Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “
http://www.tenanker.com

06-25160899
tenanker@kpnmail.nl
NL98 INGB 0002 4713 68

“ ten Anker “

*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website**: https://www.tenanker.com** en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 51 - 4e jaargang – 23/24 december 2021

Blz. 2 Hr.Ms. Pelikaan naar Nieuw Guinea door Peter Claesen
Blz. 5 De oude schoenendoos….
Blz. 8 Het seintje van het vlaggeschip
Blz. 8 De Heer is mijn herder…
Blz. 11 Laatste reis van de “Nieuw Amsterdam”, Kerst 1973
Blz. 13 Kerstmis midden in de oorlog
Blz. 14 Memoires van een ziekenverpleger deel 9
Blz. 21 Heimwee naar zee, zeeman aan de wal
Blz. 24 Kerst op zee, kerstherinneringen I en II
Blz. 28 De Hollandsche Waterlinie door Dirk de Groot.
Blz. 29 Scheurmail Rotterdam …. Wist u dat

Hr. Ms. "Pelikaan" (A830)

Van april 1962 tot februari 1963 werd ik geplaatst aan boord van het bevoorradingsschip Hr. Ms. "Pelikaan" waarmee ik op 22 mei 1962 (daags nadat de duikopleiding was begonnen) voor een verblijf van achttien maanden vertrok naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea. Althans dat was de bedoeling. Want in die tijd was een normale uitzendperiode achttien maanden. Maar het werd uiteindelijk korter omdat in oktober 1962 Nieuw-Guinea aan de Verenigde Naties werd overgedragen en op 21 december 1962 kwamen we weer in Den Helder aan, nog net op tijd om de kerstdagen thuis te vieren.

lengte	122,37 m
Breedte	15,39 m
Diepgang	5,08 m
St. waterverplaatsing	4280 tons
Vermogen geleverd door 2 Stoomturbines	7000 pk
Snelheid	12 kn
Bemanning	127
Bewapening	
40 mm mitrailleurs Bofors	2
20 mm mitrailleurs Oerlikon	9

Hr. Ms. "Pelikaan" op weg naar het voormalige Nederlands Nieuw-Guinea

Hr. Ms. "Pelikaan" is gebouwd bij de werf Harland & Wolf te Belfast en werd in juli 1948 in dienst gesteld. Oorspronkelijk was het een groot landingsvaartuig voor tanks in dienst van de Royal Navy onder de naam HMS. "Thruster". In 1947 werd het van de Engelsen gekocht. En in eerste instantie als drijvend magazijn in Den Helder in dienst gesteld.

HMS "Thruster" wordt geladen in Napels.

Ondanks dat ik natuurlijk graag wilde varen vertrok ik toch met gemengde gevoelens, want ik had toen al een paar jaar serieuze verkering en het was voor mijn toenmalige meisje ook de eerste keer dat ik zo lang weg zou gaan. Het thuisfront vond het helemaal niet leuk, hoofdzakelijk vanwege de oorlogstoestanden daar. En gelukkig wisten ze niet wat we allemaal aan boord hadden, daar kom ik later nog op terug.

De reis ging via Willemstad op Curaçao, waar ik achttien jaar werd. (Dus oud genoeg voor een uitzending) We voeren trouwens niet alleen want de Hr. Ms. "Walrus" vergezelde ons gedurende de hele reis. Zij had dezelfde bestemming. In Willemstad moest het schip even dokken omdat er wat problemen waren met de smeerolietoevoer naar de schroeven. Maar dat euvel was snel verholpen. In Willemstad ontmoette ik mijn maatje van de Hr. Ms. "Willem van der Zaan" in Vlissingen.

Het vertrek in Den Helder op 22 mei 1962.

Die zat daar voor uitzending en was op de marinierskazerne Suffisant geplaatst. We hebben daar toen bij kennissen van hem onze verjaardag gevierd want hij is een dag na mij jarig. Dat kwam dus mooi uit.

De reis ging verder via het Panamakanaal naar Suva op Viti Levu, een van de Fiji-eilanden. De reis dwars door Panama was op zich al een belevenis. Je vaart eigenlijk op hoogte (26 m boven zeeniveau) dwars door het oerwoud (81 km) van dat land. De schepen worden met

diesellocomotieven door de sluizen getrokken. De oversteek van Panama naar Suva duurde ongeveer 3 weken. We zouden eigenlijk naar Tahiti gaan maar om een of andere onduidelijke reden ging dat niet door en stoomden we door naar Suva. Op 16 juni passeerden we de Evenaar en kregen Koning Neptunus op bezoek. Dat houdt in dat opvarenden die nog niet eerder de Evenaar zijn gepasseerd door Neptunus en zijn trawanten tot zijn onderdaan worden gedoopt. Ik was natuurlijk ook de klos en werd met allerlei rotzooi ingezeept en vervolgens in een grote (van zeildoek gemaakte) bak met zeewater gegooid. In Suva kregen we bij het afmeren een cobratros in de schroef (10 slagen om de schroefas).

Bakboords stoomturbine (7000 PK) stond toen in een keer stil. Met onze eigen duikers en materieel zagen we geen kans de klus te klaren en moesten we wachten op de Amerikaanse marine. Die was toevallig met een duikwerkschip in de buurt. Zij zijn er toch nog continu 2 dagen mee bezig geweest om die tros los te krijgen, die zat echt vast. Ondertussen konden we natuurlijk wel met de sloep de wal op. Dat was wel lekker even je benen strekken na drie weken op zee. Ik kwam daar nog een Hollander tegen die er al 40 jaar woonde. Hij kwam oorspronkelijk uit Haarlem en vroeg hoe het daar nu was. Daar kon ik weinig over zeggen omdat ik er toen eigenlijk alleen maar met de trein doorheen kwam op doorreis naar Den Helder.

Het Panamakanaal.

Na een kleine week daar voor anker te hebben gelegen vertrokken we naar onze eindbestemming Hollandia in het voormalig Nederlands Nieuw-Guinea waar we op 12 juli 1962 's avonds in het donker afmeerden. Ik was heel benieuwd hoe het landschap er uit zou zien. Aan de lichtjes te zien lagen we toch wel op enige afstand van de stad en de lichtjes waren op verschillende hoogtes te zien, het moest dus wel bergachtig zijn. Je rook wel de typische rottende lucht van het oerwoud dat we ook in Panama hadden geroken. Iedereen die er nog nooit geweest was, was erg nieuwsgierig hoe het er uit zou zien bij daglicht.

De volgende ochtend zo snel mogelijk naar dek om de omgeving te bekijken. Aan stuurboord (voor de landrotten onder u rechts) gezien was het erg bergachtig (het Cycloopgebergte) en groen. Allemaal oerwoud en op enige afstand lag dan de “stad” Hollandia (tegenwoordig heet het Jayapura) verscholen tussen het groen. Aan bakboord (voor de landrotten onder u links) keken we uit op een grote baai, later hoorde ik dat dat de Humboldbaai was. Vlakbij lag een berg in het water waar een Papoea-kampong (dorpje) op palen in het water was gebouwd, het lag tussen de wrakstukken van Amerikaanse landingsvaartuigen en tanks uit de Tweede Wereldoorlog. Later in de tijd zagen we dat er op andere plaatsen aan de noordkust van Nieuw-Guinea de Papoeahuisjes ook op palen vaak tussen de oorlogswrakstukken in het water waren gebouwd.

Het bevoorradingsteam aan boord bestond uit:
LTZA Bruins, dat was onze baas tevens onze divisiechef; MJRMB Kuizinga, onze chef; SGTMB Luisterburg, chef kantoor; KPLMB Gijs Overgauw, onze directe chef in de magazijnen en dan vier magazijnbeheerders der tweede klasse, te weten: MB2 Ruud Nienkemper, MB2 Dirk Oostdijk, MB2 Cor Hopmans en mijn persoontje. Verder was de korporaal torpedomaker Verstraten aan ons team toegevoegd als hij niets te doen had en de zeemilicien ziekenverpleger Vorstenbos voor kantoorwerk als het in de ziekenboeg rustig was.

Op de eerste dag in Nederlands Nieuw-Guinea werden we ’s morgens toegesproken door de Commandant Zeemacht aldaar, de Schout bij nacht Reeser. Het was een lange magere man en onder de marinemensen beter bekend als “schele of pokhouten Leen”. Het was een vuurvreter. We kregen te horen dat we rekening moesten houden met de mogelijkheid dat we ons leven zouden moeten geven voor volk en vaderland. Daar moesten we het maar mee doen. Dat was even slikken natuurlijk, maar vanwege onze jonge leeftijd drong het niet echt tot ons door wat daar precies mee bedoeld werd (achteraf gezien).

Diezelfde eerste dag konden wij als magazijnbeheerders direct aan de slag want er verschenen twee trucks met landmachters en een grootmajoor van de mariniers MJR. de Keizer. Die vertelde ons dat de soldaten ons kwamen helpen met het lossen van een lading 12 cm granaten voor de onderzeebootjagers in Nieuw-Guinea. De bedoeling was dat wij als magazijnbeheerder alleen maar aanwijzingen moesten geven bij het lossen en het bedienden van de kranen en zij deden het zware werk. Daar zijn we dus de rest van de dag mee bezig geweest.

We moesten in het begin wel wennen aan die vochtige tropenwarmte en dat altijd maar klammige gevoel. Maar alles went. Omdat we geen airco aan boord hadden zaten we binnen de kortste tijd onder de huiduitslag door het overvloedig zweten, in de vorm van rode hond, ringworm en apenpokken (blaasjes onder je oksels). Daar werden we dagelijks in de ziekenboeg voor behandeld. Maar veel helpen deed het niet, het enige dat over het algemeen wel hielp was douchen met zout water of in zee zwemmen. Dan was je er weer even van af maar het kwam daarna weer net zo hard terug. Uiteindelijk hebben we er mee leren leven. Het slapen was ook een ramp. We sliepen drie hoog en per twaalf bedden was er een ventilatiebolletje die je naar verschillende kanten kon draaien dus je begrijpt als je ’s nachts van post afkwam en je bed in dook dan richtte je dat bolletje natuurlijk op jouw bedje, maar als de volgende, die bij jou in de buurt sliep, een paar uur later van post af kwam dan richtte hij natuurlijk dat bolletje op zijn bed en dan zwom jij ’s morgens je bed uit van het zweten.

We kwamen wel eens aan boord van een onderzeebootjager om ze te bevoorraden dan waren we prompt na ons bezoek verkouden want de jagers hadden wel airco aan boord en wat voor airco. De mensen sliepen daar onder twee dekens en die liepen niet met al die huiduitslag rond. Daar waren we wel eens jaloers op.

