

Mijmeringen bij "Ketelbinkie"



De Edam.3 , gesloopt in 1899



De Edam.4, gebouwd in 1919, gesloopt 1953

De avonturen en de slechte afloop van "Ketelbinke" is in Nederland ruim bekend. Bijna de helft van alle Nederlanders kent de eerste 2 onvergetelijke regels en daar houdt het dan mee op. Waarom zou het zo aanspreken? Zou het zijn omdat we ergens nog wel een zeevarend volkje zijn, dat heimelijk graag weer eens het zeegat uit zou willen? Even nog iets proeven van de verhalen over "toen we van Rotterdam vertrokken"? Bij de Schuimkoppen zingt Gerrit als solozanger dit lied prachtig, bijgestaan door de rest van de schuimkoppen. Misschien toch wel interessant om eens bij Ketelbinkie stil te staan. Het is 1 van de eerste liedjes die ik leerde over het zeemans leven. Zulke herinneringen blijven je bij.

Omdat dit liedje toch wat meer is als andere ontspanningsliederen die we uit volle borst zingen wil ik er graag wat meer over vertellen. Natuurlijk zijn de zeemans uitdrukkingen bij jullie allemaal bekend, maar ik leg er even de nadruk op.

Het is geschreven door Anton Beuvink (schuilnaam) in ca. 1930. Deze Anton Beuvink schreef o.a ook het ons welbekende lied van de "lichtjes van de Schelde" en een lied over het pontje van de veerhaven naar de kop van Zuid. Hij is geboren in 1902, overleden in 1977

Zelf ging hij in 1919 als ketelbinkie naar zee. Hij was toen 17 j. Dit beviel slecht en in 1924 hield hij het wel voor gezien. De naam van het schip de "Edam" duidt op een schip van de Holland Amerika lijn.

In het lied over Ketelbinkie wordt het slechte leven beschreven van kinderen die vaak uit armoede naar zee gingen. We komen dit ook tegen bij de visserij, daarover gaat het boek van Jan de Hartog "Herinneringen van een bramziggertje". In het Duits heet dit een "Mozes", ons lied over "Eine Seefahrt die ist Lustig"

Terug naar onze Ketelbinkie.

De schrijver vertelt als zeeman aan een andere zeeman wat hij nu weer heeft meegemaakt. Dit is goed te zien aan de vele zeemanstermen die in dit lied voorkomen. Hij vertelt over een "kleine jongen", die voor het eerst naar zee ging. Zelf was hij 17, maar het is bekend dat in die tijd ook vaak jongens van ca. 13 j. mee naar zee gingen. Het is dan ook een klacht, soort protest zong, tegen de kinderarbeid. Hij laat de geschiedenis spelen op de "Edam een oude schuit". Dit moet dan de Edam .3 of 4 van de HAL zijn geweest. de Edam 3 is echter in 1899 gesloopt, maar was echt een "oude schuit". De Edam.4 wordt pas in 1919 gebouwd.

Het was echt een vies schip want er zaten kakkerlakken in de midscheeps en ratten nesten in het vooruit. Kakkerlakken waren aan de wal in Nederland minder bekend, ratten des te meer.

De vertellende zeeman gebruikt ook mooie zeemanstermen. Voor de accommodatie op het voorschip in het 1e couplet "Vooruit" daarmee werd in die tijd vaak de accommodatie bedoeld, maar accommodatie in het voorschip werd verboden i.v.m. aanvaringen. en in het 2 couplet Forecastle(foksie)

Toen de grote vaart schepen uitgerust werden met een machine moest men wel kiezen voor plaatsing in de midscheeps. De (langs)spanningen in de romp zouden bij plaatsing bij de schroef, dus in het achterschip, te groot worden. Vooral in ballast varen of met zee op de kop. Voor de zeewaardigheid en voor opslag moest men een verhoogd voorschip en achterschip hebben. Hoog voorschip belangrijk bij oversteek Atlantic tegen de heersende westelijke stormen. Als zo'n schip in zicht kwam boven de kim zag je dus 3 gedeelten. De engelsen noemden dit de 3 Castles, de hollanders de 3 eilanden. De engelse term werd het meest gebruikt. Het voorschip werd zodoende het "fore castle" genoemd, verwaterd tot focsel.

