

Inleiding:

Belgische rederijen zijn er nog altijd, er zijn er zelfs bijgekomen.

Maar op weinig schepen wappert de Belgische vlag nog achteraan.

Allemaal uitgevlagd zoals men dat noemt. De Pool der Zeelieden bestaat nog.

Een stukje geschiedenis:

De wet van 21 juli 1844 op grond waarvan de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische vlag bij koninklijk besluit van 19 september 1845 werd opgericht, is de oudste sociale zekerheidswet uit de Belgische geschiedenis.

De thans nog geldende besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke zekerheid van de zeelieden ter koopvaardij bevestigt het bestaan van een afzonderlijke regeling voor de zeelieden ter koopvaardij met eigen administratieve en financiële structuur. De taken inzake inning en de verdeling van de sociale zekerheidsbijdragen zijn in feite van in het begin toevertrouwd aan de Hulp- en Voorzorgkas, die tevens instaat voor de uitbetaling van de prestaties en van de ziekte- en invaliditeitsverzekering voor de zeelieden. In 1945 werd tevens de Pool der zeelieden opgericht, als een bijzondere instelling inzake tewerkstelling en werkloosheid voor de werknemers tewerkgesteld in de koopvaardij.

Toen ik deze verhaaltjes begon te schrijven wist ik niet wat het eigenlijk worden zou.

In alle geval geen roman. Mijn doelstelling is om de nagedachtenis van de zeelui levendig te houden. Destijds was het beroep van zeeman meer in dan nu.

Iedereen in Antwerpen kende wel iemand in familiekring of in de straat die naar zee ging.

Natuurlijk is er nu nog de Zeevaartschool waar jongelui kunnen studeren voor een carrière als officier of werktuigkundige. De andere beroepen aan boord, destijds aangeleerd door de jongens uit de straat raakten de laatste decennia meer en meer in verdrukking. Door mechanisatie en laatst nog meer door uitvlaggen van Belgische schepen naar vreemde vlag. Een operatie die als resultaat had dat er steeds meer vreemdelingen aangetrokken werden.

Het kan nu een stukje folklore genoemd worden. Wat betreft stielkennis, of zeemanschap waren er figuren die met kop en nek boven de anderen uitstaken.

Tijdens recente scheepsrampen zijn meer dan eens de woorden gevallen: '...bij gebrek aan zeemanschap...'. Destijds, aan boord, groeide het beroep van matroos uit tot een kunst. Het creëren van kunstige voorwerpen, uit resten touw, met steken en fantasieknopen werd voor velen een hobby.

Natuurlijk waren er de extravagante figuren en werd in de havens meestal een stevig glas gedronken. Er zijn de verhalen over de fratsen van 't paard', 'de vliegende engel van Matadi', 'den jap', 'de cowboy', 'Jef stront', 'sneeuw witje', 'tarzan' en zovele anderen. Vooral in de kroegen van 'dikke Mit', bij 'vuil Erna' daarnaast in 'Den Bleu Tax' of op de hoek in de Viking bij 'Ben den Egyptenaar', werden de anekdotes eindeloos opgehaald.

Dat is de werkelijke bedoeling van deze verhalen. Iets van dat alles behouden, voordat het vervaagt en voorgoed verdwijnt in de nevelen van het verleden. Zeker is het niet de bedoeling iemand te krenken of pijn te doen. De bijnamen wilde ik, of beter gezegd moest ik behouden omdat ze kleur en pittigheid aan het verhaal geven. Die mensen waren zo en velen zijn niet meer onder ons. We mogen ook niet uit het oog verliezen dat het, de straffe verhalen daargelaten, hardwerkende mensen waren. Ontegensprekelijk zijn er de duizenden en duizenden werkuren op zee in vaak barre weersomstandigheden, in extreme hitte of koude. Dat komt natuurlijk ook aan bod. Een schip met zatlappen behoort tot de fabels. Op zee werd er weinig of niet gedronken. Het was werken en wachtlopen dag in dag uit, ook op zon- en feestdagen. Dat gold vaak ook in de haven en vooral voor de stewards en het keukenpersoneel. Varen is in de eerste plaats hard labour. Het is geen wonder dat er zich spanningen en stress manifesteren die elkeen op zijn manier afreageert.

Oscar De Vrieze (een voor mij onbekend zeeman), in een poëtische bui, schetste het als volgt:

De zeemansschepping. (door Oscar De Vrieze)

God schiep lucht, hemel en aarde,
goedheid, deugd en alles van waarde,
vissen, mensen en dieren

maar geen zeevaartofficieren.
Zulke lelijke creaturen
schiep de duivel in zijn overuren.
Hij maakte het zodanig bont
dat hij een kapitein uitvond.
Het zondagswerk voor zo'n vent
was natuurlijk aan 200 percent.
Het ergste was dat hij aan zo'n onnozelheid
meer dan vier uur heeft gewijd.
Maar God, de schepper, was ontevreden.
Daarom creëerde Hij zelf de bemanningsleden
en om ze weg te houden van verderf en bedrog
belastte Hij hen erfelijk met een dagje Log.
Werkelijk, de Heer heeft alles voorzien,
zelfs een manklopende machine
en om de lekken te beperken,
liet Hij de machinisten werken.
Maar de duivel in zijn boosheid,
beging een grote stommit:it:
om het voeden van zijn mannen
schiep hij "potten en pannen".
Hij heeft nooit niet kunnen wensen
dat de keukenmensen
met hun etensresten
gans het schip verpesten.
Toen in de oude tijd
de Schepping werd uitgebreid,
brachten kakkerlakken en mieren
de pest der radio-officieren.
Zo'n schone beesten
werden, zoals de meesten,
langs alle kanten
heel verre bloedverwanten.
Dit was de eerste trip
van een Belgisch schip:
kust; zee en haven
vrouwen bedden en slaven.
Tegen de kaai, heeft men gedacht
aan het nageslacht
want men kan nooit weten
dat een zeeman wordt vergeten...

M/S TENIERS

Het zeemansleven is niet altijd zo romantisch als in de literatuur beschreven wordt.
Na enige jaren op zee gezwalpt te hebben weet men wel beter!
En toch is het de geur van romantisme en avontuur dat menig kandidaat destijds de weg naar de Pool
der Zeelieden deed vinden. De zeelui die er al wat reizen hadden opzitten vonden
het gezwam over romantisme en avontuur gewoon lulkoek ...
De Pool was in de zestiger jaren, toen ondergetekende de stoute schoenen aantrok
en zich ging aanmelden, nog in het Hansahuis op de hoek van de Suikerrui
en de E. Van Dijckkaai gevestigd. Aan het loket zat een heertje dat vroeg of ik diploma's had.
Nee dus. Ja, dan is er nog plaats als wiper. Wist ik veel wat een wiper was.
Kuiser in 't machien, klonk het vanachter het loket.
Allee vooruit dan maar. Na de nodige formaliteiten naar 't rattekot op de Italiëlei.
En X-aantal dagen later aangemonsterd voor het ms. Teniers, een schildersboot.



Daar verstond ik ook de ballen van. Enfin, het bleken vier zusterschepen te zijn met de namen van befaamde schilders: de Jordaens, Rubens en de Memling waren zijn zusterkes, zei men me. Naar 't loodswezen om de rol te tekenen. Binnen en buiten want ik was alleen gemonsterd want den Teniers stond eigenlijk niet op het bord. 't Moest nogal vlug gaan want ik werd in de namiddag om vier uur aan boord verwacht. Rap inpakken, afscheid nemen en weg. Den Teniers lag daar aan kaai 211 te blinken in de namiddagzon en men laadde de laatste pakken ijzer. Ik vond het een mooi schip. Een lichtgrijze romp en spierwit midships, de schouw in het oranje, de CMB kleur.

Inderdaad had een van de wipers zijn kat gestuurd, daarom was ik op 't onverwacht gemonsterd. Ik stommelde met mijn valies de gangway op en botste op een kerel van de shore-gang. Die wist ervan. "De wiper zeker?". "Ja." "Ik zal wijzen waar de stuur zit. Enne dat hier is je kabine." Allee vooruit, ik stond er ineens met mijn smikkel voor. Boven vroeg de stuur of ik al wist waar mijn kajuit was. Ja dus. De man stak zijn neus terug tussen zijn papieren en ik dan maar terug enkele verdiepen lager om mijn boeltje uit te pakken.

