

Zeevaartherinneringen

Eerdere uitgaven in de serie zeevaartboeken zijn;

ISBN

Waarom de Cornelis V. moest zinken	(978 940 210 3373)
Europoort in angst	(978 940 210 8842)
Verleid?! in maritieme valkuil	(978 940 212 9823)
Nooit meer terug naar Haria	(978 940 214 8169)
Van Koopvaardiger tot Platformbezoeker	(978 940 218 0206)
Amsterdam-Buenos Aires in ruw vaarwater	(978 940 217 9507)
Vakantiepark in opspraak	(978 946 405 2275)

Copyright, © 2024

Uitgave;

Illustraties/omslag;

Uitgave datum;

Gerard H. Nijmeijer

In samenwerking met Brave New Books

Gerard H. Nijmeijer

5 oktober 2024

Alle in dit verhaal voorkomende personen zijn ontleend aan de fantasie van de schrijver. Elke gelijkenis met bestaande personen berust op toeval.

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.

Zeevaartherinneringen

Herinneringen van een koopvaardijmachinist uit de jaren 1960 - 1975.

Gerard H. Nijmeijer

1. Hoe het begon.

Het is al vele jaren terug in de tijd. Ik heb het over de gebeurtenissen in mijn jongere levensjaren tussen 1960 en 1973. Nu, omstreeks het jaar 2022, jeuken mijn handen om mijn zeevaartherinneringen alsnog op papier te zetten. Naast een aantal boeken die ik heb geschreven is deze biografie een verzameling van een flink aantal gebeurtenissen die ik in mijn zeevaartperiode daadwerkelijk heb meegemaakt. Het is een biografisch verhaal. Alle beschreven gebeurtenissen berusten op waarheid en zijn dus daadwerkelijk door mij als schrijver van deze paperback meegemaakt.

Het moest er eens van komen. Ik, de schrijver van deze biografie, ben Gerard H. Nijmeijer. De H staat voor Hendrik. Geboren in Amsterdam-Oost aan de Beukenweg nr. 27 in maart 1945.

Ik ben echter opgegroeid in Castricum en nog juist geboren in de eindfase van de 2^e wereldoorlog. Teruggerekend moet ik door mijn ouders verwekt zijn in ongeveer de periode rond half juni 1944.

Waarom toen juist in die oorlogstijd? Ik kan er slechts naar gokken. Mijn ouders zijn overleden in de jaren 80 van de 19e eeuw. Vragen kan ik het hen niet meer. Ik heb er eigenlijk zelf nooit bij stilgestaan, tot later dergelijke vragen alsnog bij je opkomen. En dan laat het je niet meer los.

Wat ik wel weet is dat de landingen in Normandië van de Geallieerden plaats vonden vanaf ongeveer 6 juni 1944. Mogelijk, dat er toen een soort vrijheidsgolf van vreugde en optimisme over Nederland kwam, vanwege het feit dat de oorlog nu wel snel beëindigd zal worden. En dat het Hitler-tijdperk spoedig afgelopen zou zijn. Het was dan ook best voorspelbaar dat vele huwelijken nu de kans schoon zagen om veilig een nageslacht te verwekken.

Maar het liep allemaal niet zo voorspoedig. Het duurde helaas uiteindelijk nog een krap jaar voordat de bevrijding van Nederland daadwerkelijk plaats zou vinden. De Duitsers waren taaie tegenstanders, maar uiteindelijk werd Nederland op 5 mei 1945 bevrijd. Toen lag ik nog in de luiers en was ca. twee maanden oud.

Na de oorlog verhuisden mijn ouders weer terug naar een woning in de Mr. Ludwigstraat 6 in Castricum. Op dat adres ben ik opgegroeid en heb daar mijn jeugd tot mijn 22 levensjaar doorgebracht.

Voor die periode en deels in WO 2 woonden mijn ouders in de Mr. Ludwigstraat 27. Vanuit dat adres werden ze door de Duitsers gedwongen te vertrekken.

De reden van dat vertrek uit Castricum was, dat grote delen van wijken in Castricum ontruimd moesten worden. Die ontruimde gebieden in een bepaalde kuststrook waren tot “spergebied” verklaard. De Duitsers verwachtten namelijk dat de geallieerde legers hier mogelijk zouden kunnen aanlanden en er zodoende in die streek hevig gevochten zou kunnen gaan worden.



Links op de foto de anti tankmuur in Castricum langs de Oude Schulpweg aan de bosrand. (boven en onder).



Een grote zware betonnen muur (tankwal) met een lengte van enkele kilometers tegen de duinrand getuigd nog steeds van verdedigingswerken van de Duitsers tegen deze mogelijk te verwachte geallieerde invasie, die op die plek uiteindelijk nooit heeft plaats gevonden. Die inval vond destijds dus plaats in Normandië.

Op mijn 12^e jaar verliet ik de OLS te Bakkum. Deze Openbare Lagere School lag aan de Bakkummerstraat tegen de duinrand. Ik had in de 6^e klas een extra cursus gevolgd, wat inhield dat ik bijlessen kreeg in een “uitverkoren” groepje van gemotiveerde leerlingen om toegelaten te kunnen worden tot de HBS. Deze afkorting stond destijds voor de benaming van Hogere Burger School. Die naam zou nu anno jaar 2022 echt niet meer kunnen.

De cursus doorliep ik met glans en ik was er klaar voor om naar de beoogde HBS te gaan in Alkmaar aan het Canadaplein.

Maar wat schetste mijn verbazing. De overstap naar de HBS ging tot mijn grote teleurstelling niet door. Waarom nu niet? Ik begrijp er tot op heden nog steeds geen snars van, omdat ik hele goede cijfers had op mijn rapport. Wat ik wel heb gedacht is, dat er tussen mijn vader en de hoofdonderwijzer, de heer Toornstra, is gekonkeld, dat het beter zou zijn voor mij, om me maar naar de ULO te sturen. ULO staat voor Uitgebreid Lager Onderwijs. Achter mijn rug om was er bedisseld mij dus niet naar de beoogde HBS te laten gaan. Waarom niet, daar ben ik nooit achter gekomen. Ik vermoed, dat het te maken had met het milieu waaruit ik voortkwam. Mogelijk was mijn vader niet hoog genoeg in aanzien of niet hoog genoeg geplaatst op de maatschappelijke ladder. Mijn pa was een goed geschoolde werknemer. Hij had de grafische school doorlopen en werkte bij een dagblad in Noord Holland (VND of wel Verenigde Noord Hollandse Dagbladen) als typograaf. Daar was hij chef van de nachtploeg annex assistent bedrijfsleider. Politiek was hij zeer goed op de hoogte, maar voldeed volgens de “klasse-eisen” destijds niet aan het milieu om mij naar de Hogere Burger School te sturen. Ik denk, dat zoiets achteraf de reden was. Iets anders kan ik niet bedenken.

Hoofdonderwijzer Toornstra vond dat waarschijnlijk niet zo nodig en vond me voor de ULO meer geschikt. Maar waarom dan wel die voorbereidende cursus gestart? Met mij werd daarover nooit gesproken. Althans niet wat ik me kan herinneren. Het was allemaal een beetje achterbaks en bleef tot op heden een teleurstelling voor me.