Om de een of andere reden noemde men in later jaren het after Castle de "poop".

Vaak waren er 2 ketelbinkies, 1 voor de dekdienst en 1 voor de machinekamer dienst. Ons ketelbinkie is bestemd voor de machine dienst, want hij "werd gescholden door de stokers". Als je voor de eerste keer naar zee gaat is de kans op zeeziekte levensgroot aanwezig. De beste plaats is dan de midscheeps, daar merk je het stampen van het schip minder. Maar de bemanning levert Ketelbinkie een streek. Ze sturen hem naar het forecastle. Bij stampend schip heb je daar zo je maag achter de oren zitten. Het is daar het domein van de bootsman; kabelgast;lampenist. Allemaal bevaren mensen die die ziekte achter zich hebben. Hier wordt ketelbinkie naar toe gedirigeerd en daar ligt hij dan , doodziek. Ja de stokers hebben zo niets aan hem en schelden hem uit.

Je houdt het niet voor mogelijk, maar men tracht deze "kleine jongen" met jenever en citroenen van zijn zeeziekte af te helpen. Het kereltje blijft natuurlijk dood ziek.

De schrijver geeft nog een verwijt naar de maatschappij die zou denken dat zo'n ziek kereltje nadelig is voor de vracht. Wat zou zo'n kereltje verdiend hebben? De kost.

Allemaal termen die alleen door zeelui onder elkaar worden begrepen. Het verhaal gaat verder in zeemanstaal. Ketelbinkie "sjouwt" zich doodmoe. Als hij in zijn "kooi" ligt huilt hij om zijn moeder. De man die "wacht te kooi" had "scheldt hem uit. Destijds bestonden tussen 18.00 en 06.00 de wachten uit 6 uur op - 6 uur af met 6 man. Deze 6 man waren nodig bij extra werkzaamheden aan dek of bij het meren en destijds bij het zeilzetten.. Alleen de bootman; kabelgast en lampenist liepen dagdienst. Als alles normaal was, verdeelden ze de wachten zodanig dat 3 man het eerste deel van de wacht namen(1 roerganger, 1 uitkijk, 1 reserve) en 3 man stand by lagen in de kooi. Dit wisselde dan weer de volgende 3 uur. Deze "wacht te kooi" schold het kereltje dus uit. Psychologen en fijn besnaarde zielen waren het niet aan boord.

Ook op die fatale mooie morgen misten ze ketelbinkie weer en "brulden om hun koffie" Dat kwam mee omdat de stokers de machine kamer niet mochten verlaten (er moesten steeds kolen op het vuur) en ter plekke koffie kregen. Dorst hadden ze wel natuurlijk, dus waar bleef die koffie toch.?

Aan dek was het niet veel anders. Koffie pauze was er niet en ter plekke kregen ze koffie. Dat gebeurde meestal als het pek, nodig voor het dek breeuwen, heet werd gemaakt. Even pauze dan. Daarom heet die pauze nog steeds "Pikheet". Dan moest ketelbinkie snel aan komen sjouwen vanaf de kombuis met zijn keteltje koffie.

