



Het contactvaartuig "Vandersteng" van "Onze Marine"

DOOR A.R. KELDER

Op 4 juni 1947 liep bij Wilton-Fijenoord in Schiedam een niet-alledaags vaartuig van de helling. Het had de maten van een toenmalige kuster en de lijnen van een snelle veerboot of opnemingsvaartuig voor de hydrografische dienst. Aan bakboord en stuurboord waren grote letters - OM - op de huid geschilderd. Het mooi gelijnde schip was de vrucht van het ongebreidelde doorzettingvermogen van één man, A.W.P. Angenent, de gepassioneerde voorzitter van het Algemeen Nederlands Comité „Onze Marine”. Mevrouw A.C. Helfrich, echtgenote van de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, doopte het schip met de naam „VanderSteng”. Maar naar wie was dit vaartuig genoemd?

De voorgeschiedenis vereist wel enige uitleg. In het verzuilde Nederland van voor de Tweede Wereldoorlog was een aantal bonden van lager marinepersoneel actief, waaronder twee rooms-katholieke. Eén van deze bonden, Sint Christophorus, had vanaf 1919 als voorzitter de korporaal-timmerman Albert Angenent, een gedreven man die al vanaf de oprichting in 1916 propagandist voor St. Christophorus was geweest. Deze bond ijverde niet alleen voor de verheffing van het aanzien van de marineman, maar spande zich ook in voor een goede r.-k. geestelijke verzorging van de schepelingen, waaraan het toen blijkbaar schortte.



De tewaterlating op 4 juni 1947 vanaf Wilton-Fijenoord helling III, door mevrouw A.C. Hetfrich.

De Stichting het
Algemeen
Nederlands Comité

 **ONZE
MARINE**

heeft tot doel:
de belangstelling te bevorderen voor de Kon. Marine,
de Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart, Watersport
Als goed Nederlander zult U aan de bereiking van dit
doel willen medewerken. Steunt ons werk door toetreding

ALS Contribuant
à f 2.50 per jaar

OF Begunstiger
Bijdrage naar vermogen

ALS Donateur
à f 4.00 per jaar

OF Jeugd lid
à f 1.00 per jaar

Stort Uw bijdrage op giro 172600 „Onze Marine”

Toen Angenent in 1921 voor de zeedienst werd afgekeurd, bleef hij, nu als burger, voorzitter van de bond St. Christophorus. Op de dag van zijn ontslag uit de marine, 1 juli 1921, richtte hij - men kan wel zeggen: met vooruitziende blik, zoals we nog zullen zien - het Comité „Onze Marine" op.

De doelstellingen van het Comité waren duidelijk breder gericht dan die van St. Christophorus, namelijk „belangstelling voor de Koninklijke Marine in het algemeen, en voor het personeel der Marine in het bijzonder te verkrijgen onder het Nederlandse volk". Angenent, die behalve bondsvoorzitter een buitengewoon productief redacteur was van het

bondsblad, was daarnaast ook uitgever en drukker van de bondspublicaties, van die van het Comité „Onze Marine" en van „De Heldersche Post", een postorderbedrijfje, dat zich bezighield met de distributie van allerlei uitgaven en boeken op nautisch gebied. Het Comité „Onze Marine" timmerde aanvankelijk niet erg aan de weg. Angenent richtte gedurende zijn

voorzitterschap zijn tomeloze energie op het uitdragen van de ideeën van St. Christophorus. Tot 1933, toen de marineleiding, als gevolg van de muiterij op „De Zeven Provinciën”, de activiteiten van St. Christophorus en de andere bonden sterk aan banden legde, mét, in het geval van St. Christophorus, openlijke bisschoppelijke instemming. De gezagsgetrouwe en vaderlandlievende Angenent voelde zich hierdoor persoonlijk buitengewoon geraakt, maar liet zich door de - in zijn ogen - gecoördineerde maatregelen van marineleiding en clerus niet temmen: hij activeerde onmiddellijk zijn tot nu wat op de achtergrond gebleven Comité „Onze Marine”, ervoor zorgdragend dat de marineleiding dit Comité niet van directe belangenbehartiging voor het (lagere) marinepersoneel kon betichten. Het was crisistijd, de tijd van weddeverlagingen, toch wel de hoofd-oorzaak van het drama “Zeven Provinciën”. Het Comité verbreedde zijn doelstellingen onder meer door de specifiek katholieke doelstellingen prijs te geven. Bovendien haakte Angenent, met zijn gevoel voor publiciteit bekwaam in op wat in die jaren, in navolging van de „Uiver” en „Pelikaan” vluchten, een nationaal „wij”-gevoel avant la lettre teweegbracht: de reis van de onderzeeboot Hr.Ms. „K XVIII” naar Nederlands-Indië met prof. Vening Meinesz.

