

## Shell Tankers anekdotes

Maart 1999

Deugende en ondeugende anekdotes vanaf de brug en het dek bekeken.

Op 17 December 1998, afscheidsreceptie van Shell Tankers B.V., het doek viel! Herinneringen blijven. Dit is een poging anekdotes, zelf meegemaakt, op papier te zetten voor het nageslacht.

**Dan laten wij toch Oma op de kinderen passen!**

**De zeewachten doorgebracht op de brug gedurende de lange zeereizen, saai... Kom nou!!**

**Zwaar weer**

**Discriminatie**

**Kanaalkoorts**

**De scheepswerktuigkundige**

**Walport... en Liz Taylor in de filmkist**

**Reinheid aan boord**

**De Civiele Dienst**

**De stille kapitein**

**Visjes vangen!**

**Hoe een gebraden kip de zondagsrust aan boord verstoorde!**

**No more worky, no more porky**

**De Admiraal**

**Spaanse bemanning**

**Het grootste zeilschip ter wereld!**

**Small Craft in voormalig Nederlands Nieuw Guinea**

**Spookverschijning**

**Mijn ervaringen op een Nederlandse Kustvaarder (1950/1951)**

**Anekdotes uit de kustvaarttijd**

**Dat is vast die oude grieze kater die hier rondliep!**

**Fata Morgana!**

**Mien jung mos bovenkomen**

**Op het zaat vastzitten!**

**What is the course to Middlesborough?!!**

**Het petje van de bootsman en hoe het te pas kwam**

## Dan laten wij toch Oma op de kinderen passen!

Een stuurmansleerling, vertelde op één van de vele zeewachten zijn volgende ervaring. Het was de leerlingen van de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam ten strengste verboden, om in plaats van met het openbaar vervoer naar huis te reizen, te liften! Het was niet gemakkelijk dit verbod te ontduiken omdat de leerlingen in uniform moesten reizen. Inventief zoals aanstaande zeeofficieren reeds zijn begaf de stuurmansleerling zich te voet naar het Centraal Station en liep er aan de achterkant weer uit de Y-pont op! Daar zocht hij een degelijke Mercedes uit en tikte op het raam, de bestuurder vroeg waar hij de jongeman mee van dienst kon zijn. De leerling vertelde dat hij naar het Noorden van het land moest om het weekend thuis door te brengen en verzocht mee te mogen rijden. De bestuurder vertelde dat hij inderdaad ook die richting uit moest en de woonstede van betrokkene zou passeren, maar alvorens toe te stemmen wilde hij zijn vrouw en dochter raadplegen, eveneens aanwezig in zijn comfortabele wagen. Van die kant geen bezwaren dus de leerling streek neer op de achterbank, naast de dochter van de bestuurder. Onderweg werden vragen afgevuurd over het zeemansbestaan. Mevrouw hoopte niet dat haar dochter met een zeeman zou huwen! Dit was koren op de 'molen' van de leerling. Maar mevrouw, bij mijn Maatschappij (Shell Tankers B.V.) is alles zo goed geregeld, onze vrouwen mogen meevaren! Ja, dat vond mevrouw ook wel een lichtpunt maar hoe moest het dan wel met eventuele kinderen? De leerling had zijn antwoord, met oplossing, voor deze netelige kwestie voor in de mond: "Dan laten wij Oma toch op de kinderen passen!"

## De zeewachten doorgebracht op de brug gedurende de lange zeereizen, saai... Kom nou!!

Weet je nog? De Golf van Oman, gedurende de nachtelijke uren, fluoriderende boeggolven en een deining met melkwitte koppen. Ghost-echos op het radarscherm, wat zouden het geweest zijn, vliegende schotels? In de Stille Oceaan, prachtige zonsondergangen met de groene straal, de groepen dolfijnen in de boeggolf buitlend en stoeiend meezwemend en als op commando weer hun weg vervolgend. Walvissen rustig koersend, naar waar? In de Middellandse zee tijdens mooi weer, in het zwembad op het achterschip, varende ter hoogte van Monaco in de jaren '60: meester moet je indenken dat Grace Kelly in hetzelfde water zwemt, ja kapitein ik proef het zelfs! Waarna de aanwezige vrouw van een der officieren er vandoor

ging, zij stampte de slaaphut binnen waar haar man zijn middagslaapje deed voor hij op wacht moest. Wat loop je te mompelen meid, was het geen fijn zwemweer? Ach die vieze kerels!

## Zwaar weer

De zware stormen op de Atlantische Oceaan, blokken van groen water aan dek, en zware brekers die met donderend geraas als sneltreinen over dek joegen en, gebroken door de golfbrekers aan dek, toch nog kans zagen een lamparmatuur van het dekhuis af te rukken. De ketelbink van dek afschreeuwen die zo nodig met de golfjes wilde spelen, weet je het nog? De albatrossen die vanaf Kaap Leeuwin dagen meetrokken op de Australische kust, na zonsondergang gingen zij op het water zitten en met zonsopkomst zag je ze weer op hun wieken, zonder de vleugels te bewegen naast de brugvleugel hangen, alsof ze even de koers kwamen controleren op de het gyrodochterkompas, zouden het dan toch reïncarnaties van gestorven pikbroeken zijn? Na dagen varen de machinekamer waarschuwen met een uur notice voor de Uiterton, en daarna de loods aan boord, met de nieuwste kranten, en na afgemeerd de agent met de post! Tijdens het binnenstomen van Sydney de emigratieautoriteiten aan boord en iedereen moest zich persoonlijk melden in het kantoortje om de binnenkant van zijn polsen te tonen, waarom weten wij nog niet. In datzelfde Sydney na afgemeerd in de Gorebay, de douane aan boord: stuurman jij hebt 75 guppies opgegeven op de lijst en dat kom ik even controleren! Tel ze maar meneer, onbegonnen werk natuurlijk, stuurman als er één mocht overlijden dan niet door de w.c. spoelen hoor maar bewaren, want voor vertrek kom ik weer inspecteren en mis ik er één dan krijg je een zware boete! Na een zware stormachtig reis over de Noord Atlantic afgemeerd in Houston, midden in de nacht, de autoriteiten aan boord. De immigratie-officier tegen de kapitein: de post wordt niet eerder uitgedeeld alvorens iedere opvarende zich persoonlijk bij mij heeft gemeld! In het holst van de nacht iedereen weer uitporren! Krankjorum, maar het gebeurde!

