1

# NICO wil ZEEMAN worden

## geschreven door

## MARINUS JOHANNES MOBACH 1905 - 1995

Inhoudsopgave Pagina


| | | | |
|---|---|---|---|
| Hfd.st. | 1 | Een trip naar Zuid Engeland | 3 - 22 |
| " | 2 | Naar de POLLUX | 22 - 40 |
| " | 3 | Doorzetter | 42 - 50 |
| " | 4 | Zeegat uit | 51 - 55 |
| " | 5 | Laden in Londen | 56 - 57 |
| " | 6 | Naar Algiers | 58 - 64 |
| " | 7 | Tripoli Libya | 64 - 66 |
| " | 8 | Benghazi | 66 - 67 |
| " | 9 | Beirut | 68 - 70 |
| " | 10 | ISTANBUL | 70 - 75 |
| " | 11 | IZMIR | 74 - 76 |
| " | 12 | Verstekeling | 77 - 78 |
| " | 13 | Terug naar Londen | 79 - 83 |


Samengesteld door Nico Johan Mobach in postuum eerbetoon en dankbaarheid aan mijn ouders

**Marinus Johannes Mobach en Neeltje Lit**

Gehuwd te Maarsen in 1932 en trotse ouders van 4 dochters en 3 zonen

# DE ORANJESTAD KOMT NAAR PLYMOUTH

Nico zat ingespannen te luisteren toen zijn Vader een brief voorlas, die hij zojuist uit de brievenbus had gelicht. Geen wonder, want die brief was afkomstig van zijn oudere broer WIM, die aan boord was van een groot passagiersschip, de ORANJESTAD, en op weg naar Amsterdam.

Als repatriërend dienstplichtige. En met Plymouth als laatste aanloophaven. Wim schreef in zijn brief, die hij per luchtpost in een tussenhaven had verzonden, nogal uitvoerig over zijn belevenissen aan boord en over een fikse storm die ze hadden meegemaakt. Dus met een stampend en slingerend schip. Moet je meemaken! Met veel andere passagiers was hij zeeziek geweest, maar het leuke was toch wel dat alle narigheid en misselijkheid over was, zodra de wind weer was gaan liggen. Straks, wanneer Wim van zijn zeereis weer thuis was, zou hij hem over zijn belevenissen wel uithoren. Nico was erg benieuwd.

## ZEEMAN IN WORDING

Want alles wat met zeeën, oceanen en met zeeschepen te maken had en niet te vergeten met verre landen, had hem altijd geboeid. Dat was eigenlijk al begonnen met een schoolreisje naar Katwijk aan zee, dat hij nooit meer kon vergeten. Met een donker bewolkte lucht waren ze die dag van huis gegaan, en met een straffe wind bovendien. Dat voorspelde niet veel goeds, maar het schoolreisje was nu eenmaal gepland en ging dus door.

Eenmaal aan het strand was de wind aangewakkerd tot een hevige Noord Wester, zodat er van spelen aan het strand niet veel terecht kwam. Maar Nico vond dat juist fijn en was ervan ondersteboven. Hij zag voor het eerst de wijde zee met witschuimende en gekuifde

golftoppen. En daarachter zag hij nog een grote vrachtvaarder die zo nu en dan, zo leek het tenminste, achter de golven verdween.

Thuis gekomen raakte hij er niet over uitgepraat en zocht hij adressen op van scheepvaartmaatschappijen die hij aanschreef en vroeg om foto's, liefst nog met beschrijvingen aan hem toe te sturen. Daarvan had hij al een fikse verzameling. De foto's prijkten al boven zijn bed.

Ook van de ORANJESTAD had hij al een foto in bezit. En in de schoolbibliotheek vond hij leesboeken en reisverhalen. Maar zeeavonturen boeiden hem toch het meest. Die hem enthousiast hadden gemaakt voor reizen en trekken.

Toen ze 's avonds gezellig bij elkaar zaten in de huiskamer was de thuiskomst van Wim vanzelf het onderwerp van gesprek. Waarbij Nico trots de foto van de ORANJESTAD te voorschijn had gehaald, een 12000 tonner. Aan de hand van de brief nog Vader opmaken wat de ORANJESTAD over plm. 5 dagen in Plymouth zou aankomen. En toen bedacht hij wat.



Foto van gezin Mobach in 1949

## MOGELIJK NAAR ENGELAND

Hoe zou jij het vinden vroeg Vader toen aan Moeder, wanneer wij samen naar Plymouth gaan en hem dus tegemoet reizen en meevaren naar Amsterdam. En even later: We hebben allebei een geldig paspoort en ik veronderstel dat we er over 2 dagen kunnen zijn. Lijkt dat jou wel wat, want dat zou voor Wim echt een verrassing zijn.

Eerst keek Moeder verbaasd op van dat voorstel en zei dat ze zich dat wel kon voorstellen. Het viel namelijk net in de vakantietijd van Vader. Niettemin reageerde zij anders, want zij wilde thuis alles voor hem klaar hebben met een leuke ontvangst na zo'n lange afwezigheid.

En wat dacht je van onze twee jongsten, Nelleke en Dineke, die we toch niet zomaar alleen kunnen laten. Nee vader, dat gaat dus niet. '

Bovendien zou het veel geld kosten, Waarop zij niet hadden gerekend, Nico had bij die gesprekken goed meegeluisterd en intussen al wat bedacht. Veronderstel dat hij met vader mee mocht! Voor hem was het toch half geld? Toch wachtte hij nog even met zijn idee, Niet te vlug vragen.

Op een geschikt moment kwam hij er mee naar voren. Hoewel wat aarzelend. Mag ik soms mee naar Plymouth? Vader en Moeder keken elkaar lachend aan. Maar gingen er toch niet meteen op in. Ik heb zelf nog aardig wat in mijn spaarpot, en dat heb ik er graag voor over, voegde hij er slim aan toe.

Ik moet eerst nog zelf informeren, over het hoe en wat, zei Vader. Maar we willen het er toch over hebben. Dus afwachten maar.

Daar moest Nico het voorlopig mee doen. De volgende dag ging Vader al vroeg op pad, eerst naar het gemeentehuis, waar hij hoorde dat voor zijn zoon Nico, wanneer ze samen reisden een identiteitsformulier kon worden afgegeven, behorende bij de pas van Vader.

## HET PASSAGE TICKET

Dat werd dus gedaan. Toen opgebeld naar de Scheepvaartmaatschappij in Amsterdam voor een ticket van Plymouth naar Amsterdam , waarvan de passageprijs hem gerust meeviel, met Nico voor half geld. Vader hakte de knoop meteen door en bestelde het passagebiljet dat nog dezelfde dag zou worden toegezonden. Met die blijde berichten kwam vader weer thuis. En kreeg Nico dus ook het grote nieuws te horen.

Dat was me toch even een buitenkansje. Maar wel moest er, gezien de korte beschikbare tijd, het een en ander geregeld worden. Zelfs de grote Bos atlas kwam er aan te pas en vader besloot met een dag-veerboot over te steken naar Dover of Londen. Dan zou hij daar wel verder zien om vandaar in Plymouth te komen. Over vertrektijden maakte hij zich geen zorg. Want dat zou vast wel goed komen.

Vanzelf was Nico erg behulpzaam bij het inpakken van de 2 koffers en zo brak hun vertrekdag aan .

## MET DE TREIN NAAR ANTWERPEN EN OSTENDE

Even later bracht de post een brief van het scheepvaartkantoor met de beide passagebiljetten. Nu was er verder geen tijd meer te verliezen en na een hartelijk afscheid en een ' tot ziens bij welzijn in Amsterdam' stapten Vader en Nico in de trein naar Antwerpen, waar ze zouden overstappen op de trein naar Ostende.

Eenmaal in de trein vond Vader het maar wat leuk nu hij samen met Nico reisde, die intens genoot van al die belevenissen en hem wees op de bossen, velden en niet te vergeten de grote rivieren. 't Was alles nieuw voor hem. Na enkele uren stapten ze in Antwerpen over in de trein naar Ostende. Ook daar keek Nico zijn ogen uit, toen ze de bus namen naar het havengebied. De veerboot was spoedig gevonden waar Vader de reisbiljetten kocht en even later stapten ze er aan boord van de GRAAF BOUDEWIJN, een kolossale veerboot met wel 3 dekken. Een ervan was uitsluitend bestemd voor vracht en personen auto's die in lange rijen voor de opritten stonden geparkeerd. Het was er dan ook een grote bedrijvigheid, zodat Nico bijna ogen tekort kwam. Maar ook de uitgestrekte havengebieden waar ook veel vissersschepen lagen met veel vlagvertoon, trokken zijn aandacht. Intussen had Vader 2 dekstoelen gehuurd en met een verversing uit de bar zaten ze als twee gelukkige mensen op het dek. Als Moeder dat ook eens zou zien, merkte hij op.

## DE OVERSTEEK NAAR DOVER

De oversteek naar Dover begon, toen de scheepsfluit het vertrek aankondigde en even later kwam er al beweging in de veerboot. 't Was intussen al vrij laat in de namiddag geworden, maar Vader had het tijdstip van aankomst in Dover al genoteerd, mogelijk met een treinaansluiting naar London. Intussen hadden ze vanaf het dek een royaal uitzicht op de stad, met nog een vrij groot strand. Maar de havencomplexen boeiden Nico het meest, waar ook nog Marineschepen gemeerd lagen. De haven bleek met een ruim 600 m

lange pier met de Noordzee te zijn verbonden. Zo kwamen ze tenslotte in de Noordzee, waar de zon de horizon al vrij dicht had genaderd. Zelfs op vrij grote afstand van Ostende waren de omtrekken van de stad te zien. De stad die vroeger de Koningin van de Belgische badplaatsen werd genoemd. Intussen was het tijd geworden voor een warme hap die bij een grote bar als dagschotel klaar stond.

## HIGH TEA & HAVERMOUT ETERS

Voor Nico was dat alles een opeenvolging van gebeurtenissen met Plymouth in het vooruitzicht. Maar zover was het nog lang niet merkte Vader lachend op. Na nog een paar uurtjes op de ligstoel te hebben doorgebracht, kwam de Engelse kust al in zicht. Zelfs de contouren van de haven. De veerboot was kennelijk nog op topsnelheid, want het duurde niet lang meer toen zij de haven van Dover binnenvoeren. Die opviel door de enorme omvang. Overal bedrijvigheid en vertrekkende en aankomende schepen. Met opvallend veel vissersboten. De veerboot stevende recht naar een kade waar werd vastgemaakt en de ontscheping kon beginnen. Op vertoon van het paspoort en het bij behorende identiteit formulier waarbij geen enkele aanmerking werd gemaakt, stonden ze al vrij vlug op de kade. En nog wel vlakbij het station want Vader had besloten in Londen te overnachten. Vader toonde zijn handigheid om zaken snel en doeltreffend te regelen. Er reed van de veerboot een zwart glimmende Bently, waarbij Vader charmant zijn hoed afnam en de bestuurder groette. De man glimlachte terug en stopte zijn auto. Can I help sir, vroeg hij aan Vader. Well, we just arrived and are on our way to London ... Be my guest zei de bestuurder en opende de deur van zijn limousine. We reden naar London waarbij hij ons onderweg vertelde over zijn werk bij de BBC TV binnenland divisie. Daarop reed hij naar zijn bungalow in een mooie buitenwijk van de stad ... waar we door zijn charmante echtgenote Charlene een heerlijke HIGH TEA kregen aangeboden. Daarna wilde hij ons naar het hotel in de stad brengen! Enorm aardig en bijzonder goed geregeld van Vader!

## NAAR SALLY'S ARMY EN VIS BIJ HET ONTBIJT

Vader vertelde dat hij contact had met de manager van hotel SALLY'S ARMY … en daar werden we dus naar toe gereden. Want Mr Browny wist de weg in deze grote stad, It's easy,zei hij … close to Victoria street station.

Het hotel was inderdaad heel vlak bij Victoria street station … en dus buitengewoon gemakkelijk om alles in het centrum te bereiken.
Het hotel overtrof hun verwachtingen! Een complete maaltijd stond in no time voor hen klaar en een mooie 2 persoonskamer gaf geen enkel probleem.

Nico was onder de indruk gekomen van wat hij gehoord en gezien had en hij bewonderde zijn Vader die er zoveel van af wist. Maar toen werd het hoog tijd om het lakenstraatje op te zoeken en kon Nico dromen over varen en reizen.

De volgende morgen wachtte hen een prima en uitgebreid ontbijt, zoals Engelsen dat gewend zijn. Een English breakfast .. met ei en spek en worst en een kipper …. Een soort koud gerookte haring. En dat was wel even wennen! Voor ons als bijna geboren havermout eters.

## MET DE TREIN OF DE BUS

Maar toen werd het hoog tijd om te informeren op welke manier ze het traject Londen- Plymouth zouden afleggen.
Bij informatie bleek Vader dat Plymouth zowel per trein als per bus te bereiken was. En hoeveel tijd hadden ze nog beschikbaar?

Telefonische informatie bij de scheepsagent in Plymouth gaf aan dat de ORANJESTAD wat vertraging had en 2 dagen later zou binnenkomen dan het vaarschema had aangegeven. Dat viel dus mee. Zodat ze zich niet zo behoefden te haasten. Hun keuze viel dan ook op een rit met de dubbeldeck bus, met 4 of 5 stopplaatsen for the tea. Duur van de rit ruim 6 uur. Zo bleef er nog wat tijd over voor een korte rondrit door de stad en zagen ze nog van dichtbij de BIG BEN,,

de grote klok in de toren van het parlement gebouw. Ook bezochten we de overdracht van de wacht bij het koninklijk paleis. Er stonden diverse BOBBY'S politie wachten opgesteld. Deze mensen zijn ONBEWAPEND. Vader sprak met een van hen en vertelde dat hij een COLLEGUE was uit Nederland ... er kwam echter geen weerwoord uit de mond van deze stugge Engelse BOBBY. Terwijl ze eigenlijk heel vriendelijk kunnen zijn tegen toeristen.

Toen weer terug naar het hotel voor een eenvoudige lunch en het ophalen van de koffers. En na een hartelijk afscheid gingen ze in de beste stemming naar de vertrekplaats van de Plymouth bus. Zo reden ze nog een fiks einde door de stad waarbij het linksrijdende verkeer voor beiden een belevenis was en dat bij een enorme frequentie.

Maar na een half uurtje lieten ze de stad achter zich liggen en gingen ze Zuid Engeland tegemoet. Dat er enkele tea stopjes waren in de urenlange rit bleek wel nodig te zijn. Met de andere passagiers verlieten ze de bus om in een gezellige uitspanning wat bij te komen. Maar uiteindelijk kwam Plymouth toch in zicht. In de naaste omgeving van de haven. Zo te zien was de stad hoog opgebouwd want op een gegeven moment zagen ze de zee en de haven ver beneden zich in de diepte liggen.
Op een bank bleven ze even zitten om dat goed te bekijken. Want het was het wel waard. Vooral Nico tuurde naar beneden en wees tegelijk enthousiast naar een scheepsmast met een wapperende vlag. De driekleur, de Hollandse vlag.

## SLAPEN OP EEN HOLLANDSE COASTER

Ziet u dat ook Vader, daar beneden , een Hollands schip, het is duidelijk te zien. Vader stond van de bank op en tuurde ook in de diepte. Inderdaad Nico, je hebt gelijk. Dat is leuk! Maar Nico wilde het daarbij niet laten en hij stelde Vader voor daar beneden in de haven eens te gaan kijken. Eerst maakte Vader wat bezwaar, omdat ze eerst voor logies moesten zorgen. Maar na wat heen en weer gepraat daalden ze de heuvelrug toch maar af, hoewel Vader er eigenlijk niets voor voelde om naar dat voor hen toch onbekende schip te gaan. Beste jongen, wat moeten we daar nou gaan bekijken. Het mag dan wel een

Hollands schip zijn, maar voor ons wel wildvreemd. Ja Vader, maar misschien mogen we wel aan boord. Wie weet, en dan kunnen we toch daarna een hotel opzoeken?

Geen sprake van Nico, die mensen zijn natuurlijk druk aan het werk, en dan lopen wij hen alleen maar in de weg.

Niettemin volgde Vader Nico, want hij liep vooruit, alsmaar wijzend. Toen ze bij het schip waren aangekomen viel het op dat het nog een vrij groot schip was, met een echt Hollandse naam op de voorplecht. BRAM. Een valreep hing langszij, maar er was niemand te bekennen. Intussen beklom Nico voorzichtig de valreep en wenkte Vader om ook op de BRAM te komen. Vooruit dan maar, dacht Vader blijkbaar en ook hij klom naar boven. Intussen was Nico al op het dek beland waar een geüniformeerde man, kennelijk een der stuurlieden, hem tegemoet kwam en hem in het Engels vroeg WIE en WAT hij zocht. Waarop Nico hem in zijn eigen taal vertelde met zijn Vader op een vakantietrip te zijn. Blijkbaar was het ijs toen al gebroken. Hij stelde zich voor als de 1ste stuurman, met nog zijn naam MARTENS.



Leuk om hier twee Nederlanders te ontmoeten. Laten we maar naar de messroom gaan, met je Vader, zoals je al zei.

En na kennismaking met Vader volgden ze stuurman MARTENS naar een gezellige messroom, waar hen een consumptie werd aangeboden. U treft het, want het werk zit er voor vandaag net op. En wanneer we daarmee klaar zijn varen we binnenkort eerst naar FOWEY en dan naar Rotterdam. De kapitein is vanmorgen van boord gegaan en nu heb ik als zijn 1ste stuurman het commando overgenomen. Maar ik ben benieuwd te horen wat u met uw zoon hier in Plymouth komt doen? Vervolgde de stuurman. Want ik heb hier nog nooit een Hollander op vakantie ontmoet.

Dat kan ik me best begrijpen, antwoordde Vader, We zijn hier om mijn oudste zoon te ontmoeten, die als repatriërend dienstplichtige op de thuisreis is van Paramaribo naar Amsterdam. En mijn zoon Nico mocht mee, begrijpt u? Zo, dat is dus een leuk uitstapje, en wanneer komt dat schip hier in Plymouth?

Waarschijnlijk morgenmiddag. Het is de ORANJESTAD. Er was wat vertraging . Eigenlijk waren we op weg naar de stad om een nachtlogies te zoeken, maar Nico ontdekte dit Hollandse schip en nam me mee. In feite wilde ik nu eerst een hotel opzoeken, dus dan gaan we maar weer, vervolgde Vader.
Stuurman Martens dacht nog even na en zei toen spontaan dat er voor hen wel logiesruimte beschikbaar was op de BRAM. En wat Vader daar wel van dacht.

Dat voorstel van de stuurman overrompelde Vader wel even en hij dacht er eerst over na. Hij keek Nico eens aan, die gespannen had zitten luisteren. En toen zei hij: Wat graag Vader!
Vader bedacht dat het ten slotte om maar 2 nachten logies ging en lachend antwoordde hij : Nou stuurman Martens, maar wat graag. Dan behoef ik dus geen logies in de stad op te zoeken.

Intussen waren ook andere bemanningsleden in de messroom gekomen en vanzelfsprekend werd een gezellige conversatie gevoerd. Met de laatste nieuwtjes uit Nederland, waar ze in lange tijd niet meer waren geweest. Slapen aan boord van een zeeschip, en nog wel eentje uit eigen land, was voor Nico een echt buitenkansje Met de havenmeester zou stuurman Martens het wel regelen dat er twee personen die niet op de monsterrol voorkwamen aan boord bleven.

Intussen bleek stuurman Martens dat Nico veel belangstelling had voor de BRAM. Hij nam hem mee naar de brug, met uitleg over de instrumenten en ook mocht hij even een kijkje nemen in de machinekamer en in de laadruimen. Juist kwamen ze daarvan terug toen een rinkelende scheepsbel de avondmaaltijd aankondigde. Ook daarvoor werden Vader en Nico uitgenodigd. Het hield niet op met al de verrassingen.

Maar voor Vader kwam er een nog grotere verrassing, iets wat hij in de verste verte niet had kunnen vermoeden. Dat ging zo: Vader, ik heb u iets heel belangrijks te vragen. En na even te hebben gewacht: Hoe zou u het vinden wanneer ik op de BRAM blijf, in plaats van de reis met de ORANJESTAD . De BRAM gaat eerst naar FOWEY om te laden voor Rotterdam en ik mag van stuurman Martens meevaren, tenminste, als U het goed vindt. Zo'n reis met de BRAM lijkt me toch heel wat leuker dan met het passagiersschip de ORANJESTAD. En over een paar dagen zijn we al in Rotterdam. Ietwat gespannen wachtte hij op Vaders goedkeuring, maar Vader kon zien dat hij het echt meende!

Je overvalt me er wel mee beste jongen. Want ik heb toch al een passagebiljet voor jou, en volgens de voorschriften moeten wij samen reizen,, omdat jij nog geen eigen paspoort hebt. Bovendien zou Moeder wel heel vreemd opkijken wanneer ik alleen terug kom. Hoe moet dat dan? En daarop had Nico zo gauw niet een goed antwoord. Ik zeg niet direct NEE, maar ik wil er toch eerst met stuurman Martens over spreken. Hoe HIJ daarover denkt. Kan dat allemaal maar zo? Want op zoiets had ik uiteraard helemaal niet gerekend. Hij sprak er over met kapitein de Bruin, en die zegde toe het wel te kunnen regelen. Nico zou dan een document moeten krijgen via de havenmeester en dat weer aan de autoriteiten in de volgende haven tonen waarbij Nico ook op de monsterrol vermeld moest worden. Vader moest het allemaal even verwerken want hoe zou Moeder reageren als hij zomaar zonder Nico thuis zou komen.

## ACHTEROP DE HEINKEL NAAR DE CONSUL

Kapitein de Bruin ondernaam direct actie. Met een kraantje werd zijn grote Duitse HEINKEL scooter aan de wal gezet en met Nico achterop reed hij naar de havenmeester. Die was akkoord met de gegevens zoals de kapitein dat aan hem voorlegde maar raadde aan om ook even langs de Nederlandse consul te gaan om het officieel voor de Nederlandse wet te regelen ... aangezien het een schip onder

Nederlandse vlag betrof … een Nederlandse jongen die mee zou varen … en wiens Vader het paspoort had met de gegevens van Nico.

