misschien moeilijk te begrijpen valt, maar de mogelijkheden om op zee de zinnen te verzetten waren, behalve een kaartje leggen, een spelletje mahjong spelen en een praatje met de collega's maken, nu eenmaal nul komma nul. De televisie bestond amper en was al helemaal niet op een schip te vinden. Het was al heel wat, toen er later een keer per week een film werd gedraaid. In de tropen in de buitenlucht aan dek, en in koude streken in de eet- of rooksalon. Alle andere vertier waar men zich aan de wal kon overgeven, was onbereikbaar. En hoewel ik ooit iemand wijs wist te maken dat we een cardanisch opgehangen biljart aan boord hadden, was dat natuurlijk klinkklare onzin. En spelen op een biljarttafel met vierkante ballen op een altijd in beweging zijnd schip, had evenmin weinig zin.

Met zoveel als niets voorhanden hebben om de vrije tijd mee te vullen, is het dus voorstelbaar dat het tankeritisvirus vrijspel had. Dat juist ik er behoorlijk mee besmet raakte en er geen been in zag het zonder gewetensbezwaar kwistig te verspreiden, laat ik maar even buiten beschouwing.

Mijn eerdere berekeningen om na Sydney eind januari in Singapore aan te komen, klopten aardig. Het werd maar een paar dagen later, 2 februari 1959. Maar mijn hoop om afgelost te worden, werd helaas niet bewaarheid. Ik moest nog wachten tot 26 februari, toen de Malea, na wat omzwervingen in de Archipel, opnieuw in Singapore kwam en er nu wel een aflosser voor me was. Na in Singapore een paar dagen te hebben doorgebracht en na een vliegreis waar ik me weinig meer van herinner, landde ik eind februari 1959 veilig en wel op Schipkhol. Vandaar per trein naar Den Haag, om vervolgens met een taxi naar Rijswijk gebracht te worden, waar Neeltje vanuit Egmond aan Zee naar was verhuisd. Het Shellpensioenfonds had namelijk in Rijswijk flats laten bouwen, en als 'Shellmensen' kwamen we in aanmerking om een ervan te mogen betrekken. Ons eerste 'echte' huis. Om precies te zijn, in de Dr.H.Colijnlaan 133. Na bijna dertien maanden terug van weggeweest, stapte ik uit de taxi, zeulde mijn bagage het trappenhuis in en beklom de trap naar nummer 133. Aanbellen hoefde niet, de deur was al open. En in de deuropening stond daar eindelijk dan Neeltje weer voor me. Met Chris. Goed twee jaar was hij inmiddels, en het is bij dit weerzien, dat hij de woorden sprak die ik als titel voor mijn boek heb gebruikt.

Na een begroeting die eerdere weerziens in blijdschap misschien wel overtroffen, zag ik nu eindelijk ook Dirk. Was Chris goed tien maanden oud toen ik hem voor eerst zag, voor Dirk had dat niet zolang geduurd, maar toch was hij ook al een flink uit de kluiten gewassen baby van goed drie maanden. En zal Chris bij zijn eerste ontmoeting met zijn vader nog niet echt het besef hebben gehad dat er daardoor ineens dagelijks een man over de vloer kwam, Dirk zal daar zeker geen weet van hebben gehad. Waarschijnlijk ook nog niet toen ik drie en een halve maand later weer gehoor moest geven aan een roepende plicht.

## Inhoudsopgave

## 22. Muis redt schip

### Vomiting in this bucket...

Pl...ple... plenty water down below!

### Balen van Nigeria

Ik hoef niet te vertellen hoe de drie en een halve maand verliepen. We beleefden een fantastische tijd, die helaas werd getemperd toen er bericht kwam dat ik me op kantoor diende te vervoegen en te horen kreeg dat de koek weer op was. Naar ik me herinner gebeurde dat op een van de eerste dagen van juni 1959. Een paar dagen later, op 8 juni, zat ik, na een goed verlopen vliegreis via Kano waar ik moest overstappen in een andere plane, in hotel Cedar Palace in Port Harcourt in Nigeria. Wachtend op het binnenlopen van het m.s. Prospector, op welke boot ik als 'Engineer in charge' het beheer over de machinekamer moest gaan voeren. De Prospector was een klein schip dat in de wateren rond Borneo seismografisch onderzoek had gedaan en daarna naar Nigeria werd gedirigeerd om allerlei hand- en spandiensten te verrichten. Karweitjes die varieerden van dieptemetingen uitvoeren in de monding van de Bonnyriver, tot onderdelen brengen naar olieboringen in de rimboe. Vooral dit laatste leverde dusdanig veel avonturen op, dat er vele bladzijden mee te vullen zijn. Ik doe dat echter nu niet. De tijd dat ik in Nigeria was, was een heel bijzondere periode in mijn leven waarover ik van plan ben later nog eens apart verhaal over te doen. Als uitzondering op dit voornemen, haak ik alleen even in op wat ik schreef in het hoofdstuk 'Het kussengevecht'. Daarin vertelde ik hoe een gat in de bodem van de Rufina met een kussen werd gedicht en een ramp werd voorkomen. Als slotzin schreef ik toen dat ik op een wel zeer bijzondere manier de Prospector voor zinken heb behoed.



**Figuur 31 De prospector in het droogdok voor knippen en scheren (ontdoen van polken en ander aangroei)**

Om verhaal te doen over, wat gezien mag worden als een opmerkelijk staaltje van zeemannsvernunft, moet ik eerst vertellen dat collega Ad Schum en ik de enige twee blanken aan boord van de Prospector waren. Ad als kapitein en ik als 'engineer in charge'. De crew bestond uit Nigerianen. Vier man voor de machinekamer en een paar man meer als dekpersoneel. Ondanks hun zeer beperkte kennis van machines, waardoor ik vooral in het begin weinig aan ze had (Ad had hetzelfde probleem met het dekpersoneel), kon ik prima met de Nigerianen opschieten. Teminste, zolang we geen klusje op zee hadden. En dat gebeurde regelmatig. Door hun slecht zeemannschap sprong ik dan af en toe uit mijn vel van ergernis. Dat dat niet zo verwonderlijk is, zullen de volgende regels wel duidelijk maken.

### Vomiting in this bucket...

De thuishaven van de Prospector was Port Harcourt, waar een kleine werf, Loading Base, als uitvalsbasis diende. Om in open zee te komen, moest eerst een paar uur de Bonnyriver stroomafwaarts worden gevaren, waarna ter hoogte van het eilandje Bonny de riviermonding werd bereikt. De vaaroute naar open zee (de Golf van Guinea), was hier gemarkeerd met boeien en bij boei vijf, waar de doorzettende golfbewegingen van de Zuidelijke Atlantische Oceaan in de Golf van Guinea goed merkbaar was en de Prospector flink in beweging bracht, konden we de crew wel op onze buik schrijven. Als zoutzakken hingen ze dan over de reling en kotsten de even ervoor doorgeslikte gekookte yams over de muur. Deze, tot bolletjes gekneede, amper gekauwde en nog niet verteerde knollen, plompten dan als grote witte knikkers in zee. Voor de duur dat we buitengaats waren, was er geen beweging meer in ze te krijgen en eenmaal uitgekotst, verdwenen ze naar het bemanningsverblijf. Om zo nu en dan nog even aan dek te komen voor een volgend rondje visjesvoeren. Wetend, dat we toch niks aan ze hadden, deden we dan maar geen moeite meer om ze aan het werk te krijgen. Alleen een roerganger en een enginedriver kregen geen kans om zich te drukken. Zeeziek of niet. De enginedriver gaf ik dan een emmer mee: "Vomiting in this bucket".

