

Wereldreis met m.s. Poolster 1966-1968

Verslag van Cornelis Pieter Masseling

Schip: Koel- en vriesschip
92 meter lang
Snelheid (toen) 18 knp
2 hoofdmotoren op een schroefas
Vrieslading -30°C
Rederij: Wm. H. Muller en Co Rotterdam
Bemanning: 19 man incl. 3^e stuurman

Het verslag klopt voor 99%. Dit omdat het zo'n 50 jaar geleden is geweest.

Ik was aangemonsterd in Rotterdam als 3^e stuurman. We vertrokken naar Williamsport New-Ffoundland om te laden bij een Japanse walvis-plant. Na de oversteek van de Atlantic meerde het schip met behulp van een loods aan bij de steiger, zo'n 25 meter van de sleephelling.



De Japanse walvisjagers brachten iedere reis 2 walvissen van ongeveer 25 meter lengte langs het schip naar de sleephelling, waar zij aan hun staart naar boven werden getrokken. Tien Japanners sneden de walvissen met vlijmscherpe messen in stukken en na 2 uur was er alleen een geraamte over. Het walvisvlees was voor menselijke consumptie, het restafval voor de dieren. Onze lading, diepgevroren walvis-restafval, was dan ook voor de Catty en Doggy fabriek in Immingham.

Natuurlijk hebben wij in Williamsport zelf ook gevestigd. Onze vangst: grote schollen van een halve meter groot en zo zwaar dat de hofmeester ze met de pikhaak aan boord moest

hijsen. Ze waren niet te eten, ze stonken en smaakten naar traan.

Van Immingham voeren we terug naar New-Ffoundland. De volgende reis was van New-Ffoundland naar Tokyo (Japan). Het diepgevroren vlees dat we dit keer aan boord hadden, biefstuk, was deze keer voor menselijke consumptie. Natuurlijk arresteerde onze hofmeester enige dozen. Goed om het voedingscijfer omlaag te drukken zei hij (?).

We vervolgden onze reis naar het Panamakanaal. In de Cariben was het erg heet: boven de 40°C. Gelukkig hadden we toen al (!) airco aan boord, dus binnen was het goed uit te houden. Onder Loods aanwijzing voeren we door de sluis; het was indrukwekkend te zien hoe vier grote treinen ons scheepje door de sluis trokken.

In de Pacific aangekomen kregen we nieuwe orders: Long Beach California om dozen met ingevroren zalm te laden, ook voor Tokyo. Tijdens deze reis hebben we tientallen reuzenschildpadden gezien. Ze waren één tot anderhalve meter lang. Na gemeerd te zijn konden we eindelijk weer eens de benen strekken.

Omdat de alcoholregels in California zeer streng zijn, moest iedereen –het maakt niet uit hoe oud je was– bij het binnengaan van een bar zijn ID laten zien. Onder de 21 jaar kwam je er nie in. Natuurlijk heeft onze hofmeester weer enige dozen zalm gefixt.

Na deze stop vertrokken we naar Japan: een lange reis waarbij we de datumgrens passeerden. Met de loods aan boord voeren we naar onze ligplaats Tokyo Bay. Net even tijd om een bliksembezoek te brengen aan de Ginza, dé winkelstraat van Tokyo te brengen. Daarbij vergeleken is de Coolsingel een achterafstraatje.

Het schip werd gelost. Orders: in ballast terug naar het Panamakanaal. Na een paar zeedagen kregen we

een nieuwe charter: koers Zuid-Afrika. Weer een paar dagen later werd de charter gecancelled en voeren we weer terug naar het Panamakanaal. Er volgde druk overleg tussen de kapitein en de HWTK: door het heen en weer varen was er niet genoeg brandstof meer aan boord om het Panamakanaal te halen, dus werd in overleg met het kantoor besloten te bunkeren in Honolulu-Hawaiï.