Vader keek naar Nico en dacht dus nog even na. Tenslotte was hij een jongen die veel belangstelling had voor alles wat met de zee en het varen te maken had. Dat stelde Vader voorop en zo gezien kon hij zich de vraag van Nico best begrijpen. Inwendig moest hij ook lachen dat hij een echte slimmerik was die ook nog van een avontuurtje hield. Want dat was het toch! Een buitenkansje dat hij niet wilde missen. Dus hield Vader het voorlopig nog voor gezien en ging er eens met de stuurman over praten. Of hij Nico mee wilde nemen met de BRAM eerst naar FOWEY en daarna naar Rotterdam. En of hij dat wel verantwoord vond. Maar Martens nam het nogal gemoedelijk op en maakte er absoluut geen probleem van. Als jongen was ik eigenlijk net zo. Thuis lieten ze me niet zo gemakkelijk gaan, maar uiteindelijk kreeg ik toch mijn zin. En mocht ik toen naar de zeevaartschool. Ik heb van het varen als stuurman nooit spijt gehad. Veel afwisselender dan het dagelijkse leven op het vasteland. Dat soms maar wat eentonig is. Bijna dagelijks hetzelfde. Niettemin, je mist wel sommige dingen, al was het alleen maar het dagelijkse contact met je gezin, verjaardagen et cetera.

Daarvoor moet een er ook goed tegen kunnen en er begrip voor hebben. Maar dat alles neemt niet weg dat ik altijd weer blij ben om thuis te zijn na een afwezigheid van soms maanden. Dan kan ik weer eens gewoon in mijn gezin zijn. En vanzelfsprekend zijn dat altijd weer fijne dagen met mijn vrouw. Dus ook iemand die op de grote vaart zit kan een mooi gezinsleven hebben. Zo zou u het ook naar mijn mening moeten zien. Wanneer Nico straks ook voor de zeevaart kiest. Op kompas varen, om de juiste en veiligste weg door het leven te kiezen. En wat de grootheid van deze globe betreft ben ik altijd weer onder de indruk wanneer ik 's nachts op de brug sta. Die haast oneindige ruimte, die wolkenpracht en dat altijd majestueuze van de Oceaan.

Maar genoeg hierover. Ik laat wat Nico betreft de beslissing helemaal aan u over. Maar voor mij is het beslist geen probleem. Dus u zegt het maar. Over dag of 5 kunnen we , als alles mee zit, in Rotterdam zijn

en dan ziet u hem weer terug. Ik zeg dit alleen omdat ik Nico's belangstelling voor ze zeevaart heb opgemerkt. Dat viel me op.

Blijkbaar was het ijs toen gebroken want ook Vader zag nu geen bezwaren meer. En Nico was ook maar wat blij toen hij dit hoorde. Ns nog een paar gezellige uren in de messroom geweest te zijn, het eigenlijke dag en nacht verblijf van de stuurlieden en de machinisten / , werd het de hoogste tijd om naar de kooi te gaan. En ook dat was een belevenis, want nu de zaken er eenmaal zo voorstonden, vond Vader het idee van Nico maar wat leuk. Om samen te logeren op een Hollands schip in een vreemde haven in Engeland. Om nooit meer te vergeten want zoiets had Vader echt niet verwacht.

## OOK AAN DE KOK WERD GEDACHT

Ze sliepen er verrukkelijk na die emotionele dag, maar waren 's morgens toch weer tijdig present. Toch moest er, zo meende Vader, nog iets geregeld worden, Financieel. Dat zou op zijn minst onfatsoenlijk zijn om dat te vergeten. Daarmee ging hij naar stuurman Martens, die er lachend op reageerde. Mij dunkt dat u dit het beste met de kok kunt goedmaken. Hij heeft iets meer werk moeten verzetten, en dan is het voor hem een extraatje. Verder praten we er ook niet over, dus ook niet over de overtocht van Nico. Toen Vader ook dat geregeld had vond hij het nodig eens te informeren naar de ORANJESTAD, en de vermoedelijke tijd van aankomst.
En ook dat viel mee. Want waarschijnlijk vroeg in de middag zou het schip arriveren. Vergezeld door stuurman Martens gingen Vader en Nico naar de aanlegkade en ja hoor in de verte was al duidelijk het silhouet waar te nemen van een groot schip dat recht op de haven aanstevende. En nog dichterbij gekomen was duidelijk te zien dat het een groot passagiersschip was. Het laatste wat ze konden onderscheiden was de naam ORANJESTAD. Hoera! Getrokken door een sleepboot die vlak voor de haven had vast gemaakt, kwam de ORANJESTAD al dichterbij de kade. En waren de passagiers te onderscheiden. Uiteraard voor Wim totaal onverwacht, maar juist daarom zo verrassend.

# WIM KOMT IN ZICHT

Toen Vader en Nico hem ontdekten op de voorplecht en hangende over de railing. Ook Wim had hen al herkend en zwaaide enthousiast. Zon en zeelucht hadden hem gebruind. Al dichter kwam de ORANJESTAD bij de aanlegkade, trossen werden uitgegooid en aan de bolders vastgemaakt en tenslotte twee loop bruggen. Al gauw kwamen de eerste passagiers aan land. Hun koffers meezeulend, maar toen dat voorbij was, begon de inscheping. Blijkbaar was Nico in de veronderstelling dat hij mee mocht aan boord, maar toen stak Vader er een stokje voor. Beslist niet Nico, het is of het een of het ander. Zo staan de zaken er voor. Je kunt vanaf de wal met Wim praten, maar je mag niet meegaan aan boord. Ik laat je nu achter bij stuurman Martens en dan neem ik aan dat je voorzichtig bent. Niet AL te voortvarend en vooral voorkomend. Voor dat laatste ben ik gelukkig niet bang. Want daarvoor ken ik je te goed. We hopen je straks in Rotterdam op de BRAM terug te zien. Tot ziens beste jongen! En na ook afscheid te hebben genomen van stuurman Martens ging Vader aan boord en verdween uit hun gezicht. Maar even later zagen ze Vader terug op het voordek, druk in gesprek met Wim, aan wie Vader het een en ander had uitgelegd. Niettemin kon Nico nog het laatste nieuws horen van Wim, die naar de verschansing kwam. Het oponthoud van de ORANJESTAD was maar kort. Omdat er geen lading aan boord was voor Plymouth. Toen vertrok het schip, geassisteerd door een sleepboot. Nu werd het een na wuiven over en weer, Vader met Wim op het voorschip en Nico naast stuurman Martens op de kade. Vader moest zich wel goed houden toen hij het gezicht van Nico zag, die hij nu zomaar in dat voor hem vreemde land achterliet. Maar, en dat hield hij zich voor, hij kon hem rustig aan stuurman Martens toevertrouwen. Tot ziens beste jongen, over een paar dagen zien we elkaar weer in Rotterdam. Dacht Vader bij zichzelf. Toen de ORANJESTAD de open zeer had bereikt ging Vader eerst naar de purser om het vervoer van Nico op de passagierslijst te annuleren. Vader kreeg een 1 persoonshut toegewezen, dicht bij de slaapruimte van Wim, met wie hij zich nu verder kon bezig houden. En omdat hij bijna 1 jaar van huis was geweest kon hij heel wat van zijn ervaringen vertellen. Leuke, maar ook andersom. Vader had van de purser ook een en ander vernomen wat betrof de vaartijd naar Amsterdam. De

afstand Plymouth – Amsterdam schatte hij op plm 600 mijl. Een zeemijl betekende een afstand van 1852 meter. En bijgevolg kon 600 mijl gesteld worden op 600 x 1852 ofwel plm 1100 kilometer. Waarbij ook rekening moest worden gehouden met zeestromingen enzovoort. Dit alles kwam nee op een vaartijd van omstreeks 39 uur. Aan de hand van deze gegevens kon Vader de dag van aankomst en het vermoedelijke tijdstip in Amsterdam vaststellen. En kon er een scheepstelegram aan Moeder worden verzonden, zodat zij tijdig in de Amsterdamse haven zou kunnen zijn. Dat zou me even een leuke aankomst zijn. Dacht Vader, maar dan ziet ze alleen ons beiden staan. Dus zonder Nico, Dat moest hij nog zien op te lossen. Want zoals het in Plymouth gegaan was, familieleden die op de kade stonden om iemand aan boord toe te wuiven, zo zou het ook wel in Amsterdam gaan. Enfin, voorlopig nog geen zorgen dat Nico later en met een ander schip zou aankomen.



Hier dan de ORANJESTAD met het ROOD WIT BLAUW op de kont … en de seinvlaggen Q 3 A in de mast boven het stuurhuis … in de achtermast nog trots de KNSM KROON vlag voerend.

## VIA ENGELS KANAAL NAAR AMSTERDAM

Toen de ORANJESTAD het Engels Kanaal, de zee-engte tussen Engeland en Frankrijk bereikt had, veranderde het weer. Een straffe Noordwester bracht nogal wat deining mee en op de golven vertoonden zich al witte schuimkoppen. En als gevolg van deze zijwind aan bakboordszijde, een overigens normaal verschijnsel in het Engels Kanaal,, maakte de ORANJESTAD op en neer gaande bewegingen. Stampen noemden ze dat aan boord. Dat ondervond Vader ook, toen hij op het tijdsip van de lunch een paar schotels met lekkernijen die hem op een dienblad waren aangereikt, naar zijn tafeltje wilde brengen en voorzichtig met dat dienblad manoeuvreerde . Maar een onverwachte zijwaartse beweging van het schip liep voor hem fout af. Hij stapte mis, verloor zijn evenwicht en het blad met de hele lakkere hap kletterde op de grond. Maar toen hij van de schrik

was bekomen kwam een bediende hem te hulp en werd hem al gouw een andere maaltijd voorgezet. Wim nam het nogal van de vrolijke kant op en even later zaten ze samen gezellig aan de maaltijd. Het verdere deel van de dag brachten ze samen door op het dek want Vader vond dat sterk beweeglijke water toch zo interessant. Zelfs toen het al donker geworden was bleef Vader op een beschut plekje, samen met Wim op het dek.

Bij informatie bleek dat de ORANJESTAD als gevolg van slechte weersomstandigheden wat vertraging had en vermoedelijk later in IJmuiden zou aankomen dan gepland was.
Toch hoop ik bij daglicht de pieren van IJmuiden binnen te varen. Want dat lijkt me een echte belevenis. Afgesproken werd dat Wim hem tijdig zou wekken wanneer IJmuiden in zicht was gekomen. En dat gebeurde, de 2de dag na vertrek uit Plymouth. In de na nacht. Vader het wordt tijd om op te staan, want we varen nu juist tussen de pieren van IJmuiden. Het was Vader al opgevallen dat de ORANJESTAD nu rustiger vaarde. Plotseling nog wel . Dus vlug aangekleed, een ontbijt, dat al klaar stond … opgesoupeerd en toen naar het dek. Juist waren ze de grote sluizen binnengevaren daarbij geassisteerd door een sleepboot. Het leek Vader of hij al dagen lang niet in Nederland was geweest met al die belevenissen. Turende vanaf het dek viel het hem wel op dat we toch maar een laag gelegen land bewonen. Beslist beneden de zeespiegel. In de grote sluis waar de ORANJESTAD had vastgemaakt, kwamen er douane en andere ambtenaren aan boord. Blijkbaar voor de controle. Zelfs de postbesteller ontbrak niet voor het afgeven van brieven en dergelijke.

Het duurde nog geruime tijd voordat het waterpeil van het Noordzeekanaal gelijk was en de binnen en buitensluisdeuren konden worden open gedraaid. Toen kwam er , met behulp van de sleepboot weer beweging in de ORANJESTAD en werd er begonnen aan het laatste traject. Het is altijd weer imponerend om het mooie Hollandse landschap vanaf een hooggelegen scheepsdek te kunnen zien.
De tocht naar Amsterdam nam toch nog 3 uur in beslag en zij ter hoogte van het Centraal station waren gekomen. De ligplaats was aan de Oostelijke Handelskade, maar dat was nog niet zo eenvoudig want dat bleek een vrij afgepaste kade ruimte te zijn, tussen twee andere al

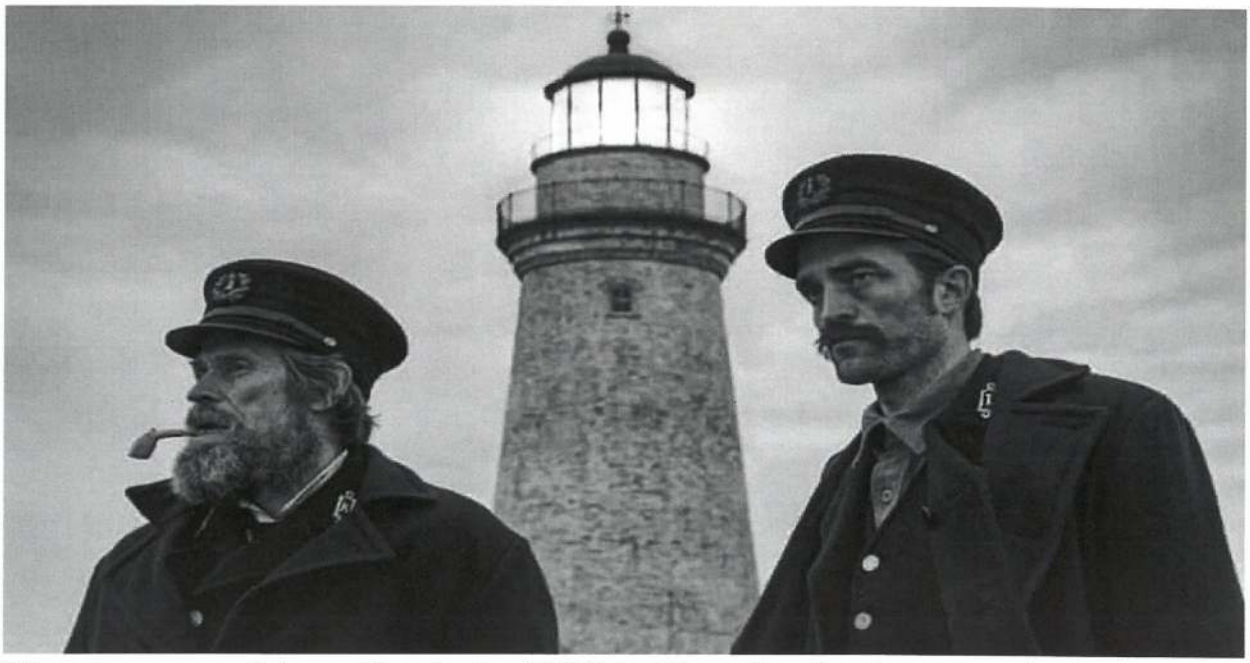
gemeerde schepen. Maar de mensen die op de kade stonden om de passagiers te verwelkomen tuurden al ingespannen of zij de hen bekenden konden ontdekken.

## EN DAAR IS MOEDER

Vader was de eerste die Moeder in het oog kreeg. Samen met Wim zwaaiden ze zo goed als dat kon, en jawel hoor, Moeder had hen opgemerkt. Toch wees Moeder een paar maal alsof ze wilde weten waar Nico was. Maar toen de trossen waren vastgemaakt en de afstand tot de kade dat mogelijk maakte konden ze Moeder gerust stellen. Even later werd er met de ontscheping begonnen maar dat nam gezien de vele passagiers,vrij veel tijd in beslag omdat het tevens een douane en passencontrole betrof. Maar eindelijk brak voor hen beiden en wel voor Wim het meest, het tijdstip aan om aan wal te gaan. En Moeder te begroeten. Wat een weerzien en wat was er veel te vragen en veel te vertellen. En natuurlijk kon Moeder maar niet begrijpen dat Nico in Plymouth was achter gebleven. Kon dat dan zomaar Vader? En was het wel verantwoord met zo'n jongen van 14 jaar?



Met de coaster BRAM passeerden ze EDDYSTONE LIGHTHOUSE onderweg van Plymouth naar Fowey



Vuurtorenwachters die sinds 1998 in Engeland niet meer bestaan

Maar toen Vader alles uit de doeken had gedaan had hij Moeder tenslotte wel gerust gesteld. Na eerst nog in een koffie en thee-tent wat te hebben gebruikt stapten ze in de bus naar het Centraal station. En een uur later zag Wim zijn geboorteplaats weer terug. Waar zijn de beide zusjes Nelleke en Dineke in spanning bij het station in Utrecht stonden te wachten. AL meer dan een uur! Maar het terugzien van broer Wim maakte dat weer snel goed. Hij kon hun heel veel vertellen en ook laten zien. Want hij had voor ieder een cadeau uit de ver gelegen land meegenomen!

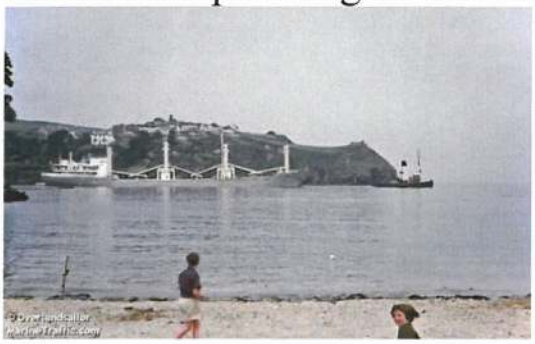
## NAAR ROTTERDAM OM NICO OP TE HALEN

En dat Nico nog onderweg was, vonden ze helemaal het einde, Al 5 dagen later werd de BRAM in Rotterdam verwacht. Zo was aan Vader bij informatie gebleken. Vader en Moeder besloten om met het gehele gezin Nico op te halen … dat was me even een buitenkansje voor die twee zusjes. Zo gingen ze dus die betreffende ochtend op stap naar Rotterdam. Een kennis die in Rotterdam woonde lichtte hen in waar en in welke haven ze moesten zijn. Ook dat lukte allemaal perfect. Want in het kantoor van de havenmeester was hen de juiste positie verteld waar de BRAM zou afmeren. Maar met een schip kan het zo maar een paar uur later worden! Gelukkig ontdekte Vader de BRAM die daar aan kwam varen. Heel leuk dat de BRAM aanstuurde op de kade waar zij precies stonden. En daar ontdekten ze Nico, die op het dek stond te zwaaien. Moeder kon haar emotie nauwelijks bedwingen. Het was toch HAAR Nico! Voorzichtig manoeuvrerend kwam de BRAM voor de kade en toen ging alles vrij vlot. Nadat de trossen waren uitgegeven kwam de BRAM perfect gemeerd voor de kade. En werd het een echt blij en feestelijk weerzien! Want de loopbrug was al snel uitgelegd en stuurman Martens wenkte al om snel aan boord te komen. Met Moeder als eerste die een bouquet bloemen had meegebracht. Na de kennismaking met de stuurman Martens kwam het voor Moeder grootste moment en kon zij Nico weer omhelzen.

Nico, mijn jongen, wat een durf heb jij toch!Nico stond er een beetje beteuterd bij te kijken, want zoiets had hij toch niet verwacht. Maar dat veranderde toen hij zijn Vader, Moeder, Wim en zijn beide zusjes

de hand had geschud. Toen werden ze uitgenodigd voor de koffie in de lounge, waar alle belevenissen en indrukken de revue passeerden.

En aan Vader vertrouwde stuurman Martens onomwonden toe dat hij Nico in die paar dagen had leren kennen als een toekomstige kapitein!



de haven van FOWEY in CORNWALL UK

## NICO IN DE HONDENWACHT

Want alleen in de vroege nacht was Nico in zijn kooi, want hij liep met stuurman Martens de hondenwacht … maar verder verbleef hij ook de hele dag zoveel mogelijk op de brug. Hij had zelfs onder toezicht het stuurwiel mogen bedienen. En dat ging hem best af. Toen zette stuurman Martens er een streep onder, want hij moest ook voor het inklaren zorgen en dat hield in dat het gezelschap kon vertrekken. Na veel bedankjes en een TOT ZIENS hopen we. Eenmaal thuis werd het een echt feestelijke avond, want daarvoor was alle reden.

## NAAR DE POLLUX

Het gewone gezinsleven, dat van alle dag, was gelukkig weer hervat na al dat reizen en trekken.
Vaders vakantie zat er op en in zijn functie als BRIGADIER bij de gemeentepolitie kon hij uiteraard direct weer aan de slag om boeven en medeplichtigen te arresteren, processen verbaal te maken en de juridische procedure op te starten. Voor Wim lagen de zaken een beetje anders. Hij moest als dienstplichtige eerst nog afzwaaien, zoals dat heette, en toen hield hij nog een paar dagen voor zichzelf om op

verhaal te komen en te acclimatiseren in Nederland. Voor Nico was de toekomst uiteraard nog onzeker. Hoe moest dat nou met zo'n jongen, had Vader al een paar keer opgemerkt. Varen en nog eens varen, dat was zijn ideaal, maar hoe?

Dat bracht de ouders wel in de problemen. Want Nico had immers de derde klas van de HBS doorlopen, met prima cijfers. Vader herinnerde zich dat in een villa aan de Vecht een zekere meneer Westerman woonde. Een oud- kapitein van de zeevaart. Bij hem kon Vader zijn licht eens opsteken.

## ADVIES VAN KAPITEIN WESTERMAN

Dus ging Vader 's avonds op pad en belde hij bij hem aan. Hij bleek thuis te zijn, en toen Vader hem het doel van zijn komst had verteld, werd hij binnen genodigd. Kapitein Westerman zat geïnteresseerd te luisteren en hij lachte toen hij hoorde dat Nico, zo jong nog, zoveel interesse toonde voor de zeevaart. En van zijn zeereisje van Plymouth en Fowey aan de Engelse zuidkust naar Rotterdam.

Kapitein Westerman vond het zeer wel mogelijk en ook te begrijpen dat hij wilde varen. Zelf had hij nooit spijt gehad van de keus die hij destijds gemaakt had. Integendeel, want hij had veel van de wereld gezien en meegemaakt. Maar alleen de HBS is nog geen norm om een opleiding tot stuurman te maken, tot het kader aan boord, merkte de Kapitein op.



