

Dag meneer, koud hè,
buiten

Dag meneer, koud hè, buiten

Verhalen over een leven op
zee 1950 – 1963

Henk Kerkhof

Voor Neeltje † uit liefde voor haar meeleven bij het schrijven van dit boek.

Voor Chris † door de puntjes op de i te zetten en vormgeving van het titelblad.

Auteur: Henk Kerkhof
ISBN: 9789402175608
© Henk Kerkhof

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’ (het blad voor gepensioneerde Shellmedewerkers) een oproep van ex-stuurman Jan Aartsen las, waarin hij oud-collega's vroeg hem waargebeurde spectaculaire, avontuurlijke, ongerijmde en andere gebeurtenissen die men op de Shellvloot heeft beleefd, te laten weten. Eén en ander als bijdrage voor een door hem samen te stellen boekwerkje waarin hij de 'rauwe werkelijkheid' van varen bij de Shell wilde weergeven. Zijn oproep was net het duwtje dat ik nodig had en ik schreef hem wat ik beleefde op de Rufina, een 4000-tons tanker die tussen Curaçao en het Meer van Maracaïbo pendelde. Opmerkelijk is dat de ex-stuurman deze belevenissen heeft opgepakt om er een apart boekje over te schrijven als een ramp die officieel nooit heeft plaatsgevonden. Met als titel “De laatste reis van de Rufina” zond hij mij het concept toe, maar bij mijn weten is het nooit uitgegeven.

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 waargebeurde verhalen boven (zee)water gehaald en ik zou het leuk vinden als ze met even veel plezier gelezen worden.

Henk Kerkhof - oud-wtk

(e-mail:nylon@planet.nl)

Een paar jeugdherinneringen

Leeuwarden en Egmond

Ik zal ongeveer vijf jaar zijn geweest toen mijn vader (hij was timmerman/aannemer in Leeuwarden) een opdracht kreeg in Egmond aan Zee een huis te bouwen. Ten tijde van die opdracht liet mijn gezondheid iets te wensen over en op advies van de huisdokter, die meende dat een portie gezonde zeelucht mij goed zou doen, verkaste het hele gezin vanuit de Friese hoofdstad tijdelijk naar genoemde badplaats. Veel is mij van dit verblijf in Egmond niet bijgebleven. Wel herinner ik me dat ik alle dagen op het strand was te vinden en, volgens zeggen, niet bij de zee vandaan was te slaan. Misschien is toen al onbewust iets in mij wakker geschud om ooit die grote plas te bevaren. Een beetje ver gezocht, maar toch.....



Niet bij de zee vandaan te slaan

Veerdienst in Slikkerveer

Na deze subtiele aanwijzing dat mijn toekomst wel eens op zee zou kunnen liggen, volgde ongeveer tien jaar later een gebeurtenis die hier indringender op wees. Ik logeerde bij een oom en tante in Slikkerveer. Erg lieve mensen die veel deden om me aangenaam bezig te houden, maar eigenlijk verliep de logeerpunt zonder veel te beleven. Totdat ik ontdekte dat er over de rivier de Lek, tussen Slikkerveer en Krimpen aan de Lek, een veerdienst werd onderhouden. Op de dagen die volgden was ik menig keer op de veerpont te vinden. Niet om erachter

te komen of er aan de andere kant van de rivier méér was te beleven, maar om middels heen en weer te varen het gevoel te ondergaan hoe het is om op een boot op ruim water te zitten. Daarbij vond ik het het mooiste als er door de golven die grote schepen in het voorbijvaren maakten, flink beweging in de pont kwam. “Zo moet het zijn als je op zee vaart”, dacht ik dan. Het nare gevoel dat ik in maag en hoofd op die momenten kreeg, nam ik maar op de koop toe. Dat dit met zeeziekte had te maken, kwam niet in me op. Het plezier dat ik aan de overtochten met de veerboot beleefde, is waarschijnlijk opnieuw een aanwijzing geweest dat ik naar zee wilde.

Voetballen en de HBS

Na het verblijf in Egmond aan Zee volgde na de lagere school en de voorbereidende HBS-klas, de HBS. In de tussenliggende jaren groeide mijn passie voor voetballen en in alle bescheidenheid kan ik zeggen dat ik in deze tak van sport een talent was. Maar sport kwam in die tijd niet aan de orde om brood op de plank te krijgen. Om daarvoor te zorgen was het parool “kennis vergaren en een vak leren”.

