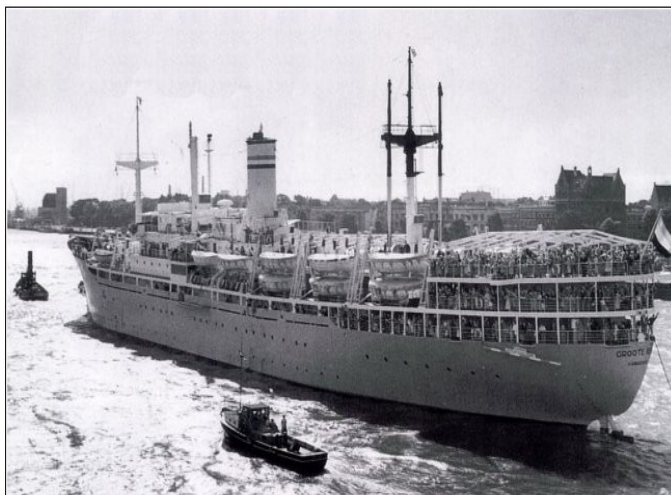


HOLLAND AMERIKA LIJN



Van augustus tot oktober 1957 heb ik in de voetsporen van mijn vader bij de Holland Amerika Lijn op de 'Grote Beer' enige reizen gemaakt als pantry boy. Wie in die tijd enige status als kok in de horeca wilde verwerven, moest tenminste gevaren hebben.

Met de trein ben ik naar Rotterdam gegaan en met de tram richting de Wilhelminapier. Ik was intussen totaal vergeten hoe het verder ging, voordat ik aan boord klom. Tijdens een bezoek aan Rotterdam in 2010 zag ik het blad 'De Oude Rotterdam' in. Een krant vol met nostalgie. Ik heb een mailtje gestuurd naar de redactie met de vraag of iemand nog kon vertellen hoe dat er precies aan toe ging. De redactie plaatste mijn vraag en er kwam een reactie van Hans Blok die vroeger als werkstudent had gevaren. Hij schreef dat je dan het pontje nam Katendrecht/HAL. Naast de hoofdingang een beetje naar links en dan op rechts was er een lage deur. Daar ging je een paar treetjes af en kwam vervolgens in kamer met een balie met een meneer. *(Dat is het enige wat ik me meen te herinneren. De kamer had een houten lambrisering en er waren twee loketten.)* Hij snuffelde wat in papieren en vertelde je of er mogelijk een boot was. Daarna moest je wat formulieren invullen, werd je door een arts gekeurd en kreeg je je monsterboekje. Dat monsterboekje werd door de rederij ingevuld en ingenomen als je aanmonsterde. Daarna kreeg je te horen waar, wanneer en hoe laat je je moest melden. Om 1700 uur vertrek vertrok de boot vanaf de Wilhelminakade. Henk meende zich te herinneren dat dat altijd op maandag was. Bij de uitbetaling aan boord – op de laatste avond voor thuisreis – kreeg je je monsterboekje terug. Je kon ook aan boord – 'bij de reis' – aanmonsteren voor de volgende reis.



“Grote Beer” Zojuist vertrokken van de Wilhelminapier in Rotterdam

De eerste reis was naar New York. We vervoerden per keer ongeveer 800 emigranten en voeren leeg terug. Heel indrukwekkend als je langs het Statue of Liberty vaart.

De S.S. 'Grote Beer', S.S. 'Waterman' en S.S.'Zuiderkruis' waren het eigendom van het Nederlands Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal van de Scheepvaart. Het zijn zusterschepen, over het algemeen gelijk wat bouw en inrichting betreft. Alhoewel er zekere afwijkingen zijn, die niet in dit plan zijn opgenomen, is de ligging van de hutten en de nummers ervan dezelfde, tenzij anders is aangegeven. (uit de folder.)

HOLLAND AMERIKA LIJN

Ik heb daar toen een échte Amerikaanse spijkerbroek gekocht. Die zag je nog niet in Nederland. Ik was apetrots! Echte (Amerikaanse) Lucky Strike sigaretten kosten fl 3,50 per slof. De tweede reis deden we Quebec en Montreal aan Canada aan. Daar heb ik een langspeelplaat van Crazy Otto gekocht en het Zeemanshuis bezocht. De herinnering staat scherp in mijn geest gegrift.