In de 4^e klas van de ULO aan de Juliana van Stolbergstraat in Castricum was ik 16 jaar oud. De ULO doorliep ik met glans.

Hoewel in de latere 4^e klas de cijfers wel wat lager werden, voornamelijk voor de Franse taal, kon ik goed meekomen. Wiskunde ging me heel goed af en vond ik best plezierig om te doen. Vooral natuurkunde was mijn favoriete vak.

Maar vlak voor mijn eindexamen gebeurde er iets bijzonders. In ca. maart van het jaar 1961 voor het eindexamen werd ik opgenomen in het katholieke Sint Elisabeth ziekenhuis te Alkmaar voor een kleine onschuldige operatie. Een bal(testikel) die in mijn buik was achtergebleven bij de geboorte moest operatief worden uitgedaald naar het scrotum. De operatie was geslaagd en na een week mocht ik naar huis. In de dagen daarna kwam er echter een flinke tegenslag. De operatie-wond wilde niet goed genezen en bleef etteren. Na overleg met de huisarts werd ik opnieuw opgenomen.

In het ziekenhuis in Alkmaar werd alles gedaan om mij weer te genezen, maar de heling van de wond wilde maar niet vlotten. Ik zag mijn ULO examen volledig de mist in gaan. Wat moest ik doen? Een vorm van paniek begon me te bekruipe.

Ik besloot in het ziekenhuis te gaan leren voor mijn eindexamen. Mijn leerboeken werden naar het ziekenhuis gebracht door mijn ouders en zo was ik wekenlang wiskunde en natuurkunde vraagstukken aan het maken in het ziekenhuisbed om me op het gewenste niveau te brengen. Ik deed serieus mijn uiterste best om me voor te bereiden op het examen. Het leren in het ziekenhuis ging me goed af. Ik werd omringd door vriendelijke nonnen. Deze vrouwen deden alles voor me. Ik werd liefdevol verzorgd en had de grootste lol in dat ziekenhuisbed.

Naast me lag een ruwe, grove, qua omvang, gezette vent waar ik het goed mee kon vinden. Hij vertelde me, dat ie in de haven had gewerkt. Wat hij precies mankeerde weet ik niet. Ben er geloof ik nooit achter gekomen.

Zijn echtgenote nam nogal eens iets lekkers mee van huis. De man werd door zijn echtgenote met gebak gevoerd en af en toe ontsnapte de kerel uit het ziekenhuis om vervolgens een pot bier te drinken in café Koekenbier aan de overkant van de Kennemer straatweg. Door de nonnen werd dat schijnbaar oogluikend toegestaan. Of de verpleging had dat schijnbaar nooit in de smiezen.

Uiteindelijk werd ik na zes weken genezen verklaard en mocht ik het Elisabeth ziekenhuis verlaten. Ik kon me thuis verder gaan voorbereiden op het examen. Dat verliep helaas niet allemaal even gladjes.

De hoofdonderwijzer (nu “directeur” genoemd), de heer Freling gaf me weinig kans op een positieve examenuitslag.

Hij raadde me af om examen te doen en gaf mij en mijn ouders geen garantie op een positieve uitslag. Weer een teleurstelling en wat een negatieve benadering. Maar ik was het met de man totaal niet eens.

Hoe mijn ouders hier in stonden weet ik niet. Ze hielden me absoluut niet tegen om alsnog examen te doen.

Ik wilde examen doen tegen het besluit of advies van de leraren in. Ze trokken hun handen van mij af. Maar ik meldde me toch aan voor het eindexamen. Ze konden van mij de pot op. Niet geschoten is altijd mis. Ik ging dus op voor het schriftelijk MULO-examen, dat werd gehouden in het Kennemer theater aan de Zeestraat in Beverwijk. Het mondeling examen werd enige dagen later gehouden.

Voor mij was de uitslag 's middags om ca. 16.00 uur geen verrassing. Ik was geslaagd voor het MULO-diploma met goeie cijfers. Goede cijfers voor wiskunde B, alleen de cijfers voor de talen waren aan de magere kant. Frans een 5, de rest 6'n en 7'ns met een enkele 8.

Ik had wraak genomen op het lerarenkorps en die lui voor schut gezet. Een heerlijk gevoel. Van die leraren eigenlijk nooit meer iets gehoord. Ze zullen me wel hebben gefeliciteerd, maar ik weet er verder niets meer van. Het had klaarblijkelijk geen indruk op me gemaakt.

Ter info: mijn school was een ULO school, maar het examen was een MULO examen. MULO stond voor Meerder Uitgebreid Lager Onderwijs en ULO stond voor Uitgebreid Lager Onderwijs. Het verschil is me nooit duidelijk geworden.

Tijdens die examenperiode rees de vraag, wat gaat er na de ULO met mij verder gebeuren? Wat ga je doen? Welk beroep en voor welk vak ga je kiezen? Zowel voor mijn ouders en als ook voor mijzelf een razend belangrijke vraag. Ik had allerlei plannen, waarvan er velen niet direct realiseerbaar waren. Misschien wel piloot worden of een dergelijk spannend beroep, maar helaas, voor vele beroepen voldoe je mogelijk niet aan gestelde eisen. Of je ogen zijn niet goed, of je hebt platvoeten of ze schatten jouw intelligentie niet hoog genoeg in.

Getest ben ik niet. Kan me dat niet herinneren, maar het zou wel handig geweest zijn. Mogelijk was dat een te dure grap voor mijn ouders. En daar komt ie weer, volgens de klasseleraar (mentor bestond toen niet) van de ULO was de gang naar de HTS (Hogere Technische School) te hoog gegrepen. In negatieve adviezen blonken ze daar ook al weer in uit.

De realiteit was echter, dat ik niet met het ULO papiertje op de HTS werd toegelaten, omdat voor toelating het HBS diploma vereist was. Ik kon dus simpelweg niet naar de HTS.

De benaming Uitgebreid Lager Onderwijs was hoogstwaarschijnlijk een miskleun qua benaming voor die tijd. Je leerde je een rotje, werd veel schriftelijk overhoord en het niveau was best hoog, zowel voor de talen als voor de wiskunde-B kant. Alleen de hogere wiskunde werd niet behandeld. Jammer, dat beetje had er ook nog wel bij gekund, dan hadden ze de MULO van toen HAVO kunnen noemen. Het zou elkaar thans niet veel ontlopen hebben. De opvolger van de MULO, de MAVO bleek het in later jaren ook niet al te best te doen. Voor mij werd het toen dus zoeken naar een andere vervolgopleiding. De HTS viel helaas af.

Tijdens die ULO-periode bracht ik zomers met mijn vrienden veel tijd door op het strand van Bakkum/Castricum. Vooral over het strand struinen en jatten was mooi werk. Maar ook in de Noord-Hollandse duinen was ik vaak te vinden.

Het sleutelen aan brommers en ander mechanisch tuig was toch wel een van mijn leukste bezigheden.

Mijn vaste vriend destijds was Nico van 't Veer. De jonge vent zat bij mij in de klas op de ULO. Nico was een jaartje ouder, zou dus een klas hoger moeten zitten, maar zat als gevolg van een keer blijven zitten daardoor bij mij in de klas.

