

.

Waarom de Cornelis V. moest zinken.

Waarom de Cornelis V. moest zinken.

Gerard H. Nijmeijer

*Met dank aan Sandra Nijmeijer-Berrevoets voor haar
commentaar en correctiewerk.*

Hellevoetsluis, dd. 30 juni 2013

Van de hand van de auteur is eerder verschenen:

Het Buenos Aires complot (jaar 2010)
ISBN 9789460080845

Goeree in zwaar weer (jaar 2012)
ISBN 9789461768179

Copyright © 2013:	Gerard H. Nijmeijer
Uitgave:	In samenwerking met Brave New Books.nl
Uitgavedatum:	25 oktober 2013
2e herziene druk	december 2014
Illustraties:	Gerard H. Nijmeijer
ISBN:	978-94-0210-337-3

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.

Voorwoord.

Op 22 januari 1967 voer de Cornelis V., een ertstanker, met een lading ijzererts vanuit Vitoria in Brazilië naar de Kon. Ned. Hoogovens en Staalfabrieken in het Nederlandse IJmuiden. Op de Atlantische Oceaan ter hoogte van de Canarische eilanden vond die dag op volle zee een ontploffing plaats in ladingtank 1 aan bakboordzijde. Tank nr. 1 was de eerste tank geteld vanaf de boeg. De in totaal 24 voor olielading bedoelde tanks aan weerszijden van het ertsruim waren allemaal leeg, omdat het schip op dat moment geladen was met ijzererts. De ontploffing gebeurde op het ogenblik, dat er werd gelast aan een stoomverwarmingsspiraal. De van staal gefabriceerde stoomverwarmingsspiraal voerde de diverse tanks in en was nodig om de olielading op een vastgestelde temperatuur te houden. Tank 1 aan bakboordzijde zou tijdens het lassen gasvrij moeten zijn geweest, want dat wezen volgens de scheepsleiding de laatste gastesten, genomen voor aankomst in de erts-verlaadhaven Vitoria, uit. En toch vond er een explosie plaats.

In het onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart was deze instantie echter tot de conclusie gekomen, dat restanten crudeoil, verborgen onder oude roestplekken in de aangaande tank, opnieuw tot gasvorming zouden hebben geleid.



Als resultaat van het onderzoek was de Raad van mening, dat de tanks op het moment van de explosie niet gasvrij konden zijn geweest. De 4^e werktuigkundige, die samen met een machinebankwerker bezig was aan

het herstellen van lekkages aan de stoomverwarmingsspiralen d.m.v. laswerkzaamheden, kwam om het leven. Hij werd overboord geblazen door de kracht van de explosie.

Het slachtoffer is na een paar uur zoeken door het Poolse passagiersschip ms. Batory, op de Atlantische Oceaan ter plaatse van het ongeluk, helaas nooit meer gevonden. De machinebankwerker was zwaar gewond geraakt, maar had het ongeluk gelukkig overleefd.

Als gevolg van de explosie was een vreselijk groot gat in de voorste tankwand geslagen, waardoor een enorme stroom zeewater via deze tank het ertsruim inbulderde. Ruim drie kwartier na de klap sloeg het schip om. Het wrak bleef omgekeerd drijven op zijn lege olietanks. De lading ijzererts moet door de beschadigde- en ontzette luikhoofden van de ertsruimen zijn gevallen, om daarna terecht te komen op de zeebodem. De ertslading was dermate zwaar, dat de luiken het erts nooit hebben kunnen tegenhouden bij het kapseizen en omkantelen van de scheepsromp.

Het wrak bleef vervolgens wekenlang drijven en is tenslotte, na overleg met verzekeraars, door de Nederlandse zeesleper Zwarte Zee van de fa. Smit naar een plaats gesleept, die op 12 mijl ten zuiden van Punta Taozo op Gran Canaria ligt. Daar heeft de Zwarte Zee bemanning, door middel van explosieven, het schip op 7 maart 1967 te 13.39 uur tot zinken gebracht, nadat het wrak ca. anderhalve maand als een soort spookachtig monster op de Atlantic had rondgedreven. Het moet een vreemd gezicht zijn geweest voor de mannen van de Zwarte Zee, de aanblik van die omgekeerde grote drijvende scheepsromp. De assuradeuren waren het tenslotte met elkaar eens geworden, dat het financieel niet meer rendabel was om het wrak te bergen en vervolgens weer zeewaardig en vaarklaar te maken.

De werkelijke schipbreuk van dit mooie schip met zijn echte naam Jacob Verolme en de hieraan voorafgaande explosie heb ik, Henk Voorne, als 4^e werktuigkundige, daadwerkelijk meegemaakt.

Het verhaal is uit mijn mond opgetekend door de schrijver Gerard H. Nijmeijer. De auteur heeft het ware verhaal uitgebreid en voorzien van een fictieve misdaad geschiedenis, waardoor de werkelijke schipbreuk is beschreven als een romantisch spannend maritiem misdaadverhaal.

Ook in werkelijkheid ging de bemanning van de ertstanker Jacob Verolme, die model stond voor het verhaal in dit boek over de Cornelis V., gelukkig op tijd en kalm van boord in de reddingssloepen. Van paniek was niets te bespeuren. Door het snelle optreden van de 1^e stuurman en de kapitein werden de sloepen onmiddellijk te water gelaten en konden de bemanningleden tijdig weg roeien van het wrak.

Zo'n zeven uren later na die vreselijke gebeurtenis pikte het cruiseschip ms. Batory uit Polen mij en de andere bemanningsleden in de namiddag op. We werden door de crew van het passagiersschip bijzonder goed opgevangen, feestelijk onthaald en "in de watten gelegd". Op de Batory werden we uitstekend verzorgd. Aan de culinaire aspecten, zoals ons voorzien van drank en eten, werd ruimschoots voldaan. Zelfs kleding en schoeisel werden door de passagiers ingezameld en aan ons uitgereikt. Het passagiersschip bracht ons, de Jacob Verolme bemanning, vervolgens op het eilandje La Palma aan land, waar wij na een overnachting in een hotel in Santa Cruz, via Las Palmas op Gran Canaria met een Martinair chartervlucht naar Holland werden teruggevlogen.

Het eerste deel in dit boek is gebaseerd op de werkelijke schipbreuk van de ertstanker. Het verhaal na de redding en het vervolg over het opsporen van verdachte criminele personen is pure fictie en geromantiseerd. Het gaat hier wel over dezelfde ertstanker, echter onder een andere naam, namelijk de Cornelis V. Uiteraard zijn ook de namen van de bemanningsleden en andere bij dit verhaal betrokken personen en schepen veranderd. De beschreven personen zijn verder deels ontleend aan de fantasie van de schrijver. Elke gelijkenis met bestaande personen berust op toeval.

30 juni, 2013.

Henk Voorne

NB.: In de tekst van het boek worden de benamingen "machinist", "(scheeps)werktuigkundige" en "wtk" door elkaar gebruikt. Het gaat hier bij deze drie uitdrukkingen over hetzelfde beroep, dat in de machinekamer aan boord wordt uitgeoefend. (Scheeps)Machinist of de aanspreektitel "Meester" is de oude benaming voor het beroep van scheepswerktuigkundige of werktuigkundige. Wtk is de afkorting voor de laatste woorden. De hoofdwerktuigkundige (hwtk) wordt vaak als "de baas" aangeduid.