De beroemde POLLUX , gebouwd als opleidingsschip in 1940.

Hij adviseerde Vader om eens te informeren bij de POLLUX, in Amsterdam. Een opleidingsschip voor leerling stuurlieden. Overigens vond hij het heel normaal en begrijpelijk dat een jongen zich dat als ideaal heeft gesteld. Want zo was het destijds met kapitein Westerman ook het geval geweest.

En de POLLUX was een uitstekend geoutilleerd opleidingsschip, dat ligplaats had bij het Centraal station in Amsterdam. Op grote afstand waren de masten al te zien vanuit de trein. Met deze informatie ging Vader weer naar huis en bracht verslag uit bij Moeder. Na het voor en tegen te hebben overwogen, besloten ze de eerste stap maar te gaan zetten. Vader zou er een vrije dag voor nemen.

Nico wist niet wat hij hoorde, toen Vader hem dit vertelde, hoewel Vader de boot nog wel afhield. Denk nu niet beste jongen, dat dit allemaal zo maar doorgaat. Eerst informeren, en bekijken, en rustig overleggen. AL was het alleen maar om de kosten van zo'n besluit te realiseren.

## NAAR AMSTERDAM

En dat gebeurde, nog diezelfde week. Met een pakje boterhammen op zak stapten ze 's morgens in de trein naar Amsterdam. Nico keek zijn ogen uit toen hij langs de havens al die grote zeeschepen gemeerd zag liggen. Al gauw kregen ze ook de POLLUX in het vizier. Nico het eerst. Fier staken de drie grote masten uit boven de houten dekken.




En dichterbij gekomen zagen ze jongens, bezig op het grote voor en achterdek. Enkele jongens waren bezig in het want te klimmen en anderen waren aan het splitsen van touw. Alles bij elkaar en met al die kleine vlaggen gepavoiseerd aan de masten was het een bedrijvigheid en gezellige bedoening op de POLLUX.

Het was Nico al opgevallen dat enkele oudere mannen in uniform aanwijzingen aan de jongens gaven. Langs de wiebelende valreep kwam Vader met Nico op het dek, waar een bordje hen de weg wees

naar het bureau van de kapitein. NA KLOPPEN WACHTEN OP DE BANK. Stond er op de deur van de commandantkamer.

Nauwelijks 5 tellen later werden ze al binnen genodigd en stelde de kapitein zich voor met naam en functie.

Zo te zien een opgeruimde man die hen direct liet plaats nemen. Zeker een sollicitant meneer? En tegelijk monsterde hij Nico van top tot teen. . Even later kwam een piepjong matroosje binnen die hen koffie serveerde. Als vanzelf werd het vragen en antwoorden van beide kanten. De kapitein vroeg het laatste schoolrapport te mogen zien en vertelde dat de voorwaarden waaronder een leerling stuurman kan worden geplaatst. Hiervoor gaf hij aan Vader een brochure waarin dat allemaal te vinden was. Intussen vertelde Vader dat zowel hij als de Moeder van Nico het maar tamelijk verantwoord vonden om voor een opleiding op de POLLUX te kiezen. Het voor en tegen van het zo lang van huis zijn.

U had het zo-even over de toestemming van de ouders, Maar mijn vrouw en ik kunnen niet helemaal overzien wat de consequenties zijn van de keus van Nico om straks te gaan varen. Misschien komt dat omdat we er nog zo weinig van af weten. Want die keus houdt in dat je als ouders je jongen kwijt bent, uit het zicht! Dan moet je maar afwachten wat er van zo'n jongen terecht komt.

En is het wel verantwoord om hem op zo'n jonge leeftijd al vrij te laten gaan. Daarom hebben mijn vrouw en ik gezegd: ga zelf eens kijken en informeren. Baat het niet dan schaadt het niet.
De kapitein ging er niet direct op in, maar lachend zei hij: Denkt u er beiden maar eens rustig over na. In die brochure kunt u het allemaal vinden wat u weten wilt. Zowel het voor als het tegen zijn allemaal vermeld. Een ding kan ik alvast met zekerheid zeggen dat Hollandse zeelieden een goede naam hebben bij de Scheepvaartmaatschappijen. Zij nemen onze jongens dan ook graag aan. Omdat zij stuk voor stuk van wanten weten. Soms is de opleiding hard en stevig, maar ze worden heel goed getraind. Ik wil u nu het een en ander van de POLLUX laten zien, komt u maar.

Zo maakten ze gedrieën een interessante rondleiding op de POLLUX. Waarbij Nico zijn ogen uitkeek. Ze kregen de verblijven te zien waar de jongens sliepen, met drie slaapkooien boven elkaar. Elke slaapplaats keurig aan kant geordend. Bovendien kraakhelder. Telkens gaf de kapitein een korte toelichting. Even later passeerden ze de kombuis waar twee koks, met de grote koksmuts op het hoofd, bezig waren met de warme maaltijd. Dat was trouwens ook goed te ruiken. Uit grote glimmende gamellen steeg de damp op.

## TWEE MAAL LEKKERE HUTSPOT

Hutspot met klapstuk is het voor vandaag en daar blijft zeker niets van over, zei de kapitein lachend. Intussen liep hij al weer verder, nu naar de brug. Terwijl hij de deur voor hen openhield, zei hij dat dit eigenlijk het brein van de POLLUX was. Maar dat geldt natuurlijk voor elk schip! En dat was ook wel te zien. Want alle instrumenten die nodig zijn voor navigatie stonden er opgesteld. Een traditioneel magnetisch kompas met 32 streken en ook de allernieuwste radar installatie.

We moeten, en zeker op een opleidingsschip als de POLLUX bij blijven . Daarom hebben we ons deze kostbare apparatuur aangeschaft. In het kort gezegd is radar een systeem waarmee de aanwezigheid en plaats /positie van een voorwerp, in dit geval meestal een schip of een kust, tot ver buiten het gezichtsveld van de mens en mijlenver verwijderd ontdekt kan worden. Radar betekent RADIO DETECTING AND RANGING … of wel door middel van radiogolven de richting en afstand tot een voorwerp bepalend. Vooral bij slecht zicht, zoals bijvoorbeeld bij mist op zee verhoogt dat de veiligheid. Het waarnemen van een radar beeld vereist ook studie en specifieke opleiding. En hier ziet u het grote kompas, het is magnetisch en geeft het magnetische Noorden aan … en zo kan je ook de koers gaan sturen die je naar een andere bestemming brengt. Daarna bekeken ze een fraai oud Hollands stuurrad, afgezet met antiek koperwerk.

Goed gezegd Nico, zei de kapitein, stuurboord is rechts en bakboord is links. Fijn dat je dat ook alvast weet. Vanaf de brug hadden ze een

riant uitzicht op de haven van Amsterdam. Maar ook op het voor en achterdek van het schip. Waar de leerling stuurlieden druk bezig waren. Anderen met het splitsen van trossen en touwwerk. Weer anderen verfden de gangboorden, de bovenranden van de scheepswant, het potdeksel en weer anderen kregen praktisch onderwijs, uiteraard onder toeziend oog van een leermeester.

Onze jongens moeten van bijna alle markten thuis zijn. Want ze leren niet alleen wat u hier op het dek ziet, maar ook de huishoudelijke karweitjes worden hen bijgebracht. Een zeeman moet ALLES kunnen en alles kunnen doen. Ze leren om de was te doen, te strijken, de tafels te dekken, het eten op te dienen, de vaat te wassen, het soppen van de kombuizen en douches en toiletten. Ook het herstelwerk van eigen kleding wordt ze geleerd. Zoals het aanzetten van een afgebroken knoop. Dan krijgen ze ook les in aardrijkskunde over plaatsen over deze hele wereld. En rekenen en wiskunde en Engels en Frans en Duits … het houdt niet op. En dan spreek ik nog niet over het medische aspect dat alle zeelieden op de hoogte moeten zijn van eerste hulp en wondbehandeling.

Nu horen we de scheepsbel en dat betekent dat het etenstijd is. Wat mij betreft mag u met uw zoon mee eten, want het naar ik aanneem al een tijd geleden dat u iets gegeten heeft. Dat was een prima voorstel van de kapitein en zo zaten ze even later gezellig aan de lange tafel, samen met de aspirant stuurlieden. En de hutspot smaakte voortreffelijk met een forse reep klapstuk en overheerlijke jus. Na de maaltijd maakten ze nog een rondje over de dekken en toen namen ze afscheid van de kapitein. Zie zo Nico, dat hebben we fijn meegemaakt en nu maar weer naar huis. Moeder zal wel benieuwd zijn. Dus liepen ze terug naar het Centraal station, en vanuit de trein zagen ze nog een glimp van de trotse POLLUX met haar 3 masten fier uitstekend boven het water. En thuis gekomen wachtte Moeder hen al op. Ik heb maar een stevige hutspot met klapstuk gekookt, want ik dacht dat jullie wel trek zouden hebben na zo'n reis naar Amsterdam. Vader keek lachend naar Nico maar hield zijn wijsvinger voor zijn mond. De hutspot van de POLLUX kwam later wel in het verhaal. Maar toen de grote pan op tafel stond, schoten beiden toch in de lach. Hoewel het voor de gezonde eters geen probleem was. Na afloop was

er niets meer over want wat Moeder klaar maakte was altijd zo verrukkelijk . Dus toen vertelden ze het verhaal toch maar aan Moeder. 's Avonds begon Nico, die er maar niet over uitgepraat raakte, over de POLLUX te vertellen.

Afwachten maar beste jongen, zei Vader. Er zit meer aan vast dan je wel zou denken. Waarbij Vader me zijn vinger en duim aangaf dat het ook om de kosten ging.

## TOCH NOG EEN KANS

Het was Nico na een paar weken wel duidelijk geworden dat het doorleren er niet meer bij was, wanneer zijn verplichte schooljaren er op zaten. De studiekosten en wat daar nog allemaal bij zou komen voor een jaaropleiding op de POLLUX konden zijn ouders niet opbrengen. En dus had het geen enkele zin om er weer over te beginnen

We begrijpen best Nico dat je het zo graag gewild had, maar het gaat eenvoudig niet. Daarom zullen we iets anders voor je moeten zoeken om een goed vak te leren. Waar ik eigenlijk al mee bezig ben. Want niet alle idealen die we in ons leven hebben worden verwezenlijkt. Uj zelf wilde, toen ik nog jong was, dolgraag een eigen bedrijf beginnen. Maar ik had niet voldoende geld om dat te starten. Maar ik ben nog nooit zonder werk geweest en altijd geld verdiend om te leven. En dat lijkt ons voor jou ook het beste.

Moeder vertelde dat kapitein Westerman een bericht had gestuurd en nog graag met Vader en Nico wilde spreken over zijn toekomst. Ze gingen dus naar de villa aan de Vecht waar ze door kapitein Westerman werden ontvangen. Hij wilde vooral weten hoe het bezoek aan de POLLUX was verlopen. En Nico vertelde hem dat hij al lang zo veel belangstelling had voor de zeevaart en de opleiding op de POLLUX. En dat hij ook onlangs een zeereisje had gemaakt op een coaster van Plymouth en Fowey aan de Engelse zuidkust naar Rotterdam. Want juist daarom heeft mijn Vader me meegenomen naar de POLLUX. Maar heel verstandig nam Vader het gesprek over en vertelde ronduit dat het financieel niet mogelijk was om Nico een

opleiding op de POLLUX te laten volgen. Die kosten zouden hun draagkracht te boven gaan. Nu was het kapitein Westerman die het gesprek weer opnam en met een voorstel kwam. Een aanbod. Ik heb de brochure gelezen over de POLLUX en daarin worden ook de kosten genoemd om die opleiding te volgen. Dat is een aanzienlijk bedrag maar daarin zijn ook begrepen de kosten voor voeding en ligging. Hoe zou u het vinden en dat mag Nico gerust horen, dat ik de kosten voor die opleiding betaal , en zonder rente … waarbij ik het aan u overlaat om mij terug te betalen in de toekomst als Nico als zeeman zijn gage verdient! Ik vertrouw op Nico want het zijn stoere en flinke jongens die het zeegat uitwillen.

Met stijgende verbazing had niet alleen Vader maar ook Nico dat vriendelijke en verrassende aanbod gehoord . Dus Nico kon naar de POLLUX? Kapitein, u heeft ons erg verrast met uw voorstel, heel hartelijk dank bij voorbaat.

Graag gedaan zei kapitein Westerman. Ik hoor wel van u of Nico's plaatsing op de POLLUX doorgaat. En toen zei hij tegen Nico: Beste jongen, hopelijk gaat het dus toch door en ik zou zeggen: doe je best. Maar vertel dit niet aan anderen!

Zo gingen Vader en Nico in de allerbeste stemming weer naar huis. Waar ze aan Moeder dit blijde nieuws konden vertellen.

Maar nu moest er toch het een en ander worden gedaan. Allereerst een tweede bezoek aan de POLLUX en dat kon vanzelfsprekend zonder Nico. Opgewekt stapte Vader 's morgens vroeg in de trein naar Amsterdam waarvoor hij een halve vrije dag had genomen.
Met het eindrapport van Nico plus een gezondheidsverklaring en een uittreksel uit het geboorteregister en de akkoordverklaring van de beide ouders meldde Vader zich bij de kapitein van de POLLUX,

Bij de kapitein gekomen verwelkomde hij hem als volgt:
Goedemorgen meneer Mobach, aldus de kapitein en met een joviaal gebaar reikte hij hem de hand.
Ik heb u kortgeleden op bezoek gehad met uw zoon Nico .. en laat me weten wat ik voor u kan doen.

Dat had Vader snel uitgelegd … en nu kon Nico dus als cursist worden ingeschreven.

Graag wil ik dat voor u laten doen , zei de kapitein. Gelukkig is het nog net op tijd , want het maximum aantal cursisten is gesteld op 35 en ik heb er nu precies 34 op de lijst staan. Dus u boft! Of beter gezegd: Nico boft!

Ik zal u tegelijk nog wat inlichten over de opleiding zelf. Het lesrooster bevat 40 uren per week, theorie en praktijk, verdeeld over 5 volle dagen. Het weekend mogen de cursisten naar huis, in uniform. Het is de cursisten verboden om zo maar de stad in te trekken of te gaan passagieren. Alleen in kleine groepjes en dan nog onder geleide van een onzer mannen. Verder zijn ze helemaal intern. Dus met ligging en voeding. Een soort internaat. Het wordt ze al gauw bijgebracht om alles zelf te doen, plus het wassen en herstellen van eigen kleding. Want een zeeman moet zich in alle omstandigheden zelf kunnen redden. Daarom wordt hen ook aan boord een strenge discipline bijgebracht. Die ze later hard nodig hebben. Het moeten namelijk flinke kerels worden op wie je kunt rekenen. Hier heeft u een lijst van al die voorwaarden plus nog een lesrooster. Er wordt theorie gegeven over zeemanschap in het algemeen, het stuwen van lading en het lossen, het scheepsonderhoud. De navigatie lichten en verder nog de talen zoals Engels, Duits en Frans plus aardrijkskunde en maatschappij leer, lichamelijke opvoeding, gezondheidsleer en niet te vergeten de speciale zwemlessen. Hierop vulde Vader het aanmeldingsformulier in dat door beiden werd ondertekend. De kosten voor de 1ste termijn die hierop zijn vermeld moeten van te voren worden overgemaakt. Ze bleven nog even napraten, dronken koffie en daarna kon Vader vertrekken.

U hoort van ons wanneer Nico en hoe laat hij hier moet zijn! Veel succes gewenst.

## LEUKE BELEVENISSEN

Maandagmorgen! De vertrekdag van Nico naar de POLLUX! Nog vroeger dan anders was hij al klaar wakker. Dat was trouwens ook wel nodig want hij moest met de eerste trein vertrekken om op tijd op de POLLUX te zijn. Afgesproken was dat alleen Moeder hem naar het station zou brengen. Van Nico hoefde dat niet maar Moeder wilde het heel graag. Vader was al op de gewone tijd naar zijn werk gegaan. Nadat hij afscheid had genomen van Nico en het allerbeste jongen, had gewenst!

Nou ja, afscheid, het is eigenlijk maar voor 1 weekje. Want zaterdag mag je alweer naar huis komen. Had Vader met een stevige handdruk en een schouKobuslopje gezegd. Er was nu aan alle voorwaarden voldaan.

Op de POLLUX was het al een en al bedrijvigheid toen Nico aan boord kwam. Hij meldde zich bij de kapitein, die hem direct meenam naar de bootsman, want hij had het eerste commando over de nieuwe leerling stuurlieden.

Een nieuweling kapitein? Vroeg de bootsman. Inderdaad, Nico is nummer 35 , nu zitten we helemaal vol. Dus neem hem maar mee bootsman en instrueer hem over zijn werk.

Jawel kapitein, zei de bootsman. Hij nam Nico mee naar de slaapzaal en wees hem zijn toekomstige kooi, een rij van 3 boven elkaar waarvan de bovenste voor Nico was. Je moet om half zeven opstaan, direct wanneer de scheepsbel klinkt. Dan alles netjes opvouwen en je kleding opbergen. Je zelf wassen en zorgen dat je om 7 uur precies in de messroom aan het ontbijt zit. Je krijgt een eigen bestek dat je moet schoonhouden en opbergen in je eigen kastje. Alle huishoudelijke corveediensten worden door de jongens zelf gedaan. Verder moet je ook je eigen wasgoed schoonhouden. En alle opdrachten worden zonder een weerwoord uitgevoerd. Zoals je weet krijg je ook uniformkleding waarop streng wordt toegezien. Want vergeet niet dat op je baret het woord POLLUX staat. En onder uniformkleding versta

ik dan ook de werkkleding, die je alleen op de POLLUX draagt. In het weekend als je niet aan boord bent loop je in het uniform van de POLLUX. En ben je eigenlijk dus ons visitekaartje.

Nico vond het maar een lang verhaal en voorlopig vond hij dat al meer dan genoeg. Discipline was voor hem nog wat vreemd. Hij moest er nog even van bijkomen. Maar juist werd er appel gehouden. Alle jongens op het voordek netjes in het gelid, toen de namen werden afgeroepen. Met Nico als laatste. Present bootsman, klonk het telkens. Na het appel moesten ze naar het theorielokaal waar ze aan een paar lange tafels moesten zitten. Ieder op zijn vaste plaats. Er volgde een korte inleiding vooraf en toen werd begonnen met taallessen. De bootsman las het voor en de leerlingen moesten het opschrijven wat ze hoorden. En daar waren moeilijke woorden bij. En ook specifieke maritieme woorden over de bijzondere delen van een schip en de woorden die gebruikt worden bij de kompassen en de navigatie. Daarna volgde wederom een rondleiding over het schip waar vragen werden gesteld over de onderdelen en de bewoordingen die daarbij hoorden.

Intussen was het 10 uur geworden dat betekent een korte onderbreking om koffie te gaan drinken. En aan boord van een schip heet dat PIKHEET. Die uitdrukking was afkomstig uit de oude zeilschip tijd toen de naden van de houten dekken moesten worden gevuld met pek om ze zo waterdicht te houden. Dat pek moest dus verwarmd worden … tot het heet was en als vloeibare masse in de naden kon worden gegoten. In die tijd moesten de mensen wachten … dus gebruikten ze die tijd om koffie of thee te drinken. En zo kwam het woord PIKHEET in zwang op de Nederlandse schepen.

Intussen waren er twee instructeurs bijgekomen en met inbegrip van de bootsman werden de jongens in drie groepen verdeeld. In een theorielokaal kreeg Nico het eerste onderricht over navigatie en scheepsverlichting. Dat werd later uitgebreid met lessen over seinlichten. Zo ging de voormiddag snel voorbij en was het al etenstijd voor dat Nico het kon vermoeden.

's Middags werd begonnen met lessen in aardrijkskunde, waarbij vooral het accent lag op grote maar toch onbekende havens op deze grote wereld. Het leek allemaal eenvoudig maar het viel Nico toch niet mee om alles te volgen en direct te kunnen herhalen. Havens als Kuala Lumpur, Sydney, Galveston , Tokyo en Yokohama ... Tanjung Priok en Makassar .... De wereld werd open gespreid.

Wie weet zomaar uit zijn bolle hoofd tot welke eilandengroep OAHU behoort .. geheel onbekend dus! Maar Nico weet nu dat het tot HAWAII behoort ... in de Stille Oceaan.

Ik wil alleen maar weten hoe het met jullie kennis van aardrijkskunde gesteld is. En kan ik daar rekening mee houden. Zei de bootsman.

Na aardrijkskunde kregen ze de eerste lessen in het SCHIEMANNEN ... dat is een kennis en ervaring die nodig is om te weten hoe touwen en trossen aan elkaar gesplitst kunnen worden.

Laat in de middag was er instructie over de taakverdeling op een varend zeeschip. Het houden van toezicht en de hulpmiddelen die nodig zijn om een schip te laden en te lossen.

Het was een zeer boeiende dag voor Nico en zijn mede leerlingen. Het werd een vrolijke boel aan de eettafels, maar de bootsman gebood stilte en gaf gelegenheid voor een stil gebed voordat met de maaltijd mocht worden begonnen. Ook tijdens de maaltijd mochten ze niet luidruchtig zijn.

Luisteren en gehoorzaamheid moeten jullie ook leren, zei de bootsman, daaraan letten we hier op de POLLUX heel speciaal.

's Avonds waren de jongens in principe vrij maar ze mochten niet van boord. En uiteraard was er de studie die gedaan moest worden over de onderwerpen die behandeld waren. Ook gebruikte hij de tijd om een briefje te schrijven aan zijn Moeder zoals hij dat had beloofd te doen. Om half tien in de avond ging dan weer de scheepsbel om aan te geven dat ze naar hun kooi moesten gaan om te slapen. Om 10 uur kwam het commando ALLE LICHTEN UIT en STILTE. Toen Nico

in zijn kooi zijn draai had gevonden viel hij al snel in slaap. Hij sliep aan 1 stuk door tot de volgende morgen half zeven en ze gepord werden door de scheepsbel. Ook de volgende dagen brachten veel variatie , in zowel theorie als praktijk.