Aan het gestommel te horen had ik een gebuur. Die kwam even later na een tikje op de deur binnengewandeld en stond erop me rond te leiden na een korte kennismaking. We moesten die dag niet meer naar beneden en hadden de tijd. De matrozen maakten zeeklaar en hadden verder ook niet veel te doen want het schip zou 's nachts vertrekken.

Zo gebeurde ook. Ik werd wakker door het gekraak toen we reeds de Schelde afwaren en in 't Kanaal lagen met bestemming Le Havre. Met het begin van dat gekraak was het ook gedaan met slapen.

Te 5 u 30 werd er gepord om zes uur te beginnen. Ons eerste jobke was de stores bestemd voor de machinekamer naar beneden brengen bij het naderen van Le Havre.

Het moet gezegd, om twaalf uur werd er een maaltijd op tafel gezet om u tegen te zeggen, kokkie mocht er zijn! Altijd was de kok een omstreden figuur aan boord, het waarom laat zich gemakkelijk raden. Er waren koks die de ingrediënten optimaal gebruikten en de gehele crew reikhalzend uitkeek naar de maaltijden en zich te pletter vrat. En dan de anderen ... de worstenkoks.

Als te Le Havre de Belgische biercultuur verwisseld werd voor de meer verfijnde Franse drinkcultuur, namelijk pastis of pernod, kon het wel even uit de hand lopen. Vooral als het vertrek plaatsvond in de vroege morgen.

Ik hing met Theo mijn collega-wiper op de verschansing toe te kijken bij het vertrek, en eerlijkheidshalve ook om de hoofdpijn wat te lenigen, toen tot onze verbazing wiper nummer 3, Michel kwam toegelopen toen de matrozen de net opgehaalde valreep aan 't verzekeren waren. Men wist niet dat de vent nog niet terug aan boord was. Wel dat hij er de vorige avond flink invloog. Het schip werd zo dadelijk losgegooid. Het manoeuvre kon zonder toestemming van bovenaf niet meer

teruggedraaid worden. Daarom keken de matrozen vragend naar de kapitein en de loods die vanop de brug het tafereeltje gadesloegen. Den ouwe deed teken om de valreep terug naar beneden te laten. De verloren zoon kwam vloekend en scheldend op van alles en iedereen aan dek gewaggeld. Voor niets anders goed dan om de roes uit te slapen. Daags nadien, werd hij boven bij de kapitein op 't matje geroepen. Hij kon kiezen tussen de voorgeschreven dagen log of een beperking van de geldopname gedurende de reis. Michel koos voor het laatste en volgde een verplichte rustkuur. Een dag log betekende dat het misdrijf in het logboek vermeld werd en dat er een dag van de gage afgehouden werd. Weken later toen iedereen aan de rol ging in Mexico en de Golfhavens was men van oordeel dat Michel er door zijn verplichte regelmaat steeds beter ging uitzien.

Toen de "kleine spiegel" tijdens de reis drie dagen log opliep, en op een nogal eigenaardige manier reageerde, zorgde dat voor heel wat hilariteit in 't rattekot. Thuis gekomen nadat hij uitbetaald was met aftrek van het log zei hij tegen zijn vrouw: "maak de kinderen klaar! Ge moet je niet ongerust maken er gebeurt hen niets!" Vrouwlief voldeed aan zijn verzoek. De kleine spiegel nam hen mee, ordentelijk gekleed en de haartjes net gekamd door mama naar de kapitein in 't rattekot. Hij zei: "hier zie, ik laat ze drie dagen hier. Drie dagen geen pree! Geeft gij ze maar te vreten!" Waarop hij tot grote ontsteltenis van de man naar buiten beende. Na Le Havre werd de oversteek van de Atlantic gemaakt naar de Golf van Mexico. Port Everglades of Miami waren gewoonlijk de aanloophavens tijdens een Golfreis.

De Teniers liep na valavond binnen te Port Everglades (Florida). De kade werd goed verlicht en liet een verzorgde indruk na. De hangars waren in lichte kleuren geschilderd. Aan de hoeken, tussenin, bosjes palmen. Het grote verschil met een stand-by in Europese havens is dat de sleepboten in de States voor en achter niet worden vastgemaakt. De sleepboten zijn vooraan uitgerust met stootkussens en duwen met de neus tegen het schip om het te draaien en tegen de kade te duwen. Het gedoe met het werpen van lijnen kan uitgesteld worden tot de trossen werkelijk kunnen uitgegeven worden om vast te maken.

Na een zeereis lijkt de lucht aan land geheel anders. In de zwoele bries hangen luchtjes waaraan het reukorgaan niet meer gewoon is. Het schip lag met de poop naar een brug waarover in een eindeloze sliert Amerikaanse sleeën zoefden. Bij toekomst staan op de kade steevast de ambtenaren van de Immigration Service te wachten tot de valreep buitenboord gezet wordt. Elk bemanningslid van hoog tot laag moet voor hen verschijnen. Als alles in orde bevonden wordt, wordt er een pasje uitgereikt om aan wal te gaan. Wee degene die op de vraag wat zijn meningsuiting is communist antwoordt. Daarvoor wordt iedereen verwittigd. Alsof er een zo gek zou zijn! Er deden echter verhalen de ronde dat er zulke mafkegels bestonden. In zulk geval werd een agent aan boord geplaatst die het bemanningslid in het oog hield. Men wilde waarschijnlijk op zeker spelen dat hij geen poot aan wal zette en de heilige Amerikanen besmette. Wat een gelul!! In alle geval waren de meesten de pist in met het verkregen pasje en de opgevraagde dollars.

Dat pasjes voor iets dienen ondervonden de deckboy en een lichtmatroos toen ze in een bar bier bestelden. De barman bevond hen na opvraging van het pasje te jong en kieperde hen er zo weer uit.

Na vertrek te Port Everglades werden de Florida Keys gerond en vaarde het schip de Golf van Mexico in met Vera Cruz als bestemming. Het werd bloedheet overdag. De zon stond van in de vroege morgen tot de late avond aan de hemel. In de zon zitten op het poopdek was er niet meer bij. Beneden in de machinekamer liepen de temperaturen onvoorstelbaar hoog op. Onder de middag kropen we gewoonlijk in de tunnel, naast de schroefas, de meest frisse plaats beneden om even te verpozen. De airconditioning was de grote weldoener aan boord en deed het uitstekend in de cabines zodat van een verkwikkende nachtrust kon genoten worden. Zelfs voor de matrozen werd het te warm aan dek.

Steeds als er sprake was van Vera Cruz dook het verhaal op van de kok Joseph Loir. Op de Flandres zou hij de douanier Cipriano Garduno vermoord hebben. Het schip ging eerst voor anker. De douanebeambte kwam aan boord om het schip te bewaken en was verdwenen toen het de volgende dag tegen de kade ging. De

bekende feiten zijn dat er een kepie en een veldfles bij de gangway gevonden werden. Vier dagen later werd het lijk opgevist nabij de plaats waar het schip voor anker lag. Men vond in de klerenkast van Joseph Loir een met bloed doordrenkte schort, hemd en sokken. Wel een bezwarend feit. Loir beweerde achteraf dat hij bekende onder druk van de martelingen in de gevangenis. Nog steeds kwam een aalmoezenier aan boord om giften voor hem op te halen. In een Mexicaanse gevangenis betaald men voor zijn eigen voedsel. Natuurlijk werden de verhalen achteraf flink gekruid. Daarom houd ik het bij de gekende feiten en de vermelding dat eenieder aan boord enkele peso's in het mandje deponeerde.

Vera Cruz maakte een meer rommelige indruk.

Nauwelijks tegen de kade en de valreep uitgezet kwam er een waker aan boord die zich op een stoel in het gangboord zette.

Hij droeg een blauw politie uniform compleet met pistool en matrak.

Vrouwen mochten niet aan boord en op de dieven werd een oogje gehouden.

Elke stad heeft zo zijn typische geur. De kade bevond zich niet ver van 't centrum.