Samen fietsten we vaak naar IJmuiden om daar bij de grote zeesluizen naar de komende en vertrekkende zeeschepen te kijken. Toen konden we nog vlak bij de schepen komen, hetgeen thans anno 2022 al jarenlang niet meer mogelijk is. De terreinen zijn nu volledig voorzien van hekken vanwege de veiligheid. Het sluiskadeterrein kom je nu niet meer op. Voor ons was het kijken naar de zeeschepen machtig interessant. De schepen maakten heel veel indruk op mij en m'n vrienden. Mede door deze uitstapjes kregen we een klein beetje een beeld van het werken op de zeeschepen. Aan de kleuren op de schoorstenen leerden we veel rederijen kennen.

Anno 1 februari 2022 is de nieuwste grootste zeesluis ter wereld door koning Willem Alexander in gebruik genomen. Deze enorm grote zeesluis is gebouwd om de grootste schepen, zowel in de containervaart als de passagiers(cruise)vaart, te kunnen schutten. De oudste grote zeesluis was te klein geworden. Er was een grotere nieuwe zeesluis nodig. De naam werd "Zeesluis IJmuiden."

Alles ging per fiets vanuit Castricum. Later, toen mijn vriend Nico een brommertje op de kop had weten te tikken mocht ik bij hem achterop zitten en werd de tocht naar de sluizen wat gemakkelijker.

Het brommertje van Nico was een oud kreng, maar hij bracht ons toch vele malen naar IJmuiden. Voor ons beiden waren het leuke uitstapjes. Een vast aanlooppunt was een patatzaak tegenover de kleine zeesluis. Vandaar ging het naar de visafslag of naar de visserijhavens om de viskotters te bezoeken. Ook in de vishallen namen we soms stiekem een kijkje, alhoewel dat waarschijnlijk niet was toegestaan.

De kade van de zeeslepers van Wijsmuller werd als vast pandoer bezocht. Prachtige zeeslepers en altijd schitterend om naar te kijken. Ook op de Zuid- en de Noorder zeepieren waren we vaak te vinden, onder andere om naar de zeesportvissers te kijken.

Toen kwamen die lui nog thuis met bakken kabeljauw in hun fietstassen. De viskotten hingen er soms uit. Dat is nu helaas wel verleden tijd.



Nico op zijn bromfiets met op de achtergrond een oud stoomschip in de Midden zeesluis van IJmuiden.

Bij de beroepsviskotters was ik met Nico regelmatig te vinden. Hier was een totaal andere wereld vergeleken met ons leven in het dorp annex forensenplaats Castricum.

Op de aanlegkades voor de viskotters rook je de zee en de zeevis. Meeuwen vlogen voortdurend over ons hoofd om gemorste haring of ander soort vis te verschalken. Deze enorme grote vogels hadden er totaal geen moeite mee om een complete vette haring, die op de kade was gevallen vanuit een hijs, op te pikken en in een keer naar binnen te werken.

Diverse malen heb ik dat gezien. Op zaterdag was het uitgestorven in de visserijhavens, zodat ik zonder een uitbrander van een schipper te krijgen, een kijkje op het dek van een kotter kon nemen. Op de foto sta ik op een dekwinch klaar in een pose voor de fotograaf. Dat zal Nico wel geweest zijn. Met mijn Agfa Clack cameraatje, waar een filmrolletje voor 8 foto's in zat.



Gerard op de Vrouw Alida in de visserijhaven te IJmuiden.

Toen ik 16 jaar oud was mocht ik volgens de wet bromfiets rijden. Een prachtig moment. Daar keek ik echt naar uit. Om te beginnen mocht ik oefenen op de brommer van mijn vader. Dat was een Sparta met 50 cc. JLO motor. Ik kon niet wachten om ook een 2^e hands brommertje te kopen.

Mijn eerste en laatste bromfiets was een oude Kaptein Mobylette met V-snaar aandrijving. Het ding was al een paar jaartjes oud, toen ik hem voor 50 gulden kocht van een particulier, maar desalniettemin kon ik er lekker hard op scheuren.

Het eigenwijze brommertje had een speciaal geluid, een echt Kaptein-Mobylette geluid.

Dat geluid was deels afkomstig van een V-snaar aandrijving die je verder op geen enkele bromfiets zag. Je kon ze van een afstand al horen aankomen.

Met het ding heb ik een paar jaar in de zomervakanties naar de tuinderijen van Blom & Padding in Wijk aan Zee gereden om daar met een ploeg scholieren op het land te werken. Ik zocht vakantiewerk en via een advertentie in de krant solliciteerde ik op dat vakantiebaantje. Lekker buiten op het land werken leek me wel leuk. We werden bij B & P ingeschakeld om de gladiolen te wieden en te “ziek zoeken” en o.a. om achter de bollenrooimachine te lopen. De bedoeling was om bollen te rapen, die naast de rooimachine waren gevallen. Die werden door ons verzameld en in kistjes gegooid. “Ziek zoeken” hield in de gele blad gladiolen uit de aarde te trekken om te vernietigen.

Het wieden van onkruid tussen de gladiolen was het gezelligste en leukste klusje. We werkten op een rij van scholieren naast elkaar met ca. acht personen. Met een transistorradio naast ons en cassettebandjes draaiend met liedjes van Jo Fisher (eigen naam Jaap Visser) en Boudewijn de Groot. Allemaal protestsongs. Liedjes als ‘Het ei, Cipier Tierelierreliet, Om je geld, Het kerkhof, Jan Klaassen was trompetter, etc.’ waren favoriet en werden in koor meegezongen.

Een van de scholieren zat op de PABO (toen nog genaamd “Kweekschool voor het onderwijs”) en kende vele van die liedjes uit zijn hoofd.

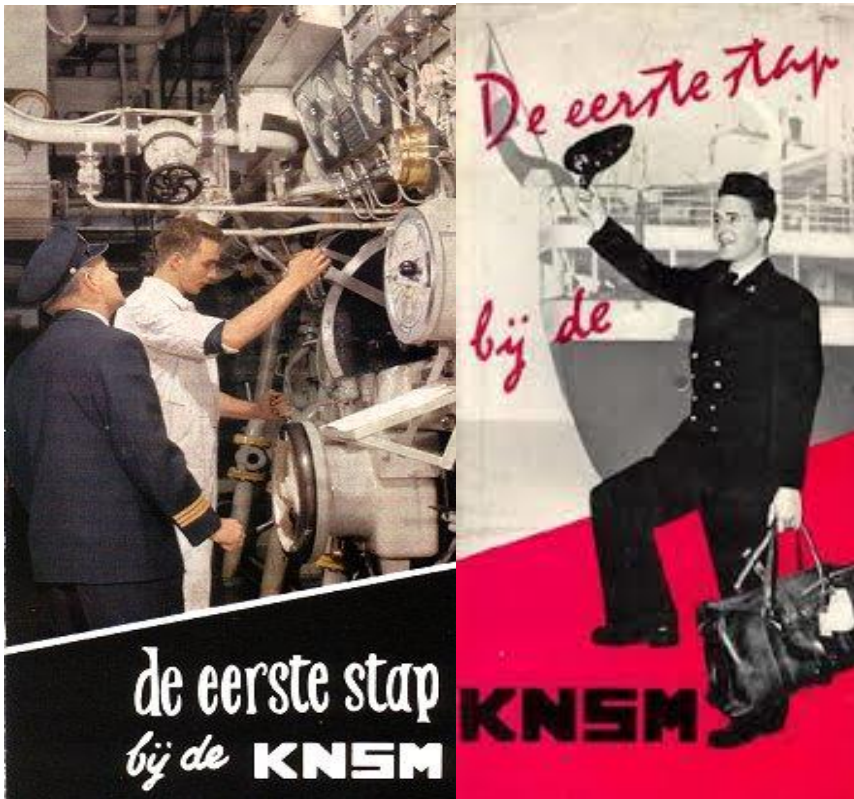
Het was leuk onkruid wieden op die manier. En dan weer terugrijdend met de Mobylette naar mijn ouderlijk huis in Castricum. Het was zo wel vol te houden op de “Nollen”. Zo heette die duinstreek, waar tuinbouwbedrijf B & P zat.