Een leuke onderbreking was het passen en meten van de uniformkleding. Volgens Nico had de bootsman ook wel kleermaker kunnen zijn. Gelukkig zat Nico's uniform in een keer goed. Wat zouden ze daar thuis van opkijken.

In de trein op weg naar huis merkte hij dat de aandacht van de mensen wel naar hem ging, met dat mooie uniform aan. Maar Nico deed alsof dat langs hem heen ging en zat intussen heel stoer het mooie landschap op te nemen. Nog vlugger dan gedacht was de trein al op de eindbestemming aangekomen, waar hij nu als volleerde zeeman trots naar zijn huis liep.

Als je me nou, zei Vader, je bent al vroeger thuis dan we gedacht hadden. En wat zie je er patent uit. Ga maar gauw zitten en vertel ons hoe het op de POLLUX gegaan is. Fijn dat je ons deze week al een briefje hebt gestuurd.

En zo zaten ze even later , met Moeder, Wim , Ries en de twee zusjes gezellig aan tafel, waar Nico's belevenissen en indrukken het onderwerp van gesprek waren. Vooral de discipline aan boord kwam er aan te pas!
Zijn broer WIM keek er niet zo van op, want hij vergeleek de discipline aan boord met het regiem in de kazerne van de militaire dienst.
De zaterdagavond verliep heel gezellig en voor Nico kwam er nog iets aardigs bij, want Vader stelde hem voor een bezoekje te brengen aan kapitein Westerman. En dat leek Nico ook wel leuk en verstandig om te doen.

Dan ga ik maar even , zei Nico , dan zie ik gelijk iets van de stad terug. Voegde hij er lachend aan toe.

Wat zullen we nu hebben, zei kapitein Westerman toen hij Nico voor de deur zag staan. En hem uitnodigde om direct binnen te komen. Het werd in zijn vertrek een gezellig onder onsje en de kapitein knikte telkens instemmend toen Nico zijn belevenissen aan hem vertelde.

Ik ben er trots op dat een jongen als jij de kans heeft om zijn carrière op de grote vaart waar te maken. Want zo ongeveer ben ik zelf ook destijds begonnen. En ik zeg erbij: altijd recht door zee want gevaren loeren overal . Dus beste Nico, bedankt voor je bezoek en fijn dat je even bij me bent gekomen.

Met een ommetje ging Nico weer naar huis. Waar ze met elkaar een echt gezellige zaterdag avond hadden. Je bed is al opgemaakt Nico, zei Moeder lachend, toen het bedtijd was geworden ... we wensen je welterusten.

Toen ze thuis weer gezellig aan de koffie zaten en Nico vertelde wat het woord PIKHEET betekende, hadden ze de grootste pret. Zo ging die zondag voorbij als een feestdag, waarvoor alles meewerkte~

Maandagmorgen vroeg, maar nu zonder Moeder, ging Nico weer naar het station om de eerste trein te nemen naar Amsterdam. Hij was er dus weer keurig op tijd, zodat hij ruimschoots de gelegenheid had zijn nieuwe uniform te wisselen voor zijn dagelijkse werkkleding op de POLLUX.

Precies om 8 uur werd er weer appel gehouden en kregen ze van de kapitein te horen dat het nu serieus werd wat het leren betrof en dat er hard aangepakt moest worden.

De kapitein wond er geen doekjes om. Het werd allemaal zeer duidelijk en begrijpelijk gezegd. Zo verliepen de eerste weken in sneltreinvaart en in een goed gedisciplineerd tempo waaraan Nico zich goed had aangepast.

Eenmaal per week stond het uitzetten van de sloepen op het lesrooster. Aan boord heette dat de sloepenrol. Een oefening om in zo kort

mogelijke tijd met hun zwemvest aan op het sloependek te komen bij de voor hen bestemde sloep. De sloep moest dan te water worden gelaten , en er werden dan roei oefeningen gehouden en het opvolgen van de specifieke orders van de bootsman gegeven.

Toen de order onverwacht kwam om een snelle sloepenrol te houden renden ze naar de hun bestemde sloep. In ijltempo verwijderden ze het dekzeil en in korte tijd werd de sloep te water gelaten. De bootsman stond met een soort spreektoeter op het dek van de POLLUX om aanwijzingen te geven. Want ze roeiden te ingespannen. Niet soepel genoeg terwijl dat laatste juist nodig was om het juiste ritme te houden. Zo hadden ze al een paar rondjes in de binnenhaven van het IJ gedraaid, toen er plotseling iets ernstigs gebeurde.

Op korte afstand van de sloep speelden een paar kinderen op de kademuur. Toen 1 van hen , een jongetje die op het uiterste randje van de kade stond en naar de roeiende leerlingen in de sloep keek, zijn evenwicht verloor en in het IJ water plonsde.

Nico had het vanaf zijn plaats in de sloep zien gebeuren, want hij fungeerde als roerganger. Grote schrik bij de andere kinderen, die om het hardst om hulp riepen. Nico had zijn besluit al genomen. Hij moest en zou helpen. Hoe dan ook.

Jongens, doorroeien, en vlug want een jongetje is in het water gevallen en wij moeten hem redden. Daar is het … en hij wees in de richting van de kleine drenkeling.

De kleine jongen die met zijn armpjes wild om zich heen sloeg en nog even bleef drijven, verdween helaas onder water! Dat zou dus een kwestie van duiken moeten worden. Nico ontdeed zich vliegensvlug van zijn zwemvest en sprong te water. Hij kon immers goed zwemmen en zo was hij met een paar forse slagen bij de plek waar het jongetje het laatst was gezien. Zijn zwemvest zou een belemmering kunnen zijn om onder water te duiken!!! Hij dook dus en kwam even later boven om lucht te happen en dook toen voor de tweede keer onder water. En daar kwam hij weer boven water met in

zijn arm de kleine drenkeling. Een hoeraatje klonk op uit de sloep.

Intussen was nog 1 van de jongens uit de sloep gesprongen om Nico te assisteren. Samen brachten ze het jongetje naar de sloep. Waar ze direct met de kunstmatige ademhaling konden beginnen. Gelukkig hadden ze dat al geleerd van de bootsman op de POLLUX! Gelukkig kwam de drenkeling al snel bij zijn positieven. En keerden ze snel terug naar de POLLUX. Waar de bootsman hen opwachtte. Hij had alles nauwkeurig kunnen zien. Eenmaal aan boord oordeelde de bootsman om toch de ambulance te ontbieden. Zo kwam er even later een ziekenauto aanrijden en werd de kleine drenkeling voor verdere behandeling naar een ziekenhuis vervoerd.

De kapitein was erg ingenomen met het kordate optreden van de jongens in de sloep, hun snelle beslissing en het toepassen van de kunstmatige ademhaling. Dus een groots resultaat van de EHBO opleiding aan boord.

s 'Avonds kwam de vader van die drenkeling aan boord van de POLLUX. Hij had goed nieuws. Want zijn zoontje van nauwelijks 5 jaar mocht alweer naar huis. Weliswaar nog niet helemaal bekomen van de gevolgen maar er was beslist geen levensgevaar meer. Graag wilde hij iets doen voor de redders en uiting geven van zijn dank door het moedige optreden en hen een beloning geven.

Maar dat wilden de jongens onder geen voorwaarde. In overleg met de kapitein ging zijn gift toen in de scheepskas, waaruit diverse activiteiten voor de jongens werden betaald. Niettemin liet de kapitein het er verder niet bij zitten. Want al de volgende dag werden ze bij de koffie getrakteerd op gebak! En toen volgde nog iets aardigs. Er stond namelijk een berichtje in de ochtendkrant dat hij voorlas.

Daarin werd de moedige redding gepubliceerd. Intussen was de POLLUX een voor Nico vertrouwd verblijf geworden en de lessen van elke dag vooral de kleine excursies die ze in de haven maakten volgde hij met veel plezier. Zo langzamerhand kreeg hij de kneepjes van zijn toekomstige vak goed onder de knie en trok daaruit de conclusie dat hij zich in de zeevaart goed thuis zou voelen.

Bovendien was er altijd genoeg variatie, hoewel hij aan een paar vakken wel de voorkeur gaf. Dat was onder andere de bediening van de navigatie apparatuur en de zeevaartkundige instrumenten. Dan zag je altijd waar het op zee om ging. En niet te vergeten de automatische piloot. Dat was helemaal het einde. Maar ook voor mastklimmen en het aanbrengen van het zeilwerk op dit zeilschip had hij grote belangstelling. Nico kreeg ook de opdracht om snel in de mast te klimmen... dat deed hij maar ietsje te onvoorzichtig. Dus ging dat fout. Toen hij op ongeveer 4 meter hoogte was gleed zijn voet uit en stond hij op 1 been ,,, en verloor het evenwicht. Maakte een onverwachte zwenking en viel met een smak aan dek. Daar bleef hij met een grote schreeuw liggen. Grote ontsteltenis. Fluks werd hij op een brancard gelegd en naar de ziekenboeg gedragen. Ook de kapitein kwam er bij en omdat hij een erg pijnlijke plek aanwees bij zijn ribben ontbood de kapitein de ambulance. Die snel kwam voorrijden en de beide verplegers adviseerden hem voor onderzoek naar het ziekenhuis te rijden. Arme Nico! Gelukkig bleek alles nog mee te vallen . Het zou een kwestie van een week of twee rust houden. Dan zouden die gekneusde ribbetjes wel weer genezen zijn. Intussen had de kapitein de ouders van Nico op de hoogte gebracht van het hem overkomen ongeval ofwel KUITENSTUITER zoals dat aan boord van een schip heet. Dus de ouders kwamen al snel naar het ziekenhuis samen met de zusjes Nelleke en Dineke.

Ik ken Nico op een prikje, had Vader gezegd. Soms te voortvarend om eens te laten zien hoe vlug hij wel in de mast kon klimmen.

Overigens kreeg Nico wel elke dag bezoek. Niet alleen van de kapitein en van de bootsman, maar ook bij toerbeurt van de andere leerling stuurlieden.

Ze brachten hem zelfs een grote foto van de POLLUX die een plaats kreeg op het tafeltje naast zijn bed.

We willen ook zorgen dat je je niet verveelt Nico of achter raakt met je opleiding. Daarom heb ik hier de laatste theorie lessen voor je

meegenomen. De voorspelling van de arts kwam precies uit. Binnen 14 dagen mocht hij het ziekenhuis weer verlaten en werd netjes naar de POLLUX terug gebracht. Waar hij met een HOERA ontvangen werd door de hele bemanning! Hij liep nog wel wat krom, maar dat werd snel beter. Na een paar weken was hij de hele valpartij vergeten … tenminste .. zo hield hij zich.

Nu nog meer 1 maand, en dan zat de theorie en de praktijk er op. Veel repeteren adviseerde de bootsman … en DOORZETTEN! Repetition is the mother of knowledge !
Kort voor het examen kwam de kapitein zelf voor de klas. Als laatste wilde hij de jongens iets vertellen over Oceanografie. Een wat geleerd woord .. met dat hield verband met de wetenschap van de zeeën m de kusten , de zeebodem . de onderwater vulkanen … de stormen en typhonen … waaronder de WILLY Willy's zoals de bij Australië genomen worden. Maar vooral vertelde hij hen over de ons zo bekende NOORDZEE. Niettemin een zee die er zijn mag. Door het Nauw van Calais in verbinding staande met het ENGELS KANAAL en aan de Oostzijde in verbinding met de OOSTZEE via het Skagerrak en Kattegat. Met een oppervlakte van 572000 km2 en een gemiddelde diepte van 95 meter. De grootste diepte bedraagt daar 433 meter En de diepte voor de Nederlandse kust is ongeveer 25 meter. Die oppervlakte van de Noordzee is dus wel 14 keer zo groot als de oppervlakte van heel Nederland! Over de gesteldheid van de bodem van de NOORZEE geef ik jullie nog een uitgebreide informatie. Aldus de kapitein. Het kan ook interessant zijn om te weten dat in de Noordzee sedert 1964 belangrijke aardgas en olievondsten zijn gedaan. Daarbij kwam een grote verscheidenheid aan Plankton, Flora en Fauna te voorschijn.

Hierbij wilde de kapitein het laten, om de volgende ochtend in een tweede uiteenzetting een en ander te vertellen over de MAAN waarvan we mogelijk iets meer weten dan de zon.

Ook de maan is een zwevend hemellichaam. Bijna bolvormig. Die op een afstand van plm 384000 km van de aarde is verwijderd. Ook een grote afstand want met een snelheid van 1000 kilometer per uur ben je toch 384 uur ofwel 16 volle dagen onderweg. Dus ook bij VOLLE

MAAN. De maan heeft net als de aarde vaste bewegingen die voor ons duidelijk zijn waar te nemen. Alle planeten beschrijven elleptische banen rondom de zon waarbij de afstand ZON / PLANEET in gelijke tijden gelijke afstanden aflegt. Alle hemellichamen komen in het Oosten op en gaan in het Westen onder. Dat komt door de rotatie van de aarde. Wij draaien in 24 uur om onze eigen as. En als je op de Noordpool staat en je kijkt naar beneden dan zie je de aarde LINKSOM draaien. De omwentelingssnelheid van de aarde is ongeveer 1500 kilometer per uur. Want de omtrek van de aarde is 40.000 kilometer ... en dat draait in ongeveer 24 uur in de rondte. Eigenlijk in 23 uur 56 minuten en 4 seconden. Dus reken maar uit. Met de officiële formule is de omwentelings snelheid 900 Cosinus van je breedte in mijl per uur. Bijzonder dat de mensen niet van de aarde afgezwaaid worden met die enorme snelheid van 1500 kilometer per uur ... maar dat komt simpelweg door de zwaartekracht van de aarde! De maan is op zich een donker hemellichaam. Net zo als de aarde. Alleen de zon is de lichtgever. Slechts de helft van de maan, die naar de zon is gekeerd, wordt verlicht. En kan dus door ons gezien worden. De andere maanhelft is constant in het duister. Hoeveel we van die verlichte maanhelft in werkelijkheid kunnen zien hangt af van de stand van de maan ten opzichte van de zon en van de aarde. Maar wel in een vaste regelmaat. Niet alleen voor ons, die het vasteland bewonen maar in het bijzonder voor de zeeman is de maan een zeer gewaardeerd hemellichaam. De maan kan in veel soorten berekeningen gebruikt worden in de astronomische navigatie voor zowel schepen als in vliegtuigen. De maan geeft dus het zonlicht via reflectie aan ons door. En de maan heeft nog een heel bijzondere functie. De invloed op de zee en de getijden! Wat wij noemen EB en VLOED het dalen en rijzen van het zeewaterniveau. Elke dag weKobuserend zonder onderbreking! Dat komt voort uit de aantrekkingskracht van de maan en of de afstoting van het zeewater. Zo zien we dat de maan een meer dan dubbele functie heeft en de nachten bovendien kan verlichten als de zon onder de horizon is verdwenen. Of de maan voor ons ook bereikbaar is ? Deze vraag heeft veel natuuronderzoekers tal van jaren bezig gehouden. Ze schreef in de vorige eeuw de bekende Franse schrijver en ontdekkingsreiziger JULES VERNE een boeiend boek. De reis naar de maan.

## EEN DOORZETTER

Nico liet er geen gras over groeien maar ging direct aan de slag om als gediplomeerd leerling stuurman aan te monsteren. Niettemin bleek hem al gauw dat dit gemakkelijker was gezegd dan gedaan. Sommige scheepvaartmaatschappijen hadden zelfs wachtlijsten met sollicitanten. Voor de binnenvaart had Nico geen enkele interesse. Nico wilde beslist het zeegat uit , naar de grote handelsvaart, zoals ook door kapitein Westerman was aanbevolen. Hij had hem na het behalen van zijn leerling stuurman diploma nog eens opgezocht en hartelijk bedankt voor zijn hulp.

Graag gedaan Nico maar jij moet nu verder je eigen toekomst bepalen. Ik begrijp dat je nog niet hebt kunnen monsteren. Ik heb nog wel een goede kennis bij scheepvaartmaatschappij ZODIAC in Amsterdam. Nico had de naam van de rederij goed opgenomen en prompt vervoegde hij zich met jeugdig enthousiasme bij de manager van de rederij.

Met zijn diploma van de POLLUX op zak … Momenteel heb ik nog geen vacature , maar ik zal aan je denken en je staat hier op de lijst van sollicitanten, werd hem verteld. Dat werd dus een kwestie van afwachten. Toch kwam er onverwacht een oproep om zich bij de maatschappij te melden. Met al zijn papieren en diploma's. Dus de volgende morgen ging Nico al op stap in de allerbeste stemming .. want nu begon het er toch echt op te lijken. Het bleek hem dat er een positie was als leerling stuurman. Zo werd hem door de personeelsmanager verteld. En wel op het gloednieuwe motorschip OOSTEREEMS. Die nog diezelfde week zou gaan varen.

Hij controleerde de papieren en gaf hem een ingevuld formulier mee bestemd voor de waterschout. Met diens akkoordverklaring ging hij weer terug naar de maatschappij ZODIAC. Je hebt nog wel geen praktijk ervaring maar we willen het voor 1 rondreis met je proberen,

een reis van ongeveer 7 weken. Via een Engelse haven vertrek je naar Noord Afrika. En dan verder naar Beirut, Izmir en Istanbul. Weet je waar dat allemaal ligt?

Jazeker wel, In Turkije aan de Egeïsche zee en de zee van Marmara, antwoordde Nico. Je gage wordt 225 gulden per maand met mogelijk een toeslag voor overwerk .. en dat is inclusief je voeding en ligging en van je dienstkleding. Daar ga je wel mee akkoord toch? Helemaal meneer, was het vlotte antwoord van Nico. Hij werd dus op de monsterrol geplaatst en een arbeidsovereenkomst ook door hem ondertekend.

Ik laat je nu een voorschot op je gage uitbetalen door de kassier, met nog een reiskostenvergoeding voor vandaag plus die voor overmorgen en voor je 12-uurtje, waarvoor ik je dit bewijs meegeef. Dus overmorgen aan boord van de OOSTEREEMS uiterlijk om 10 uur voormiddag en je dan melden bij de stuurman.

Nog wat ondersteboven van zijn aanstelling ging hij naar de betaalmeester die het voor hem fikse bedrag uitbetaalde. Zie-zo, nu kon hij zijn Moeder eens echt gaan verrassen. Maar nu Nico toch op het haventerrein was, wilde hij de OOSTEREEMS die achter een grote loods voor de wal lag, van dichterbij bekijken. Er lagen nog meer zeeschepen maar de OOSTEREEMS viel direct op met de grote en fraaie voorsteven. Fors en hoog opgebouwd. Parelgrijs geschilderd en licht wiegend, vast gelegd aan vier zware manilla trossen. Dat werd dus, overmorgen al , zijn schip! En vanaf de kade kon hij zich al een voorstelling maken hoe het er op de dekken en bij de laadruimten uitzag. Hij telde 10 grote betonmolens en tractoren als deklading. Reken maar dat zo iets een enorm gewicht betekende, zo dacht hij bij zichzelf. Op de kade , voor en naast het schip was het een en al bedrijvigheid. Twee hijskranen verdwenen met de lading kisten en containers telkens in de ruimen.

Nico vond het echt fascinerend om naar te kijken, en kon er niet zo gauw van weg komen. Graag wilde hij een foto van de OOSTEREEMS hebben om die thuis te laten zien. Dus eerst nog maar even naar het kantoor en daarom gevraagd. Dat had je gedacht

Nico, een foto? Ik zal even kijken Nico … hier heb ik er nog eentje liggen .. die mag je wel hebben…

Thuis gekomen had Nico heel wat te vertellen. Plus dat voorschot dat hij op zijn gage had gekregen. Gaat dat dan zomaar in de scheepvaart dat je al gage ontvangt voordat je er iets voor gedaan hebt? Merkte Vader op. Ook kon hij aan zijn Moeder en Vader de foto van de OOSTEREEMS laten zien … wat ze uiteraard heel erg leuk vonden. Vader wilde er direct een foto kopie van laten maken!

Maar Nico legde uit dat het vooruitbetalen verband hield met de lange afwezigheid van de schepeling. Zij die getrouwd zijn kunnen dan alvast een deel van de gage aan hun vrouw geven, En zo kon Nico ook zijn Moeder verrassen, en dat deed hij dus maar gelijk. Dit is voor u Moeder, waarop Moeder inhaakte en zei dit goed te kunnen gebruiken. En Vader die eerst terughoudend was geweest wat betreft de vaarplannen van Nico vond het nu toch echt fijn dat hij zijn aanstelling had en hij wenste hem dan ook geluk!

Ik vind het heel fijn dat je zo'n geweldige zeereis in het vooruitzicht hebt. Het is bijna niet te geloven dat je nu voor zo'n lange tijd van huis gaat. Maar Moeder en ik hebben er vertrouwen in dat je de opvoeding die we je hebben gegeven nu in de praktijk kan brengen. -

Nico had dus nog 1 vrije dag die hij besteedde voor een bezoek aan zijn schoolvrienden en aan kapitein Westerman, want die had hem de tip gegeven om naar rederij ZODIAC te gaan.

Maar toen toch weer snel naar huis, want er was nog het een en ander te doen. Hij inspecteerde de laden van zijn bergkast, die naast zijn bed stond. Maar bleef ook nog even voor het geopende raam van zijn kamertje staan. De september zon straalde in volle pracht over het hem zo bekende landschap. Het weiland waar hij dikwijls vliegerde en niet te vergeten het polsstok springen over de slootjes. Maar op zee bedacht hij zou het veel boeiender kunnen zijn. Afwachten maar.

De volgende morgen was Nico al vroeg present. Vader had een uurtje vrij af genomen want hij wilde deze morgen thuis zijn, bij Nico's

vertrek. Na een laatste inspectie van zijn plunjezak en een ferme handdruk van zijn ouders, van Wim en Ries en van zijn jongere zusjes stapte Nico de deur uit. Op weg naar de trein. Zo kon hij nog ruim voor 9 uur in Amsterdam aankomen.