Na een paar straatjes kwam men op een pleintje met veel groen in 't midden.

Er bevonden zich ook de typische tortilla en taco kraampjes.

Men bakte er de maïskoeken die met allerlei groenten en vleessoorten gevuld worden in grote pannen of op de plaat. De geur van hete olijfolie en look vulde de lucht. Verderop dan weer domineerde de reuk van gebakken en gegrilde shrimps, de heerlijke reuzengarnalen uit de Golf van Mexico. De terrassen op het grote Plaza de Torros zaten stampvol. Straatorkesten struinden de straten af en nestelden zich bij de consumenten. Tussen de terrassen door en op het plein tussen palmen en tropische bloemen dartelden als avondvlinders de meisjes, hongerig naar dollars. Het liet een gezellige drukke indruk na.

Evenwel, hoe mooi dit alles ook men moest zich geen illusies maken. Het echte Latijns Amerika kon men enkele straten verder weg van de toeristische drukte ervaren.

Ik dook een kroegje in in een achterafstraatje. Het werd door de plaatselijke bevolking bezocht, alles zag er eenvoudiger en armzaliger uit. Een paar gammele tafeltjes waar amper twee man kon aanzitten, tegen de achterwand een kleine gemetselde toog, bezet met witte steentjes. Daaromheen stonden allen samengepakt. Uit hygiënische overwegingen dronken de meesten uit het flesje.

Wie een tijdje onderweg is en bier drinkt moet zonnig lozen, en ik maar zoeken naar een indicatie waar de WC zich kon bevinden. Ik zag het wegens het altijd maar hoger stijgende water niet zo goed meer zitten. Maar als de nood het hoogst is ... jawel, dan is de redding nabij. Een van de Mexicanen ritste zijn gulp open en piste doodgemoedereerd in een goot tegen de toog. De urine werd afvoert door een gat in de muur. Ik vroeg me af of de naam toogzeikers daar vandaan komt.

De havens tijdens een golfreis volgden zich in sneltempo op. Er werden soms veel havens aangedaan wat maakte dat het schip niet al te lang bleef liggen. Om van Brownsville naar Houston te varen werd een kanaal gevolgd omzoomd door chemische fabrieken. Als men achter op de bak stond kon men het door de schroef tot schuim opgeklopte water niet alleen ruiken maar als het ware ook proeven! Voor we 't wisten waren we aan de oversteek, met Antwerpen als eerste haven, begonnen.

In 't machien moest alles blinken tegen dat we de thuishaven bereikten zodat de 1e machinist, aan boord "de meester" genoemd, kon tonen dat er wat gepresteerd was op zee en de overuren konden gerechtvaardigd worden. De matrozen aan dek paptten de ene pot verf na de andere leeg.

In de keuken was het niet altijd koek en ei, de bakker leek een rare kwast. De keuken, naast de mess gelegen, was verbonden met een service-opening.

Het grootste gedeelte van de dag bleef het gat open om te ventileren. Ook om een praatje te maken met iemand van dek of de machine die in de mess kwam om te drinken. Vooraan in de keuken, goed zichtbaar van in de messroom, stond een grote frigo. Daarin bewaarde de kok de materialen die hij nodig had voor de dagdagelijkse bereiding. De deur van glanzend metaal en mooi gepoetst kon als spiegel fungeren. Men had in de mess reeds opgemerkt dat de bakker er niet voorbij kon zonder zich te spiegelen. Aan een schoonheidswedstrijd moest die vent zeer zeker niet meedoen. Een papperig lijf met daarboven op een ronde kop met kort geknipte haren en een smikkel als een platte kaas. Ne nette kon men er niet van maken. Hij

begon, wyl hij zich spiegelde, ook snuiten naar zichzelf te trekken en zich toe te zwaaien als hij voorbij de spiegel kwam. Dit tot groot jolijt van de toeschouwers in de mess. Men begon te letten op de bakker!

s' Middags te drie uur werd er steeds een koffiepauze gehouden. Op een keer werd de aandacht getrokken door een lawaai in de keuken. Kokkie schreeuwde: "verdomme, Erik, moet dat brood niet uit de oven?!" De bakker trok juist de tong naar binnen die hij tegen zichzelf uitstak en schreeuwde terug: "het brood dat is mijn zaak! Dat is mijn geheim!" Diep verontwaardigd stond hij daar met het hoofd tussen de schouders, als een stier die zodadelijk de toreador achter de vodden zou zitten en hem het liefst van al tegen de schutting ramde.

In de mess waren inmiddels alle stoelen leeg en stonden we elkaar te verdringen en op elkaar tenen te trappen voor de opening en het deurgat naar de keuken. Eerst leek het erop dat de kok het erbij zou laten daar hij de schouders ophaalde en zich afwendde. Hij bedacht zich echter, keerde op zijn schreden terug en siste de bakker toe, hem met de wijsvinger in de borst prikkend: "haal het eruit, nondedju! 't Zit er lang genoeg in, hoort ge? !" De bakker keerde zich schoorvoetend naar de oven. De chef is nu eenmaal baas in de keuken. Men kon de nekken van de hele crew horen kraken bij het rekken om toe te kijken. De ovendeur zwaaide open en de bakker haalde er een reusachtig brood uit, haast tweemaal zo groot als het normale. "Jezus Christus, moet je dat zien," kreunde de chef met de twee armen boven het hoofd een wegwerpbeweging makend alsof het zijn liefste wens was het gehele zootje over de zij te zwieren, het zilte nat in. Hij deed het spijtig genoeg niet want we konden de broden opvreten 's avonds en de volgende dagen ook. Soms zaten er gaten in als tunnels! Dan weer, met het volgende baksel, waren het net gummiballen. Het type met de grote gaten werd nog het beste bevonden. Het geheim van de bakker kon niemand doorgronden. Zijn specialiteit bleek pudding maken. De bijnaam poddingbakker had hij zo te pakken. Gelukkig bakte kokkie af en toe en dan kon de bakker daarin zijn pudding spuiten, zodat er een echt toetje op tafel kwam. Enkele dagen voor Antwerpen kwam de stuur in de mess met een lijst waarop aangetekend werd of je terug meeging of niet de volgende reis. Ik koos voor terug meegaan. Theo ook. Michel hield het voor bekeken met het argument dat hij genoeg gespaard had die reis.

De kok, verbonden aan de compagnie, moest naar een ander schip en den bakker werd bedankt voor bewezen diensten.

In Antwerpen werd er uitbetaald in 't loodswezen door een agent van CMB en enkele dagen later moesten degenen die nog meegingen monsteren in het rattekot.

Dek en machien hadden bij die tweede reis zowat dezelfde ploeg. Keuken en stewards, potten en pannen dus, was een stelletje ongeregeld in de ware zin van het woord.

Na Vera Cruz drong het nieuws van de brug tot in de laagste regionen door, namelijk dat er een kleine haven was bijgekomen. Quatzachalchos. Enfin niemand kon zich herinneren daar ooit geweest te zijn. Tot het gerucht in de keuken doordrong. "Jawel, ikke," zei kokkie, "taxi nemen en vragen naar Las Palmas."

En zo gebeurde, met twee taxi's door de pampas naar Las Palmas, wat een verzameling kroegen en dancings bleek te zijn. De gids? Kokkie natuurlijk! "Voor een pakje sigaretten kunt ge daar paardrijden," wist hij.

Ondergetekende, na enkele biertjes geheel enthousiast schonk een van de gaucho's enkele pakjes sigaretten en zat vlug op een paardje. Waar ik geen rekening mee hield was het feit dat die gaucho's daar zonder zadel en bit reden. Om het paard in te tomen hadden ze enkele een touw met een lus om de bek. Niettegenstaande dat ging het goed, in galop zelfs. Tot ik een kruispunt naderde en uit de andere richting een auto kwam. Paartjes kunnen een noodstop doen. En ikke, gelanceerd als een raket, maar met een kortere vlucht, landde met mijn smikkel in het zand. Genoeg paard gereden!

In de kroeg werd flink aan de glazen gelebberd en er werd verbreederd tussen Amerikaanse toeristen en de crew van den Teniers. Amerikanen zijn wel sympathieke mensen, maar wie ze kent weet dat ge er bij moet nemen dat bij hen alles groter is.