We hebben tijdens onze term daar alleen maar aan de noordkust gevaren. De zuidkust (dat was de kant tegenover Indonesië) mochten we niet komen omdat we veel te weinig afweermiddelen hadden en totaal geen onderzeebootbestrijdingsapparatuur. Zelfs aan de noordkust mochten we niet alleen varen, we hadden altijd een onderzeebootjager bij ons in de buurt die ons in geval van alarm kon bijstaan. Het enige dat we aan boord hadden was een beetje luchtafweer in de vorm van negen 20 mm Oerlikon-mitrailleurs en twee 40 mm Bofors snelvuurkanons voor zee- en luchtdoel. Zelf was ik bij oorlogswacht ingedeeld als schutter en lader bij de Oerlikon op het hoogste (sein)dek achter de brug. We hebben al die tijd in Nieuw-Guinea verlichte oorlogswacht gelopen (zes uur op zes uur af). Tijdens zeewacht was ik roerganger of blindeman (hulpje van de roerganger) óf ik liep uitkijk op de brug.
Roerganger en uitkijk vond ik altijd wel een leuk baantje. Gelukkig zat de stuurhut direct onder de brug en had een patrijspoort waardoor je naar buiten kon kijken en twee deuren die altijd open stonden. De meeste grotere oorlogsschepen hadden in die tijd hun stuurhut ergens diep in het schip, meestal onder de waterlijn binnen een pantsergordel. Wel goed beschermd dus maar dan kon je helemaal niet naar buiten kijken. Dat was natuurlijk ook niet alles.

UIT DE OUDE SCHOENENDOOS (Kerst)

Kerst op zee, ver weg van huis en van je geliefden en van je vrienden is toch heel anders dan gezellig thuis kerst vieren.
Kerstavond, 24 december, is in Noorwegen hét feestmoment. Ook op de schepen wordt dat uitbundig gevierd met als hoogtepunt een heel uitgebreid feestelijk en heerlijk kerstdiner en daarna het uitdelen en uitpakken van de kerstcadeautjes.

De hofmeester deelt de kerstkadootjes uit

De hofmeester heeft allerlei extra's ingeslagen en de kok doet zijn uiterste best en is al dagen van tevoren bezig een groots feestmaal voor te bereiden.
Op de schepen wordt er alles aan gedaan om de sfeer toch een beetje een kerstgevoel te geven en zo wordt de mess feestelijk opgetuigd.
Sommige basisscholen hebben een schip "geadopteerd".

Ons laatste schip was door de Charlottenlund Basisschool in Trondheim geadopteerd en de kinderen van die school hadden brieven en kerstkaarten geschreven en kerstpakketten gemaakt voor ons allemaal. Heel lief! ♥

Vanaf de schepen konden telegrammen naar huis worden gestuurd als speciale kerstgroet. De verzender kon uit een aantal voorbeelden kiezen welke kaart en welke tekst hij/zij wilde sturen. Helaas hadden wij aan boord diezelfde mogelijkheid niet. Daarom tekende mijn vrouw zelf wat kleine tekeningetjes op alle binnengekomen kersttelegrammen.
En dat waren er elk jaar héél véél!

Deze telegrammen werd pas op kerstavond uitgereikt samen met alle kerstpakketten van huis en van de school.
Hier een paar voorbeelden van het kerstprograma, de telegrammen en ook wat kerstgroeten van de schoolkinderen die voor mijn vrouw en mij bestemd waren (aan boord was ik "de vonk", "gnisten" in het Noors).

Mijn vrouw tekent de kersttelegrammen

Kersttelegrammen

Kerstgroeten van schoolkinderen

De bijgaande foto's zijn van kerst 1963 en mijn vrouw was er toen nog niet bij. Die kerst vierden wij aan boord van het ms ANCORA, wij waren de dag daarvoor van Cockatoo Island in het Noordwestelijke deel van Australië vertrokken en het was er bloedheet. Het is steeds weer vreemd kerst te vieren in de warmte en dan ook nog zo ver van huis.

Aandachtig luisteren naar de kersttoespraak van de kapitein

De stewardessen stellen zich bescheiden op

Was getekend…..Ferry Zeeman

++

……

Het seintje van het vlaggeschip

Met alle lichten gedoofd stoomde Hr.Ms. Augurk, tezamen met andere kruisers en de hen beschermende jagers, naar de Italiaanse kust, om bij verrassing een bombardement uit te voeren. Gelukkig was de nacht pikdonker, want men wist niet, dat er vijandelijke onderzeeboten in de buurt waren.
Plotseling raakte, tot schrik van degenen die op de brug stonden, de Augurk in volle verlichting - haar toplichten, heklichten, navigatie - en verkennings-lichten verspreidden hun volle schijnsel. Ongelukkigerwijs had iemand de hoofdschakelaar omgedraaid en daardoor voor een ogenblik van het schip een stralend doelwit met rode, witte en groene verlichting gemaakt.
Terwijl hij zachtjes in zichzelf vloekte, wachtte de commandant de onvermijdelijke reprimande van het vlaggeschip af. En deze volgde dan ook prompt met kostelijk sarcasme:

“Merry Christmas”!

……

De heer is mijn herder... (kerstverhaal)

Zomer en winter, van ‘s morgens vroeg tot zonsondergang, was ik vroeger op straat te vinden. Met een korte onderbreking voor eten en schoolbezoek. Binnen spelen wilde ik ook wel, maar daar was geen plaats voor. Bovendien was er weinig tot niets te beleven. Mijn vrienden waren immers allemaal buiten. Als ik al binnenshuis verbleef, werd ik vaak het huis uit gemieterd, omdat mijn ouders rust aan hun hoofd wilden hebben.

Om binnen te spelen met wat vriendjes, had je ruimte nodig. In mijn buurt kwamen daar weinig huizen voor in aanmerking. Als je er al in slaagde ergens binnen te dringen, hield dat meestal in dat je, onder scherp toeziend oog van de vrouw des huizes, op de vloer van de huiskamer een klein spelletje kon doen. Spelletjes als Hengelsport, Hoedje Wip en Mens Erger Je Niet.

Het Kerstspel wordt dezer dagen nog in kerken en scholen opgevoerd.
Of dat in coronatijd nog overal kan, is de vraag

Toneeluitvoering
Een andere geliefde bezigheid binnenshuis, was het maken van werkstukken voor de jaarlijkse tentoonstelling op school. Zo'n werkstuk maken, deed je samen met een paar klasgenoten. Met vriend Joop heb ik ooit een vliegtuig en een schip ingeleverd. Waar we echter het meest plezier aan beleefden, was het oefenen voor de toneeluitvoering op school. Voor de kerstviering, direct voorafgaand aan de start van de kerstvakantie, werd iedere klas gevraagd naar eigen idee een toneelstukje te bedenken en dit tijdens de viering op te voeren. Voor het oefenen waren we aangewezen op een woning met veel ruimte. Joops ouders hadden een 'eengezinswoning': een zelfstandige woning die geacht werd een doorsneegezin te kunnen herbergen. De vader van Joop was leraar en zijn moeder maakte deel uit van een amateurtoneelgezelschap. Beiden waren altijd volop bereid onze creativiteit te stimuleren en hun huis daarvoor open te stellen.
Op de zolderverdieping van het pand konden we volledig onze gang gaan. We mochten de hele zolder als het ware verbouwen en alle spullen en kleding, die daar lagen opgeslagen, naar eigen inzicht gebruiken. De toneelstukken, althans wat daarvoor moest doorgaan, regisseerden we zelf. De oefensessies eindigden in de regel in een gigantische puinhoop. De kleding van Joops ouders, met inbegrip van de lingerie van de vrouw des huizes, lag over de hele zolder verspreid. De moeder van Joop, een schat van een mens, zag het allemaal met een glimlach aan. Ze moet veel geduld met ons hebben gehad, want het kwam nooit voor dat het toneelgezelschap een gesloten deur bij haar vond.

Stichtelijk stuk
Een keer heb ik de regie volledig in eigen handen genomen. Geïnspireerd door mijn vrome ouders en de eindeloze Bijbelse teksten, die ik jarenlang van hen over mijn hoofd uitgestort had gekregen, regisseerde ik het toneelstuk "De Heer is mijn Herder". Gezien het moment van opvoering: de kerstviering, vond ik het wel op zijn plaats met een stichtelijk stuk op de proppen te komen. Iets waar de kinderen, zo vlak voor de vakantie, christelijke moed uit konden putten. Tenslotte werd er op mijn openbare school niet noemenswaardig veel aandacht besteed aan het doen en laten van de Heer. Het stuk moest kort en krachtig zijn. Om verzekerd te zijn van de juiste toonzetting, had ik mezelf de hoofdrol toebedeeld.

Het Kerstspel is vaak een bron van vermaak. Bij Bert Plomp was het

Hutkoffer

Het idee voor dit drama was in mij opgekomen, doordat ik op Joops zolder een fors, blauw dekzeil en een grote hutkoffer had aangetroffen. Voorts had ik er een oude, lange, groene jas en een flinke stok gevonden. Met die attributen voor ogen, kwam de gedachte aan Mattheüs 8:23-27 in mij op. Het beeld van Jezus, die zonder vrees over het Meer van Galilea struinde, terwijl zijn leerlingen, gezeten in een bootje, zijn schreden angstvallig volgden. Dat zeil kon mooi een wateroppervlak voorstellen en de hutkoffer, een boot. Ik bedacht dat op iedere hoek van het zeil, een van de acteurs plaats zou moeten nemen om het zeil op en neer te bewegen. Hierdoor zou het beeld van een soort golfslag ontstaan. Gelijktijdig zouden deze spelers de longen uit hun lijf moeten blazen om een straffe wind te simuleren. Verder bedacht ik, dat de rest van het gezelschap zoveel mogelijk plaats zou moeten nemen in de hutkoffer. Aldus Jezus' discipelen voorstellende. Zij die niet meer in de boot pasten, moesten zich maar aan de randen van het zeil opstellen en uit alle macht meehelpen blazen en rukken aan het zeil. Terwijl ik, als de Goede Herder, ten tonele zou verschijnen en onverschrokken het meer betreden, was het mijn idee de opvarenden uit luide borst psalm 23: "De Heer is mijn Herder" te laten zingen. Onder het gezang zou ik vastberaden op de boot afstevenen en de angstige discipelen toeroepen: "Rustig maar, ik ben het, jullie hoeven niet bang te zijn." Direct na de uitspraak van deze zalvende tekst, zou het doek moeten vallen.