De oorlogsjaren van WO 2 lagen nog niet zover achter ons. De opbouw van Nederland na de tweede wereldoorlog was nog steeds in volle gang. Ook de koopvaardijvloot deed daar hard aan mee. Het was 16 jaar na WO 2, dat ik een keus moest maken voor wat ik zou gaan doen na de ULO. Op school en in tijdschriften, zoals radiogidsen, diverse kranten, etc. stonden vaak advertenties, waarin werd gevraagd om te solliciteren naar het beroep van koopvaardijofficier. Brochures met schitterende kleurenfoto's van Shell over hun “Multi Purpose” tankers gleden in de brievenbus op mr. Ludwigstraat 6 te Castricum.

De prachtigste brochures kon je aanvragen en sommigen werden zelfs op school uitgereikt. De hele koopvaardij was nog steeds een “boming business”.

Schepen gleden achter elkaar wekelijks van de helling. Werven als Van der Giessen, gebr. Pot, Boele Bolnes, Verolme, Smit Kinderdijk, NDSM, ADM, Wilton Feyenoord, De Schelde te Vlissingen, enz. bloeiden enorm.

Destijds waren er een groot aantal scheepswerven langs onze Zuid Hollandse rivieren gevestigd. De schepen die daarbij werden opgeleverd en te water gelaten, moesten allemaal worden bemand. Daar was veel varende personeel voor nodig. Het beroep van scheepswerktuigkundige en stuurman werd in prospectussen dan ook groots uitgemeten en als prachtig en avontuurlijk voorgesteld.



Wervingsbrochure voor personeel van de KNSM.

Nou voer in die periode een buurjongen van mij, Jack Stuijbergen, als scheepsmachinist bij de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (afgekort KNSM). Jack was een paar jaar ouder als ik.

Het gezin, waarin hij opgroeide was nogal vooruitstrevend. Je kon het niet vergelijken met de autochtone Castricummers, waarvan de oorspronkelijke bevolking voornamelijk bestond uit tuinders/akkerbouwers en veeboeren.

Zij kwamen wel voort uit de oorspronkelijke autochtone bevolkingsgroep, maar op een of andere manier hadden ze zich daar toch uit weten los te maken. Pa Stuifbergen had gevaren als stuurman op de koopvaardij.

Het gezin had lange tijd in Zuid-Afrika gewoond en was later weer teruggekomen naar Nederland. De oudste zoon was geëmigreerd naar Canada en de jongste zoon Hein ging naar de HTS of zat daar reeds op. Een dochter was kleuterjuf. Geen doorsnee gezinnetje dus.

Ik had veel contact met Hein, de jongste zoon uit het gezin. Van Hein hoorde ik vele verhalen over zijn oudere broer, die koopvaardijmachinist was. Het werk wat zijn broer deed trok me aan en ik begon steeds meer voor dat beroep te voelen. Ik zag het al helemaal voor me, varend naar de andere kant van de wereld. Scheepsmachinist! Een mooi uniform aan en omgaan met gigantische motoren. Dat leek me wel wat. Ik keek er steeds meer naar uit. En mede ook, omdat er door mijn ULO leraren werd gesteld, dat deze opleiding iets minder zwaar was dan de HTS opleiding. De Hogere Zeevaartschool voor Scheepswerktuigkundigen was wat minder theoretisch maar praktischer ingesteld.

Kwam dat even goed uit. Het duurde niet lang meer of ik had mijn keuze gemaakt. Ik zou naar de Hogere Zeevaartschool gaan.

Ik vertelde het mijn ouders. Ze schrokken niet eens van mijn voorstel. Ze vonden het eigenlijk wel een goeie beslissing. Hun zoon zou over de zeven zeeën gaan zwerven en dat al op achttienjarige leeftijd. Gelukkig hadden ze er geen moeite mee en is er geen onvertogen woord over mijn keus gevallen. Wat was ik blij. Zag het al helemaal zitten. Gerard naar de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen! Zo heette destijds de Hogere Zeevaartschool aan de Overtoom 301 te Amsterdam.

2. Naar de Hogere Zeevaarschool.

Na het plegen van wat telefoontjes had mijn vader een afspraak geregeld met de administratie van de school. Dat hield onder andere in een gesprek met de toenmalige directeur, de heer Van der Borden.

Samen met mijn pa ging ik naar Amsterdam. Destijds een hele belevens. Na de treinrit volgde een tochtje met tramlijn 1 naar de halte tegenover het adres Overtoom 301. Die halte was precies voor de ingang van de Hogere Zeevaarschool.

Boven de ingang van de school hing een groot bord met in steen gebeiteld de inscriptie: “Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen”. Daar is nu niets meer van te zien. Die tekst is weggehaald en vervangen door een groot wit paneel.

Het gebouw zelf bestond uit meerdere behuizingen en grensde met zijn achterkant aan het Vondelpark. Na haar diensttijd als zeevaarschool is het gebouw en wat daar achter stond in gebruik genomen als een soort “kunst” fabriek annex opleidingsinstituut voor theater- en filmacademici.

Het gesprek met de directeur verliep heel vriendelijk. Van der Borden was een bijzonder aardige vent. Na verhalen die zich de ronde deden was de man zeer populair en geliefd bij zijn leerlingen. Het gesprek ging al snel over de aan te schaffen studieboeken en waar ik die zou kunnen bestellen. Veel keus over waar en bij wie was er niet. Hij wees ons op boekhandel Stam naast de toegangspoort van de school. Daar kon ik al mijn schoolboeken bestellen. Maar dat was nu nog niet aan de orde. Dat moest later maar een keer gebeuren. We kregen van Van der Borden een boekenlijst mee. De bedragen van de boeken logen er niet om. Mijn vader was aan die technische boeken al gauw 1000 guldentjes kwijt. Technische boeken met veel technische tekeningen waren kostbaar. Die boekenkosten hakten er behoorlijk in. Maar daar hadden we wat op gevonden.

