

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Disclaimer

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 11 – 6e jaargang – 17 maart 2023



170 jaar onder stoom, deel 12 en 13
Reisverslag van Hr.Ms. Piet Hein 1958 NNG heenreis
Verdronken
Kakkerlakken
Onderzeebootbemanningen in levensgevaar
De oranjelijn – 1937 – 1970 – geboekstaafd
Een Rotterdams straatboefje in de Mariniersstad
Scheepsjournaal van een O.V.W er.
De “ALTA” het spookschip met de langst adem
Navigatiegevechtinformatieschool Den Helder
Koninklijke Marine in Nederland
Marokkolijnen 1955 / 1956



Dit lijkt een veelbelovende titel. Maar omdat gemaakte fouten liefst zo snel mogelijk vergeten worden, zijn er niet veel te vertellen. Toch zijn juist fouten vaak leerzaam. Daarom volgen er nu enkele gevallen.

Op Hr.Ms.Tromp:

In het najaar van 1951 voer de lichte kruiser Hr.Ms. Tromp in de Middellandse Zee. Het was bar slecht weer. Maar de oefeningen gingen door. Soms lag het schip een tijdje sterk over stuurboord en even later lag het schip flink op zijn andere oor. Totdat de machinekamer aan de brug doorgaf dat het ijdel verdwenen was en de vaart geminderd moest worden. Het behoud van het ijdel was altijd van het grootste belang voor de machinekamer, want als het verdween moest de stoom naar de machine worden verminderd. De ijdel meter werd altijd goed in de gaten gehouden. Wat is ijdel? Hier

wordt vacuüm bedoeld. Een luchtledig in de condensor. Aan boord van stoomschepen wordt een condensor met onderdruk al 170 jaar toegepast. Iedereen moet het dus nu wel weten. Dan kan de stoom verder expanderen en meer arbeid verrichten. Als het ijdel weg is, worden de condensor en lagedruk turbine te heet. Aan dek werd dan meesmuilend een pulletje ijdel aangeboden aan de machinekamer. In tegenstelling tot stoom-, water- en oliekkages die naar buiten treden, is lucht dat naar binnen gezogen werd niet zichtbaar en niet hoorbaar. De condensor had veel aansluitingen. Er was ook een heen- en weerleiding naar de warmwaterbak waardoor automatisch het water in de condensor op peil werd gehouden. Deze bak stond in verbinding met de warmwaterbak in de andere machinekamer. Wat was er mis gegaan? Door de hevige slagzij was al het water uit de warmwaterbak naar de andere bak gestroomd. Toen de condensor automatisch water wilde aanzuigen werd door de leiding van ongeveer 15 cm diameter lucht aangezogen en viel het ijdel in één klap weg. Nadat de warmwaterbak weer was op getopt, kon de lucht uit de condensor worden gezogen en de installatie weer worden bijgezet. Dat kostte wel even de nodige tijd. Uit dit voorval werd geleerd dat de warmwaterbak goed gevuld moest blijven. Bij hevige slagzij moest het eventueel overstorten van voedingswater in het scheepsvlak daarbij geaccepteerd worden.

Op de lichte kruiser Hr.Ms. Tromp gebeurde er tijdens de storm nog iets anders. In de voormachinekamer waren 2 plaatsen waar het personeel op wacht stond. Voor bij het

manoeuvrebord en achter op het bordes bij de tandwielkast om de pompen en turbodynamo in de gaten te houden. Tussen beide plaatsen was een nauw gangpaadje langs de grote hoofdcondensor. Het waren uitgekiende plekken omdat daar de buitenlucht door een pers fan uit de luchtblazers kwam. De luchtstroom gaf nog enige koelte in het warme MK-compartiment. De machinist van het achter bordes bracht op een gegeven ogenblik de gegevens voor het journaal aan de chef van de wacht en ging weer terug naar zijn post. Vlak daarna maakte het schip een geweldige kaaier. Iedereen moest zich goed vasthouden. De machinist van het achter bordes die een minuut daarvoor er nog gewoon had uitgezien kwam schreeuwend terug. Hij was niet om aan te zien. Drijfnat en onder de modder. Kom eens achter kijken riep hij. Daar lag alles onder een modderbad. Wat een troep! Een stortzee was de fan koker binnen gekomen en had de luchtleiding meteen doorgespoeld. Al het vuil wat zich in jaren verzameld had, was meegekomen. Hij stond precies onder een blaasopening en had de volle laag gekregen. Hij was niet erg te spreken over het oefenprogramma wat door de brug werd uitgevoerd. Dit voorval was voor niemand leerzaam, maar er ging wel iets mis!