Zo een voorstelling van een zeezieke crew kregen we ook weer te zien toen de Prospector opdracht kreeg allerlei materiaal naar een boorlokatie ergens in de binnenlanden te brengen. Het was de eerste keer dat we voor zo'n klus stonden en hoewel ik me deze reis nog goed herinner, is het onmogelijk om precies aan te geven waar die boorlokatie zich bevond. In ieder geval ergens in de rimboe. Ik kan alleen vertellen, dat op de dag van vertrek uit Port Harcourt de steven eerst werd gericht op open zee en eenmaal buitengaats, koers werd aangehouden op de monding van de rivier de Niger die een tijdlang stroomopwaarts gevolgd moest worden. Om daarna via zijrivieren en een groot aantal krekken, uiteindelijk de opgegeven lokatie te bereiken.

De weerberichten voorspelden niet echt slecht weer, maar wel konden we een stevige wind verwachten en dus werd alles wat op zee aan de haal kon gaan, zeevast gesjord. Alle waterdichte deuren die in de gangboorden toegang gaven tot de messroom, het bemanningsverblijf en de machinekamer, werden hermetisch gesloten. Na check en double check aldus goed voorbereid, passeerden we boei vijf. Vanaf hier verder aankomend op ruim water, bleek alras dat de weervoorspellingen juist waren. Een halve storm zorgde voor een holle zee. Onophoudelijk werd de Prospector belaagd door aanrollende zware golven en na nog een tijdlang een koers aangehouden te hebben die ons verder van de kust bracht, stond het schip voortdurend op zijn kop. Onophoudelijk overspoelden overkomende zeetjes het voorschip en de gangboorden en kolkten over het achterschip weer overboord. We konden onze borst natmaken.

In het stuurhuis zetten Ad en ik ons schrap. We hadden moeite om op de been te blijven, maar eigenlijk ondergingen we het zwaar werkende schip als een welkome afwisseling op de saaie dieptemetingen die we eerder een paar weken in de monding van de Bonnyriver hadden gedaan. Terwijl Ad zich voornamelijk bezig hield met de navigatie, nam ik, via een noodluik op het sloependek, geregeld een kijkje in de machinekamer. Een opgeschrikte enginedriver haastte zich dan om te verzekeren dat alles in orde was. Wat niet betekende dat dat ook zo was en dus liep ik dan zelf alles even na. Behalve een roerganger en een enginedriver, leed de rest van de crew hun grote lijden in het bemanningsverblijf.

### **Pl...ple... plenty water down below!**

De dag en avond verlieden en met om beurten zo nu een hazeslaapje (het schip toevertrouwen aan de Nigerianen was om moeilijkheden vragen), ging de nacht voorbij. Het weer was niet merkbaar veranderd. Ogenschijnlijk was het niet beter en niet slechter geworden, maar naarmate de dag vorderde, zagen we dat het achterschip na elke overkomende klap water steeds minder vaak droogviel. We maakten ons er niet echt druk om en schreven het toe aan een blijkbaar toch ruwer wordende zee. Dat het wel eens aan het schip zelf kon liggen, daar dachten we onder de gegeven omstandigheden niet aan. Totdat een hele poos later het noodluik van het bemanningsverblijf open ging en we onze conclusie rap moesten bijstellen.

Uit het luik kwam een hevig ontdane Nigeriaan. Op handen en voeten kroop hij het stuurhuis binnen en hakkelde: "Pl...ple... plenty water down below!". Ik ging meteen kijken en schrok me wezenloos en mijn eerste gedachte was: "Dat die krotekokers niet eerder gewaarschuwd hebben!". In de bemanningsruimte stond bijna een meter water. De onderste kooien werden door de onstuimige bewegingen van het schip overspoeld en in plaats van alarm te slaan, waren de Nigerianen die erop hadden gelegen, een kooi hoger geklommen. Allerlei rommel klotste van de ene kant naar de andere. Het was één grote puinzooi. Overbodig nog te zeggen, dat de Prospector dus water maakte en het werd nu ook duidelijk, waarom het achterschip niet meer droogviel. Niet door een ruwer wordende zee, maar door water te maken, verdween het achterschip langzaam maar zeker onder de zeespiegel!

Na het gat in de bodem van de machinekamer van de Rufina en de latere ondergang van deze tanker, bevond ik me dus voor de derde keer op een schip dat bezig was te zinken.

De ellende overziend, veranderde Ad meteen van koers. Richting kust, waar hij de Prospector op een zandbank kon zetten. Hoewel het letterlijk water naar de zee dragen was, werden de Nigerianen met brandblussemers aan het hozen gezet. Deden ze tenminste ook wat om hun hachje te redden. Intussen zou ik proberen om op zijn minst evenveel water uit het schip te pompen als erin kwam, waarvoor ik maar één mogelijkheid had, namelijk gebruik maken van een lensleiding die uitkwam op een ruim in het achterschip. Door de constructie van het schip wist ik dat hier ook water moest staan. Met de gedachte dat er maar één afsluiter opgedraaid hoefde te worden om het water uit het ruim te pompen, dook ik de machinekamer in. De lenspomp waarmee dit moest gebeuren werkte goed en nadat ik de bewuste afsluiter had opgedraaid, verwachtte ik dan ook een flinke straal water uit de overboorduitlaat te zien komen. Maar ik zag niks! Geen drup! Nada! Mijn eerste gedachte was een verstopt filter. Wat een ramp bij een ramp zou zijn, want het filter bevond zich in het ruim dat onbereikbaar was geworden door het onder water staande achterschip. Het filter schoonmaken of vervangen kon ik dus wel schudden.

Een andere mogelijkheid waarom de pomp niet werkte, kon zijn dat er ergens in het lenssysteem lucht werd aangezogen. Terwijl ik bezig was deze mogelijkheid te onderzoeken, viel mijn oog op een losgetrilde beugel waarmee de lensleiding op een spant werd geklemd. De leiding schavielde nu vrij op het spant en

de gedachte kwam bij me op, dat er door het schuren van metaal op metaal misschien wel een gat in de leiding was gesleten. Ik kon het me bijna niet voorstellen, maar de omstandigheden dwongen tot zekerheid en dus haalde ik de beugel helemaal weg om vervolgens met een koevoet zoveel ruimte tussen de leiding en het spant te maken, dat ik mijn hand ertussen kon steken. Met mijn vingers betastte ik de leiding en voelde een lek! Dus toch! Een lek, groot genoeg om voldoende lucht aan te zuigen waardoor de lenspomp niet werkte. Meteen besloot ik een 'trekbandje' te maken. Een op zee vaak toegepast foefje om als noodoplossing een gat in een leiding te dichten. Maar, forget it but. Er was geen stukje materiaal te vinden om zo'n slimmigheidje te maken! Ik stond nu volledig voor het blok en voelde me als een kat in het nauw die rare sprongen moest maken. Maar welk alternatief ik ook bedacht, al mijn bedenksels waren onuitvoerbaar. Geen prettige constatering op een zinkend schip.