De gezamenlijke koopvaardijreders hadden een fonds opgericht met als doelstelling het financieel ondersteunen van gezinnen door het uitreiken van studiebeurzen aan toekomstige leerlingen van Hogere Zeevaarscholen. Daar had ik juist tijdig op ingeschreven. Ik kon een studiebeurs krijgen onder voorwaarde dat ik drie jaar moest varen bij een Nederlandse koopvaardijreder. Het leek me een mooi aanbod en ik dus schreef er op in.

Die drie jaren dacht ik sowieso wel door te komen. De beurs werd ons/mij toegekend. De financiële zorgen waren voorlopig voorbij. Ik kon er na twee jaar zeevaartschool meteen mijn uniform van kopen. De beurs die ik kreeg was rond de 3000,- guldens. Ook dat was een prettige financiële bijkomstigheid. Daar kon ik dus aanzienlijk een en ander van bekostigen. Mijn ouders waren gerustgesteld. Thuis konden we de boekenlijst nog eens goed bestuderen om vervolgens de bestelling per post te plaatsen.

Op het moment dat ik mijn eerste bezoek aan de school bracht in september 1961 was Van der Borden juist met pensioen gegaan. Zijn plek werd opgevolgd door de heer La Hey, een ex-marineofficier, die bekend stond als een strenge handhaver van de schoolregels.

Dagelijks ging ik in die komende twee jaar met de trein van Castricum naar Amsterdam vv. Mijn ouderlijke woning was gelukkig niet ver afgelegen van het treinstation van de NS. Na ontbijt 's-morgens een kwartiertje lopen naar het station en vervolgens als een van de vele forensen in de trein boemelen van ca. zeven uur in de ochtend richting het Amsterdam-Centraal station.

Het boemeltje deed er zo'n 45 minuten over, zodat ik om kwart voor acht op de tram voor het centraal station kon staan wachten.

Het was vaak duwen en trekken in de trein. Bijna altijd was de trein overvol. Er werd omstreeks die tijd meestal een extra lange forensentrein vanuit Alkmaar ingezet. Deze had de bijnaam "Blauwe Engel". Een hele simpele trein, waar veel reizigers ("reisvee") in kon plaats nemen. Vooral als het geregend had, was dat minder prettig. Vaak moest je ruim een half uur tot drie kwartier staan tussen natte en bezwete jassen en kon je een stukje krant van een ander meelesen. Tenminste als een staande passagier zijn krant gedeeltelijk had weten te ontvouwen tussen al die lange staande naar zweet stinkende ruggen. Met een beetje geluk zat je letterlijk en figuurlijk met je neus in de Telegraaf van een ander.

Verder was er weinig leuks aan die treinrit. De meeste lui zaten te maffen, suf voor zich uit te staren of door het raam naar buiten te kijken. Het was destijds wel heerlijk rustig. Telefoontjes, zoals nu in deze tijd anno 2022, gingen niet af, want de GSM (mobiele telefoon) bestond gewoonweg niet. Het was vrijwel stil, behalve als er ergens een verhitte discussie plaats vond.

Dan was het leuk meegenieten. Om ongeveer half acht tot kwart voor acht kwam de trein in Amsterdam Centraal aan.

Snel uit de trein naar de tramhalte van lijn 1 richting Overtoom. Met die tramlijn kwam ik dan ruimschoots op tijd bij mijn nieuwe school aan.

De Zeevaartschool was ongeveer in het midden van de Overtoom. Officieel heette de school “Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen”. Op de Overtoom zag je er niets van.

Er was slechts een ingangs-tunneltje tussen de huizen, waarboven een groot bord hing, dat leidde naar de school, die achter de gebouwen van de straat stond.

Hieronder een foto van de toegangspoort van de ex-machinisten-school, waarbij de achterliggende gebouwen thans in gebruik zijn t.b.v. de filmacademie.



Toegangspoort van de filmacademie a.d Overtoom 301.

Om half negen ging de poort open en mocht ik naar mijn klaslokaal. Na de aanmelding en inschrijving begon het leren van een technisch vak, zoals het vak stoomketels, stoomturbines, stoomwerktuigen, dieselmotoren, scheepsbouw en elektrotechniek. Verder veel wiskunde, scheikunde en natuurkunde. Daarna 's middags meestal praktijkvakken als lassen, smeden, montage, metaaldraaien, bankwerken, plaatwerken en elektropraktijk. Twee jaar duurde de dagopleiding. Het was voor mij een verademing. Heerlijk, geen Frans en Duits meer op het lesprogramma. Slechts een uurtje Engelse- en Nederlandse taal in de week.

De achterkant van de school grensde aan het Vondelpark. Dat was voor ons als leerlingen een leuke bijkomstigheid, vooral in de middagpauzes. Aan het Vondelpark lag ook de Huishoudschool. Voor vele leerlingen blijkbaar gemakkelijk, alhoewel ik de meisjes van de Huishoudschool daar nog nooit had gezien. Ik vermoed, dat die verhalen behoorlijk overdreven waren.

Tussen de middag wandelden we veel in het Vondelpark en aten daar ons broodje, van huis meegekregen, op. Er was geen kantine op school. Dat was alleen maar luxe.

Na schooltijd gingen we in eigen groepjes langs de dichtstbijzijnde koffiehuisen, waarvan “Avanti” er een van was.



De foto hierboven is zoals ik de toegangspoort Overtoom 301 uit mijn schoolperiode ken.

Die koffiehuisen draaiden, voornamelijk tussen de middag, op volle toeren, mede door de leerlingen van de zeevaartschool. Andere lui kwamen er vrijwel niet en “allochtonen” bestonden toen nog niet. Een koffiehuis was ook een echt koffiehuis en geen “koffieshop” (drugs-shop). Over drugs werd door ons leerlingen en anderen niet gedacht en niet gepraat. Het probleem speelde toen niet.

De heer La Hey was een strenge, maar ook een goeie en rechtvaardige directeur. En wetende, dat als je aan de regels hield, had je niets van hem te duchten.

Het verhaal deed echter ook de ronde, dat hij zware straffen uitdeelde aan degenen, die de schoolregels overtraden. Zo was er een ervaren werktuigkundige van veel oudere leeftijd, die voor diploma C (hoofdwerktuigkundige) studeerde en al jarenlang had gevaren/gewerkt in een hogere rang, die betrappt werd op roken in een klaslokaal.

Nou was roken op school verboden en iedereen wist dat. Hield je je er niet aan, dan liep je toch wel het risico om een fikse reprimande te krijgen. Zo ook dus deze meneer.

Hij werd betrappt op roken en prompt werd hem de toegang tot de school ontzegt. Hoe het verder met hem is afgelopen weet ik niet. Ik heb de man nooit meer gezien. Maar het zal wel in der minne geschikt zijn met La Hey, want was je van de school getrappt, dan was je toekomst op zeevaartgebied ook voorbij. Zover zal de nieuwe directeur het wel niet hebben willen laten komen.

Ik heb er een hele goeie en leuke tweejarige schooltijd gehad. Zaterdag was er geen school, behalve als je narigheid had uitgehaald en je was op de straflijst komen te staan. Dan moest je op zaterdagmorgen terugkomen om corvee te doen en was meteen je hele vrije zaterdag naar de knoppen, dus je keek wel uit. Ze wisten je dus wel te doen gehoorzamen.