Op de legendarische Hr. Ms. Tromp ging er nog vaak wat anders mis, namelijk het douchen. Op dit stoomschip waren namelijk bijzondere douches aangebracht waar het koude water met stoom verwarmd kon worden. Het schip had in de oorlog voornamelijk in de tropen dienst gedaan en daar was geen verwarmd douchewater nodig geweest. Maar na de oorlog werd vanuit Den Helder geopereerd en werd het douchen een hele kunst. In de doucheruimte zat een meng pot met drie aansluitingen. Eén voor het koude water, één voor de verzadigde stoom en een leiding naar de douchekop. Het douchen verliep als volgt. Eerst werd de stoomkraan open gezet, waarna een aantal knallen aangaf dat er water in de lange leiding gecondenseerd was hetgeen waterslag als gevolg had. Daarna werd met de drie kranen zodanig gemanipuleerd dat er warm water uit de douchekop kwam. Doch tijdens het douchen werd er wel ergens anders op het schip water afgetapt waardoor het wankel evenwicht was verstoord en er ook stoom uit de douchekop kwam. De doucheruimte was erg klein en men kon nauwelijks opzij springen. Sommigen drukten zich tegen de meng pot aan en liepen daarbij een brandblaar op, want de pot was gloeiend heet geworden. Het zal een ieder duidelijk zijn dat ook het omgekeerde plaats vond en een straal koud water de getroffen weer afkoelde. Een brul uit de douche gaf aan dat er binnen iets fout ging. Het was leuk om te zien hoe sommigen hoogrood uit de douche kwamen, terwijl anderen een koude douche hadden gekregen. Het ging inderdaad vaak mis.

In het Marine Museum te Den Helder zijn de herinneringen aan Hr.Ms. Tromp tentoongesteld. Dat zijn onder meer een aantal mooie koperen platen, maar één plaatje ontbreekt. Dat hing in de longroom en de tekst was omstreden :

**VOOR HET VADERLAND TE SNEVEN
EN TOCH TE BLYVEN LEVEN
IS SLECHTS AAN HEN GEGEVEN
DIE OP KANTOREN KLEVEN.**

Deze tekst geeft immers de mening weer van degenen die in de oorlog hun leven op zee in de

waagschaal moesten stellen, terwijl anderen de hele oorlog op hun walfuncties bleven zitten. Uiteraard was niet iedereen het daarmee eens.

Op Hr.Ms. Ternate:

In het najaar van 1953 lag Hr.Ms Ternate in Hollandia. Het schip werd klaargemaakt voor een patrouilletocht om Nieuw Guinea, waarna vervolgens moest worden doorgestoomd naar Melbóurne in Australië voor een periodieke dokking en reparatie beurt. Tijdens de stilligdagen in Hollandia werd geconstateerd dat de achtermuren in de vuurhaarden van de 2 ketels er slecht aan toe waren. Er waren stukken uitgebroken en in de vuurhaard lagen veel losse stenen. De rest van de muurtjes stond op instorten. Tot ieders verbazing was een grote hoeveelheid nieuwe ketelstenen aanwezig in de zogenaamde "Schoenendoos" in Hollandia. Daarom werd besloten de muurtjes te vernieuwen en niet te wachten tot Melbóurne. De reparatie werd door eigen personeel uitgevoerd. De ketels waren van het type Yarrow met de bekende driehoekige vorm. In de stalen achterwand zaten gaten voor de ankerbouten. Deze bouten verankerden de muurtjes tegen de achterwand. Sommige stenen hadden gleuven en als de bout een kwart slag werd gedraaid, kon deze met een moer aan de achterzijde van de stalen plaat worden vastgezet. Het werk werd secuur uitgevoerd en de moeren werden goed vastgezet. Na aankomst in Melbóurne werd geconstateerd dat het een nog grotere puinhoop was in de vuurhaard van beide ketels dan voorheen in Hollandia. Er waren hele brokstukken uit de muurtjes gebroken. Men was diep teleurgesteld in het resultaat van de uitgevoerde reparatie. Wat was er mis gegaan? De oorzaak waren de ankerbouten. Deze waren met de moeren stevig vastgezet. Dat was helemaal fout. Deze moeten juist wat speling hebben. Dan kan de steen iets uitzetten en wordt niet door de bout kapot getrokken. Er kwamen weer nieuwe achtermuren, maar die stonden al op de goedgekeurde reparatielijst .