Sint

Tijdens de finale uitvoering, op weg naar de boot, heb ik nog even met het idee gespeeld het publiek, inclusief mijn toneelgezelschap, op het verkeerde been te zetten. Door de schepelingen toe te roepen: "Wees maar gerust mijn kind, ik ben de goede Sint." Daar zag ik toch maar vanaf. Ik wilde, zo vlak voor de viering van Zijn verjaardag, niet de toorn van de Heer op mijn hals halen door publiekelijk de spot met Hem te drijven. Met opgeheven hoofd liep ik op de boot af. De spanning onder de toeschouwers was om te snijden. Luid toegezongen door mijn discipelen met "De Heer is mijn Herder", merkte ik dat ik voor het eerst in mijn leven te kampen had met een erectie. Ik was pas 12 jaar. Gelukkig had ik een ruim zittende, lange jas aan.

Klucht

Toen ik vlak bij de boot was aangekomen en mij tot de discipelen wendde met de troostende woorden: "Rustig maar, ik ben het", werd ik in mijn voordracht hinderlijk onderbroken door ferme scheten die over het Meer van Galilea schalden. Deze ruften kwamen uit de hoek van de windmakers. Kennelijk had het naar buiten persen van lucht, een aantal blazers parten gespeeld. Lucht van een inferieure kwaliteit had een ander ventiel gezocht en gevonden. De atmosfeer was bedorven. Zowel qua ambiance als qua geur. De gespannen stemming in de zaal sloeg direct om in buldergelach. De menigte achter mij, lag krom van het lachen. Ik wist niet hoe gauw ik achter de coulissen moest verdwijnen. Van mijn eerste erectie was niets meer te bespeuren. Terwijl ik uit het zicht was verdwenen, hield het lachen in de zaal aan en ging ten

slotte over in een luid applaus. Mijn tijdelijk aangenomen naam werd luid gescandeerd. Toen ik me weer op het toneel waagde, was een staande ovatie mijn deel. In mijn kruis voelde ik toen ook weer iets opstaan. Wat de opvoering van een indrukwekkend drama had moeten worden, draaide uit op een vertoning van een platvloerse klucht.

Vroom

Jaren later, toen mijn broer Charles en ik mijn ouders boven het hoofd waren gegroeid, zongen mijn ouders met z'n tweeën nog wel eens heel vroom "De Heer is mijn Herder." Direct na deze aanhef zongen wij dan: "Dat helpt je geen stap verder."

Uit de oud Rotterdammer voor deze Bert Plomp
albertplomp@gmail.com

……..

Laatste reis van de "Nieuw Amsterdam" Kerstmis 1973

Eind 1973 werd de "Nieuw Amsterdam", oftewel de "Grand Old Lady" voor de sloop verkocht aan een scheepssloperij in Taiwan. Heel triest, dat zo'n prachtig schip, met een roemrijk verleden, zo aan z'n eind moest komen. Het schip voldeed niet meer aan de veiligheidseisen van de Amerikaanse regering en bovendien was het schip erg duur in het gebruik.
Een zeer ingrijpende verbouwing zou enorme kosten met zich meebrengen.
De laatste cruise zou eindigen in Ft.Lauderdale in Florida en daarna moest de gehele bemanning inclusief al hun persoonlijke eigendommen naar huis.

Mij werd door de afdeling Personeelszaken Zeevarenden van de H. A.L. verzocht een passend vliegtuig te charteren voor het vervoer van ongeveer 380 bemanningsleden en een enorme kluit bagage. Daarvoor contact gezocht met British Airways, daar zij een non-stop verbinding onderhielden tussen Miami en Londen met een Boeing-747 Jumbo (verlengde versie) Mijn verzoek aan British Airways was of zij een gehele lijndienst konden vercharteren en bovendien of deze machine, in plaats van naar Londen, direct naar Schiphol kon vliegen Na uitgebreid overleg, bleek dit wel te realiseren en werd een charterprijs voor de gehele machine inclusief afhandeling afgesproken.

De vlucht moest half december plaatsvinden, enkele dagen na aankomst van het schip in Ft.Lauderdale, teneinde de bemanning de tijd te geven om al hun eigendommen in te pakken. Als charteraar bood British Airways mij een gratis ticket eerste klasse aan van Amsterdam via London naar Miami. De vlucht per K.L.M. naar Londen is amper een uurtje en bij aankomst werd ik afgehaald door een grondstewardess van deze maatschappij, die mij naar de eerste klasse lounge bracht, waar ik kon wachten op het vertrek van de machine naar Miami. Na enige tijd kwam deze stewardess mij verzoeken om mee te gaan naar de wachtende Jumbo en bracht mij keurig naar mijn heerlijke stoel in de eerste klasse. Eerste klasse vliegen is een ideale manier van reizen, brede slaapstoelen, heel veel beenruimte en de maaltijden zijn uitgebreid en worden gewoon geserveerd met de nodige dranken.
De vlucht verliep tot de kust van Florida goed, maar daar kwamen wij in een hevig noodweer terecht. Het toestel ging vreselijk tekeer met veel turbulentie. Dit was echt niet leuk meer. Zelfs het cabine-personeel zag lijkbleek en moest met seatbelt om blijven zitten.
Gelukkig zijn wij goed geland en konden opgelucht adem halen. Op zo'n moment blijkt pas hoe sterk een vliegtuig is.
Na het passeren van de Immigration en Customs werd ik begroet door een vertegenwoordiger van British Airways, die mij naar mijn hotel heeft gebracht. Met hem een afspraak gemaakt om de volgende morgen naar zijn kantoor te komen om alles nog even goed door te nemen, zoals uitgifte van de tickets en het vervoer van de enorme hoeveelheid bagage van het schip naar de luchthaven. Daarna snel onder de douche en tijdig naar bed, na een toch wel lange en vermoeiende dag.
Bij mijn bezoek aan het kantoor van British Airways in Miami, vertelde men mij, dat de vlucht helaas niet rechtstreeks naar Amsterdam zou gaan in verband met de oliecrisis in de wereld. Schiphol kon geen garantie geven, dat de machine zou worden bijgetankt in Londen, waar de machine zou worden bijgetankt en daar zou dan ook een geheel nieuwe bemanning aan boord komen.
Om het inladen van alle bagage te vereenvoudigen en te versnellen, werden alle bagagecontainers van het vliegtuig met vrachtwagens naar de kade in Ft.Lauderdale gereden. Dit was een perfecte oplossing, want nu konden de containers op de luchthaven van Miami direct aan boord worden gereden. Ook prettig voor de bemanning van de 'Nieuw Amsterdam', want nu hoefden ze slechts een handtas mee te nemen naar het vliegtuig. Met acht bussen werden de passagiers naar de luchthaven gebracht, waar alle instapkaarten al klaar lagen, zodat men direct kon doorlopen naar de wachtruimte.
Bij het vertrek van de kade, waren een aantal oudere bemanningsleden in tranen, omdat zij HUN schip nooit meer terug zouden zien. Voor velen was dit hun tweede huis geworden.
Bij de start had ik de indruk, dat de machine behoorlijk zwaar beladen was, want het duurde vrij lang voor hij van de grond kwam.

DE THUISKOMST VAN DE NIEUW AMSTERDAM IN APRIL 1946

Het werd een echte Kerstvlucht. De crew had de machine feestelijk versierd en de maaltijden waren aangepast. Onderweg werden er diverse Kerstliedjes gezongen. De directeur de heer Arie van Tol had zich in Miami bij ons gevoegd en wilde deze speciale vlucht gaarne meemaken. Het werd een fantastisch uitgevoerde vlucht, waarbij het de passagiers aan niets ontbrak. Mijn complimenten aan British Airways. Men was zo tevreden, dat er een doos rondging door de machine, waarin men een gave mocht deponeren voor de B.A. crew.

Dit is natuurlijk hoogst ongebruikelijk, want vliegend personeel mag absoluut geen fooien aannemen. Het geld werd aan mij overhandigd en ik zag wel, dat men zeer royaal geofferd had. Zonder toestemming van de Captain, wilde en mocht ik dit geld niet aan de Crew overhandigen, dus moest ik toestemming vragen aan de Captain. Hij maakte geen enkel bezwaar en zei van niets te willen weten. Hij vond het een gebaar van de passagiers, dat zij uitermate tevreden waren en daarna heb ik gehele bedrag aan de Purser overhandigd, met het verzoek het geld onder zijn personeel te verdelen. De crew kon dit gebaar bijzonder waarderen en de Purser heeft dan ook nog een dankwoord uitgesproken, waarna de meeste M nog wat hebben geslapen, alvorens wij de volgende morgen op London Heathrow aankwamen.
Uiteraard zorgde de extra landing in Londen voor wat oponthoud, maar bij aankomst in Amsterdam stonden honderden familieleden nerveus op hun dierbaren te wachten om de Kerstdagen thuis door te brengen.

…….

at Kerstfeest aan de kust van het Heilige Land, een der mooiste en merkwaardigste, die ik' ooit mocht vieren, doet als vanzelf mijn gedachten teruggaan naar de tijd midden in de oorlog.
Het eerste gloren van de dag der overwinning begon te breken door duisternis van de lange, zwarte nacht van onze strijd. Wij lagen met Hr. Ms. „Soemba" in de haven van Haifa. Prachtig was het uitzicht dat wij vlak voor ons hadden: de machtige flanken van de forse Karmel — de berg van de profeet Elia — hoog oprijzend achter en boven de stad. Het was de avond voor Kerstmis.
Wij doorleefden de vreselijkste, heel de wereld omspannende oorlog. Alles op aarde scheen te vloeken tegen de belofte en de boodschap, die met Jezus gekomen was: Vrede op aarde, in mensen een welbehagen!
Ontroering maakte zich van mij meester, als ik, op het dek staande, over de Karmel heen de onmetelijke, rustgevende sterrenhemel zag. Vanzelf zochten mijn ogen dan het Zuid-Oosten. Daar in de verte, een luttel aantal kilometers verder, lagen Efratha's velden en daar ergens was de heilige plek, waar God Zijn Zoon als Kind op aarde had doen komen. Daar in de verte — op net zo'n avond, met dezelfde sterren aan Gods Hemel — was het grote gebeurd: Een licht zo groot zo schoon, gedaald van 's hemels Troon. Iedere keer weer opnieuw maakte zich, terwijl ik daar stil in het donker stond, een diepe vrede van mij meester.
Op een gegeven ogenblik schoot een korporaal mij aan en vroeg: „Heeft u niet enkele Kerstliederen laten tikken en vermenigvuldigen? Zou ik die ook mogen gebruiken?"
Inderdaad had ik ze klaar laten maken voor de dienst op de volgende dag.
„Natuurlijk," zei ik, „kun je ze gebruiken. Maar waarvoor wou je ze gebruiken?"

