

Dick Zuidhoorn is de schrijver van dit boekje.

Het gaat over zijn jeugdjaren aan het water in Papendrecht, Bergen op Zoom en Vlissingen en de eerste zeven jaren van zijn werkzame leven als scheepswerktuigkundige bij één van de grootste Nederlandse rederijen van toen.

Niet alleen de verre landen, maar ook het leven aan boord van de verschillende schepen hebben veel indruk op hem gemaakt.

Nu hij gepensioneerd is heeft hij de tijd gevonden om deze herinneringen maar eens en voor altijd in de vorm van korte verhalen op te schrijven en te bundelen in dit boekje.

Veel leesplezier.

Waargebeurde zeevaartverhalen

Geschreven door Dick Zuidhoorn

Inhoud van 'Waargebeurde zeevaartverhalen'

Veerpont Papendrecht-Dordt	7	Ijsberg	80
Van zoet- naar zoutwater	10	Windkracht	10 82
De Blik	12	Safari	84
Hoogwerker	15	Paal en wegloper	87
Smokkelaar	19	Achteruit slaan?	90
Van zuigzoen tot soa	22	Singapore	94
Flip	25	Leugenaar!	97
Kerstfeest op Tahiti	27	Ontgroening	99
Haai	30	Tandpijn	100
Niet alles ondertjetten	33	Zwart als roet	102
Kapitein 'Vogelaar'	36	Zoet of zout 1	104
Hulpmotor op hol	38	Zoet of zout 2	106
Pitotbuis	40	Vrouw in mannenwereld	108
Stil protest	43	Schipper houdt je roer recht!	111
Storm op Atlantic 1	46	Aflossing	115
Storm op Atlantic 2	49	Pikheet	118
Hekgolf	52`	Tóch mee	121
Van motor- naar stoomschip	55	Hulpmotor	123
Scherp kruis	58	Jamaicakippen	126
Chinese stoker	60	Tijdzones en datumgrens	128
Zeeziek	62	Gezelschap op zee	132
Real leather	63	Bankwerker Herman	135
Zeeman zonder bier	66	Stank	138
Witverziekend heet	68	Noodsignalen	140
Muziek aan boord	71	Praatje poep	142
Wie het laatst lacht	74	Gezinsuitbreiding	145
Verrassing	76	Dramatisch einde	148
Bruiloft	78		

Veerpont Papendrecht-Dordt

Het is 1954.

Als vijfjarig jongetje ben ik met mijn vader en moeder verhuisd van Dordrecht naar Papendrecht. Dat dorpje, gelegen in de hoek van de Merwede en de Noord, stelt dan nog niet veel voor. Die paar duizend zielen wonen hoofdzakelijk in de dijkwoningen langs de oude dijk tussen Sliedrecht en Alblisserdam. Daaronder bevinden zich het huis van de dokter, het gemeentehuis, de bakker en dat ene café.

Wij wonen in de wijk vóór de dijk, ook wel het Eiland genoemd. Deze wordt grotendeels omringd door water: de Merwede, de Noord en de Geul langs de oude dijk, waardoor de hierlangs gelegen bedrijven zoals Visser en Smit, over het water bereikbaar zijn. Het Eiland is dan ook een geweldig speelterrein voor mij en mijn vriendjes. Mijn moeder bidt iedere dag dat ik niet zal verdrinken en weer levend thuis zal komen.

Mijn vader is tekenaar op het vliegtuigbedrijf Aviolanda, vijf minuten lopen van ons huis en gelegen aan het einde van de Merwede, langs de aanlegsteiger van de veerdienst Papendrecht-Dordt.

Van die pont, een zijlader, ga ik vanaf 1955 gebruik maken om naar de lagere school in Dordt te gaan. Geweldig vind ik dat. Oversteken tussen al die binnenvaartschepen door. En dan in Dordt een stief kwartiertje lopen: langs de gasfabriek door de Voorstraat naar de Openbare School bij de Augustijnenkerk en het Hof.