Omdat ik door al mijn perikelen nogal lang weg bleef, was Ad ook in de machinekamer gekomen. Geen idee hebbend hoe het mij verging, kwam hij vragen hoe de vlag erbij hing. Niet best dus, en het enige wat overbleef was op volle kracht blijven aankoersen op de kust om de Prospector ergens omhoog te zetten. Onderwijl maar duimendraaien in de hoop dat we dat met het zinkend en zwaar werkende schip, nog zouden halen. Een bede, waar de Nigerianen hun eigen manier voor hadden. Zeeziek en met van angst verwrongen gezichten, riepen ze al hozend de hulp in van de een of andere djudju. Onder de gegeven omstandigheden waarschijnlijk een geest die ergens op zee huisde.

In de tijd dat ik in de machinekamer bezig was, had Ad met de marifoon herhaalde malen geprobeerd contact met de wal te krijgen. Helaas zonder resultaat. Geen enkele keer had hij respons gekregen. Andere communicatiemiddelen dan een marifoon hadden we niet, dus op hulp van welke kant dan ook, hoefden we niet te rekenen. Onmachtig zelf nog iets te kunnen doen, waren we er mooi mee aan. Met een zeemansgraf voor ogen en overgeleverd aan een ruwe zee die met de Prospector solde, bleef er niets anders over dan alvast maatregelen te treffen om de reddingsloep te kunnen strijken als we niet op tijd een ondiepte bereikten.

Terwijl we in het stuurhuis een mogelijk 'abandon ship' bespraken en ik overwoog wat me in die situatie in de machinekamer te doen stond, kreeg ik opeens een ingeving. Een uit nood geboren brainwave. Met gekruiste vingers en met een schreeuw naar Ad "Kijk jij over de muur of er straks water uit de lensuitlaat komt!", dook ik de machinekamer weer in, rechtstreeks naar de plek waar de lensleiding op het spant had liggen schavielen. Ik plaatste de muis van mijn duim op het gat en wachtte gespannen af. Even later hoorde ik een enthousiaste brul door het noodluik van de machinekamer. Mijn truc werkte!

Alle tijd die nog nodig was om de kust te bereiken, hield ik de muis van mijn duim op het gat. Zittend in een ongemakkelijke houding en me schrap zettend tegen het slingeren van het schip, was er wel iets leukers te bedenken, maar het waterpeil in het bemanningsverblijf zakte! Uiteindelijk zou het achterschip zelfs helemaal droog gepompt worden, maar niettemin liet Ad de Prospector in rustig water op een zandbank lopen. Immers, met mijn kunstgreep had ik wel de lenspomp aan de praat gekregen en het schip leeggepompt, maar de oorzaak van het binnenkomende water was nog niet verholpen. Hoewel we wel een vermoeden hadden, wisten we niet eens wàr het naar binnen kwam. Bovendien kon ik natuurlijk ook niet eeuwig voor 'trekbandje' spelen.

Eenmaal onzinkbaar verankerd op de zandbank, gingen we op inspectie. Het bleek dat lekke afdichtingen van de roerkoning en een tussenas oorzaak waren dat eerst de stuurmachinekamer was volgelopen en vervolgens het ruim en het bemanningsverblijf. Hoe de Prospector weer vaarklaar werd gemaakt, is niet interessant om verhaal over te doen. Feit is, dat we na het nodige reparatiewerk de reis naar ergens in de rimboe vervolgden alsof er niets was gebeurd. Dat we daar ook nog het nodige meemaakten, hoop ik, zoals gezegd, nog eens te vertellen.

Bij het nalezen van 'Muis redt schip', kwam de gedachte bij me op, dat in de geschiedschrijving over de scheepvaart vast en zeker wonderlijke manieren zijn beschreven hoe de ondergang van een schip werd verhinderd. Het vernuft waarmee de Rufina en de Prospector voor zinken werd behoed, zal echter nooit in de annalen van de maritieme geschiedenis vermeld worden. Terwijl het toch bijzondere staaltjes van creatief zeemansschap waren.



## **Balen van Nigeria**

Na het hachelijke avontuur met de Prospector volgden nog vele maanden waarin van alles werd beleefd. Met allerlei spannende, grappige, maar vooral niet alledaagse voorvallen, verstreek de tijd. Op zich natuurlijk prachtig om mee te maken, maar toen er bijna een jaar op zat, begon ik toch behoorlijk van Nigeria te balen. Vooral natuurlijk omdat ik al weer een jaar van huis was. Vragen om afgelost te worden, werden elke keer weinig bemoedigend beantwoord. "Nog even geduld. We zijn bezig met een aflosser te regelen". Maar het bewijs daarvan bleef alsmaar achterwege. Dat men ineens toch tot versnelde actie kwam om me met verlof te sturen, had waarschijnlijk te maken met de politieke omstandigheden in Nigeria. Onder Engelse bestuur vallend, stond het land namelijk op het punt om onafhankelijk te worden en sommige Nigerianen lieten duidelijk blijken dat ze zich dan flink zouden laten gelden. Zo iemand had ik ook aan boord. Op zee, bij slecht weer, had hij eens slapend in de machinekamer gelegen en had hij verzuimd een filter schoon te maken waardoor de motor er bijna mee nokte. Ik probeerde in de messroom wat te slapen, en hoorde hoe het toerental terugliep. Als een speer spurtte ik naar de machinekamer om te voorkomen dat de motor helemaal stil viel, wat me ternauwernood lukte. Het valt te begrijpen, dat ik me daarna amper kon beheersen om me niet aan die Jan Jurk te vergrijpen, maar wel kreeg hij alvast de boodschap de zak te krijgen zodra we weer in Port Harcourt waren. Ik hield woord en was natuurlijk de gebeten hond. Hij trommelde een paar maten op en begon me te dreigen. "We get you as soon as independence day is there" en meer van dat soort dreigementen. Niet dat ik daardoor geïntimideerd raakte, maar omdat ik niet de enige was die bedreigd werd, meldde ik het toch aan het plaatselijk personeelskantoor van de Shell. Hoe het beleid toentertijd was, weet ik niet, maar ik heb het vermoeden dat men de kat niet op het spek wilde binden en dat er daardoor toch nog vrij snel een vlucht naar Holland voor me werd geboekt. Op 21 juni 1960 wierp ik een laatste blik op de Prospector. Dertien maanden op dit schip had me in de meest merkwaardige situaties gebracht. Moeten vluchten voor opdringerige inboorlingen, een bruiloft in de rimboe, met een kapmes een weg banen door de krekken, menigmaal vastlopen door onderwaterplanten in de schroef, kleine Nigeriaantjes 'Op een klein stationnetje' en andere Hollandse liedjes leren, voetballen in een nederzetting ergens ver in het binnenland, bijna ruzie met een dorpshoofd om een paar borrelglasjes, een ontploffing onder water, belevenissen op olieboringen, in Port Harcourt in een rokje lopen. Ik stop ermee. Maar mijn vingers jeuken boven het toetsenbord om over dit alles, en nog veel meer, nu al verhaal te doen.