„Wel," zei hij, ,,ik ben katholiek; morgen willen wij graag bij de Heilige Mis zingen, maar nu willen wij vanavond eerst wat oefenen."
„Prachtig," zei ik en meteen vroeg ik hem: „Heb je ea ook bezwaar tegen, dat ik met jullie mee oefen?" „Natuurlijk niet, dominé."
Zo ging ik dan mee naar het kleine korporaalsverblijf. Onderweg zei ik: „Maar laten wij dan zien, dat wij zoveel mogelijk mensen op de repetitie krijgen." Ik ging de verblijven rond; vrijwilligers gaven zich op. Het korporaalsverblijf werd al gauw stampvol. In alle mogelijke en onmogelijke houdingen zaten jongens op en over elkaar. En toen begonnen wij te zingen. Zij kregen alle een beurt, de onvergelijkelijke, eeuwenoude Kerstzangen. Wij zaten daar, in het troosteloze, prozaïsche, ijzeren verblijf, allen min of meer vereenzaamd, aan boord van een hard oorlogsschip. Niets sprak van vrede, alles van geweld en oorlog. Was het door de tegenstelling? Ik weet het niet, maar zij klonken in mijn oren en in mijn hart, die prachtige Kerstzangen, zoals ik ze maar zelden gehoord had. Het waren ongeschoolde mannenstemmen; maar hun ziel klonk in hun zang. Wat hebben wij samen genoten, dat wij, zo zingende, elkaar de goede boodschap mochten vertolken. Op dat ijzeren schip, met zijn moordende kanonnen, heerste toch de Geest van Jezus Christus en we zongen de liederen, zoals we dat vroeger thuis deden: „Nu zijt wellecome, Jesu lieve Heer." „De herdertjes lagen bij nachte, ze lagen bij nacht in het veld." „Stille Heilige Nacht." „Komt allen tezamen, komt verheugd van harte."
Wij zullen zowat een uur lang met elkaar gezongen hebben, kerkdijken en niet-kerkelijken, protestanten en katholieken, blanken en bruinen.
En Eén was ons aller Heer en Zijn scepter reikte vanuit Bethlehems stal tot aan de harten van die mannen, die 1943 jaar later, in bange oorlogstijd, aan de rand van het Heilige Land, samen hun Kerstfeest mochten vieren.
In het versierde verblijf was de volgende dag alles bijeen wgt maar komen kon en zelden in mijn leven heb ik met zoveel dank en blijdschap de heerlijke boodschap mogen brengen: Dat God alzo lief de wereld heeft gehad, dat Hij Zijn enig geboren Zoon gegeven heeft, opdat een iegelijk, die in Hem gelooft, niet verderve, maar het eeuwige leven hebbe. De duivel heeft een grote macht op aarde en het kwaad schijnt soms oppermachtig, maar toch regeert God en waar Jezus Christus verschijnt en waar Hem een plaats wordt ingeruimd, daar daalt vrede, midden in oorlogstijd en daar heerst, te midden van veel droefheid, toch grote en onverliesbare blijdschap.
J. H. S. S

……..

De memoires van een ziekenpa deel 9

We hadden in NNG nogal last van de zogenoemde Singapore druiper (gonorroea).
De verwekker was een diplococ, je zag de coccen in het preparaat als twee koffieboontjes naast elkaar liggen. De jongens, die het opliepen, waren naar NNG gekomen, of met de Hollandboot of met een marineschip, maar altijd via Singapore. Bij een normale behandeling in Holland waren ze na een behandeling met penicilline, in ca. twee weken weer beter. Maar door

resistentie van de bacterie, duurde het in NNG 3 maanden. De behandeling bestond uit het elke dag hengelen met je “dingetje” in een vloeistof, genaamd, permaganas kalicus. Als medicijn kregen ze sulfa preparaten.

In de ziekenboeg werkten ongeveer 10 koelies voor alle mogelijke werkzaamheden. Mijn favorieten waren, Mathias, Silas, Ronald en Eli. Silas was een bijzondere jongen, hij had maar één arm, de andere was er door de Jappen afgehakt met een zwaard. Hij deed altijd speciale boodschappen voor Dr. Van de Beek op de fiets.

Ronald en Elias

Toen de dokter repatrieerde, stond Silas op het vliegveld afscheid te nemen en hij huilde.
Ronald kreeg op een dag een ongeluk op de weg, hij had een gecompliceerde beenbreuk. Wij wilden hem helpen, maar hij weigerde hulp, hij geloofde in gebedsgenezing en was lid van de Pinksterbeweging. Een collega heeft hem toen knock-out geslagen, wij hebben hem meegenomen en Dr. Van de Beek heeft zijn been gezet en toen in het gips. Later was hij ons dankbaar! Mathias was een rustige, getrouwde jongen en werkte in het magazijn. Eli moest je in de gaten houden, hij was wat jonger en haalde nog wel eens wat uit. Koelies mochten met ons mee eten in de keuken, maar van Dr. Eindhoven, mochten ze geen bord of bestek.
Maar als de dokter niet in de buurt was, gaven we hen gewoon een bord met bestek, was er onraad dan deden ze het vlug onder de tafel. Anders aten ze uit conservenblikken met hun vingers.

Sommige koelies waren soms overdag te lui om te werken, dat kwam doordat ze in de nacht gingen vissen op zee. Dit mede, omdat ze zo weinig verdienden.
Als je in de avond over zee uitkeek, dan zag je overal lichtjes. Ze schenen met lampen in het water en daar kwamen de vissen op af. Een prik met een speer en ze hadden er weer eentje.

Aan de stijger van de Hollandboot lagen ook vaak torpedojagers van de marine, we hadden daar twee jagers, Hr. Ms. Piet Hein en de Hr. Ms. Evertsen. Dat waren geen lekkere boten, een open brug, geen airco, de jongens sliepen onder een tent op het dek.
Op de Waterbasis hadden we landingsvaartuigen (LT), ze waren zo groot als een flink binnenvaartschip. In NNG hadden we de klep 8 en 9. Vanuit Holland werden deze boten praktisch helemaal gezeild naar NNG. Dat was ten eerste om brandstof te besparen, want de boten hadden geen grote tankinhoud.

Commentaar overbodig

NB: Een collega veteraan heeft op deze boten gevaren in NNG, op een dag hebben ze een Indonesische Patrouille boot beschoten, de klep had een paar mitrailleurs en een oerlikon. De Rood-Witten gingen er hard vandoor.

Ook hadden we op de basis kleinere LTB's, het meeste gebruikt om mariniers te vervoeren. Vroeger bij ons op het platteland was het een algemeen gebruik om varkens te houden. Zelfs mijn schoonouders hadden een varken in het hok. In NNG was de bevolking ook blij met een varken. Ik heb op het eiland Woendi gezien, dat een vrouw haar eigen big zoogde aan haar eigen borst om het groot te krijgen.

De mariniers van onze kazerne moesten vaak op patrouille naar de binnenlanden, vaak waren er infiltraties van Rood-Witte ploppers, ik heb de gevangen ploppers wel gezien toen, ze lagen aan een ketting vast bij de hoofdpoort. Voor de patrouille werden de mariniers door ons gekeurd en gewogen, als ze terug waren, weer op de schaal en ze waren kilo's lichter. Het kon ook zijn, dat ze helemaal in diarree terug kwamen, de mariniers noemden dat zelf de "racekak". Soms kwam dat ook op de kazerne voor, in de morgen besmet water, je mocht dan niet drinken. Ik zie de jongens nog in het gras bij de ziekenboeg zitten op stoelen, ze poepten bij de stoelpoten langs en grote tranen biggelden uit hun ogen, we konden ze niet binnen hebben.
We hadden een probaat middel tegen de racekak "Tinctura Opeï Crocata", ook wel Laudanum genoemd, een paar druppels op een glas water en na een half uurtje waren ze weer boven Jan.

De Sorido Kapel. In de deuropening staat soldaat Van Dijk. Er zat een bel in de toren. Het geheel was gemaakt van metalen golfplaten.

NB: Toen ik later in Haarlem diaken was in de kerk, werd ik aangesteld bij een man en een vrouw als "Executeur Testamentair", ze hadden allebei gediend in Indië, ook nog onder Soekarno. Toen ze beiden overleden waren, moest het huis leeg en wat vond ik in het medicijnkastje, ja hoor: "laudanum". Ik heb het toen toch maar even meegenomen naar huis, maar het is nooit door ons gebruikt en later weggegooid.

Ik heb in NNG een week vakantie gehad, maar je kon nergens heen, wat geldschelpjes zoeken met de snorkel en ik ging elke dag in de kotta bij de Chinees eten. Op woensdag kreeg ik de uitnodiging om op een LTB mee te varen naar het eilandje Woendi, 2-3 uur varen en we waren er. Op de heenweg heb ik wel even mijn maag gevoeld. Woendi was ongeveer 2 kilometer lang en 500 meter breed. Er was een kleine ziekenboeg met een marinier-verpleger en er waren

tientallen mariniers op het eiland. Verder was er personeel van de Luchtmacht, voor de bediening van de radar.

NB: Onlangs heb ik gehoord, dat Woendi een paar jaar terug door een tsunami is verwoest. Ik heb er later nooit meer iets over gelezen.

Onze jongens kwamen heel veel in de ziekenboeg met een soort eczeem, aan de voeten noemden de boys dat “lem-kakken” of op het lichaam werd het “ring-pier” genoemd, ook in de liezen hadden ze er veel last van. Het werd veroorzaakt door het zweten en de hitte overdag. We hadden er een sterk bijtend middel voor. Liters “Salicyl Spiritus” maakten we in het magazijn. We smeerden de jongens er heel kwistig mee in. De patiënten namen zelf een tijdschrift mee, om zich op de plekken koelte toe te wapperen.
Zelf kreeg ik ook last van tropenzweertjes. Ik kreeg ze aan mijn vingers, het had met de karang te maken, ik heb wekenlang met mijn vingers in het verband gelopen.