De steward deed dat dus niet en kokkie deed daar nog een schepje boven op door op een barkrukje staande met luidde stem "Yankee go home" te scanderen. Beste mensen! In de kortste keren was er geen verschil meer te zien tussen Amerikanen en zeelui. Alles zat op een hoop en bolde over de vloer of deed haartje-pluk. Tot er twee wagens stopten met het veelzeggende opschrift: "Politia de Quatsachalchos op de deuren." De barman wist nog goed wie het in gang gezet had. De steward en kokkie werden verzocht om in te stappen. De uitslag werd 's anderdaags vlug bekend. Kokkie stond daar met ne kop zoals een rode bloemenvaas met blauwe vlekken en strepen. Niks kwam eruit die vent uit die morgen. De steward die er niet veel beter uitzag briefde ons bij. "Ja, hij daar hé. Meneerke moest zo nodig in de politiewagen pissen!" "Ho! Ja! Vandaar! In Mexico kunnen ze niet veel verdragen hé!"

Er werd reeds melding gemaakt van het feit dat potten en pannen een bende ongeregeld leek. *Steward* nummer twee, Jack, werkte zich eveneens in het nieuws. Dat had echter slechter kunnen aflopen. Het moet eveneens gezegd dat ook niet alle officieren zich correct gedroegen. De derde machinist kon het uithangen volgens de verhalen van de *stewards*. De koffie was altijd te heet of te koud, te slap of te sterk. Het kwam reeds meerdere malen tot een woordenwisseling. Op een keer schonk Jack hem bij het ontbijt de koffie uit toen de derde vroeg: "toch weer niet koud, hé?" Jack moet flink de smoor in gehad hebben. "Hier zie, *godverdomme!* Voel eens hé!" Waarbij hij meteen de inhoud van de koffiekkan over het hoofd van de derde kieperde. Gelukkig had deze toch een beetje gelijk ditmaal, de koffie was niet te heet!

Het werd een uitzonderlijke reis omdat er plaatsen aangedaan werden die tijdens een Golfreis niet dikwijls aan bod kwamen. Brownsville, Corpus Christi, Galveston en Houston werden praktisch alle reizen aangedaan, maar slechts zelden Beaumont en Lake Charles.

Om beide plaatsen te bereiken moesten de kanalen opgevaren worden. Op een van die kanalen bevond zich een plaats waar een hele vloot cargo's in de mottenbollen lag, allen van de Victory- en Liberty-klasse. Vrachtschepen die in reserve gehouden werden indien er ooit nog een conflict zou uitbreken. Een deel van de *crew* hing over de reling en keek naar de schier eindeloze rij schepen die gepasseerd werden toen, waarschijnlijk door de deining, veroorzaakt door de boeggolven, er een kabel brak. Een knal als een pistool dat afgevuurd werd, waarna de kabel tegen de zij van het schip knalde juist onder de verschansing. Gelukkig, want een gespannen stalen kabel die zich ontspant na een breuk kan voor heel wat ravage zorgen.

Tegen de kade te Beaumont op zondag. Een uitstekende gelegenheid om de benen te strekken en bij te tanken. Een typisch zuidelijk stadje zoals ze allemaal zijn. Met *Mainstreet* in het centrum. Niemand wist natuurlijk vooraf dat er die dag verkiezingen gehouden werden. Het kon hun wat! Alleen, op een verkiezingsdag werd er geen alcohol geschonken en dat vonden de meesten maar niks!

Lake Charles, New Orleans, beiden in Louisiana en de reis zat erop. Tijdens de oversteek naar Antwerpen kreeg alles een flinke beurt zowel aan dek als in de machinekamer. De schilderwerken die begonnen waren werden afgemaakt. Voor de rest werd er verf gewassen opdat alles zou blinken bij toekomst in de thuishaven. Dat was voor de officieren een middel om een pluimpje te halen.

En de lijst: "Wel of niet meer mee de volgende reis kreeg van mij een nee ..." Verlof dus en een ander schip.

MS Escout

De zeelui hielden zich tijdens het wachten, nadat het nummer afgegeven was, het meest op in De Melsele bij *dikke Mit*. Het cafeetje zag er niet luxueus uit. De deur bevond zich in het midden tussen twee van gordijnen voorziene raampjes. Links en

rechts tegen de muren waren er zitbanken met daarvoor houten tafels en stoelen. De ouderwetse tapkast stond tegen de achterste wand. Ze was voorzien van een witmarmeren blad en rondom een geel koperen bar. Daaraan hadden diegenen die wankel op de benen stonden een goede houvast. Als het café er dan al niet bijzonder uitzag, de waardin was dat wel. Enorm van omvang, voorzien van een respectabel aantal dubbele kinnen troonde ze achter de tapkast, bijgestaan door een serveuse. Immobiel door haar omvang, maar het geheel dominerend en controlerend met waakzame blik.

Te zeven uur werd er opgedaan voor de vroege vogels die hun koffie kwamen slurpen. De sfeer die er heerste was speciaal. Iedereen kende iedereen en *dikke Mit* kende allen. Ze luisterde noodgedwongen naar de verhalen en er werd beweerd dat geen enkele bootsman beter de laadbomen kon toppen, op welk schip ook, dan Mit. Onderwijl flitsten haar ogen van de vertellers naar het cahier voor haar, dat haar interessantere dingen vertelde; wat iedereen gehad had en nog moest betalen. De dienstster werkte met een kassa, maar het had net zogoed zonder gekund. Mit wist het wel als een van haar pappenheimers er per abuis vanonder trok zonder te betalen. Vergeten werk of niet, hierover werd geen discretie in acht genomen. De volgende dag, reeds bij het openstoten van de deur had Mit de onverlaat in de smiezen en brulde: "hé, zeg! Gisteren wat vergeten zeker! ?" Zo ging dat daar, op de man af, maar eerlijk.

De klanten behoorden hoofdzakelijk tot de lagere bemanning. Officieren waren verbonden aan de compagnie en kwamen slechts in "*t rattekot*" om de monsterrol te tekenen. De walkapitein wist maar al te goed waar de wachtenden uithingen. Niet zelden, als er een naam werd afgeroepen en de persoon kwam niet opdagen, werd er iemand op uitgestuurd naar *dikke Mit*.

Ook de Escaut deed de Golf van Mexico. In tegenstelling tot de grijze rompen die de schepen van C.M.B. kenmerkten was het schip zwart geschilderd. In 1960 fusioneerde C.M.B. met Armement Deppe. De Escaut en Anvers voerden nog altijd de Deppe vlag en ook het eetgerei en linnen waren nog steeds getekend met Armement Deppe. De zeelui noemden ze *de Deppeboten*.

De bemanningsverblijven lagen vanachter op die schepen. Men had bijgevolg altijd het dek over te gaan. Als er veel deklast was kwam er klimwerk bij kijken. Bij slecht weer waren de risico's om weg te spoelen verre van denkbeeldig. Twee ijzeren stormdeuren aan bak- en stuurboord gaven toegang tot de bemanningsverblijven. Het binnengangboord beschreef een lange bocht en volgde de ronde vorm van het achterschip totdat men terug bij de andere deur kwam. Aan de buitenkant lagen de hutten. Aan de binnenzijde de douches en een salonnetje. Alles stond in lichtgroene verf, de vloeren in de rode boottop. Vanzelfsprekend bevond zich vanachter ook het mechanisme dat het roer bediende, het *steering-gear*. Dat zorgde voor nogal wat overlast 's nachts. Net een kudde loeiende runderen.

Alvorens de plas over te steken werd Londen aangedaan. Nadat het schip de monding van de Theems uitglipte begon het reeds te rollen op de milde deining. Een der kenmerken van de *Deppeschepen*. Het lag niet zozeer aan de schepen maar veeleer aan de lading. Vanonder laadde men ijzer en daarbovenop de andere lading, meestal drank voor de States. Het ijzer vanonder zorgde voor een slingerbeweging die het rollen van het schip verhevigde. Men hoorde in "*t kot*" niet zelden de gemonsterde *good rolling* toewensen in plaats van goede reis.