## **Inhoudsopgave**

## 23. Ooievaartje wisselen

### Een toeter van jewelste De tweede baby (uitzet) gratis

Een paar dagen na de 21e juni was ik thuis. Er brak een tijd aan van volop genieten van alles wat er in een verlof kon worden gedaan. Wel vergde studie veel tijd, maar voor de rest was het lekker God's water over God's akkers laten vloeien. Onbezorgd genieten van het 'carpe diem' gevoel. Veel erop uit, bijvoorbeeld naar Te Werve, het recreatiecomplex van de Shell in Rijswijk, maar vooral elke dag genieten van elkaar en van de kinderen. Dirk was inmiddels bijna twee jaar en Chris was de drie al een aantal maanden gepasseerd en had inmiddels zijn vocabulaire sinds zijn "Dag meneer, koud hè, buiten", gigantisch uitgebreid. Als een goed geoliede praatmachine, eiste hij de hele dag de aandacht op. Zelfs als hij met me mee ging om kievitseieren te zoeken en ik hem, verdekt opgesteld achter een damhek, maande om eindelijk zijn mond even te houden, was dat aan dovemansoren gericht. Dirk kon ook al aardig brabbelen, maar deed het heel wat kalmer aan. Met engelengeduld liet hij zich bij het naar bed gaan tot vervelens toe verleiden om woordjes na te zeggen. Om woorden als 'wajjjsmachjjjine', 'Kasjavoeboe', ijjskast', hadden Neeltje en ik dan de grootste lol om de manier waarop hij ze uitsprak. Ging ik met ze fietsen, dan zat Chris achterop en praatte honderduit. Dirk, voorop zittend, antwoordde intussen op mijn tot in den treure herhaalde "Dikkie, jongen, zit je goed?", alleen maar elke keer heel bedaard "Ja.. aaa...". Allemaal kleine voorvalletjes, maar we genoten er intens van.

Op 23 mei en 5 juni 1961 deed ik examen voor het zogenoemde B-diploma voor scheepswerktuigkundige. Twaalfdagen later, op 17 juni, zat ik weer op zee. Als 3e wtk op de Acila, een 12.000-tons tanker met motoraandrijving.

Het afscheid had meer bedrukte gevoelens bij me achtergelaten dan alle voorgaande keren. Niet zo verwonderlijk, want Neeltje was opnieuw in verwachting. Bij het afscheid was ze twee maanden zwanger, en normaal gesproken was de kans nul komma nul dat ik bij de bevalling kon zijn. De gedachte dat ik daardoor voor de derde keer bij een geboorte niet thuis zou zijn, hadden me behoorlijk parten gespeeld. Het droeg ertoe bij, dat, in de tweestrijd tussen mijn gehechtheid aan het leven op zee en het bij vrouw en kinderen willen zijn, de zee aan de verliezende kant begon te raken.

Zonder dat het zeemansberoep me ook maar een moment tegenstond - eerder gaf ik dat ook al aan - kreeg varen toch een andere betekenis. Het werd steeds meer een kwestie van gewoon werken, waarbij het lang van huis zijn een alsmar grottere rol ging spelen in mijn dagelijkse doen en laten. Waarschijnlijk is dit de reden, dat ik me niet veel herinner van de tijd dat ik op de Acila voer. Het over de wereldzeeën van hot naar her zwerven was niet anders dan op al die andere schepen, maar aparte belevenissen op dit schip willen niet bij me in beeld komen. Wat me nog wel duidelijk bij staat is, dat ik, vol van de komst van een nieuwe boreling, van koperdraad een ooievaar had gemaakt. Mooi wit geschilderd, met een felrode snavel, hing dit kunstwerk in mijn hut aan de wand. Een aantal weken later maakte ik zelfs een tweede, want in een brief van Neeltje las ik dat de dokter had gezegd, dat we misschien wel een tweeling konden verwachten. Maar deze tweede ooievaar was blijkbaar voorbestemd om met zichzelf stuivertje te wisselen. Dan weer van de wand, dan er weer aan, afhankelijk van wat er in de brieven stond die ik kreeg. "De dokter denkt dat het er toch niet twee zijn". Eén ooievaar dus weg. In een daaropvolgende brief: "Volgens de dokter hoorde hij twee hartjes". Hup, ooievaar weer opgehangen. En zo zette elke brief me aan het werk met ooievaartjewisselen. Tot we ergens in september in Berre bij Marseille binnenlagen en er aan de wal gelegenheid was om naar huis te bellen en ik hoorde dat de dokter met stelligheid beweerde, dat het een tweeling werd. Omdat ik daarna door orderveranderingen wekenlang geen post kreeg, bleef de tweede ooievaar waar hij was. Aan de wand dus. De collega's hadden mijn ooievaartjewisselen steeds met interesse gevolgd en na dat telefoontje in Berre, werd ik enthousiast gefeliciteerd en keken ze met ontzag tegen me op. Een toekomstige vader van een tweeling aan boord! Ik voelde me natuurlijk zeer gevlaid en was zelf ook behoorlijk opgetogen, maar had niet door dat die smiechten er vooral op uit waren om me alvast een feestje op een geslaagde bevalling te ontfutselen. Wat ze nog lukte ook. Eind september waren we in Liverpool. Waar we vandaan kwamen weet ik niet meer. Wel staat me nog bij, dat we na Liverpool orders voor Pernis kregen, daarna voorbestemd waren om een paar kustreisjes te maken en dan dokken in Rotterdam. In de tijd dat dit allemaal zou plaatsvinden (oktober), was Neeltje uitgerekend en ik dacht hoe mooi het zou zijn als de bevalling gebeurde terwijl we in dok lagen. Het moest raar gaan, wilde ik dan niet een paar dagen thuis kunnen zijn. Een mooie gedachte, maar ook niet meer dan dat, want de werkelijkheid was dat ik door het vaarschema van de Acila tijdens de bevalling gewoon op zee zou zitten.

Maar toen kwam die enorme meevaller. Op 11 oktober in Rotterdam afgemeerd, mocht ik van boord! Neeltje, wetend van de kustreisjes en daarna dokken, had na een telefoontje met het hoofd personeelzaken (meneer Karelsen, dezelfde die in Singapore zat toen ik op de Tibia wachtte) gedaan weten te krijgen, dat ik gedurende de kustreisjes tijdelijk afgelost zou worden. Om na de bevalling weer terug te keren naar de Acila als het schip in het dok lag. In recordtijd pakte ik mijn koffers. Toch alles

maar mee, want je wist maar nooit. Het gezegde de mens wikt, de Shell beschikt, ging nog altijd op en dus kon het best gebeuren dat ik niet terug zou gaan naar de Acila, maar op een ander schip werd geplaatst.

### **Een toeter van jewelste**

Eenmaal thuis zag ik Neeltje voor het eerst met een dikke buik. Een toeter van jewelste. Het was een vreemde ervaring haar van de ene op de andere dag op alle dagen te zien lopen. Dat ze van één kindje zo was uitgedijd. Van één ja, want na dat telefoontje in Berre, had de dokter later toch weer gezegd, dat we maar niet op een tweeling moesten rekenen. Toen ik van boord ging, hing er dan ook maar weer één ooievaar aan de wand. Of de dokter voor de zoveelste keer een verkeerde bril op heeft gehad? Toen ik de Acila achter me liet, dacht ik daar niet aan.