NB: Dertig jaar geleden heeft dit euvel zich nog een keer herhaald hier in Haarlem, ontstoken vingers aan beide handen. Het was een streptokokkenvergiftiging, hoge koorts, maar ik kwam er niet vanaf. Dr. Dirksen, mijn oude Hilversumse baas, toen dermatoloog in Haarlem-Noord, heeft me er vanaf geholpen. Ik was erg verrast, dat Korporaal Dom daar als burger in de verbandkamer werkte.

We hadden een Korporaal Elektromonteur op zaal liggen met een tropenzweer aan zijn been. Een aardige en gezellige vent, maar daar kun je je op verkijken. Hij lag er al weken en we kregen zijn wond niet dicht, we hebben ons er over verwonderd, bij andere patiënten ging de genezing vlotter. Tot we ontdekten, dat hij de wond in de nacht open krabde, toen was hij vlug genezen. Hij moest zich later voor de Commandant verantwoorden.

Het kwam voor, dat we een patiënt binnenkregen met een zogenoemde “tropenkolder”, ze waren vaak zo wild, dat we ze moesten platspuiten. Zulke patiënten gingen vaak onder begeleiding terug naar Holland. De oorzaak weet ik niet, misschien had het te maken met heimwee. Maar je had er ook simulanten onder en die werden anders aangepakt.

Op een avond, ik had de wacht, werd er door een dokter op de wal verzocht een patiënt met spoed over te brengen naar het Gouvernement’s ziekenhuis. Met de sirene erop, reed de chauffeur de ambulance door de kotta naar het opgegeven adres. Het bleek een hoogzwangere vrouw, die bevallen moest. Van zulke patiënten had ik helemaal geen verstand, tevens hadden we de handicap, dat de brancard niet door de smalle deuren kon. Na veel heisa, kregen we haar in de ambulance. Wat ik niet wist, dat de vliezen al waren gebroken, ik kon alleen maar tegen haar zeggen: “Doe uw mond open en diep zuchten mevrouw!” De sirene erop en dan naar het ziekenhuis, ik heb gezweet tijdens de rit van onmacht. Het ziekenhuis was niet ver, we hadden de brancard net naast de verlostafel en het kind was er. Het was een mooi donker gekleurd meisje. In de ziekenboeg was ik natuurlijk later de grote specialist!!!

Nierstenen konden wij niet opereren, maar we hadden wel zaalpatiënten, die er last van hadden. We gaven als medicijn “Kumis Koetjing”, een drank die kleinere stenen hielp uitdrijven.

NB: Bij de natuurwinkel Van de Pigge in Haarlem, is dit middel nog steeds te koop.

Als de patiënt meer last had, dan konden we ook een bierkuur geven, maar dat vonden de boys niet lekker! Ze moesten in twintig minuten, ongeveer vier biertjes opdrinken, je had dan kans dat er wat kleinere steentjes uitdreven.

Half 1959 schreef mijn grootvader Brakke: “Ho, wat is het heet in Onstwedde.” Ik schreef dan terug: “Wat dacht je van hier?” In Holland had je in 1959 een hittegolf. Opa stuurde me elke maand een stapel kranten per zeepost, ik deed er veertien dagen over, om ze door te lezen. Je kunt dan zien, dat de heimwee toch een beetje opspeelde, ik las zelf de kleinere advertenties en je bent op zoek naar iets bekends.

De Landmacht en de Luchtmacht werden in 1959 bij ons ingekwartierd op de kazerne. Naar schatting waren de Luchtmachters met ongeveer 20 personen en de Landmacht met ca 100 man. De jongens van de luchtmacht waren er voor de bediening van de RADAR apparatuur op het eilandje Woendi. Ik herinner me Sergeant Baan uit Apeldoorn en nog een Sergeant, die bij mij op de belijdeniscatechisatie zat. De landmacht jongens waren van de lichte LUA, bewapend met vierling mitrailleurs, op een klein karretje. Ze hebben een keer een wedstrijd gehouden met konstabels van de marine, ze moesten op een manche schieten.

Getrokken door een Firefly, de konstabels schoten met een Oerlikon. Dat konden ze niet winnen van de marine-konstabels. Die zijn opgeleid in Ford Erfprins in Den Helder en die hadden leren schieten van beweegbare platforms. De LUA had zelf medisch personeel bij zich, die bij ons in de ziekenboeg werkten, ik herinner me Soldaat van Dijk en Sergeant Majoor Bezemer. In het onderofficieren verblijf had de Majoor op zijn kamer, een blote dame aan de muur hangen, dat was kunst zei hij! Maar de Chef d’Equipage, was het daar niet mee eens en het schilderij moest weg.

Op Koninginnedag hadden we een grote parade op het kazerneterrein, gekleed in zondags lang wit, marcheerden de jongens langs de Commandant, met koppel en speer. Ik had geluk, ik mocht de wacht draaien in de ziekenboeg, de Marine-kapel speelde marsmuziek. Ze speelden o.a. “Zeg dronken marinier, waar kom jij zo laat vandaan?” en “Turf in je ransel.” Je had in Nederland ook een afdeling van de marine-kapel, ook wel matrozenkapel genoemd.

NB: Tegenwoordig heb je weer een reünistenkapel, ook onder de naam matrozenkapel, die veelal veteranenfestiviteiten op luistert.

Koninginnedag in Kampong Sorido.

In de kampong Sorido was er ook feest die dag, op de aparte manier, zoals Papoea's dat doen, werd er gedanst. In de kampong rook je een vervelende stank, met een rooklucht erbij.
Dat herinnerde mij aan de boerderij van opa en oma Tipker, waar in 1945 NSB-ers in het stro lagen. Het stonk als een bunzing!

In onze vrije tijd konden we naar de grote kantine gaan, je kon er een biertje drinken en je kon bij de Marcandi (Marine Kantine Dienst), luxe spullen kopen. Horloges en fototoestellen waren in trek. Veel heb ik de kantine niet bezocht, in onze vrije tijd zaten we meestal in de ziekenboeg. We hadden het er als ziekenpa's onder elkaar, heel gezellig.
In de oorlog is er flink gevochten op Biak. De bevolking heeft er nogal onder geleden, ik heb al geschreven over Silas. Door deze oorlog is er ontzettend veel wapentuig achtergebleven, zowel aan de kust als in de bush. Je zag langs de kust overal wrakken van landingsvaartuigen en in de bush moest je uitkijken voor munitie, bommen en andere onheil. Er zijn door onze jongens nog intacte legervoertuigen gevonden. Op een dag kwamen enkele monteurs en machinisten met een complete Jeep uit de bush aanrijden, het was een "Willy", na wat onderhoud, reden ze er trots in rond.

In februari 1960 zat mijn term erop, ik mocht weer terugvliegen naar huis. Eerst mijn burgerkleren uit het magazijn halen, het was allemaal klammig en muf. Maar je had niets anders, dus je moest het er mee doen. Je mocht om politieke redenen, niet in uniform reizen. Ik had pech, ik moest een patiënt begeleiden naar Holland. Het was de Marinier Bomhof, hij was blind vanwege een schot in zijn ogen. Ik heb het met liefde gedaan.
Onderweg was ik wel een beetje mijn vrijheid kwijt. Hij liep aan mijn arm en soms nam, bij een tussenstop, het vliegveld personeel de verzorging over. Op Schiphol heb ik hem na het uitstappen in de verwarring van de aankomst, niet meer teruggezien. Later kreeg ik van de familie een verontschuldiging en een bedankbrief. We vlogen terug in een DC-7C, een Douglas, een viermotorige machine, maar veel moderner als de Conny. De KLM had toen al straalvliegtuigen, de D-C8. Onze eerste stop was in Tokio en de tweede in Anchorage in Alaska. We waren ondertussen over de noordpool gevlogen, dat was bar koud in het vliegtuig, de KLM verstrekte ons een deken. In Anchorage moesten we uren wachten in het stationsgebouw. Over Alaska lag een zware mist en we mochten niet starten. Door negers kon je daar je schoenen laten poetsen, maar mij lag dat niet en heb het niet gedaan. De mist trok eindelijk op en we mochten weg, de start was zo kort mogelijk, om zo snel mogelijk boven de mist uit te komen. Links lag een heel hoge bergrug, waar het vliegtuig niet overheen kon. Het vliegtuig kwam schuin langs de bergen en plotseling in de volle zon. Zelden in mijn leven heb ik zo iets moois gezien. Na een korte stop op het vliegveld Prestwick (Schotland) kwamen we tegen 6 uur in de avond, over de pieren van IJmuiden op Schiphol.

Alle passagiers klapten in hun handen. Met een militair busje werden we naar huis gebracht, die avond heb ik heel Nederland gezien. Ik heb me laten afzetten bij opa en oma Brakke in de Dorpsstraat. Even koffie drinken en praten en toen gelijk even de buurt in, het eerste kwam ik bij Heije Wubs, één van mijn kameraden. Die zat in de kamer, achter de tafel met een stijve nek, verband erom. Ik zei: "Laat maar even zien", verband er af en zelden heb ik een steenpuist gezien, zo rijp als een pruim. Ik stelde voor hem even te opereren, zijn moeder Keetje zorgde voor een dikke stopnaald en een brandende kaars en was mijn operatiezuster. Ik prikte de puist aan en gelijk begon bloed en etter te stromen. Tien minuten later kon hij zijn nek weer frank en

vrij bewegen. Vermoedelijk was dit een staaltje van: “ongeoorloofd uitoefenen van de geneeskunde!”

Een week later trouwde mijn tante Jannie Tipker met Jaap Molema. Ik had nog geen geld om hun een cadeau te geven, want mijn spaarbankboekje van de RPS was nog onderweg, behalve een klein Indisch houten beeldje, waar ik later wel enigszins spijt van had, maar eens gegeven, altijd gegeven.

In NNG verdiende je ongeveer hetzelfde als in Nederland, maar je werd uitbetaald in NNG guldens. Je kon er wel meer mee doen, al hoewel luxe goederen ook wel duur waren. Door het Ministerie van Marine werd een bepaald bedrag per dag voor je gespaard en werd op de Rijkspostspaarbank gezet, een tropentoelage. Dus als je anders niet spaarde, had je toch een mooi bedragje als je in Holland kwam.

Ik kon met de kleermaker Wiepko Boels in de auto mee naar Ter Apel, om een nieuw kostuum te kopen, een week later kon ik het al betalen.

Daarna heb ik ongeveer twee weken vakantie gehad en in mijn geboortedorp doorgebracht. Gelijk ben ik ook weer op meisjesjacht gegaan en ik heb Zwaantje opnieuw ontmoet.

NB: Als dank voor deze anderhalf jaar kreeg ik pas in 1993, de herinneringsmedaille NNG en de veteranen speld. Ik had mijn werk in oorlogsomstandigheden verricht, maar gelukkig er geen trauma aan overgehouden.

