

Amsterdam - Buenos Aires in ruw vaarwater.

*Amsterdam – Buenos Aires in
ruw vaarwater.*

Gerard H. Nijmeijer

Met dank aan Sandra Nijmeijer en Dick Bär (Buenos Aires) voor hun adviezen.

Copyright 2018:	Gerard H. Nijmeijer
In samenwerking met;	Brave New Books.nl
ISBN:	9789402179507
Vormgeving / illustraties:	Gerard H. Nijmeijer
Uitgave dd.	25 juli 2018

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Hoofdstuk 1.

Vrijdag 10 november 1989.

De halte van buslijn P is recht tegenover het oude voormalige Lloyd hotel aan de Oostelijke Handelskade in Amsterdam. Ik ben zojuist op deze plek uit de blauwe stadsbus gestapt na een treinreis van Heerhugowaard naar het centraal station in Amsterdam. Het is een beetje een grauwe dag voor wat het weer betreft. Buiten was het al een flink stuk kouder geworden en dat was goed te voelen. De herfst liep op zijn einde en de winter stond te dringen om het land binnen te komen.

Mijn naam is Nico Meyer. Een paar dagen geleden kreeg ik thuis een telefoontje van mijn werkgever om me in te schepen als 3^e machinist (werktuigkundige, wtk of ouderwets “meester”) op het ms. Waterland van de Zuid Amerika Lijn (afgekort ZAL).

De zeereis zou eerst gaan naar Brazilië om daarna verder zuidwaarts langs de kust af te zakken richting Argentinië. Het schip, een vrachtboot van het conventionele type en bouwjaar 1972, was nog uitgerust met laadbomen, 16 winches aan dek en één ladinghijskraan. Daarmee was ze geschikt voor vele soorten lading, maar nog niet voor het modernere containervervoer. Het vertrek was gesteld op vrijdag 10 november 1989, juist voor het weekend, zoals dat meestal het geval was.

's Avonds om 18.00 uur moest ik aan boord zijn om aan te monstern. Het vertrek vlak pleegde de ZAL gewoonlijk te plannen voor een vrije zaterdag om te voorkomen dat de boot gedurende een heel weekend voor nop in de haven zou moeten liggen, waarbij er niet werd gewerkt door de havenarbeiders. Nodeloze havengeldkosten werden zo vermeden. Vrijdagavond moest de boot dus altijd vaarklaar zijn om uit te kunnen varen.

Dat werd voor mij nu als “de donder” mijn koffers pakken. Ik was niet getrouwd en had nog geen “verkering” met een meisje, zoals dat vroeger werd genoemd. Persoonlijke verplichtingen had ik daarom

ook weinig. Dat is voor een zeevarende niet weggelegd, uitgezonderd uiteraard de familierelaties.

Het was voor mij zo wel erg gemakkelijk om afscheid te nemen. De burens even inlichten of ze een extra oogje op het huis wilden houden. En of ze af en toe eens een kijkje binnenshuis wilden nemen of alles nog in orde was. Daartoe waren ze altijd wel bereid en gaf gelukkig nooit problemen. Het spreekwoord “een goede buur is beter als een verre vriend” was in mijn omstandigheden wel heel toepasselijk. Je kunt maar nooit weten als je twee maanden weg bent. Lekkende kranen kunnen een hoop overlast geven, vooral als ze twee maanden staan te lekken (en de afvoer verstopt is of de stop in de afvoer is blijven zitten). Plantjes water geven hoefden de burens niet te doen, want alles wat ik voor het raam op de vensterbanken had staan waren een paar plastic kunstbloemen, die er zo natuurgetrouw uit zagen, dat ze niet van echt te onderscheiden waren.

Enfin, ik moest de hele mikmak voor mijn twee grote scheepskoffers weer bij elkaar zoeken. Nou heb ik dat meestal redelijk compleet gereed staan en wordt het elke keer weer een herhaling van een aantal handelingen, maar toch, het mag absoluut geen routine worden. Goed je “koppie” er bij houden, want je wilt ook wel eens iets anders mee op reis als altijd maar weer dat fototoestel, een paar boeken, overhemdjes, sokken, studieboeken, een pak wasmiddel, etc. Maar wat anders meenemen is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Je kunt je er het hoofd over breken, maar ik kwam er niet uit. Het werd meestal weer dezelfde flauwekul. Wat extra boeken en wat kleurendiafilms plus natuurlijk mijn geliefde setje tijdschriften, zoals de Panorama, Nieuwe Revue, etc. Ik geloofde het tenslotte wel.

Na afscheid te hebben genomen van vrienden en kennissen ben ik op de trein gestapt naar Amsterdam om uiteindelijk via buslijn P in de haven terecht te komen op de plek waar ik nu sta, bij de ingang van de ZAL-portiersloge. Ik zag de eerste bekende gezichten al. Twee portiers van de goeie soort. Nooit moeilijk doen, altijd vriendelijk in tegenstelling tot sommige andere types, die onder de naam

“dienstkloppers” functioneren. Hier stonden twee mannen, genaamd “Tomaatje” en de “Stropdas”.

‘Goedemiddag heren,’ zei ik. ‘Daar gaan we weer. Even lekker weer twee maandjes weg naar het warme zuiden.’

‘Ja, dat zul je wel fijn vinden! Weer twee maanden achter die meiden aan,’ kreeg ik van Tomaatje, de kleinste van de twee jaloers te horen. ‘Dan is het voor mij maar weer behelpen in Purmerend.’ Ik nam maar aan, dat hij het niet meende, maar hij trok daarbij wel zo’n zielig gezicht, dat ik bijna medelijden met de man kreeg.

Tomaatje woonde sinds een paar jaren in Purmerend. Hij was als rasechte Amsterdammer de stad ontvlucht, wat zijn collega’s hem wel enigszins kwalijk namen. Hij wilde graag een huis met een tuintje hebben om zijn eigen groenten te kweken, vandaar de naam “Tomaatje”. Ik groette de beide mannen en wenste hen nog een prettig weekend.

