

## **voorwoord**

**In dit boek wil ik het verhaal vertellen van mijn leven op de passagiersvaart op de Rijn van 1976 tot en met 1984.**

**Mijn naam is Henk Kleinstra geboren op 28 augustus 1955 te Maasbracht Limburg.**

**Dit verhaal is zoals het in mijn beleving en herinnering is gebeurd en is dan ook naar mijn mening waarheids- getrouw en naar de gevoelens van die tijd.**

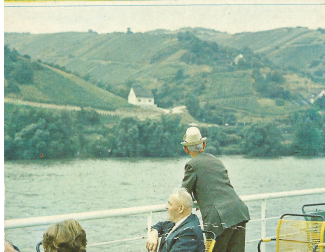
**Ik was toen 21 jaar en had een andere kijk op het leven als nu als 60 jarige maar het heeft wel een enorme invloed gehad op mijn leven van nu.**

**Ik hoop ook dat alle feiten die ik weer geef naar waarheid zijn en dat niemand het mij kwalijk neemt als het een of het ander niet helemaal juist blijkt te zijn, want na meer dan 40 jaar laat mijn herinnering, op kleine details mij wel eens in de steek.**

**Ik hoop toch dat het een mooi tijdsbeeld van die jaren geeft.**

# m.p.s prinses Christina

Rudesheim hier sta ik links



## **mps prinses Christina 1976-1978**

Een paar jaar vrachtvaart, onder andere bij mijn broer op een zand- en grindschip. Wereldreizen van de Midden -Limburgse grindgaten naar Eindhoven

Later op een tanker bij een achterneef, vaargebied van Antwerpen naar Wandre bij Luik. Vervolgens bij een particuliere schipper op een schip van 80 meter lang en 8,20 meter breed. Met een vaart hoofdzakelijk met kolen van en naar de Duitse kanalen. Dat alles, de eenzaamheid met nul comfort en te veel van hetzelfde beviel me niet meer zo. Ik besloot, dat het tijd werd voor iets heel nieuws. Half 1976 viel mijn oog op een advertentie in de Schuttevaer, van de rederij Ketel te Zutphen, die een matroos zochten voor het **M**otor **P**assagiers **S**chip Prinses Christina.

Dit leek mij wel wat, een beetje luxer, eten en drinken verzorgd etc. Thuis aangekomen met dit idee leverde dit mij wel heel veel negatieve adviezen op .

In de trant van 'dat red je nooit', 'dat kun je helemaal niet aan', etc.

U moet weten dat ik bleu en verlegen en onervaren op het levenspad stond en nog veel moest leren (ik meende toen van niet, maar ja, ik was nog jong)

Alle negatieve adviezen ten spijt, trok de uitdaging om het toch te doen mij over de streep.

En ik besloot te solliciteren op deze advertentie, en er kwam al spoedig een uitnodiging om te verschijnen ten kantore van rederij Ketel aan de IJsselkade te Zutphen.

Na een kort sollicitatie gesprek werd ik in vaste dienst aangenomen op het M.P.S. Prinses Christina als matroos.

Het royale loon dat ik zou krijgen, kan ik mij niet meer herinneren en over werkuren werd in die tijd zo wie zo niet gesproken.

Wel waren de kost en inwoning vrij, d.w.z. eten en drinken waren vrij, plus dat ik een eigen bed had.

Frisdrank en bier etc. waren in de messroom tegen gereduceerd tarief verkrijgbaar, en de reiskosten, van en naar boord, werden vergoed. Niet verkeerd dus voor een vrijgezelle jongeman. Aanvang dienstverband a.s. maandag 9.00 uur op de Rijnkade te Arnhem, melden bij de kapitein.

Welaan, op zondagavond mijn tas gepakt en op maandagochtend in alle vroegte de trein genomen naar Arnhem.

Ik begon langzaam aan toch wel een beetje zenuwachtig te worden want waar was ik aan begonnen, maar ja, wie **a** zegt moet ook **b** zeggen, luidt het spreekwoord.

En na een treinreis van anderhalf uur en een kleine busrit kwam ik aan op de Rijnkade, en keek ik verwonderd naar de grote drukte en bedrijvigheid bij de diverse passagiersschepen die

er lagen afgemeerd. Ik telde er wel een stuk of zes.

Er reden bussen af en aan en grote vrachtwagens waren er lading aan het lossen.

Later bleek dat op maandag de algemene vertrekdag was richting Rijn, van o.a. Rederij Feenstra etc.

Helemaal aan het einde van de Rijnkade zag ik de Prinses Christina liggen en langzaam liep ik langs de kade richting schip. Onderweg bekeek ik de andere schepen. En hun personeel dat van en naar boord vloog met koffers en dozen vol proviand en alles ging even gejaagd, alsof het al heel snel vertrektijd was.

