

Scheepsjournaal

Kees Storm

Een bijzonder leerlingenjaar

In augustus 1972 was het dan zover, na een gedegen opleiding op de Hogere Zeevaartschool te Vlissingen werd ik aan boord geplaatst van het ms Acila. Ik moest daarvoor naar Manchester vliegen om vervolgens door de scheepsagent in Stanlow aan boord te worden gebracht.



In de voorgaande jaren was het gebruikelijk dat je als leerling stuurman of – werktuigkundige een jaar lang op hetzelfde schip voer tot dat de vereiste 365 vaardagen waren volgemaakt.

Ik had het “geluk” dat de Maatschappij net had besloten om het de leerlingen iets dragelijker te maken, door een kort verlof te gunnen tussen het eerste en een tweede schip in het leerlingenjaar.

Gedurende de reis moesten elke dag alle werkzaamheden worden beschreven in het Memoriaal (een aantal maanden later vervangen door Het Takenboek), veelal aangevuld met leidingschema’s en tekeningen van de diverse werktuigen aan boord.

Elke zondag werd het beschrevene afgetekend door de Hoofdwerktuigkundige (HWTK) en bij de stuurlieden door de Gezagvoerder.

Mijn eerste reis ging via West-Europa, Curaçao, Panamakanaal, Yokohama, Manilla, Saigon naar Singapore, twee en een halve maand verder. Er was bericht gekomen dat ik direct moest overstappen op het ms Daphne, dat tussen Singapore en Pulau Bukom op de rede op mij lag te wachten.



Eenmaal aan boord vertrok de Daphne direct richting de Perzische Golf. Daar werd crude geladen voor de West-Amerikaanse kust. Via Kaap de Goede Hoop ging het richting Portland-Maine. Die rondvaart was nodig omdat het Suezkanaal gesloten was. In een paar maanden tijd was ik al de wereld rond. Na in totaal zeven en een halve maand mocht ik in Singapore naar huis voor een kort verlof.

Na anderhalve week kreeg ik bericht dat ik in Engeland op het ss Krebsia zou worden tewerk gesteld. Eenmaal aan boord werd ik verbaasd opgevangen door de Hoofdwerktuigkundige. Hij vertelde dat het schip over een kleine maand voor de sloop zou worden verkocht. Na een paar weken mocht ik in Hamburg weer naar huis voor een kort verlof.



Een week of wat later kreeg ik bericht dat het ss Philidora in La Spezia mijn volgende schip zou worden. Ook daar verbaasde gezichten aan boord, want het schip zou nog één keer laden in Libië voor Rotterdam en dan in Amsterdam het droogdok in gaan voor onder meer een

verbouwing naar een eenmanswachtbezetting in de machinekamer. Dat hield in dat alle leerling-werktuigkundigen daar van boord af moesten. Ook alle 5^e werktuigkundigen en wachtassistenten gingen van boord om de proef met de nieuwe manier van wachtbezetting te testen. “Kantoor” was bang dat als alle leerlingen aan boord zouden blijven, die door de staf als assistenten voor de wachtchefs zouden gaan fungeren.



Na een maand zat ik dus weer thuis in afwachting van het vijfde schip op een rij. Het werd het ss Kryptos dat in Rotterdam lag met orders “Zweedse kust”. Het werd een mooie reis. Gotenburg

werd tijdelijk onze thuishaven en vandaar brachten we producten langs de hele Zweedse kust tot hoog in de Botnische Golf. Zo gingen we in twee maanden regelmatig rond. Aangezien we niet meer buiten de territoriale wateren van Zweden kwamen, bleef de “Bonded Store” dicht op last van de douane en raakten we al snel door onze sigaretten en shagvoorraad heen. Onze Chinese bemanning had hier of daar nog wel wat verstoppt. Op een gegeven moment was er nog wel shag maar geen vloeitjes meer. Er zat niets anders op dan de randen van de luchtpostkrantjes af te scheuren en die als vloeitjes te gebruiken. Dat werd mij te gortig en ik heb sindsdien nooit meer gerookt. Ook mijn rokerskuchje verdween daarmee als sneeuw voor de zon.

Na ruim twee maanden kwam het verlossende bericht dat we naar Rotterdam zouden gaan.

De Hoofdwerktuigkundige meldde mij vol trots dat daarmee mijn leerlingenjaar er op zat en ik in Rotterdam van een welverdiend “lang” verlof zou mogen gaan genieten. Het “Memoriaal” en diens opvolger “Het Takenboek” werden door zowel de Gezagvoerder als Hoofdwerktuigkundige afgetekend en naar “Het Kantoor” van de rederij opgestuurd aan het Hofplein.

Mijn kersverse vriendin kwam me met de fiets afhalen in de 1^e Petroleumhaven in Pernis. Mijn latere schoonvader kwam mijn koffers met de auto ophalen. Toch handig als zo iemand op Pernis werkt en om de hoek woont.



Eenmaal weer thuis in Vlissingen kreeg ik na een paar weken een telefoontje van “Kantoor” dat er iets niet klopte met mijn “Scheepsdagboeken”. Ik bleek een dag te weinig te hebben en dat na 5 schepen! De oplossing hadden ze al bedacht: over een week zou het ss Metula Europoort aan doen en daarop kon ik dan mijn laatste dag dienst doen.

Gelukkig had ik inmiddels een goed logeeraadres in Hoogvliet bij wat al 51 jaar mijn verkering/verloofde/echtgenote is.

Tegen de avond ging daar de telefoon dat de Metula rond middernacht in Europoort zou aankomen. Met de taxi daarheen en dan maar wachten in een ruimte op de kade, waar inmiddels veel vrouwen en kinderen van officieren en bemanning waren verzameld voor een kortstondig weerzien.

Ik begreep dat niemand echt op mijn aanwezigheid te wachten zat. Toch moest ik aan boord en meldde mij eerst bij de gezagvoerder. Die begreep de situatie en had al een onbeschreven blad klaar liggen met zijn handtekening en het scheepsstempel. Ik kon mij bij de HWTK melden voor nadere instructie. Ook daar werd ik begripvol opgevangen. Ook hij tekende het blanco blad met het verzoek mij met de lift naar de machinekamer te begeven en daar met assistentie van de wachtchef het onbeschreven blad vol te schrijven met de belangrijkste gegevens van de machinekamer en thuis te voorzien van een toepasselijke tekening.

Rond vijf uur in de ochtend reed ik met de taxi weer terug naar mijn logeeradres, het “Zesde” schip van mijn leerlingenjaar achterlatend in Europoort.