“Voor mij zat er ook een weekend in, maar dat zou dus op zee zijn, waarschijnlijk ergens in de Golf van Biskaje”, ging het door mijn hoofd.

‘Goeie reis meester,’ hoorde ik ze nog roepen. De beide mannen keken me glimlachend na. Ik sjouwde, met in beide handen twee loodzware koffers, verder over de kade naar mijn schip.

Het stookoliebunkeren bleek al te zijn gebeurd. Afgelopen donderdagmorgen was een binnenvaarttanker(bunkerboot) langs zij gekomen om in de loop van die dag zijn vrachtje stookolie over te laden in de brandstoftanks van het ms. Waterland. De bunkerboot was al lang weer vertrokken. Daarna was de tanker weer richting Pernis gevaren om zijn volgende vrachtje op te halen, teneinde zo weer een andere klant van dienst te kunnen zijn.

De wal-crew van het machinistenteam van het ms. Waterland had 1100 ton stookolie geladen. Stookolieladen werd meestal in Amsterdam gedaan. Echter ook vaak in Las Palmas de Gran Canaria of in Santa Cruz de Tenerife. Het hing uiteraard meestal van de prijs af waar op dat moment de stookolie het goedkoopst was. Met 1100 ton konden we weer een heel eind komen. Bij een verbruik van ca.

25 ton per dag op volle kracht varen konden we ongeveer 44 dagen de zee doorklieven. Ik was blij dat de stookolie in Amsterdam was geladen. Wij, van de vaste bemanning, hadden daar voorlopig geen omkijken meer naar.

De werktuigkundigen van de wal-crew hadden hun werk keurig gedaan. Er lag geen druppel olie aan dek. Helaas kon dat euvel namelijk nog wel eens voorkomen als men de tanks wilde aftoppen (extra vol maken).

Onze stookolie was opgeslagen in dubbelebodemtanks met een diepte van ca. 1,25 meter (vulhoogte) over de gehele oppervlakte van de scheepsbodem. We peilden de oliestand vanaf het hoofddek tot op de scheepsbodem door de peilkokers heen met een stalen meetlint op een kleine rolband-haspel. Bij een klein beetje foutieve peiling (meting) kwam, voordat je het in de gaten had, de stookolie via de peilkokers aan dek. (door die peilkokers lieten we een meetlint van ca. 15 meter lengte loodrecht naar beneden zakken richting de dubbele scheepsbodem). En dan had je de poppen aan het dansen.

De spuigaten langs de verschansing moesten dan als de donder afgestopt worden met houten proppen of iets dergelijks om te voorkomen dat de stookolie in het oppervlaktewater van het Amsterdamse IJ terecht zou komen. Dat geeft een vreselijk gedoe en is wel het laatste wat je als machinist wilt meemaken. Maar niet getreurd, het karwei was door de Amsterdam-boys keurig gefikst en wij konden met een gerust hart de reis opgaan.

Naast de zware stookolie was er nog een honderd ton lichte olie of dieselolie gebunkerd voor de hulpmotoren of aggregaten. Die liepen echt niet op de dikke stookolie.

Wat niemand had bemerkt was, dat op een rustig ogenblik tijdens het stookolie overpompen van de binnenvaarttanker in de bunkers van de Waterland, de dekknecht van de binnenvaarttanker een paar pakketjes overhevelde aan een touw, dat door een patrijspoort in de “Achteruit” (accommodatie voor “lagere” bemanning) naar binnen werd gehesen. Die patrijspoort was van de hut van de bootsman. De zeeman was een dag eerder aan boord gekomen om zijn bagage te

brengen. Ook olieman Piet Zuur was met hem mee gekomen. Zij haalden de pakketten naar binnen en verborgen ze tijdelijk in hun hut.

De schipper van de tankboot was een paar dagen voorafgaande aan het bunkerkarwei, tijdens het doen van zijn wekelijkse boodschappen, met zijn auto even langs het huis van Henk Paardekoper aan de Duinrand in Hellevoetsluis gereden. Daar had hij zijn “andere” inkopen gedaan. Op het moment van mijn komst aan boord had ik als 3^e wtk van deze zaken nog geen enkele notie.

Zo, in gedachten verzonken, liep ik over de kade naar mijn boot. Daar, op die prauw, vergeef me dit woord met zijn negatieve bijklank, moest ik de komende maanden doorbrengen. Het was er een drukte van belang. Ik keek naar de havenarbeiders, die druk bezig waren de laatste pallets op te stapelen met dozen van “G..d mag weten wat er allemaal inzat”. Vaak hele onbekende rommel, waarvan ik als machinist geen weet had. Het was het werk en domein van de stuurman. Die wist precies wat er allemaal op de kade gebeurde en wat voor lading het ruim inging. Voor ons als werktuigkundigen was dat bijzaak, maar toch ook vaak wel weer interessant.

Vanuit Europa naar “de Zuid” waren het meestal industrieproducten, zoals elektronica, machines, lampen, staal in allerlei vormen van de staalfabrieken of misschien wel ruw staal van de Hoogovens.

De hefrucks op de kade reden af en aan van de opslagloods aan de wal naar het schip en omgekeerd. Er reden zelfs hefrucks rond in het scheepsruim om de lading die nog niet op de juiste plek stond te verplaatsen. De dozen, kisten, of wat voor verpakking dan ook, stonden bijna altijd op pallets en konden met behulp van hefrucks gemakkelijk worden verplaatst om op de juiste plek te worden neergezet. De mannen in het ruim waren wel sterk, maar voor het verslepen van lading in het ruim waren de hefrucks onontbeerlijk.