Terugvlucht in een DC-7 C, Douglas, de voorloper van de DC-8.

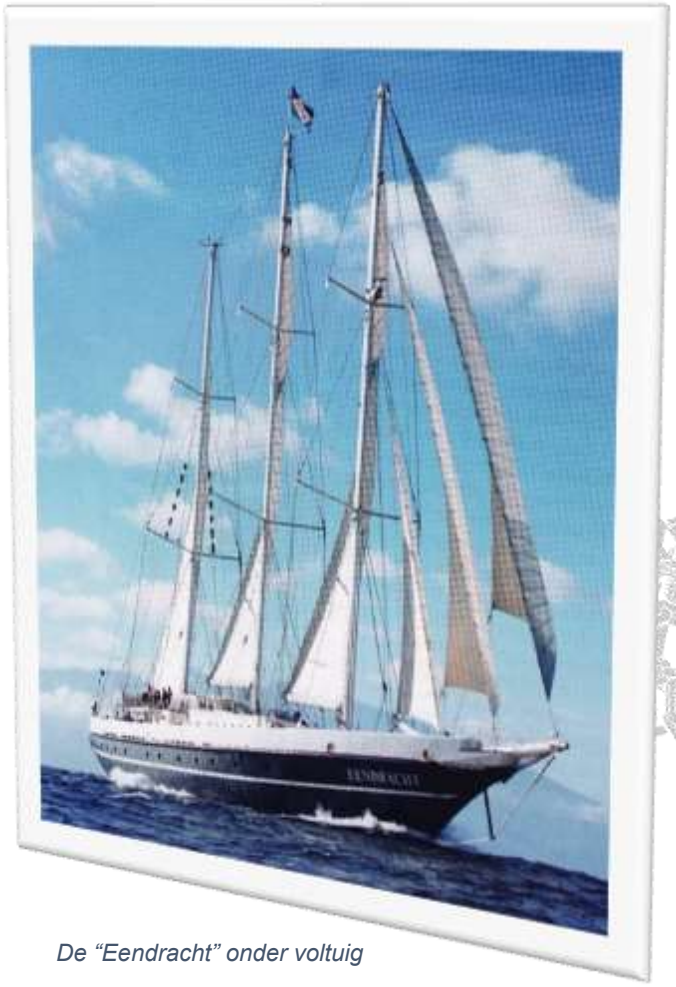
Let op:

Wordt vervolgd op 14 januari 2022

Heimwee naar zee -- zeeman aan de wal.

DOOR CORNELIUS A. DEN ROOI/EN

Mijn leraar zeemanschap was een echte praktijkman. Hij had jaren gevaren in een tijd dat het heel normaal was om een term van 1 a 2 jaar te maken en dat aflossingen eigenlijk alleen in een West-Europese haven plaatsvonden. Niet één op, één af, 'geen gezeur' luidde het devies en 'je bent zeeman of je bent het niet!' Daar kon een jongen die ging varen het in die tijd mee doen. Hij kon er prachtig over vertellen.



De "Eendracht" onder voltuig

Over knapen van amper zestien met heimwee, de net-vader die piekerde over de pas geboren baby en de senior die aan zijn oude moeder dacht. 'En', zo besloot hij één van zijn eerste lessen, 'ik kan jullie nu al zeggen dat maar vijf procent van de hele klas, zoals jullie hier zitten, zijn pensioen op zee zal halen'. Wij knikten een beetje meewarig, want natuurlijk waren alle 31 leerling-stuurlieden van plan een glanzende carrière te maken en minimaal kapitein of commodore te worden.
Hij heeft gelijk gehad. Van deze zo enthousiast begonnen groep, is uiteindelijk een zestal tot zijn pensioen op zee blijven varen. Sommigen met een interval aan de wal, waarna ze toch weer gingen varen.

Handen uit de mouwen

Natuurlijk zijn veel van deze ex-zeevarenden terecht gekomen in een nautisch beroep of iets wat er nauw mee verwant is.

Maar je komt ook beroepen als advocaat, hoofd P-zaken, chef-verkoop en directeur van een arbeidsbureau tegen op de lijst van oud-leerlingen. Zijn ze de zee vergeten? Leven de herinneringen aan hun zeevaartschool en het leven aan boord nog voort? In gesprekken op jaarvergaderingen van studentenverenigingen en reünies blijken de ervaringen uit het verleden nog niet vergeten. De scherpe kantjes zijn eraf en de herinneringen aan die zware reis, de nare collega of een slechte rederij zijn vervaagd. Soms klinkt er iets van heimwee in hun woorden door. Het heimwee van een zeeman aan de wal.

Toch naar zee?

Veel (oud-)zeevarenden zijn eigenaar van een klein dan wel groter zeiljacht c.q. motorboot. Of ze hebben plannen om dit te kopen in de toekomst. Want varen, als het eenmaal in je bloed zit, laat je niet meer los. Ze beginnen vaak met een klein scheepje, dat al gauw verveelt, want je kunt er zo weinig mee. Voor een VHF is hier of daar nog wel een gaatje te vinden, net als voor het echolood. Je zou ook graag een radar plaatsen, maar waar raak je die kwijt? En heb je daar voldoende spanning voor? Want je wilt het allemaal zo professioneel mogelijk doen. Dan kijk je naar een groter schip, waar je ook echt mee op zee kunt varen. Je schrikt van de prijs en hoe vind je er een ligplaats voor? Toch zou je graag weer een reisje maken. Je kunt bijvoorbeeld cruisen met een vrachtschip. Dat lijkt erop. Je mag dan mee wacht lopen, misschien wel een poosje alleen. Jij vaart het schip! En toch is het niet echt. Want je bent en blijft passagier. En je vaarbevoegdheid verloopt doordat je niet meer over voldoende vaartijd beschikt. Je raakt je routine kwijt en je volgt de laatste ontwikkelingen niet meer. Wat is ISPS en hoe gebruik je AIS-apparatuur? Wie volgt nog de laatste cursussen? Je monsterboekje wordt onbruikbaar, de termijn van tien jaar geldigheid is voorbij. Jij was toch zeeman?
En een beetje wil je dat ook nog blijven. Wat nu?

Ten anker op de rede

De stichting ‘Het Zeilend Zeeschip’
In de jaren dertig van de vorige eeuw verdwenen de zeilschepen die uitgebracht werden door reders in de westelijke landen, in hoog tempo van de zeeën. Varen op zee als vrijetijdsbesteding kwam bijna nog niet voor. Ook het afnemen van stuurliedenexamens ‘Grote Zeilvaart’ namens de overheid werd beëindigd(1). Toch zag men ook in ons land in scheepvaartkringen het nut van de mogelijkheid tot opleiding op de grote zeilschepen wel in. Termen als zelfdiscipline, teamgeest, inzet, doorzettingsvermogen en karakter waren argumenten die breed gedragen werden. Zo werd al in 1938 de Nationale Vereniging ‘Het Zeilend Schoolschip’ opgericht. Tijdens de Tweede Wereldoorlog en de volgende wederopbouw van ons land, verdween een en ander naar de achtergrond. Pas in 1963 werd de vereniging weer actief en veranderde haar naam in ‘Het Zeilend Zeeschip’. Door allerlei acties kwamen er fondsen beschikbaar waarmee een tweemaster in de vaart kon worden gebracht met de naam de ‘Eendracht’. Op het schip hebben tot 1989 duizenden jongeren en ouderen gevaren terwijl

ze gedurende deze periode ruim 260.000 mijlen heeft afgelegd. In 1983 werd de stichting ‘Het Zeilend Zeeschip’ opgericht die opdracht gaf voor de bouw van de huidige ‘Eendracht’ - oplevering 1989 -en tot op heden als rederij optreedt.

Het ZZS ‘Eendracht’
Als (oud-)zeeman voelt men zich snel thuis aan boord. De uitrusting van het 60 meter lange schip is gelijk aan die van een groot koopvaardijschip, zij het een maatje kleiner. Behalve de zeilen - in totaal 1.206 m2, verdeeld over drie masten - staat er in de MK een Caterpillar 3412 van 403 kW als hoofdmotor die het schip een snelheid van 8 knopen geeft.
Twee Cats 3304 van 95 kW elk en een HATZ-noodset van 45 kW zorgen voor de benodigde stroom. De boegschroef van 75 kW kan bij het manoeuvreren gebruikt worden. Het stuurhuis is uitgerust volgens de laatste klasse-eisen met tweemaal Sat-com-C, twee radars, een SSB-station, drie VHF’s, AIS en ECDIS. Epirb, sart’s, satcom-mini-M en e-mailverbinding zorgen voor een vlekkeloze communicatie met de wal. Het enige wat men niet aantreft is een stuurautomaat. Zowel op de binnen- als de buitenbrug is een groot rad geïnstalleerd waarmee op het handje wordt gestuurd. Via twee elektrisch-hydraulische stuurmachines kan het roer soepel worden bediend. De volgens het safe manning certificaat verplichte bemanning bestaat uit minimaal acht personen, maar de rederij zorgt dat er altijd 13 tot 17 bemanningsleden aan boord zijn.

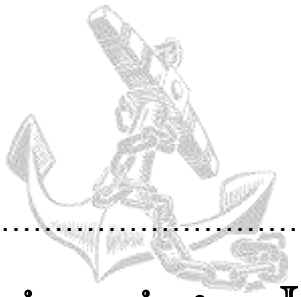
Grootste deel bemanning bestaat uit vrijwilligers.

Tenslotte moeten de maximaal 123 passagiers ook goed verzorgd worden. Het grootste deel van de crew bestaat uit vrijwilligers. Naast de kapitein (schipper) zijn er twee of drie stuurlieden die voor de navigatie zorgen en de leiding hebben over de wacht. Meerdere kwartiermeesters, een bootsman, een werktuigkundige, een chef-kok met zijn assistenten en de opstappers vormen de rest van de bemanning. Aan de passagiers is een actieve rol toebedacht, zij draaien mee in de wachten en worden daarom ook opstappers genoemd.