Hoofdstuk 1.

Op dd. 14 mei 1957 gleed de Cornelis V. in Alblasserdam, na de doopceremonie, vanaf een nieuwbouw werfheiling het water in. Het gebeurde op het bedrijf van een alom in Nederland bekende scheepsbouwer aan de rivier de Noord in Zuid-Holland. Het schip behoorde destijds tot een van de grootste (erts)tankers, die in Europa werden gebouwd met een draagvermogen van 27000 ton (tonnen van 1000 kg) en een inhoud van 18700 brt. (bruto registertonnen). Voor **die** periode waren dat respectabele getallen. Het was een prachtig schip met een bijzondere uitstraling. Vooral de opbouw van de brug(stuurhuis) in de midscheeps had een geheel eigen vorm. Het schip was echter vergeleken met de huidige tankers anno 2013 nog maar een kleine jongen.

De Cornelis V. was een ertstanker, d.w.z. een schip, dat beurtelings zowel ertsen als olie kon vervoeren. Die ladingen kon ze echter niet gelijktijdig vervoeren; ze was of met erts of met olie geladen. De bedoeling van dit ontwerp was, dat het schip bijna nooit zonder lading en dus zo min mogelijk in ballast zou behoeven te varen. Ballastlading meenemen is vaak noodzakelijk, omdat lege schepen een speelbal kunnen worden van de golven. Maar ballastwater levert financieel niets op. Daarom had men het ontwerp van de ertstanker bedacht.

Wanneer het schip zijn ertslading had afgeleverd, bij als voorbeeld de Hoogovens in IJmuiden, en ze zou daarna binnen korte afstand opnieuw een olielading kunnen oppikken, bestemd voor een in de buurt zijnde ertshaven, behoeftte het schip bijna nooit leeg of in ballast terug te varen. Dat was een mooi economisch voordeel. In het midden van de tanker, op ongeveer de helft van zijn lengte, bevond zich van achterschip tot voorschip een doorlopend ertsruim, dat in de midscheeps werd onderbroken door ladingtanks. Daar bovenop in de midscheeps was de brug of het stuurhuis neergezet.

Aan het einde van het achterste ertsruim lagen de brandstoftanks, verticaal gesitueerd tegen de machinekamer. Aan bakboord- en stuurboordkant van de tanker, aan weerszijden van de twee ertsruimen, bevonden zich 2 maal 12 ladingolietanks. En of de lading nu ruwe olie, crude- of bewerkte/geraffineerde olie was, dat was niet van belang. De Cornelis V. kon alle soorten olie en erts vervoeren naar alle uithoeken ter wereld.

Het schip voer in de zogenoemde wilde vaart. Daar, waar maar lading op te pikken was, voer men heen. Bleek toch, dat er moest worden geballast om meer stabiliteit te verkrijgen, dan werden daar de olietanks aan beide

zijanten voor gebruikt, die vervolgens naar behoefte met water werden volgepompt.

In de jaren 1960 werden veel van dit soort tankers gebouwd. In dezelfde periode werden ook twee zusterschepen van de Cornelis V. te water gelaten en werd een rederij opgericht. De drie schepen vormden toen samen de ETM, ofwel voluit geschreven de Ertstanker Maatschappij. (In werkelijkheid de Nederlandse Ertstanker Mij., afgekort NETM.).

November 1966.

Sinds die datum woonde ik samen met mijn kersverse echtgenote in Heerhugowaard. We waren we nog maar pas getrouwd en we zochten een woning. Helaas kwam ik in mijn eigen gemeente Castricum destijds nog lang niet in aanmerking voor een huurwoning. Er bestond een lange wachtlijst van woningzoekenden en ik was zelfs nog te jong om op die lijst te worden geplaatst wat een ambtenaar mij fijntjes meedeelde en absoluut een desillusie voor ons was. Onze eigen woongemeente liet ons volledig in de steek, waar ik best wel de pest over in had. Daarom hadden we besloten in het Noord-Hollandse zeer lange lintdorp Heerhugowaard een nieuwbouwwoning te kopen. Wij waren toen ca. 20 jaartjes oud. De gemeente Heerhugowaard breidde toentertijd snel uit. De nieuwbouw doorzonwoningen werden uit de grond gestampt. Het kopen op papier aldaar lukte zeer voorspoedig en de woning werd door aannemer Vertelman gebouwd. Zodoende kwamen wij in Heerhugowaard terecht. De studie van de voortgezette opleiding voor het diploma scheepswerktuigkundige A zat er op na een half jaar schoolgaan aan de Hogere Zeevaartschool aan de Schipluidenlaan in Amsterdam. Een paar jaar daarvoor had ik de tweejarige dagschoolopleiding aan de Overtoom 301 in Amsterdam doorlopen. (Die school met de mooie naam “Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen” was verplaatst naar een nieuw schoolgebouw in Amsterdam-Osdorp en heette daarna Hogere Zeevaartschool voor Swtk’s.). Het examen, dat in Den Haag werd afgenomen door de Staatsexamencommissie voor de Zeevaart, had ik met goed gevolg afgelegd. Ik en mijn vrouw Ellie waren uiteraard heel blij en opgelucht. Die spanningsperiode was voorlopig weer achter de rug. Een half jaar studeren van eigen zuur verdiende verlofdagen en eigen geld geeft de nodige stress.

Het diploma moest het liefst zo snel mogelijk worden behaald, anders waren zowel de werkgever en jijzelf niet blij en moest je weer opnieuw naar zee om de broodnodige verlof-, c.q. studiedagen bij elkaar te

sprokkelen ter herhaling van de cursus en het examen. Dus de nodige psychische druk was behoorlijk aanwezig in zo'n periode. Maar de studieklausuur zat er gelukkig op en ik kon weer gaan werken of in dit geval weer aanmonsteren op een schip van de ALD. (Atlantische Lijn Dienst).

Een aantal dagen later, na het afleggen van het examen, begaf ik me trots als een pauw met het diploma A op zak, naar het kantoor van de rederij. In zo'n geval zou je normaal gesproken je eerst moeten melden bij de afdeling Personeelszaken. Maar zo'n afdeling bestond bij de ALD kennelijk niet.(of wel? Als zeevarende was ik slecht op de hoogte van al die kantoorzaken). In ieder geval had ik van zo'n afdeling bij mijn club nog nooit gehoord, dus meldde ik me per telefoon rechtstreeks bij het hoofd van de Technische Dienst van de rederij, de heer Ir. Poeldijk, via zijn secretaresse.

De secretaresse van de baas had een afspraak voor mij gemaakt. Zijn kantoorkamer was aan de Oostelijke Handelskade in Amsterdam, vlak naast het oude Lloyd hotel. Het was op een woensdagmorgen om ca. 10.00 uur. Ik was met buslijn P vanaf het Centraal Station aangekomen op de Oostelijke Handelskade en stond nu voor de ingang van het statige antieke gebouw, dat zich naast en ten westen van het oude Lloyd Hotel bevond. Het kantoorgebouw, waarin zich de kamer van Poeldijk bevond, had in het begin van de 20^e eeuw dienstgedaan als opvangverblijf voor de vele emigranten die naar Zuid Amerika emigreerden.