Hr.Ms. Ternate onder de brug te Sydney in 1953 op weg naar Melbóurne. Een van de acht mijnenvegers welke in

Australië waren gebouwd en als patrouilleschepen werden ingezet.

Er gebeurde nog meer in Melbourne. In het dok wel te verstaan. De beide schroefassen bleken zo ernstig te zijn ingeteerd dat vernieuwing noodzakelijk was. Vlak voor de brackets waren ernstige rondgaande in-teringen in beide assen ontstaan. Een bekende plaats waar schroefassen soms met dure voorzieningen worden beschermd. Maar dat was op dit type schip niet nodig. Er was wat anders aan de hand. De zinkstukken op de huid, ook wel opofferingsanodes genaamd, waren nog puntgaaf. Wat waren dat voor zinkstukken die zich niet opgeofferd hadden? De vorige dokking had 1,5 jaar daarvoor in Den Helder plaats gevonden. Toen waren nieuwe zinkstukken aangebracht. Dat waren geen gegoten zinkstukken, maar de werf had gewalste zinkplaat gebruikt. De wals huid had de zinkstukken goed beschermd. Het was een geluk dat na 1,5 jaar intensief varen de schroeven nog aan het schip zaten.

Op Hr.Ms. Poolster:

Bij stoom klaar maken ging er ook weleens iets mis. In 1964 ging op Hr.Ms. Poolster een heel serieuze korporaal-machinist de turbodynamo bijzetten. Eerst werd met de tornstok gecontroleerd of de turbine vrij liep, de aftappen werden open gezet, smeerolie werd gecontroleerd, enz. Alles volgens het Orderboek Machinekamer. Voorzichtig werd de stoom bijgezet, maar de machine wilde niet aanlopen. Ook niet toen de druk verder werd opgevoerd en de aftappen sissend stoom afbliezen. Dus de stoomdruk weer eraf en opnieuw tornen. Met een hoogrood gezicht haalde de korporaal een kromme tornstok te voorschijn. Hij was vergeten die uit het tornwiel te halen en deze was klem gekomen tussen de fundatie. De ijzeren tornstok was ongeveer 2 cm in diameter. Een stevig stuk ijzer. Toch kon daarna de turbo gewoon worden bijgezet.

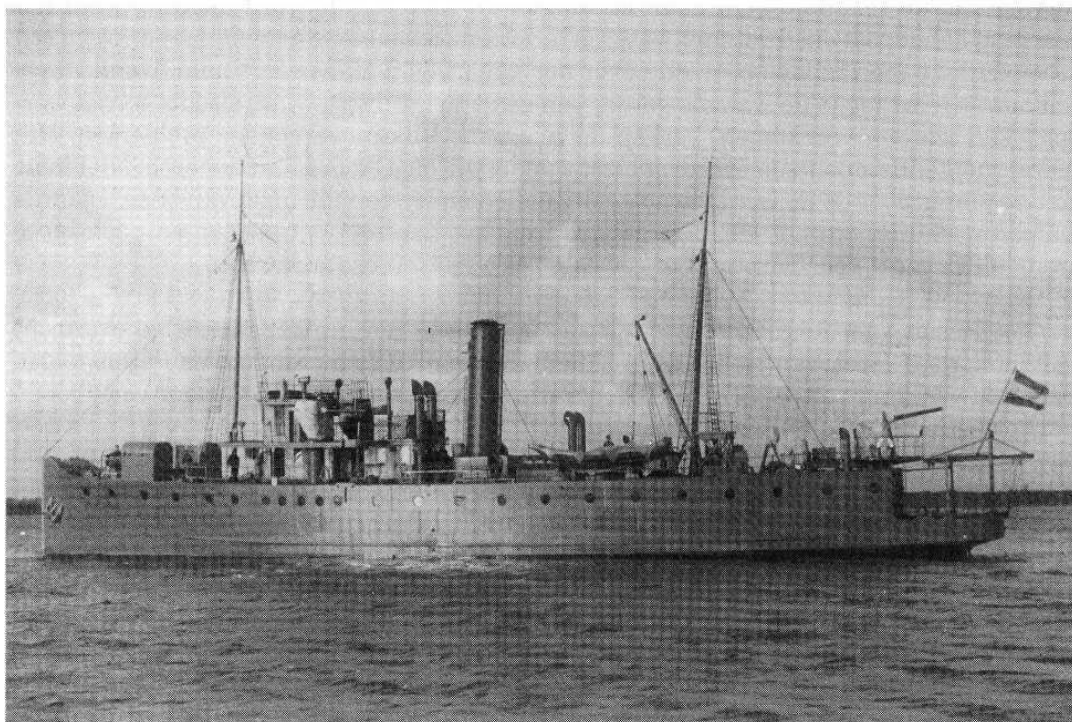
Het ijdel is op veel schepen zoek geweest. Ook een keer op Hr.Ms. Poolster. Maar toen had een oudgediende het vlug terug. Met een hamer! Met een klap tegen de drukregelaar van het sperstoomsysteem schoot een inwendige klep in de juiste stand. Hij had het even snel gefikst. Het valt buiten het bestek van dit artikel het sperstoomsysteem nader toe te lichten. Er is al genoeg getobd met het ijdel.