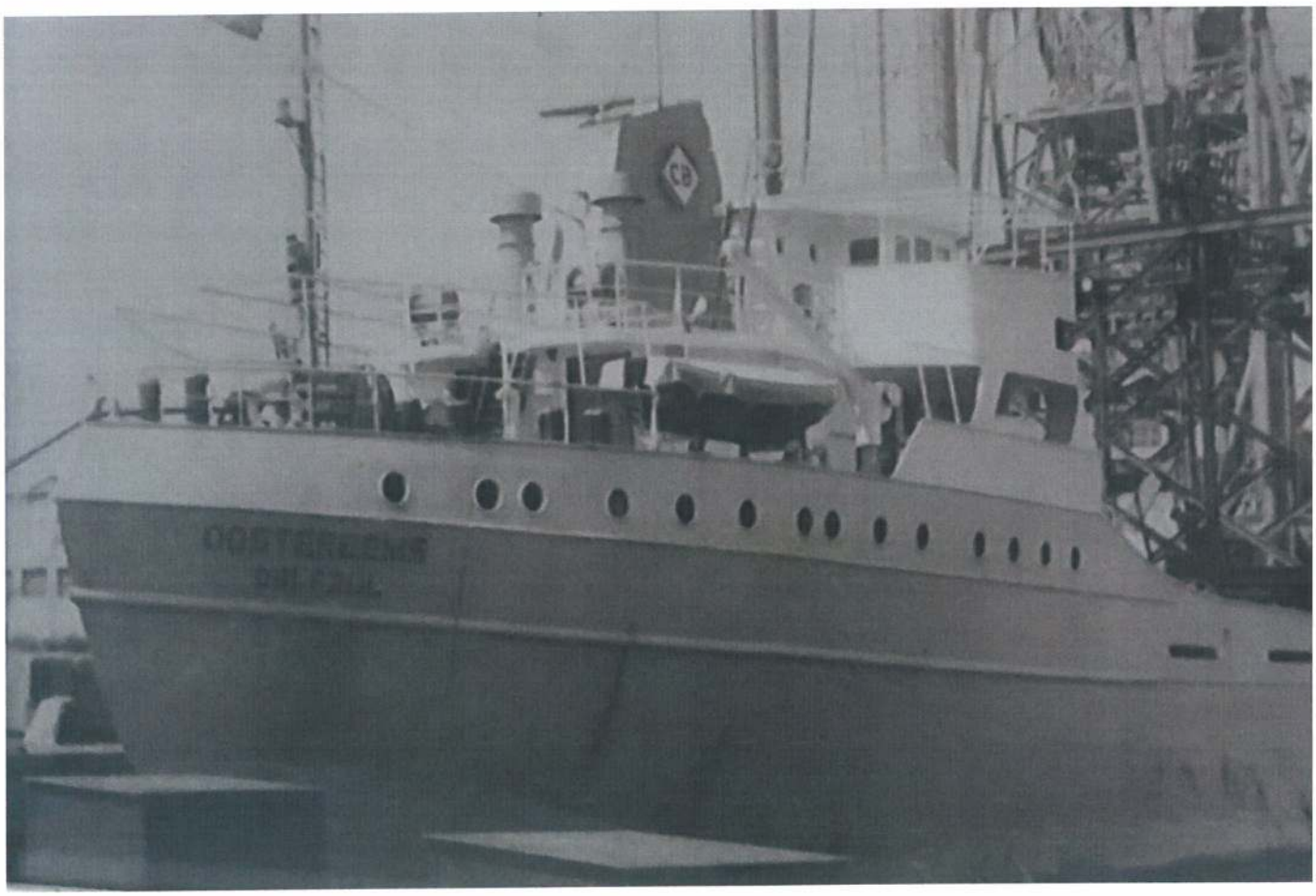
Daar nam hij de tram, die zijn eindpunt had bij de Rietlanden, vlak bij de loodsen van de rederij. Er zaten al 2 matrozen in de tram, ook bezakt en beladen , die ook op weg bleken te zijn naar de OOSTEREEMS.

Uit hun gesprekken kon Nico opmaken dat zij vissers waren geweest, al jarenlang, maar er geen goed bestaan in konden vinden. Zo waren ze tenslotte als matroos in de grote handelsvaart terecht gekomen. En dat hen dat beter beviel. Ondanks het gemis van het thuis zijn. Want nu hadden ze tenminste een vaste gage waarop ze konden rekenen.

Een van hen had zelfs, toen hij nog visser was, in een storm zijn scheepje verloren, hij was te laag verzekerd, zodat hij zijn schulden niet had kunnen aflossen.



Nico zat er belangstellend bij te luisteren. Maar wat hem opviel was hun stoere taal en hun vriendelijkheid. Toen het eindpunt werd bereikt van de tram was hij door hen opgemerkt als de nieuwe leerling stuurman. En sjouwden ze samen gedrieën naar de ligplaats van de OOSTEREEMS. Daar was het nog steeds een drukte van belang. Want het nieuwe charter was al ingegaan bij de Engelse rederij Westcott&Laurence in London. Ze waren dus al begonnen met het laden van het schip. Volle vrachtauto ladingen werden door de uitzwaaiende kranen via het dek in de ruimen van de OOSTEREEMS geladen. Er waren ook grote stukken rundvlees bij dat in netten was verpakt en in een speciale koelruimte moest worden gestuwd. Ook waren er veel levensmiddelen zoals Nederlandse roomboter, melk en diverse kaassoorten. Intussen had Nico de eerste stappen op de valreep gezet en na een hele klim kwam hij aan dek waar een matroos, de valreepgast hem hielp met zijn plunjezak. Jij bent zeker de nieuwe leerling stuurman? En zonder zijn antwoord af te wachten zei hij: Dan moet je in het tussendek zijn. Twee trappen af en dan aan bakboord zie je de stuurman waarbij je moet melden.



Nico liep dus zoals hem gezegd was en struikelde onderweg nog bijna over een luikdeksel, die hij door onoplettendheid niet had gezien. En kwam vervolgens bij de hut waar 1ste stuurman op stond.
Als ik het goed zie ben jij onze nieuwe leerling stuurman. En gaf hem een welkomsthand. Welkom dus aan boord van de OOSTEREEMS … en geef me je papieren maar. Je paspoort en je monsterboekje. En toen ging hij verder: Ik zie dat dit je eerste reis wordt … de 3de stuurman zal je naar je hut brengen. Daar kan je dan je spullen opbergen. De stuurman zei dat hij dan later wel aan het werk zou kunnen beginnen … om het schip te leren kennen.

Dan zal KOBUS de matroos je wel meenemen om je alles te vertellen aan dek. OK Nico , ik ben KOBUS , kom maar met me mee, Nico Want zo heet je toch?

Kobus liep Nico vooruit naar het voorschip, waar het ankerspil en de bootsman werkplaats was. Kobus vertelde Nico dat de OOSTEREEMS 8000 ton deadweight was. Een nog nieuw schip, dat

van alle modernste navigatie middelen was voorzien. Onder andere had het schip acht 5 tons laadmasten die aan grote paalmasten zijn bevestigd. Die worden bij het laden en lossen aangedreven door motoren. De man die de laadbomen bedient is de winchdrijver. Dat wordt wel gedaan door de matrozen en in de havens dikwijls door havenpersoneel. Ook vertelde Kobus dat die extra grote mast in het midden van de schip een zogenaamde zware spier was, met een hef vermogen van 15000 kg. Maar die werd dus alleen gebruikt voor speciale zware lading zoals tractoren en machinerieën en betonmolens, zoals die al aan dek waren geladen. Al pratend waren ze bij het achterschip aangekomen en konden daar de machinekamer zien. De dieselmotoren, de hulpmotoren en alle pompen en werktuigen. Maar Kobus was bijna niet te verstaan met al die herrie van de motoren om hen heen dus gingen ze weer snel naar boven. Zo kwamen ze in het achterschip, waar een aantal reserve trossen, gereedschap en een grote voorraad verf was opgeslagen. Uiteraard moet het schip goed onderhouden worden met al dat zoute water op het staal. Ook stond er nog een reserve schroef, die wel tweemaal zo groot was als Nico, waar hij dus wel tegenop keek.



Daar ligt ze dan … gemeerd en wel met de regen tenten op de ruimen.

Daarna gingen ze naar de brug… het zogenaamde stuurhuis. Hier wordt de navigatie gevoerd als het schip op zee is. Daar staan de kompassen en de radars, het echolood en alle communicatie apparatuur nodig om over deze globe te varen.
En daar kwam opeens de kapitein aanlopen. Zo, dus jij bent onze jongste aanwinst, de nieuwe leerling stuurman .. Nico … zoals ik al op de monsterrol heb gezien. Waar ben jij op school geweest? Ik ben op de POLLUX geweest kapitein,.. ah … de POLLUX , dat is een goede vooropleiding voor de zeevaart. Dus welkom aan boord en doe je best! Dan komt het wel goed.

Van de brug af zag Nico de twee matrozen die hij in de tram had ontmoet.. ze waren bezig met het vastsjorren van de betonmolens die al aan dek geladen waren. Dat moest allemaal klaar zijn voor ze de sluizen van IJmuiden uitvoeren. Ik hoor de scheepsbel Nico , dat betekent dat de koffie klaar is .. het is pikheet. Dus kom maar mee … dan gaan we lekker koffie drinken.

Even later kreeg Nico dus met de andere bemanningsleden een mok koffie van de witgemutste kok in de pantry. Daar ontmoette hij ook twee Portugese matrozen, Luis en Daniel … twee broers die woonden in Vila Praia di Ancora in Noord Portugal. En die mensen spraken ook een beetje Nederlands. Na pikheet gaf Kobus wat opdrachten aan de Portugezen wat ze aan dek moesten gaan doen. Nico stond daar belangstellend naar te kijken. Het ging Luis goed af. Hij was ervaren om met de winches te werken en de laadblokken precies op de juiste positie te brengen waar ze nodig waren om de luiken te kunnen sluiten. Daarna werden er grote zeilen over de houten luikdeksels gelegd om het waterdicht te maken. Dat waren de zogenaamde presennings. Die werden weer met stalen banden over de luiken strak getrokken en daarna met houten keggen en hamers vast geslagen zodat ze op zee goed dicht zouden blijven. Zulke hulpmiddelen had Nico op de POLLUX nog niet gezien uiteraard. De POLLUX was een zeilschip. En de OOSTEREEMS was een origineel stalen zeeschip van de handelsvaart. De dag verliep snel en even later mochten ze al weer naar de messroom om te gaan eten. Na het eten mocht Nico mee met de Portugese matrozen die het ankerspil gingen controleren. Ook moesten ze de boordlichten schoonmaken. Zo verstreek de middag tot

het tijdstip van vertrek om 5 uur in de middag. Een grote sleepboot van rederij Goedkoop kwam langszij en werd vast gemaakt met een sleeptros. Over en weer werden er orders doorgegeven … en Nico werd naar de brug geroepen omdat hij de telegraaf moest bedienen waarvoor de kapitein de machinekamer de orders gaf. Ook moest hij het tijdsboekje bijhouden waar alle tijden en manoeuvres moesten worden vermeld. Dus de kapitein gaf de order: VOOR EN ACHTER … wat betekent dat alle mannen naar het voor en achterschip gingen om de trossen los te gooien. Toen pas trok de sleepboot de het schip langzaam van zijn plaats . Ook de machine van de OOSTEREEMS kwam hierbij in actie om het schip te manoeuvreren. Er kwamen dikke rookwolken uit de schoorsteen van de OOSTEREEMS en al gauw was de kade uit het zicht verdwenen. Het was nog vrij druk op het IJ en zelfs moesten er nog signalen worden gegeven aan kruisende schepen. De kapitein regelde de navigatie terwijl de loods aanwijzingen gaf aan andere schepen en de kapitein assisteerde om veilig uit de haven te komen. Dichterbij gekomen bij de sluizen van IJmuiden werd er bepaald welke sluis voor de OOSTEREEMS bestemd was. En aan welke kant ze moesten gaan meren in de sluis. Er waren nog twee andere vrachtschepen voor hen Aan het roer stond een roerganger … en dat was nu de Portugese matroos LUIS VERDE. Hij stuurde het schip heel precies op aanwijzing van de loods de sluis van IJmuiden in. En Nico stond er dicht naast om precies te kijken en te leren hoe de roerorders moesten worden uitgevoerd. Nadat de sluisdeuren weer werden geopend kon de OOSTEREEMS met de machine op halve kracht vooruit naar de Noordzee varen.



De Westereems gemeerd achter de Oostereems bij werf Sander in Delfzijl

## HET ZEEGAT UIT

De OOSTEREEMS was nu in volle zee gekomen en koerste om de WEST ZUID WEST om naar de eerste haven LONDEN te gaan. Hoewel de pieren van IJmuiden niet meer te onderscheiden waren zagen ze nog wel de zwaailichten van de vuurtoren en ook de talloze lichtjes aan de kust die helder reflecteerden tegen de diepblauwe avondlucht.

Nico had inmiddels de seinvlaggen gestreken … zoals de loodsvlag en de Nationale Nederlandse vlag. Die vlaggen hingen aan de mast die boven de brug stond, een zogenaamde radarmast … en het strijken betekent dat de vlaggen naar beneden moesten worden gehaald. En dus niet met de strijkbout gestreken moesten worden.
In zijn bagage vond hij nog een lieve brief van zijn Moeder , die ze er bij had gedaan ! Verder waren er nog een paar foto's van thuis, die hij aan de wand van zijn hut had geplakt. Ook plakte hij nog een foto van de POLLUX op de wand van zijn hut.

Even later kwam Kobus de matroos langs lopen. Hallo Nico, is alles goed? Je hebt alles mooi zeevast gestuwd, dat is goed. Want als je op zee zit gaat alles schuiven omdat het schip een beetje gaat slingeren. Nico ging daarna nog even aan dek kijken. Hij liep op het sloependek en moest uiteraard aan thuis denken. Ook begon hij later in zijn hut om een brief te schrijven aan thuis en te vertellen over al zijn belevenissen.

Even later ging Nico naar de hut van de 2$^{de}$ stuurman Derk die hem al eerder had uitgenodigd om even langs te komen. Derk was bezig met administratie die hij nog moest bijwerken. Wat wil je drinken Nico ? Een lekker kopje koffie … is erg lekker want ik maak het altijd zelf.

De koffie was vlug gezet en intussen kwam het gesprek op gang. Derk vertelde dat hij na zijn HBS ook niet verder wilde leren en dus probeerde te gaan varen. Er was toen een mogelijkheid om als leerling purser mee te gaan op een passagiersschip van de Koninklijke Hollandse Lloyd. Dat heeft hij toen gedaan en was erg leuk. Maar hij wilde toch liever op een vrachtschip gaan varen en dat kon ook! Dus maakte hij een paar reizen naar Zuid Amerika. En kennelijk was bij de kapitein en de 1$^{ste}$ stuurman opgevallen dat hij zo positief alles graag wilde leren. En werd hem een paar studieboeken gegeven om de zeevaartstudie uit te breiden.

Gelukkig kon hij daar aan boord na een soort scheepsexamen als stuurmansleerling mee varen … en dat was dubbel goed voor zijn ervaring en opleiding. Want zo kon hij later afmonsteren en direct naar de Hogere Zeevaartschool gaan om zijn derde stuurmansrang te

halen. Daarbij had Nico aandachtig zitten luisteren. Want het was voor hem een mooi voorbeeld om ook door te gaan met zijn ervaring aan boord en later naar de Hogere Zeevaartschool te gaan om zijn stuurman diploma's te halen.

We varen nu eerst naar Londen , En daarna gaan we naar Algiers, Tripoli en Benghazi, en dan naar Beirut en Istanbul.

Een totale afstand van 4525zeemijl. Voor deze gehele rondreis moest er dus totaal worden gerekend op 9050 mijl afstand. Waarbij dan nog de afstand Amsterdam-Londen bij komt. Dat waren interessante gegevens voor Nico die alles precies noteerde. Maar Derk had nog meer bijzonderheden en wel over de lading die in Amsterdam aan boord was gekomen. Plus nog wat er in Londen bij werd geladen.

Het zijn geen geheimen hoor en je mag het allemaal rustig noteren. Mogelijk vinden je ouders dat ook wel leuk om allemaal te weten. In Amsterdam werd er het volgende geladen voor Algiers:

| | |
|---|---|
| 413 pakken luchtverversers | 6.6 ton |
| 421 kisten pootaardappelen | 6 ton |
| 132 pakken chemicaliën | 6 ton |
| 10 kisten machine onderdelen | 2 ton |
| 24 bundels stalen wielvelgen | 5 ton |
| 49 kisten auto delen | 21 ton |
| 28 kisten foto materiaal | 5 ton |
| 6 kisten handschoenen | 1 ton |
| 12 kisten gereedschappen | 30 ton |
| 24 kisten machine onderdelen | 34 ton |
| 7 kisten beveiliging melders | 4 ton |
| 11 beton molens voor Tripoli | 29 ton |

En bestemd voor Tripoli in Libya:

| | |
|---|---|
| 329 dozen biscuits | 9.8 ton |
| 49 balen papier | 5 ton |
| 71 kisten machinedelen | 37 ton |
| 2 kisten vorktruck delen | 1.4 ton |

| | |
|---|---|
| 2 kisten foto afdruk materiaal | 1.2 ton |
| 3 kisten afsluiters pompen | 163 kg |
| 1 kist carbon papier | 120 kg |
| 10 kisten beveiliging materie | 6 ton |
| 1186 dozen baby voeding | 12 ton |
| 104 kartonnen pakpapier | 2.6 ton |
| 49 balen foto ontwikkel papier | 11.8 ton |
| 11 bundels tractor onderdelen | 6.2 ton |
| 20 stalen wiel vliegwielen | 4.5 ton |
| 400 paar schoenen | 316 kg |

Nico keek met grote interesse naar al deze hoeveelheden, en het bij behorende gewicht. Alles gestuwd in de ruimen en gedeeltelijk aan dek van de Oostereems. Deze bijzonderheden waren aan boord van de POLLUX nog niet aan de orde gekomen.

Ja Nico , dat is wel heel mooi hoor al die verschillende ladingen. En nu is de Oostereems nog een gewoon gemiddelde vrachtschip.. Maar ik ga slapen, want om 12 uur vannacht moet ik op wacht omdat ik de hondenwacht loop, van 12 tot 4. Dus Nico ging ook naar zijn eigen kooi en genoot al gauw van een goede nachtrust.

De volgende morgen werd Nico gewekt om half 4 .. want hij moest met de 1ste stuurman de dagwacht lopen … van 4 tot 8. Dus zij moesten de 2de stuurman Derk aflossen. Dus Nico ging snel even opfrissen en tandenpoetsen en in zijn nieuwe battledress uniform naar de brug. De 2de stuurman was bezig met de navigatie en vertelde Nico over de radar en alle schepen die om hen heen te zien waren. Om tien over 4 was de 1ste stuurman nog niet boven gekomen om de wacht van de 2de stuurman over te nemen. Dus vroeg de 2de stuurman of Nico nog even naar beneden wilde gaan om te kijken waar de 1ste stuurman bleef. Nou, die lag nog gewoon te slapen in zijn hut! Dus Nico zei een beetje beleefd en ook niet te hard: Stuurman , het is tijd hoor .. het is 10 over 4. En de stuurman mompelde dan: ja hoor , ik kom er aan .. en hij zat al op de rand van zijn kooi. Dus Nico ging weer naar boven en vertelde aan de 2de stuurman wat de 1ste stuurman had gezegd. En dat hij al op de rand van zijn kooi zat. Ze wachten nog een tijdje langer maar de 1ste stuurman kwam nog steeds niet opdagen. Dus om 10 voor

half vijf ging Nico weer naar beneden om die stuurman te porren. En ja hoor, die lag weer lekker te snurken … en weer volgde hetzelfde protocol: stuurman .. stuurman … het is al tien voor half vijf .. en weer hoorde hij de slaperige bromstem van de 1ste stuurman … ja hoor … ik kom er aan… Dus Nico ging weer naar boven en vertelde het verhaaltje aan de 2de stuurman. Nico zou zich later realiseren dat het gewoon vaste prik was dat de 1ste stuurman ondanks zijn enorme enthousiasme in zijn dagelijkse leven gewoon niet wakker te branden was… die man sliep en sliep en sliep en met een brandweer auto was hij nog niet wakker te krijgen. Zeer bijzonder dus!!!

Maar OK, uiteindelijk kwam de stuurman dus wel naar boven… en mocht ik hem een kop koffie geven … die hij redelijk slurpend tot zich nam. Ik moest elk half uur een peiling nemen om de positie van het schip te bepalen en in de kaart te zetten. Dat was uiteraard een zeer precies werkje dat met een potlood en passer en peilschaal in de kaart gezet moest worden. De eerste stuurman controleerde uiteraard die positie om te zien of Nico het wel allemaal goed geleerd had tijdens zijn opleiding op de Pollux.




DE OOSTEREEMS IN VOLLE ZEE

Ze voeren veilig door terwijl het scheepvaart verkeer om hen heen krioelde omdat dit deel van de Noordzee een van de drukst bevaren wateren ter wereld is. Het duurde niet zo lang voor de Engelse kust in zicht kwam en een uurtje later naderden ze de ingang van de rivier de THAMES ... die een zeer brede zeemonding heeft. Zo gingen ze richting Tilbury en Gravesend waar de Engelse loodsboot aan kwam varen ... hij had de loods aan boord die de Oostereems verder de rivier op naar hun bestemming in de Mill Wall docks zou begeleiden. Er werd diverse malen van koers veranderd om vrij te blijven van de ondieptes die hier op deze rivier overal voorkomen. Ze naderden de sluis om de docks in te komen. Een bijzonder oude traditionele sluis markeerde de toegang. Met vakkundige manoeuvres werd de Oostereems de haven binnen gebracht waarbij onderweg nog enige bruggen en haakse bochten moesten worden gepasseerd. De bootsman en de matrozen konden toen de trossen uitgeven om het schip te meren aan de laadkade.