Zo liep ik al sjouwend met twee bakken van koffers op de gangway af. Twee koffers tegelijk omhoog sjouwen was te veel van het goede. Dus dan maar eerst met één koffer de trap op. Ik zette de koffer in het gangboord neer en liep weer naar beneden om de tweede koffer naar boven te slepen. Luttele minuten later had ik dat karwei overleefd en was ik aan boord van mijn schip, het ms. Waterland, waar ik de komende periode op de monsterrol zou staan.

Ik groette de wachtman en stelde me voor als Nico Meyer, 3^e wtk. Hij stond er altijd, die wachtman bij de gangway. Het waren voor mij onbekende lieden, die door de ZAL ingehuurd werden van een of andere beveiligingsclub. De man hield in de gaten, wie er allemaal het schip op en af gingen. Uiteraard om te voorkomen, dat er gespuis aan boord kwam. Ik sjouwde mijn twee koffers naar binnen richting hut 3^e wtk en zette ze voor mijn hutdeur neer.

Daar stond ik dan, als een kat in een vreemd pakhuis. Kennismaken met collega's machinisten leek me een goed begin. Dus eerst maar de officiële verplichtingen afhandelen, zoals het voorstellen aan de andere bemanningsleden. Ik ging op zoek naar de 2^e werktuigkundige.

De 2e wtk is aan boord zo ongeveer de werkbaas of chef, vergelijkbaar met een afdelingschef in een bedrijf op de wal. Zijn hut grensde zoals gewoonlijk vaak aan die van mij. Onze machinistenhutten waren op het hoofddek, d.w.z. zodra je aan boord stapte via de gangway (loopplank, loopbrug) hoefde je verder in de accommodatie geen trappen meer omhoog te gaan. Ik was zodoende meteen aangekomen op de juiste etage. De machinisten waren meestal op lagere verdiepingen van de accommodatie gehuisvest, om zo dicht mogelijk bij de machines te kunnen zijn.

Ik klopte op de deur van de 2^e meester. Een lange man kwam te voorschijn. Hij keek me aan met een blik van "jij bent er ook weer bij?" Maar snel daarna stelden we ons aan elkaar voor, hij als Piet de Boer en ik als Nico Meyer. Het voorstellen was in dit geval een beetje een ingesleten gewoonte, die we routinematig uitvoerden, want we kenden elkaar al langer uit een eerdere periode.

‘Ik ben de nieuwe derde, second.’ De man lachte vriendelijk, omdat ik hem meteen al “second” noemde. Maar wat moest ik anders zeggen?

‘Welkom aan boord, kom binnen, man.’

Hij nodigde me uit om plaats te nemen op de bank in zijn hut. We hadden elkaar lang geleden gezien op een ZAL-boot en na het uitwisselen van wat info over elkaar, waar en op welke boten we hadden gevaren en wat we afgelopen periode zoal meer hadden gedaan, was het ijs al weer snel gebroken. Piet was al langer op deze boot als 2^e wtk werkzaam. Voor mij werd het de eerste reis op de Waterland. Ik moest weer even aan Piet wennen, maar mijn herinneringen aan hem waren goed. Ook hij was nog vrijgezel en dat zou hij voorlopig ook wel blijven. Ik schatte hem voor wat zijn leeftijd betreft op iets over de dertig. Hij was zo’n jaartje of acht ouder dan ik.

Na wat algemeen gebabbel kon ik weer gaan. Ik pakte snel mijn koffers. Die stonden nog altijd in het accommodatiegangetje geparkeerd. Maar ik had nu van de second de sleutel van mijn hut gekregen en kon de deur open maken. De beide koffers sleepte ik snel mijn nieuwe thuis binnen. Vluchtig keek ik rond. Alles zag er netjes uit. De hut was keurig schoongemaakt door de stewards, nadat mijn voorganger het had verlaten. Er was gelukkig niets van de vorige bewoner achtergebleven. De kooi zag schoon uit en het rook zelfs redelijk fris in mijn toekomstige verblijf. Schone lakens op het bed, schone handdoeken, kortom alles was aanwezig voor mij als nieuwe bewoner. De eerste paar uren kon ik me storten op het inrichten van mijn woning. Koffers uitpakken en de hele mikmak opbergen in de laden en kasten.

Ik was lekker bezig, toen Piet zich weer liet zien voor mijn hutingang. Hij had een belangrijke mededeling over mijn werktijd. Piet zei me, dat ik met assistent werktuigkundige (ass. wtk) Onno Wijker de 0 - 4 wacht zou lopen. “Wel handig om te weten”, dacht ik, maar ik vermoedde al zoiets. 3^e Wtk’s lopen namelijk meestal de nacht – en middagwacht. We zouden omstreeks 00.30 uur ’s nachts

vertrekken. En hij deelde me mee, dat ik na 19.00 uur kon aanmonsteren. Toch goed om te weten.

Aanmonsteren gebeurde in de eetsalon, die zich een verdieping hoger, boven mijn hut bevond. De eetsalon was direct op het dek gelegen boven mijn hut. In de eetsalon aten de officieren met de kapitein en de passagiers. De scheepsofficieren waren de werktuigkundigen, stuurman, telegrafist en de elektriciens.

Aan de eetsalon grensde aan stuurboordzijde de recreatiezaal voor de passagiers. Wij, als officieren, mochten daar niet komen. Die ruimte was gereserveerd voor de passagiers. In de eetsalon was de bar gehuisvest. Ook daar was het verboden toegang voor de lagere officieren. Slechts de kapitein, hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman mochten daar samen met de passagiers van hun dagelijkse borrel genieten.

Het aanmonsteren vond plaats in de eetsalon. Ik was zo goed als bijna klaar met het inrichten van mijn hut. Tot nu toe nog weinig mensen gesproken. Ik hoorde wat gestommel in de hut naast me. Dat moet een nieuwe collega geweest zijn, die ook in zijn hutje bezig was met de inrichting. Inmiddels was het bijna 19.00 uur geworden. Ik besloot naar boven te gaan om me officieel als bemanningslid te laten registreren. Aanmonsteren heette dat klusje. Een grote brede trap leidde naar het bovendek, richting eetzaal.