De mooiste lessen vond ik de praktijklessen, zoals machinebankwerken, lassen, smeden, metaal draaien, plaatwerken en sleutelen in de machinekamer. In die ruimte stond een metershoge triple expansie stoommachine opgesteld, waaraan we konden sleutelen. De machine was natuurlijk al voor de “tigste” keer uit elkaar gehaald. Maar leuk om aan te werken en dan alles weer in elkaar zetten.

In het smeedlokaal stonden, als ik het me goed herinner ca. acht smidse. Ze werden gestookt met vette steenkool en elke smidse had een elektrische (lucht)aanjager. Een soort ventilator, dus.

Een van de opdrachten, die ik moest maken bestond uit het smeden van een stalen ketelklem. Een stuk ijzer moest je rondsmeden in een soort hoefijzer-vorm. Daar werd een stuk rond ijzer aan vast gelast, waarin een gat werd geboord en waar vervolgens schroefdraad in werd getapt.

In de schroefdraad kwam het draaiende deel, dat diende om tussen de uiteinden iets vast te klemmen. De “ketelklem” heb ik nog steeds thuis in mijn werkplaatsje. Ik gebruik het apparaat nog altijd.

Het mooie van het smeden was, dat je lekker met vuur en een lucht-aanjager kon spelen. Autogeen- en elektrisch lassen hoorde er uiteraard ook bij. Ook heel leuk om te doen. Vakken, waar ik altijd veel lol in heb gehad. En veel plezier van de werkstukken gehad, zoals de ketklem en de parallelklem, gemaakt onder het toezicht van leraar Boomsma.

Mijn schoolmaat was Cors Kleiweg uit Hillegom. Hij zat meestal naast me in de klas, tijdens de lessen van mijnheer Offenbeek. Deze leraar gaf les in werktuigbouwkunde. Hij maakte de prachtigste technische tekeningen op een groot schoolbord met krijtjes in allerlei kleuren.

Klassefoto 1957-2b/BM KVS-Amsterdam

Van de heer Theo Pondaag ontvingen we bijgaande klassefoto met namen.

Van linksboven naar voor

1e rij: P. Jong, J.M. Heyer, E.U. Soesman, Th.G. Pondaag;

2e rij: W. Bouwhuis, J.A. van Offenbeek (leraar scheeps-werktuigkunde.)

3e rij: B.J. Bouwman, R.A. Wiedenhof, G.F. Tik, R.A. Bloemhard, H.J. Welleman;

4e rij: L.M. Langenberg, W.H.H. Niggebrugge, A. van der Hurk, W.F. van Woudenberg, P.R. Bender;

5e rij: S. Doodeman, J.C. Willemse, H.W. Toeter.

Niet op de foto: H.A. Beugelsdijk, J.F. Biersteker, W. Gronloh, G. Krastel, W.H. de Zwart.

De kursief gedrukte namen zijn personen die hij later nog wel weer eens is tegengekomen, of waar hij



contact mee heeft gehad. Bekend is dat de heer Van Offenbeek is overleden, maar waar zijn de anderen gebleven?

Reacties graag naar:

theo.pondaag@planet.nl of de redactie

In het midden de heer Offenbeek. Mijn superfijne leraar.

Wat de man allemaal tekende moesten wij over(na)tekenen in ons folio formaat cahier en dat viel zeker in het begin vies tegen. Een van de vervelendste tekeningen vond ik het ankerspil. Het barstte van de radertjes, kettingwielen, schalmen en bandremmen, etc. Soms zag je door de bomen het bos niet meer.

Leraar Offenbeek had altijd de gewoonte om het krijt niet met de wisser van het bord te vegen als hij een foutje had getekend, maar met spuug uit zijn mond op twee vingers. Hij veegde het bord dan schoon op de betreffende plek onder het maken van een trillend geluid van z'n lippen, schuddend met z'n hoofd, gelijk als een paard dat door z'n mond blaast met brrrrrrrr, om zo de vliegen te verjagen. Inmiddels waren we daar al aan gewend. Het hoorde bij de man. Een fijne leraar.

Eenmaal in de week hadden we het vak lichamelijke oefening. Aangezien er bij ons aan de Overtoom 301 geen gymlokaal was, moesten we naar een lokaal aan de Marnixstraat lopen.

Een flink aantal uren van het vak l.o. werden o.a. gebruikt t.b.v. het behalen van het zwemdiploma. De meeste van mijn klasgenoten konden wel zwemmen, maar hadden geen diploma. Ik dus ook niet. En het zwemdiploma (B) was vereist, wilde je het eindexamen uitgereikt krijgen.

Onze eigen gymleraar gaf de zwemles in het zwembad aan de Heiligeweg in Amsterdam-centrum. Op weg daar naar toe kwamen we steevast een colonne jongens tegen in zeevaart-uniform. Het bleken de leerlingen te zijn van de zeevaartschool voor stuurlieden aan de Prins Hendrikkade. Officieel heette deze school “Kweekschool voor de zeevaart” in tegenstelling tot de titel van mijn school die de naam droeg “Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen”.

Er ontstond altijd een beetje onbehagelijk gevoel bij mij als we ze onderweg tegenkwamen. Ten eerste droegen ze een mooi uniform, vaak in de stoere battledress, waar ik toch wel een beetje jaloers op was, ondanks mijn aversie tegen uniformen. En natuurlijk ook het verschil in opleiding. Wij werden machinisten en zij stuurlied. Daar hing iets tussen. Een scheidslijn, die moeilijk te omschrijven was. Gelukkig heeft het nooit geleid tot onaangenaamheden.

Onze gymnastiekleraar nam zelf het zwemexamen af in bijzijn van een gecommitteerde van de zwembond. Het examen bestond o.a. uit een fors aantal meters onderwater zwemmen en een onderdeel reddend-zwemmen. Deed je dat goed, dan had je diploma B gehaald. Dat liep uiteraard allemaal op rolletjes en ik geloof dan ook, dat we allemaal zijn geslaagd.

Maar ook aan mijn twee jaar op de Hogere Zeevaartschool kwam een eind. Eind juli 1963 was het voor mij afgelopen.

Het schriftelijk examen, dat werd afgenomen in een jongerengebouw van het AMVJ aan het Leidse bosje, was voor mij met positief resultaat afgesloten. Geslaagd voor getuigschrift BM.

Daarna volgde een lange vakantie. Hoe lang? Dat hing van de snelheid van de sollicitaties af en het lag natuurlijk een beetje aan mezelf hoeveel spoed ik hier achter wilde zetten.

Tijdens mijn latere studieperiode voor diploma's A en B was er intussen een nieuwe Hogere Zeevaartschool uit de grond gestampt aan de Schipluidenlaan in Amsterdam-Osdorp. Een geheel nieuw modern complex waar ik twee keer een volledige studieperiode heb doorlopen.

Kort na het behalen van diploma B werd onze zoon Alex geboren. Dat was een reden om met het varen te stoppen.

Ik beëindigde destijds mijn koopvaardijloopbaan om te gaan werken bij het elektriciteitsbedrijf van het PEN in Velsen Noord. (Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord Holland).



Hogere Zeevaartschool voor Scheepswerktuigkundigen aan de Schipluidenlaan te Amsterdam-Osdorp.

