

# Mijn eerste reis op s.s. “Themisto” van de Mij. Zeevaart N.V.

door Ruurd Wolterbeek

(februari 2003)

<http://www.dorpsbode.nl/0303.htm>



Zoals elk jaar gingen we in augustus naar Schiermonnikoog. 's Middags was ik met vrienden meestal te vinden voor de Toko op de Badweg. Op een middag stond ik te praten met Jeppe van Bon, het was de zomer van 1938. We zouden beiden naar de zeevaartschool gaan, maar ik vertelde hem dat ik bij de oogkeuring kleurenblind bleek te zijn. Ik zou oorspronkelijk bij Jan Karst naar de zeevaartschool in Scheveningen gaan, maar dat ging tot mijn grote spijt niet door. Ik vroeg hem of hij al gekeurd was, maar dat bleek niet het geval te zijn. Wel had hij zich al opgegeven voor de zeevaartschool. Bij de oogkeuring bleek hij ook kleurenblind te zijn. Daar we beiden toch naar zee wilden, zijn we naar de machinistenschool gegaan. Ik zat in die tijd op een driejarige Mulo en deed in februari 1938 examen. Door onvoldoende kennis van wiskunde ging het op de machinistenschool niet best. Ik ben toen van school gegaan en heb bijlessen genomen in wiskunde. Daar de volgende cursus in september begon, leek het me een goed idee om de resterende maanden te gaan varen in de machinekamer.

Ik ben toen op 21 april 1939 met s.s. “Themisto” als bankwerker naar zee gegaan voor een reis naar Wabana in New Foundland en met een gage van 1 gulden per maand. Het schip was eigendom van Mij. Zeevaart N.V. te Rotterdam. Het schip is in 1928 gebouwd bij de Scheepsbouw Mij. Nieuwe Waterweg te Schiedam, groot 4704 B.R.T.

Aan boord kreeg ik een aparte hut toegewezen. Stromend water was er niet. Er was een wasbak in de hut die gevuld kon worden met een ernaast staande waterkan. Aan dek waren twee handpompen, één voor drinkwater en één voor zoutwater. Sanitaire afvoer was er niet in de hut, de wasbak kon je opklappen waarna het water in een onder staande bak terecht kwam. De eerste dag had ik er geen erg in dat de bak vol stond en toen ik de wasbak opklapte, liep de onderliggende bak over op een daar onderliggende stoomleiding van de verwarming, wat gepaard ging met een hoop gesis.

Ik liep wacht met de 2e machinist van 4 tot 8 en leerde van hem hoe je de machinedelen moest smeren. De machine-installatie bestond uit een Lenskleppenmachine en 2 Schotse ketels. Een Lenskleppenmachine is een stoommachine zonder schuiven, maar met kleppen. De kleppen worden bewogen door nokken op een onderliggende nokkenas. De kruiskoppen werden gesmeerd vanaf een tussenliggend rooster. Elke keer dat de kruiskop ter hoogte van het tussenrooster kwam, moest ik een straal olie spuiten in een op de kruiskop bevestigd bakje. Dat viel in het begin niet mee de kruiskop te volgen en in “no time” zat mijn tuit van de smerkan dicht. De 2e machinist droeg me op er maar een nieuwe tuit aan te solderen. Het

kwam zeker wel vaker voor, want er waren nogal wat reservetuiten aanwezig. Ik kreeg een soldeerbout in mijn handen gedrukt en moest naar de stookplaats om mijn soldeerbout in het vuur van de ketel warm te stoken. Daar het nogal lang duurde vroeg ik aan de stoker of mijn bout al warm was, Hij lachte maar een beetje en zei dat ik nog even moest wachten met natuurlijk het gevolg dat ik met een verbrande soldeerbout zat.