De ambtenaar van aanmonstering was al aanwezig evenals de tweede stuurman. Een voor mij nog onbekende tweede stuurman stelde zich voor als Kees Hofmeier. Ik werd door de heren verzocht de monsterrol te ondertekenen en daarna kon ik weer gaan. Het stelde eigenlijk niets voor, maar het was toch wel een belangrijk moment. Vanaf nu stond ik onder het gezag van de kapitein.

Ook het “achteruitpersoneel” was merendeels al naar de eetsalon toegekomen. Zij moesten op dezelfde plaats aanmonsteren als de scheepsofficieren. Daar werd geen verschil tussen gemaakt. Het “achteruit-personeel” bestond onder meer uit de bootman, de matrozen, de kabelgast, de olieluis, de tremmers, ketelbinkies, timmerman en mogelijk nog een paar zeelui. Bij elkaar telde de

bemanning zo'n 35 tot 40 schepelingen. En dat op een vrachtschip van ca. 9000 bruto registerton. Bootsman Jaap van der Veen en olieman Piet Zuur waren een dag eerder aan boord gekomen om hun bagage op voorhand te brengen en nog een ander "belangrijk" klusje te doen. Vele zeelieden deden dat, om te voorkomen, dat ze op de laatste dag van hun verlof zich krom liepen te sjouwen met de hutkoffers. Ik begreep dat argument volkomen. Zelf had ik er ook eigenlijk de pest in om op die laatste avond, dat je thuis was, met zware bakken van koffers de trein en bus te moeten nemen. Maar of dat voor die twee mannen ook de ware reden was?

Daarna waren ze beiden weer naar huis gegaan om nog een dag en avond thuis te kunnen doorbrengen bij hun gezin.

De meeste bemanningsleden kenden elkaar van de vorige grote reis. Het was dan ook geregeld "Goed verlof gehad?" en "Alles goed thuis?" wat ik opving. Even later kwamen er nog een paar bemanningsleden naar de salon toe. We stelden ons aan elkaar voor. Het waren een paar mede collega's, met de namen Bart van Zon; 4^e wtk, Onno Wijker; ass. wtk en Dick van der Berg (bijgenaamd "Koontje"), ook ass. wtk.

Ik had mijn handtekening gezet en stond vanaf nu onder het gezag van de kapitein. De scheepsregels of het scheepvaartrecht waren op mij thans van toepassing.

Kapitein Han Koper liet zich ook nog even zien, maar was daarna al weer snel vertrokken. Weinig minuten later was ik weer beneden op mijn eigen verdieping. Dus toch nog maar even een paar hutten langs, want ik miste nog een 4^e wtk en een elektricien.

Ik klopte op de hutdeur van een van de twee 4^e wtk's, waarna een beer van een kerel in de deuropening verscheen. Hij gaf me een hand en grijnsde over zijn hele gezicht. Hij was mijn bekende collega Leen Timmermans. We kenden elkaar nog van een vorige boot waar we op hadden gevaren. Hij had handen als kolenschoppen en was zo sterk als een beer. Zijn bijnaam was daarom al gauw "Kolenschop Handjes" geworden. Dat had zijn voor- en nadelen bleek later in de praktijk. Zo grof als zijn handen waren, zo grof was ook zijn uiterlijk. Hij was bepaald niet de knapste. Voor dress-boy zou hij

ongetwijfeld zakken. Maar het karakter van de man was zeer goed. Een prima collega. En fysiek zo sterk als een beer. Als er spierkracht nodig was, kon je dat aan hem overlaten. Had je eenmaal met de man kennis gemaakt, dan vergat je hem nooit meer.

Maar ik moest nog langs twee personen, de hwtk (hoofdwerktuigkundige of chieft engineer) en de elektricien. Ik haastte me naar boven om met de “baas” kennis te maken. Zo wordt de hoofdwerktuigkundige familiair aan boord ook wel genoemd.

Zijn hut was twee etages hoger, op dek 2, vanuit mijn hut gerekend. Gesitueerd op de gang waar de kapitein, de 1^e stuurman en de telegrafist ook hun hut hadden. Dat was de gang waar het hoge scheepsmanagement zetelde. Hier moest je als gewone wtk niet te vaak komen, want het was meestal of voor een compliment of je moest “op het matje komen.” In dit geval geen van beiden, dus ik kon met een gerust hart op de hutdeur kloppen. Er werd snel open gedaan. Een jonge vent stond in de deuropening. Althans, voor mijn gevoel zag hij er vrij jong uit. Niet de persoon die ik had verwacht. Ik was meer typen hwtk’s gewend van een oudere generatie, die soms enigszins nors en autoritair overkwamen. Dit was een groot verschil en een hele verademing. Hij was wat leeftijd betreft in de veertig.

Deze man zag er vriendelijk uit en riep me meteen binnen in zijn hut. Hij stelde zich spontaan voor, wat ik zelf ook deed. Zijn naam was Jan Snel. Hij kwam uit Noord Holland en woonde in de Beemster polder. Ik vertelde hem, dat ik uit Heerhugowaard kwam en dat klikte al snel. De polders liggen beide in Noord Holland, niet ver uit elkaar.

Het was een kort gesprek, waarin hij hoopte op een prettige samenwerking en dat was uiteraard een wens wederzijds.

Na deze plichtplegingen spoedde ik me weer naar mijn hut, want we zouden al snel vertrekken. Om klokslag 0.00 uur in de nacht moest ik op wacht.