Er was geen duidelijke portiersloge waar ik me moest vervoegen. Ik liep gewoon de lange hal naar binnen en werd door niemand tegengehouden. Het was een vrij lange, sombere, ouderwets uitziende brede gang, voorzien van veel lichtgroen gekleurd tegelwerk, waar ik doorheen liep om bij zijn kamer te komen. Het deed me een beetje denken aan een oud ziekenhuis, het Sint Elisabeth ziekenhuis in Alkmaar, waar ik als kind ooit eens in gelegen had. Het zal in een bepaalde periode toen de bouwstijl zijn geweest. Zijn kamerdeur was dicht. Ik klopte aan. Er klonk een vriendelijke oudere stem:

'Binnen!' werd er geroepen. Ik opende de deur en zag een man met een flinke bos grijs haar van boven de middelbare leeftijd achter een groot antiek bureau zitten. Er lag een pijp op de asbak. De kamer was doordrenkt van een toffegeurachtige tabaksrook, die niet te harden was. Ik probeerde maar om zo min mogelijk te ademen, ofschoon je dat natuurlijk maar kort vol houdt. Het geheel was enigszins antiek ingericht, met veel hout aan de muren en plafonds. Hier zat dan mijn walbaas, ir. Simon Poeldijk, hoofd van de Technische Dienst, ook wel genoemd de

Machinedienst, van de ALD. We kenden elkaar al, omdat ik bij mijn eerste sollicitatie voor assistent werktuigkundige ook met hem had gesproken. Maar verder zag ik de man zelden. Soms kwam ik hem per ongeluk aan boord tegen, als hij de hoofdwerktuigkundige van een zojuist in Amsterdam aangemeerd schip bezocht.

Hij keek mij vriendelijk aan en nodigde mij uit te gaan zitten in de grote met leder beklede stoel, die voor eventuele bezoekers voor zijn bureau klaar stond.

‘Blij, dat je er weer bent, Voorne,’ sprak hij een beetje geaffecteerd, zonder enig Amsterdams accent. ‘Waarmee kan ik je van dienst zijn? Je hebt via de secretaresse een afspraak met mij gemaakt?’ Zijn stem klonk mij altijd enigszins donkerbruin gekleurd in de oren. Bovendien was hij ingenieur en dat schiep voor mij als 22 jarig machinistje een behoorlijke afstand. Voor mijn gevoel was hij een geleerd persoon. Niet dat ik stond te trillen op mijn benen, maar licht nerveus was ik wel. De grijsaard kwam echter niet onvriendelijk over wat de sfeer ten goede kwam. Ik voelde me langzaam maar zeker wat meer op mijn gemak.

Het leek me het beste dat ik maar meteen van wal stak met de mededeling, dat ik geslaagd was voor het betreffende diploma en dat ik weer bereid was om te gaan varen. In ons vakjargon was daar de uitdrukking voor “of de club weer een boot voor mij had”.

‘Gefeliciteerd Voorne, met het behaalde diploma. Je ziet er goed uit. Je wilt weer varen hoor ik je zeggen?’

Hij leek oprecht blij, dat ik weer ter beschikking was gekomen voor zijn operationele personeelsbestand. Spontaan werd ik door Poeldijk van harte gefeliciteerd met het behalen van het goede resultaat.

“Het leek erop, alsof ik op het juiste moment op de juiste plaats was,” zo liet hij me weten. Hij bleek qua personeelsbestand “behoorlijk omhoog te zitten”. Zoiets kwam me niet onbekend voor. Ik begon me af te vragen, wat er achter die uitspraken zat en waar hij op doelde. Hij moest iets van mij. Er zat een addertje onder het gras, maar ik wist niet wat. Ik werd er behoorlijk nieuwsgierig van. De sluier werd echter snel opgelicht.

Sinds een jaar of iets langer terug in de tijd had de Atlantische Lijn Dienst het beheer gekregen over drie ertstankers, vertelde baas Poeldijk. De drie tankers vormden samen de ETM ofwel de Ertstanker Maatschappij. Hij, Simon Poeldijk van de Technische dienst, had er zodoende een taak bij gekregen. En dat was onder andere het managen, samen met zijn assistent

Van Velsen, van het machinekamerpersoneelsbestand van deze drie tankschepen. Voor die ertstankers was veel extra personeel nodig.

Ik voelde al op mijn klompen aankomen, in welke richting het gesprek zou gaan. “Hij zou mij hoogstwaarschijnlijk willen polsen voor plaatsing op één van die ertsschepen”, ging het al snel door mijn hoofd. Daar had ik eigenlijk helemaal geen zin in. Ik had graag weer een job willen hebben op één van de vrachtboten van de ALD-lijndienst naar Zuid Amerika. Op die mooie schepen had ik twee plezierige jaren vaartijd achter de rug. Maar een job op een van die schepen, dat zat er nu waarschijnlijk niet in, tenminste, dat vermoedde ik. Even later kwam het hoge woord eruit.

‘Voorne, ik wil je een plaats aanbieden op de Cornelis V., wat vind je daarvan?’

Als ik het niet dacht! Het ging precies de kant uit, die ik vermoedde.

‘Je kunt er zeer veel tankerervaring mee opdoen,’ slijmde mijn baas. ‘Het zijn stoomturbineschepen en een poosje stoomervaring op je cv kan veel positiefs in de toekomst voor jouw carrière opleveren. Hoe denk je daarover, Voorne?’ Ik was een beetje overdonderd. Op een van die tankers varen, dat had ik niet verwacht. Volgens horen en zeggen verkeerden die “prauwen” in een niet al te beste, zeg maar gerust deplorabele, erbarmelijke onderhoudstoestand.

Ze stonden zeer zeker niet goed bekend. Als je op een dergelijke boot werd geplaatst, werd dat door je eigen collega’s meestal beschouwd als een soort straf. Zeevarenden hadden daar onder elkaar een eigen jargon voor. Het gezegde luidde dan, dat je op een “strafboot werd geplaatst”. Meestal gebeurde zoiets, als je als bemanningslid iets had uitgehaald (een “bakkie” had gehad), dat niet door de beugel kon. Het ging dan niet om een strafrechtelijk feit, maar om een begane stommitieit in bijvoorbeeld de machinekamer van het schip. De rederij plaatste je dan voor onbepaalde tijd op een dergelijke “strafboot”. Het waren meestal schepen, die hun beste tijd hadden gehad en waar niemand meer graag op wilde varen. Uiteraard waren dit soort zaken niet in maatschappijregels vastgelegd, maar werden deze praktijken toch in alle stilte toegepast. “Voor mij speelde dat gelukkig niet”, dacht ik. Ik was me absoluut niet bewust van het feit, dat ik iets bijzonder doms aan boord had gedaan. Poeldijk bood mij simpelweg deze plaatsing aan onder het mom van, “dat het me in de toekomst wel voordeel op zou kunnen leveren”. Met zo’n uitspraak probeerde hij me te lijmen. De oude slimme vos wist wel hoe hij het moest brengen. Wat moest ik hier nu mee? Ik zat dat alles te overdenken, toen er op de deur werd geklopt.

‘Binnen!’ riep Poeldijk. De deur ging open en er kwam een rondborstige blonde schoonheid binnen. Ik moest even met m’n ogen knippen. Het was Claudia de Jonge, de secretaresse, die ik eerder aan de telefoon had gehad. Zij bracht de koffie voor haar baas.