BEZWIJKEN KETEL Hr.Ms. DOUWE AUKES.

13

Het speelt zich af in het najaar 1953. Er zal een mijnneveeg oefening worden gehouden in NATO-verband op de Noordzee waartoe onder andere in Hoek van Holland een ondersteunende basis wordt ingericht. Deze basis zal er voornamelijk toe dienen om het squadron mijnneveegers van het type BYMS logistieke en technische hulp te bieden. Aangezien de toenmalige KM-walfaciliteit te Hoek van Holland geen technische voorziening bood, moest daartoe het werkschip Hr.Ms. Douwe Aukes worden ingezet. Dit ging echter niet zonder problemen omdat het schip sedert de veegoperaties voor de ET-route in de voorgaande jaren niet meer als zodanig had gefunctioneerd. Bovendien bevonden zich aan boord nog kolengestookte ketels zodat het nogal wat hoofdbrekens kostte om opnieuw een geschikt "Zwart Koor" voor dit buitenbeentje in het leven te roepen. Van de conservatie mijnnedienst aan

de Buitenhaven werd het schip overgebracht naar het bassin van de Mijndienst-kazerne en in dienst gesteld. Als HMK was aangewezen een majoor-machinist. Iemand van de oude stempel. Voor zover nog bekend de enige van de equipage, die in staat werd geacht om de aangewezen machinisten de kunst van het stoken met kolen bij te brengen. Naast de normale inventarisatie en bevoorrading van dit bejaarde schip moesten er uiteraard ook de benodigde kolen worden geladen. Dit laatste geschiedde op traditionele wijze met het aan boord dragen van de zakken, muzikaal ondersteund met een rasecht draaiorgel. Het kostte de majoor-machinist vervolgens de nodige transpiratie en inspiratie vooraleer het armen-en benengeweld van "the good old lady", na het verhelpen van de nodige stoomlekkages, naar tevredenheid tot leven was gebracht. Het officiële vertrek naar Hoek van Holland was vastgesteld op een maandag, terwijl de reis erheen via Vlissingen zou gaan teneinde aldaar eerst enige goederen te lossen. De weersomstandigheden in het najaar waren matig, regen met een matige tot harde wind uit het zuidwesten. Na de passage van het Schulpengat werd bij volle kracht vooruit een vaart van tegen de zes knopen behouden, hetgeen niet indrukwekkend was. De situatie werd echter veel bedenkelijker toen deze snelheid, blijkens de niet meer doorzettende kustpeilingen nagenoeg tot nul reduceerde. Onbekend met het fenomeen as wippen na het trekken daarvan, bleek zulks de stoomproductie zodanig te reduceren dat er net voldoende stoom resteerde om het schip tegen de inmiddels aangewakkerde wind en zee gaande te houden. Het laat zich gemakkelijk raden dat het schip een speelbal van de weergoden werd, met al het lichamelijk ongemak voor de zeeman. Ondanks de relatief korte afstand vanaf Den Helder liep het tegen schemer toen Hoek van Holland in zicht kwam. Gelet op het slechte weer en de met dit schip nog onervaren bemanning nam de commandant het alom toegejuichte besluit om de nacht aldaar te gaan doorbrengen.