De eerste twee jaar van mijn HBS-tijd verliepen nogal rommelig. Het eerste jaar viel in het laatste jaar van de oorlog. Het schoolgebouw was door de Duitse Wehrmacht gevorderd en de lessen werden in een andere school gegeven, de meisjes-HBS. Beurtelings kregen de leerlingen van deze school en de leerlingen van de HBS waar ik schoolging, ‘s morgens en ‘s middags les. Hierdoor moesten de lessen sterk worden ingekort en met allerlei andere beroerdigheden die de oorlog meebracht, was er weinig meer sprake van een optimale onderwijssituatie. Het kwam zelfs zó ver dat er helemaal niet meer naar school werd gegaan. Te hooi en te gras moest huiswerk worden gehaald dat na een paar dagen weer ingeleverd moest worden om nagekeken te worden. Het is voorstelbaar dat alles bij elkaar niet erg motiveerde om kennis te vergaren.

Het tweede jaar viel in het eerste bevrijdingsjaar. Het onderwijs begon weer redelijk op gang te komen, maar om de een of andere reden voelde ik me in die tijd niet erg geroepen om de lessen serieus te volgen. Mijn schoolgaan kwam er dan ook merendeels op neer dat ik regelmatig ongein uithaalde. Menig keer werd ik de klas uitgestuurd

en moest me dan melden bij de directeur om te vertellen aan welk 'vergrijp' ik me nú weer schuldig had gemaakt. Na de zoveelste keer dat ik bij hem aanklopte, was de schoolleider blijkbaar al zo aan mijn komst gewend dat hij bij het horen van mijn stem - zonder van zijn werk op te kijken - alleen maar zei: "Ga maar in je eigen hoek staan". Niet zo'n erge straf, want op die plek hingen kaarten met prachtige sterrenhemels. In mijn 'eigen' hoek had ik zo alvast een kijkje op de hemellichamen die ik later tijdens mijn reizen over alle wereldzeeën zo vaak in het echt zou aanschouwen.

Sinterklaas

Soms gebeurde het dat ik me niet bij de directeur meldde. Ik ging dan op verkenning in het schoolgebouw en op zekere dag kwam ik zo op de zolder van de school terecht. Tussen allerlei interessante spullen die daar lagen, lag zowaar ook een Sinterklaaspak. Ik kon de verleiding niet weerstaan en trok het aan. Aldus uitgedost verliet ik de zolder en ging naar beneden, waar ik spiedend door de lege gangen naar een leslokaal liep. En daar, achter het op manshoogte geplaatste raampje in de deur van het lokaal, probeerde ik de aandacht van de leerlingen te trekken. Veel capriolen hoefde ik daar niet voor uit te halen, want een witbebaard hoofd met daarop een mijter in het oog krijgen terwijl de leraar iets op het bord uitlegt, was per slot geen alledaagse vertoning. Dat mijn sinterklaasact het nodige tumult veroorzaakte, ligt voor de hand. Natuurlijk ontging dit ook leraar niet en hij hoefde niemand te vragen wat de reden van al die onrust was. Want, overmoedig geworden door het succes van mijn optreden, liet ik mijn hoofd zo lang mogelijk achter het raampje zien. En ik werd natuurlijk betrapt. Einde van de pret. Binnen de kortste keren werd de nepsinterklaas letterlijk en figuurlijk ontmanteld en richting directiekamer gestuurd. De straf die ik kreeg bestond deze keer niet alleen uit het bekijken van de sterrenhemel vanuit mijn eigen hoek.

Dat de studieresultaten door al die fratsen niet om naar huis te schrijven waren, is wel duidelijk. Meestal zag ik mijn proefwerken dan ook gewaardeerd met cijfers in driekwartsmaat. Aan huiswerk had ik een broertje dood. Bijna alle tijd die daar ingestoken moest worden, gebruikte ik om te voetballen, mijn lust en mijn leven.

Koninklijke Marine

In die gemoedstoestand, een hekel hebben aan schoolgaan, maar ook niet wetend wat ik anders wilde dan voetballen, zag ik op een gegeven dag dat de Koninklijke Marine in de buurt van de school een wervingsbureau had geopend. Ik rook mijn kans om de school de school te laten en zonder in te gaan op hoe alles in zijn werk is gegaan om me te laten inlijven, zat ik binnen de kortste keren in een opleidingskamp van de Marine in Voorschoten.