Een paar dagen later had de donkeyman net zijn rondje gemaakt. Hij ging dan altijd wijdbeens onder de luchtkoker staan, droogde het zweet van zijn gezicht, pakte de grote waterketel onder de luchtkoker vandaan, hield de ketel boven zijn hoofd en goot zo het water in zijn mond. Tot overmaat van ramp stikte de man haast. Wat was er namelijk gebeurd? Ik had de verkeerde waterpomp genomen en de ketel met zoutwater gevuld. Ik zal maar niet vertellen wat er toen gezegd werd.

Na een paar dagen vroeg ik de hoofdmachinist waarmee ik me kon wassen. Er was wel een wasplaats, maar die deed dienst als magazijn. Men waste zich in de machinekamer bij de warmwaterbak. Daar stond een puts en een bakje met groene zeep. In de praktijk zuigt de voedingspomp het ketelwater uit de warmwaterbak en perst het naar de ketels.

Op een goede morgen komt de hoofdmachinist beneden met allerlei flesjes. Ik vroeg hem wat hij ging doen. De bedoeling was dat hij het ketelwater ging controleren. Even later stond hij te schudden met één van de flesjes en maakte ik de opmerking: mooi kleurtje, meester. Niks mooi kleurtje, er zit zout in de ketels, dus mijn opmerking viel niet zo in de smaak. Even later hoorde ik een oorverdovend geluid vanuit de stookruimte. Later toen ik vroeg wat dat geluid was werd me verteld dat de ketels werden gespuid. Zo voeren we met een snelheid van 10 mijl de Atlantische Oceaan over.

Op een zekere dag zagen we een paar roeiboten die elk met twee man aan het vissen waren. Deze waren afkomstig van een groot Portugees schoener zeilschip. Deze schoener zeilschepen vertrokken in maart vanuit Lissabon naar de banken voor de kust van New Foundland om kabeljauw te vangen. De schoeners gaan daar ten anker en een groot aantal kleine roeiboten, die men dory's noemt, gaan op de kabeljauwvangst. Het verbaasde ons dat deze vissers zo ver in zee waren, omdat het moederschip in het geheel niet te zien was. Deze houten bootjes hebben ook nog een zeiltje en blijven vaak de hele dag op zee. Na het vissen worden de bootjes weer aan boord gehesen. Na ongeveer 6 maanden varen de schoeners weer naar de thuishaven in Portugal.

Toen onze kapitein deze vissers in de gaten kreeg, liet hij onmiddellijk de machine stoppen en kocht van de vissers voor twee Amerikaanse dollars en een fles whisky een volle boot met kabeljauw. Zelf stond hij in de keuken en werden we 's avonds getrakteerd op een heerlijke moot gebakken kabeljauw.

De volgende dag zagen we steeds meer ijsvelden. Het was vroeg in het voorjaar en dan komen grote ijsvelden van de Noordpool naar het Zuiden drijven. 's Avonds kwamen er zoveel ijsschotsen dat we moesten stoppen. Tot overmaat van ramp kwam er een storm opzetten. Het was een oorverdovend lawaai in de machinekamer. Grote ijsschotsen beukten tegen de huid van het schip en vele huidplaten werden ingedrukt. De kapitein vond het een noodtoestand en zond noodsignalen uit. We kregen daarna bericht dat het zeker twee dagen kon duren voordat er hulp geboden kon worden. Er brak wel een zekere paniek uit want 10 jaar geleden was onder commando van kapitein Haak op dezelfde plaats door storm en mist het s.s. "Callisto" van dezelfde maatschappij op de rotsen gelopen en met man en muis vergaan. Hij loste een paar maanden eerder mijn grootvader Ruurd Teensma af die in 1928 met pensioen ging. Door de grote angst van wat er zou gebeuren, stonden al matrozen met een koffertje aan dek om op het ijs over te stappen wanneer het schip zou zinken. Dit bleek gelukkig niet nodig te zijn want in de vroege morgen dreef het ijs uit elkaar en konden we weer verder varen.

Na aankomst in Wabana kwam de surveyor aan boord en werd de schade opgenomen en kregen we toestemming om naar huis te varen. In Rotterdam is het schip in dok gegaan en moesten 20 huidplaten worden vernieuwd.