IN mijn monsterboekje zit nog de toestemming van mijn ouders, omdat ik minderjarig (17) was. Voor iemand die een groot deel van zijn leven in de afgeschermdde omgeving van een kostschool had doorgebracht, was het leven op 'de woelige baren' wel een enorme overgang. Ik



Aan dek

De Pamir, een Duitse viermastbark en was één van de grootste windjammers ooit gebouwd. In stormachtig weer zonk de Pamir op 21 september 1957 ten zuidwesten van de Azoren. De



ondergang en de daaropvolgende reddingsacties werden op de voet gevolgd door de internationale media. De oorzaak moet gezocht worden in de verkeerde belading, het te laat strijken van de zeilen en het binnenkomende water, doordat de luiken niet op tijd werden gesloten. Slechts zes zeelieden van de 86 opvarenden konden worden gered. Het schip was op de terugreis van La Plata.

weet nog mijn verbazing, toen ik oude mannen van wel veertig jaar, vieze bakken hoorde vertellen. Dat was andere koek dan de fraters op een Brabantse kostschool. Als jongste maatje was ik overal het slachtoffer van; als er niets te doen was, moest ik tegeltjes gaan tellen, 'omdat er de volgende reis nieuwe tegeltjes in kwamen'. Gelukkig had ik een ervaren 'slapie' Johan Hogendoorn die het voor me opnam.

HET getoeter van de sloopshoorn klinkt nog in mijn oor, als ik terugdenk aan de afvaart. Tot aan Hoek van Holland ging alles prima, alhoewel ik me een beetje vreemd voelde toen we het zeegat uitvoeren. De tweede dag bij het opstaan, moest ik direct in de looppas naar de toiletten. Toen ik mijn maaginhoud aan de vissen had prijsgegeven en me lekker fris had gewassen, ging het weer wat beter. Om in de pantry te komen moest ik door de keuken, waar de elektrische kachel (= kokstaal voor fornuis) al lekker hoog stond. Die hitte en de geur van Amerikaanse koffie, betekende dat ik rechtsomkeer moest maken, om nogmaals de vissen te voeren. Wie wel eens gal gespuugd heeft, weet hoe ellendig je je dan voelt. Het is met geen pen te beschrijven, maar die jongens op zo'n schip hebben geen medelijden. Toen ik me weer meldde in de pantry gaven ze me beschuit te eten. Echt honger had ik begrijpelijkerwijze niet, maar wat doe je om beter te worden. Die droge massa kon ik nauwelijks door mijn keel krijgen, dus ik dronk wat. Het gevolg laat zich raden, weer kon ik in de looppas verdwijnen. Toen begon het een leuk spelletje te worden om mij van mijn zeeziekte af te helpen. Ik heb lopen kauwen op een stuk spek, dronk zeewater, waarmee de keuken werd schoongespoten, totdat ik zowat rijp was voor de sloop.



HOLLAND AMERIKA LIJN

Ten einde raad heb ik maar een hele strip zeeziekepillen opgegeten, toen was het over.

ONDERWEG hebben we een geweldige storm meegemaakt. Alle uitgangen werden afgesloten. Je mocht niet naar buiten. Ik zag de stewards in de gang lopen met stapels

borden. Een zot gezicht om een rechte gang te zien waarin iemand het ene moment helemaal scheef naar de ene kant en het andere moment naar de andere kant ziet overhellen. Ik moest uit het ruim zakken suiker (25 kilo) halen. Die droeg je op je rug. Als je de trap opging werd je door het schommelen naar achteren getrokken of moest je met een vaartje naar boven lopen. In de keuken zaten stangen tussen de kookplaten op de kachel, zodat de pannen niet gingen schuiven. Op het moment suprême zaten ze alleen aan het eind van de kachel. Met een geweldige golf schoof een grote marmiet (=grote kookpan) van het ene eind naar het andere. De gevolgen laten zich raden. Toen de storm wat ging liggen mochten we

HOTEL-CAFÉ-RESTAURANT
Van den Brink
SOESTERBERGSESTRAAT 122
TELEFOON 2706 (K 2955)
SOEST-ZUID

Soest-Z., 19 Augustus 1957

Hiermede verklaren de ondergetekenden Ouders van Cornelis Michael Johannes Maria van den Brink dat zy geen bezwaar hebben dat hun zoon gaat varen by de Holland Amerikalyn te Rotterdam.

Vader *[Handwritten Signature]*
Moeder *[Handwritten Signature]*

Gezien voor legalisatie der handtekingen van L. J. F. van den Brink en zijn echtgenote C. G. M. E. van Gaalen, wonende te Soest, Soesterbergsestraat 122.

Soest, 19 augustus 1957.

De Burgemeester van SOEST,
Namens deze De Chef van de
Afdeling Bevolking e.a. ter
Gemeentesecretarie.