De eerder beschreven aanwijzingen hadden al in die richting gewezen, maar door me op te geven voor een baan bij 's land zeemacht, kwam het definitieve besef dat ik naar zee wilde. Dat gebeurde echter niet op een van Hare Majesteits schepen. Ik kwam er namelijk achter dat mijn 2-jarige HBS opleiding bij de zeemacht niet meer perspectief bood dan matroos 3e klas 'zonder vooruitzichten' en toen dan ook het moment kwam dat ik voor zes jaar moest tekenen, zei ik de Marine vaarwel en keerde terug naar moeders pappot.

Oom Auke

Het kostte wel enig soebatten, maar ik mocht terugkomen op de HBS. Uit mijn korte avontuur bij de Marine had ik echter wel een les geleerd en ik deed op school aanmerkelijk beter mijn best, wat extra werd gestimuleerd door toedoen van mijn oom Auke. Hij had tot aan zijn pensioen bij de KPM, de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij, gevaren en als oud-zeeman deed hij de suggestie dat het voor mij misschien het beste was een studie aan een zeevaartschool te volgen. Het was het ei van Columbus. Ik vond het een prima idee en er werd meteen werk van gemaakt waar ik daarvoor terecht kon. Een 3-jarige HBS-opleiding was voorwaarde om toegelaten te worden tot een zeevaartschool en dus trok ik er op school nog harder aan.

Scheeps-WTK

Oom had bij zijn voorstel niet onder stoelen of banken gestoken dat hij me het liefst scheepswerktuigkundige zag worden, het beroep dat hijzelf ook had uitgeoefend en hij zegde toe graag te willen helpen bij mijn studie als ik in zijn voetsporen stapte. Dat deed ik, en het is wel leuk om alvast te vertellen dat zijn helpen er meestal op neerkwam

dat hij mijn vragen over de leerstof veelal beantwoordde met: “Dat hoefden wij vroeger niet te leren”. Met andere woorden, veel van mijn vragen gingen hem boven de pet. Wat hem overigens niet kwalijk was te nemen. Oom had zijn boekenkennis voornamelijk opgedaan in de jaren twintig. Ik vond het echter niet erg om niet veel wijzer van hem te worden, want in de plaats voor mijn onbeantwoorde vragen, begon hij dan - glaasje en de bekende vierkante fles onder handbereik - prachtige verhalen te vertellen over de vaart en over wat zich in een machinekamer afspeelde.

Vooraf dus door de inbreng van mijn oom gebeurde het dat ik na drie jaar HBS terecht kwam op de School voor Scheepswerktuigkundigen (onderdeel van de Middelbaar Technische School) in Leeuwarden, mijn woonplaats.

Het korte avontuur bij de marine daargelaten, zette ik middels deze school eind augustus 1948 de eerste schreden in de wereld van de scheepvaart. Weliswaar alleen nog maar in theorie, maar vooral door de verhalen van de oud scheepswerktuigkundige en docent technische vakken, meneer Buis, proefde je als het ware al zout water en stond je al op de manoeuvreerstand in de machinekamer. Hij doorspekte zijn lessen met allerlei belevenissen die hij op de vaart had meegemaakt en gebruikte daarbij scheepstermen waarvan je wilde dat je ze uit eigen ervaring al kende. Maar vooralsnog ontbrak die ervaring. Om die op te doen dienden er eerst goede studieresultaten behaald te worden, wat me prima lukte. De cijfers die ik voor alle studieonderdelen haalde waren zelfs zó goed dat ik in aanmerking kwam voor een studiebeurs van de Shell. Deze oliemaatschappij had voor zijn scheepvaarttak (toen nog La Corona, later Shell Tankers geheten) grote behoefte aan scheepsofficieren. Om aan deze behoefte te voldoen, stroopte men de zeevaartscholen af om goede leerlingen te strikken door hen een tegemoetkoming in de studiekosten te bieden. Voor mij een niet te versmaden aanbod, want de financiële omstandigheden thuis waren niet bijster florissant. Mijn vader was door de Duitsers gefusilleerd waardoor mijn moeder een paar jaar na de oorlog amper inkomsten had. Er werd dan ook dankbaar gebruik gemaakt van het Shellaanbod. Wel betekende het dat ik na voltooiing van mijn studie een 2-jarig contract moest tekenen, maar dat was geen

bezwaar. Tijdens mijn schoolgaan was ik daardoor in ieder geval al verzekerd van een baan.