Aan boord gekomen op de Prinses Christina, heerste ook hier chaos, want er werd ingescheept, proviand aan boord gesjouwd. Uit de gereedstaande bus werden koffers gehaald en klaar gezet op de kade, terwijl de passagiers in de rij stonden om aan boord te gaan en in te checken en hun hut aangewezen te krijgen.

Na diverse mensen aangeklampt te hebben en gevraagd te hebben naar de kapitein, bleek niemand waar de kapitein te vinden was en daarom werd ik naar de purser gestuurd. Die had ook al geen tijd en wist evenmin waar de kapitein te vinden was. De purser stuurde me weer naar het achterschip waar de messroom was gevestigd, om daar af te wachten tot het wat rustiger werd en ik niet in de weg liep.

Aangekomen in de messroom, werd ik welkom geheten door een paar dames die schijnbaar niets te doen hadden.

Ze namen me van onder tot boven op en begonnen een beetje te giebelen in de trant van: wat is dat voor een broekie. Maar ik liet mij hier niet door van de wijs brengen en ging geduldig wachten. (Later vertelden ze mij in vertrouwen, dat ze me op dat moment 14 dagen gegeven hadden. (Jammer genoeg voor hen werd het heel wat langer.)

Nadat de motoren gestart waren en de meerdraden losgegooid, heb ik de stoute

schoenen maar aangetrokken en heb ik de weg gezocht naar het bovendek en het stuurhuis, want ik nam aan dat de kapitein daar te vinden was.

Daar aangekomen bleek de kapitein op zijn post en heb ik mij netjes voorgesteld.

Meteen kon ik aldaar een reprimande in ontvangst nemen omdat ik mij niet eerder gemeld had.

Maar nadat ik had uitgelegd wat mij was overkomen bij het aan boord gaan, werd mij dit vergeven.

De kapitein bleek een wat oudere man te zijn die deze reis zou invallen voor de vaste kapitein die op vakantie was.

Het eerste wat ik te horen kreeg, was een les over de regels aan boord van een passagiersschip en wel de volgende:



### Regel 1

De kapitein diende te worden aangesproken met kap of kapitein. Zeker in het bijzijn van passagiers.

### Regel 2

Ook de purser (man die de hotel leiding heeft) diende als zodanig te worden aangesproken.

### Regel 3

Gezien het grote aantal jongedames die tot het personeel behoorden, was ieder lichamelijk contact op straffe van ontslag verboden. Voor de aanwezigheid op de afdeling van de dames(die afdeling werd onder de bemanning ook wel genoemd het "maagdenhuis") gold dezelfde beloning: ontslag.

### Regel 4

Dronkenschap werd niet gewaardeerd en kreeg ook dezelfde straf.

## Regel 5

Ruimtes die voor de passagiers bedoeld zijn, waren verboden voor personeelsleden die daar geen werkzaamheden hadden.

etc.. etc..

Ik schrijf deze regels nu op omdat zij in de komende jaren overal ongeveer gelijk zijn.

De algehele bemanningssterkte van deze schepen met ca. 140 passagiers bedroeg ongeveer 30 personen. Vijf man nautische dienst : de kapitein, de machinist, de stuurman en twee matrozen.

De Civiele Dienst bestond uit: de purser, twee reisleidsters, een aantal kamermeisjes en een aantal meisjes voor de bediening, een chef- kok en een tweetal keukenhulpen.

Maar iedereen was eigenlijk overal inzetbaar.

Tijdens het gesprek met de kapitein werd ook gevraagd naar mijn scheepvaartkennis en mijn werkervaringen, en of ik ook veel zelf gevaren had, waarop ik antwoordde: dat ik toch wel enige

vaarervaring had opgedaan op binnenvaart schepen en tankers.

'Dat komt mooi uit,' zei hij. 'Ik moet de boeken nog invullen. Daar is is het roer, ga je gang.'  
Zo stond ik dus binnen 2 uur al aan het roer van een passagiersschip en het zou niet de laatste keer zijn.

Intussen waren ook de andere twee matrozen naar de stuurhut gekomen en zij verbaasden zich er over dat ik al zo snel aan het roer mocht staan.

Dit verdient enige uitleg. Er was op dat moment geen stuurman met patent, wat eigenlijk wel in de reglementen staat, zodat er op het moment eigenlijk drie matrozen waren om de bemanning compleet te maken.

Na de kennismaking en een paar koppen koffie werd mij verzocht mijn spullen mee te nemen zodat men mij mijn slaapplaats voor de komende tijd kon aanwijzen.