Het *porren* of wekken gebeurde te vijf uur dertig als er overuren gemaakt werden. Het stuurmechanisme had de meesten flink uit de slaap gehouden. Na het losmaken van de klem der stalen deur moest men zich bij hevige wind schrap zetten. Zo vroeg in de morgen zorgde de schrale wind in alle geval voor een frisse wandeling. De meeste holden over dek om zich in de behaaglijke warmte van de *mess* te storten, die zich aan de achterzijde van het midscheeps bevond.

Jef, een *wiper* van de oude generatie die nog als *donkeyman* vaarde op de kolenbranders had behoorlijk de pest in. Jefke was een bewoner van het logementhuis van *Louis de Jood*. De voornaamste bezigheid daar ten huize bestond erin om grote hoeveelheden drank naar binnen te werken. *Louis de Jood* zorgde ervoor dat er altijd genoeg geestrijk nat in voorraad was. Bijgevolg stonden vele gasten tegen de tijd dat ze vertrokken flink in de rode cijfers. Niet moeilijk om raden wat daarvan de bedoeling was. Onvermijdelijk begon Jef's alcoholgehalte in "*t bloed*

flink te zakken. Alhoewel het warm genoeg was in de *mess* was zijn toestand beverig. Drinken uit de koffiemok leverde problemen op. Hij moest de mok met beide handen vasthouden anders zwipte de inhoud over de rand.

In de loop van de dag werd het rollen en stampen heviger, er werd slecht weer verwacht. Bij het oversteken van dek naar de verblijven was reeds duidelijk merkbaar dat de wind in kracht had toegenomen. Het schip maakte water. Het beste was om dicht bij het luik te blijven en het kalmaan te doen. Lopen kon gevaarlijk zijn indien er toch een zee over dek kwam. In de rug gepakt smakte men allicht ergens tegenaan. Al die bewegingen van het schip vroegen tegenbewegingen van het lichaam om zich overeind te houden. Dat en een zwaar gevoel in de maag maakte slaperig na een warm stortbad. De een wist er niets van, de ander werd doodziek. Het grootste part hing daar zowat tussenin. Als men dan al een beetje de geluiden van het *steeringgear* gewoon was werd men gewekt door een schril gehuil. Het werd veroorzaakt door de schroef die boven water kwam en plots meer toeren maakte als het achterschip de hoogte in geworpen werd.

's Morgens na het porren lag Jefke voor zijn cabine in de ogen te wrijven toen de anderen buitenkwamen om zich naar de *mess* te begeven. "Wat gebeurd er, Jef?" vroeg Flor, een van de andere *wipers* al lachend. Jef scheen dat gelach verre van plezant te vinden. Met beverige vinger en vertrokken gelaat wees hij op de deur van zijn cabine en riep: "doe de deur maar eens open en kijk in mijn bed! Een grote vent met een zwarte baard! Denkt ge soms dat ik daar bij kruip? !" Iedereen barstte in lachen uit. Flor deed onder luid protest van Jef de deur open haalde een hoofdkussen naar buiten en stak het onder Jefs hoofd met de woorden: "blijf nog maar wat liggen, we redden het voorlopig wel met zijn tweeën beneden in de machine."

Het achterdek oversteken bleek geen lachertje. Het schip stak de kop diep in de golven en tijdens een rolbeweging kwamen er behoorlijke brekers over dek. Met het volle gewicht tegen de deur om zich schrap te zetten en het hoofd buiten moest er gewacht worden tot de verschansing de hoogte inging. Dan kon het gewaagd worden zich langs het luik, zodat men zich in geval van nood kon vastgrijpen, naar het masthuis te reppen. Vandaar langs het volgende luik naar de luwte van het midscheeps.

Nauwelijks was iedereen binnen of Jef arriveerde. "Ik wou nog wel wat blijven liggen, maar ik ga kapot van de dorst!" Koffie genoeg maar de meeste ging de tafel of de vloer op. Ook met twee handen hield Jef de mok niet onder controle. Hij zag af en was kennelijk aan zijn afkickperiode begonnen.

Met de storm ging het al niet veel beter. Bij het passeren van Cabo Finisterre werd de zwel groter en gemener. Het slapen werd meer en meer bemoeilijkt. Met de rug tegen een opgerolde deken kon men zich vast zetten.

's Middags werd er gewoonlijk een beetje gerust op de zetel in de cabine. Na de middagpauze liepen de twee *wipers* babbelen op de deur van Jef's hut toe. Flor werd in het midden van een zin onderbroken doordat de deur opengeworpen werd. Jef wipte als door een wesp gestoken de gang in en riep: "hebben jullie dat witte hondje niet gezien? Het is zojuist buiten gesprongen!" Ze keken elkaar onthutst aan, maar barstten dan in lachen uit. "Je bent op de goede weg, Jef! Eerst een vent met een zwarte baard, dan een wit hondje, je bent beslist aan de beterhand !"

Het weer beterde niet, verre vandaan! Volgens de berichten die van de brug doorsijpelden week de kapitein na de Portugese kust van koers om de storm uit de weg te gaan. Het schip begon meer en meer te stuiteren met de kop in de golven. Het leek soms een eeuwigheid te duren vooraleer het achterschip terug de golven inzakte. De verhalen over schepen die zichzelf ondervoeren kwamen op de proppen. Helemaal niet geruststellend! Naar voren gaan om het te onderzoeken was echter uit den boze. Ver zuidelijk van de normale koers, in de buurt van de Canarische Eilanden, begon de storm te luwen. Hoog tijd om na te gaan wat er schortte. Het was wel zeer slecht weer geweest maar niet zodanig dat het schip zulke capriolen maakte. Het bleek dat het anker speling had en een gat sloeg in de voorpiek waarna de lockers in het vooronder vol water liepen. Vandaar dat het de kop langer in de golven stak dan normaal en begon te stuiteren. De machinisten werden erbij gehaald om een plaat tegen het gat te lassen. In het vooronder heerste chaos. De trossen en de stalen kabels, of *springs*, werden daar opgeborgen. Nadat

het water eruit gepompt was kon het geheel best beschreven worden als een reusachtige bol spaghetti. Het ergst van al was dat er ook nieuwe trossen en kabels in het kluwen verward zaten. Matrozen, *wipers* en machinisten vielen manmoedig met snijbranders op de bol aan. Ondanks de hele reeks vloeken en krachttermen, die met het zware werk gepaard gingen, kwam er geen lievemoeieren aan te pas. Het grootste gedeelte werd stuk voor stuk over de zij gezet.

Na Mexico werd Texas aangedaan. De assistent in de machine hield er over van alles en nog wat een eigen mening op na, die evenwel niet altijd met de realiteit strookte. Zo vond men de assistent op een morgen beneden in de machinekamer, voor het instrumentenbord, druk bezig met zijn was. Twee schragen met planken, daarop een tobbe zeepsop en hij schrobden of zijn leven ervan afhing. Tot de tweede machinist beneden kwam. Er kon niet gehoord worden wat de meester zei. Het was wel te merken aan het armengezwaai in de richting van de trap en de spoed waarmee de assistent verdween. Schragen, planken en tobbe inclusief zeulde hij in zeven haasten naar boven.

In Texas, te Brownsville, gelegen aan de Rio Grande, werd iedereen op het hart gedrukt zeker niet de brug over de rivier over te steken. Ze vormde de grens tussen Texas en Mexico. De brug over wandelen vormde geen probleem en de bars waren er gezelliger en beter voorzien van vrouwelijk schoon dan op Amerikaanse bodem. Terugkeren kon men vergeten want daarvoor moest men over een visum beschikken. Het voorlopige Amerikaanse pasje telde in zulk geval niet. Waarschijnlijk had de assistent dat weer niet zo goed begrepen. Het bleek dat hij een taxi genomen had en de chauffeur naar een goede bar vroeg. De man wist een héél goede en reed hem prompt de brug over. De consul en de compagnie-agent moesten eraan te pas komen om hem terug naar de States te halen. Volgens de *chief-machinist* zou het echter nog zo geen groot verlies geweest zijn om de reis zonder hem te vervolgen. De volgende haven, Corpus Christi, bleek de favoriete haven te zijn van de bootsman. Dagen voordien zeurde hij erover dat hij daar een bar gevonden had die volgens hem het einde was. In de *mess* werd er in 't lang en breed over gediscussieerd. Men werd het erover eens dat het moest uitgeprobeerd worden. Nu was het zo dat de schepen nooit lang in Corpus Christi bleven liggen. Daardoor kwam het dat er weinigen aan wal geweest waren. Ook nu zou er enkel een kleine hoeveelheid bijgeladen worden. Het schip kwam 's avonds tegen de kade. Met laden werd de volgende morgen begonnen, een buitenkansje dus!