Vanaf het moment dat ik thuis was, gingen de dagen onder dikke pret voorbij. Maar ook erg spannend. Bij de geboorte van Chris in de Caribiën varend en bij Dirk ten anker liggend op de Pladjukali in Indonesië, was het de eerste keer dat ik bij de bevalling zou zijn. En dat gaf toch de nodige portie zenuwen. Neeltje vertelde wel hoe alles zo'n beetje zou gaan, maar ik had er geen idee van wat me tijdens het grote uur U in werkelijkheid stond te wachten en hoe ik me zou houden. Wat ik goed had onthouden was, dat ze had gezegd dat, als de baby er was, haar buik als een pudding in elkaar zou zakken. De buik zou meteen weer mooi plat zijn. In de nacht van 16 op 17 oktober was het zover. Vroedvrouw gebeld, dokter gebeld en om zes uur in de ochtend van de 17e oktober was de baby er. Een meisje: Karin Jolanda! Terwijl de vroedvrouw en de dokter zich over de nieuwe boreling ontfemden, zat ik blij en gelukkig naar de Neeltje te kijken. Ook naar haar buik, en op hetzelfde moment dat ik zei "Je buik zakt helemaal niet in", riep ze de dokter. Ze had ook gezien wat mij opviel. Wat eigenlijk had moeten gebeuren, gebeurde niet, de buik was nog net zo dik als een paar minuten geleden. Niet verwonderlijk, want Neeltje was nog niet 'uitbevallen'! Twintig minuten later was Anita Saskia er!

Dus toch een tweeling. Was ik nog aan boord geweest, dan had ik voor de zoveelste keer de tweede ooievaar aan de wand moeten hangen. Maar deze keer in de zekerheid dat hij er niet meer af hoefde.

Dat de wereld vol verrasingen zit, bleek twee jaar later. Toen waren het Sandra en Christien, die ons pas op het allerlaatste moment lieten weten dat ze met zijn tweetjes kwamen. Raar dat we dat niet wisten? Toen niet. Bijna veertig jaar geleden had een dokter alleen maar een 'toeter' die op de buik werd gezet om te luisteren naar nieuw leven.

### **De tweede baby (uitzet) gratis**

Precies vier weken werd me gegund om mee te maken hoe de tweelingdochters hun eerste levensdagen doormaakten. Een compleet nieuwe ervaring, waar ik gretig van genoot. Omdat we tot op het laatste moment er niet op hadden gerekend dat Karin en Anita saampjes zouden komen, was de uitzet afgestemd op maar één baby en had ik het er de eerste paar dagen druk mee gehad het nodige te regelen om de babyuitzet aan te vullen. Een mazzeltje daarbij was, dat de winkel waar de uitzet was gekocht, op het moment van de aankoop een reclamestunt had. Bij de geboorte van een tweeling, levering van een tweede set babyspulletjes gratis. Plus welgemeende felicitaties. Met een plotsklapse verdubbeling van het aantal te verwachten poepluiers en babykleertjes die na een wasbeurt weer snel beschikbaar moesten komen, hadden we ook een centrifuge aangeschaft. Een hele luxe.

Op 18 november 1961 nam ik weer afscheid. En deze keer niet alleen van Neeltje, Chris en Dirk, maar nu dus ook van Karin en Anita. 's Avonds om zes minuten over tien stapte ik in Den Haag in de trein naar Hoek van Holland, om vandaar met de nachtboot over te steken naar Harwich. Daarna met de trein via Londen naar Liverpool, waar ik op 19 november 's middags om kwart over drie arriveerde. Na een nacht in een hotel, stapte ik de volgende dag de gangway op van het s.t.s. Zafra.

### **Inhoudsopgave**



## 24. A narrow escape

De Zafra was een imposant, prachtig mooi schip. Op een paar grotere tankers van de Griekse rederij Onassis na, was het toentertijd met zijn 41.000 ton een van de grootste tankers ter wereld. Van voor naar achter bijna 200 meter lang. In de gigantisch grote machinekamer, waarin een flink flatgebouw met gemak in kon, stonden een hoge- en lagedruk turbine die met hun 16.000 paardekrachten het schip met zo'n 16 mijl per uur over de wereldzeeën stuwde. De van airconditioning voorziene accommodatie was fantastisch. Een zeer ruime zithut, slaaphut met een tweepersoons bed (van een kooi kon je niet meer spreken) en een mooie badkamer. Hoewel ik op sommige andere schepen ook niet over de 'behuizing' te klagen had gehad, was de Zafra toch wel het summum. Met zelfs een zwembad aan boord, was het geen straf om op zo'n boot geplaatst te worden. Behalve een schitterende accommodatie, had ik met de supervisie over een ploegje Chinese onderhoudslieden, ook nog een pracht job. Met de bedoeling om de doktijd van het schip te bekorten en het overwerk aan boord in te dammen, werd met deze onderhoudsploeg overdag tijdens het varen allerlei klussen en klusjes verricht. Het betekende geen wachten lopen, maar gewoon werken van 's ochtends acht tot 's middags vijf. Alle dagen boerennachten en 's avonds en in de weekends vrij. Kortom, wel hard werken, maar voor de rest een prachtleven.

Maar een gigant als de Zafra had ook nadelen. Representatief voor de stormachtige ontwikkelingen in de jaren zestig, toen tankers alsmar groter van de werf gleden, ging dit gepaard met technische ontwikkelingen die 'varen en wat van de wereld zien' minder aantrekkelijk maakten. Ook ging voor de zeeman de sfeer die uitging van 'dat kleine café aan de haven' steeds verder teloor. Door de reusachtige afmetingen en grote diepgang, waren de havens waar geladen en gelost kon worden, beperkt. Bovendien werd meer en meer buitengaats lading ingenomen. Ver van de kust verankerd aan grote meerboeien, werd een laadslang 'opgevist' en aangekoppeld, waarna pompen aan de wal de olie er met meer dan 2.000 ton per uur injasten. Aan boord stonden grote, door turbines aangedreven pompen, die het schip in no time losten. De 41.000 ton lading van een schip als de Zafra zat er binnen 18 uur in, terwijl het uitpompen niet meer dan 24 uur in beslag nam. Tijd om de wal op te gaan was er dus amper en omdat meestal de laad- en lostijd werd gebruikt om onderhoudswerk aan de dan niet werkende hoofdturbines en andere machines te verrichtten, kwam er van walbezoek helemaal niets terecht. Ik herinner me, dat ik daardoor eens meer dan drie maanden niet van boord ben geweest. Langer dan een kwartaal vertoefde ik voornamelijk tussen water en lucht, zonder ook maar één keer vaste grond onder de voeten te hebben gevoeld. Varen dus wel, eigenlijk alléén maar varen, maar iets van de wereld zien was er niet meer bij. Eerlijkheidshalve moet ik hierbij wel zeggen, dat ik na al die jaren op zee daar ook niet zoveel behoefte meer aan had. Maar alleen maar varen, werken, slapen, eten en drinken en heel weinig beleven, was ook niet alles. En het klinkt misschien raar, maar de zo lang gekoesterde wens om eens op een schip met airconditioning te varen, had wel een nadeel. Om de gekoelde lucht niet ins blauwe hinein te laten verdwijnen, was de uitdrukkelijke opdracht hutdeuren dicht! Lopend door de gangen, betekende dat, dat je geen inkijk meer had in de hut van een collega, wat toch wel een drempel gaf om zomaar even gezellig bij iemand binnen te wippen. Hoe prachtig mooi ook uitgerust, er zaten dus ook minder prettige kanten aan het varen op een moderne tanker.