Mijnenlegger Hr.Ms. Douwe Aukes, Twee kolengestookte Yarrow ketels. Twee triple-expansie machines. 1000

IPK. Snelheid 13 mijl. Gebouwd bij Gusto te Schiedam in 1922. Uit dienst gesteld in 1962.

Na verkregen toestemming van de CMM (Commandant Maritieme Middelen) en eenmaal in de lichtenlijn voor het aanlopen van de Nieuwe Waterweg moest het fors slingerende en stampende schip negentig graden bakboord uit. Dit was met de heersende grondzeeën niet geheel zonder risico. Daarbij kwam dat het zicht op de zeer antieke brug als gevolg van het ruimschoots overkomende groene water op dit uur van de dag bepaald belabberd werd. Volgens aloude zeemansgebruik telde de commandant 7 golftoppen waarna een voorspelde rust volgde om het roer aan boord te leggen. Gierend koerste het schip vervolgens richting Nieuwe Waterweg om daarna op eigen kracht aan de Beton- steiger te Hoek van Holland af te meren. Aangezien de weersomstandigheden voor het vervolg van de reis buitenom naar Vlissingen dit niet verantwoord maakte, werd het vaarplan aangepast om de binnenwateren te volgen. Behoudens het feit dat vanwege een noodzakelijke stop bij de spoorbrug over het kanaal van Hansweert naar Wemeldinge een aandrijving tegen de wal, als gevolg van een stevige dwarswind, slechts ternauwernood kon worden voorkomen, verliep de reis naar Vlissingen zonder problemen. Het rustig zuchtende stoomzuigerbedrijf bleef wonderwel ongestoord functioneren. Niet in de laatste plaats door de met de bekende spiritualiën ondersteunde inzet van onze bejaarde majoormachinist om het jeugdige zwarte koor het hanteren van schep en pook bij te brengen. Er moet voor hem sprake geweest zijn van Chinese zeeacht.

Na het lossen van de goederen te Vlissingen volgde een minder onrustige overtocht buitenom naar Hoek van Holland om aldaar wederom af te meren aan de Betonsteiger. Dat in afwachting van wat de NATO-operatie voor de inmiddels aan boord verschenen werkploeg in petto zou hebben.

Voor de scheepsbemanning betekende dat enige rust en gelegenheid om aan boord het nodige op orde te brengen. Niet evenwel voor de werkploegen die gedurende veertien dagen de armen uit de mouwen moesten steken en met name gedurende de donkere uren. Zonder vrije weekenden was Hr.Ms. Douwe Aukes deze twee weken aaneengesloten beschikbaar om de mijnenvegers, die aan de oefening deel namen operationeel te houden. Tot zover liep de operatie met dit op leeftijd zijnde schip en allen die haar bevolkten op rolletjes. Op de laatste zondag voor het aanvaarden van de terugreis werd er 's avonds een welverdiende neut op de goede afloop gedronken. De dagelijkse orders voor maandag luidden ten 08.00 uur stoom klaar en meerrol op post.

Met het grootste gedeelte van de bemanning nog in diepe rust sloeg op die vroege maandagmorgen echter het noodlot toe. Wild uit de slaap gerukt stond omstreeks 05.00 uur naast de antieke kooi van de schrijver van dit artikel een hoogst geënerveerd en bezweet stokertje 3^e klas met de bijna geschreeuwde melding dat de ketel was ontploft! Half slapend werd schielijk de battle-dress aangeschoten, niet vermoedend wat er te wachten stond. Haastig nog een poging doende om enig water te tappen uit het houten klapmeubel ter verfrissing van de geest in een poging sneller tot besef te komen wat voor catastrofe er te wachten zou kunnen staan. Eenmaal aan dek werd de zo typerende geur van ontsnappende stoom waargenomen welke in grote wolken via het geopende toegangsluik van het ketelruim naar buiten trad. In de directe nabijheid stond de wat wanhopig ogende majoor machinist die dringende gebaren maakte om de zich nog in het ruim bevindende mannen omhoog te manen. Kortom het was een

wat spookachtige vertoning die overigens geen fantasie toeliet omtrent de ernst van de situatie. Dat handelend ingrijpen was geboden leed geen twijfel zodat eerst gepoogd werd om van de majoor wat wijzer te worden omtrent hetgeen zich in het ondermaanse zou kunnen hebben afgespeeld. Nadat alle wacht hebbende vanuit het ketelruim een beter heenkomen hadden gevonden, besloten de majoor en ik na kort overleg om, ondanks de mogelijke gevaren, poolshoogte te gaan nemen.