Nylon

Ofschoon er op studiegebied flink aangepeesd moest worden, bleef er gelukkig nog voldoende tijd over om te voetballen. Met als bijnaam 'Nylon' vierde ik triomfen in het eerste elftal van de voetbalvereniging Leeuwarden dat in de hoogste afdeling van de noordelijke competitie speelde, vergelijkbaar met de latere eredivisie. Een fijne tijd, met zelfs uitstapjes naar het buitenland. Ook hoefde ik mijn aard niet te verloochenen om zo nu en dan ongein uit te halen. Als aanloopje daarvoor kreeg ik meteen al aan het begin van het eerste jaar op de nieuwe school tijdens de ontgroeningsweek een mooie gelegenheid. In deze week kreeg je als eerstejaars leerling iemand uit een hogere klas als 'baas' toegewezen. Deze baas werd geacht je allerlei, liefst onzinnige, opdrachten te geven, maar mijn baas bleek niet erg inventief op dat gebied. Zijn bedenksels beperkten zich tot het moeten poetsen van zijn schoenen en wat boodschapjes doen. Op de laatste dag (een zaterdag) van de ontgroeningsweek nam ik dan ook zelf maar het initiatief. Ik stelde voor om naar het centrum van de stad te gaan en daar iets te doen wat een beetje opzien zou baren. Wát wist ik nog niet. Op de één of andere manier was ik in het bezit gekomen van een paraplu, misschien zou er zich een mogelijkheid voordoen waarbij dat ding van pas kwam. Die mogelijkheid kwam, maar niet meteen. Onderweg naar het centrum hoorden we dat de andere eerstejaars leerlingen door hun bazen naar het stadhuis waren gedirigeerd en we kregen het parool ons ook derwaarts te begeven om als sluitstuk van de ontgroeningsweek het bordes van het stadhuis met een tandenborstel schoon te maken. Best wel leuk, maar ik vond het geen erg spectaculaire happening. Bijna geen kip in de buurt om deze 'show' gade te slaan en daarom bedacht ik dat het veel leuker zou zijn als deze dwaze vertoning ergens werd herhaald waar meer mensen waren. En waar was daarvoor in Leeuwarden een betere plek te vinden dan de Mercuriusfontein, waar, zeker op zaterdag, veel winkelend publiek was. Ik wist mijn lotgenoten zo gek te krijgen dat ze me volgden en dwars door de drukste straten, lopend met het ene been op - en het andere been naast de trottoirs, bereikten we de fontein, waar we onder het oog van een flinke menigte aan ons

schoonmaakkarwei begonnen. Terwijl mijn medeleerlingen zich met hun tandenborstels beijverden om lager gelegen beelden schoon te maken, klom ik naar boven, waar Mercurius zich in al zijn bloetheid verhief. Nog hoor ik het gejuich toen ik hem bereikte en zijn voeten begon te boenen. Verder gaand met zijn knieën en dijen, dacht ik even om het daar maar bij te laten. Maar ik had nog steeds die paraplu. Triomfantelijk keek ik naar beneden, waar het toegestroomde publiek zag hoe ik de paraplu ontvouwde en hem met mijn ene hand voor het kruis van Mercurius hield. Een moment later klonk er gelach en gejuich op toen ik met mijn andere hand het klok en hamerspel van de god van de handel met de tandenborstel bewerkte! Leuke herinneringen aan een fijne schooltijd.



De Mercuriusfontein

Na de Mercuriusvertoning liet ik me tijdens mijn verdere schooltijd bij andere gelegenheden ook niet onbetuigd, maar in het bestek van wat in mijn bedoeling ligt, herinneringen ophalen over het leven op zee, laat ik die voorvallen verder voor wat ze zijn.

Mijn studieresultaten hadden niet te lijden van mijn passie voor voetballen en de ongein die ik zo nu en dan uithaalde en aan het eind van het schooljaar 1949-1950 mocht ik op 22 juli 1950 uit handen van schooldirecteur Witkop een document in ontvangst nemen, waarvan de tekst luidde:

“De Commissie en Gecommitteerden voor de eindexamens aan de scholen voor Scheepswerktuigkundigen en de Directeur en Leraren van de School voor Scheepswerktuigkundigen te Leeuwarden verklaren dat Hendrik Auke Kerkhof, geboren de 2e Januari 1930 te Leeuwarden, met goed gevolg heeft afgelegd het eindexamen volgens programma A.M., afgenomen aan bovengenoemde school in Juni en Juli 1950”.

Mijn diploma dus.

De wereldzeeën lagen voor mij open!



Nylon waarheen?

Vorbereidingen om voet aan boord te zetten

Er was 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 al 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.



Oom Auke met jassie toetoeop

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 pendekkie 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 waar, 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.