[Red circular stamp: GEMEENTE SOEST, SOEST, 05609]

ADRESSEN VAN DE HOUDER (NOODGVALLEN)

Datum	Straatnaam en nummer	Gemeente
19-08-57	Soesterbergsestraat 122	Soest

2e foto

2e foto opgenomen de 19-08-57

Naam *van den Brink*
Voornamen *Cornelis Michael Johannes Maria*

Geboorteplaats *Soesterberg*

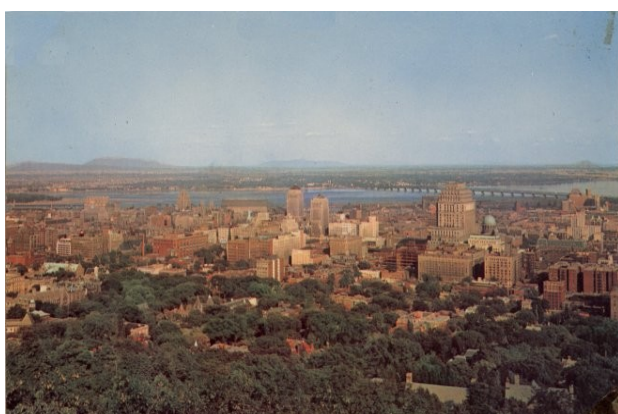
Geboortedatum *23 juli 1939*
Nationaliteit *Hollandsche*

Lengte *1.70 m*
Gewicht *70 kg*

Aftrak rechtoverwijzing

Bijzondere aantekeningen

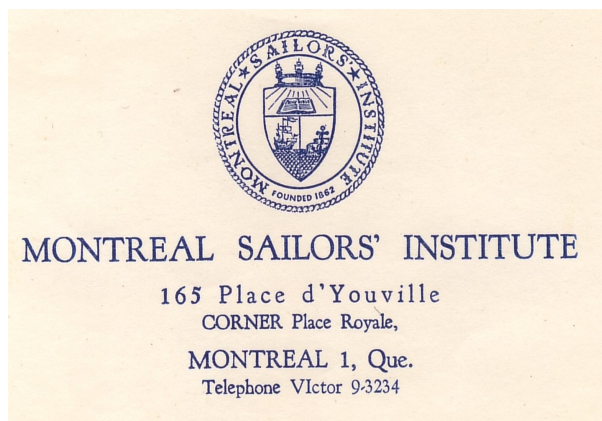
Handtekening van de houder: *[Handwritten Signature]*



Montreal

weer naar buiten. De golven waren nog steeds huizenhoog. Dan besef dat zelf een schip als de 'Groote Beer' maar een notendopje is in de oceaan. In diezelfde storm is de Pamir een Duitse viermaster en opleidingsschip vergaan.

DE hiërarchie in de keuken was zeer strikt. De chef verscheen een keer per dag in vol ornaat in de keuken en had de wind er goed onder. Aan het einde van de dag



HOLLAND AMERIKA LIJN

werd de pantry netjes opgeruimd. Alles wat over was werd eenvoudigweg door de patrijspoort naar buiten gefl.. sorry, gegoid. Dat gold niet alleen voor de grondstoffen, maar ook voor het serviesgoed en zilveren bestek. Uit de aard der zaak mochten wij niets mee naar onze hut nemen, maar dat gebeurde natuurlijk toch. Om niet tegen de lamp te lopen bij het terugbrengen ging het 'over de muur'. De kapitein was net Onze Lieve Heer. Voor hem was alleen het beste goed genoeg. Zijn roomboter kwam altijd uit een nieuw pakje. Eens - op de terugweg naar Rotterdam - waren er geen sinaasappelen meer voor jus d'orange. De laatste kist was voor de kapitein. (En voor mij, want ik moest ze uitpersen.) Ik heb op een wat minder prettige manier kennis met hem gemaakt. Dat was toen er de eerste keer sloepenrol was. Na het alarm heb ik zeker twintig minuten door het schip lopen zoeken naar de plaats waar ik geacht werd aanwezig te zijn. Toen gaf ik de moed op en keerde terug naar de pantry, om vervolgens een uitnodiging te krijgen om bij de kapitein op bezoek te komen. De volgende sloepenrol was ik wel present! Op een van de terugreizen ben ik mee naar Katendrecht geweest. We belandden in een duister cafeetje, met achterin een gordijn waar je achter kon verdwijnen om bij de dames op bezoek te gaan. Helaas voor de dames, betaalde liefde is niks voor mij.

JE verdiende best goed omdat je tijdens de reis altijd dienst had. Als je vrij had speelden we Black Jack oftewel 21-en. het ging niet om grote bedragen, maar er waren er die hun hele gage erdoor joegen. Bedden opmaken en de was doen kon je uitbesteden aan - ik denk - Chinezen.

Ik besloot mijn maritieme loopbaan omdat ik in dienst moest en de volgende reis van enkel maanden naar Australië zou zijn, waardoor ik niet op tijd terug kon zijn.