

“MIJN VERHAAL” van Herman de Werd



Figuur 1: Herman de Werd op 23 jarige leeftijd als Radio Officier "Radio Holland"

Mijn verhaal begint in het najaar van 1954 ergens in Street Davis, de grauwe zeestraat tussen Groenland en Canada. Het schip de "Arundo" vecht zich stampend door de opgezweepte wit schuimende muren van water noordwaarts richting Hudsonbaai. Trillend in al zijn voegen wanneer de boot naar beneden duikt en de schroef razend door de lucht slaat, en huiverend van de doffe klap als een golftop onder het voorschip slaat. "Een paaltje pikken" heet dat. Er wordt op de deur van mijn radiohut geklopt en mijnheer van Santen ¹ komt binnen. Hij is de enige passagier die wij aan boord hebben, en hoort bij de staf van Philips Eindhoven. Hij komt graag een praatje maken, bij de kapitein, met de stuurman op de brug, bij de kok, en ook in de radiohut. De man is een paar jaar tevoren weduwnaar geworden en lijdt intens onder het verlies van zijn vrouw. Zijn dokter adviseerde hem - kennelijk teneinde raad - een zeereis te gaan maken om er eens totaal uit te zijn. Die dokter heeft daarbij misschien een visioen van "Loveboat" gehad maar niet van onze praam waarvan er tijdens de tweede wereldoorlog een kleine 2800 werden gebouwd. En zeker niet van het soort wildevaartschepen als het onze van de My. "ZEEVAART". Een schip dat

met alle ladingen naar alle bestemmingen vaart naar havens waarvan zelfs een in geografie doorknede leraar nooit heeft gehoord. Eigenlijk is een Liberty een lompe gelaste ijzeren bak 135x17 en 8 meter holte. Zonder enig comfort bemand door veertig kerels die er zeker niet op waren getraind om depressieve zielen op te monteren.



Figuur 2: m.s. Arundo (type Liberty); bouwjaar 1943; tonnage 7221

Onze bestemming was een militaire basis in Port Churchill een haven aan de Hudson baai. De lading was alleen bij de Ouwe bekend. Logisch de Koude Oorlog woedt in alle hevigheid en "Feind hört mit !" zit er nog stevig in gestampt. Russische schepen komen we ook deze reis overtal tegen. Zwijgzame sluipers, die op geen enkele oproep reageren hoewel ze meer antennes hebben dan een stekelvarken stekels. Zelfs bij averij liggen ze in volmaakte radiostilte te wachten tot een andere Rus te hulp komt.

Balancerend met een kop koffie vraagt Van Santen mij of ik ook Philips apparatuur in de Radiohut heb. Jammer genoeg niet. Alles op een Liberty is standaard. Dus ook de radioapparatuur van R.C.A. en dus Amerikaans. Gelukkig kan ik deze trieste man wat afleiding bezorgen door verhalen te vertellen over de andere schepen en de havens die ik in zeven jaar achter me heb liggen.

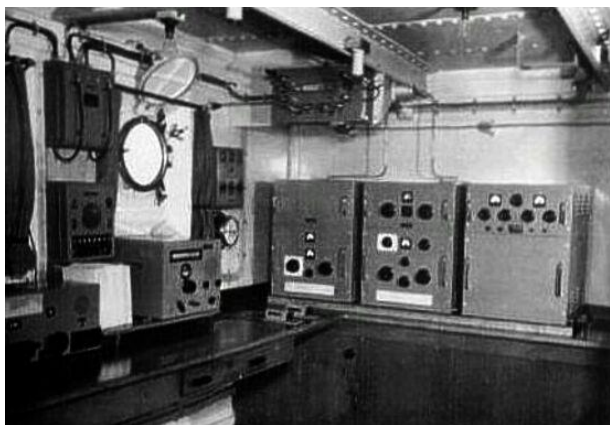
De eerste reis leverde de flamboyante Evita Peron in levenden lijve in Buenos Aires op. Een beminde Cinderella waar heel Argentinië verliefd op was. Ook mijn eerste kennismaking met het verzekeringsbedrijf via de zeeslepers van Smits Internationale. Bergingen onder barre omstandigheden. "No cure no Pay" Lloyds Open Form. Opererend vanuit Horta op de Azoren of la Coruña aan de Golf van Biskaje. Toevallig leverde dat als joppengeld een bedrag ter grootte van een halfjaarsgage op. Een bonus die ik met praktisch niets doen verdiende. In die tijd nog een tamelijk uitzonderlijk fenomeen.