Ik was voor het eerst op deze schuit, daarom leek het me wel zo verstandig om beneden in de machinekamer snel even een kijkje te

nemen. Dit type machinekamer met MAN-dieselmotor was ik in principe wel gewend, omdat de vorige boot, waar ik op voer, dezelfde machinekamerinrichting en idem dieselmotor had. Het kon dus niet zo nieuw voor me zijn. Maar het gaf me toch wel een vertrouwd en prettig gevoel en stelde me zeer gerust, als ik de zaak beneden even zou hebben bekeken. De klok gaf 20.00 uur aan. Veel tijd had ik niet meer. Ik liet me naar beneden zakken langs de gladde stalen leuning van de trappen. Ik zag het al gauw, de machinekamerindeling was niet veel anders, als ik gewend was. Het zusterschip ms. Montferland, waarop ik eerder had gevaren, was vrijwel identiek. Niet veel nieuws dus onder de zon. Gelukkig maar, dan behoefde ik niet al te veel op mijn ass. wtk en mijn olieman te steunen, die al langer op deze vrachtboot werkten.

Het werd zo langzamerhand tijd om naar mijn hut te gaan om mijn kooi op te zoeken. Ik dacht aan de lange werknacht die voor me lag. Ik zou graag nog even willen voorslapen, alvorens ik van 0.00 tot 4 uur 's nachts op wacht moest. Het zou absoluut een taaie nacht worden. En de humeuren van de heren-collega's waren meestal niet zo erg goed na het vertrek uit Amsterdam. Het achterlaten van vrienden en kennissen, echtgenotes en kinderen speelde bijna iedereen parten. Beelden van de laatste dag en avond thuis gingen nog steeds door mijn hoofd. De eerste dagen op zee waren vaak niet de vrolijkste dagen. Later trok dat wel weer bij, maar enfin, eerst maar eens door de sluisen van het Noordzeekanaal.

Om ongeveer 21.00 uur lag ik in mijn kooi. Ik had gehoopt een paar uurtjes te kunnen pitten, maar ik kon uiteraard de slaap niet vatten. Het was allemaal iets te emotioneel geweest, wat me vandaag was overkomen. Na toch nog een paar uurtjes enigszins licht te hebben geslapen, werd er op de deur gebonkt. Hij was nog op slot. In de haven deed ik die altijd op slot i.v.m. foute liederen of ander gespuis. We lagen nog steeds in Amsterdam en het was daar al niet anders als in andere havens op onze aardbol.

Ik sprong uit mijn bed, deed de deur open en zag assistent wtk Dick van der Berg in de deuropening staan. Hij had me ietwat ruw wakker gepord.

‘Wakker worden, meester. Er uit komen!’ De boef had het kooilampje boven mijn hoofd aangeknipt. Ik zwiepte mijn benen over de houten rand van mijn kooi en stond een paar tellen later op de kille vloerbedekking.

‘Ik ben er al uit. Nog even bijkomen’.

Even snel mezelf opfrissen en in mijn overall schieten. Slippertjes aan en naar beneden naar de houten lessenaar bij de manoeuvreerstand. Daar stond 4^e wtk Bart van Zon al op me te wachten. Ik groette mijn nieuwe collega’s. Met hen moest ik een paar maanden samenwerken en wonen. Hij had zijn 20 - 24 uur avondwacht er op zitten. Er werden wat wachtgegevens uitgewisseld en even gezellig bijgepraat.

De boot was nog niet vertrokken. De machines stonden stand-by en we waren klaar om de hoofdmotor te starten. Maar het was nog niet zover. Het schip was qua lading betreft gereed en de voltallige bemanning was aan boord. Het wachten was nu op de loods. Er lagen een paar sleepboten gereed om ons van de kade los te trekken. Kort na twaalfen ’s nachts kwam de man aan boord.

Er ging een seintje van de brug naar de machinekamer, dat we stand-by moesten staan met de machines. De olieman had startlucht al op de hoofdmotor gezet. De startluchtcompressoren stonden continu te jammeren om de luchtvaten op druk te pompen. Ik wachtte bij de manoeuvreerstand toen de machinetelegraaf plotseling begon te rinkelen. “Langzaam achteruit” slaan met de schroef gaf de telegraaf aan. Met het omkeerhandel zette ik de diesel op “achteruit”. Ik beantwoordde het telegraafbevel en startte de grote hoofddieselmotor. Kalm aan bracht ik de machtige machine op toeren. “Halve kracht achteruit”. Het brandstofhandel voorzichtig met vaste hand verder naar voren duwend. Het toerental liep op naar 75 klappen per minuut, dat was halve kracht. Niet de machine over de kop jagen. De machtige diesel trilde en moest nog even wennen. De motor had een flink aantal dagen stilgestaan en was nog te koud

om zich voluit te geven. Het was weer even wennen, zowel voor mij als de “kar”. Een machtig gevoel gaat door je heen als je zo’n grote motor start.

8000 Paardenkrachten zetten zich naar jouw hand. Hoogte van de dieselmotor ca. 10-12 meter, verdeeld over drie bordessen.

Het is gelijk je een kornak bent, een olifantbestuurder, die met zijn voetjes het grote beest bestuurt.

Even later rinkelde de telegraaf opnieuw. “Langzaam vooruit”, opgevolgd door “halve kracht vooruit”. Met het omkeerhandel de draairichting omkeren, starten en opnieuw brandstof geven. De sleepboten van rederij Goedkoop hadden hun werk goed gedaan bij het lostrekken van de Oostelijke Handelskade en het op weg helpen bij het begin van de vaart. De eerste vaarkilometers gingen nu vanaf het IJ in Amsterdam door het Noordzeekanaal, richting de voormalige Hembrug.