Op een mooie zaterdagochtend steek ik met de pont over naar Dordt om familie uit Vlissingen van de bus af te halen. De bushalte is bij de pont en ik sta daar netjes te wachten, naast een oud baasje dat kennelijk ook op de bus staat te wachten. Hij steekt iets in zijn mond, terwijl ik nieuwsgierig naar hem opkijk. "Ook een pruimpje?" vraagt hij mij vriendelijk met glinsterende pretoogjes. Nou, een pruim gaat er bij mij altijd wel in. Weet ik veel dat het dit keer om een heel andere pruim gaat dan ik thuis gewend ben. Dus ik krijg een pluk pruimtabak in mijn hand gedrukt, die ik vertwijfeld in mijn mond stop. Gatsie, wat vies! Maar ik laat me niet kennen en begin er voorzichtig op te kauwen. Die ouwe naast me heeft er plezier in en moedigt me aan. Te beleefd om hem teleur te stellen kauw ik door, en durf de rommel niet uit te spugen.

Mijn mond vult zich met speeksel, dus op het laatst sta ik met bolle wangen de zaak proberen binnen te houden. Ten slotte slik ik het allemaal maar in en ben ik er voorlopig van af.

Maar niet lang, want even later heb ik moeten spugen als een dolle. Voortaan geen pruimtabak meer voor mij, een levensles rijker.

Het is februari 1956, het vriest dat het kraakt en begint er zich drijfijis te vormen op de Merwede. Al wachtend op de pont in Dordt moet ik in de vrieskou twee keer optreden om een vriendje in nood te helpen: de eerste keer eentje die denkt zijn tong tegen de bevroren slagboom te kunnen drukken en direct vast vriest. Ik ren naar het cafetaria op het veerplein en troon de uitbaatster met een ketel heet water mee naar de plek des onheils. Mijn vriendje houdt er alleen maar een verbrande tong en lippen aan over.

De tweede keer glijdt een ander vriendje uit op een betonnen trap aan de waterkant en belandt tussen de ijsschotsen. Een medewerker van de zojuist gearriveerde pont komt op mijn hulpgeroep af en gooit zijn leren jas die hij zelf aan één mouw blijft vast houden naar de hand tussen de ijsschotsen en gelukkig kan mijn vriendje uit het ijsskoude water worden getrokken. Vlug naar hetzelfde cafetaria om te worden verzorgd. Hij houdt er alleen maar een dubbele longontsteking aan over.

Die winter glijdt er ook nog een herdershond van de Merwedekade langs de gasfabriek in de rivier, zodat de stoompont die net wil vertrekken een stuk achteruit moet slaan om het dier van een zekere verdrinkingsdood te redden. Dat lukt en in de warme machinekamer wordt het totaal verkleumde beest door beide machinisten weer tot zijn positieven gebracht en verzorgd.

Het dak van de machinekamer van de stoompont is trouwens lekker warm en kunnen wij schoolkinderen daar tussen de stuurhut en de pijp in de luwte ons warm houden. Er is immers in tegenstelling tot de motorpont geen passagiersverblijf op die stoompont en moet iedereen aan dek blijven.

Er komt steeds meer ijsgang op de Merwede, totdat deze daarmee helemaal gevuld is, voor de pont geen doorkomen meer aan. Vanaf dat moment wordt de veerdienst onderhouden door een voetveer bestaande uit een sleepboot met ijsbrekerboeg, dus alleen bestemd voor het overzetten van voetgangers en fietsers. Auto's moeten afhankelijk van hun bestemming omrijden via de

kilometers verderop gelegen bruggen van Alblasserdam over de Noord en van Gorkum over de Merwede.

Intussen is de scheepvaart op de rivier door het barre winterweer volledig stil komen te liggen. Mijn vriendjes en ik blijven oversteken met de 'ijsbreker', totdat zelfs dié wordt gestremd.

Wat nu? We moeten toch naar school! Onze ouders steken de koppen bij elkaar en regelen vervoer met de eigenaar van de enige auto uit onze straat. Zodoende worden we gedurende ongeveer een week naar school in Dordt gereden via Alblasserdam en Zwijndrecht.

Intussen is het beginnen te dooien en komen de veerdienst en scheepvaart weer op gang.

Deze periode heeft zoveel indruk op me gemaakt dat ik het me tot nu toe herinner als de dag van gister.