## Discriminatie

Een raar maar waar verhaal. Wij kennen Zuid-Afrika uit de jaren 60 met zijn apartheid. Langs zij de oliesteiger in Durban bestelden wij een taxi om de wal op te gaan. De taxichauffeur een zwarte Zuid-Afrikaan vertelde: Heren ik moet U voor de stad overgeven aan een andere taxi, want ik mag niet in de stad komen! Wat schetst onze verbazing, in de andere taxi ook een zwarte bestuurder, hoe zit dat, mag jij wel in de stad komen als zwarte taxichauffeur? Jawel heren, ik wel, want mijn baas is blank!

## Kanaalkoorts

Vanuit de Atlantic Het Kanaal inlopende, onderweg naar Rotterdam, een lange rij bij de radiohut, sparks kan ik even bellen, jij bent nummer zoveel! En daarna orderverandering en weer thuis bellen, wat een verdriet! Sommige gelukkigen kregen hun vrouwen alsnog aan boord in de nieuwe bestemmingshaven, voor de meesten was het afzien!

Voor Rotterdam, dagen voor anker en allerlei listen verzinnende om vrouwen en verloofdes aan boord te krijgen, afhankelijk van omstandigheden lukte het wel, maar ook niet! Dan waren de Fransen anders! Op de rede van Le Havre voor anker met meerdere Franse schepen, dan hoorde je via de VHF hoe een Frans schip door zijn agent werd opgeroepen met het bericht; er komt een sleepboot met jullie vrouwen naar buiten, kunnen jullie ly maken. Even hoorde je niets, maar dan: Oui, Oui, Oui!!! Naar het betreffende schip kijkend zag je binnen de kortste tijd zwarte pluimen op de schoorsteen staan en werd er ly gemaakt!

De sparks. De radio-officier is verdrongen. Wij zagen het aankomen! De Satelliet is de bandiet! Communicatie via de Satelliet, een moderne verbetering maar ook verdriet! De sparks is niet meer! Naast zijn taken, zoals uitluisteren voor onze veiligheid en het verzorgen van de broodnodige communicatie, was hij vaak onze steun en toeverlaat. Sparks zitten wij in de verkeerslijst, en ook kwamen daar de telegrammen met blijde en ook wel droeve berichten aan, wat zijn de orders, wie gaat er met verlof, de sparks vertelde niets, met een stalen gezicht begaf hij zich naar de kapitein! En de Ouwe werd met argusogen bespied, wat zou het zijn? Wij leefden mee met de sparks als zijn installatie onklaar was, spannend, zou het lukken de reparatie. Eens duurde het meerdere dagen, wel een uitzondering. De sparks bleef sleutelen en, je zag hem zienderogend lijden, holle ogen van zorgen en slaap te kort. Wij leden mee en misten het getik van de seinsleutel en het gekraak en gepiep uit de luidspreker. De stuurmansleerling kwam even in de deur staan, onderweg naar het stuurhuis. Werkt hij nog niet sparks.? Nee, dat ellende ding, die ouwe troep, ik zou het wel in mekaar willen stampen! De leerling merkte op: ik vind het wel lekker rustig, sparks! De eerste stuurman, aanwezig in het stuurhuis, zag de deur open vliegen en de leerling langs stuiven achtervolgd door de sparks met wapperende haren en allerlei woeste kreten uitstotend! Totdat kort daarna, eureka, de installatie was weer gezond en de tijger in zijn kooi! Gelukkig, het nieuws, de telegrammen gingen en kwamen, wat zullen zij dat nu missen heden ten dage, of eigenlijk ook niet want zij hebben het nooit meegemaakt!