Van de reizen die ik met de Zafra maakte, zal ik een ervan niet licht vergeten. Komend uit de Perzische Golf en 'heading for Liverpool', zaten we ter hoogte van Kaap Finisterre op het uiterste puntje van Spanje, in bar slecht weer. Geen aanleiding om daarover uitgebreid verhaal te doen, maar een mankement aan de hoofdstoomafsluiter van de turbines bracht ons in ernstige moeilijkheden. Oververhitte stoom met een druk van 50 atmosfeer en een temperatuur van enkele honderden graden Celsius, ontsnapte met een hels gesis uit de afsluiter. Het mankement liet zich dusdanig beroerd aanzien, dat uitstel van een reparatie onmogelijk was en dus werden de turbines stilgelegd. Gestopt. Onder de gegeven weersomstandigheden een riskant, maar absoluut noodzakelijk besluit.

Terwijl in de machinekamer koortsachtig werd gewerkt, was de Zafra stuurloos overgeleverd aan storm en stroming die het schip langzaam maar zeker naar het vasteland dreven. Het is onmogelijk een beschrijving te geven hoe een zeeman zich voelt als hij totaal machteloos moet toezien hoe zijn schip in vliegend weer naar de kust drijft, maar neem maar aan, dat hij wel iets leukers kan bedenken. Naarmate de tijd verstreek, nam de spanning aan boord toe. Op de brug stond het echolood voor dieptemetingen continu bij en de ankers waren uitgebracht om als drijfankers het verlijeren naar de kust te vertragen. In de machinekamer werden de ketels op druk gehouden, maar door de stilstaande turbines was het akelig stil in die immense ruimte. Alleen het geluid van een aangedreven generator voor de stroomvoorziening was te horen. Voor de kant liggend en de turbines ook buiten bedrijf, werd die stilte als normaal ervaren en gaf het zelfs een rustgevend gevoel, maar nu niet. De stilte had nu iets dreigends. Het legde een ondefinieerbare spanning op het werk waar we mee bezig waren. Een spanning die nog opgevoerd werd door het herhaaldelijke gevraagd van de brug hoe de reparatie vorderde, waarbij men weinig opbeurende berichten spuide omtrent de positie van de Zafra. Trage, lange slingeren makend, lag het schip dwars op de golven en bewoog het zich als een krab steeds dichtter naar de kust. Zware zeeën sloegen dwarsscheeps over de stuurloze kolos en er konden beter maar niet aan gedacht worden hoe diezelfde



zeeën het schip tot gort zouden beuken als het op de kust liep.

### **Asjeblieft, toch niet wéér hè?**

Alleen maar het hoognodige zeggend, werd er door de wtk's doorgeploeterd. Het was niet uitzonderlijk in de machinekamer regelmatig voor hete vuren te staan, maar deze keer was het vuur gloeiend. Het was buigen of barsten om op tijd het schip weer in gang te brengen en meteen een afluisterende koers in te zetten. Lome, enorm lange zwaaiingen van stuur- naar bakboord maakten het werk niet alleen lichamelijk zwaar, het kostte ook heel wat moeite om de onderdelen van de afsluiter onder controle te houden. Onder die omstandigheden ons uit de naad werkend, kan ik me herinneren dat ik een paar maal dacht: 'Asjeblieft, toch niet weer hè?'. Daarbij denkend aan de Rufina en de Prospector. Na een van de spannendste ogenblikken die ik ooit heb meegemaakt, werd gelukkig net op tijd de klus geklaard en sneller dan normaal werden de turbines weer in gang gebracht. Het was een narrow escape geweest. Op het nippertje was een scheepsramp voorkomen en de grimmige beelden van die bijna stranding weer voor ogen hebbend, besef ik opnieuw dat we door het oog van de naald zijn gekropen. Het had maar weinig gescheeld, of de Zafra, geladen met 41.000 ton ruwe olie, was wereldnieuws geworden. Verre van leuk nieuws.

### **Inhoudsopgave**

## 25. Wéér die tweestrijd

### Schrijver Neeltje en het Zwitserlevengevoel

Ha, ha, look see, thild engineel seasick, wifoe no seasick

Vertelde ik eerder dat het varen op een moderne tanker ook nadelen had, ergens tussen Kaap Finisterre en Land's End gebeurde er iets, dat die nadelen enorm zou compenseren. Ik kreeg bericht dat Neeltje een reis zou meevaren! En niet een kustreisje van een paar dagen, maar een reis van Liverpool naar de Perzische Golf en dus zouden we minimaal een maand in elkaars gezelschap zijn. Een machtig vooruitzicht en het behoeft geen uitleg hoe we er allebei verlangend naar uitkeken. Een probleem was dat de kinderen gedurende die tijd een goed tehuis moesten hebben, maar dat werd opgelost door een meelevende oma 'Franeker' en tante Annie, die zich met liefde over het kroost wilden ontfermen.



**Figuur 33: Neeltje poserend bij de schoorsteen van de Zafra. De foto spreekt voor zich voor wat betreft de afmeting van die 'pijp'**

### Schrijver Neeltje en het Zwitserlevengevoel

Eind februari 1962 stapte Neeltje in Liverpool aan boord en werd als schrijver op de monsterrol geplaatst. Samen met de echtgenote van een collega 3e wtk. Dat de dames hun 'beroep' niet hoefden uit te oefenen, heb ik al eens verteld. Zelfs van wat huishoudelijk werk, zoals bedden opmaken en hut schoonhouden, waren ze vrij. Dat werd door de Chinese hutbediende gedaan, die ook nog de was van de dagelijkse verschoning verzorgde. Met elke dag genieten van een uitstekend natje en droogje, zonder er iets voor te hoeven doen en als een toetje alle dagen je man in de buurt, was er reden genoeg om een 'Zwitserleven gevoel' te hebben. Tot op de dag van vandaag zal Neeltje dat dan ook nog steeds beamen.

Bij vertrek uit Liverpool, had de mens weer eens gewikt en de Shell beschikt. De orders werden weer eens veranderd. In plaats van koers te zetten naar de Perzische Golf, moest de steven gericht worden op Punta Cardon in Venezuela. Ergens wel jammer, want Neeltje zou daardoor niets te zien krijgen van wat ik allemaal op mijn eerste reis op de Murena naar de PG had gezien. Hoe leuk zou het zijn geweest als zij op haar 'maidentrip' hetzelfde had ervaren. In ieder geval meer dan nu, want naar Punta Cardon betekende de Atlantische Oceaan oversteken, met meer dan veertien dagen lang uitzicht op alleen maar water en lucht. Een eentonige bedoening. Maar aan de andere kant, samen hadden we een wereldtijd. Vooral ook, omdat ik geen wachten hoefde te lopen en we 's middags na vijf uur alle tijd voor elkaar hadden en daar volop van genoten. Maar ook elke dag met een paar collega's een borreltje voor eten doen en 's avonds sjoelen in de eetsalon. (Wie dan ook vaak mee deed, was.... Dolle Dries! Inmiddels 1e stuurman en nog even gek). Is sjoelen sowieso leuk om te doen, aan boord, bij een ruwe zee, was het extra geinig. Bij een haal van het schip wachten tot de schijven teruggleden, om dan bij de volgende haal, als de schijven weer naar de poortjes toegleden, proberen zoveel mogelijk punten te scoren. Het sjoelen ging ook nog ergens om. De winnaar was verplicht een rondje te geven.