De oproepen van het Comité: *Toont Uw belangstelling voor de bemanning van de „K XVIII”* kregen veel respons en publiciteit met als resultaat veel nieuwe contribuanten, die, zoals Angenent beoogd had, nu niet meer uitsluitend uit het katholieke volksdeel kwamen. De te bewerken akker omvatte nu alle Nederlanders: „Het Algemeen Comité „Onze Marine” heeft ten doel, het besef levendig te houden, dat een goede Marine een kostbaar bezit is, omdat de Marine een zeer belangrijke culturele taak te vervullen heeft.” Tot eind 1946. d.w.z. tot aan het samengaan met „De Blauwe Wimpel”, heeft deze doelstelling op het titelblad van het maandblad van „Onze Marine” geprikt.



Matroos Van der Steng

Van der Steng¹

Angenent, in vele opzichten onbetwist een geniale duizendpoot, wordt door tijdgenoten en medewerkers als volgt gekenschetst: „ideeënmaschine, een op-en-top maritiem mens, bezeten, tomeloze energie, maakt alles ondergeschikt aan het doel, doch weinig verdraagzaam en slecht luisterend”.² Onze eigen Wimpelmedewerker L.L. von Münching, die in en na de oorlog enige jaren aan het Comité verbonden was en Angenent dus goed gekend heeft, zegt nu nog kernachtig: „Voor de heer Angenent was er maar één manier om een zaak aan te pakken en dat was: de zijne.” Nog voor de oorlog zag zijn „Van der Steng-serie”, een reeks van drie boekjes het licht. In deze titels „Marinetermen”, „Marinegewoonten en -gebruiken” en „Marineschetsen en -humor”, door Angenent geschreven onder het pseudoniem Albert Chambon, had steeds zijn alter ego, een matroos eerste klasse Van der Steng het woord en deze figuur werd

gaandeweg als het ware het handelsmerk van het Comité „Onze Marine”. De lange matroos

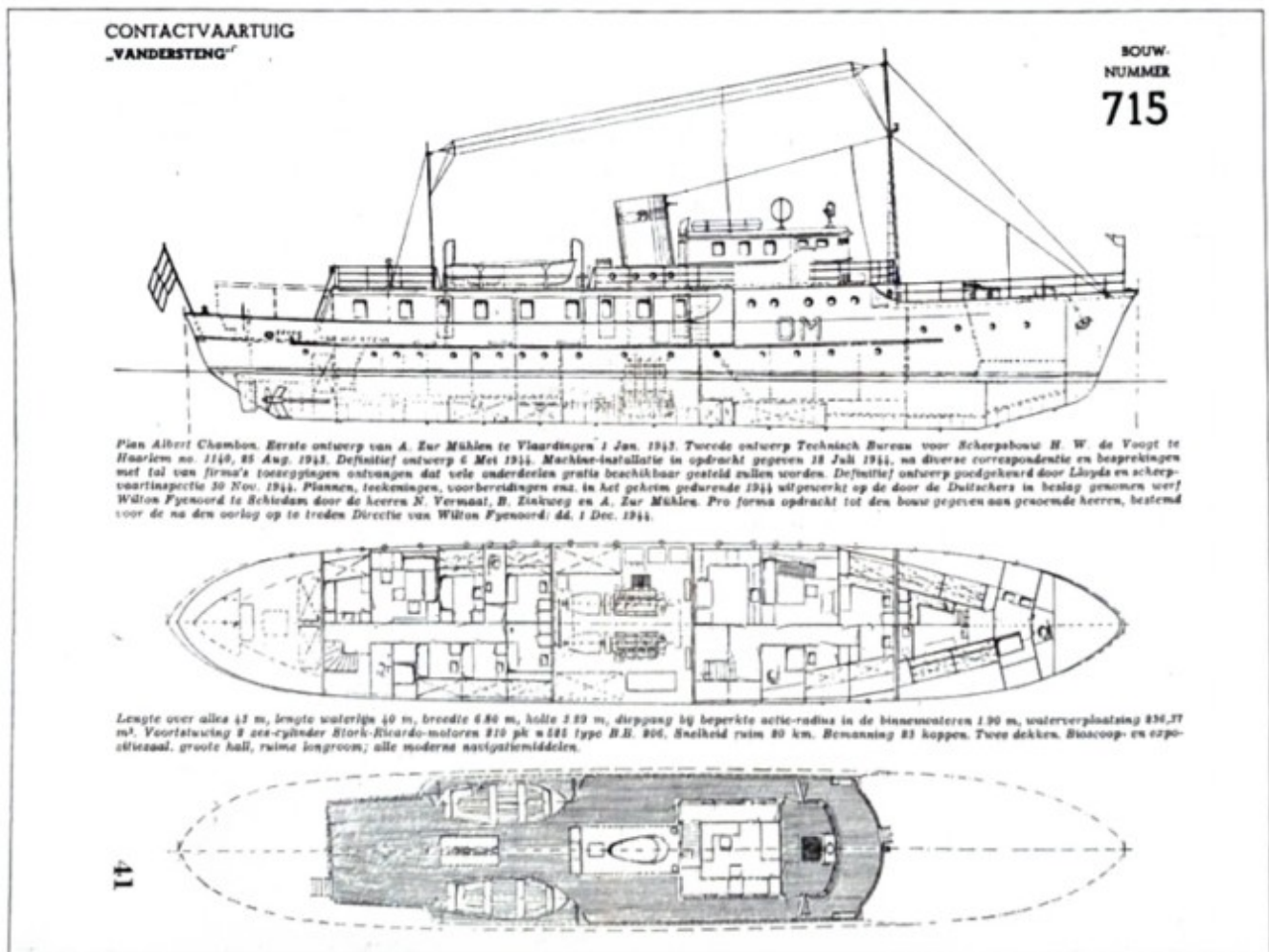


Eerste „artist's impression” van de „VanderSteng” op de Deelnemerskaart van „De Hieldersche Post” uit het oorlogsjaar 1944.