Zodoende kuierde de hele bende na valavond richting *Mainstreet*, slechts enkele straten van de ligplaats. In een zijstraatje vonden ze de beruchte bar. Rode neonletters vertelden dat de zaak over air-conditioning beschikte maar ook dat het een stripteasebar was. Zoals de meeste bars van dit allooi zag het er binnen vrij donker uit. De ruimte, groter dan men kon vermoeden van buitenaf, bood zodra de ogen een beetje aan het duister gewend waren, een vrij luxueus uitzicht. In ruime boxen konden zonder problemen acht à tien personen plaatsnemen. De muziekinstallatie blèrde er lustig op los om de meisjes die hun nummertjes brachten te begeleiden op de centraal gelegen dansvloer. Een meisje, met alles erop en eraan slipte in de lichtcirkel en werkte zich op de maat van de muziek uit de kleren. De muziek was zo gekozen dat het ritme aanzwol en naar het einde een crescendo bereikte. Wanneer de danseres uit haar bustehouder ging, gingen de drums over in een roffel. De spots uit, nog even aan in een flits, en hop, het meisje verdween in de duisternis. Zo de ene achter de andere, aan stripteaseuses geen gebrek! Het bier vloeide rijkelijk, de dienststers begonnen de weg naar onze tafel goed te vinden. Opeens zei de boots: "dat kan ik ook! Zelfs beter, want ik doe alles uit!" Hij werd met argwaan bekeken. "Dat durf je niet!" "Wat, niet durven? Ge zult eens wat zien zie!"

Het volgende nummer werd gebracht door een meisje van Mexicaanse origine. Wij ze haar nummer uitvoerde was de boots zich in alle stilte aan 't ontkleden. "Bang!" gingen de drums en het mooie kind was eventjes te aanschouwen met de borstjes stevig recht op gericht. "Bang, boem!" Licht aan, licht uit, een gestommel, meisje weg, lichten terug aan en daar stond de boots, poedelnaakt met de armen boven het hoofd! We schaterden het uit, de aanwezige Amerikanen eveneens. De directie kon er niet mee lachen. Geflankeerd door twee kleerkasten van venten vertelde de manager dat we konden oprassen en liefst zo vlug mogelijk!

Voor de volgende reis had bijna iedereen "ja" getekend om terug mee te gaan. Het schip bleef maar een paar dagen in Antwerpen. Na het ritueel van af- en aanmonstereen in 't kot en bij de waterschout werd er een afzakkertje genomen in de Melsele. De discussie was reeds in volle gang.

"En weet ge wie ik gisteren zag? *Het paard!*" schreeuwde Mon, een bootman, die een kamer boven het café betrok. Voor degenen die nog niet van *het paard* hoorden werd graag verduidelijkt dat het een matroos was die dacht dat hij een paard was. Hij stond regelmatig te hinniken en tegen het schot te stampen zelfs op de brug tijdens het wiel lopen. "Vaart die nog?" vroeg een jongere matroos, "Ik was met hem op de Gent."

Mon zat voorover gebogen met de ellebogen op tafel. Hij had een donker type en was gekleed in een blauwzwart, geblokt, Canadees hemd. Mon voerde het hoge woord, zoals steeds. "Daar kunt gij niet mee gevaren hebben! Jij bent te jong daarvoor!" "En ik zeg je dat ik met hem aan boord was op de Gent, toen ik nog lichtmatroos was. En *de Cowboy* was daar ook aan boord. Zeker weten!" Mon bekeek hem argwanend, de ander zou de show kunnen stelen en dat zinde hem niet. Hij wilde graag het laatste woord. Iedereen wist dat hij tijdens de periodes die hij in de thuishaven verbleef steeds op zijn vaste plaatsje zat. En dat hij van in de vroege morgen tot sluitingstijd Stella zat te hijsen tegen de sterren op. Een vast garnituur in de Melsele. De matroos vervolgde echter, tot grote hilariteit van de aanwezigen: "dat was toen *het paard de cowboy* uitnodigde om op zijn rug paardje te rijden. We waren in volle zee. *De cowboy* sprong op zijn rug en *'t paard* galoppeerde met hem het gangboord door. Vervolgens het hele schip rond tot hij op de reling toeliep en *de cowboy* haast het sop inkieperde en riep: "paardje wordt moe nu! Moet rusten!" "t Scheelde geen haar of *de cowboy* zwom in de Atlantische Oceaan met hoed, revolver en al!" Bij *dikke Mit* waren zulke verhalen legio.



m / s Escaut

Het vertrek vond plaats juist voor Kerstmis dat dan ook nog in 't weekend viel. Daar eerst de kleine reis werd gedaan bleef het schip met de Kerstdagen in Rotterdam liggen, een buitenkans. Het werd oogluikend toegelaten dat de bemanningsleden die gemist konden worden de trein namen naar Antwerpen voor het weekend. Te Londen werd meer drank geladen dan ooit. De kok en de *chief steward* sloofden zich uit om een feestmaal voor te zetten met nieuwjaar, waar ze bijzonder wel in slaagden.

De afkickperiode van Jef verliep vrij vlot. Hij had niet te lelijk gedaan want de vent met de zwarte baard verscheen niet. Het witte hondje maar even, wat maakte dat hij vrij vlug in conditie was.

De assistent machinist die eveneens terug meeding zorgde weerom voor afleiding. Eén zijner taken bestond erin het *bilgewater*, het vuile water op de bodem van de machinekamer, regelmatig weg te pompen. Hij moet een verkeerde kraan opengedraaid hebben waardoor het drinkwater overboord gepompt werd. Er werd

hartelijk om gelachen, maar niet lang. Want later bleek dat er nog maar net genoeg water aan boord was om de keuken te voorzien. Er kon wel zoet water aangemaakt worden in geval van nood, maar lang niet genoeg om de wasplaatsen te bevoorraden. Er zat dus niets anders op dan de douches te voorzien van zout water. Puur natuur recht uit de oceaan. Zout water mengt zich echter nu eenmaal niet met zeep. Of men zeep meenam onder de douche of niet maakte niet veel verschil uit. Iedereen trachtte om zich niet teveel met vet of olie te besmeuren. Echter een hele dag werken zonder zich vuil te maken is echter een ander paar mouwen. De haren wassen was helemaal uit den boze. De haren zagen er na een week uit als een dekzwabber en voelden zeker even stijf aan. Er liepen, zowel onder de officieren, als onder de bemanning, kopieën van Kuifje rond.

"Vroeger," beweerde Jef, "hadden we speciale zeep om ons te wassen met zout water. Dat waren andere tijden! Elkeen een emmer fris water per dag en die moest men warm maken aan een stoomlijntje in 't stookhol. Water op, gedaan met wassen, of anders met zout water."

In alle geval *zoutwaterzeep* hadden ze niet. Een assistent die het zoet water over boord pompte zag de *chief* helemaal niet meer zitten. Het leek erop dat het zijn laatste reis zou worden. Waarschijnlijk is er nooit een schip geweest met zulke blijde bemanning toen het tegen de kade ging te Port Everglades. Er werd beloofd door de kapitein dat er zo vlug mogelijk zoet water zou getankt worden. Dat gebeurde ook. Gewoonlijk repten degenen die konden gemist worden zich om aan wal te gaan, maar nu niet. Eens begonnen met water tanken kwam er een stormloop naar de wasplaatsen op gang. Er werd gezongen en gespetterd dat het een lust was.