### Ha, ha, look see, thild engineel seasick, wifoe no seasick

Bij het vertrek uit Liverpool was het behoorlijk koud geweest en een aantal dagen erna ook nog, maar ter hoogte van de Azoren werd het al prettig warm. Ook het zeewater was lekker op temperatuur, dus alle reden om het zwembad vol te pompen. Vooral samen met de sparks, met wie ze het goed kon vinden, vermaakte Neeltje zich uren in het zwembad, lol hebbend in de golfslag in het bad door de bewegingen van de Zafra. Bij stormweer, wat ze ook meemaakte, vond ze het prachtig op de brug te vertoeven of, in de hut zittend, door de patrijspooten beurtelings tegen een muur van water aan te kijken en dan weer tegen een grauwe lucht. 's Ochtends bij het ontbijt leedvermaak om mij, omdat ik me, alleen al door de

lucht van fried kipper en andere gebakken 'heerlijkheden', katterig voelde en zij kiplekker lekker zat te schransen. Tot vermaak van mijn Chinese hutbediende: "Ha, ha, look see, thild engineel seasick, wifoe no seasick".

In Punta Cardon kon ik niet de wal op. Werk aan de winkel in de machinekamer. Samen even vaste grond onder de voeten voelen ging dus niet, maar de sparks nam de honneurs voor me waar en liet Neeltje een paar uurtjes Venezulaanse lucht opsnuiven. Ook niet meer dan dat, want Punta Cardon was zo'n oliehaven waar totaal niets te beleven viel. Een kale boel, zonder ook maar de minste mogelijkheid voor een beetje vertier. Zelfs geen winkeltje te vinden. Nog erger dan de plaatsen aan het Meer van Maracaibo, waarover ik vertelde tijdens mijn CSM-tijd.

Na Punta Cardon kregen we orders voor Pernis. Hoe verheugd zou ik op zo'n order hebben gereageerd als Neeltje niet aan boord was geweest! Maar nu betekende het, dat ik over een paar weken weer afscheid van haar moest nemen. Geen prettig vooruitzicht. Maar daar stond tegenover, dat tegen de tijd dat we weer in Holland zouden zijn, we toch maar mooi vijf weken bij elkaar waren geweest. Een schitterende tijd, waar we lang op konden teren. Hoelang, zal weldra blijken.



**Figuur 34 Neeltje in het zwenbad van de Zafra**

De Atlantische Oceaan in omgekeerde richting overstekend, heb ik misschien wel stiekem een paar keer gehoopt op een orderverandering waardoor Neeltje langer aan boord kon blijven, maar dat was irreal. Het grapje op de vloot over een meevarende moeder die een oma bereid had gevonden om een poosje op de kinderen passen, maar die door orderveranderingen zolang wegbleef dat oma weer moeder werd en de kinderen niet geloofden dat hun echte moeder was teruggekeerd, mocht Neeltje natuurlijk niet gebeuren.

En dat gebeurde ook niet, want zonder de koers te hoeven verleggen naar een andere haven, bleef de steven van de Zafra op Pernis gericht. Eenmaal daar voor de kant liggend, namen we voor de zoveelste keer weer eens afscheid. Neeltje ging richting Rijswijk, naar de kinderen. Amper een dag later koos ik weer zee, met plezier terugdenkend aan de voorbije weken. Maar ook met gemengde gevoelens dat het weer maanden kon duren voordat er een weerzien zou zijn. Na de geboorte van de tweeling had het afscheid al meer bij me teweeggebracht dan ik eigenlijk wilde en nu in Pernis, kwam dat dubbel op me af. Weer kwam die tweestrijd om de hoek kijken verknocht te zijn aan het zeemansleven en het thuis willen zijn.

## Inhoudsopgave

## 26. Een loffelijke geste

Als ik stop met varen  
Pak ik een roeispaan  
Leg hem over mijn schouder  
En loop naar het oosten (van de zee af)  
Zodra iemand mij vraagt, wat is dat voor een ding  
Steek ik hem in de grond en bouw daar een huis

Wie het zeemansleven niet kent, zal moeilijk begrijpen wat die tweestrijd me kostte. Ik had te lang gevaren om zomaar een beslissing te nemen. Daarvoor was een schip, de zee, het leven aan boord en de gevoelens die dit allemaal opriep, een te groot deel van mezelf geworden. Soms dacht ik, varen is niks, het is precies wat de bovenstaande dichtregels zeggen: niets meer met de zee te maken willen hebben. Maar als ik dat tot me door liet dringen, sloeg het me benauwd om het hart bij de gedachte een walslurp te worden met een baan van acht tot vijf.

Bij al dit heen en weer geslinger, waren er echter steeds die beelden die ik inmiddels zo goed kende: Na een verlof en bij het betreden van de gangway van weer een ander schip de zekerheid hebben, dat er opnieuw vele maanden voor de boeg lagen voordat ik weer herenigd werd met Neeltje en de kinderen. En deze kant van het zeemansleven gaf de de doorslag. Acht jaar nadat ik Neeltje voor het eerst ontmoette en zes jaar na ons trouwen, liet ik begin april 1962 de Maatschappij per telegram weten de zak te willen nemen.

Drie weken later, op 29 april werd ik in Lavera bij Marseille afgelost. Een dag erna, op Koninginnedag, na een treinreis door Frankrijk en België, zette een taxi me af in de Dr. H. Colijnlaan in Rijswijk en sloot ik een totaal beduusde Neeltje in mijn armen. Meteen daarop waren er knuffels voor Chris en Dirk en Karin en Anita. Dat Neeltje totaal verrast was, valt te begrijpen. Ik had haar niet verteld dat ik de zak had genomen. Laat hem even terugbellen