‘Wil je ook koffie, Voorne?’ vroeg Poeldijk uiterst vriendelijk aan mij. Ik gaf te kennen wel een kop koffie te lusten, want het zag er voorlopig nog niet naar uit, dat ik weer snel thuis zou zijn. Claudia schonk mij een kop koffie in van een sterkte, die in onze scheepsgebruiken niet zou misstaan. Daarna verdween ze weer snel uit de kamer. De jonge vrouw zag er beeldschoon uit. Poeldijk wist dondersgoed, waar hij zich mee moest omringen. Maar of het ook een goede secretaresse was?

Ondertussen zat ik met de vraag van mijn baas behoorlijk in mijn maag. Ik wilde er niet meteen ja op zeggen, maar ook geen nee. Ik had bedenktijd nodig. Dat zou ik hem voorleggen.

Mijn koffie was op en ik was uitgepraat. Ik had eigenlijk geen vragen meer, dan behalve, wat mijn functie aan boord zou worden. 4^e Werktuigkundige was ik nog maar kort, dus dat zal het nu ook wel weer worden. Ik zat op “hete kolen” en wilde eigenlijk vlug weer weg.

‘Kan ik u morgen bellen, mijnheer Poeldijk? Ik wil er graag nog een nachtje over slapen. En ik wil er thuis over praten,’ gaf ik hem te kennen. Ik had een flauw vermoeden, dat mijn geliefde Ellie thuis niet zou staan te juichen over het voorstel van mijn hoogste chef.

‘Dat is goed, Voorne. Laat het me morgen maar weten. Dan ben ik op kantoor,’ zei chef Ir. Poeldijk vol begrip en met een glimlach. Hij was er vast van overtuigd, dat ik wel “ja” zou gaan zeggen op zijn aanbod.

Ik stond op en verliet de kamer met de sombere gedachte, dat ik er werd ingeluisd. Met de geur van de toffeeachtige rook uit zijn pijp achterlatend in mijn neus sloot ik de kamerdeur. Ik stond op de groen betegelde kille gang met het natte zweet klotsend onder mijn oksels. Reël gezien had ik weinig keus. Ik was in dienst van de ALD en niet in dienst van de ETM, besefte ik, dat was mijn enige sterke punt. Hij, baas Poeldijk, kon mij in dit geval nooit dwingen om het aanbod aan te nemen. Ontslag bij weigering konden ze niet maken. “Nee” zeggen kon ik natuurlijk altijd. Dat zou me echter geen “groene punten” opleveren. Ik wist dus eigenlijk het antwoord al. Over een paar dagen zou ik op een ertstanker varen. Ontsnappen kon ik hier niet meer aan. Mijn lot was bezegeld. Nu nog thuis e.e.a. bespreken of beter gezegd uitleggen, in de hoop, dat ik er geen woorden over zou krijgen.

Mijn geliefde wachtte me thuis in spanning op. Ik belde aan en de deur werd al meteen geopend. Alsof Ellie me achter de deur op stond te wachten. En dat was ook bijna zo. De vragen waren van haar gezicht af te lezen.

‘Hoe is het afgelopen schat?’ vroeg ze meteen na een plichtmatige welkomstkus. Ze had duidelijk haar hoofd bij iets anders, toen ze me vol verwachting aankeek, met de gedachte dat er hopelijk iets positiefs voor ons beiden uit zou rollen.

‘Ga er maar even voor zitten, lief. Ik heb goed en minder goed nieuws. Het goeie nieuws is, dat ik werk heb. En het minder goeie nieuws is, dat ik weer werk heb.’ Het was een beetje een cynisch antwoord op haar vraag. Ze begreep er geen bal van. Ik legde het uit. Het kwam er op neer, dat ik weer weg moest, de zee op met een schip dat niet mijn voorkeur had en dat was zeker in het begin van zo’n nieuwe periode minder leuk.

Ik legde het hele verhaal uit. Het verhaal over de tankervloot, waar mijn echtgenote nog nooit iets over had gehoord. Daar werd bij ons thuis ook niet over gesproken, omdat ik tot dusver nooit iets met die schepen te maken had gehad. En als oorzaak ook om de doodeenvoudige reden, dat die ertstankers voorheen niet tot de operationele vloot van de ALD hadden behoord. Nu lag de zaak echter iets anders. Ik vertelde Ellie, dat ik bar weinig keus had. Ik was eigenlijk door Poeldijk voor een persoonlijk dilemma gezet en daar had ik wel enige moeite mee.

Ellie maakte er, tegen mijn verwachting in, niet zo’n probleem van, behalve dan, dat het varen op tankers niet van extra gevaar was ontbloot. Bovendien voeren de ertstankers op de “Wilde Vaart”, dat wil zeggen, dat je nooit wist, waar de reis heen ging en wanneer je weer in Holland terugkwam. Volgens de uitleg van Poeldijk zou de reis voor mij persoonlijk niet veel langer duren dan een paar maanden. Daarna zou ik worden afgelost. Daar moest ik dan maar op vertrouwen had de man gezegd. Het was eigenlijk meer een noodmaatregel, omdat er geen andere machinist meer beschikbaar zou zijn geweest. De man die ik moest vervangen was hoognodig aan verlof toe. Dat was de waarheid en ik moest dat gat opvullen. Het zou voor mij een tijdelijke uitleenmissie worden. Eigenlijk waren er niet zoveel struikelpunten. En zeker ook niet voor mijn echtgenote. Veel positiefs leverde het echter ook niet op ten opzichte van mijn vroegere lijndienstvaarten, behalve dan, dat er wat meer “money” te verdienen viel met het oog op een zogenaamde extra gevarentoelage. En dat alles i.v.m. het varen met gevaarlijke lading. Gelukkig kwamen we er samen uit en besloten we, dat ik maar “ja” tegen mijn baas moest zeggen. Maar ik stond absoluut niet te trappelen om op

die “bakken” te gaan varen. De volgende ochtend zou ik hem opbellen volgens onze afspraak.

De dag daarop, na mijn thuiskomst, draaide ik zijn telefoonnummer. De telefoons hadden destijds nog een draaischijf.

‘Met Poeldijk, zegt u het maar.’

‘Met Henk Voorne, mijnheer Poeldijk. Ik wil terugkomen op ons gesprek van gisteren. Het gaat erover, dat ik op uw aanbod in ga en dat ik me beschikbaar stel voor plaatsing op een van de ertstankers van de ETM,’ zei ik een beetje knullig met een enigszins nerveus klinkende stem. Het kwam er niet echt vlot uit en mijn woorden klonken waarschijnlijk niet echt blij. Dat zal Poeldijk wel hebben bemerkt. Maar hij hield zijn mond dicht, bang om wat vervelends aan te halen. Er was voor mij vanaf nu geen terugweg meer en dat besepte ik maar al te goed. Ik had “ja” gezegd en zat er aan vast.

‘Dat is heel mooi, Voorne. Ik ben blij, dat je ingaat op mijn aanbod. Ik kan je al heel snel plaatsen op de Cornelis V. als 4^e werktuigkundige. Het schip komt over een paar dagen aan in Kiel in Noord Duitsland. Daar ga je vervolgens met nog een aantal bemanningsleden bij de sluisen van het Kielerkanaal aan boord.’

Ik werd nieuwsgierig. Dat was nieuw voor me. Ik had verwacht, dat ik bij de Hoogovens in IJmuiden aan boord zou gaan. Hoe kwam ik in Kiel? Ging er een vliegtuig?