Van zoet- naar zoutwater

Het is 1966 en ik woon met mijn ouders en jonger zusje in Papendrecht, maar ga in Dordrecht naar de lagere school. Daarom heb ik een jaarabonnement op de veerpont, want Dordt ligt aan de overkant van de Merwede. Dus vaar ik elke schooldag met de pont op en neer en geniet daarvan, vooral als er veel scheepvaart is waar de pont zich een weg tussendoor moet banen.

Het is daar één van de gevaarlijkste knooppunten van de binnenvaart in Nederland. De T-splitsing van Merwede, Oude Maas en Noord. Dat is voor de schippers goed uitkijken. Vaak passeren daar zware sleepboten soms wel met een sleep van zeven sleepscheppen, met een mogelijke lengte van wel een kilometer. De pont moet daar uiteraard op wachten.

Mij maakt dat niets uit. Ik vind het geweldig om naar te kijken! Het nadeel is dat ik daardoor wel eens te laat kom op school.

Thuis ben ik meestal met zijn vriendjes aan de waterkant te vinden, met ondanks de kaplaarzen natte voeten tot gevolg, tot grote frustratie van mijn moeder, want er is al eens eerder een kind uit het dorp verdronken. Maar ach, wat snap ik nou van de zorgen van mijn moeder. Mij kan toch immers niks gebeuren? Ik let heus wel goed op hoor.

Op vakantie gaan we altijd met z'n vieren naar de opa's en oma's in Vlissingen. Dan zien we die ook weer eens. Om daar te komen is bijna een wereldreis. Op de eerste vakantiedag lopen we met zijn vieren bepakt en bezakt naar de pont. Daar is het wachten geblazen want heel toevallig is er juist die dag veel scheepvaartverkeer. Ook het oversteken zelf duurt daardoor veel langer dan gepland. Eenmaal aan de overkant in Dordt wachten we op de bus die ons naar het treinstation moet brengen. Eenmaal daar is het weer wachten op de trein naar Vlissingen.

Onderweg in de trein is er genoeg te zien voor mij, ik kijk mijn ogen uit. En wat rijdt die trein hard! Dat is wel wat anders dan het rustige dorpsleven in Papendrecht. Auto's zie je nog niet zo veel, zeker niet in Papendrecht. Na deze lange reis komen we dan toch aan in Vlissingen, met haar Wester Schelde en loodsbootjes, boulevard en strand.

Als het mooi weer is ga ik met m'n ouders naar het strand, maar als het lekker waait of zelfs stormt dan ga ik naar de loodsbootjes aan het Roeiershoofd onderaan de boulevard bij Michiel de Ruyter op zoek naar avontuur en lukt het me een keer met de loodsboot mee te mogen varen, aldus: de loodsdienst is kennelijk vanwege de wind nog nét niet gestaakt. De loodsboot ligt er op dit moment verlaten bij aan het roeiershoofd. Ten gevolge van de deining ligt ze te trekken aan haar touwen. In de verte zie ik de schipper aan komen lopen met een dekknecht en een loods in zijn kielzog. Ik ga bij de loodsboot op de houten steiger zitten wachten, totdat de schipper recht achter me staat en me sommeert als de sodemieter uit de weg te gaan. Ik spring aan boord. De schipper moet lachen om zo veel brutaliteit, en ik mag mee! Wat mooi, de loodsboot gaat tekeer als een wilde. 's Avonds vertel ik het thuis aan tafel. Mijn moeder en oma kijken niet blij. Ik moet beloven zoiets nooit meer te flikken.

Als ik negen jaar ben verhuizen we van Papendrecht naar Bergen op Zoom, gelegen aan het uiteinde van de Ooster Schelde, naar een splinternieuwe buurt aan het uiteinde van deze zee. Dan is er de Oesterdam nog niet met het Schelde-Rijn Kanaal, dus eb en vloed hebben er nog de vrije hand. Het afscheid van mijn vriendjes in Papendrecht valt me eerst zwaar, maar dat wordt al snel goed gemaakt door de nabijheid van het zoute water. Weliswaar zijn er niet van die mooie zandstranden als bij Vlissingen maar de slikken van de Ooster Schelde zijn ook avontuurlijk, vooral als ik met mijn nieuwe vriendjes bij laag water met laarzen aan kilometers ver naar de eblijn probeer te lopen. Net op tijd beginnen we dan weer aan de terugtocht om het stijgende water vóór te blijven. Hetgeen natuurlijk niet altijd lukt. Het spannende avontuur levert dan een natte broek op en een fikse preek van mijn moeder.