Van der Steng zoals hij in publicaties verscheen, was een creatie van Angenents medebestuurder, steun, toeverlaat én illustrator J.H.P. Verhoeven. Naar deze fictieve marineman werd het latere contactvaartuig vernoemd.

De Tweede Wereldoorlog

In het eerste oorlogsjaar liep het aantal contribuanten van het Algemeen Comité „Onze Marine” (inmiddels een stichting geworden) op naar de 10.000, echter, op 1 mei 1941 volgde de bijna onvermijdelijke liquidatie van de stichting door de Duitsers, die helemaal geen behoefte hadden aan het oppeppen van nationale gevoelens. Via „De Heldersche Post”, het postorderbedrijfje dat hem toen nog restte, hield Angenent echter, gevoed door het ledenbestand van „Onze Marine”, contact met zijn oude achterban. De familieleden zorgden voor het inpakken van bestelde boeken, die, al dan niet tegen gereduceerde prijs” verkregen konden worden, zo deelt de „Deelnemerskaart 1944” ons mede.³



Algemeen plan van WF bwnr. 715, het contactvaartuig „VanderSteng”.

Het was de droom van Albert Angenent om na de oorlog de eerdergenoemde doelstelling van het Comité te verbreiden door middel van een het land doorkruisend propagandavaartuig, een soort varende tentoonstelling met een educatieve en wervende strekking. In de oorlog kregen de ideeën hierover meer vorm. Al begin 1943 was een schetsontwerp voor dit vaartuig gemaakt en daarop liggen de hoofdlijnen van de in 1947 in dienst gestelde „VanderSteng” al min of meer vast.

Onmiddellijk na het beëindigen van WO II in Europa begon het Comité fondsen te werven, het klimaat daarvoor was rijp. In de euforie van de bevrijding bestond er in het land een ongekende, brede waardering en grote belangstelling voor marine en koopvaardij. Dat kwam tot uiting in het

ledenbestand van het Algemeen Comité, dat tegen eind 1945 op 22.000 stond. Maritieme tentoonstellingen werden overal in het land georganiseerd, de mensen kwamen als vanzelf. Er bestond in de eerste jaren na de bevrijding een reusachtige lees-en informatiehonger en de contribuanten stroomden toe. Het bestek voor het te bouwen contactvaartuig lag klaar, maar materiaal om schepen te bouwen was in 1945 niet voorhanden. Met een niet te stuiten optimisme stoomde Angenent door en wist zijn project begin 1946 op een urgentielijst te krijgen. En nog vóór de financiering rond was, tekende hij, op 18 februari 1946 samen met zijn vriend Verhoeven, de bouwopdracht voor nummer 715 bij Wilton-Fijenoord in Schiedam, waarna het toch nog meer dan een jaar zou duren voor de „VanderSteng” in dienst kon worden gesteld. Dat was op 25 september 1947. Op dat moment was het hoogtepunt van het Comité „Onze Marine” al voorbij; de ambitieuze Angenent echter negeerde de voortekenen van de neergang.

Matroos Van der Steng.

Het geïllustreerde maandblad van het Comité „Onze Marine” dat werd gedrukt bij Drukkerij De Boer in Den Helder werd, na zachte drang van de uitgever, op 1 januari 1947 samengevoegd met Anthony van Kampens pas van stapel gelopen „Blauwe Wimpel”. Dit lag voor de hand: de tijdschriften leken erg op elkaar. De uitgever, Drukkerij v/h C. de Boer Jr. N.V. hoopte hiermee twee verliesgevende periodieken, die min of meer dezelfde doelgroep bewerkten, tot een winstgevende affaire te maken. In feite luidde dit samengaan van beide periodieken de neergang van het Algemeen Comité „Onze Marine” in.⁴