‘Hoe kom ik in Kiel, mijnheer Poeldijk? Moet ik daar zelf met de trein heen rijden?’ reageerde ik een beetje beduusd.

‘Dat wordt allemaal keurig voor je geregeld, Voorne. De planning is als volgt; jij gaat samen met nog een aantal bemanningsleden met een autobus naar Kiel onder begeleiding van onze heer Dubbink. Hij is de reisleader.’

Dubbink kende ik wel. De man was een beetje de kantoorwerkezel van de Nautische- en Technische Dienst. Overigens best een aardige vent.

‘Jullie rijden een hele nacht door en ’s morgens kom je aan in Kiel, juist op het moment, dat het schip aan de kade ligt afgemeerd, vlak voor de sluisen. Met jou gaat ook een 2^e werktuigkundige van de ALD, de heer Schols, mee. Die zul je vermoedelijk wel kennen. Ook hij heeft geen ervaring op deze ertstankers.’

‘Lekker handig’, ging het door mijn hoofd, “een 2^e wtk zonder tankerervaring als chef machinekamer. Maar jij hoeft niet mee met die olie-ertsboot.” Ik keek Poeldijk eens aan. Hij had mijn gedachten moeten kunnen lezen.

‘Verder gaan er nog een paar ETM-werktuigkundigen mee en nautisch personeel. De rest van de bemanning zal jullie best wel steunen en inwerken op die boot. Dat behoort tot hun taak en is hun plicht,’ sprak Simon Poeldijk.

‘Reken er maar op, dat je omstreeks 5 december zult moeten vertrekken. Het is op Sinterklaasavond, maar het is jammergenoeg niet anders.’

‘Ik krijg de exacte tijd van aanmonsteren toch nog wel te horen, mijnheer Poeldijk?’ vroeg ik hem nog even snel voor alle zekerheid.

‘Je krijgt een telegram thuis, Voorne, zoals gewoonlijk met de tijd van aanmonsteren en het vertrek van de autobus. Je komt gewoon naar het kantoorgebouw aan de Oostelijke Handelskade. Daar staat de bus klaar. Ik wens je een hele goede vaart en weer tot ziens,’ waren zijn laatste woorden.

‘Bedankt, mijnheer Poeldijk en u ook tot ziens,’ zei ik nog tegen hem, maar hij was al weg. Ik legde de telefoon weer op de haak en wendde me tot mijn vrouw.

‘Ik zit er aan vast schat. Het spel gaat weer beginnen. Het vrije leven thuis zit er weer op voor een paar jaar,’ zei ik toch wel enigszins emotioneel en een beetje ontactisch tegen mijn lieve Ellie. Dergelijke opmerkingen vond ze meestal niet zo leuk, maar ze hield zich kranig. Ze vertrouwde er een beetje op, dat ik er eens mee zou stoppen en misschien had ze het wel bij het rechte eind. Trouwen met een zeeman had zo zijn voor- en nadelen.

‘Over een paar maanden ben ik weer thuis en zijn we weer samen,’ zei ik haar, in de hoop mijn domme opmerking weer een beetje recht te kunnen breien. Het liep echter “ietsje” anders dan ik had gedacht.

Op maandag 5 december 1966 kwam de telegrambesteller van de PTT een telegram brengen. Er stond geschreven:

“Dinsdagmorgen half tien melden kantoor voor monsteren en afreizen Cornelis V. Ertstankers”.

Ik moest afscheid nemen van Ellie op 6 december vroeg in de morgen, de dag na Sinterklaasavond. Tijd om snel mijn koffers te pakken en me voor te bereiden.

STAATSBEDRIJF DER PTT						
VERKORTINGEN VOOR BETAALDE DIENSTAANWIJZINGEN						
RPx = Antwoord betaald s (bedrag)	PC = Bericht aflevering TC = Collationering + TG = Telegraf. Reizant	MP = Geadresseerde persoonlijk LX = Gekleedtelegram				
BT = Brieftelegram	GP = Poste Restante					
ELT =						
LT =						
NOTA HET STAATSBEDRIJF DER PTT VERGOEDT GEEN SCHADE, VEROOZAAKT DOOR HET VERMIJNEN, VERBRAGEN OF VERLOREN GAAN VAN EEN TELEGRAM.						
TELEGRAM						
(a) AANGENOMEN TE (b) ONTVANGEN TE		TELEGRAM NUMMER	AANTAL WOORDEN	DATUM EN TIJD VAN (a) AANNEMING, (b) ONTVANGST		DIENTST- BIJVOEGSELS
a	Amsterdam	2400518	16	a	5/12. 16 1434	N.
b	Heerhugowaard			b	5/12. 16 1500	
Dinsdag morgen half tien melden kantoor. voor monsteren en afreizen. naar Cornelis V. Ertz Tanhuis						
NOTA		Voor navragen omtrent vermeende verminkingen wende men zich tot het telegraafkantoor. De kosten van rechtstreeks zenden afzenden en geadresseerde gewisselde rectificatietelegrammen worden niet terugbetaald.				NADruk IS VERBODEN

T 171 (200.200-30-302) - L 3442 (30002-772)

Het telegram met het verzoek om aan te monsteren

Het afreizen was de volgende dag. Mijn koffers waren al snel gepakt. Dat was zo langzamerhand een routineklus geworden. Meestal lag alles al ruim van te voren klaar, behalve dan de wat specifiekere dingen. Ik nam afscheid van Ellie, wat altijd weer een hele emotionele bedoening werd. Er rolden tranen over haar wangen en dat kon ik nooit aanzien. Mijn eigen Ellie. Het huilen stond haar nader dan het lachen. Ik kon er niet tegen. Op zo'n moment zou je er direct mee kappen. Maar Ellie was gelukkig sterk genoeg om zich "in te houden", zodat het kort daarop gelukkig weer iets beter met ons ging. Ze gaf me zoals altijd weer de broodnodige adviezen mee, zoals "doe voorzichtig, pas goed op jezelf, etc."

We omhelsden elkaar en namen afscheid met een paar kussen. Ik stapte in de taxi, die inmiddels voor mijn woonhuis was gearriveerd. De taxichauffeur bracht me naar het NS-station in Heerhugowaard. Twee loodzware koffers vergezelden me. Daar zat van alles en nog wat in. Van studieboeken, fotoapparatuur, transistorradio, ontspanningslectuur, overalls, werkschoenen, uniform, snoeperij voor de eerste weken, etc. tot aan sokken en ondergoed. Vooral een bepaalde soort waspoeder was bij mij zeer populair. Daarmee ging ik soms onder de douche als de zwarte

smeer van sommige lichaamsdelen niet te verwijderen was met normale toiletzeep. Vooral na een dag sleutelen in het carter van de hoofd- of hulpmotoren zat je onder de zwarte smeertroep. Met een borstel en wat waspoeder boende ik dan het vet en vuil van me af. Voor al dergelijke dingen moest je zelf zorg dragen. De rederij verschaftte niets. Overalls, uniform- en werkkleding moest iedereen persoonlijk aanschaffen. Hoewel het uniform op mijn tankerboot amper werd gedragen. Maar het behoorde tot de standaarduitrusting en je was verplicht het aan te schaffen. Van kledingtoelage had de rederij nooit gehoord.