Niet iedereen was zo gelukkig die dag. De boots die graag aan striptease deed was in verlof gegaan. Zijn vervanger maakte iets mee dat hij niet, trouwens niemand niet, verwacht had. Zoals gebruikelijk diende iedereen, na het afmeren, zich te melden in het salon boven om de de tijdelijke pasjes voor de States af te halen. Ook ditmaal verliep het vlot. Tot de boots aan de beurt kwam. De *Immigration Officer* bekeek hem, keek op zijn lijst en vroeg: "heb je familie in Oost-Duitsland?" De boots hoorde het in Keulen donderen en knikte beteuterd. "En heb je Oost-Duitsland bezocht?" De boots kon weerom niets anders dan bevestigend knikken. "Dan moet ik het paspoort weigeren, meneer. Beloof om niet van boord te gaan." De officier richtte zich tot de volgende, voor hem was de zaak afgedaan. Zo de boots aan wal ging en men kwam erachter zou er een agent voor zijn cabine geplaatst worden op compagniekosten. De identiteit van iedereen aan boord werd nagetrokken. Zelfs de kapitein verbaasde zich erover dat de *Immigration Service* daarover struikelde.

Waarschijnlijk kwamen ze te weten dat hij een visum voor Oost-Duitsland aanvraag. Nauwelijks het ritueel van het uitreiken der pasjes achter de rug werden de matrozen aan dek geroepen om de bomen te toppen. Er zou dadelijk met lossen begonnen worden. Iedereen kende zijn plaats en zijn job, een routineklus. Het ratelen van de *winchen* als de bomen omhoog getrokken werden met de *toppinglift* weerklonk op voor en achterdek. De dokkers stonden klaar om de *winchen* over te nemen zodat de eerste vrachten luttel minuten later het luik uit gehesen werden. Eerst de drank want die lag bovenaan. Ongelukkig raakte een hijs met vaten bier de scherpe kant van een luik zodat het bier in het rond spoot. Een der matrozen was er als de kippen bij toen de hijs even aan dek gezet werd. Hij ging er als een haas met het lekke vat vandoor. Recht de verblijven in het achterschip binnen. Tegen de avond konden we met de hulp van de machinisten een provisorische tab maken in het salonnetje. De matroos die er met het vat vandoor ging werd tot barman gebombardeerd waarmee hij bovendien het leeuwenaandeel van het bier bemachtigde.

De reis verliep zonder verdere noemenswaardige gebeurtenissen. De laatste haven werd Mobile in Alabama. In de baai lag het slagschip Missouri waarop Mac Arthur en de Japanners het einde van de tweede wereldoorlog tekenden. Aan 't middagmaal zei Jef plots, zo tussen twee beten door. "Ik denk dat ik vanavond eens naar de zeemansmissie wandel. In 't park ga ik naar de eekhoortjes kijken." Grote hilariteit alom, want iedereen dacht aan Jef met die vent met zijn zwarte baard in zijn bed en in de latere afkickperiode, zijn witte hondje.

m/s Helmi

Mijn eerste reis was op de HELMI ,een kustvaarder van het ijsbreker type.

Maar wat ging er vooraf. Waarom die gedachte van zeeman te worden.

Ooit ging ik met mijn grootmoeder op reis, ze was in de bond van gepensioneerden, en de reis ging naar Antwerpen.

Die bus reed eerst naar een sluis in antwerpen, maar als snotventje wist ik zelfs nog niet wat een sluis was. Maar aan die sluis aangekomen , we stappen uit de bus en wat zie ik tot mijn verbazing een machtig groot ijzeren kasteel dat dreef op het water.

Er schoten flitsen door mijn hoofd en mijn droom stond in een paar seconden vast, zoalwel ik nog een snotneus van 9 jaar was.

Jaren gaan voorbij en ben zo'n 16 jaar, alle dagen als ik ging slapen zag ik dat reusachtige kasteel dat op water dreef.

Ik ging al van mijn veertiende jaar werken, tot ik in contact kwam met een werknemer die gevaren had en die vertelde mij de mooiste verhalen over de mooiste meiden, de mooiste eilanden en nog meer.

Mijn hoofd draaide tol, kost wat kost mijn droom van dat drijvend kasteel, en na die verhalen van die ex zeeman werd ik nog vaster van beradenheid en liet mijn werk op de wal in steek.

Ik trok als een grote naar Antwerpen en ging werk zoeken op zo'n drijvend kasteel. In Antwerpen aangekomen vroeg ik waar je u moest melden voor te gaan varen, en ze stuurden mij naar de Italielei waar toen de pool der zeelieden was gevestigd.

Ik als ne grote daar binnen en om te gaan varen.

Krijg ik daar een deel papieren onder de neus om in te vullen, maar er was een probleem, ik moest eerst nog de toelating van mijn ouders om te mogen varen.

Voor mij geen probleem.

Neem de papieren mee naar huis?

Thuis steel ik het paspoort van moeder en stiefvader en ga naar het gemeente huis, voor echt verklaard, stempeltje erop en alles ok.

De andere dag terug naar Antwerpen, netjes de papieren voorgelegd.

De man aan de balie zei ok alles in orde ge kunt gaan varen maar eerst naar de school een week les volgen.

Maandag weer als ne grote boy naar die school en echt ik voelde me al zeeman.

De school was maar een weekje opleiding, wat betreft brand en ziektes en zomeer.

Het mooiste vond ik wel de les die we kregen van de dokter. Die zei een schip is als een vrouw, van buiten mooi maar die maschienekamer pas daar voorop. Begreep toen niet wat hij bedoelde (nu wel).

Ok ik heb de school gedaan en krijg mijn zeemansboekje, mens wat was ik vreselijk trots, een zeemansboekje, maar nu begon het eigenlijke circus.

Mijn moeder kwam te weten dat ik haar paspoort had weggenomen en dat van stiefvader, ze hadden mij op de gemeente meerderjarig verklaard omdat zij de documenten had getekent, een hele hoop miserie en ambras dat mijn moeder op het laatst zei maak dat ge weg komt

En ja ik ben vertrokken.

Kamertje gehuurd in Antwerpen voor 750 frank de week zonder eten, dat moest ge nog apart betalen.

Maar ik had geen centen en kon zelfs die kamer niet betalen.

Maar geen probleem, meneer pastoor was er nog en hij gaf mij 2000 frank om te beginnen en betaal ze maar terug als ge geld hebt.

Ok dat was in orde, slapen en eten ok en zeker het was rond 27 a 28 januari en het was zo koud buiten.

Op het rattend op 30 januari 1969 word mijn nummer getrokken en eindelijk heb ik mijn drijvend kasteel.

Ik moet mij 's morgens op 31 jan. aanmelden op kaai 108 op het schip m/s HELMI.

Jongens gelukkig dat ik was, ik had een schip en was de koning te rijk want ik kon gaan varen.

's Anderdaags om 5.30 uur kaai 108.

Ik kom met de taxi toe en verheug mij mijn eerste schip te zien.

Ik stap vrolijk die taxi uit, betaal de chauffeur, neem mijn valiezen, maar waar is dat groot kasteel waar ik van droomde.?

Ik kijk maar bedeesd rond op al de kaaien in de buurt maar zie geen groot kasteel liggen.
Bang : is hij al vertrokken zonder mij ? ben ik te laat ? mijn hartje word klein.
Mijn eerste schip en ik mis het al, mens mens wat een miserie.

Een kwartiertje later stopt er nog een taxi en stappen er vier man uit, ze zijn vrolijk, ik ruik het zo.
Een van die mannen komt naar mij en zegd hello man gij ook voor den helmi ?
Ik kijk bedeesd naar hem, en antwoord ja en zeg maar ik zie hem niet liggen, waarop die lui in een lach vergaan.
Uitgelachen zeggen ze tegen mij volg ons maar wij gaan ook aan boord.

Ik volg hen en voor mij zie ik daar een zwart ding liggen met grote witte letters op HELMI.
Amaai de moed zakt mij in de schoenen, is dat het grote drijvende kasteel waarvan ik droomde?
Ik durfde dit zelfs nog geen schip te noemen, een oude roestbak en zelfs den ouwe zat vol met roest.
Wat een teleurstelling en dit voor mijn eerste schip.



Aan boord gekomen viel het nog mee, de kamers waren netjes alsook het schip binnen.
Groot was de kamer niet maar ok je kon er in overleven, en ik was al gelukkig met een verwarming in de kamer, een grote bank en een lekker warm bedje, een pompbakje, meer moest ik niet hebben.