Het ontwerp

In de Tweede Wereldoorlog moet bij Albert Angenent het idee van een „contactvaartuig” zijn gegroeid en gerijpt. Het in 1934 loslaten van de katholieke zuil door zijn sinds 1921 zo goed als slapende Comité het prefix „Algemeen Nederlandsch” mee te geven én het meedrijven in het kielzog van het succes van Hr.Ms. „K XVIII” in 1935, hadden zijn Comité al kort na zijn aantreden aanzien en gewicht gegeven, veel meer dan hij ooit met St. Christophorus als deel van de katholieke zuil had kunnen bereiken. Gedreven als hij was, zag Angenent weidse vergezichten. Een vloot van recreatie- en propagandaschepen moest de naoorlogse Nederlandse jeugd „zeebewust” maken, het in de vaart brengen van het contactvaartuig was in zijn ogen slechts een begin. De eerste schets van het te bouwen vaartuig werd begin 1943 op papier gezet door de heer A. Zur Mühlen. Wij laten Angenent onder zijn pseudoniem Albert Chambon aan het woord in het Gedenkboek dat op 21 augustus 1947 ter gelegenheid van de overname van de „VanderSteng” werd uitgegeven: „Toen het plan eenmaal geopperd was, werden in 1943 de details gezien. De eerste schets voor het schip werd gemaakt door de heer A. Zur Mühlen te Vlaardingen, waar we elke maand bijeenkwamen om de belangen te behartigen van de nagelaten betrekkingen (van de Kon. Marine-ark) te Vlaardingen en Maassluis. Deze schets droeg de naam „VanderSteng” zonder dat daarover vooraf gesproken was. (...) Zur Mühlen was bij Wilton-Fijenoord werkzaam en reeds spoedig werd „het eigen schip”⁵ met zijn collega, Ir. B. Zinkweg besproken.” Een derde collega, de heer N. Vermaat, droeg eveneens zijn steentje bij aan dit eerste ontwerp, dat op de tekenkamer van Wilton-Fijenoord tot stand kwam. Met dit voorlopige ontwerp als basis maakte het Technisch Bureau voor de Scheepsbouw H.W. de Voogt te Haarlem (bestaat nog, zie DBW febr. 2000, blz. 48) een volledig bouwplan, dat vervolgens door het eerdergenoemde WF-trio werd omgezet in een definitief ontwerp voor het contactvaartuig, een ontwerp dat op 6 mei 1944 gereed was. Het bouwplan werd in het geheim ter goedkeuring voorgelegd aan de Scheepvaartinspectie en aan Lloyd’s Register, die er op 30 nov. 1944 hun fiat aan gaven. In aansluiting hierop werd al de volgende dag, 1 december, aan Wilton-Fijenoord een pro forma bouwopdracht gegeven. De „VanderSteng” zou een geklonken,

dubbelschroefs vaartuig worden met twee dekken, een bioscoop- en expositiezaal, een ruime ontvangsthal, een representatieve longroom en een accommodatie voor vijf vaste en 23 „vrijwillige” bemanningsleden. De maten van het 240 brt metende vaartuig: 43,00 x 6,90 x 3,28 m. Gekozen werd voor een voortstuwingsinstallatie van twee 6-cil. 4-takt Stork- Ricardo motoren, type R 206 van 210 aPK bij 525 toeren. Bij een diepgang van 2 meter zou het schip een snelheid bereiken van 12 mijl. Het wachten was nog slechts op de bevrijding, waarvan niemand toen wist dat die nog een vol jaar op zich zou laten wachten. De Slag bij Arnhem, de spoorwegstaking en, in West-Nederland, de hongerwinter, stonden nog voor de deur.



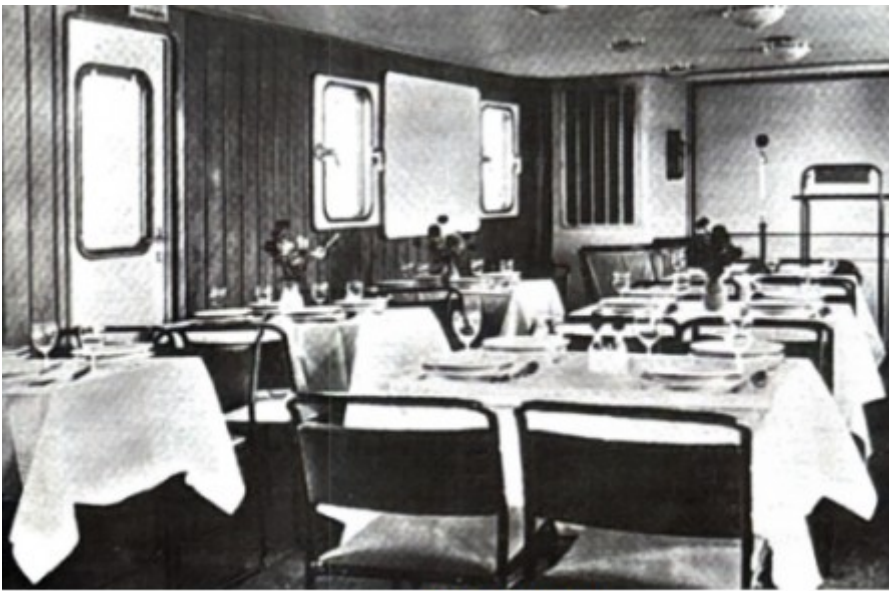
De „VanderSteng” op een technische proefvaart, augustus 1947.