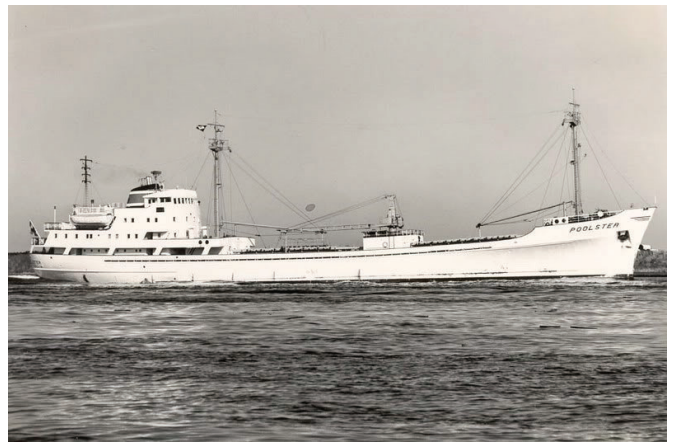
Er werd onderhandeld over een nieuwe charter en dit kon wel een paar dagen duren. De bemanning heeft toen 4 dagen relaxed op het strand van Waikiki-Beach gelegen. Natuurlijk moesten we uiteindelijk toch weer uitvaren: de nieuwe order betrof het laden van bevroren vis in Iquique-Chili met bestemming Mar del Plata-Argentinië.

Er was echter wel een probleem: we hadden hiervoor geen zeekaarten aan boord! Met de Pacific overzeiler, waar we per dag een centimeter opschoten én met een grootcirkelkoers zijn we met goed zeeman-schap toch in Iquique aangekomen. We hielden contact met kantoor via Lange Golf met Scheveningen Radio-PCH die verbaasd waren over de afstand (600 mijl Z.O. van Hawaiï).

Iedere dag een ster bestek: GPS bestond toen nog niet. De British Admiralty Pilot en veel common sense heeft de oversteek van ongeveer 2 weken ons veel geleerd.

Iquique had een kleine niet zo'n fijne haven. De Pacific deining stond recht in de haven. Het schip ging 5 meter langs de kade en 1 meter omhoog/omlaag. Het was dus oppassen om veilig van/aan boord te komen.

Na Iquique vertrokken we richting Valparaiso waar we de loods aan boord namen in verband met de doorvaart door de Chileense fjorden en de Straat Magelhaen. Dit is een erg smal vaargebied waar je voor anker moet als er een tegenligger aankomt. Er was veel wind: 8/9 Beaufort, maar geen zeegang; wel een prachtig gezicht: gletsjers, walvissen, zeehonden en pinguïns.



We vervolgden onze weg naar Mar del Plata, volgens zeggen de Cote d'Azur van Argentinië. Daar hebben we helaas niet veel van gezien. Nadat het schip gelost was kregen we een nieuwe charter: Montevideo-Uruguay. Gekoeld hangend vlees voor Valparaiso. We haastten ons naar de ruimen om schoon te maken: de oversteek is maar 12 uur. Het vlees wordt met kettingen en haken onderdeks opgehangen. Het wordt netjes verpakt in witte zakken aangevoerd. Dit alles met koelwagens en mannen in witte pakken. Zijn de zakken bebloed dan worden ze afgekeurd.

We gingen terug door Straat Magelhaen om te lossen in Valparaiso. Het lossen is hier een lachertje: op de kade stonden houten karren met paarden ervoor en de bouten werden met 6 tegelijk uit het ruim getakeld en in de houten karren gedumpt met een buitentemperatuur van 30°C. Een heel verschil met Montevideo! 's Avonds gingen we de wal op naar de beroemde Djako's Bar. Een mooie tent en heel veel prachtige vrouwen en...

Weer 3 dagen later vertrokken we naar Walvisbaai-Zuid West Afrika. Daar moesten we bevroren tonijn laden. Net zoals Fred van der Vlies schreef: "gaatje boren – temperaturen". Daarna afladen in Las Palmas -Canarische Eilanden. Ook tonijn, maar nu van vissersschepen die bij ons langs zij lagen.

De tonijnen, zonder kop, waren een meter lang en werden met staartvin met z'n vieren tegelijk aan boord gehesen. Na 10 vissersmannen was het schip afgeladen en vertrokken we naar Italië-Trapani-Bari-Venetië. Tijdens het lossen in Ancona moest ik af en toe mee met de vrachtwagen om in de gaten te houden dat er onderweg niet proletarisch werd gewinkeld. In Venetië lagen we op loopafstand van het San Marcoplein. Een biertje drinken was geen optie: dat was ook toen al niet te betalen.

De laatste reis vervoerden we sinaasappels van Valencia-Spanje naar Rotterdam. Daar ging het schip in dok en ik ging toen op voor mijn 2^e rang. Deze wereldreis was voor mij als 21-jarige stuurman een onvergetelijke reis waar ik nog vaak aan terug denk. Het was wel een lange reis -14 maanden!- maar als vrijgezel een reis die je nooit meer zal maken.