Vaar mee
Met veel moeite - de een meer dan de ander - heb je het S I, II of III het werktuigkundige diploma A, B of C met de daarbij behorende certificaten en je vaarbevoegdheid behaald. Maar ze zijn beperkt in hun geldigheidsduur. Een monsterboekje bijv, maximaal 10 jaar, een VBB vijf jaar, keuringen twee jaar. Jammer toch om ze te laten verlopen? Juist de 'Eendracht' biedt iedereen de kans om zijn of haar 'papieren' up-to-date te houden of zelfs (opnieuw) te verkrijgen. Want de vaartijd aan boord behaald, al is het maar een enkele dag, telt en kan gebruikt worden om een Nederlands VBB te verlengen. Voor dit exclusieve en kostbare 'zeemansrijbewijs' zijn per vijf jaar normaliter minimaal 365 vaardagen verplicht. Is varen op de 'Eendracht' dan niet dé ideale manier om deze benodigde vaartijd te vergaren? De rederij vraagt de vrijwilligers zich minimaal zeven dagen per jaar te willen inzetten en rekent slechts een minimaal bedrag als voedings-geld wat weer wordt teruggegeven via de kortingen op reisgeld. En voor kapiteins, stuurlieden, MAROF's en WTK's is er altijd een plaatsje vrij ook al beschikken ze niet over zeilervaring. Momenteel is er zelfs een tekort aan 'watch officers' c.q. leaders. De stichting zorgt zelf voor praktische opleidingen aan boord en organiseert cursussen, zoals bijv, basistraining, ISPS, medical care on board, crisismanagement en vele andere. Er is een scala aan reizen, waarop kan worden ingeschreven. De Noord- en Oostzee, Franse en Spaanse wateren en voor de komende herfst en winter staat er weer een opwindende reis naar het Caraïbisch gebied via de Kaap-Verdiaanse eilanden op het programma. En zeg nu zelf, is het geen heerlijk idee weer eens met een volledig Nederlandse bemanning als stuurman of WTK te varen op een echt zeeschip? Voor nadere informatie: www.eendracht.nl/bemanning

Bron: de Blauwe Wimpel juli 2007

de blauwe wimpel



……..

Kerst op zee…. Kerstherinneringen I

TEKST EN FOTO'S SIEP ZEEMAN
Als je voor een loopbaan op zee had gekozen lag daarin opgesloten datje zelden thuis was en dan nog voor korte tijd, althans zo'n vijftig jaar geleden. Toen liep je ook het risico datje kerst in het buitenland of op zee moest „vieren". Je zag in Hollandse havens gewoonlijk een aantal coasters liggen, voornamelijk de „kop-en-kont-scheepjes" ofwel de wad-en-sontvaarders met een kerstboom in de mast. Dat waren de gelukkigen die tijdens kerst en rond de jaarwisseling thuis bleven. Het feest buiten de familiekring is uiteraard altijd surrogaat, hoezeer zeemanshuizen en destijds de stichting „Kerstfeest op zee" zich ook inspannen om het de zielenpoten zo gezellig mogelijk te maken. Al begin december werden de dagen geteld en de reisduur berekend en werd uitgekiend of er kans was om dè dagen in Holland te zijn.

De „Weltevreden 7" (200 brt. 150 pk Brons, voor de wind 8,5 knopen) werd zo'n halve eeuw geleden voor de kerst in Delfzijl nog even vol gegooid met zout en we hadden de hoop al opgegeven dat de reder zou zeggen: „Blijf maar liggen tot na de kerst". We lagen te wachten op de scheepspapieren, de loods en een lichtmatroos, dat wil zeggen een kok-lichtmatroos. Op de kleine coasters voeren vaak jongens met een dubbele functie: kok-lichtmatroos en matroos-

motordrijver, maar ze hadden geen dubbele gage. Daarnaast was er een bestman aan boord, een ongediplomeerde stuurman.

De kleine coasters maakten korte reizen en voeren veel in binnenwateren, een voordeel als je niet houdt van dagenlang verblijf op zee. Een ander voordeel waren de gezelliger omstandigheden.

Stro in het „kasteel"

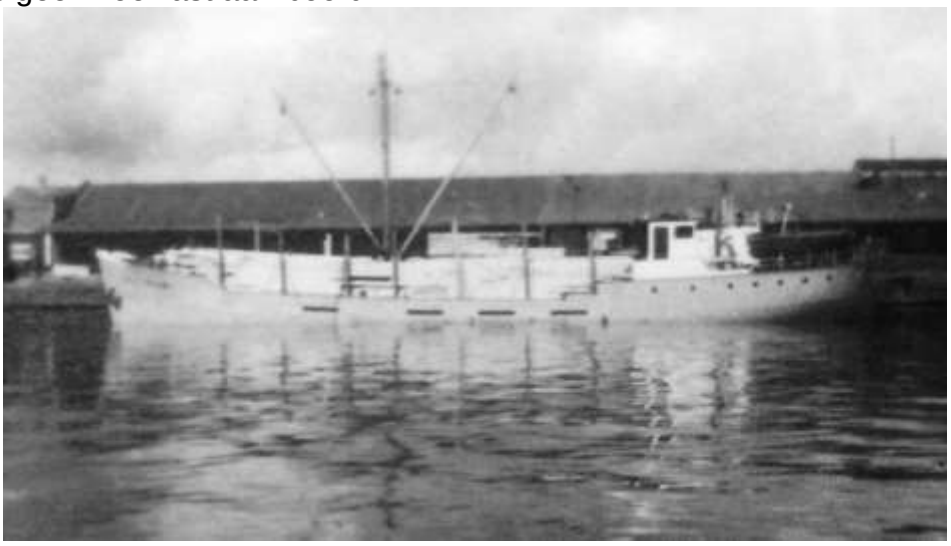
De "Weltevreden 7"met de wind op de kop

De kok-lichtmatroos kwam met een taxi, vergezeld van zijn moeder, een koffer en een plunjezak. De moeder vroeg aan motordrijver Paul, die toevallig aan dek stond, waar de hut van haar zoon was en of iemand kon helpen met de zak. Toen zij zag dat haar jongen, die zich als Koos voorstelde, in het fok-sel (afgeleid van fo'cs'le = fore-castle) moest wonen zei ze: „Dat kan niet, hij moet een eigen hut hebben, anders neem ik hem weer mee".

Maar daar was Koos het niet mee eens. Eerlijkheidshalve moet worden gezegd, dat het foksel weinig gemeen heeft met een kasteel; sowieso staan er geen torentjes op en de inrichting is ook iets eenvoudiger, in plaats van Empirestoelen een houten bank, en er zijn geen hemelbedden, maar kooien met een strozak. Het stro in deze zak was wel vervangen door nieuw, maar dat was in de eerste tijd nogal „prikkelbaar"...

Koos had zich verheugd om de slagerij van zijn ouders te kunnen verlaten en voelde er niets voor weer terug te gaan. Ook niet als hij niet zelf een kooi kon uitzoeken. Op mijn vraag of hij al eerder op zee had gevaren en of hij kookervaring had, zei hij nee, maar hij had wel es aardappelen voor zijn moeder geschild en vlees uitgebeend in de slagerij. Koks had je destijds niet voor het uitzoeken, en zeker geen kok-lichtmatrozen, dus zei ik tegen Koos dat hij het vlees - een biefstukje voor eerste kerstdag en een sudderlap - alvast moest bakken om te voorkomen dat het zou bederven. Er was geen koelkast aan boord.

Een half uur later vertrokken we. Met de loods aan boord en uitgewuifd door Koos' huilende moeder. Koos meldde zich in het stuurhuis; ik zei hem dat we hem voorlopig niet nodig hadden en dat hij eerst de proviand moest opbergen. Het waaide flink, maar Koos was erop voorbereid. Hij had lieslaarzen aangetrokken.



De "Weltevreden 7" met hout in haar thuishaven, Krimpen aan de Lek

Erwtensoep uit blik

We waren nog op de Eems toen hij zeeziek werd. Hij lag als oud vuil in een hoekje aan lij van het stuurhuis en had waarschijnlijk spijt niet met zijn moeder te zijn teruggegaan. Het werd een zware reis naar Sarpsborg. De volgende dag, eerste kerstdag, stond er een harde bries recht van voren, waarmee de Brons de grootste moeite had. We haalden amper drie knopen. Koos had ik niet meer gezien, maar volgens Paul was hij nog wel in leven. We aten geen biefstuk, maar om de beurt erwtensoep uit blik, zittend op de vloer in de kombuis. Tweede kerstdag was een replica van de eerste.
In Sarpsborg aangekomen was Koos snel weer bij de pinken. Hij stond met zijn laarzen aan in de kombuis (zijn moeder had gezegd dat hij zijn nieuwe schoenen niet op zee mocht dragen) een of ander pruttelpotje klaar te maken. „Waarom eten we geen biefstuk of sudderlap?" vroeg ik hem. „Die heb ik overboord gegooid, ze stonken".
Na terugkomst in Krimpen aan de Lek, de thuishaven, met een lading hout, ging Koos met koffer en plunjezak weer van boord.

Zes jaren en twee schepen later…. Kerstherinneringen II

TEKST EN FOTO'S SIEP ZEEMAN

We arriveerden in de namiddag voor de kerst met de „Waalborg" in een kleine Zuid-Zweedse haven, ergens in de buurt van Valdemarksvik. Bij gebrek aan een goede steiger moesten we achter twee ankers liggen, met het achterschip gemeerd aan de wal. We veronderstelden dat we de feestdagen aan boord moesten doorbrengen, omdat we rondom het schip alleen water en bos zagen.
Maar toen we het avondeten op hadden, kwam er een ongeveer zestigjarige dame met de fiets langszij, die vroeg of we zin hadden met de damesclub „Livboy-en" het kerstfeest te vieren. Het zaaltje, waarin het feest zou plaatsvinden, lag drie kilometer verderop, in het dorp naast de kerk.
Natuurlijk hebben we dat geaccepteerd. „Takk, takk", zei ze, en fietste weer weg.
De „jongens" (de bemanning zonder mij) hadden zich opgedoft en gingen om een uur of acht met de boot aan de wal. Ze hadden een touwverbinding gemaakt, zodat de boot daarlangs heen en weer kon worden getrokken. Ik zou later komen, omdat ik eerst een brief wilde schrijven aan mijn vrouw.