## LADEN IN LONDEN

De volgende morgen werd al vroeg begonnen met het beladen van het schip. De vertegenwoordigers van de charter maatschappij Captain Kennedy en Captain Churchill waren inmiddels ook al aan boord gekomen om samen met de kapitein en de stuurman te bespreken waar ze de lading voor de Oostereems hadden gepland. Ze kregen weer de volledige laadlijsten met lading die meegenomen moest worden naar Benghazi.

| | |
|---|---|
| 150 dozen lijm | 4 ton |
| 335 dozen baby poeder | 2.4 ton |
| 141 dozen medicijnen | 4.8 ton |
| 232 dozen droge elec batt | 5.8 ton |
| 208 dozen biscuits | 4,6 ton |
| 250 dozen conf kleding | 5.4 ton |
| 150 kisten medische app | 4 ton |
| 4 kisten kantoor mat | 0.5 ton |

| | |
|---|---|
| 13 kisten pluggen | 1 ton |
| 8 kisten leger onderdelen | 1.7 ton |
| 4 kisten auto parts | 0.6 ton |
| 20 kisten stalen vliegwiels | 4.5 ton |
| 4 kisten briefpost | 0.2 ton |
| 8 kisten velgen | 4 ton |
| 5 kisten tegels | 4.5 ton |
| 5 kisten tandwielen | 2 ton |
| 5 kisten mach parts | 5,3 ton |
| 90 pakken mixers | 24.1 ton |
| 6 pakken cordials | 5.1 ton |
| 10 rollen karpetten | 1.5 ton |
| 8 rollen kabels haspels | 3.6 ton |
| 16 kisten tractor parts | 2.8 ton |
| 5 kisten lift onderdelen | 15 ton |
| 98 rollen staaldraad | 15.2 ton |
| 2 vorkheftrucks aan dek | 28 ton |

Om volgorde van de haven van bestemming moesten al deze goederen in de ruimen van de Oostereems worden gestuwd en geladen. Omdat Beirut de meest ver gelegen haven was zou daarmee als eerste zijn begonnen . En dat bleek niet gering te zijn. Zoals uit de lijst van de cargadoors blijkt.

| | |
|---|---|
| 156 pakken briefpost | 2 ton |
| 94 bussen verf benodigdheden | 10 ton |
| 95 kisten pijpfittingen | 4.6 ton |
| 40 kisten enveloppen | 4.6 ton |
| 8 kisten engine spare parts | 2.5 ton |
| 171 kisten electrical machines | 2.5 ton |
| 37 kisten diverse machines | 13.2 ton |
| 5 kisten bumpers | 4.6 ton |
| 32 kisten auto parts | 7.2 ton |
| 632 boxes mens dress | 14.6 ton |
| 231 boxes tape recorders | 2.4 ton |
| 64 boxes battery parts | 1.2 ton |
| 67 boxes cleaning materials | 4.1 ton |
| 54 boxes domestic goods | 1.5 ton |

| | |
|---|---|
| 9 bales used dresses | 1.5 ton |
| 50 boxes spirits | 1 ton |
| 27 boxes briefpapier | 4 ton |
| 143 boxes airfresheners | 1 ton |
| 43 drums red paint | 10.2 ton |
| 13 rolls steel coils | 1.8 ton |
| 20 packs water pumps | 9.1 ton |
| 1 car Sunbeam | 0.8 ton |
| I box car parts | 0.8 ton |
| 400 dozen Scottish whisky | 15 ton |
| 3 Jaguar cars | 5 ton |
| 2 Daimler cars | 3 ton |

Nico was er haast ondersteboven van want daarvan had hij zich geen voorspelling kunnen maken. Maar de klok wees aan dat het tijd was om naar zijn kooi te gaan. En ook Derk was klaar met zijn wacht . Wel moesten ze nog even kijken of de 2 matrozen wel aan dek de goede wacht hielden. Want ze moesten ook surveilleren ter bewaking van de goederen aan dek. Nico moest wel wennen aan de stilte die nu in het schip was en de machines waren gestopt in de haven. Alleen de elektrische generator in het voorschip draaide om de lichten van spanning te voorzien. Dus het was eigenlijk wel lekker rustig en na zo'n dag hard werken in de haven met alle laad en los activiteiten was je wel moe geworden.

De volgende morgen ging verder met het toezicht houden op het goed stuwen van de lading en dat het allemaal op de juiste plek was gezet. Dus geen lading die boven op andere lading ligt zodat je het niet kan zien en je zogenaamde overstuwde lading hebt.

Nadat de lading voor Beirut allemaal gestuwd en geladen was moesten ze de lading voor Benghazi, Tripoli en Algiers laden. Nauwkeurig controleerde de 1ste stuurman of alle lading wel klopte met de papieren. In de avond was alle lading aan boord en ook zeevast gestuwd en gesjord. Dus werden alle ruimen zeeklaar gemaakt voor de zeereis naar Algiers. De loods kwam aan boord en onder loodsaanwijzing vertrok de Oostereems zwaar beladen naar de Thames. Het was al donker en het regende. Dus geen gemakkelijke

omstandigheden om te vertrekken. Het probleem in de havens van Londen is ook dat er overal losse dekschuiten ronddrijven die geheel onverlicht zijn en die je met je eigen schip soms een beetje zacht een zetje moet geven om het vaarwater vrij te maken. Dus daar gingen ze .. op naar Algiers .. 1740 mijl !!!

## EERST NAAR ALGIERS

Derk liep aan boord de hondenwacht. Dus elke nacht vanaf middernacht tot 4 uur in de ochtend was Derk op de brug en verantwoordelijk voor de veilige navigatie van het schip. En 's middags was Derk weer op de brug van 12 uur tot 4 uur in de middag. Nico liep als leerling stuurman wacht bij de 1ste stuurman … en dat was elke dag van 4 uur in de ochtend tot 8 uur. Om 6 uur in de ochtend kwam de bediende dan met een kop koffie en een besmeerde beschuit met roomboter en suiker op de brug. De roomboter was wel een beetje OUD maar smaakte nog goed! Dus eentje voor de stuurman en eentje voor de leerling stuurman. Op de brug was op elke wacht ook een matroos. Die liepen met 3 man wacht. Dus 3 matrozen . Eentje was voor uitkijk op de brug … ze liepen dan wachten van 1 uur en 20 minuten. Daarna ging hij 1 uur en 20 minuten in een zogenaamde vrije torn .. dan was hij vrij en kon naar beneden … om even te verfrissen of wat dan ook en ook om een rondje te maken in de

accommodatie en te kijken of alles nog veilig was. Daarna had hij een wacht als roerganger. En dat wisselden ze dan met zijn drieën af. Nico liep dus wacht bij de 1ste stuurman die ALTIJD veel te laat op wacht kwam … maar ok , dat hoorde er nu eenmaal bij. Nico moest dus elk half uur kompas peilingen nemen om de positie van het schip te bepalen. Dat kon dan met het peilkompas op het schavotje .. of wel op het monkeydek .. zoals het vaak werd genoemd. Met het kompas maak je dan peilingen met het kompas van een vuurtoren om de richting te bepalen. Met twee of drie peilingen had je dan een kruispeiling die je in de zeekaart kon zetten. Ook moest hij de stuurman regelmatig van koffie voorzien … en goed uitkijken naar andere schepen en doorgeven of alles wel veilig was en goed verliep.

Ja Nico zei Derk … we gaan nu aan de grote sprong beginnen wanneer we het Engelse Kanaal achter ons hebben. Zie je daar aan bakboord die drie heldere lichtstrepen in zicht komen, dat zijn de havenlichten van die kleine eilandjes: Alderney, Guernsy en Jersey. De bekende Britse kanaal eilanden. Hoewel ze eigenlijk direct voor de Franse kust liggen. Het was nog steeds een rustig zeetje maar dat hield volgens de stuurman wel verband met de tijd van het jaar. Het kon er met de korte golfslag en ook door dikke mist erg gevaarlijk zijn voor de scheepvaart. Ook wordt dit gebied gekenmerkt door de sterke zeestromingen die hier het totale gebied beheersen.

De volgende dag voeren ze de Golf van Biskaje in … die ook wel bekend staat als het zeemansgraf. Vanwege de veelvuldig voorkomende stormen. Na Biskaje naderden ze de Spaanse kust. Ze veranderden koers bij Kaap Finistère en stuurden toen met het schip langs de Portugese kust om de zuid. Ze kwamen dan vlak langs de Berlenga's, Een eilandgroepje waar een grote Portugese gevangenis op was gevestigd. Ze voeren dan tussen de Berlenga's en de Portugese kust door. Daar waren ook een groot aantal vissersbootjes bezig … en vooral de Portugese matrozen keken met hun ervaren zeemansogen wat ze daar aan het doen waren. En nota bene herkenden ze een paar vissersbootjes die uit hun gebied van Portugal kwamen … en met gebaren en zwaaien trokken ze de aandacht. Ook gingen ze naar de brug en vroegen aan de kapitein of ze even konden stoppen om wat gratis vis te krijgen van die visserlui. Dat leek een perfect idee en de

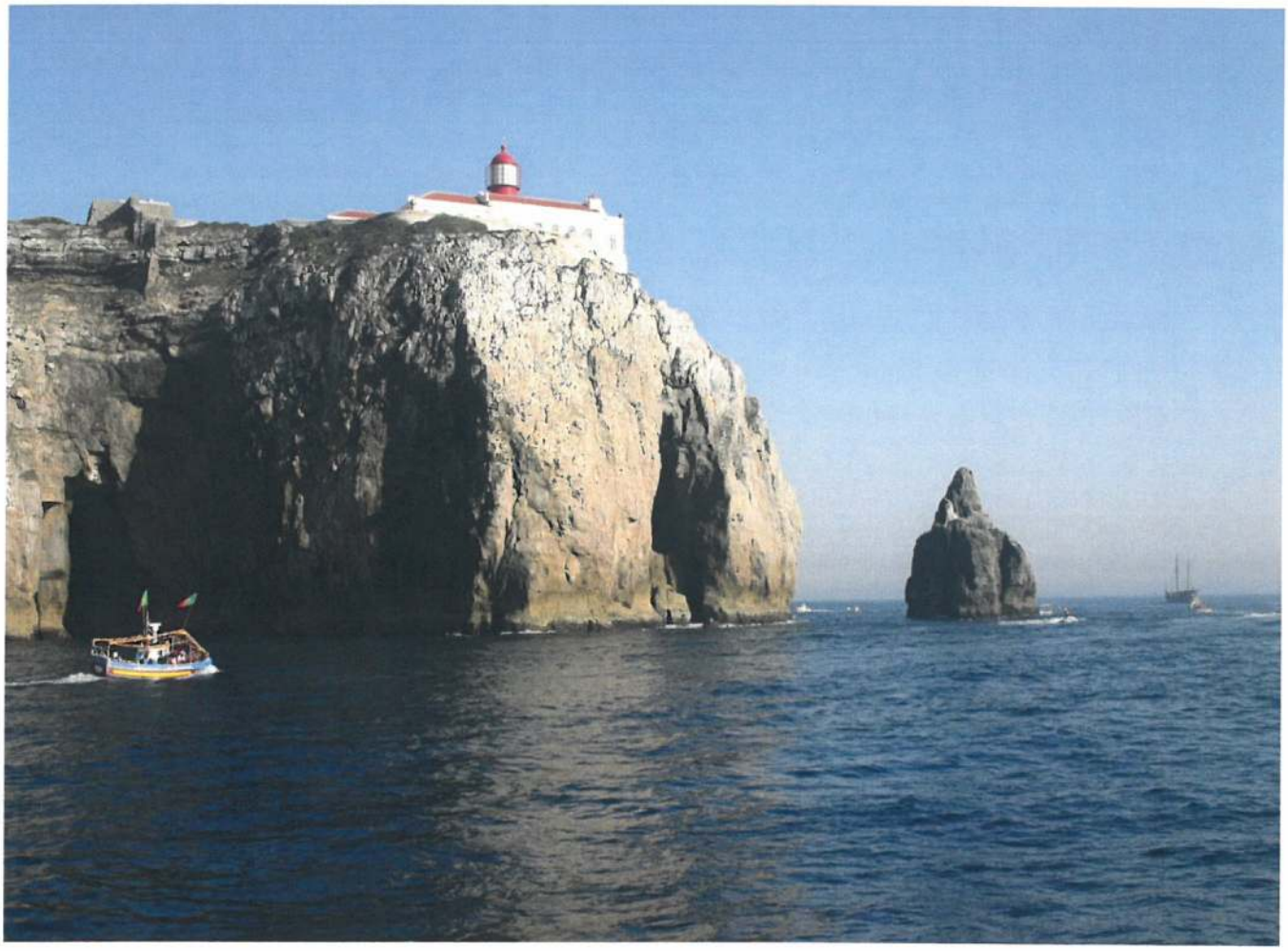
kapitein paste de snelheid dus aan en stuurde naar de vissersbootjes toe. Het vissersbootje kwam al snel langzij en konden de Portugezen met elkaar spreken. Graag wilden de vissers wat vers gevangen vis ruilen voor vers brood , worst en kaas. Daarbij gingen dan ook nog een slofje sigaretten en een flesje Hollandse jenever. Ze kregen een aantal prachtige vissen .. sommigen met een frisse roze kleur. Die kok ging gelijk aan de slag met die verse vis en deed er heerlijke specerijen op. Dus het vismenu wat de mannen kregen was overheerlijk.



Porugese visser aan de ALGARVE

Later kwamen ze langs Kaap Sint Vincent. De meest Zuid Westelijke kaap van Portugal. En de zee is daar erg diep .. dus je kan uiterst dicht langs de kust die kaap ronden. Bovenop die kaap is een klooster … en daar hangen altijd onderbroeken te wapperen in de zeewind. Dus die nonnen houden van een schoon kruis. Ook zagen ze bij Kaap Sint Vincent veel dolfijnen die steeds uit het water sprongen. Er waren daar al divers vliegende vissen te zien . Die soms aan dek van de Oostereems kwamen … en dan uiteraard korte tijd later dood waren. En ook die werden door de matrozen opgezocht en verzameld. Ze bakten ze ook met huid en haar en vooral met veel knoflook! De temperatuur steeg inmiddels behoorlijk toen ze de Straat van Gibraltar naderden.

Zo kijk je tegen Kaap Sint Vincent aan komende vanuit de Noord. Met aan bakboord nog een Porugese visser.



Er werden al goed voorbereidingen getroffen voor de aankomst in Algiers. Daar moeten veel papieren voor gemaakt worden … om alle autoriteiten tevreden te stellen . Ze moesten veel crewlijsten hebben .. en ook alle proviand en dranken aan boord moeten vermeld zijn. Uiteraard met alle lading papieren en de certificaten van het schip.

Ze konden toen beginnen met het lossen van de lading voor Algiers. Een grote groep mannen gekleed in veelal lange kleding klom aan boord en verdween in de ruimen. Die kleding is redelijk belemmerend om vrijelijk te werken … maar het is wel makkelijk om onder die kleding allemaal gestolen goederen te verstoppen. En reken maar dat dat elke dag gebeurde. Die gasten maken een doos open en kijken wat er in zit .. als ze het aanstaat stoppen ze dat onder die grote wijde jurk die ze aan hebben .En hoe moeten wij dat dan controleren .. als ze van boord gaan … moeten wij die Arabieren dan onder hun rokken grijpen? Dan krijg je gegarandeerd de grootste ruzie. En vechtpartijen. En is dus niet gemakkelijk. 's Avonds gingen ze even stappen, Zoals

dat heet in de scheepvaart. Dus Derk en Nico mochten de wal op … en daar gingen ze. En er was heel wat te zien. Want direct achter de riante boulevard lagen ontelbaar veel straatjes en sloppen. En de toestanden die je daar zag waren bijzonder confronterend. Veel bedelende kinderen die je ook nog een soort platte broden probeerden te verkopen. Die normaal gesproken gewoon op straat lagen opgestapeld. Het waren een soort platte zwart witte koeken, behoorlijk groot en hard gebakken. Ze lagen dus zomaar op straat. Nico stapte bijna nog op een stapel brood. Met al die mensen op straat moest er toch wel een zeer beperkt gezinsleven zijn. Wat ook wel verklaard werd door de vele krotwoningen die in de bochtige en onverzorgde straatjes stonden opgesteld. Hutje mutje. Even later kwamen ze weer in een mooie hoofdstraat terecht. Waar veel winkels gevestigd waren maar opvallend weinig publiek. Ze liepen dus langzaam terug naar de haven waar de fraaie palmbomen en bloeiende heesters stonden. Met het directe zicht op de Oostereems.




De haven van ALGIERS omstreeks 1734 geschilderd door Captain Martinus Lambrechts.

Even later werden ze gevolgd door 2 jongens in gehavende kleding en zonder schoenen! Dus besloten ze om die 2 jongens mee te nemen naar de Oostereems en ze daar van een paar schoenen te voorzien. Want er lagen er nog wel een paar van de vorige bemanning die niet gebruikt werden maar nog zeker goed bruikbaar waren. Het lukte ze om die jongens langs de douane en haveninspectie heen te krijgen en aan boord van de Oostereems te komen. Dus ze keken in de kasten aan boord en ja hoor, daar lagen nog zeer behoorlijke schoenen die ze jongens aan mochten passen. De kok kwam er ook nog bij kijken en ging toen naar de kombuis waar hij een prak eten voor die jongens warm maakte. Dat ging er in als Algerijnse koek!!!

Toch wilde Nico nog iets meer te weten te komen over Algiers. Dus ging hij zoeken in de scheepsbibliotheek van de Oostereems. En vond al vrij snel veel gegevens over de stad Algiers. Gevolgd door Oran. Algiers was dus de hoofdstad. Algerije had sedert 1830 onder Frans bewind gestaan .Terwijl op 3 juli 1962 een zelfstandig geregeerd land een aanvang nam. De luxe villa's en mooie gebouwen aan de haven waren nog duidelijke herinneringen aan de Franse overheersings periode. Meer dan 90 % van de bewoners van Algiers was Islamiet. De Christenen hebben d.m.v. zendingswerk geprobeerd om het Christendom over te brengen. Maar eigenlijk is dat zonder resultaat geweest. Niettemin werd en wordt het zendingswerk nog steeds door de Amsterdamse firma Boomsma en Consorten voortgezet. Ook de economie is zeer matig. Ondanks de circa 45 miljoen hectare landbouwgrond waar de graanbouw eens domineerde. Met nog een Sahara gebied van bijna 2 miljoen km2.

De volgende morgen was de lossing gereed in de haven van Algiers.en werden alle ruimen weer dicht en zeeklaar gemaakt om via de Middellandse zee naar de volgende haven te vertrekken. Op de kade zaten honderden stuwadoors, van die bootwerkers … tot de Iman vanuit de minaret begon te praten en te zingen om tot gebed te komen. En dat deden die mannen dan ook. Richting Mekka en met de ruggen gebogen deze ze hun gebeden. En dat zeker 5 keer per dag.
Onder directe begeleiding van de liederen vanuit de Minaret verliet Oostereems de boeiende stad Algiers.

Elke Oceaan en elke Zee heeft een eigen identiteit. Bezit eigen geheimen en heeft een eigen kleur en golfslag die onderling nog vrij veel kunnen verschillen.

Nico had van Derk gehoord dat dit zeker het geval was wat betrof de Middellandse zee. Bovendien een aantrekkelijke zee om die te bevaren vanwege het aangename klimaat. Lekker warm, gemiddeld 20 graden en met als regel vrij zwakke winden … in de zomer.

Zware stormen kwamen er niet zo veel voor.. niettemin een typisch verschijnsel was wel dat er totaal onverwachte onweersbuien konden opzetten .. die als regel ook weer snel wegtrokken.

Deze zee mocht dan weliswaar geen oceaan zijn, maar toch nog altijd een zee van grote afmetingen en uitgestrektheid. Met een lengte van plm 3850 kilometer bij een gemiddelde breedte van 600 kilometer en een diepte tot wel 1400 meter. En gelegen tussen die werelddelen Europa, Afrika en Azië. Een bijzonder punt voor het Middellandse zeegebied was wel de openstelling van het Suez kanaal in 1869, waardoor een veel kortere en snellere vaarroute was ontstaan van Europa naar Indonesië. Nog even over die snelle weersverandering na vertrek Algiers. De barometer stond gunstig …. Het weer was goed … er leek geen vuiltje aan de lucht. En wie zou er dan iets vermoeden.

## NU NAAR TRIPOLI LIBYA

De Oostereems voer op volle kracht richting Tripoli. Maar tegen zonsondergang toen de zon zich als een enorme vuurbol aan de horizon verdween … leek het er op dat er toch een weersverandering op komst was. De Kapitein paste een kleine koersverandering toe maar intussen was die vreselijke onweersbui al heel dichtbij gekomen. En in minder dan geen tijd leek het alsof de hele horizon in voor en vlam stond. Want de onweersbui was goed hoorbaar en rommelde onheilspellend, Lichtflitsen volgden elkaar bijna zonder onderbreking op en knetterende donderslagen daverden in imponerende mate. Ook de kleur van het zeewater was intens veranderd. Zeer donkergroen. Een gelukkige omstandigheid was dat het wel goed begon te regenen.

En niet zo zuinig ook. Aanvankelijk had Nico de onweersbui vanuit de brugvleugel bekeken. .. en vond het imposant en bijna beangstigend. De stuurman op de brug vertelde dat hij dit verschijnsel al meer had meegemaakt in de Middellandse zee. Plotseling werd hun gesprek overstemd door een zeer zware donderslag die onmiddellijk gevolgd werd door een enorme lichtflits waardoor een van de betonmolens aan dek werd getroffen ... vlak voor de opbouw van het achterschip. Dus eigenlijk was de bliksem origineel ingeslagen. Opgelucht haalden ze adem toen na korte tijd de donderslagen en bliksemflitsen minder werden en het onweder naar het Westen toe verdween. De schade aan de betonmolen betrof alleen wat verbrande en verkleurde verf. Even snel als de bui was gekomen verdween hij nu ook weer. En tien minuten later leek het op de kalme zee dat er helemaal niets was gebeurd. Van de geweldige hitte die met een blikseminslag gepaard gaat heb je geen idee. Dat kun je duidelijk zien aan de enigszins verbogend handgreep op de beton molen. De stuurman vertelde Nico nog over bijzonderheden die in de zeekaart stonden. En dat zijn er duizenden! Op elke zeekaart staat een zogenaamde roos, die is afgebeeld met het magnetische en het ware noorden. Wat betreft de communicatie bezat de Oostereems een radio telefonie zender waarmee 24 uur per dag via Scheveningen radio kon worden gesproken.