## De scheepswerktuigkundige

Nog geen PLA of wat voor modernisatie ook, 4 uren op 8 uren af, aha, dat had je gedacht! In die 8 uren af moest geslapen en bijgewerkt worden, overwerk! Het voortstuwingsbedrijf, turbines of motor, de hulpwerktuigen, elektrisch bedrijf, drinkwater, sanitair, kortom het gehele huishouden eiste voortdurend onderhoud. Gebeurde dit niet dan konden we het wel vergeten, black out, en het was gedaan met de zeeman. Dikwijls werken onder omstandigheden waarbij in vergelijkbare situaties aan de wal allang bonussen en warmtebonnen werden verstrekt, dan zei de werktuigkundige aan boord: Het was wel een beetje warm maar daarna smaakte het biertje des te beter! Niet alleen de voortdurende aanwezige warmtegloed in de machinekamer maar daarbij ook nog rollen en stampen van het schip en dan boven op de ketel, en denk erom aan de veiligheid denken hè, circulaire nummer zoveel! Zij deden het maar! Storing in het bedrijf, geen onderaannemer of servicebedrijf midden op de Indische Oceaan aanwezig, zelf doen want daar word je voor betaald! Ja, makkelijk gezegd! Inventief denken, een wtk met gouden handjes aan de draaibank, zelf het benodigde onderdeel maken en de reis werd voortgezet, het klinkt eenvoudig maar er is wat gepresteerd. Een Hoofdwerktuigkundige gaf een keer opdracht om een bak te maken om aan de kraan in de machinekamer te kunnen hangen zodat hij de top van de machinekamer makkelijker en veiliger kon laten schilderen, hij gaf opdracht (uit oogpunt van de broodnodige veiligheid); Maar wel een beetje sterk hè! Toen het ding eenmaal hecht en sterk klaar stond werd de grootste zorg van de Hwtk, zou de kraan de bak wel tillen! Ik zie hem nog staan die 5e wtk, uitgezocht voor het job omdat hij zo lang en sterk was. De waterpijpen in de condensor, van een L-klasse tanker, werden de één na de ander lek, velen waren al afgestopt en ten einde raad daar stond hij, die lange sterke 5e wtk, om de paar minuten een halve emmer met zaagsel in de condensor gooien, uur in uur uit, in de hoop dat de lekjes zouden dichtslibben met zaagsel! Het moest gebeuren want zout water in de ketels, alleen van die gedachte werd je al een beetje ziek! Na de zeewachten s-nachts dronken de afkomende wachten brug en machinekamer gezellig samen een biertje, dikwijls werd een film gedraaid en als die aan boord was, uit de 'groene' kist! Wij hebben wat afgelachen bij deze films uit de oude doos, het zien waard. Kom daar nou eens om?

## Walport... en Liz Taylor in de filmkist

Een organisatie die in legio aanloophavens over de gehele wereld depots met filmkisten had. Was een rederij geabonneerd dan had men het recht per schip op, naar ik meen, één film in de week. En aan de hand van dit rantsoen werden de kisten geruild. Ruilen klinkt eenvoudig maar gaf soms onoverkomelijke moeilijkheden, dat kan men zich aan de wal niet voorstellen! Stel u voor, wij liggen in Mina Al Ahmadi in Koeweit langs de Oiljetty. Aan de scheepsagent was opgegeven, twee Walport filmkisten ruilen. De scheepsagent komt met de immigratie en douane autoriteiten aan boord, de douane officier wil de filmkisten inspecteren alvorens zij over de steiger naar het filmdepôt gaan. Wat blijkt, tot zijn grote verontwaardiging, tijdens de inspectie: dat in één van de aanwezige films een Joodse filmster acteerde, Liz Taylor! De kist moest aan boord blijven, er zou worden gecontroleerd voordat clearance voor vertrek zou worden afgegeven. Wanneer de "Beruchte kist" toch verdwenen was zou dat zeer ernstige gevolgen hebben! Voor ons als Nederlanders onvoorstelbaar gedrag maar het gebeurde.

## Reinheid aan boord

De civiele dienst was in de oude tijd sterk vertegenwoordigd. Aan het hoofd de Chef hofmeester, in de kombuis een Chef-kok, een kok/bakker, een koksmaat en voor onderhoud officiersshutten en bediening aan tafel: een kapiteinsbediende, een midscheepsbediende, en bij de wtk's twee bedienden en dan nog een jongen algemene dienst. Waarom? In die tijd voer een supertanker (K-boot) met 52 opvarenden en het eten moest goed zijn en de accommodatie schoon. Het eten bereiden was voor de koks geen sinecure, aan het begin van de reis was er veel vers aan boord, gaande de reis werd het diepvries en op langere reizen blik. Dat kon de kwaliteit van het eten bereiden beïnvloeden. Was de kok een artiest (en dat waren veel koks) en interesseerde de kapitein zich er ook voor dan wilde de maaltijden wel smakelijk blijven. Maar oh wee indien dit niet zo was, wat werd er gekankerd! Er was eens een artistieke kok die de schalen zo mooi opmaakte dat het een lust voor het oog was en het nuttigen van zijn gerechten "zalfjes voor de maag". Er werd geen onderscheid gemaakt tussen de lage en hoge druk tafels, toch kon je beter aan de hoge druk tafels aanzitten. Dat ondervond een Sparks ook, hij voer al jaren en daardoor ouder dan de jongeren, de kapitein nam een democratische beslissing om de sparks aan de hogedruktafel te nodigen. Toch bleef de sparks aan het einde van het touw! De hiërarchie bepaalde, eerst de kapitein, dan de hoofdwerktuigkundige, de eerste stuurman, de tweede werktuigkundige en als laatste de sparks.. U voelt het al, voor wie was het kleinste en niet zo mals stukje vlees? Totdat op een gegeven dag de prachtig opgemaakte schaal met nog vier biefstukken bij de sparks arriveerde, de biefstukken lagen op een prachtig bed van verse sla en omgeven door een kunstig beeldhouwwerk van aardappelpuree, als het ware te knipogen! De kapitein, aan het hoofd van de tafel, zag een zachte wondervolle gloed in de ogen van de sparks opkomen en... met een elegant gebaar schoof de sparks de vier knipogers op zijn bord! Een

van zijn disgenoten slaakte een verontwaardigde kreet maar dat maakte het genot van onze sparks niet minder, lang verwacht en toch verkregen, als het ware de prijs in de Staatsloterij en laat dat maar eens voorbij gaan!!