De Blik

Ik woon in Bergen op Zoom en haal in 1966 mijn Mulo A diploma en meld mij als zeventienjarige aan op de zeevaartschool 'Maritiem Instituut de Ruyter' in Vlissingen, alwaar ik kan kiezen tussen de opleiding voor stuurman, marconist of scheepswerktuigkundige. Zodoende kies ik voor de laatste, want die geeft namelijk meer perspectief voor de toekomst en ik houd er immers rekening mee niet mijn hele leven te zullen blijven varen en als techneut heb je aan de wal de beste kansen.

Voordat de opleiding begint koop ik met het verdiende geld van mijn vakantiebaantje op de midgetgolfbaan in Vlissingen een brommer. Een 'Tomos' met zo'n hoog stuur, een vlinderzadel en een rekje voor een eventuele duopassagier. Ik voel me de koning te rijk met het ding. Mijn brommer wordt mede met behulp van een docent van de zeevaartschool in een mum van tijd van 40 naar 60 kilometer per uur opgevoerd. En dat in het helmloze tijdperk!

Bij het uniform van een zeevaartscholiër hoort een pet. Een aantal jaren eerder had het embleem op de pet iets weg van een conservenblikje en daar hebben de zeevaartscholieren de bijnaam Blik of Blikje aan overgehouden. Bij stormweer wordt een Blik nog steeds regelmatig door Vlissingers begroet met "Hé Blik, laat je pet eens waaien!"

De meeste zeevaartscholieren die van veraf komen zijn ondergebracht in het internaat maar ik ben in de kost bij mijn grootouders. Daar heb ik het prima naar mijn zin.

Op de zeevaartschool volg ik de driejarige opleiding en leer veel over de techniek aan boord van zeeschepen, zowel de theorie als de praktijk. Maar ook autogenisch en elektrisch lassen, smeden, draaien, vijlen, plaatwerken, zelfs lood solderen.

En wat denk je van het sloeproeven: weer of geen weer, iedere week wordt er geroeid op het Kanaal door Walcheren. Onze hele klas wordt verdeeld over twee sloepen en met veertien roeiers in een sloep met de docent als stuurman. En dan gaat het onder de Keersluisbrug door richting Souburg. Op dat stuk strijden we dan wie de snelste is. Het blijkt het mooiste maar tevens het meest vermoeiende 'studievak' van de zeevaartschool.

We doen ook mee aan de jaarlijkse sloeproeiwedstrijd in Den Haag, op het verversingskanaal bij de Houtrusthallen. Als pepmiddel krijgen we vlak voor de wedstrijd een suikerklontje toegestopt. We willen natuurlijk winnen en gaan tekeer als jonge honden. Leuke tijd.

Op mijn uniformjasje is een embleem genaaid, in de vorm van een scheepsschroef, die aangeeft dat ik de opleiding scheepswerktuigkunde volg. Een stuurman heeft een stuurwiel en een marconist een paar bliksemschichten of zoiets.

In de stad hebben wij 'Blikken' natuurlijk onze stamkroegen waar we, in ons door het internaat bepaalde vrije tijd, tijdens de weekeinden vaak zijn te vinden. De Blikken uit het internaat in uniform. Ik in burger, omdat de regels van het internaat voor mij niet gelden, doordat ik in de kost ben bij mijn grootouders en zodoende alleen op school in uniform moet verschijnen. Eens in de maand krijgen we weekendverlof en gaat iedereen naar huis. Om geld te sparen wordt er veel gelift. Ik houd me ook aan dit rooster om de doodeenvoudige reden dat het in Vlissingen tussen mijn schoolmaten veel gezelliger is dan in Bergen op Zoom. Lang leve de vrijheid! Maar ja, soms moet je je gezicht ook wel eens aan het thuisfront laten zien.