De "Waalborg" achter twee ankers in het bos…

Punch
Na een half uur lopen kwam ik het zaaltje binnen. Er zaten ongeveer vijftien dames, waarvan de vrouw die ons had uitgenodigd, verreweg de jongste leek. Ik werd met handgeklap begroet. De jongens waren er niet.
Ik werd hartelijk welkom geheten en er werd koffie met cake rondgedeeld. Daarna kreeg iedereen een gezangboek, ook ik. Nadat de voorzitter ons had verteld dat we het lied op bladzijde 21 gingen zingen, barstten de vrouwen los.
Ik kende de melodie niet en kon de tekst niet lezen. Omdat ze

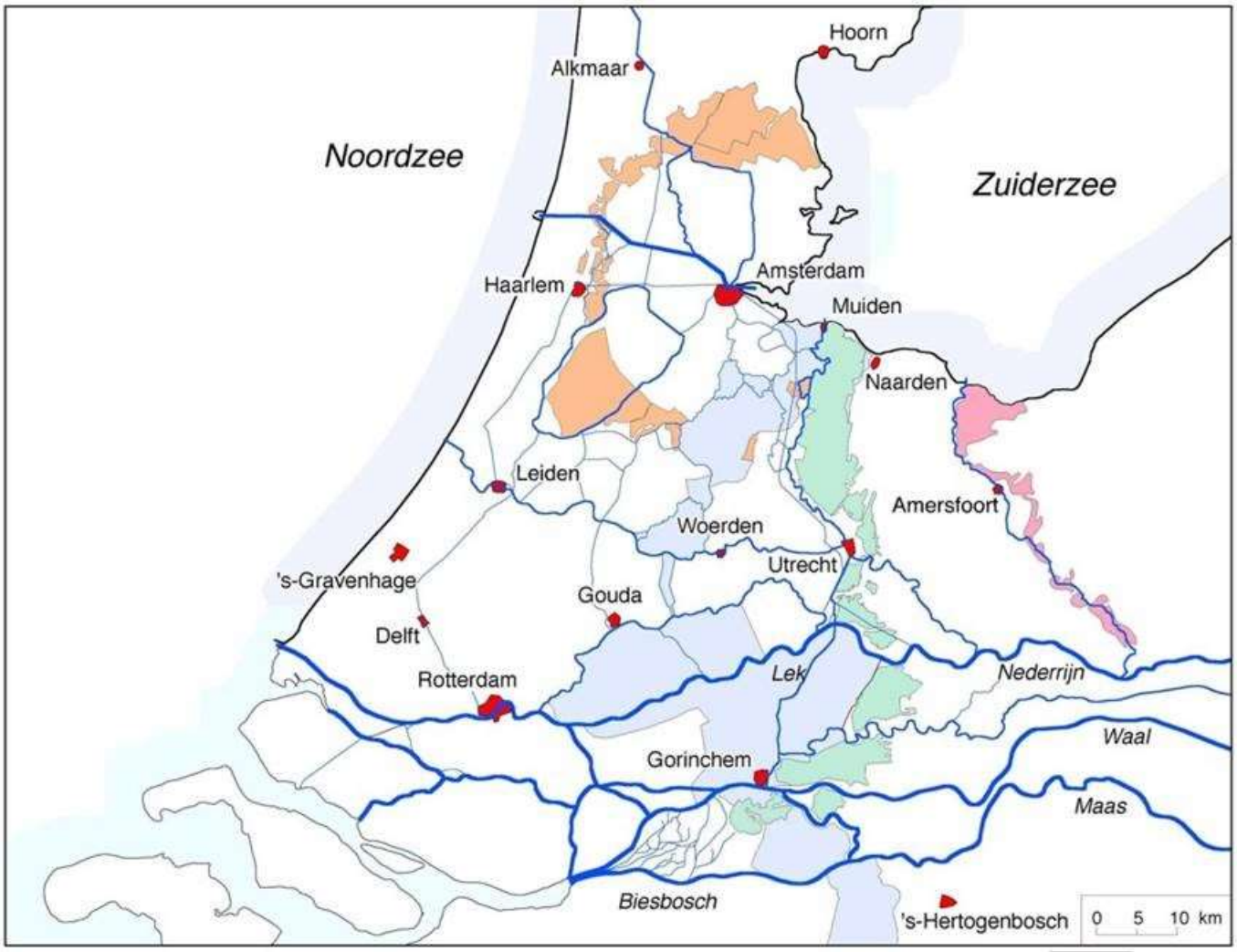
steeds keken of ik wel meezong, voelde ik me nogal opgelaten. Vervolgens kregen we punch. De jongens bleven weg. Later hoorde ik dat er in het dorp dansen was en dat ze daar de hele avond waren gebleven.

De herdertjes

Nadat ik door zo'n beetje alle dames was uitgehoord en we een tweede glas punch hadden gedronken, las een van de vrouwen een stuk uit de Zweedse bijbel. Toen het verhaal uit was en ik dacht dat het het feest was afgelopen, gingen we weer zingen. Vervolgens vroeg de voorzitter of ik een Hollands kerstliedje wilde zingen. Door de punch was ik inmiddels voldoende in stemming om te beginnen met het enige liedje dat ik me herinnerde van de zondagsschool, „De herdertjes lagen bij nacht in het veld". Ik wist nog wel dat ze hun schaapjes hadden geteld, maar de rest van de tekst was ik kwijt. Ondanks het korte lied, dat bovendien niet erg welluidend klonk (op de lagere school mocht ik nooit meezingen) kreeg ik toch applaus.
Toen was het afgelopen. Ik kreeg als afscheid een kerstcadeau in de vorm van een paar grijze wollen sokken die tot mijn knieën reikten. „Lekker warm voor op wacht", zei de voorzitter.
Ze dacht zeker dat ik bij weer en wind aan dek liep te banjeren.
De rest van de bemanning kwam veel later aan boord. Ze hadden gedanst met jongere Zweedse dames en zich best geamuseerd. Maar ze liepen de warme, grijze sokken mis.

De "Waalborg" met de wind op de kop….

Bron: de Blauwe Wimpel december 2003



HIERBIJ EEN INTRO VAN EEN PRACHTIGE INFORMATIEVE WEBSITE:

Op 29 juli 1969 kwam ik op het MOKH om mijn EMV te krijgen. De volgende halte zou Marine Kazerne Erfprins zijn om mijn eerste vakopleiding te krijgen tot GSMKR 2. Groot was mijn verbazing op te zien dat MK ERFPRINS een oud fort was uit de tijd van Napoleon. Het was deze plek die mijn liefde voor oude bakstenen forten deed ontluiken. Februari 1979 nam ik ontslag uit Rijkszeedienst.
Nadat ik 4 jaar lang op het mooie fort Erfprins in den Helder had gediend en de nodigde wachtjes had geklopt op fort Oostbatterij ben ik na enkele omzwervingen weer in Bunnik gaan wonen. In het plaatselijke krantje las ik in 1989 een oproep van Staatsbosbeheer. Het was de bedoeling om het fort bij Rijnauwen te gaan openen voor bezoekers en men zocht daar gidsen voor. Ik heb niet lang hoeven nadenken en heb mij aangemeld. We zijn in eerste instantie gestart met meer dan 60 gidsen. We kregen cursussen in presentatie, fortkennis, flora en fauna. We moesten leren wat er wel- en vooral niet mocht op het fort. Meteen ben ik begonnen met het verzamelen van foto’s, documenten, tekeningen e.d. van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze linie had in die tijd weinig of geen bekendheid.

Na de winter starten we in april 1990 met de eerste rondleiding. Vanaf het begin is dit een groot succes en honderdduizenden hebben inmiddels kunnen genieten van het fort bij Rijnauwen.
Vanaf 2010 ben ik begonnen met het schrijven van naslagwerken over de forten en andere objecten van de nieuwe Hollandse Waterlinie.
Ik heb geprobeerd om alle denkbare informatie over al deze forten te documenteren om deze door te kunnen geven aan belangstellenden. De handleidingen zijn nog niet compleet en zullen dat waarschijnlijk ook nooit worden. Ook zullen er verhalen niet compleet zijn. Ik hou mij dus ten alle tijde aanbevolen voor aanvullingen, verbeteringen en bijzondere foto's, tekeningen documenten, correspondentie en nieuwsberichten. Er is ook materiaal opgenomen van andere onderdelen van de krijgsmacht.
In dezelfde tijd heb ik een website gebouwd waar inmiddels 150 GB informatie op staat. Ik heb veel informatie gekregen van gelijkgestemde maar ook veel van vrienden op Facebook. Ik wil dan ook benadrukken dat dit niet allemaal uit mijn eigen verzameling komt. Het doel van de website is een grote verzamelbak van materiaal samen te stellen waaruit liefhebbers, schrijvers, mensen uit het onderwijs e.d. uit kunnen putten voor lesdoeleinden, boeken en exposities.
Neem maar eens de moeite om eens wat rond te struinen door de geschiedenis.
Website: http://encyclopedie-van-de-waterlinie.123website.nl

Fijne feestdagen en gezond 2022
Dirk de Groot

WIST U DAT …..

... in de Schiehaven naast het Lloyd Multiplein *het* voormalige sleepschip The Fighter ligt afgemeerd?

... dit 42m lange schip werd gebouwd in Rupelmonde (België) en in gebruik was bij de Belgische Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS, inmiddels een dochter van Smit International)?

... The Fighter sterk genoeg was voor op zee en wendbaar genoeg was voor in de havens, en daarom van 1977 tot 2007 in gebruik was om zeeschepen over de Westerschelde naar Terneuzen, Gent of Antwerpen te slepen?

... het schip ook in actie kwam bij meerdere grote reddings- en bergingsoperaties en beroemd werd bij de ramp met de Herald of Free Enterprise, het Britse autoveer dat in 1987 voor Zeebrugge kapseisde?

... het namelijk het eerste reddingsschip was dat aankwam op de rampplek, dat de bemanning er 90 mensen redde en later ook nog 34 stoffelijk overschotten borg, en dat het aan deze reddingsoperatie de bijnaam ‘Held van Zeebrugge’ overhield?

... in 2007 de sloophamer dreigde voor The Fighter, maar dat het Intorno Ensemble uit Schiedam de sleper kocht om er een drijvend podium van te maken?

... leerlingen van het Albeda College, het Melanchthon College en Zadkine College door middel van leer-werktrajecten hebben meegewerkt aan het het klaarmaken van het schip voor haar nieuwe functie als kunstpodium?

... het achterdek van 20 bij 11 meter voldoende ruimte biedt voor diverse producties en de voormalige hutten van de bemanning fungeren als kleedkamers?

... naast Intorno onder andere ook het Poppentheater en het Rotterdams Jongenskoor gebruik maken van het schip en dat u meer info vindt op https://fighter.nl?

Tekst en foto uit " Scheurmail Rotterdam"

Volgende week.....

Im Memoriam
ZKH Prins Bernhard
Vervolg Hr.Ms. Pelikaan
De vloot zingt

Afsluitdijk
Enkhuizen
Stavoren
Willem Ruijs BZN
De Amerikaanse Mariniers
Oudejaarsmiddag (Tower Bridge)