De MAN-hoofdmotor startte zonder enig probleem. Geen vuiltje aan de lucht. De twee-takt dieselmotor was voorzien van oplading door twee Rateau afvoergassen turbines, die in de uitlaten waren geplaatst. Maximaal aantal omwentelingen ca. 124 per minuut, wat ook het schroefastoeental was. De motor was direct omkeerbaar, d.w.z., er was geen omkeerkoppeling aanwezig. Alles was dubbel uitgevoerd, er waren zowel inlaat-, uitlaat- en brandstofnokken voor vooruit-draaien en achteruit-draaien aanwezig. De motor had totaal 7 cilinders en telde 1125 pk’s per cilinder. Een totaal vermogen van ca. 8000 paardenkrachten.

We voeren langs de oude Hembrug-locatie bij Zaandam om na verloop van ongeveer een uur voor de sluisen van IJmuiden aan te komen. Het geluk was met ons. De grote zeesluis stond open. We konden meteen naar binnen.

Vaak zat het tegen, als de sluiswachters een zeeschip juist de andere kant uit hadden geschut. Dan had ons schip een extra cyclus moeten wachten voordat de deuren opnieuw voor ons open zouden gaan. Nu

dus gelukkig niet! We voeren naar binnen, waarna de boot werd vastgemaakt aan de sluiskade. Vanaf de brug kwam een telefoontje naar beneden, dat ze klaar waren met de machine. Dat betekende voor mij, dat ik even weg kon lopen bij de manoeuvreerstand.

Baas Jan Snel stond boven in de top van de machinekamer en floot naar beneden.

‘Kom even boven, Nico, kun je kort kijken en een luchtje scheppen. Voorlopig zie Holland niet meer, je laatste kans. Misschien staan er wel bekenden op de sluiskade.’

Hij hoefde niet meer te schreeuwen, want de “kar” stond stil. Het harde geluid van de hoofddiesel was verstomd.

Ik hees me via de lange trappen snel naar boven. In het gangboord keek ik uit over een donker sluisterrein. Het was flink uitgestorven, zo midden in de nacht. Behalve de trossen-mensen (vastleggers of de z.g.n. roeiers) geen hond te zien. Het was omstreeks 03.30 uur in de nacht. Wie is er nu zo gek om op dit tijdstip bij een sluis te gaan kijken. Overdag was het meestal nog wel een drukte van belang met toeristen, belangstellenden en andere zeevaartgekken (tegenwoordig “spotters” genoemd), maar nu, op dit uur van de nacht in november 1989 stuurde je nog geen hond op pad.

Het schutten was binnen 20 minuten gebeurd. Ik spoedde me weer naar beneden naar de manoeuvreerstand. Korte tijd later schelde de bel van de machinetelegraaf opnieuw. Langzaam vooruit! We voeren de sluizen van IJmuiden uit om tussen de pieren door de Noordzee op te gaan. Ondertussen, terwijl we langzaam voeren, ging buiten op zee de loods van boord. Na enige manoeuvres rinkelde de telefoon van de brug opnieuw. Een kwartiertje later was het “halve kracht vooruit” gevolgd door “volle kracht vooruit”.

Kees Hofmeier belde naar beneden.

‘Met stuurman Hofmeier. We zijn voorlopig klaar met manoeuvreren, maar jullie moeten wel stand-by bij de machine blijven. Het is hier zeer druk vaarwater en we moeten onverwacht kunnen manoeuvreren. Bedankt en goeie wacht verder.’

‘Oké Stuur, hebben de boodschap begrepen. Goeie wacht!’

Mijn 0 - 4 wacht zat er bijna op. We voeren over de Noordzee met koers richting Las Palmas de Gran Canaria. We hadden Nederland verlaten. Op weg naar een andere wereld. Wat zou deze reis brengen?

Hoofdstuk 2.

Mijn wacht, de “hondewacht” zat erop. Het was zaterdagochtend om 04.00 uur. We waren nog maar amper tussen de pieren vandaan en nog maar nauwelijks op volle zee. Ik moest weer wennen aan het slingeren van ons schip, dat niet volledig was afgeladen. Na een weekje thuis waren mijn zeemansbenen de slingering niet meer gewend.

Op de heenreis naar Brazilië was er gewoonlijk minder lading dan op de terugreis. Op de thuisreis waren we meestal vol gestouwd en lag er vaak nog een flinke portie deklust op de ruimen. Hierdoor werd het uitzicht vanuit de patrijspoort in m'n hut nogal eens belemmerd. De machinistenhutten lagen op rij naast elkaar aan de voorzijde van de midscheepsaccommodatie. Door onze patrijspoorten keek ik, evenals een paar collega's rechtuit over de ruimen op de voordekken. Ik werd afgelost door de 2^e wtk Piet de Boer. Piet was een grote forse kerel. Ik moest omhoog kijken, want mijn lengte was gemiddeld. We maakten een praatje met elkaar over hoe het verlov was geweest en de toestand in Nederland en de rest van de wereld. Gesprekstof genoeg, want er was heel veel gebeurd, vooral in Duitsland. De Berlijnse Muur was gisteren op vrijdag 9 november 1989 gevallen. De muur werd vanaf dat moment opengesteld voor normaal menselijk verkeer. Een 45 kilometer lange muur in het hart van de Duitse stad Berlijn, die de scheiding had gemarkeerd tussen West-Berlijn, dat grondgebied was van de Democratische Bondsrepubliek Duitsland (West-Duitsland) en Oost-Berlijn, dat grondgebied was van de communistische Deutsche Democratische Republiek (Oost-Duitsland). Voor de Duitsers enorm emotioneel, omdat onder andere vele families zich nu weer konden herenigen. Er was dus een hoop te bepraten de komende weken.

Wat de machines betreft, de hoofdmotor liep goed, hoewel we natuurlijk nog maar net waren vertrokken. Er draaiden twee dieselgeneratoren wat noodzakelijk was voor de veiligheid (extra stroomvoorziening) om plotseling te kunnen manoeuvreren in dit drukke vaarwater.