(In de vijftiger jaren moest van het overwerk steeds per dag 15 min. worden afgetrokken omdat de mannen "pikheet" hadden gehad. Natuurlijk gaf dit problemen met de bemanning. Zodoende leerde ik al vroeg "fiksen", ik schreef het overwerk een kwartier langer door en trok er dan weer een kwartier van af)

Ketelbinkie zakt tenslotte volkomen in elkaar. De schrijver vertelt dit wel heel realistisch. Veel aan geneesmiddelen had men toen niet aan boord. De stuurman had een boek , de zgn. Rode Boonacker, met veel wijsheid over ziektes die hij tegen kon komen. Maar tegen heimwee helpt geen "kinine en wonderolie". Aan boord kan hij niets met zijn gage beginnen, uit armoede ging hij naar zee, zou zijn moeder dan toch wat geld kunnen krijgen?

De schrijver vertelt zijn kollega verder, het kereltje komt te overlijden en wordt gewikkeld in "zeildoek, verzwaard met roosterbaren". Dit zeildoek is geen doek geweest voor de zeilen maar voor de presseningen. Als de ruimen gesloten werden, moest er over de "Luiken" 3 dubbele presseningen zodat het overkomende zeewater niet bij de lading en in de ruimen zou kunnen komen. Pas als dat gebeurd is kan de kapitein in het journaal schrijven dat het "schip volkomen zeewaardig is en gereed en in staat is om de komende reis te aanvaarden en te volbrengen" het zgn. zeemansgebed.

De "roosterbaren" waren ijzeren staven waarop de kolen werden gegooid om het vuur onder de ketels gaande te houden. Deze roosterbaren sleten door en werden dan voor vele zaken nog gebruikt. In dit geval om Ketelbinkie te laten zinken. Als deze voorbereidingen zijn gemaakt wordt ketelbinkie op het "Luik" gezet. In die tijd waren er nog geen stalen luikhoofden met pontons of mac Gregor patenten. Dwars over het ruim werden eerst stalen balken gelegd, de schilden, dan tussen de schilden de houten luiken. Altijd een gevaarlijk karwei. Daarover heen kwamen de presseningen. Die werden weer met keggen vastgemaakt aan de zijkant van het ruim op zgn. keggenbank. Tussen de luiken en de reling loopt een gangpad. In de laatste fase van Ketelbinkie wordt er een extra luik gelegd tussen het "Luikhoofd" en de reling. Op dit luik wordt ketelbinkie gelegd en de kapitein spreekt met "grogstem" een gebed. De man heeft vooraf toch maar even een borrel genomen. Een gebed uitspreken en iemand over boord zetten is tenslotte ook geen dagelijks werk voor hem.

Kennelijk wordt deze plechtigheid uitgevoerd meteen na pikheet. De mannen hebben een koffie mokje nog bij de hand en die wordt gevuld met een borrel. De bemanning kreeg een "mokkie schootaan". De uitdrukking "schootaan" komt nog uit de zeilvaart. Als de zeilen gezet waren en de vallen en schoten belegd, werd vastgesteld dat de schoten aan waren, dit was reden voor een borrel. de zgn. schootaan. (ik heb eens een zeilend russisch opleidingsschip beloodst en moest wel even lachen dat toen de boel onder zeil was de kapitein naar zijn bemanning riep: "schootaan". De invloed van Peter de Grote was er nog)

De verteller besluit zijn verhaal met dat de moeder in Rotterdam een telegram krijgt. Dat was het dan. Het einde van een kleine jongen, een straatjongen uit Rotterdam. Is het wel goed kinderen mee te nemen op deze reizen.?

Ergens spreekt het toch aan dat de mensen uit Rotterdam de schepen bemanden en met veel opoffering de scheepvaart vanuit Rotterdam opbouwden en Nederland groot maakten. Het lied blijft bekend en wordt gezongen. Veel offers werden gebracht, maar Rotterdam werd een van de grootste havens ter wereld.. Het verhaal van Ketelbinkie was en is zo populair dat toen de Holland Amerika Lijn in 1973 haar 100 j. bestaan vierde er op de Wilhelminakade een beeldje geplaatst werd van Ketelbinkie, onthuld door Mies Bouwman.



Wilhelminakade en
Rijnhaven 1954

Met zeemansgroet,
Allard