De bouw

Direct na de bevrijding werd het contact met Wilton-Fijenoord hersteld, maar een definitieve opdracht voor de bouw van bouwnummer 715 kon niet worden gegeven, omdat de toewijzing van de meeste materialen door regeringsbureaus werd geregeld. Ieder bouwproject kreeg een zg. urgentieclassificatie waarbij een propagandavaartuig vanzelfsprekend in de laagste categorie viel. Angenent liet het er echter niet bij zitten en schakelde zijn hele netwerk in. Nog in het laatste oorlogsjaar had hij vele sponsors aangeworven, die niet alleen sympathie voor het streven van „Onze Marine” hadden maar ook gratis adviezen gaven en daarbij vaak nog materiële toezeggingen deden. We zien namen als H. Croon & Co. voor het elektrisch gedeelte, Stork & Co. voor, uiteraard, de voortstuwingsinstallatie, Observator, Schat Patent, Hoek's Zuurstoffabriek, Lips Drunen, de Nederlandse Seintoestellen Fabriek en voor het sanitair De Sphinx, allen ondernemingen die, behalve de NSF, ook vandaag nog bestaan. Ook via die kant werd druk op de rijkstoewijzingsbureaus uitgeoefend, die uiteindelijk leidde tot het, in januari 1946, afgeven van een officiële toestemming voor de bouw van de „VanderSteng”. Zoals reeds eerder opgemerkt, vond de ondertekening van het definitieve contract voor bwnr. 715 plaats op 18 februari, nog vóór de gehele financiering van het project rond was ⁶. Acht jaar later, bij de verkoop van de „VanderSteng” aan Italië, zou Wilton-Fijenoord er om die reden nog voor meer dan een ton bij inschieten.

De kiellegging van het schip werd bepaald op 2 april 1946, de datum waarop helling 3, de zg. „onderzeeboothelling” van Wilton, vrijkwam. Door allerlei omstandigheden, zoals niet-leverbare pompen en hulpwerktuigen, de vele wijzigingen op onderdelen die Angenent wenste en, niet op de laatste plaats, door de voortdurende strubbelingen met de financiering, werd de bouw van het schip, die als gevolg daarvan niet minder dan 15 maanden duurde, zeer vertraagd. De tewaterlating, bij de kiellegging verwacht voor augustus, september van dat jaar, vond pas plaats op 4 juni 1947. De oplevering, oorspronkelijk voorzien voor eind 1946, werd eerst verschoven naar het vroege voorjaar van 1947, vervolgens naar 21 augustus en ten slotte naar 25 september 1947.

Liggend aan de Rotterdamse Parkkade werd de „VanderSteng” door de heer Angenent in een plechtige ceremonie met *pomp and circumstance* van de werf overgenomen en in dienst



De longroom.

gesteld. De oorspronkelijk door Wilton-Fijenoord gecalculeerde bouwprijs van f 500.000,- was tijdens de bouw opgelopen tot f 750.000,-. Het Comité „Onze Marine” is deze steen om de nek nooit meer te boven gekomen, zoals achteraf kan worden geconstateerd.

Op 26 september begon het contactvaartuig onder zijn eerste commandant, de ltz b.d. C. Winkler aan zijn eerste reis.

Behalve Winkler bestond de

vaste bemanning uit de 1e officier Keizer, het hoofd machinekamer, de gepensioneerde majoor-machinist van de Onderzeebootdienst Bastin en hofmeester Jongepier, ook een vroegere marineman.

Toen het schip een week later in Zaandam lag, begin oktober 1947, monsterde Willem Boonacker aan als 2e officier en daarmee was de vaste staf compleet. Willem Boonacker nu: „Ik had me, zo jong als ik was, al een paar jaar, eigenlijk in de oorlog al, ingespannen voor „Onze Marine”. Door mijn activiteiten voor het Comité, zeg maar als onbezoldigde propagandist, kende ik de heren Angenent en Verhoeven en leerde later, toen ik op de Helderse Zeevaartschool zat, de heren Bijlsma kennen, die bij Drukkerij De Boer werkten. In de zomer van 1947 was ik voor mijn zeevaartschooldiploma geslaagd en kon geen boot krijgen, dat wil zeggen, Vinke & Co. te Amsterdam had mij toegezegd dat ik tegen het eind van het jaar als leerling-stuurman kon worden geplaatst. Ik had dus zeeën van tijd en bezocht in de eerste week van oktober de „VanderSteng” die, op zijn „maiden voyage”, ligplaats had gekozen in Zaandam. Ik ontmoette er vele oude bekenden en toen ik de heer Angenent begroette, vroeg deze mij meteen of ik geen interesse had om op de „VanderSteng” aan te monstern. Nou, dat had ik wel! Ik ging linea recta naar huis om mijn plunje op te halen en zat de volgende morgen als 2e officier/manus- van- alles aan boord met als gage: kost en inwoning. En dat gold voor iedereen in de vaste staf; voor gages was geen budget. Een maand lang voeren we door het hele land en overal kwamen honderden bezoekers aan boord, contribuanten zoals



De „état-major” van de „VanderSteng” in december 1947, v.l.n.r.: hwtk Bastin, 1e off. Keizer en 2e off. Willem Boonacker. Commandant Winkler ontbreekt.

dat heette en niet-contribuanten, die wij dan weer moesten bewegen lid te worden. We maakten ook onverbloemd reclame voor de Koninklijke Marine, in feite was ik het enige koopvaardij-element aan boord. De commandant, Winkler, bemoeide zich eigenlijk nergens mee, zelfs niet met het varen. Zijn taak leek te zijn het ontvangen en entertainen van de burgemeesters en andere hoogwaardigheidsbekleders van de bezochte steden, althans, zó leek hij zijn taak op te vatten. Keizer, de 1e officier, die veel ervaring had opgedaan met het koninklijk jacht „Piet Hein” (hij was in dienst bij de Rijkswerf te Den Helder), bemoeide zich gewoonlijk met de navigatie.