Op andere Zuid-Amerikaanse reizen het imponerende Christusbeeld op de Corcovado uitzien over de gigantische baai van Rio de Janeiro, een tafereel waarbij je adem stukt.

¹ Alias

Een reis met de tanker "Duivendrecht" diep in de Zuidpool naar de "Willem Barentsz" in de Weddellzee. Bunkerolie brengen, traanolie als retourvracht. Twee weken aan lijzijde tegen dat drijvende abattoir geklemd met twee opgeblazen walvissen als stootkussen ertussen. Een weerzinwekkend bedrijf waarbij je adem niet alleen stokte, maar waarbij je bijna helemaal geen lucht meer kreeg door de verpestende stank. Maar Nederland snakte naar vet en we werden als helden binnen gehaald.

Meer dan anderhalf jaar gevaren op de Shell tanker "Ondina", de beroemde tanker die een Japanse kruiser "Hokoku Maru" met één geluksschot de lucht injoeg. Met de "Ondina" alle wereldzeeën van de Filipijnen tot Philadelphia van Vuurland tot Narvik en alles wat ertussen lag bevaren. Voldoende verhalen bij alle schepen en havens om Van Santen een beetje psychotherapie van de kouwe grond te geven hoopte ik.



Figuur 4: radiohut Shell tanker "Ondina"



Figuur 3: staande rechts Herman de Werd, radio officier op de tanker "Duivendrecht"

In 1954 was Port Churchill een witte ijsvlakte bevolkt door Canadese en Amerikaanse militairen met als afwisseling wat grauwwitte ijsberen. Ondergronds een enorme basis waar wij werden uitgenodigd een voorstelling bij te wonen die werd gegeven door ik meen Charles Trenet. Wij vroegen ons af of die hele santenkraam onder die met ijs bedekte grond zat vanwege de ijsberen of de Russen. De ontvangst was allerhartelijkst, fijne gerechten royaal Amerikaans, schotels waarvan wij op zee alleen maar konden dromen. Wij mochten bijna overal vrij rondkijken. Bijna..., want ook Ivo Niehe had hier gesloten dikke stalen deuren gevonden, die gesloten bleven.....

Op de thuisreis vroeg de heer Van Santen of mijn vak me beviel. Ik kon hem geruststellen dat ik het een ideaal beroep vond. Eigen baas, het enige contact met de wal, en een grote verantwoordelijkheid voor de opvarenden, schip en lading in noodgevallen. Jammer dat je maar vier weken per jaar verlof kreeg en ik dus mijn vrouw en zoontje zo weinig zag. Bovendien waar zou je in ons overvolle land met 10 miljoen inwoners waar emigratie naar Canada of Australië, door de regering gestimuleerd, een baan moeten vinden?! Dat onderwerp was dus vlug afgedaan.

Twee dagen voor aankomst in Rotterdam gooiden Van Santen en ik zeven groene lege jeneverflessen een met potlood geschreven briefje met naam, adres en afzender, scheepsnaam en coördinaten in de Warme Golfstroom. Stevig gekurkt en afgelakt. Altijd hoopvol avontuurlijk maar zelden beantwoord. Ondanks de saaie reis hadden wij toch de indruk dat de ons toevertrouwde patiënt het leven met meer optimisme tegemoet zag toen wij afscheid namen.

De bijna onverschillige snelheid waarmee de bemanning van een thuis gevaren schip uiteen valt, is iedere keer opnieuw verbijsterend. Door overplaatsingen, studieverlof of betere kansen elders zien ze elkaar na maanden intensieve samenwerking soms nooit meer terug.

Ook ik kan me de kortste tramverbindingen met het toenmalige Delftse Poort Station nog herinneren: Lijn 2, 3, 9 en 12. Vlug naar huis voor een kort verlof thuis in Roosendaal en dan weer aanmonsteren voor een volgende reis met de "ARUNDO". Het lot zou deze keer anders beslissen.....

(wordt vervolgd)