Na een uurtje ging de bel en was het stand-by, iedereen op dek en mijn plaats werd door de bootsman aangewezen vanvoor op de bak.
Ik vroeg mij al af wat ik hier moest gaan doen, maar binnen vijf minuten wist ik het wel en stonden de zweetdruppels al op mijn voorhoofd.
Alle trossen moesten binnegehaald worden en in de voorpiek opgerold worden en alles netjes opgeborgen, ankers werden zeeklaar gemaakt, luiken werden zeeklaargemaakt.

Om 7.30 uur zei de bootsman, deckboy tafels gaan klaar zetten om 8.00 word er gegeten.
Gelukkig staat er een lichtmatroos die mij wegwijs maakte en zei wat ik moest doen, koffie zetten, tafels dekken, afwas doen, gangen schrobben, wc kuisen en dies meer.
Ik voelde mij net een kuiswif en voelde mij zo ongelukkig, ik had iets anders verwacht.

Maar allee, ik wist nu zo toch ongeveer wat mijn werk ging zijn.
's Morgens tafels dekken, koffie zetten en gangen schrobben, koper poetsen en dies meer.
We zijn de Boudewijnsluis door en varen nu het scheld op richting? dat wist ikzelf nog niet waar we heen vaarden, dat heb ik pas 's middags ondekt.

Tegen valavond zaten we op de noordzee en ik begon al als een eend door de gangen te waggelen, dit was mijn eerste kennismaking met de zee.
Om zes uur 's avonds zat mijn dienst erop en vroeg aan een matroos of wij de ganse nacht zouden varen.
Nee antwoorde hij de eerste boom die we tegen komen leggen we aan.
Onozel zoals ik was geloofde ik dit en keek maar uit of ik een boom zag, maar geen bomen te zien.
Die eerste nacht aan boord kon ik moeilijk de slaap vatten, dit was allemaal nieuw voor me en heb staan

turen in verte om toch maar iets te zien en ben dan eindelijk tegen de morgen mijn bed gaan opzoeken.

Om 7.00 uur op, koffie zetten, tafels dekken en dan de matrozen gaan porren.
Ik had dus mijn werk met schrobben en om tien uur zorgen dat de koffie klaar stond.
Zo ging het alle dagen.

Tegen de avond zie ik land en dacht dat wij eral waren, een waalse matroos die daar stond vroeg ik aan of wij eral waren, waarop hij op gebroken vlaams zei, nee tis wij kom aan de ecluse.
Ja wat is een ecluse, ik kon geen frans in die tijd, maar ben dan toch te weten gekomen dat we aan het kiel kanaal waren.

Ik ben dan ook zelfs te weten gekomen dat l'ecluse sluis betekent.
Kiel kanaal is mooi om door te varen, maar in het donker zie je er wel weinig van.
Eens het kanaal door kom je op de oostzee en dan richting Turku.
We deden toen 3 havens aan, Turku, Rauma en Kotka.

De nacht verstreek en de baltische zee was zeer kalm, inmiddels begin ik ook al mee te stappen met de bewegingen van het schip.
Alles ging zijn gewone gangetje en had weinig problemen met de bemanning.
Soms was er wel is een aanmerking op mijn koffie omdat hij eens te sterk dan weer te slap, maar verder no problems.

Tot op een nacht werd ik wakker geschud en het schip deed zo raar, ik hoorde die machiene kabaal maken, het schip kreunde en daverde.
Ik dacht dat er iets ergs aan de hand was en sprong het bed uit, kleedde mij vlug aan en begaf me naar de mess waar geen kat te zien was.
Weer hoorde ik die machiene kabaal maken, het schip daverde en kreunde, ik hoorde gekraak en was paniekerig.
Ik opende de stormdeur naar dek en ging kijken wat er aan de hand was, verschrikt keek ik op, al wat je zag was ijs en nog eens ijs.
Het schip vaarde vooruit, dan achteruit om zo door het ijs te breken, ik voelde mij niet op mijn best toen en heb geen oog meer dicht gedaan.
Tegen de morgen was alles rustig en er zat geen beweging meer in het schip.
Ik ging de bemanning porren zoals altijd en ik had een boek vol met vragen over wat er allemaal vannacht gebeurde en waarom wij nu gestopt lagen.
Volgens de bootsman zaten we vast in het ijs en moesten we wachten op een ijsbreker, als ik mij nog goed herinner was dit de VARMA die ons toen heeft komen los breken.



Wij hebben nog een paar maal vastgezet en de ijsbreker is toen achterwaarts naar ons gevaren en onze steven in zijn zwaluwstaart genomen om ons verder naar Turku toe de brengen. Had dit graag van dichtbij gezien maar de ouwe wilde niet dat ik op het dek kwam.

De winter in Finland was lang en koud, heb de ganse winter meegemaakt en ben tot Kemi dicht aan de noordpoolcirkel geweest.

De zomer was er mooi en lang zoals de meisjes daar waren.

In Helsinki heb ik ooit een meisje leren kennen een zekere Pirku Punola, ze woonde op de Kalenkaatu N° 44.

Later ben ik te weten gekomen dat het een hoertje was die alle schepen afschuimde.

Zuipen kon ze wel goed want mijn flessen whisky die ik kocht aan boord voor zaken te doen met de dokwerkers verdwenen als sneeuw in de zon.

Zaken moesten wij wel doen, na de eerste reis begreep ik al waarom ik ook sigaretten en sterke drank moest smokkelen.

Na de eerste reis ging ik naar de rederij mijn eerste loon ophalen, maar stond al in het rood.

Ja wat wil je als je amper 150 euro de maand verdient waar je 7 op zeven dagen moet voor werken en lange dagen maken.

Na mijn derde reisje stond ik al iets minder en had al een beetje overschot.

De bootsman die toen aanboord kwam, want elke reis was er een andere bemanning. Behalve ik, ik was zodom van aan boord te blijven maar moest wel, daar ik bijna altijd in het rood stond.

Deze bootsman verwittigde mij dat ze veel voorschotten gaven in de hoop dat ze je aan boord konden houden, dus geen voorschotten meer vragen en genoeg sigaretten en sterke drank verkopen dat je wel een goede winst opleverde.

Na een vijf a zestal reizen ben ik dan afgemonstert en hoopte zo eindelijk op een grote oceaan reus terecht te komen.

m/s Teniers

Op 27 juli ben ik dan eindelijk op een groot schip terecht gekomen, een schip van CMB, ze noemden het een schilderboot.

Deze schepen werden zo genoemd omdat ze de naam van een schilder droegen zoals Teniers, Rubens, Jordaens, Breughel enzoverder.



De Teniers was een ouwe Congoboot omgebouwd tot containerschip.

Hier aan boord gekomen val ik van de ene verrassing in de andere.

Deze Teniers was ne janettenboot, allemaal reetriders aan boord.

Heb geweldige slechte herinneringen aan dit schip waar ik hier liever niet verder op in ga.

Dat reisje duurde van 27 jully tot 21 augustus, dus niet zolang maar voor mij een eeuwigheid en bij die ouwe vond ik geen gehoor wat ze allemaal wilden uitsteken met mij.

's Nachts sliep ik met een groot mes onder het kopkussen en de deur op slot met spietjes onder de deur zodat ze ze toch niet zouden open krijgen, sommige rotzakken bezaten een master key en konden elke

kamer in.

Zelfs in de pantry of de mess voelde ik mij niet veilig.

Die ganse reis ben ik lastig gevallen en gediscrimineerd geweest door die vuile bende.

Nooit heb ik nog willen aanmonsteren op een schip van CMB.

In antwerpen heb ik zelfs klacht neer gelegd, maar daar bij de waterschout werd er gewoon mee gelachen, eentje zei zelfs steek dan gewoon een talloor in je broek.

Heb toen van andere deckboys gehoord dat zij op CMB ook lastig gevallen werden door potmannen.

Toch erg als je geen jonge knapen kan gerust laten.

Der was zelfs een chiefteward bij die de hele dag met zijn spuit stond te stoeffen in de gang, dat ik er misselijk van werd.

Vele jonge knapen kregen afkeer van deze rederij.

Frans Verhoeven