Derk vertelde aan Nico dat de kapitein deze week jarig zou zijn. En wel de dag na vertrek uit Tripoli. Tenminste wanneer het schema zou kloppen. We willen proberen er een leuke verjaardag van te maken .. en de kapitein een cadeautje te geven. De kok gaat een lekkere chocolade taart maken .. en dan kunnen we de dag van de verjaardag gezellig met zijn allen taart eten en koffie drinken. Ook zouden ze in Tripoli een paar tropische vogeltjes voor de kapitein kunnen kopen. Want zijn vogeltjes waren een tijdje geleden uitgetreden ... zoals hij dat noemde.

Het tijdstip van aankomst in Tripoli bleek een tegenvaller te worden, omdat juist nu de Islamitische Ramadan was ingegaan. De maand van de grote vasten Een voor de Islamieten verplichte en heilige tijd van vasten en bidden van 29 of 30 dagen. Daarom besloot de kapitein om het maar kalm aan te doen en dus een rustige vaart op halve kracht.

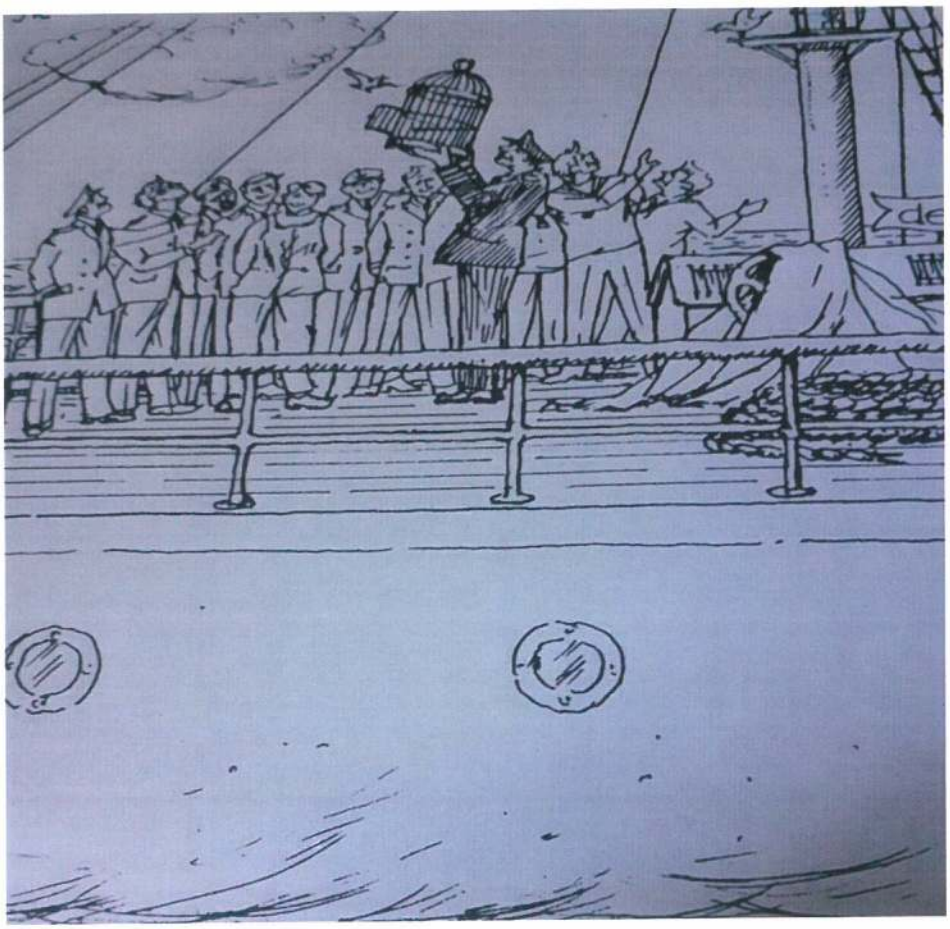
Een soort wachttijd die Nico goed kon benutten om zijn licht eens op te steken over Libya met als hoofdstad Tripoli.

Libya dat sedert 1969 een republiek was, in het oosten begrensd door Egypte en Sudan en in het westen door Tunesië en Algerije. Een land dat voor 85 % bestond uit woestijnen als deel van de Sahara, dus met een duidelijk woestijnklimaat. En dat betekende dat de temperatuur overdag soms wel tot 45 graden kon stijgen. Terwijl het in de nacht fris en zelfs koud kan zijn. Met ongeveer 2 miljoen inwoners in hoofdzaak bestaande uit Arabieren, maar ook uit Berbers en Nomaden, die de oorspronkelijke bewoners waren.
Slechts 8 % van Libya heeft men in cultuur kunnen brengen. Hoewel de olie winning daarin aanzienlijke verbetering heeft gebracht. Niettemin is Libya wat betreft consumptie nog steeds afhankelijk van invoer . En voor het overige bijvoorbeeld het onderwijs is er door Italië al veel en nuttig werk verricht. Het was in de voormiddag dat de Oostereems de haven van Tripoli binnen liep. Opvallend was daarbij de rust die overal hing. Zelfs bij het meren van het schip werd er niet geassisteerd dus deed de kapitein alles zelf met betrekking tot het manoeuvreren van het schip. De Ramadan hield in dat de gelovige Islamieten zich tussen zonsopgang tot zonsondergang moesten onthouden van eten en drinken. Maar voor de nachten was dat dus niet verboden. Zodoende hadden ze er het volgende op gevonden: Er werd des daags gerust ofwel geslapen en van de nacht maakten ze dus de dag!Dan werd er gewerkt en gegeten. De wachttijd van de Oostereems kon goed worden benut om even de stad in te gaan. Ze gingen dus op zoek naar een winkeltje om vogels te kopen als verjaarscadeautje voor de kapitein. Na lang zoeken vonden ze tenslotte een winkeltje waar leuke vogeltjes werden verkocht. Met armen en benenwerk werd duidelijk gemaakt wat ze wilden hebben. Dus met een bijpassende kooi en nog een beetje zangzaad werd na goed loven en bieden de koop gesloten. Ze konden dus met kooi en vogels en zaad terug lopen naar de haven ... De kooi werd veilig in het kabelgat gezet om de volgende dag bij de verjaardag van de kapitein te kunnen geven. Wat zou de kapitein daar van op kijken. De bootsman zou goed toezien of de vogeltjes wel voldoende voer en water hadden.

Nadat ze klaar waren met de lossing van de goederen voor Tripoli kwam er zelfs nog wat lading bij die voor Benghazi bestemd was.

## NU NAAR BENGHAZI

De volgende dag konden ze dus vertrekken naar zee om door de Golf van Sirte naar Benghazi te varen. De trip naar Benghazi is kort ... en de aankomst in Benghazi was goed geregeld. De loods kwam aan boord en met behulp van 1 sleepboot konden ze daar veilig voor de kant komen. Er werd die dag niet gewerkt omdat het een religieuze feestdag was in Benghazi. En dat kwam mooi uit ... want nu konden ze dus de verjaardag van de kapitein uitbundig vieren. Het bovendek was versierd met vlaggetjes en de bemanning had ook stoelen uit de messroom gehaald en aan dek gezet. Met dit mooie weer kan dat allemaal zonder probleem uitgevoerd worden. Ook stonden er lekkernijen zoals koekjes en toffees. Na de felicitatie en het koffie drinken kwam de stuurman aan het woord om de kapitein te feliciteren. Namens de hele crew werd de kapitein gefeliciteerd en nog vele jaren in voorspoed en geluk wensend brachten ze een SALUT uit op de kapitein. Die er glimlachend bij zat. Toen kwam de bootsman naar voren die een groot pak bij zich droeg. Namens de hele crew overhandigde hij aan de kapitein de vogelkooi met de wens: dat ze nog maar lang mogen vliegen. De kapitein was enorm verbaasd en verrast met dit mooie cadeau. De kapitein keek met belangstelling naar die mooie vogeltjes en pakte de kooi op ... niet lettend op het speciale kleine knopje waarmee het deurtje kon worden open geklikt. En dat gebeurde dus wel! Het deurtje sprong open en wat denk je dat die vogeltjes deden??? Die vlogen dus vrij en vrolijk de heldere lucht in richting Benghazi centrum. Een vogeltje kwam nog even terug en ging boven op de mast zitten ... en klepperde met zijn vleugeltjes .. Alsof hij gedag wilde zeggen. De kapitein vond het uiteraard wel een beetje stom ... maar zij zei dat ze gelukkig ook in Beirut wel mooie vogeltjes zouden kunnen kopen.



**Daar vloog het vogeltje weg …**

Maar nu waren ze dus nog even in Benghazi … een stad van 150.000 inwoners … en op een afstand van 352 mijl van Tripoli. En deze haven was echt veel rustiger dan de haven van Tripoli. Er was hier nogal wat activiteit met sponzenvisserij … er was ook een internationaal vliegveld .. en als bijzonderheid kan vermeld worden dat deze stad in de periode 1940 – 1942 viermaal verwisselde het van bezetter. Afwisselend Duitsland en Engeland.

Die middag kwamen er ook nog een aantal handelaren aan boord. Die hun koopwaar uitstalden op het tonnage dek .. wat vlak bij de accommodatie was … een aantal souvenirs ..en als grootste uitstalling de horloges!
Die werden met veel tamtam aangeboden met garanties voor het leven! Nergens ter wereld zo goedkoop als hier en van de allerbeste Zwitserse kwaliteit.
Nico kocht een prachtig gevlochten siermandje voor zijn Moeder en voor zichzelf een horloge. En ze schoten in de lach toen een koopman

met tropische vogeltjes aan kwam lopen … en die wilde verkopen. Mogelijk was het dus iets voor de kapitein die juist kwam aanlopen. Het werd weer loven en bieden tussen de koopman en de kapitein .. maar uiteindelijk werd de koop gesloten en kreeg de kapitein weer twee vogeltjes die in de kooi mochten verblijven.

De volgende morgen was de Oostereems klaar met de lossing … en kon dus weer vertrekken naar zee.

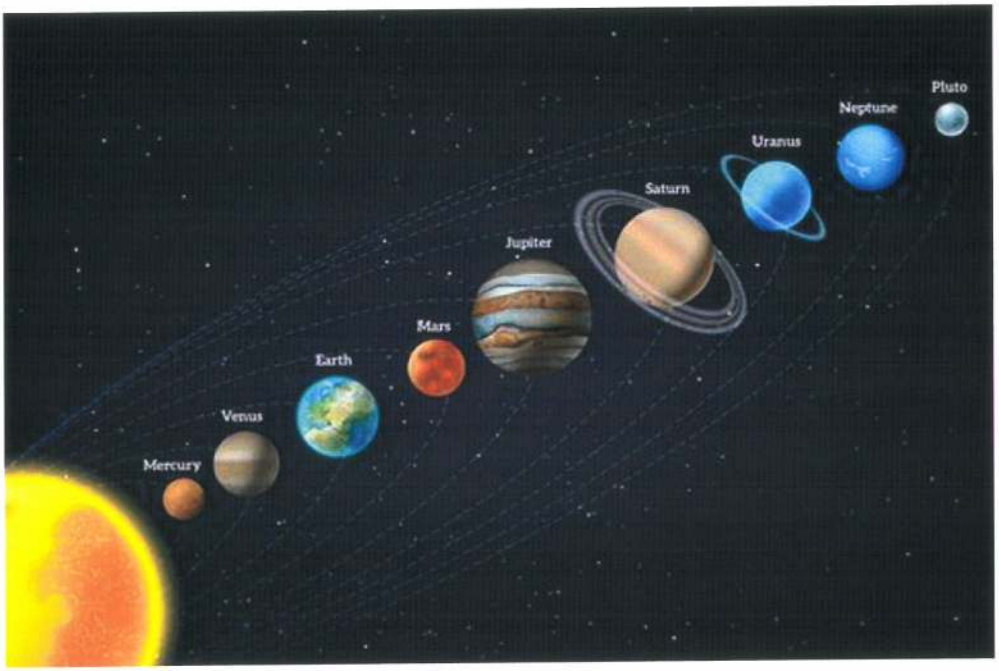
## EN DAN NU NAAR BEIRUT

Op naar de volgende bestemming : BEIRUT. Op zee liep Nico de wacht met de 1ste stuurman .. en leerde elke dag meer over de navigatie .. met name over de astronomische navigatie waarbij elke dag met de sextant in de vroege ochtend een paar sterren en planeten konden worden geschoten. Ofwel de hoogte te meten. Overdag werd er rond de middag altijd een middagbestek gemaakt … dan werd de zonshoogte gemeten en uitgerekend wat de positie was. Nico moest dan de tijdmeter precies in de gaten houden .. en dat is uitermate belangrijk.



Het scheepssextant

De 1ste stuurman kon echter niet zo goed iets uitleggen …. Dat kon de 2de stuurman Derk veel beter! Dus ging Nico regelmatig naar de 2de stuurman die hem alles in heel simpele bewoordingen vertelde. En die rekenmethodes kon hij dan op zijn wacht bij de 1ste stuurman perfect toepassen. Die man was verbaast en dacht bij zichzelf dat hij alles zo goed uitgelegd had aan de leerling stuurman!!! Wat dus helemaal niet waar was. Maar uiteraard niet aan hem verteld werd!




De zon en al de planeten er omheen …

De stuurman neemt de Sextants hoogte met zijn sextant .. en op het moment dat hij de zon precies met zijn onderrand op de horizon heeft gebracht roept hij luid en duidelijk : OPGEPAST … STOP … Op dat moment van STOP neemt Nico de exacte tijd op … en dus vooral het uur .. de minuten en de seconden De seconden zijn bijzonder belangrijk .. want per seconde verandert de berekende positie met 0.25 zeemijl .. ofwel ongeveer 450 meter. Dus elke seconde telt! En hoe kan je dat nu uitrekenen … dat je in 1 seconde wel 450 meter van positie verandert. Dat is echt heel makkelijk om uit te rekenen … de omtrek van de wereld is 21600 mijl. En de wereld draait in 24 uur om zijn as. Dan deel je dus
21600 door 24 x 60min x 60sec en dan is het antwoord 0.25 ofwel een kwart mijl ofwel 450 meter.

Beirut is de hoofdstad van Libanon .. met plm 1 miljoen inwoners een mooie stad direct gelegen aan de Middellandse zee. In het jaar 528 werd een enorme aardbeving waargenomen in Beirut. Dat toen geheel werd verwoest. De stad werd weer opgebouwd door de Arabieren en later door de Droezen. In de 1ste wereldoorlog kwam de stad onder Frans mandaat.

Gedurende de reis was er nog een incident. De kapitein besloot een sloepenrol te organiseren om de bemanning alert te houden voor een

noodreddingsgeval. Dus toen het signaal werd gegeven ging de hele bemanning zo snel als mogelijk naar het sloependek en verwijderden ze de dekzeilen van de sloep. Ieder deed wat volgens de sloepenrol procedure gedaan moest worden. Toen de SB sloep iets werd uitgedraaid wilde Kobus de matroos de boot nog even een zetje geven … hij slipte toen met zijn been en viel overboord tussen de sloep en de verschansing in! Het signaal man over boord werd direct gegeven en werd er hard stuurboord roer gelegd om de schroef vrij te houden van Kobus. De stuurman had ook al direct een reddingboei in het water gegooid richting Kobus .. die hij al snel kon pakken. De Oostereems naderde Kobus al snel .. en via de uitgehangen loods ladder kon Kobus weer aan boord klimmen .. hartelijk verwelkomd door de bemanning!

Intussen waren ze al dichter bij Beirut gekomen, met op de achtergrond het machtige Libanon gebergte/ Een indrukwekkend gezicht vooral van wege de kleur effecten. Als Vader dit eens mee kon maken dacht Nico, dan gaf hij hem dubbel en dwars gelijk met zijn keuze om te gaan varen.

De kok moest de wal op om wat proviand te kopen. Met 3 man gingen ze richting centrum van de stad. Door een wirwar van straatjes Kwamen ze op een groot marktterrein waar al gauw een aantal jongens zich aanboden als lastdrager.

> Ze torsten allemaal een uitzonderlijk grote mand op de rug die zo groot was dat hun bruin zwarte benen er nauwelijks onderuit kwamen. Maar de kok had maar 1 lastdrager nodig en nu ging het er dus om wie dat mocht zijn. Stuk voor stuk waren het uiteraard opdringerige jongens … want zo moesten ze hun geld om te eten verdienen. De jongen die als eerste werd gekozen was echter de vijand van de anderen en een grote vecht en duwpartij ontstond …. Waarbij het aanvankelijke slachtoffer hard geslagen ter aarde stortte. Toch kroop hij weer overeind en beschermd door de kok dropen de anderen af. Bij het betalen van de groente en het fruit aan de handelaar was de scheepsagent behulpzaam om te onderhandelen.

En zo werd er wel wat afgedongen op de prijs. Ze kochten sperziebonen en aardappelen en diverse soorten fruit. Ook nog wat specerijen en een beetje snoepgoed voor de jongeren aan boord. Bij het haventerrein aangekomen werden ze aangesproken door een politieman die aanvankelijk weigerde hen door te laten. Maar een knipoogje van de scheepsagent aan de kok werd door hem begrepen. Het ging immers om een fooi te geven aan die politie .. en dan krijg je direct toestemming om door te lopen. Intussen was het aan dek ook weer een soort marktterrein geworden … diverse kooplieden hadden hun souvenirs en prullaria uitgestald. Maar er was weinig te verkopen op de Oostereems .. en de 1ste stuurman wees die handelsmensen om maar naar de Italiaanse passagiersschepen te gaan om daar iets te verkopen.

## NAAR ISTANBUL

Nu konden ze dan beginnen aan het laatste traject van deze reis : naar Istanbul! De legendarische stad aan de Bosporus, het vroegere Constantinopel. Gelegen in de Levant Bij de Golden Horn. Hier zag Nico de cargadoorslijsten van de lading in Istanbul bestemd voor Londen.

| | |
|---|---|
| 1200 zakken beendermeel | 1.2 ton |
| 590 balen mohair wol | 0,6 ton |
| 428 kratten mozaïek marmer | 4.4 ton |
| 24 kratten Turkse specerijen | 500 kg |
| 56 zakken witte bonen | 2.8 ton |
| 542 dozen blik groente | 7,5 ton |

En na Istanbul zou de reis ook nog naar Izmir gaan om iets bij te laden.

En dat was nog veel … vooral de krenten en de rozijnen.

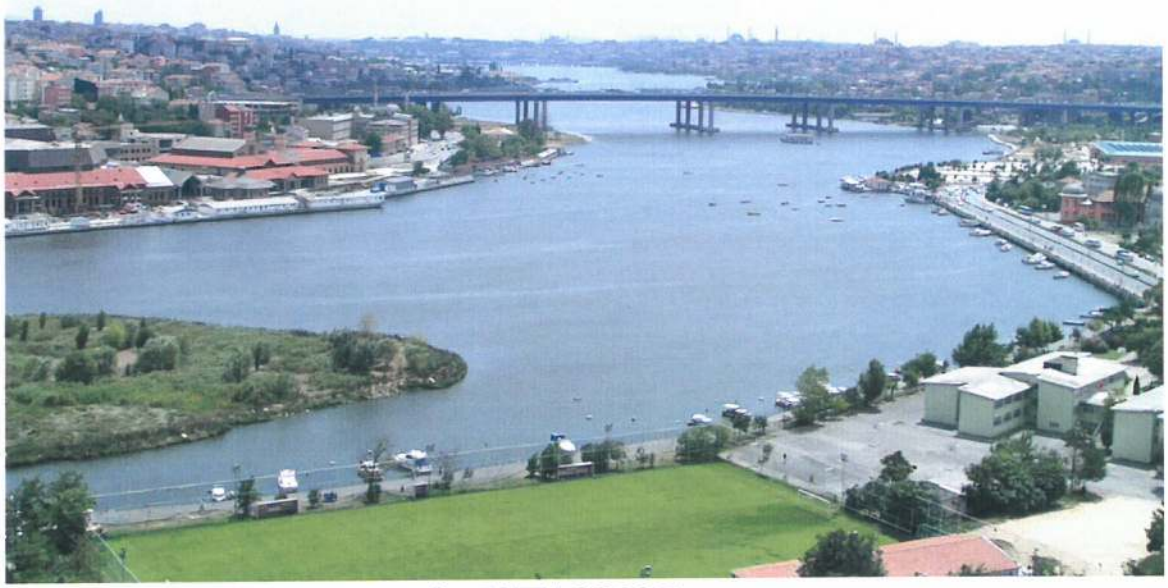
| | |
|---|---|
| 100.000 dozen krenten en rozijnen | 1400 ton |

| | |
|---|---|
| 1120 dozen macaroni | 6 ton |
| 70 zakken diverse specerijen | 0.8 ton |
| 550 dozen abrikozen | 6.3 ton |
| 18 balen laurierbladeren | 240 kg |
| 14 rollen karpetten | 5.6 ton |

Voor de aankomst in Istanbul kregen ze nog te maken met een plotseling opstekende storm. Met sierlijke duikbewegingen verdween het voorschip bijna in de golven en ook kwamen er regelmatig grote rollers water over de dekken spoelen.

Ze kwamen daarbij langs het eiland Cyprus waar ze nog een fraai uitzicht hadden op de stad Limassol. Met de verrekijker was het allemaal goed te onderscheiden.

Cyprus lag op circa 60 km van de Turkse kust. Maar niettemin een onafhankelijk land met en gekozen president als staatshoofd. De naam Cyprus is afgeleid van het oud Griekse KUPROS dat koper betekent. Want koper werd er reeds vroeger gewonnen Het bleef echter niet allen bij koper, want ook kristallijn gesteente werd er aangetroffen. De oppervlakte van dit eiland is 9251 km2 .... Met zeer vruchtbare bodem en een overwegend bergachtig langschap. Waarbij ceder en dennen bomen overheersen. De bevolking bestaat uit plm 800,000 mensen waarvan het grote deel uit Grieken en Turken bestaat. De voertaal is dus Grieks en Turks.
Wat betreft de handel de in en uitvoer is het bekend om zijn koper, ijzerertsen , asbest, gips, aardappelen, sinasappelen, grapefruits, citroenen, druiven, rozijnen en natuurlijk wijn.