## De Civiele Dienst

Zaterdag was de grote dag voor de civiele dienst... de Inspectie... de kapitein gevolgd door de eerste stuurman, de hofmeester en al na gelang de te bezoeken kwartieren... de hoofdwerktuigkundige en de bootsman. Overal werd op en onder gekeken met behulp van de beamgun en ik heb me laten vertellen dat er wel kapiteins waren die witte handschoenen droegen om te kijken of de richels niet vergeten werden... nooit meegemaakt! Was de Inspectie een gevolg van slecht onderhoud, wel nee, de puntjes moesten even op de l worden gezet en dat werd erg gewaardeerd... wel waren de bedienden soms verdacht druk op zaterdagmorgen vóór... en ook na de Inspectie... dat wel! De bedienden hadden het niet altijd makkelijk, laten wij eerlijk zijn, onze hutten leken ook wel eens op pakhuizen die de motivatie van de steward aan kon tasten, begrijpelijk want thuis kan moeder de vrouw ons ook wel ongenadig bestraffend toespreken onder het hoofd slordigheid! In de kombuis op het achterschip zou de Arbo-wet meerdere malen door het dollé heen over de muur zijn gesprongen. Ik geef het je te doen, stormweer, zwiepend, slingerend en rollend achterschip, de schalklatten op de kachels, halfvolle pannen waaruit evengoed nog zeezoutjes sprongen op de reeds glibberige tegelvloer... Gaat het chef? Bij de zaterdagse Inspectie, alles weer schoon, blinkend en proper. Mijn petje af!

## De stille kapitein

Deze kapitein sprak liever helemaal niet en wanneer hij het nodig vond om iets te zeggen deed hij het liever met twee woorden af dan met drie! Toch heb ik als jong stuurman veel van deze kapitein geleerd. Bij de derde stuurman 's avonds op de 8-12 wacht kwam hij tegen 10 uur op de brug koffie drinken, de derde stuurman wist het precies en de koffie was klaar. De woorden die gewisseld werden konden op de achterkant van een postzegel worden geschreven... tot opeens! Wij waren vijf dagen geleden uit Engeland vertrokken met bestemming Curaçoa. Derde stuurman! Ja, kapitein?. Ik dacht wat zullen wij nu horen! Derde stuurman, wanneer je in de volgende haven weer voorop staat met de meerploeg, wil ik dat je drie voortrossen uitgeeft in plaats van twee.. Dat zal ik doen kapitein en het werd weer stil, avonden lang, totdat ineens op een avond de kapitein tegen middernacht verscheen, geheel tegen zijn gewoonte in! Derde stuurman. Ja kapitein. Is de tweede stuurman al gepord? Jawel kapitein. De tweede stuurman was een vaste slaper en verscheen dikwijls minuten te laat op wacht! Gelukkig deze keer niet! Hij kwam precies 00.00 uur boven en natuurlijk even verbaasd dat die Ouwe er ook was. De tweede stuurman stond zijn ogen nog open te breken boven een mok zwarte koffie toen de kapitein alweer begon te spreken! Derde stuurman. Jawel kapitein.. Heb je de wacht al overgegeven. Nee kapitein! Dan zou ik dat maar eens doen! De wacht werd overgegeven en het viel weer stil. Derde stuurman! Ja kapitein? Heb je het Journaal al ingevuld? Nee kapitein . Dan zou ik dat maar eens doen! Na het invullen van het Journaal viel het wederom stil, en de derde stuurman dacht, wat zou die Ouwe hebben?! Daarna viel hij bijna uit zijn werk van de volgende verrassing! Goed derde stuurman, jij bent nu van wacht af en ik nodig je uit om met mij een nightcap te drinken voor je gaat slapen? Graag kapitein! Tijdens de nightcap hoorde ik een psychologische anekdote die ik nimmermeer zal vergeten. De kapitein voer tijdens de meidagen 1940, als derde stuurman, op een tanker op de kust van de Verenigde Staten van Amerika. De bemanning Chinees en de officieren Nederlands. De gezagvoerder en de tweede stuurman waren beide Rotterdammers en hun gezinnen woonden daar. U begrijpt de spanningen, vooral toen men vernam over het bombardement van de stad Rotterdam. De tweede stuurman raakte helemaal doorgedraaid en er was niets meer met hem te beginnen, begrijpelijk met zulke zorgen! Teneinde raad haalde de eerste stuurman de kapitein erbij die dezelfde zorgen had maar zich kon vermannen. Tweede stuurman, wat is er allemaal aan de hand en waar wind je jezelf nu zo over op? Oh, kapitein, hoe kunt U dat nu zeggen, onze gezinnen in Rotterdam en die oorlog en nu Rotterdam gebombardeerd, onze vrouwen en kinderen!! Alhoewel de gezagvoerder met dezelfde zorgen zat paste hij de volgende schoktherapie toe die natuurlijk verschrikkelijk indruk maakte! Nou, so what! Ik heb thuis een nieuw pak in de kast hangen en dat zal ook wel verloren zijn! Mijn gastheer vertelde dat alle officieren ontsteld waren over zoveel hardheid en onder leiding van de tweede stuurman werd een petitionnement op papier gezet om naar kantoor te sturen met daarin het verzoek deze harde Ouwe van boord te halen! Het petitionnement werd nooit verzonden.

## Visjes vangen!

Tijdens de Hondenwacht op de brug. Om het OBS voor het KNMI klaar te maken moesten waarnemingen worden gedaan zoals temperatuur lucht, barometerstand etc., maar ook temperatuur zeewater. De stuurman van de wacht gaf opdracht, aan de jonge uitkijk (een Nederlandse scheepsgezel), om een puts zeewater op te slaan. Zo gebeurde... toen de stuurman de brugvleugel op kwam lopen met de zeewater-

thermometer in zijn hand zag hij hoe de uitkijk met zijn hand in het water zat te roeren, niet goed voor de temperatuur zeewater natuurlijk! Waarom doe je dat vroeg de stuurman? De uitkijk had zich blijkbaar verwonderd over de fluoriderende boeggolven en antwoordde dat hij die lichtgevende visjes wilde vangen!