Tijdens mijn Amsterdamse schoolperiode rolde er een brief in de brievenbus van Mr. Ludwigstraat 6 te Castricum met een indrukwekkend logo er op. De brief was van het Ministerie van Defensie.

Ik verwachtte al een dergelijke brief gezien mijn leeftijd van 17-18 jaar. Met spanning maakte ik hem open. Het was een uitnodiging voor een medische keuring t.b.v. de militaire dienst. Ik werd uitgenodigd bij de Amsterdamse GGD om me voor soldaat te laten keuren.

Destijds was er nog een militaire dienstplicht. Alle jongens moesten in dienst van het leger, uitgezonderd sommige gevallen die om een bepaalde reden wegens gezondheid of anderszins een beperking hadden.

Zo gezegd, zo gedaan. Er was voor mij geen ontkomen aan.

Ik ging met de trein naar Amsterdam. Waar de keuring plaats vond weet ik niet meer. Ik was niet de enige jonge vent.

Er stond nog een kolonne jongens te wachten om medisch te worden onderzocht. De uitslag kreeg ik later te horen in een opvolgende brief. Daarin stond vermeld dat ik was goedgekeurd om het vaderland te dienen en dat ik me ter beschikking moest houden van het Ministerie van Defensie om indien nodig te kunnen worden opgeroepen in oorlogstijd voor de marine dienstplicht. Daar was ik bij ingedeeld als buitengewoon dienstplichtige.

Het uiteindelijke resultaat was, dat ik niet in militaire dienst hoefde, omdat ik onder de toenmalige Koopvaardijregeling viel. Dat hield in, dat ik moest blijven varen bij de Nederlandse koopvaardij tot het jaar waarin ik 27 jaar oud zou worden.

Dat leek me wel wat. Gelukkig kreeg ik uiteindelijk vrijstelling en hoefde ik me niet meer druk te maken over mijn (niet)aankomende dienstperiode. Als ik in dienst had gemoeten, dan had ik mijn verdere machinistenopleiding wel vaarwel kunnen zeggen. 1,5 Jaar er tussen-uit om dan weer opnieuw bij de Koopvaardij terug te keren leek me een zeer slecht plan. Dat wilde ik echt niet riskeren. Ik kon dus met een gerust hart mijn koopvaardij machinistenopleiding voortzetten.

3. Mijn sollicitatie bij de KNSM.

De letters KNSM staan voor Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij. De kantoren van de rederij waren gelegen aan de Surinamekade, evenals de loodsen en toenmalige werkplaatsen.



De KNSM gebouwen aan de Surinamekade en Levantkade (boven en onder).



Kantoorgebouwen(Levantkade) direct achter de ingangspoort portiersloge.



KNSM gebouwen bij de ingang achter de portiersloge. Hier was ook de medische dienst gehuisvest, waaronder de bedrijfsarts.

Na een lange vakantie van vele weken tot ruim een maand werd het tijd om eindelijk eens te gaan solliciteren. Er moest geld worden verdiend, want pa en ma hadden niet voor niets zoveel geld uitgetrokken om mij de opleiding voor scheepsmachinist te laten volgen. Het was mooi geweest. Ik moest maar eens mijn eerste sollicitatiebrief gaan schrijven.

Ondertussen was ik al voorzien van de nodige folders van diverse rederijen. Deze werden op de zeevaartscholen verspreid om de jongens te informeren, hoe goed het wel niet was, varen (werken) bij **hun** rederij. Ik had dan ook al de nodige folders doorgelezen, zoals van de Shell, de KNSM, Maatschappij Nederland, de VNS en de Hollandse Stoomboot mij. Maar het werd uiteindelijk toch de KNSM waar mijn keuze opviel. Daar voer mijn buurjongen immers ook bij en hoorde ik mooie verhalen over.

Het werd toentertijd een handgeschreven brief gericht aan Personeelszaken van de KNSM. Die afdeling was gevestigd aan de Levantkade langs het IJ te Amsterdam.

Lang behoefde ik niet te wachten op een uitnodiging. Die kwam al gauw, want er was een groot tekort aan zeevarend personeel in die naoorlogse periode bij alle rederijen.

Iedere jongen, die van de zeevaartschool kwam kon meestal direct geplaatst worden op een boot, mits je medisch was goedgekeurd. Ik dus op weg naar de KNSM. Met de trein naar Amsterdam en met bus P vanaf het Centraal Station naar de Levantkade. Aangekomen bij de portiersloge werd ik, na me te hebben gemeld, doorgelaten door de heren portiers. Vervolgens kwam ik op een zeer druk haventerrein terecht.



Portiersloge bij de toegang tot het KNSM terrein.

Het was er zeer druk met schepen, langs zowel de Surinamekade als de tegenoverliggende kade, de Levantkade. Merendeels KNSM'ers, die hier afgemeerd lagen. Allemaal bezig met laden of lossen van stukgoed.

Het kantoor was toen nog een echt statig ouderwets gebouw. Dergelijke gebouwen staan nu nog anno 2022 aan de Oostelijke Handelskade, waar het vroegere Lloyd hotel was gevestigd. Het Lloyd-hotel (later jeugdgevangenis) is nog het enige gebouw wat je kunt vergelijken met de kantoorgebouwen uit die tijd (jaren 1960-1970 en nog tientallen jaren daarvoor). De KNSM kantoorgebouwen zagen er echter wat minder statig en deftig uit.

Na het vragen van de weg naar het kantoor van de chef Technische Dienst werd ik daar ontvangen door de heer Kers? Er volgde een beetje saai emotieloos gesprek.

Daaruit kwam voort, dat ik binnen niet al te lange tijd kon scheepgaan met het ms. Achilles richting Chili. Of ik nog wel even een uniform wilde aanschaffen. Het was gebruikelijk om in uniform te leven/werken aan boord. Hij gaf me het adres op van de fa. Determeier.

Deze firma had een winkel ergens richting de Zeedijk. Kers gaf me een lijst mee voor wat ik zoal nodig had.

Maar het belangrijkste was, dat ik nog medisch gekeurd moest worden. Een medische test voor ogen en oren en een lichamelijk onderzoek. Pas dan, als ik werd goedgekeurd, kon de sollicitatieprocedure worden afgerond en moest ik me opnieuw melden bij mijnheer Kers. Voor mij was het behoorlijk emotioneel en spannend, want ik kwam terecht in een nieuwe onbekende wereld. Mijn leven zou vanaf nu volledig veranderen. Er zouden allerlei zaken gaan plaats vinden die totaal nieuw voor me zouden zijn. Maar de heer Kers deed of het allemaal routine was. Voor hem natuurlijk wel.

Uit het gesprek met Kers was me duidelijk geworden, dat ik was aangenomen als ass. werktuigkundige met een gage van 326,25 gulden per maand. De officiële brief zou nog volgen en zou ik thuis gestuurd krijgen naar mijn ouderlijk huis.

Ik dus op weg naar de fa. Determeier voor het kopen van een uniform. Het bedrijf leverde voor allerlei instanties uniformkleding. De zaak was bekend bij alle zeelieden en andere uniformdragers en bevond zich ergens in het centrum van Amsterdam. Mijn vader ging mee naar de winkel, aangezien het om forse bedragen ging en er wel op de centjes gepast moest worden.