De taxi stopte voor onze woning. Twee koffers werden door de chauffeur in de achterbak gedeponeerd en zo, met de taxi, kwam ik gemakkelijk aan bij station Heerhugowaard. De trein naar Amsterdam deed er ongeveer drie kwartier over. Die ging langs station Castricum, waar ik mijn jeugd had doorgebracht. Later verhuisde ik, toen we waren getrouwd, (zij vanuit Zaandam) naar Heerhugowaard, samen met mijn echtgenote. We hadden er samen een huis gekocht van aannemer Vertelman, zoals eerder gezegd, voor het bedrag van 33.000 gulden. Toen een normaal bedrag voor een eengezinsnieuwbouw doorzonwoning in een rijtje, met een achtertuin van 16 meter lengte. En zo kwamen we getrouwd en heel blij terecht in Heerhugowaard.

De trein raasde voort en stopte korte tijd later na een rit van ca. 45 minuten in Amsterdam. Een kruier bracht mijn twee loodzware koffers naar de beginhalte van buslijn P. Die bus reed rechtstreeks naar de Oostelijke Handelskade. Daar stapte ik uit de bus, precies voor het oude Lloyd hotel.

Inmiddels was dat merkwaardige, maar ook mooie gebouw al lange tijd terug omgebouwd tot jeugdgevangenis. En dat was duidelijk te merken. Vanaf de overkant van de weg, tegenover de bushalte, waar ook de portiersloge van de ALD was, keek je recht voor je uit en iets omhoog naar een aantal door tralies afgeschermden ramen van een hogere verdieping van het voormalige hotel. Een aantal ramen stond open. Zodoende hadden de jonge delinquenten de mogelijkheid om naar voorbijgangers te schreeuwen. De gestraften lieten zich niet onbetuigd. Het schelden en joelen was voor de mensen, die bij deze halte uitstapten of stonden te wachten, duidelijk hoorbaar. Je werd bij de bushalte uitgefloten en de schunnigste opmerkingen vlogen je om de oren. Ik haalde mijn schouders maar op. Ik had andere dingen aan mijn hoofd. Het was een zeer onprettige gewaarwording, maar je kon er op dat moment

niets tegen doen. Altijd vreemd gevonden, dat de groepsleiders van de jong gestraften nooit of te laat ingrepen. Helaas gebeurde dat joelen naar busreizigers menigmaal, wanneer je daar stond te wachten of uit een bus stapte. Op een zeker moment was het ook weer overgewaaid. Waarschijnlijk had de leiding van de jeugdgevangenis ingegrepen na klachten van diverse burgers of omwonenden en/of mogelijk van de ALD portiers. Zij stonden er altijd met hun neus bovenop.

Gewoonlijk zou ik nu bij aankomst van de stadsbus via de portiersloge en de kade naar mijn schip zijn gelopen, maar ze was er nu niet. Er stond wel een bus gereed. “Dat zou de bewuste autobus wel moeten zijn”, ging het door mijn hoofd, “die mij en de anderen naar Kiel zou brengen”. Ik werd opgevangen door een bekende portier van de ALD.

‘Zet je koffers hier in de portiersloge maar neer, jongeman,’ zei een tamelijk kleine man in uniform. Ik kende hem wel. Hij was bij ons zeevarenden bekend onder de bijnaam “Tomaatje”. Een beetje dienstklopperachtig type. Grote pet op met het mooie gouden Atlantische Lijn Dienst embleem.

‘U komt voor de busreis naar de Cornelis V.?’ vroeg de grote pet.

‘Ja, dat is mijn bedoeling.’

‘Dan kunt u daar bij de trap naar boven gaan naar het kantoor om aan te monsteren,’ zei de man uiterst beleefd.

(aanmonsteren: ondertekenen van de monsterrol of bemanningslijst. Je bent dan lid van de bemanning geworden en gaat akkoord met het arbeidscontract(CAO). Je staat vervolgens onder het gezag van de kapitein.)

‘Bedankt hoor,’ antwoordde ik en liep daarna de trap op om boven in een kantoorruimte te arriveren, waar nog meer bemanningsleden zaten te wachten. Een kantoorbediende kwam mij tegemoet.

‘U kunt aanmonsteren bij die tafel, mijnheer,’ zei de man en hij verwees me naar een volgende kantoorklerk. Die persoon legde mij ondertussen de papieren voor, waarna even later weer een ander personage, de ambtenaar van aanmonstering, (anno 2014 anders geregeld) namens de Waterschout de benodigde handtekeningen zette. Ook ik had mijn handtekening aan het papier toevertrouwd.

‘U bent nu aangemonsterd, mijnheer,’ zei de ambtenaar en de andere kantoorzwieber voegde er aan toe; ‘Over een uurtje vertrekken we. Ik roep u wel als we naar de bus gaan.’

Ik keek al het volk wat zat te wachten maar eens in het gezicht. Het was een mengelmoes van diverse culturen, zo leek het mij. Een flink aantal donker gekleurde mensen. Ik vroeg me af waar ze vandaan kwamen. De andere helft bestond uit blanken. Ik had nog nooit met dergelijke donker gekleurde zeelui gevaren. Wel met Spanjaarden en Surinamers, echter niet met dit volk. Maar ik kwam er al snel achter, dat het zeelieden waren, afkomstig van de Kaap Verdische Eilanden. Over het algemeen waren het stokers, olielieden, tremmers, matrozen, en andere lui, zoals o.a. messroombedienden en een kokshulpje.

De ETM voer vaak met mensen van de Kaap Verdische eilanden hoorde ik achteraf. Veelal zaten er ook nog Chilenen tussen. Waarschijnlijk, omdat de Maatschappij moeilijk personeel kon krijgen voor zijn verouderde ertstankers (lees: roestbakken). En de Kaap Verdiërs keken niet zo nauw. Mogelijk wisten ze ook niet beter en hadden ze weinig tot geen informatie gekregen over deze schepen. Als er maar brood op de plank was. Op de Kaap Verdische eilanden was letterlijk en figuurlijk toentertijd geen droog brood te verdienen (woordspeling).

De aanmonstering was inmiddels achter de rug. De nieuwe bemanningsleden zaten te wachten tot het vertreksein werd gegeven. En dat kwam niet veel later, want na korte tijd kregen we een seintje, dat we ons moesten verzamelen bij de bus. Eén van de handlangers van Poeldijk en Schuringa (hoofd Nautische Dienst, ook wel walkapitein genoemd), de heer Dubbink, telde de koppen om te controleren of iedereen aanwezig was. Dubbink van de Nautische Dienst was, zoals Poeldijk mij had verteld, de reisleader.

De rit begon in de loop van die dinsdagmiddag, de 6^e december 1966. Het zou voorlopig eerst gaan via Groningen in de richting van Hamburg. Echt gezellig was de reis niet. Het varende personeel had huis en haard moeten verlaten en was natuurlijk niet in een juichstemming. De sfeer was zeker niet gezellig. De meeste mannen zaten te slapen in de bus, want de rit werd voornamelijk in de namiddag en 's nachts afgelegd.