Piet was een aardige vriendelijke collega, een goeie vent. Hij was in het werk geen moeilijke chef, maar toch ook wel weer heel punctueel als dat nodig was. Zijn manier van leiding geven was goed aanvaardbaar met daarbij voldoende overwicht. Ik kende hem al van eerdere reizen, die ik met Piet had gemaakt. Een beetje een binnenvetter soms en een enigszins eenzame teruggetrokken man. Hij werd door zijn moeder uitgeleide gedaan op de kade en dat zie je niet veel bij een vrijgezel en zeeman van rond de 30 jaar.

Enfin, ik had mijn wacht beëindigd en assistent wtk Onno Wijker en ik gingen omhoog via de machinekamertrappen naar onze hutten. De olieman van mijn wacht, Cor van der Wal (ome Cor), verliet ook de machinekamer, maar bovendeks in tegengestelde richting. Hij vertoefde op het achterschip. Dat deel van de boot werd door ons “de Achterruit” genoemd. Nu, anno 2014, een wat discriminerende benaming. In de Achterruit zaten de min of meer “gewone” schepelingen.

Meestal met twee man in een hut, behalve de bootsman, die had een hut voor zich alleen. Het was geen gewoonte en het werd door de chefs van dienst niet op prijs gesteld, wanneer een olieman na zijn wacht bij ons in de hut kwam zitten om even bij te kletsen of een biertje te drinken. Een beetje een ongeschreven onsympathieke maatschappijrichtlijn. Het zei zo, we konden er verder mee leven en de olieman eveneens.

‘Onno, heb je zin in een potje bier, dan haal ik er een paar uit de koelkast. Kunnen we even bijkomen van deze eerste start. Alles moet weer wennen toch?’

‘Ik zeg niet nee, chef. Kom eraan.’ Onno had er wel oren naar en het duurde niet lang of we zaten gezellig in mijn hut te filosoferen. “Filosoferen”, dat was het nieuwste modewoord, dat de woorden “slap lullen” had vervangen. Want dat was het uiteindelijk. Of gewoon een beetje gezellig bijpraten over van alles en nog wat.

We waren inmiddels op volle zee. Er was heel druk scheepvaartverkeer. Alle schepen volgen hier de zogenaamde

“boeienroute” tot voorbij het Nauw van Calais. Dat betekent, dat je soms met meerdere schepen tegelijkertijd naast elkaar opvaart over een breedte van enkele mijlen.

De boeienroute is een brede vaarroute op de Noordzee. Vrachtschepen kunnen er wel vanaf wijken, supertankers echter moeten absoluut deze route volgen in verband met hun diepgang.

Een enkele keer kwamen we een ander schip van de ZAL tegen, maar dat was meer uitzondering dan regel. Een paar flinke stoten op de luchthoorn volgden dan en de maatschappijvlag werd op beide schepen gehesen om elkaar te groeten. Onze schepen passeerden elkaar meestal van heel dichtbij. Een prachtig moment voor alle opvarenden. Soms kon je met behulp van een verrekijker je vroegere collega's duidelijk waarnemen. En er werd naar elkaar gezwaaid. Daar kwam wel eens een emotioneel traantje aan te pas. Zij gingen de “goeie?” kant uit naar Holland en terug naar huis.

Inmiddels was het vijf uur in de ochtend. We namen afscheid van elkaar en van ons lege bierblikje en kropen onze kooi in. Om acht uur moesten we er al weer uit om ons ontbijt niet mis te lopen. Het werd derhalve een kort slaapje. Ontbijt was er om 08.30 uur. Om 9.00 uur wachtte voor mij en Onno gewoonlijk het (over)werk.

Dat overwerk speciaal op dat uur van de dag werd door ons in de scheepvaart “torn toe” genoemd. Een term uit de techniek, die sloeg op de paar werkuren, die we soms moesten maken naast onze normale 2 maal 4 uur durende wachtdiensten. Buiten ons extra overwerk liepen we in een schema van vier uur “op” en acht uur “af”.

We waren echter net uit Holland vertrokken. Overwerk was gelukkig nog niet aan de orde. Na het ontbijt tussen 08.30 en 09.00 uur waren Onno en ik thans vrij van dienst en konden we doen wat we wilden. We waren inmiddels zo'n 6 uren van IJmuiden weg en lagen ongeveer voor de kust van België. Nagenoeg voor de ingang van het Nauw van Calais. Ik dacht erover om maar eens een wandelingetje over de verschillende dekken van de boot te maken. Mogelijk een gelegenheid om met wat andere nog onbekende opvarenden kennis te maken.

Op mijn weg kwam ik als eerste onze kok tegen. Hij stelde zich voor als Jansma. Een oudere, vrij magere man, die er een beetje groezelig uitzag. Niet echt een fris uitziend type. Op geen welvarend type. Het is niet leuk als je dat van een kok moet zeggen. De meeste koks zitten goed in hun vet en zijn uitgerust met een stevige buik. Jansma was zo'n figuur niet. Een aardige vent en broodmager. Naar later bleek, nam hij het niet zo nauw met de reinheid. Het verhaal ging rond, dat hij de soep met een (schone?) bezem roerde en de wastafel in zijn hut als urinoir, etc. gebruikte.

Uitleg: Wij, de scheepsofficieren, beschikten niet over een toilet in onze hut. We hadden een gemeenschappelijk toilet, behalve de hoogsten in rang, zoals de 1^e stuurman, hoofdwerktuigkundige en de kapitein. Deze gelukkigen beschikten over een eigen toilet en doucheruimte. Er waren gemeenschappelijke wc's en douches, maar voor sommige opvarenden was de afstand 's nachts naar het toilet te groot. Daarom werd de kleine behoefte maar al te vaak in de wastafel van de hut gedaan. Geen prettige gewoonte. Echter, zo vaak zou dat nu ook weer niet gebeuren. Maar toch?