## **Hoe een gebraden kip de zondagsrust aan boord verstoorde!**

Chinese bemanning en Nederlandse officieren aan boord. De beide koks in de kombuis Chinees. Op deze tanker was het de gewoonte Zondagmiddag kip op tafel. De staf zat nog bij de kapitein aan een drankje om 12.30 uur toen de tweede stuurman, net van tafel, de gezagvoerder wilde spreken. Hij vertelde dat de kip niet was te... eten, zo ongaar was deze. De jongelui aan tafel allemaal kankeren en de Chinese bedienden lachten hen nog uit ook! Het leek op sabotage, dacht de tweede stuurman! De kapitein, gevolgd door de eerste stuurman begaven zich onmiddellijk naar de kombuis om kennis te nemen van deze ongewone klacht. De Chinese koks waren een aantal maanden aan boord en kookten en bakten goed, tot nu toe. In de kombuis troffen zij de chefhofmeester en chef-kok, beiden met rode opgewonden hoofden en erg nerveus. De kapitein vroeg wat de problemen waren. De chefhofmeester vertelde, wat de kok ook probeerde maar de vermaledijde kippen werden maar niet gaar. Zij hadden dat nooit meegemaakt en hadden de kippen ten einde raad toch laten uitserveren. Nog geen week geleden waren de kipjes ingekocht bij de vertrouwde scheepshandelaar in Hamburg, en er waren nog pakken kip van dezelfde soort aan boord. De kapitein gaf opdracht een pak kip uit de diepvries te halen. Wat bleek bij het onderzoek? De hofmeester en kok beheersten de Duitse taal niet en de kippen spraken het ook niet, maar op de verpakking werd in het Duits verteld dat wij met soepkippen te maken hadden en deze vereisten een andere aanpak. Zij moeten eerst enige tijd gekookt worden en dan gebraden! De rust keerde weer! Overigens wel een foutje van de scheepshandelaar want soepkippen waren nooit besteld.

## **No more worky, no more porky**

Na vertrek uit Nigeria, en met bestemming Landsend for orders, viel de stuurautomaat uit. De technische dienst ging op onderzoek om te kijken of repareren met eigen middelen mogelijk was Toen moest er op de hand gestuurd worden door de Chinese kwartiermeesters, verwend als men was door de stuurautomaat viel dit tegen, maar à la bonheur na de reparatie zou het leed weer snel zijn vergeten. Maar wat bleek? De technische dienst miste een vitaal onderdeel wat zij niet konden vervaardigen met eigen middelen. Toen dit bekend werd verscheen een bedroefde bootsman bij de kapitein, hij was kennelijk afgevaardigd door de bemanning met een boodschap waar hij zelf niet achterstond. Het bleek dat kwartiermeesters overwerk eisten voor de te maken roertorns. De kapitein gaf uitleg over de onmogelijkheid dit uit te voeren, hij wilde wel wat tegemoet komen maar 8 uur overwerk per dag voor wat als normaal werk wordt gerekend in de contracten kon hij niet toestaan. De bootsman keerde, vol zorgen, terug naar zijn achterban. Na een uur vervoegde de bootsman, en nog bedroefder, zich weer bij de kapitein. Hij deelde mede dat de kwartiermeesters gingen staken! Daarop nam de kapitein een wijs besluit. Hij riep de chefhofmeester bij zich en gaf opdracht al de sleutels van stores en koel en vriesruimten bij hem te brengen, dat gebeurde. Vervolgens vertelde de kapitein aan de bootsman: bootsman, zeg tegen je mannen: no more worky, no more porky! De bootsman ging zichtbaar minder bedroefd terug met deze boodschap. Al snel kwam het bericht dat het van de bemanningskant een misverstand was geweest en er werd handgestuurd tot de zaak weer gezond was.

## **De Admiraal**

Dat was de eervolle bijnaam van onze Chef Hofmeester, een martiale figuur die de voorschriften van de Maatschappij streng handhaafde. Hij vertelde mij dat in zijn Civiele Dienst aan boord niet werd gevloekt, dat waren zijn standing orders! De volgende dag moest ik op het achterschip zijn en hoorde een mij bekende stem zulke verschrikkelijke termen bezigen, ik keek in de kombuis en daar stond de Chef terwijl hij de scheepsjongen toesprak die kennelijk iets heel doms had gedaan. Toen deed ik ook heel dom en vroeg de Chef: ik dacht dat er in jouw dienst niet werd gevloekt?! Ik zal zijn verwensing aan mijn adres niet herhalen! Scheepsjongens kunnen wel eens heel lastig en/of dom zijn!