Er waren een paar tussenstops om de benen te strekken en om even langs de toiletten te gaan. Ik had gelukkig een vriendelijke gesprekspartner. Het was 2e werktuigkundige, de heer Schols. Het was een vrij kleine magere tengere man van een jaar of veertig. Normaal gesproken functioneerde je op die leeftijd meestal al een paar jaartjes als hoofdwerktuigkundige, maar de man had waarschijnlijk de vereiste diploma's nog niet op zak. En daardoor was de functie van hoofdwerktuigkundige voor hem nog niet

weggelegd. Schols legde mij uit, dat hij op de Cornelis V. had aangemonsterd als 2^e werktuigkundige. Dat is een vrij hoge functie, ongeveer vergelijkbaar met die van 1^e stuurman. Ook hij was tijdelijk ingehuurd voor de ETM door Poeldijk, vertelde de man. “Je hebt je dus ook lekker laten strikken door Poeldijk”, ging het al gauw door mijn hoofd. Hij had waarschijnlijk een bijna identiek gesprek gehad met het hoofd van de Technische Dienst, net als ik. Maar het “smoes” gedeelte, dat het voor je eigen cv zo belangrijk kon zijn, ging voor Schols natuurlijk niet op. Daar was de man al te oud voor. Met die onzin kon Poeldijk bij deze 2^e wtk niet aankomen. Ik raakte in gesprek met hem en hoorde, dat hij al vele jaren in Amsterdam woonde en dat hij er al heel wat dienstjaren op de vrachtboten van de ALD op had zitten. Ik was daar een kleine jongen bij. Een beetje bijzonder was ook, dat hij toegaf geen enkele ervaring te hebben met het werken op dergelijke tankers. Een leidinggevend bemanningslid zonder ervaring op tankers. Ik vond het maar raar. “Dat beloofde wat voor de toekomst”, dacht ik bij mijzelf. Vooral in zijn job als 2^e werktuigkundige is een berg ervaring juist zeer op zijn plaats, om niet te zeggen een vereiste. Als je die niet hebt, zou je toch wel behoorlijk te kort kunnen schieten in je functioneren. Maar baas Poeldijk had bij Schols om wat voor reden dan ook het een en ander door de vingers gezien. Het liet zich gemakkelijk raden: personeelsgebrek!? Al pratende over koetjes en kalfjes verstreek onze busreis, waarbij ik moeilijke gespreksonderwerpen maar probeerde te vermijden. Tijdens de enkele tussenstops kwamen zo af en toe gelukkig ook wel eens wat leuke gesprekken op gang. Het was niet allemaal kommer en kwel. En niemand wilde nu te lang aan huis denken. Thuis moest je nu uit je hoofd zetten. Inmiddels was het al flink donker geworden. Naar buiten kijken had geen zin. Je kon toch niets zien. De bus raasde weer voort, na een zoveelste (plas)stop, door het Noord Duitse landschap. Verder naar het Noordoosten. We waren er nog lang niet.

Tussen een flink aantal donker gekleurde mensen zaten zelfs toch nog een paar blanke Hollanders. Het waren beiden werktuigkundigen. Daar was ik in de loop van de busreis achter gekomen. De een bleek 3^e wtk te zijn en de andere man was assistent wtk, respectievelijk met de namen Gardeniers en Keus. Gardeniers was een grote sterke vent van rasechte West Friese afkomst, hoorde ik later van hem tijdens de reis. De assistent werktuigkundige Keus was uit Rotterdam afkomstig. Zij bleken beiden wel bekend te zijn en ervaring te hebben op dit soort ertstanker-schepen. Vooral Gardeniers ging al vanaf het begin, na de eerste tewaterlating, mee

op deze boten. Dat moet ongeveer vanaf het jaar 1957 zijn geweest. Toen werd de vloot van de drie schepen opgebouwd door de destijds grootste scheepsbouwer uit Zuid Holland.

Gardeniers en Keus zaten naast elkaar in de bus. Beiden waren al een poosje in dienst bij deze ETM-club en dat schiep waarschijnlijk een zekere band. Dat bemerkte ik althans bij de beide heren. Ik kwam er zelf tijdens deze rit niet tussen, al probeerde ik het wel een keer. Maar de poging was vergeefs. Zo leerde ik toch nog wat mensen kennen tijdens deze ongezellige rit.

De volgende ochtend, het was ondertussen woensdagmorgen 7 december rond 08.00 uur, kwamen we met onze bus bij de Kieler sluizen aan. De Cornelis V. was nog in geen velden of wegen te bekennen. Maar dat duurde niet lang meer. Om ca. 09.00 uur verscheen een silhouet van een schip aan de horizon (van de Oostzee). Dichterbij komend bleek het inderdaad de Cornelis V. te zijn. Het schip voer langzaam in de richting van de sluizen. Een enorm gevaarte. Op dergelijke grote schepen had ik nog nooit gevaren. Aan dek liepen wat mensen druk heen en weer. Het waren kennelijk de matrozen, die “voor en achter” (vastleggen en afmeren van het schip) moesten maken.

Ze waren allemaal behoorlijk donker van huidskleur. Ik keek er van op. Er waren geen blanken te zien. Het dekpersoneel wat ik zag was volledig donker gekleurd. Een beetje vreemde gedachte schoot door mijn hoofd van “bij wat voor soort volk kom ik nou aan boord?” Absoluut niet met discriminerend oordeel. Een vreemde gedachte en eerder misschien een beetje bang voor het onbekende. Achteraf viel dat gelukkig heel erg mee. Op de brug stond een blanke stuurman met hoogstwaarschijnlijk een blanke Duitse loads. Het was wel even wennen voor me. Weinige minuten later lag de tanker vast aan een kade voor de ingang van de sluizen en ging de gangway (loopplank) uit. Wij konden aan boord gaan. De bagage werd vanuit de bus door een paar matrozen aan boord gebracht. Verder kwamen er nog de nodige pakketten met onderdelenmateriaal uit de bus. En er werd een elektrische lastrafo op een rijdend onderstel uit de bus tevoorschijn gehaald, die met een kraan aan boord werd gehesen. Ik behoefde mijn eigen koffer niet te sjouwen. Die werd keurig aan boord gebracht. Het werd door de bemanning allemaal netjes verzorgd. Ik had er geen omkijken naar. Zo kwam ik aan boord van de Cornelis V.

Eenmaal aan boord volgde geen kennismakingsceremonie. Het werd eigenlijk allemaal zeer informeel afgedaan. Op een spontane manier, die er op neer kwam, dat ik simpelweg mijn nieuwe collega's, die ik en passant in de machinistengang tegen het lijf liep, de hand schudde en me daarbij maar meteen voorstelde. Verder moest ik het zelf maar uitzoeken. Alleen de kapitein en de hoofdwerktuigkundige waren natuurlijk van een andere orde. "Daar moest ik me maar even persoonlijk melden", ging het door me heen.

Het was een enigszins chaotisch gebeuren. Alles en iedereen liep drukdoende langs elkaar door de gangen. Terwijl ik aan boord mijn "vermoedelijke" hut opzocht, (ik zocht maar naar het naamplaatje **4e wtk** boven de deur) verliet langzamerhand de oude bemanning de Cornelis V., om met dezelfde bus weer huiswaarts te keren. Zij gingen van hun verlofperiode genieten. De nieuwe bemanning maakte simpelweg gebruik van de leeggekomen hutten van de vertrekkende crew. Hun hutten waren vrijwel leeggehaald en in sneltreinvaart door de bedienden schoongemaakt. De bedden of kooien werden van schone lakens voorzien, zodat wij, de nieuwe bemanningsleden, daar weer meteen gebruik van konden maken. Met 2^e werktuigkundige Schols had ik uiteraard al kennis gemaakt, want hij zat de gehele busreis voor - en af en toe naast mij in de autobus. We kenden elkaar dus al een beetje. Ook al vanuit onze achtergrond voor wat betreft onze werkgever, de Atlantische Lijn Dienst. Maar het spande er nu even om, wie op dit moment op wacht (het bedienen van de machines) moest. Het was ongeveer 10.00 uur in de ochtend en de boot moest de sluizen nog steeds passeren. We lagen nog altijd vast aan de afmeerkade voor die sluizen.