De verkoper gaf ons een lijstje in handen, waarin stond, wat er zoal nodig was voor zo'n eerste reis aan boord van een zeeschip. Een dergelijk lijstje met uniformvoorschriften had ik ook van de rederij al gekregen, dus ik kon vergelijken. En dat was niet niks. Een compleet zomer- en winteruniform met overhemden, stropdassen, sokken, etc. Daarbij uiteraard zwarte houtgepende werkschoenen. Houtgepend, om, bij het lopen over de stalen tranenplaten van de machinekamer-vloer, geen vonken te veroorzaken. Dan de benodigde witte sokken, uniformpet, etc. Zelfs witte handschoenen moesten worden aangeschaft. Waarschijnlijk voor het mogelijk kunnen bijwonen van officiële feestjes. Het was bij elkaar een fiks bedrag en zou nu anno 2022 waarschijnlijk tegen een paar duizend Euro aanlopen.

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOT-MAATSCHAPPIJ N.V.
OPGERICHT 1856

Amsterdam, ...27-12-63.....19.....

Afd: H.D./T.D.
Ref: Co/.....

W.S. KONINKLIJKE
STOOMBOT-MAATSCHAPPIJ N.V.

Het ingang van heden aangesteld als

Ass. Werktuigkundige

op het ms/ss Achilles
de heer G.H. Nijmeyer
tegen een gage van f. 326,50 per maand, zijnde C.A.O.-gage
plus 10%, volgens de artikelen 4 en 5 van het Reglement Scheeps-
officieren.

v.d. KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE
STOOMBOT-MAATSCHAPPIJ NV

G. J. J. J.
Chef van Dienst

ter vervanging van: Ass. Wtk. v. Urk

S.165-163/TK

f. 0219 - 250.000 - 92 gld.

Officiële aanstellingsbrief

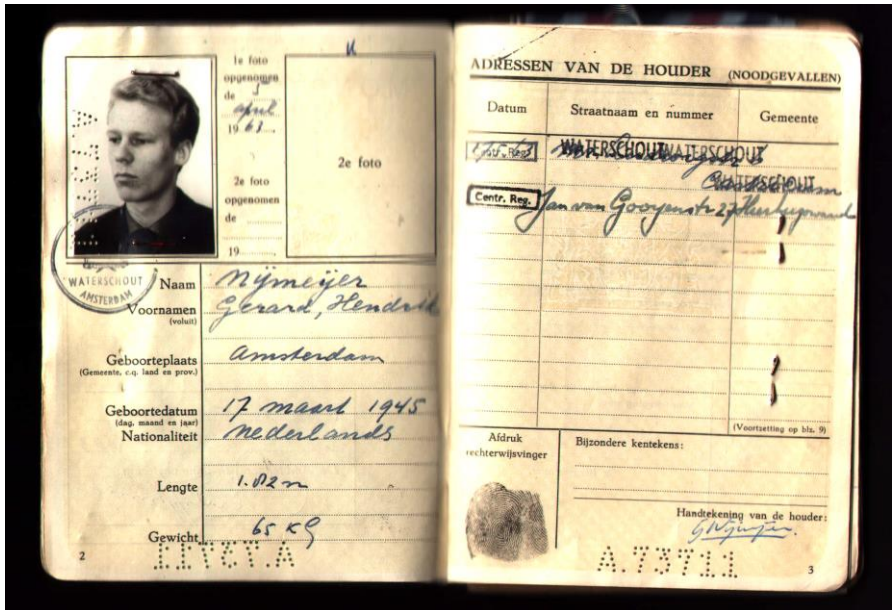
De bestelling werd gedaan, inclusief twee grote hutkoffers. Of ik het later aan mijn ouders heb moeten terugbetalen weet ik niet meer. Het zou best kunnen, hoewel mijn vader daar nooit moeilijk over deed. Korte tijd later werd de bestelling in zijn geheel bij ons thuis afgeleverd.

Ik was bijna gereed om te vertrekken met het ms. Achilles. Maar er moest nog iets heel belangrijks gebeuren, voordat ik kon aanmonsteren. Ik moest een monsterboekje aanvragen.

De KNSM-mijnheer van PZ had me gezegd, dat ik het monsterboekje moest aanvragen bij de Waterschout. De Waterschout was de ambtenaar, die van alle schepen onder Nederlandse vlag de bemanningsleden registreerde. Alle zeelieden op een zeeschip stonden geregistreerd op de monsterrol waarvan dus een afschrift bij de waterschout lag.

De monsterrol bevond zich op het schip en de waterschout wist exact wie zich op welk moment op welk schip bevond.

Hij hield die administratie uiteraard ook op z'n kantoor bij. In geval van een incident of bijv. bij een schipbreuk moest hij kunnen zeggen, wie er bij dat ongeluk betrokken waren. Tevens diende het boekje voor registratie van arbeidsovereenkomsten, persoonlijke gegevens, veiligheidskursussen en andere registraties.



Monsterboekje van Gerard

Het was een belangrijk zeemansboek, eigenlijk het paspoort van de zeeman. Ik moest voor het aanvragen van dit boekje naar een gebouw aan de Droogbak te Amsterdam.

De Droogbak (gebouw) was redelijk dicht bij de Ruiterkade aan de westzijde van het Centraal Station. Het was een oud majestueus gebouw. De Waterschout hield er zitting. Na de nodige kosten/leges te hebben betaald werd het boekje al snel in orde gemaakt en mij overhandigd.

Ik was gereed om te worden gekeurd, want de keuringsuitslag was bepalend voor de gehele voortgang van het sollicitatieproces. De uitslag moest in het monsterboekje worden bijgeschreven.

Om te kunnen varen bij een rederij moeten de ogen en oren in prima staat zijn. Zonder die medische goedkeuring van een arts mocht je niet aanmonsteren.



Gebouw “Droogbak”

De keuring werd gedaan door een bedrijfsarts van de KNSM. De arts hield praktijk in het kantoorgebouw dichtbij de ingang van het emplacement nabij de portiersloge.

Het onderzoek duurde niet lang en was vrij snel beslist. Na het kijken op een paar plaatjes met cijfers en letters op afstand en de kleurentest werden mijn ogen goed bevonden. Het gehoor werd getest door op afstand iets te fluisteren.

De medische keuring verliep gelukkig positief. Ogen en oren werden goedgekeurd en de algehele lichamelijke conditie was ook oké.

De bedrijfsarts kon de papieren in orde maken. Ik was medisch oki-doki. De keuringsuitslag kon worden bijgeschreven in mijn monsterboekje.

Ik was klaar om aan te monsteren op een van de KNSM boten, in dit geval op het ms. Achilles. Dat was de boot waar ik mijn eerste reis op zou gaan maken.

Latere keuringen voor mijn tweede werkgever na de KNSM, de n.v.t.v.v.d. Koninklijke Hollandsche Lloyd, werden verricht door dokter Klokke, die praktijk hield op de Gelderse Kade. Nou was de Gelderse kade in die tijd en nu nog, een zeer bekende hoerenbuurt.