## **Spaanse bemanning**

Via een agentschap in Vigo waren de eerste Spaanse bemanningen aangetrokken. Tijdens een dokperiode, in Amsterdam, kwamen zij aan boord. Een week daarvoor hadden wij boeken aan boord gekregen met Spaanse lessen. Gelukkig sprak onze eerste stuurman goed Spaans. Het bleken welwillende aardige mensen te zijn en later voeren wij maar wat graag met deze mannen. Toch was het wel even wennen voor de Spanjolen en voor ons. Na een paar dagen al stond de Nederlandse Chef Hofmeester bij de kapitein te klagen dat de Spaanse kok zijn kroketten roe had verziekt door er custardpoeder door te gooien! Nou ja, een foutje! De dag daarop kreeg de Spaanse kok woorden met de midscheepsbediende terwijl zij in de

koelkamer aan het werk waren, de kok gaf de ketelbink opdracht om een uitbeenmes uit de kombuis te halen! De ketelbink nam een wijs besluit en liep door naar de eerste stuurman. Na vertrek uit het dok werd er in het Noordzeekanaal gestuurd door roergangers van de loodsdienst. Eenmaal buiten bleek dat niemand kon sturen, er zat een visserman tussen die wel eens stuurwiel in handen had gehad, voor de rest waren het burgers, boeren en buitenlui. De stuurlieden liepen een roertorn voor en na hun wacht tot wij de Atlantische Oceaan invoeren en het roer door de stuurautomaat werd bediend. Opgevallen was dat bij het optuigen van de loodsladder deze ondersteboven werd gehangen. Eenmaal een paar dagen buitengaats en bij mooi weer zette de eerste stuurman de dekploeg aan het werk met bikken en schilderen. Hij zag een van de mannen de laadleiding alleen aan de boven en zijkanten schilderen en vroeg hem of hij de onderkant ook wilde meenemen. Daar voelde onze Spaanse scheepsgezel niets voor want dan moest hij op zijn knieën aan dek. Dan doe je dat toch antwoordde de stuurman! Nee, bleef het commentaar, hij ging alleen maar op zijn knieën voor "Madre Mia"! Bij het doorvragen wat de man aan de wal had gedaan bleek dat hij nooit had gewerkt, alleen maar met wat vrouwtjes had gerommeld! Dit waren een paar anekdoten over de eerste Spaanse bemanning, het werden pracht bemanningen toen zij eenmaal waren opgeleid. Harde, secure en integere werkers en goede zeelui.

## Het grootste zeilschip ter wereld!

Een L-klasse tanker met een halve lading arriveerde voor Bullenbaai te Curaçao. Een beetje wachten meneer! waren de orders. Na overleg aan boord werd verder uit de kust gestoomd, machine gestopt en op short notice gezet. Vervolgens werd de VLCC over bakboord aan de Passaatwind gelegd en werd verder gezeild, dat wilde wel met haar lengte van 350 meter en de hoge achter opbouw. Wij zijn nooit op het idee gekomen om dit in het bekende recordboek op te laten nemen!

## Small Craft in voormalig Nederlands Nieuw Guinea

Jan de helikoptervlieger

Jan was in dienst van een helikoptermaatschappij en werkte in charter voor een exploratie en oliewinningmaatschappij. Jan, een markante kerel en voorheen vlieger in dienst van de MLD aan boord van de beroemde H.M. Karel Doorman. Dus vliegen kon Jan! Met de Beraoer varende op de Digoelrivier, onderweg naar de locatie Aripoe, hoorde je ineens boven het motorgeluid van de Beraoer een hevig geknetter aan bakboord en zagen wij Jan met zijn Bell-helikopter naast ons hangen. Na een minuut of zo een brede armzwaai en daar ging hij weer. Jan had een speciale band met de Papoeas, hij mocht hen en zij mochten hem. Wanneer hij vanaf de vliegbasis Jefman met de ferry in Sorong arriveerde stond zijn bediende hem op te wachten. Dan stapte Jan in een auto die hem naar zijn verblijf bracht maar zijn koffer mocht niet mee van de Papoea-bediende, deze wilde hij hoogstpersoonlijk op zijn schouder vervoeren, zoveel affectie had deze bediende voor Jan! Hij heeft ons op Sorong wel eens meegenomen voor een korte vlucht om te laten zien wat je zoal met een Bell-helikopter kon doen, tot voetballen toe. Een anekdote uit zijn ervaringen is mij altijd bijgebleven. Tijdens zijn werk buiten in de bush-bush liet hij zich een keer zakken in een Papoea nederzetting die nagenoeg niet met (wat wij noemen) de beschaving in aanraking waren geweest. U begrijpt de paniek, alle inwoners er vandoor voor deze lawaai makende vogel. Jan zette zijn motor af en trachtte met vriendelijke lach en gebaren de inwoners om zich heen te krijgen. Men raakte overtuigd van zijn onschuldige bedoelingen en kwamen in een kring om hem heen. Jan haalde verschillende fratsen uit tot verbazing en hilariteit van de Papoea-bevolking. Hij vertelde mij dat hij op een gegeven moment zijn stilettoes te voorschijn haalde waar het lemmet uitschoot als je op een knop drukte, een wonderbaarlijk instrument voor de bevolking. Vooral toen hij de punt op zijn buik zette, de knop indrukte en vervolgens net doende alsof het mes in zijn buik zakte, dit was helemaal een wonder. Een mens die een scherp voorwerp in zijn buik stak (zo leek het hen) en je zag geen bloed nog wond, de bevolking stond zich al knieën klapperend te verbazen. Een flauwe grap zult u denken maar dat veranderde! Jan wilde dezelfde frats nogmaals tonen maar vlugger, en nu op zijn rechterbil, hij drukte echter te laat op de knoppen het lemmet ging 4 centimeter in zijn bil! De Papoeas lieten alles klapperen wat klapperen kon van verbazing dat die blanke ook kon bloeden! Jan ging er vandoor als een haas, met zijn helikopter natuurlijk!