Aan die eerste keer stappen zit nóg een verhaaltje. Na de kroegentocht toog ik samen met een schoolmaat naar mijn huis. Nu hing er bij mij thuis een tamelijk somber schilderij, voorstellend een bos in wintertooi. Kale zwarte bomen in een omgeving van grijswitte sneeuw gaven het schilderstuk een nogal trieste aanblik. Wat er in mijn vriend omging toen hij dit kunstwerk zag, is nooit ter sprake gekomen. Waarschijnlijk zal zijn lichtelijk beneveld brein hem ingegeven hebben om de sombere wandversiering het ‘schilderij van Bach’ te noemen. Nog steeds in de familie, wordt het kunstwerk nog zo genoemd.

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 (van maandag tot en met zaterdag) 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 te worden aangesteld. Het memoriaal moest wekelijks worden ingeleverd bij de 'baas', de hoofdwerktuigkundige. Die keek 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 hoofdwtk, 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 zinden, 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 oogdokter 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 vijftwintig schepen waarmee ik bijna alle wereldzeeën heb bevaren.



Mijn eerste ship. Het m.s. Murena, een 12.000-tons tanker

Voet aan boord

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 tastend 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, besepte 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 opwinding teweeg die onverbrekelijk 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 afgebeeld (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 helemáál 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 wtk te zijn. Na onze kennismaking vertelde hij waarom ik behalve hem, niemand was tegengekomen. Dokken in Nederland betekende namelijk een enorme meevaller waar flink van geprofiteerd moest worden. Was iemand niet per se 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 inhield. Werd tussentijds in Nederland gedokt, of was de bestemming Pernis, dan werd elk uurtje binnen liggen 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.

Hoewel er een leerlingenhut aan boord was, zou ik hier de eerste nacht niet doorbrengen. Hij zat op slot. De oudste vijfde bracht me daarom naar een niet afgesloten hut van een andere 5e wtk die naar huis was. Hoe ik heb geslapen weet ik niet meer. Waarschijnlijk niet erg goed. Wel staat me mijn eerste werkdag, maandag 9 oktober, 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

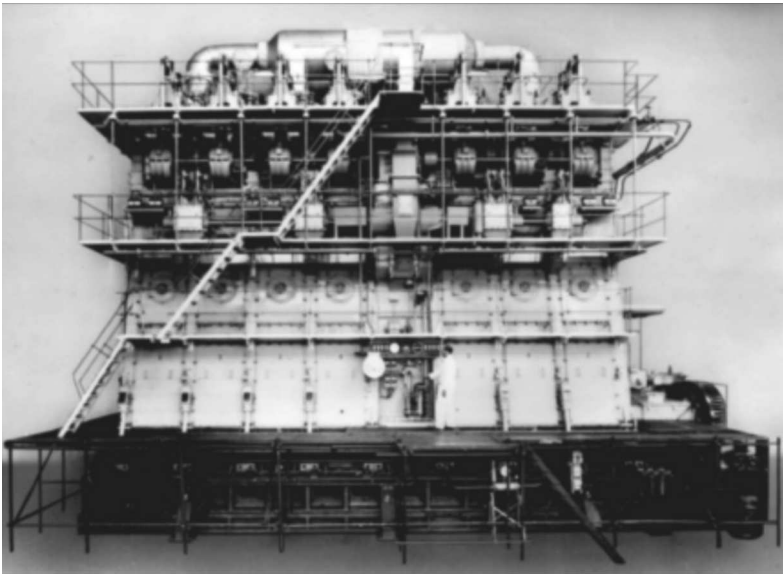
uitspraken die hij in de komende tijd voor me in petto had. Zijn houding jegens mij was soms om van te janken, maar ik kwam er al gauw achter dat niemand begaan was met het lot van een leerling en dus liet ik zijn gramschap maar over me heengaan. En een trauma heb ik er niet van overgehouden.

De hiërarchische verhoudingen aan boord werd me ook meteen duidelijk gemaakt. In de messroom 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 beide 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 wel.....

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 chief 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 doorverwees 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 over twee Schotse stoomketels, hulpwerktuigen, leidingsystemen, smeerolie- en brandstofsoorten, in- en uitlaatkleppen, aanzetkleppen, brandstofpompen, verstuivers, voedingspompen, 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.



Een scheepsdieselmotor. De wtk bij de manoeuvreerstand valt in het niet bij de forse afmeting van het 'hart' van de machinekamer

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. 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, wat 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 smeerolie 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 smeerolie 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 smeerolie dan ook, teveel was verbruikt.