Dan was er ook nog een koksmaat, genaamd Willem de Pijper. Dat werd al gauw Willem "Pieper." Hoe kan het ook anders. Men zei, dat het joch voornamelijk bezig was met het schillen van aardappelen. Beetje onzin natuurlijk, want er was een prima aardappelschilmachine aan boord. Slechts als die stuk was, om wat voor reden dan ook, werden de aardappels met de hand geschild. (voor ca. 35 man!).

Er moest dan ook nogal veel arbeidsintensief werk in zo'n kombuis worden gedaan, want je tovert niet zomaar even een maaltijd op tafel voor 35 tot 40 bemanningsleden en 10 passagiers. En het moest voedsel zijn van zeer goede kwaliteit, want de passagiers en de officieren slikten echt niet alles.

Al wandelend langs de kombuis kwam ik op het achterdek. Het was beter weer geworden en de zee zag er vrij glad uit. Windkracht 3 tot 4 Beaufort met wat lichte golfjes. We stoomden lekker door. De snelheid zal zo'n 15 à 16 knopen zijn geweest. Voor de landrotten;

dat is gelijk aan 15 tot 16 zeemijlen per uur. (ca. 28 tot 29 kilometer per uur). Een zeemijl is 1,852 kilometer.

In de loop van de middag zouden we de krijtrotsen van Dover wel kunnen ontwaren, mits het niet te nevelig werd. Wandelend over het achterdek keek ik omhoog naar de midscheeps.

Daar waren de passagiers gehuisvest. Er liepen enkele mensen over het passagiersdek, nieuwsgierig kijkend naar de zee en de verschillende kusten aan beide kanten. Op het passagiersdek liep ook een vrij jonge man met een paar kinderen rond. Hij was druk bezig zijn kinderen iets te vertellen over de dingen die hij waarnam. De man was een dertiger. Hij hield zich enthousiast met zijn nakomelingen bezig.

Op het dek waarop ik stond waren verder nog slechts enkele matrozen aan het werk. Een en ander moest nog zeevast worden gezet, alvorens we de Atlantische Oceaan op voeren. In de haven was daar schijnbaar nog geen tijd voor geweest en gezien het rustige weer kon die achterstand gemakkelijk worden ingehaald. Ik bekeek het allemaal van een afstand en besloot maar weer eens naar mijn hut te gaan om me daar te vermaken met het verder uitpakken van mijn koffers en inrichten van mijn hut.

De volgende dag, zondag, hadden we het Engelse kanaal verlaten en voeren we al ruimschoots op de Atlantische Oceaan. Dat was goed te bemerken. De golven waren iets hoger geworden en vooral de tussenruimte tussen twee golven(golfdalen) was veel langer geworden. Het voelde in ieder geval een stuk aangenamer aan.

Op de Noordzee is de golfslag veel korter en geeft dientengevolge veel meer schokken, waardoor je het varen als onrustig beleeft. Ik had er intussen een paar “wachtjes” opzitten en besloot een wandelingetje door de dienstgangen te maken.

Het was ongeveer 11.00 uur in de ochtend. Ik kwam langs de hut van mijn ass. wtk Onno Wijker. Hij deelde zijn hut met ass. wtk Dick van der Berg.

Een van de twee mannen lag op zijn kooi. De ander zat achter zijn bureautje een boek te lezen. Het bleek Dick te zijn, die te kooi lag. Ik

behoefde niet te vragen wat er aan de hand was. Hij zag er niet goed uit, dat zag je meteen, maar desondanks sprak ik hem toch maar aan. ‘Heb je overgegeven, Dick? Eet anders wat droog brood of iets dergelijks. Hoe voel jij je nu? Moet ik wat brood voor je halen uit de pantry?’ Ik probeerde maar wat. Er kwam helaas weinig uit.

De kerel was doodziek. Zeeziek wel te verstaan. Hij was groen en geel van ellende en zo misselijk als een kat. Dat is erg! Hij zag het helemaal niet meer zitten.

‘Ik moet niks hebben, meester. Ik ben zo ziek als een hond.’ Meteen daarop begon Dick weer te kokhalzen.

Echt zeeziek zijn is verschrikkelijk. Dan wil je niet meer leven. Maar wat deed Dick eigenlijk op dat moment in zijn hut en nog wel op zijn kooi? Hij behoorde op wacht te zijn in de machinekamer.

Zijn wachtchef, 4^e wtk Bart van Zon, had hem klaarblijkelijk nog niet gemist. Dat kon natuurlijk niet. Ik liep weg naar de hut van de 2^e wtk en vertelde over de vervelende toestand. De 2^e nam direct actie en ging in de machinekamer naar beneden om Bart erop te attenderen dat zijn assistent te kooi lag. Bart schrok ervan. Hij vroeg zich echter al langer af waar zijn assistent eigenlijk uithing. Dat de jonge vent op zijn kooi lag had hij absoluut niet gedacht. Bart sprak met de 2^e af om hem nu maar even te laten liggen, omdat de wacht er toch bijna opzat. Het liep zo langzamerhand al tegen twaalven. Het was weer mijn beurt om op wacht te gaan. Enfin, ik had mijn warme maaltijd er op zitten. Ik zat aan tafel met Onno en de tweede stuurman. Het was 10 minuten voor twaalf en bijna mijn tijd. Ik hees me in mijn (nu nog)witte overall. Mijn assistent Onno Wijker stond ook gereed en samen gingen we naar beneden om een wachtje van 4 uur te “kloppen”.

Bij de manoeuvreerstand aangekomen stond Bart al op ons te wachten samen met olieman Henk Bres, maar zonder zijn assistent. De zeeziekte van Dick was vanzelfsprekend een belangrijk feit om noodzakelijk even bij stil te staan. Hij had de jongen nog niet gemist, wat niet zo’n goeie beurt was voor Bart. Maar, er was nog iets gebeurd, waarover Bart zich duidelijk zorgen maakte.