Gedurende de hele maand november en december lagen we bij de Blauwbrug aan de Amstel, als permanent tentoonstellingsschip. In die tijd rezen er moeilijkheden met de Scheepvaartinspectie, want de wet eiste voor onze telefonie-installatie „een van Rijksweg gediplomeerd telefonist”. Mij werd opgedragen dat diploma als de weduweerga te gaan halen. Je had toen nog de school van Radio Holland aan de Keizersgracht, waar telegrafisten werden opgeleid en daar heb ik toen mijn diploma radiotelefonie gehaald. Na daarvoor geslaagd te zijn, moest ik bij de PTT de eed van geheimhouding gaan afleggen en toen was één van de vele obstakels die in onze koerslijn kwamen, opgelost. Ik ben tot na de kerstdagen '47 aan boord gebleven. Toen kwam de verwachte oproep van de Stoomvaart Mij. „Oostzee” (directie: Vinke & Co.): ik moest nu écht gaan varen en monsterde op het ss „Loppersum” als leerling.⁷ Ik heb begrepen dat één van de broers Bijlsma kort nadien als commandant met de „VanderSteng” is gaan varen en herinner mij dat ik dat nogal dwaas vond, omdat Bijlsma hoogstens in een visbootje had geroeid in de Helderse Buitenhaven.⁸

De „VanderSteng” was echt een prachtig schip en zeer representatief. De motoren draaiden altijd als een zonnetje. In latere jaren zijn er met die motoren grote moeilijkheden geweest, maar dat zal wel te wijten zijn geweest aan de steeds wisselende machinisten. Majoor-machinist Bastin, die er in mijn tijd op zal, kon in ieder geval met de Stork-Ricardo's lezen en schrijven! Maar die had bij de Onderzeebootdienst dan ook geleerd te improviseren.”

Opgelegd

De „VanderSteng” voer onder Theo Bijlsma in de jaren 1948 tot 1950 naar verre havens als Gent en Maastricht. Het accent van de propaganda verschoof langzamerhand van de marine naar de koopvaardij, maar ook deze koersverandering kon de verminderde belangstelling van het publiek niet stoppen: er moest geld bij de exploitatie. Er waren minder contribuanten waardoor de kring van sympathisanten die nog wel eens wat extra's gaven, afnam en als gevolg daarvan ontstonden er problemen bij het aflossen van de door Wilton-Fijenoord verstrekte hypotheek van, eind 1951, nog altijd twee ton.



De „VanderSteng” liggende op de Amstel bij de Blauwbrug, december 1947. Foto B. Pommerel.



De telefonie-installatie mocht uitsluitend worden bediend door „een van Rijksweg gediplomeerd telefonist“. Willem Boonacker, hier in actie, haalde snel dat diploma via een stoomcursus bij „Radio Holland“ aan de Keizersgracht te Amsterdam.

Omstreeks die tijd - Bijlsma werkte toen al weer op zijn oude stek bij Drukkerij v/h C. de Boer Jr. in Den Helder - bestond er ook een schuld van ongeveer een ton aan allerlei leveranciers en bedrijven, voornamelijk doordat er voortdurend moeilijkheden waren geweest met de keerkoppelingen en vervolgens ook de motoren “in de prak” draaiden, wat enorme reparatiekosten met zich had gebracht.

Kortom, de „VanderSteng” werd opgelegd in de Rotterdamse Coolhaven. Het schip was te koop, maar kopers dienden zich niet aan.

Watersnoodramp

In februari 1953 werd Zuidwest-Nederland overvallen door het water. Anthony van Kampen aan de lijn voor Theo Bijlsma: „Of de „VanderSteng” niet naar Zeeland kon gaan?” Bijlsma wist niet eens waar het schip op dat moment lag en hij ging aan het bellen. Stork, Hengelo: „Hoe staat het met de motoren?” De marine: „Kunnen jullie mensen leveren voor de „VanderSteng”?” Dat kon, van de Onderzeedienst. Er kwamen behalve het marinepersoneel, een dokter, verpleegsters, een dominee en een priester aan boord. Het schip werd vaarklaar gemaakt en vertrok op een koude maandagmorgen uit de Coolhaven. Het

doel was Bruinisse, waar een marineschip lag dat de hulpverlening coördineerde. Al gauw liepen de zaken aan boord gesmeerd.