De GOUDEN HOORN in ISTANBUL

De volgende dag was de zee een stuk rustiger geworden. En het zag er naar uit dat het zelfs prachtig zou kunnen worden. Ze voeren langs diverse Griekse eilandjes. En zagen ook diverse Russische oorlogsschepen in deze wateren. Na drie dagen kon contact worden opgenomen met Istanbul radio. En 's avonds kon je al duidelijk de gloed van de verlichte stad tegen de donkere hemel waarnemen. Istanbul, het voormalige Constantinopel en daarvoor genoemd als Byzantium was de grootste havenstad van Turkije. Gelegen aan weerszijde van de Bosporus. De stad lag beschermd door de oude baai, de Gouden Hoorn, die circa 600 meter breed is en wel 7 km lang. Het is een zeer belangrijke handelsstad, zowel cultureel als wetenschappelijk bekend, Met 2 universiteiten en een academie voor schone kunsten, een conservatorium. Enkele musea en de handelsscholen. En natuurlijk niet te vergeten de Blauwe Moskee of Sultan Ahmed moskee … die wel 6 in het ook lopende minaretten heeft, schitterend vanwege de decoraties aangebracht.

Voorts zijn er in die stad nog wel 200 moskeeën die elk slechts 1 minaret hebben. De stad is gebouwd op 7 heuvels .Niettemin zijn er zwarte bladzijden in de geschiedenis van Istanbul. Bloedige gebeurtenissen toen fanatieke Turken in 1821 en in 1826 duizenden vooraanstaande Griekse inwoners hebben vermoord. In 1924 heeft de Turkse republiek de oude naam Constantinopel vervangen door Istanbul.
En gezien vanaf de Oostereems bood de stad met zijn vele koepels en minaretten plus de vele cipressen een riant gezicht. Dat kwam precies overeen met hetgeen Nico bij Vader thuis in de encyclopedie al gelezen had.
Toen de Oostereems goed en wel aan de kade was gemeerd en ingeklaard kon hij de voor hen bestemde lading heel goed zien. Want dat was nogal wat, toen hij al die grote stapels zakken, kratten, balen en dozen keurig zag opgestapeld. Het leek hem bijna onmogelijk dat dit alles in de ruimen van de Oostereems kon worden geladen.

Het duurde niet lang toen met de belading werd begonnen. Nico had pas later op de dag wacht aan dek en hij mocht dus een uur of 2 de wal op omdat hij de prachtige moskee met de zes minaretten van dichtbij wilde bekijken. Dus hij dacht dat hij via de bootsman wel toestemming zou krijgen om even weg te mogen gaan.

Nee Nico, dat doen we niet. Dat kan morgen wel. Maar nu moet je eerst nog wacht houden bij de gangway en goed controleren of er geen ongewilde bezoekers aan boord komen. Dan kan Kobus lekker buiten boord verven.

Uiteindelijk zou hij die avond wel de wal op willen gaan ....
Maar ook nu wilde de bootsman niet dat hij zou gaan ... en zei tegen hem dat hij het maar aan de kapitein moest vragen. Die toestemming kreeg hij de volgende ochtend ... maar wel zei de kapitein dat hij goed op zijn tijd moest letten omdat ze rond de middag om een uur of 2 zouden vertrekken. Let dus goed op de weg die je loopt, want je kunt uiteraard aan niemand advies vragen ... die gasten spreken alleen maar Turks.

Toch bleef de bootsman zijn bezwaren uiten. Want, zo zei hij, Nico is nog maar zo jong en onervaren om hem zonder geleide de wal op te laten gaan. In een totaal vreemde stad. Maar Nico was ook een beetje koppig .. hij zou het wel fiksen en het ging tenslotte toch maar om een uurtje? En een bezorgde bootsman achterlatend verliet Nico de Oostereems en kuierde hij onzeker naar de poort van de haven waar hij met het tonen van zijn havenpas het terrein mocht verlaten.

Daar liep hij in de richting van de Bosporus en had daar prachtig zicht op de moskee met de 6 minaretten. Maar hoe kon je daar nu komen? Er lagen een groot aantal veerboten die naar de overkant van de Bosporus voeren .., maar welke moet je nemen? Want allemaal hadden ze verschillende aanduidingen in het Turks… wat Nico natuurlijk niet allemaal begreep. Een bepaalde boot die rechtstreeks van de overkant kwam hield hij in het oog. Nauwelijks had die veerboot aangelegd, toen Nico de schipper beduidde eb wees naar de moskee … waarop de schipper knikte ,,, en instemde met zijn passagier. Hij kocht dus een retourtje en wachtte af. Na een kwartiertje waren ze aan de overkant en pas na een langere wandeling dan hij had gedacht, stond hij opeens naast de moskee. Al gauw kwamen er een paar gidsen op hem af. Die ook weer snel afdropen omdat er uiteraard geen conversatie mogelijk was. Het bleef dus bij gebarentaal. Op korte afstand keek Nico gefascineerd naar dit bijzonder fraaie en indrukwekkende bouwwerk. Na een korte rondwandeling vond hij het weer tijd om terug te gaan. Bij de aanlegplaats van de veerboten lagen er wederom tientallen te wachten op de passagiers. Maar welke veerboot ging naar de plaats waar de Oostereems gemeerd lag? Gelukkig was er een schipper die begreep waar hij heen moest … en ze vertrokken naar de overkant van de Bosporus .



GOUDEN HOORN in ISTANBUL

Maar halverwege de overtocht hoorde hij twee gerekte vertreksignalen van de Oostereems. Een vergissing was uitgesloten, want het geluid van de Oostereems was hem immers wel bekend. Nico voelde zich uiteraard niet op zijn gemak. Dat werd dus spannend. Hij hoorde wederom een signaal van de Oostereems! Eindelijk had de veerboot dan de overkant van de Bosporus bereikt .. en kon Nico hard lopend naar het haventerrein gaan. Daar zag hij de bootsman al bij de gangway staan … en die zag er dus niet vrolijk uit! De bootsman zei verder niets tegen hem over het voorval .. maar zei alleen dat hij er later wel meer van zou horen van de kapitein.

Nico had nu zelfverwijt, maar wat schoot hij er mee op? Hij had een duidelijke les gehad en zoiets zou hem dus beslist niet meer overkomen. Hij moest direct naar de brug om het normale werk te doen … de vlaggen op te hangen … de opschrijfboekjes gereed te leggen … de telegraaf te controleren … De kapitein was boos op hem. Hoe haal je het in je hoofd om te laat naar het schip te komen? Je was nog uitgebreid gewaarschuwd door de bootsman .. . en je krijgt hierbij een officiële waarschuwing.

# IZMIR

Nico had een goede les gehad en zoiets zou hem beslist niet meer overkomen. Reeds de volgende avond naderden ze de haven van Izmir.

Deze stad was het vroegere SMYRNA een stad in Turkije en tevens de hoofdstad van de gelijknamige provincie. En als havenstad gelegen aan de zee van Marmara. Ook wel genoemd als de Golf van Izmir. Een stad met plm 700.000 inwoners. Mede door de goed beschermde en na 1950 verbeterde haven is Izmir net belangrijkste Turkse export centrum, waar voornamelijk agrarische producten worden uitgevoerd. En na Istanbul de 2$^{de}$ haven van Turkije. Een boeiende stad met opvallend veel toerisme. De industrie omvat in hoofdzaak voedingsmiddelen en textiel. Maar niet te vergeten de grote olie raffinaderijen en ook de bekende tabaksteelt. In de Romeinse tijd was de naam dus nog SMYRNA.

Zo naderde Oostereems in de avond deze legendarische stad, zo prachtig ingesloten in de natuurlijke baai die met een wijde boog de haven als het ware beschermde. Toen de Oostereems was gemeerd en ingeklaard door de douane werden de luiken geopend om met het laden te beginnen. Grote schijnwerpers maakten dat mogelijk. Er moest in een nacht en dagploeg worden gewerkt gezien de grote hoeveelheid lading die al op de kade gereed lag. Vooral de grote hoeveelheid dozen met krenten en rozijnen zouden zeker 2 dagen in beslag nemen om te laden. En dan niet te vergeten al die andere dozen met fruit en lossen artikelen.

Het was bijna niet te overzien. Tientallen Turkse havenarbeiders waaronder ook een aantal jongere jongens voerden dit grote karwei uit. Er werd keihard gewerkt en na 2 dagen was die lading aan boord en ook goed gestuwd. De kapitein was daar ook tevreden over en daarom gaf hij aan de stuurman en een paar machinisten toestemming om met een taxi een rondrit te maken Ze mochten wel 2 uur weg blijven. Opgetogen kwamen ze terug

en wel binnen de gestelde tijd. Het was een prachtige rit geweest met nog een bezoek aan een mandarijnen kwekerij .



Haven van IZMIR

Het duurde toen niet lang meer met de voorbereidingen van vertrek. De loods kwam aan boord en met behulp van een sleepboot werd de Oostereems rond gezwaaid in de haven en op koers gelegd voor vertrek uit de zee van Marmara. De reis voerde via het eiland Malta om nog wat bij te bunkeren.

## DE VERSTEKELING

Nico wil jij even in het kabelgat gaan kijken of alles wel helemaal waterdicht is afgesloten? Vroeg de bootsman. Nico kende het kabelgat Bijna uit zijn hoofd. Dus Nico ging naar voren om het kabelgat te inspecteren. Terwijl hij daar was hoorde hij plotseling iemand hoesten. En uiteraard schrok hij daar een beetje van. Waar kwam dat geluid vandaan??? Of kwam het mogelijk uit het laadruim wat hier vlak achter lag … of uit de kettingbak waar de ankerkettingen gestuwd waren. Dus Nico ging iets verder zoeken. Hij kwam ook in het ruim waar de krenten en de rozijnen waren geladen. En daar zag hij een de zijkant dat een paar dozen waren omgevallen … of omgeduwd. Dat zou ook kunnen. En terwijl hij daar stond met zijn sterke zaklamp scheen hij plotseling in het gezicht van een donker figuur .. .een jongen zo te zien … met beide handen voor zijn gezicht om tegen die felle lichtstraal te beschermen. Daar schrok Nico toch wel even van. Hij was zelfs een ogenblik beduusd. Maar Nico was zeker niet bang uitgevallen. En met de lamp gericht op die persoon

liep hij kordaat naar hem toe. Heee... wat moet dat .. kom jij eens overeind . Uiteraard reageerde de jongen niet op zijn bevel .. het leek Nico dat hij bang was ... waar kwam die jongen vandaan en waar kwam die jongen aan boord? Dat moest dan in Izmir zijn geweest. Al zulke veronderstellingen flitsten door Nico's hoofd. Het was dus duidelijk een verstekeling ... hij zei iets in een onverstaanbare taal tegen Nico. Nico liep naar hem toe en pakte hem bij de elleboog ... nu opstaan en doorlopen .. wel voor me uitlopen! En toen ze in het volle licht kwamen zag Nico dat het een jongen was zoals ze er tientallen in Istanbul en Izmir hebben gezien. Met datzelfde ravenzwarte kroeshaar. Hoewel deze jongen opviel omdat hij zo armelijk was gekleed. En ook nogal onfris was. Eerst maar met deze verstekeling naar de hut van de bootsman. Wat zullen we nu hebben Nico , een verstekeling? Waar komt dat jong vandaan? En dat had Nico gauw verteld. Kom nu maar mee naar de kapitein Nico ... want dit moeten we wel regelen. De kapitein was in de kaartenkamer en die keek uiteraard zeer verbaasd op ... maar hij hoefde verder geen toelichting. Breng hem maar naar de reservehut en doe die op slot. Straks kom ik wel naar beneden om het te regelen. Ik ben nu nog bezig met de navigatie.

De verstekeling bleef volhouden dat hij helemaal alleen was .. en er geen andere vrienden aan boord waren. Hij smeekte de stuurman om aan boord te mogen blijven om te werken. Want hij had geen vader en zijn moeder bij wie hij in Izmir woonde had hem uit pure armoede weggestuurd.

Een tijdlang op straat gezworven en gebedeld. En bij dat laatste kwamen er tranen te voorschijn. Het was een triest verhaal dat er uiteindelijk bij stukjes en beetjes begrijpelijk uit kwam. Maar wat moesten ze met die jongen doen? In Malta wilden ze hem ook niet afzetten ... dus zat er niets anders op dan hem mee te nemen naar Londen. De verstekeling heette Kemal ... en hij moest eerst goed gewassen worden .. uiteraard moest hij dat helemaal zelf doen. De bootsman zorgde dat hij een groot stuk zeep kreeg met een borstel en een handdoek. Zijn kleding werd in de wasmachine gedaan en een paar uur later kon hij dus weer schone en frisse kleding aantrekken.

Kemal mocht uiteraard mee eten en het leek erop dat hij uitgehongerd was. … want hij liet zich wel 3 keer een bord vol opscheppen.

## TERUG NAAR LONDEN

Na de bunkering en de uitklaring konden ze vertrekken naar Londen ,... het einde van deze rondreis in de Middellandse zee. Met voldoende proviand, drinkwater en bunkers aan boord konden ze die reis dus veilig aanvangen.



De ROTS van GIBRALTAR vanuit de lucht ….

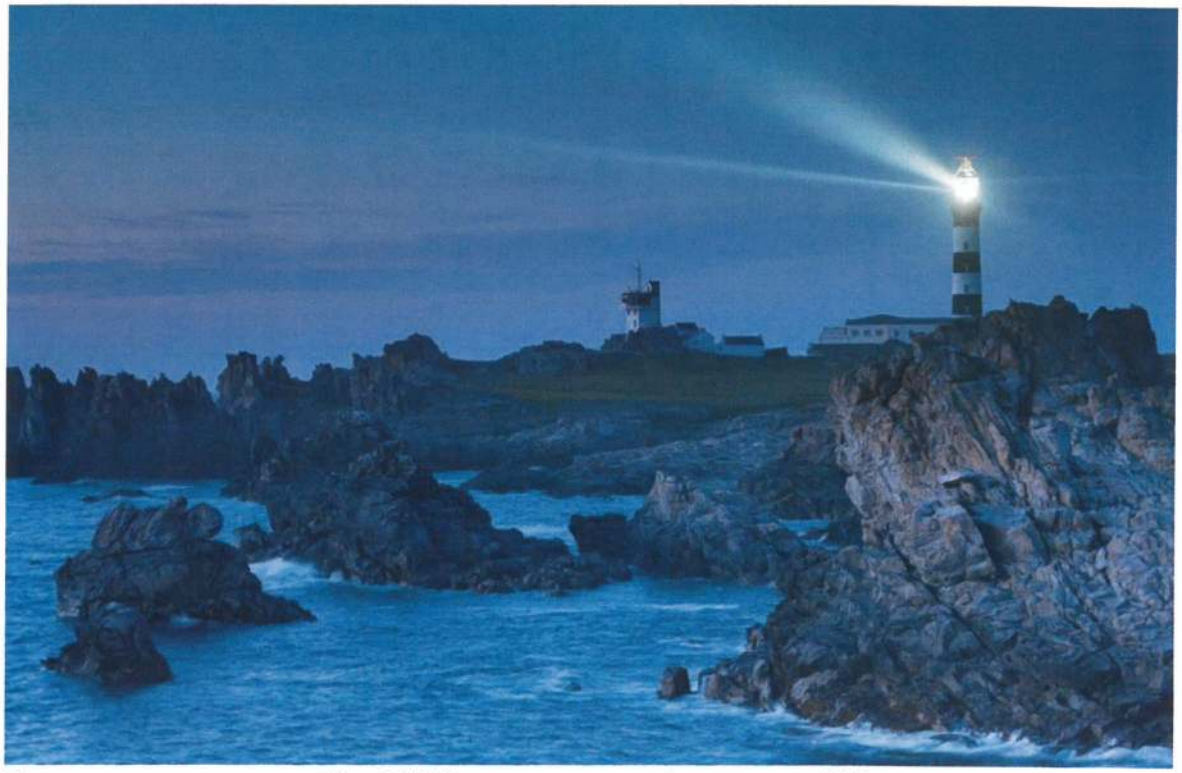
De Middellandse zee was goed gemutst … bij Gibraltar stond een sterke zeestroming vanuit de Atlantic naar de Middellandse zee. Dat

komt omdat in de Middellandse zee er meer water verdampt door de relatieve warmte dan op de grote Atlantic Ocean. Dus stroomt er altijd water vanuit de Atlantic de Mediterrane binnen. . Van Gibraltar tot aan Kaap St Vincent was het ook prachtig weder met hier



mooi weer bij Kaap St Vincent … nu komende vanuit Gibraltar

en daar een paar vissersboten. Ook deze keer bleven ze vlak onder de kust van Portugal omdat het gezellig is en ook een stukje korter in afstand. Bij Ilja Berlenga moesten ze nog uitwijken voor een koerskruiser … die mogelijk onderweg was naar Lissabon. Daarna kwamen ze bij de Spaanse kapen zoals kaap Finistère .. en stoomden ze de Golf van Biskaje in. Het was goed zicht en er stond een matige westelijke deining. Dus eigenlijk rustig wiegend voeren ze verder naar de Franse kust om daar de kapen te ronden. Allereerst kom je bij Iles D' Ouessant … het bijzondere is dat je daar op 60 mijl voor de aanloop de zogenaamde 100 vadem lijn gaat passeren. Dat is een dieptegrenslijn die 183 meter diepte markeert. En hoe die lijn loopt is exact op de zeekaart aangegeven. Met behulp van het echolood wordt de diepte gemeten. Eerst ben je in dieper water … en geeft het echolood nog niets aan … maar naarmate je dichter bij Iles D'Ouessant komt wordt de waterdiepte minder. En als je dan op het echolood ziet dat je de 100 vadem lijn passeert heb je dus al een afstand tot het eiland. Als je dan ook nog een radiopeiling neemt van dat zendstation heb je een bijna perfecte positie.



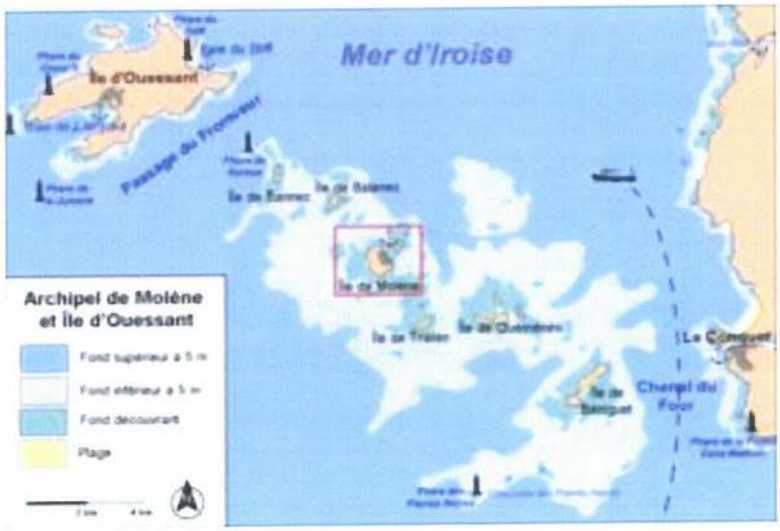
De vuurtoren van Ile D'Ouessant op de gevaarlijke rotsen

Een mogelijkheid is om tussen het eiland Ile d 'Ouessant en de Archipel de Molene door te varen. De eilanden Ile de Bannec en Ile de Balance behoren tot die eilanden groep. Wel moet je dan precies berekenen hoe de stroom verloopt.




Oost van het eiland dus rechts om meer stroom te hebben.

Want met de stroom mee loop je daar zeker 5 mijl harder dan normaal. Dus met tegenstroom ben je veel te langzaam. Maar voor de stroom is het zeker aantrekkelijk om te doen. Je moet daarbij uiteraard zeer nauwkeurig navigeren .. want de doorvaarten zijn smal en gevaarlijk als je uit de koers raakt.



Die passage aan de oostkant van Ile d 'Ouessant heet de Passage du Fromveur. Aan stuurboord heb je dan als eerste de Phare de Kereon … allemaal prachtig en imposant om waar te nemen .. maar heel goed op blijven letten op je koers en je positie! Als je de Passage du Fromveur door bent kom je in de Mer d'Iroise.

Daarna wordt de koers weer verlegd naar het Engels Kanaal om de Noord Oost gaande. Je vaart dan langs de Engelse Kanaal eilanden Guernsey, Alderney en Sark langs … en dan kom je bij Cap de la Hague … dat is de kaap van Normandië bij Cherbourg. De naam Normandië komt van de Noormannen die omstreeks het jaar 1000 deze gebieden in bezit namen. Later gingen ze ook verder en veroverden Zuid Italië … Waar Napels – Apulië en Sicilië het grootste Noormannen rijk werd … ook in de jaren van de 11$^{de}$ eeuw. Er zijn daar ook diverse namen direct afkomstig van de Noormannen .. zoals San vito dei Normani … een mooi dorp gelegen in Apulië in de buurt van Ostuni. De reis vorderde naar de loodsdienst te Folkestone. De charteraars in London hadden de loods al besteld en de gehele welkomst procedure was al in gang gezet. Ze mochten direct doorvaren naar het Mill wall dock om daar hun Middellandse zee lading te gaan lossen.

De bemanning mocht naar huis … want de aflossing was perfect geregeld. Nico was blij om weer naar huis te gaan. Waar zijn Moeder in de keuken stond … en zei: Zo jongen … daar ben je weer … gaf hem een omhelzing en zei :welkom thuis … ze had heerlijk eten gemaakt en het smaakte als altijd heel erg super .. Nico voelde zich helemaal thuis alsof hij nooit was weg geweest.

Dit boek is herschreven door Nico Mobach en uit postuum eerbetoon opgedragen aan mijn

Vader MARINUS en Moeder NEELTJE