## Spookverschijning

's Nachts ten anker op een rivier aan de Zuidkust werd ik gepord door de Ambonneese stuurman. Meneer, de bemanning ziet een geest en wil ankerop en weg, zij zijn erg angstig! Nieuwsgierig ben ik uit mijn kooi gekomen om te zien wat de bemanning zag. Ik hoorde direct de geluiden van de tong-tong maar die hoorde je overdag ook. Toen mijn ogen geaccommodeerd waren zag ik in de aangeduide richting een lichtvlek die kleiner en groter werd, bakens met lichten waren niet aanwezig. Met de kijker gekeken zag ik wat er aan de hand was. Een dode boom die vol zat met lichtwormpjes of vuurvliegjes! Dit via de stuurman uitgelegd en de rust keerde weer.

# Mijn ervaringen op een Nederlandse Kustvaarder (1950/1951)

Varen had ik altijd al gewild, scheepvaart had reeds een onuitwisbare indruk op mij gemaakt in de kinderjaren. Begrijpelijk, een oom in Elburg met een botter waarop ik in zomervakanties mee mocht tijdens het 'Kuilen' (vissen op paling of zoals de Elburgers zeggen 'Aal'), in de Kerstvakantie mee tijdens het 'Snoekbaarsvissen'. In de zomer van 1939 op vakantie met ons gezin in Hoek van Holland, dikwijls bij de Nieuwe Waterweg de prachtige zeeschepen langs zien varen naar en van onbekende vreemde boeiende oorden!

Geenszins een student, integendeel, maar toch was de innerlijke drang om stuurman te worden gebleven. Na mijn militaire dienstplicht monsterde ik aan op een Groningse kustvaarder als lichtmatroos om zodoende mijn jaar vaartijd te behalen, nodig om toegelaten te worden tot de Zeevaartschool van het Zeemanshuis aan de Foelie Dwarsstraat in Amsterdam.

De kustvaarder was groot 499,99 BRT, 45 meter lang met een 350 pk dieselmotor als voortstuwing. De bemanning bestond uit: kapitein, stuurman, twee motordrijvers, een kok en vier matrozen. De vier matrozen hadden rangen: 1 volmatroos, 1 matroos onder de gage en twee lichtmatrozen. De kapitein kwam uit de binnenvaart en had zijn Kleine Handelsvaart diploma met aanvulling. De navigatieapparatuur bestond uit een magnetisch stuurkompas, een magnetisch standaard kompas met peil en azimuttoestel, op het schavotje, een radioriichtingzoeker, handlood en sleeplog. De overbrenging van het stuurwiel naar het roer ging via kettingen over rollen naar het roerkwadrant. Op de Engelse Oostkust, tijdens mist en tussen de banken, heb ik wel in de machinekamer gezeten om, bij gestopte machine uit te luisteren naar 'onderwaterkloksignalen' van lichtschepen. Splitsen en knopen werd druk beoefend omdat het dagelijks werk was voor ons, wanneer er in een sluis een 'spring of tros' brak moest deze voor het meren in het basin gerepareerd zijn. Ogen en oren open, handen laten wapperen werd tijdens dit jaar een onschatbare waardevolle ervaring opgedaan.

## Anekdoten uit de kustvaarttijd

Onderweg met een lading kolen van Swansea naar Huelva, op de lading kolen lag een bulldozer in kratten! Stabiliteitsproblemen was weinig kennis van aan boord. In de Golf van Biskaje kwamen wij in een zeer zware westerstorm terecht, aan het roer met twee man en nog eens het takel op het kwadrant, werden wij toch nog het stuurhuis doorgesmeten door de rukken aan het roerblad. Op een gegeven moment sloeg de stuurboord reddingsboot los en bonkte tegen het stalen dekhuis, de vloer van de kaartenkamer (hout) versplinterde door het slaan van de roerkettingen (achteraf zat daar te veel speling in). De kapitein liet het schip op de wind brengen, nam het stuurwiel over en gaf matrozen opdracht de reddingsboot te sjarren, hoe wij het voor elkaar hebben gekregen weet ik nog niet. Tijdens het sjarren kwam een van ons tussen dekhuis en reddingsboot wat goed afliep. Tijdens ons werk aan dek werd de kapitein op een gegeven moment over het stuurwiel heengeslagen naar een hoek van het stuurhuis, stuurhuisramen versplinterden door de zeeën die overkwamen. Aan de lading kolen met daarboven op de bulldozer werd niet gedacht! Gelukkig hebben de ruimluiken het gehouden. Kortom wij hebben het overleefd, een van ons matrozen een paar gekneusde ribben en het polshorloge van de kapitein kapot. In Huelva lagen vissersschepen al te wachten met open bunkerluiken om de kolen te tenderen. Na gemeerd gooiden wij de luiken open en zagen tot onze verbazing geen kratten met de bulldozer. Tijdens het lossen van de lading kolen kwamen wij deze kratten uiteindelijk tegen op de buikdenning (ruimbodem)! Een ervaren nauticus met een goede stabiliteitsopleiding beseft wat had kunnen gebeuren. De bulldozer was rechtstandig naar beneden gezakt, was deze echter in één van de zijden terecht gekomen dan hadden wij kunnen kapseisen.