“Ze stuurden ons naar Zierikzee”, aldus Bijlsma, „maar daar was een gat in de dijk geslagen, waar wij niet door konden. In het stadje patrouilleerden 100 militairen om diefstal tegen te gaan. Er was een mijnheer Van Hall, die over een motorvlet met buiskap beschikte. Deze man kon met zijn schippertje wél door het gat in de dijk en hij haalde 30 mensen, die op de binnendijk zaten, eraf. Doodziek van de kou en doornat kwam de man later op de „VanderSteng”. Hij werd in een kooi gestopt, waar ie 24 uur heeft liggen zweten. Deze Van Hall was directeur van het Vereenigd Cargadoorskantoor en een broer van de burgemeester van Amsterdam. Toen ik een jaar later bij het VCK naar binnen stapte”, vervolgt Bijlsma zijn verhaal, „om advertenties te boeken voor de Wimpel, zat daar een directeur die zei: „U heeft mijn leven gered!”

De „VanderSteng” had zich bij de hulpverlening gedurende de watersnoodramp voortreffelijk geveerd, maar kopers kwamen nog steeds niet opdagen.

Nog twee maal heeft het schip gevaren, één maal met een groep mensen uit Birma of Thailand, die het schip ongeschikt vonden en een tweede keer toen buitenlandse relaties van Wilton-Fijenoord belangstelling hadden en uiteindelijk toehapten. Zij zouden het schip volgens zeggen hebben gekocht voor post- en passagiersvervoer tussen het Italiaanse vasteland en eilanden voor de kust.” Aldus het verhaal van Theo Bijlsma, zoals hij dat in 1987 aan Ineke van Haga vertelde.

Angenent heeft dit allemaal niet meer geweten; hij zou mateloos trots geweest zijn op de prestaties van zijn schepping tijdens de watersnoodramp.

Er zit een wrange parallel in de neergang van de „VanderSteng” en in het aflopen van het leven van Albert Angenent. Na in november 1951 ernstig ziek te zijn geworden, overleed hij na een slepende ziekte op 1 oktober 1952. De betrekkingen tussen „Onze Marine”, lees: Angenent en „De Blauwe Wimpel”, lees: Anthony van Kampen, waren toen tot onder het nulpunt gedaald, en wel zodanig, dat er maar een kleine mededeling in de Wimpel over het overlijden van Angenent van af kon. Van Kampens oordeel: een man met zeer grote verdiensten maar een onmogelijk mens om mee samen te werken.

Maar waar bleef de „VanderSteng”? Zie hiervoor de volgende pagina's.

Noten

- 1) De naam Van der Steng werd door de jaren in publicaties verschillend gespeld. Het schip werd „VanderSteng”gedoopt
- 2) Met dank aan de heer H. Hazelhoff Roelfzema (Jaarverslag 1987 van het Nederlands Maritiem Museum te Amsterdam).
- 3) Deelnemerskaart 1944 van De Heldersche Post in het bezit van de auteur.
- 4) Een redelijk succesvolle activiteit werd de „Varende Vacantievloot”, een organisatie die jongelui in staat stelde een week of 14 dagen op het IJsselmeer te zeilen, een genoegen dat de auteur van dit artikel tweemaal ten deel viel.
- 5) De term "eigen schip" moet gezien worden in het licht van het feit dat Wilton- Fijenoord in WO II alleen maar bouwde en repareerde voor de Kriegsmarine.
- 6) Voor de werf tekenden de heren W. Wilton en M J. Römer.
- 7) Willem Boonacker heeft zijn zeemansloopbaan als gezagvoerder bij de Stoomvaart Mij. „Oostzee” beëindigd en is thans voorzitter van het Koninklijk College „Zeemanshoop” te Amsterdam.
- 8) Theo Bijlsma werd door Drukkerij v/h C. de Boer „vrijgesteld” en bleef 2½ jaar commandant, met drie gouden banden

Waar is de „VanderSteng” gebleven ?

DOOR A.R. KELDER

De relatie van de werf van Wilton-Fijenoord in Schiedam die besloten had de „VanderSteng” te kopen voor post- en passagiersvervoer tussen het vasteland en de eilanden voor de kust, zoals de laatste commandant Theo Bijlsma zich herinnerde, was de in Livorno gevestigde rederij Navigazione Toscana S.pA., een bedrijf dat zich inderdaad bezig hield met het genoemde vervoer. Zij onderhield vaste ferrydiensten tussen havens aan de Ligurische kust bezuiden Livorno en de ervoor liggende eilanden.

De „VanderSteng” werd in de loop van 1954 overgenomen voor de somma van f 350.000,-. Vergeleken met de nieuwbouwprijs van f 750.000,-, betekende het wel een regelrechte kapitaalvernietiging, maar er was weinig keus; andere gegadigden hadden zich in de oplegperiode van ongeveer drie jaar, niet vertoond. Om tot de biedprijs van de Italianen te komen, moest Wilton-Fijenoord f 100.000,- van zijn aan het Comité verstrekte hypotheek inslikken en

de overige schuldeisers moesten 50% van hun vorderingen laten vallen, wat neerkwam op een bedrag van ongeveer f50.000,-.

De „VanderSteng” werd naar Livorno gevaren en, na aanpassingen voor de beoogde dienst, herdoopt in „Aegilium”, met roepletters IJCL. Met dat gegeven hebben wij onze Italiaanse Wimpelfans ingeschakeld; als eerste de heer Van Marle, lange jaren in Genua de „liaison-officer” tussen het agentschap en de schepen van de VNS, de SMN en de KRL, later verenigd in Nedlloyd. Onze tweede steun en toeverlaat in de zoektocht naar de levensloop van de „Aegilium” was, nadat Dolf van Marle’s mogelijkheden waren uitgeput, de heer Antonio Scrimali, scheepvaart-documentalist. Uit hun gegevens konden wij de tenslotte de hieronder volgende feiten reconstrueren.