Bijna kwam er nog een kink in de kabel en had ik toch weer naar zee gemoeten. Voor de formele afwikkeling van mijn ontslaanvraag was namelijk nog een ontslagbrief nodig, die ik persoonlijk afgaf op de afdeling personeelszaken in het Shellgebouw in Rotterdam. Omdat ik zeker wist nog een tegoed aan gage te hebben, ging ik ook naar de salarisadministratie. Maar daar wachtte me een enorme teleurstelling. Inplaats van met een dikke portemonnaie huiswaarts te keren, werd me verteld dat ik de maatschappij geld schuldig was. Vierentwintighonderd gulden. Een en ander als consequentie van mijn ontslagname. Ik had voor mijn B-diploma namelijk doorbetaald studieverlof gehad, waarvoor ik me twee jaar aan Shelltankers moest binden. Als binnen die twee jaar ontslag werd genomen, diende de uitbetaalde gage in zijn geheel terugbetaald te worden. Ik had hier nooit meer aan gedacht en die twee jaar waren nog niet om. Ik zat dus mooi in 't schip. Letterlijk, want vierentwintighonderd gulden had ik niet en er zat niets anders op dan terug te gaan naar de afdeling personeelszaken om mijn ontslag in te trekken. "Geen probleem, meester, we hebben wel weer een boot voor u", En of ik maar even een telefoonnummer wilde achterlaten waar men mij kon bereiken om te horen op welk schip ik geplaatst werd en wanneer ik moest uitvaren. Met de pest in stapte ik in de trein naar huis. Althans, naar een zomerhuisje van kennissen in Egmond aan Zee, waar we met het gezin een paar dagen vertoefden. Allerlei gedachten spookten door mijn hoofd door weer te moeten varen, intussen niet wetend dat Neeltje inmiddels een telefoontje van kantoor had gehad (van van Henegouwen) waarin alleen maar was gezegd " Zeg maar tegen uw man dat het geregeld is. Laat hem even terugbellen". Met een gezicht als een oorwurm stapte ik het zomerhuisje binnen. Op tafel stond een taart om mijn nu officieel afgerond ontslag een feestelijk tintje te geven en blij dat ik thuis was, wilden de kinderen het liefst meteen tot de aanval overgaan. Een mes in de handen van Neeltje duwend, riep eentje in zijn ongeduld zelfs "Snij!". Maar na mijn verhaal te hebben gedaan over weer naar zee te moeten, kwam er een domper op de feestvreugde. Waar de kinderen niets van begrepen en dus kregen ze tóch maar een stuk taart. Zelf moesten Neeltje en ik alles even laten bezinken. En toch maar even kantoor bellen. Om, zo was mijn vaste overtuiging, te horen op welke boot ik geplaatst werd en wanneer ik weer weg moest.

### **Tóch nog feest**

Het pakte heel anders uit. Het werd toch nog feest. Ik kreeg te horen dat die vierentwintighonderd gulden me geschonken werd en dat mijn ontslaanvraag alsnog gehonoreerd was. Na mijn vertrek uit Rotterdam had men mijn conduite nog eens nagekeken en daarin bleek ook het een en ander vermeld te zijn over mijn optreden op de Rufina en de Prospector. En dit optreden had men aangegrepen om me een soort achteraf waardering te geven door die vierentwintighonderd gulden kado te doen. Een loffelijke geste. Niet meer naar zee dus, ik kon blijven waar ik was. Thuis!

Tot op de dag van vandaag wordt me nog wel eens gevraagd of ik nooit spijt heb gehad dat ik gestopt ben

met varen. Hoewel ik het er in het begin erg moeilijk mee heb gehad, is mijn antwoord nee. Maar in mijn hart is het zeemansleven altijd blijven bestaan. Dit boek getuigt daarvan.

## **Inhoudsopgave**

## 27. Illustraties



**Figuur 2: De Mercuriusfontein**



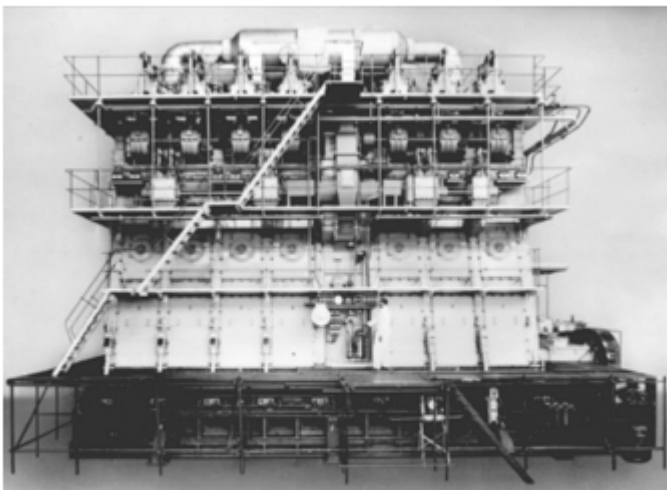
**Figuur 3: 'Nylon' waarheen?**



**Figuur 1: Oom Aulse met jassie toebeep**



**Figuur 5: Mijn eerste schip. Het m.s. 'Murena'**



**Figuur 6: Een scheepsdieselmotor. De wtk op de manoeuvreerstand valt in het niet bij de forse afmeting van het 'hart' van de machinekamer.**



**Figuur 7: Slecht weer in de Golf van Bishaje**



**Figuur 8: Het s.s. Conchita. Laden op het Meer van Maracaibo**



**Figuur 9: Ja-kijders in het Meer van Maracaibo**



**Figuur 10: De CPIM-soos 'Asciënto'**



**Figuur 11: Metershoge cactussen**



**Figuur 12: Het 'vehikel'**



**Figuur 13: In 'soepjurk' bij de achterwinch Peter (links) en ik**



**Figuur 14:** De état major van de CISTULA. Staand: de 2e stuurman, de hflwtk, de 4e wtk, de 3e wtk, ik, de 3e stuurman, de 2e wtk, de marconist en de 1e stuurman. Op de voorgrond: de kapitein, zijn vrouw (ma Kip) met Bleckie en een 5e wtk



**Figuur 16:** De sparis voor zijn 'sp reeuwenkast'



**Figuur 17:** Neptunus bezig met een stichtelijk woord. Een van zijn helpers heeft de scheerklavast al in de aanslag



**Figuur 1:** Peter Ester, ik, en de baas. Ik, zoals vaak, er een beetje rommelig bijlopend. Niet echt 'officerlike'. Hing af van welke kapitein aan boord was. Was het een ouwe die er op stond, dan liep ook ik keurig in uniform. Peter en de baas staan op het punt de wal op te gaan





**Figuur 19: Tiggerbalm Garden. Geen pretje doormidden gezaagd te worden**



**Figuur 20: Voetballen tegen de Tiggerbier rouwerij. Gelegenheidsselftal, samengesteld uit de officieren van de Cistula en de Omala**



**Figuur 21: Lockheed Super Constellation**



**Figuur 22 : s.s. Rita**



**Figuur 23: Bezoek aan een rubberplantage**



**Figuur 14: De tweede gouden bies op mijn epauletten misstond niet  
(Foto Kung Chun-Telok Anson)**



**Figuur 25: Het bruidspaar**



**Figuur 26: s.s. Rufina**



**Figuur 27: Het einde van de 'Rufina'**



**Figuur 1: Een ontmoeting met de prins van Tonga (ze van rechts) op de sleepboot de 'Passaat' De prins maakte een wereldreis en deed ook Curaçao aan. De prins is nu koning**



**Figuur 29 De 'Kellia' in Sydney**



**Figuur 30: Toen de Kellia in Pernis binnen lag, was Chris ook even aan boord. Slaapje doen in mijn bed. Tenminste, dat dachten we...**



**Figuur 31 De prospector in het droogdok voor 'knippen en scheren (ontdoen van poldken en ander aangroei)**



**Figuur 32: Bij een rustig zeetje was het op het schavotje van de Prospector goed toeven**



**Figuur 33: Neeltje poseerend bij de schoorsteen van de Zafra. De foto spreekt voor zich voor wat betreft de afmeting van die 'pijp'**



**Figuur 34 Neeltje in het zwembad van de Zafra**