## Dat is vast die oude grieze kater die hier rondliep!

Gemeerd in Porte Pesages (dicht bij San Sebastian) huurde de kapitein een vertrouwde wachtsman en nodigde ons voor 'Een dagje uit!' Hij had een gids met ezels voor ons gehuurd, hijzelf en ook de vrouw van de eerste motordrijver waren van de partij. De gids leidde ons door een stukje prachtig landschap in de omgeving en, onder elkaar, veel hilariteit natuurlijk. Er werd onderweg aangelegd en een wijntje gedronken. Op een gegeven moment ging de stuurman achterstevoren op zijn ezel zitten en riep: "Ik ben Dik Trom!". Na een geslaagde dag en veel plezier terug in het dorp Porte Pesages. Besloten werd het uitstapje te beëindigen in het dorpsrestaurant aan een leuk pleintje. Er werd wat gedronken en de stuurman, die wat Italiaans en Spaans sprak bestelde het overeengekomen menu: Konijn met toebehoren! Er werd lekker wijn gedronken en wij genoten van een schouwspel door de 'dorpsmalloot' gegeven, deze man haalde allerlei fratsen uit die op de lachspieren werkten en in een ommezien waren er een horde kinderen die het optreden kenden! Het duurde wel lang met het konijn, eigenlijk te lang. Gelukkig, na een paar uur werd er opgediend, de stuurman kreeg de taak om het 'wild' te verdelen. Tijdens het verloop van zijn taak bleef hij ineens stokstijf staan en riep, vol afgrijzen, naar de afgehakte stomp staart wijzende: dit is een gebraden kat, dat is vast die oude grieze kater die hier rondliep!

## **Fata Morgana!**

Ons verblijf op de kustvaarder was gelegen in het achterschip ('kontje') tegen de achterpiek. Een kleine messroom waar de roerkoning doorheenliep, een deur naar de slaaphut, in de slaaphut 4 kooien (eigen beddengoed meenemen). Boven de ingang messroom zat een bordje met de aanduiding "Volk", in Groningen hadden ze vroeger kennelijk: "Boeren, burgers, buitenlui en volk!" In de messroom hielden wij onze koffie en thee pauzes, tijdens zo'n koffie pauze hadden wij het over Fata Morgana, de kok kwam binnenlopen en de oudste matroos vroeg: Joap, weet jij wat Fata Morgana is? Joap krabde eens op zijn hoofd en vertelde dat hij dat wel eens in de soep had gedaan!

## **Mien jung mos bovenkomen**

Op een reis Rotterdam/Casablanca, een uitschieter en eigenlijk geen reis voor een kustvaarder met beperkte navigatiemiddelen en geen astronomische middelen. Ook de voeding conserveren was een probleem, het vlees werd direct gebraden en ging onder het vet in bewaring. De groente werd bewaard in de groentekast op de stuurboordvleugel van de brug. Awel na een week werd er brood, gebakken in het kolenfornuis, en gestoomde 'Pankouk' gegeten. Op een gegeven moment schoot de navigatiekennis, in open zee, tekort maar gelukkig hadden wij een passagier meegekregen. Een gediplomeerde tweede stuurman grote handelsvaart. De kapitein gaf orders om 'mien jung met zijn kistje' boven te vragen en kregen wij een prachtig middagbestek en in de schemering een stersbestek, mien jung kon geen kwaad doen!

## **Op het zaat vastzitten!**

Gemeerd op de river Thames langs zij de Thames wharf. Groot verval, de trossen en springen werden doorgehaald en gevierd naar dat het ty vroeg. Op een morgen waren wij de gangboorden aan het teren met koolteer, de trossen stonden goed en werden door ons in de gaten gehouden. Het was laag water geweest, de havenwerkers hielden pauze. Plotsklaps nam het schip een sprong omhoog door de stalen springen heen, die knapten gelijk garen! Wij schrokken ons een hoedje, de kok zag zijn pannen ineens gewichtloos worden voor een seconde waarna ze ondersteboven op de vloer lagen. De kapitein achter zijn bureau had dezelfde ervaring en kwam verbouwereerd aan dek waar wij al bezig waren andere springen uit te gaan zetten. Door de zuiging van de modder was het vlak van het schip enige tijd blijven plakken, 'op het zaat zitten', wij zullen het nooit vergeten!

## **What is the course to Middlesborough?!!**

Nevelig weder op de Oostkust van Engeland ter hoogte van Flamborough Head, een zicht van drie mijlen en voor ons was de Kaap net te zien maar dan moest je ook weten in welke richting hij lag. Opeens kwam er uit de nevel een voor ons groot Amerikaans Libertyschip aan varen, recht op ons af! Hij draaide bij in onze buurt en je zag veel bemanning aan dek, zelfs de kok met een grote witte koksmuts op stond ook te kijken. De kapitein op de brugvleugel met een megafoon waar door hij schreeuwde: what is the course to Middlesborough, please?!! Onze Ouwe keek even in de kaart en gaf via de megafoon de om en nabij juiste koers door. Thank you!! klonk het terug en volle kracht verdwenen zij in de nevel. Onze Ouwe mopperde, 'In de oorlog hebben ze in Amerika kantoorpikken een korte opleiding navigatie gegeven en op koopvaardij schepen gezet. De Oceaan overdrijven hebben zij geen moeite mee maar kustnavigatie kennen zij niet'.

## **Het petje van de bootsman en hoe het te pas kwam**

De eerste matroos noemden wij bootsman, hij had een groot hoofd en een grote pet! In een kleinere Franse haven gingen wij de wal op met een paar man om noodzakelijke inkopen te doen. De vrouw van de eerste motordrijver, een al wat oudere dame, vroeg of zij met ons mee mocht, geen bezwaar. Op een gegeven moment nam zij ons mee in een lingeriewinkel want de banden van haar BH waren geknapt bij het aan boord klimmen via een ladder. Niemand van ons sprak goed Frans en het was door onze gebarentaal dat de verkoopster uiteindelijk begreep waar het om ging, gevraagd werd naar de maat! Onze dame was vrij zwaar aan de voorkant en de gebarentaal vond zij gênant worden, opeens greep zij de 'Pet' van de bootsman en sprak: Comme ça!!