Iedereen was nu aan boord en de bus met de verlofgangers was ondertussen al weer richting Holland vertrokken voor de terugreis. Kort overleg met Schols, gaf mij als uitslag, dat ik de 4 - 8 en de 16 - 20 wachten zou lopen met een ervaren assistent werktuigkundige aan mijn zijde. Ik behoefde de eerste uren voorlopig nog niet naar beneden (de machinekamer in). De 8 - 12 en de 12 - 16 wachtdiensten zouden door de beide 3^e werktuigkundigen worden gelopen. Er waren twee 3^e wtk's op het schip aanwezig. De ene 3^e wtk was de al eerder genoemde West Fries, genaamd Gardeniers, uit de kop van Noord-Holland, die bij mij in de bus zat. De andere 3^e wtk was ene mijnheer Klaver, een in mijn ogen oudere man van rond de 45 jaren uit de plaats Haarlem. Ik kon de eerste paar uren nu rustig mijn koffers uitpakken en mijn hut inrichten, mits ik daar op dit moment nog aan toe kwam. Misschien kon ik tussendoor nog wel

even mijn ogenleden een uurtje of wat aan de binnenkant bekijken, want een heftige slaapaanval overviel me. Mijn kooi (bed) was al keurig in orde gebracht en het rook allemaal redelijk fris. Er was niet veel meer voor nodig om in slaap te vallen. Ik rook, zag mijn bed en ging liggen. De slaap kwam onmiddellijk over mij heen. In korte tijd was ik totaal van de wereld. Van mijn koffertjes uitpakken kwam voorlopig even niets meer terecht.

De Cornelis V. had ondertussen niet stil gelegen. Het schip was vanaf zijn ligplaats aan de afmeerkade de sluis ingevaren, geschut en daarna de sluis weer uit gevaren, zonder dat ik iets van dat alles had bespeurd, want ik was in een diepe slaap aangeland.

Een poos later werd op mijn hutdeur geklopt. Iemand kwam mijn hut binnen. De deur had ik kennelijk open gelaten en niet op slot gedaan.

‘Wakker worden meester,’ riep iemand me toe. Ik keek vreemd op. Er brandde een lampje boven mijn hoofd. Had ik het vergeten uit te doen? Aan de andere kant van mijn hut scheen daglicht door de patrijspoort. Het lichtschijnsel viel recht op mijn gezicht. Maar de “porder” had ook nog het kooilampje boven mijn hoofd aangedaan. Dan wordt je wel wakker, of je wilt of niet. Het was al met al een vreemde gewaarwording. Ik wist amper waar ik me bevond, maar was in ieder geval met een schok klaar wakker. Maar de schrik duurde maar even. Al snel realiseerde ik me, dat ik in mijn kooi lag op de Cornelis V.

‘Ik kom eruit,’ zei ik en sprong onmiddellijk mijn bed uit. Het moet ongeveer kwart voor vier in de middag zijn geweest. Het was zover. Ik moest op wacht in een vreemde machinekamer, waarin een volledig voor mij onbekende installatie aanwezig was. Ik schoot vlug in mijn wit gebleekte overall, poetste snel mijn tanden om de overmatige stank uit mijn mond te verdrijven. Kort slapen gaf mij veelal een vreselijke smaak in mijn mond met een daaraan verbonden reuk, die niet te harden was. Al pratende bij mijn collega’s tijdens het overgeven van de wacht, naast de lessenaar van de manoeuvreerstand, moest ik soms op afstand gaan staan om een ander niet te laten schrikken.

Maar nu dus de tandjes keurig gepoetst en met de slippers aan mijn voeten op weg naar de machinekamer. Ik had geen idee waar het schip nu voer. Zo naar buiten kijkend hadden wij het Kielerkanaal al verlaten. Brunsbüttelkoog en Cuxhaven, daar waar de Elbe en het Kielerkanaal bij elkaar komen, waren we al gepasseerd, want voor zover ik het kon bekijken waren we op groot water, als je daar boven de Waddeneilanden tenminste van kunt spreken.

Vermoedelijk hadden we de monding van de Elbe zojuist verlaten, want hier en daar was aan beide zijden van ons schip nog steeds land te zien. Dat zal de eerste uren wel zo blijven, althans aan bakboordzijde, want de vaarroute leidde boven langs de Waddeneilanden, om Texel en Den Helder heen, richting het Nauw van Calais.

Ik deed de zware machinekamerschuiфdeur open. Een enigszins warme, naar stoom en olie ruikende lucht kwam me tegemoet. Dat ging gepaard met een licht zoemend- en soms fluitend geluid, alsof ergens in de diepte een soort stofzuiger stond te zuigen. Het was onmiskenbaar het geluid van de stoomturbines. Dat geluid was helemaal nieuw voor me. Ik was dit gezoem helemaal niet gewend. Het lawaai van de stampende zuigers en dansende kleptuimelaars van dieselmotoren klonk mij altijd vertrouwd in de oren, maar dit was totaal iets anders. Het klonk allemaal wel erg rustig. Je zou je haast afvragen of de boot wel voer en of de schroef wel werd aangedreven. Maar dat ging kennelijk allemaal goed. Ik deed mijn zware houtgepende machinekamerschoenen aan en legde mijn leren slippers in het keurig uitzierende schoenenkastje. Recht voor me keek ik in een grote open ruimte, waar diep onderin de machines hun werk deden. Zo, met mijn ogen dwalend over de lege ruimte in die machinezaal, zag ik ver weg, links van me, de stookvloer, waarop een donkere stoker uit Cabo Verde (Kaap Verdische Eilanden) zijn werk deed. Hij was bezig met het schoonmaken van de stookolie-ketelbranders voor de twee grote hogedruk stoomketels, als ik dat in mijn onkunde zo snel goed had begrepen. In de diepte van die grote open ruimte lagen de drie stoomturbines. De hogedruk turbine, wat in die diepte maar een heel klein apparaat bleek te zijn met daarnaast de middendruk turbine en daar weer naast, qua afmetingen grootste, de lagedruk stoomturbine, waaraan gekoppeld was het achteruit turbinewiel. Aan de andere kant van de open ruimte stond voor en op de stookvloer het hoofdcontrole-meterpaneel van de stoomketels (Bailey bord). Daar weer tegenover bevond zich de manoeuvreerstand.

Ik liet me langs de steile machinekamertrappen naar beneden zakken en kwam daarna terecht bij een oude houten lessenaar op hoge poten, die voor de manoeuvreerstand was neergezet. Er lagen wat boeken en schrijfmateriaal op. Het zal het machinejournaal wel zijn geweest. Mijn nieuwe collega's wachtten me al op. Het waren de 3^e werktuigkundige Wim Gardeniers, een fors gebouwde vent van rond de dertig jaren en van een gemiddelde lengte, met zijn assistent Robby Keus.