Na de aanpassingen tot post- en passagiersvaartuig werd de “Aegilium” ingezet in de veerdienst tussen Porto Santo Stefano en het eiland Giglio, dat op een afstand van 9 mijl uit de kust ligt. Op den duur werd, door toenemend autoverkeer, de „Aegilium” ongeschikt voor de regelmatige ferrydiensten. Het schip werd in zijn laatste jaren onder Italiaanse vlag geëxploiteerd in dagdiensten vanuit Livorno op verderaf gelegen eilanden zoals Gorgona (met een maximum beveiligde staatsgevangenis) en Capraia en in de zomermaanden in de drukke dienst van Porto Santo Stefano naar Elba.

De bemanning bestond in die tijd uit 14 personen, te weten: kapitein, stuurman, hwtk, 2e wtk, 2 assistent- wtk’s, 4 man aan dek en 4 man civiele dienst- en kombuispersoneel.

Rond 1970 werd de „Aegilium” verkocht aan een in Monrovia gevestigde firma, International Navigation and Trading Co., die het schip in Viareggio tot privé (charter) jacht liet verbouwen, maar die de naam volgens Lloyd’s Register, nog vele jaren handhaafde. In 1979 voegde Navigazione Toscana, intussen haar naam veranderd hebbend in TOREMAR, een nieuwe, grotere, 631 brt metende autoferry toe aan haar vloot, die “Aegilium” werd gedoopt. Tot 1987/1988 wordt de „VanderSteng”/”Aegilium” jaar na jaar in Lloyd’s Register opgevoerd, zij het met de toevoeging “Delete Entry- vessel’s continued existence in doubt” (Schrap titel - er is twijfel of het schip nog bestaat). Dan komt onze Wimpelvriend Antonio Scrimali met de mededeling dat de „Aegilium” eerst omgedoopt werd in „Gloria” en, in 1993, in „Albacora of Tortola”. Wimpel-medewerker Wim Grund liet hier vervolgens een internet zoekmachine op los en ja!, pas toen gaf de oude „VanderSteng” zijn geheimen prijs.

Charterschip voor de jet set

De nieuwe eigenaren van de „VanderSteng” hebben om van de oude dame een modern jacht te maken, geen halve maatregelen genomen. Het schip is iets langer geworden (146 ft.), maar de breedte en holte ondergingen geen wijzigingen. Ofschoon de opbouw geheel is gewijzigd - de parmantige schoorsteen is verdwenen - zijn er voor de kenner zeker nog oude herkenningspunten waar te nemen. Tel de patrijspooten maar, de „vingerafdruk” van een schip.

En dan het interieur! In „Albacora’s” schitterend betimmerde „Master Suite” herken je de oude longroom; de huidige „Salon” was de vroegere expositie/filmzaal van Albert Angenents droom-schip. *Boatz’n Yachtz* een charterbedrijf gevestigd in Edison, New Jersey, beheert de pool van 25 tot 30 luxe jachten waarvan de „Albacora of Tortola” deel uitmaakt.

In de gedetailleerde prijslijst van „Boatz’n Yachtz” zit bijvoorbeeld het 181 voets (55,20 m) jacht „Southern Cross III”, plaats biedend aan 12 gasten in de duurste categorie: \$ 175.000,- per week. Maar voor deze charterprijs staan je dan ook niet minder dan 14 bemanningsleden ter beschikking.

Op onze gerenoveerde „VanderSteng”, nu de “Albacora of Tortola”, staan tegenover een capaciteit van 10 gasten, slechts 9 bemanningsleden je bij om de tijd door te komen. De charterprijs voor de “Albacora” is dan ook een stuk lager: voor \$ 52.000,- per week in het zomerseizoen in de Middellandse Zee en voor slechts \$ 48.000,- in het winterseizoen in de Caribische Zee, heeft men de beschikking over deze bijna onherkenbaar gefacelifte oude dame. Onze vragen over de vlag die thans wordt gevoerd, over de huidige voortstuwingsinstallatie en over de geschiedenis van het schip werden niet beantwoord. Koudwatervrees? „VanderSteng” leeft nog! Alleen de doelgroep is een andere. Desondanks denken wij dat Albert Angenent zou glimlachen als hij dit las!

Bron:



Met dank aan Joop Kooijman

Van de redactie:

Of het charterbedrijf „Boatz'n Yachtz” nu nog bestaat, is niet duidelijk. De domeinnaam staat in ieder geval te koop. Wel is er informatie te vinden van recentere datum met betrekking tot het schip: zie link [Luxe jacht](#)

Ook zijn er nog foto's te vinden tot medio 2022 op de link: [Foto's Marinetraffic](#).

De ex-„VanderSteng” voer anno 2022 onder Britse vlag en stond geregistreerd in Southampton.

=====