In de kroeg in Vlissingen wordt veel gekaart en een hele middag lang door meerdere armoedzaaiers slechts één pilsje gedronken, want meer kan niet lijden.

En dan zijn er natuurlijk de Vlissingse meiden die om ons Blikken heen cirkelen. De meesten van ons zijn dan op losvaste vrijersvoeten. Het laatste studiejaar krijg ik serieuze verkering met een Vlissingse meisje genaamd Riet. En dat terwijl zij altijd al had gezworen nooit met een 'Blik' te zullen thuiskomen. Toch wél dus. Als ze mij voor het eerst ontmoet weet ze namelijk niet dat ik er zo één ben vanwege mijn burgerkloffie. Haha, gefopt. Maar kennelijk sta ik haar wel aan. En dat is wederzijds. Bovendien heb ik haar geholpen met het zoeken naar haar gestolen fiets. Weliswaar vruchteloos, maar zij is dat nooit vergeten!

Tegen het eind van mijn studie in 1969 is het zo ver dat ik ga solliciteren bij meerdere rederijen: de Stoomvaart Maatschappij Nederland (S.M.N.) in Amsterdam, de Koninklijke Rotterdamse Lloyd (K.R.L.) in Rotterdam en de

Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij (V.N.S.) uit Den Haag, maar met een kantoor in Rotterdam, aan de Veerhaven.

Eenmaal in het bezit van mijn felbegeerde basis BM-diploma treed ik in dienst bij de S.M.N. en monster in Rotterdam aan als leerling werktuigkundige op de splinternieuwe m.s.'Neder Lek'. In de Schiehaven word ik uitgezwaaid en ga mijn grote avontuur tegemoet, terwijl Riet voorlopig de komende maanden alleen achter blijft.

Onze verkering zal op de proef worden gesteld.



Hoogwerker

Het is september 1969 en prachtig weer op de Pacific (oftewel de Grote of Stille Oceaan, oftewel de Stille Zuidzee): zonnetje, windstil en een lange deining.

Het schip de 'Neder Lek' zoekt rustig slingerend met een snelheid van 21 knopen dus zo'n 39 km per uur haar weg van het Panama Kanaal naar Nieuw Zeeland, een oversteek van zo'n vijftien dagen.

Het schip is uitgerust met meerdere soorten laad- en losgerei, waaronder op het voorschip tussen ruim 2 en ruim 3 een zware spier met aan weerszijden in V-vorm twee reusachtige Stülcken-masten.

Met deze zware spier kan het schip zelf de zogenaamde "zware stukken" tot 125 ton in één keer laden en lossen. Noodzakelijk, want in de havens die het schip aandoet zijn dergelijke faciliteiten niet aanwezig. Buiten het normale laad- en losgerei zoals de dekkranen en laadbomen moet deze zware spier de rederij dus een hoop geld opleveren.

Aan de bakboord (linker) Stülcken-mast bevindt zich op zo'n twaalf meter hoogte een bedieningshuisje met op het dak daarvan een kleine lier. Om deze te kunnen controleren en onderhouden zal dus iemand van de machinedienst in die mast moeten klimmen.

"Zou jij dat durven?" vraagt de hoofdwerktuigkundige aan mij, leerling werktuigkundige.

Slik. "Ja Chief."

Ik houd me groot, het is immers mijn eerste reis en ik wil me niet laten kennen. Niemand aan boord mag weten dat ik nog steeds een beetje hoogtevrees heb. Dat past immers niet bij een stoere zeeman denk ik.

Gewapend met wat gereedschap begin ik dapper aan de klimpartij voor mijn eerste klusje op grotere hoogte.

Het bedieningshuisje met daarop de betreffende lier is bereikbaar via een rij treden in de vorm van beugels, zodat je met handen en voeten schuin omhoog de stülcken-mast in kan klimmen.

Dat lukt me aardig, maar ik zorg er wel voor niet naar beneden te kijken. En ik ervaar dat op die hoogte de slingerbeweging een stuk erger is dan beneden aan dek. Logisch natuurlijk.