Eenmaal door het geopende luik door een ware paal van stoom naar binnen gekomen, bleek dat de verlichting in het ketelruim nog brandde. Uiteraard was er sprake van een zeer ondoorzichtige omgeving waarin allerminst was te ontwaren waar de overmatige en gelukkig niet al te warme stoom zijn oorsprong vond. Verder afdalend, de majoor voorop vanwege zijn betere kennis van de inrichting van het ketelruim, bleek al snel dat er krachtige sissende geluiden waren te horen vanuit de vuurhaard van SB-ketel. Als uit een geiser ontsproten grote hoeveelheden stoom de ruimte in. Eenmaal op de stookplaat beland gaf het door de nog gloeiende kolen verspreide schijnsel aan dit alles een onoverzichtelijke en wat unheimische sfeer. Zo vlug mogelijk blussen van het vuur leek de enige uitweg om aan de toch wel alarmerende situatie het snelst een einde te maken. Ondanks het feit dat de warme omgeving meer dan tropische vormen had aangenomen, werd er kans gezien om een brandslang met een straalpijp te vinden, die na te zijn aangesloten nog water bleek te produceren ook. Dank zij ons beider aanwezigheid bleek het mogelijk in de bescheiden ruimte slang en pijp in de goede positie te krijgen voor het bespuiten van de nog brandende kolen. Er is weinig fantasie voor nodig om zich een voorstelling te maken van de gevolgen van de door ons ondernomen tegenaanval. Nog meer stoom en onderaards gerommel en geblaas. Daarbij kwam dat als gevolg van de toegenomen reactie in de vuurhaard het uitreden van hete kolen niet uitbleef en er dus het gevaar voor een verbrande blusslang bijkwam. Hoe lang deze wel zeer onwelkome blusoperatie heeft aangehouden is niet meer na te gaan. Het werd pas gestaakt toen er door de vuurhaarddeur geen gloed meer kon worden waargenomen. Doorweekt, gesloopt en zonder ventilatie, behalve dan die via de windhapper (!), werd besloten om allereerst na te gaan of het lensstelsel nog wel was te gebruiken en daarna dit op een hel gelijkend oord zo snel mogelijk te verlaten. Aldus werd een weg omhoog naar dek gevonden alwaar inmiddels, naast de nodige aanwezige stokers, ook de door de onderofficier van de wacht opgetrommelde oudste officier met vraagtekens in de ogen rondliep. Gelet op het vastgestelde tijdstip van ontmeren, werd vervolgens de commandant in de kortste keren op de hoogte gebracht van het onheil. Dat het oude schip voorlopig ooit weer op eigen kracht zou kunnen bewegen, werd zeer onwaarschijnlijk geacht. Inmiddels rees natuurlijk wel de voor de hand liggende vraag hoe het allemaal zo had kunnen gebeuren. Het duurde evenwel enige tijd vooraleer de omstandigheden binnen het ketelruim en met name binnen de ketel, of wat daarvan nog was overgebleven, een nadere inspectie mogelijk maakte. Eenmaal zover zijnde en nadat de nodige autoriteiten omtrent het voorgevallene omstandig waren ingelicht, is het moeilijk in woorden te beschrijven welke vormen een drooggestookte Yarrow ketel kan aannemen. Wie ooit een tropisch mastbos heeft kunnen aanschouwen kan zich enigszins een voorstelling maken van datgene wat was waar te nemen nadat een blik in de vuurhaard van deze ketel mogelijk werd. Een machinistenhart krimpt ervan ineen. Stelt men zich voor, een verzameling blauw aangelopen en op vele plaatsen opengescheurde gebogen en kronkelige waterpijpen, die als het ware elkaar trachten te omarmen. Een met de nodige aanloopkleuren gesierde waterhouder die, weliswaar nog in goede vorm, enige tientallen centimeters is gezakt met in de vuurhaard de ketelberen die

als slappe haarkammen neerhangen. Kortom een bijzonder mistroostige gewaarwording waarvoor zelfs geen foto nodig is om het beschrevene in beeld te kunnen brengen. Bij gebrek aan gedetailleerde herinnering omtrent alles wat er fout ging was er, zoals in zovele van dit soort zaken, ook hier sprake van menselijk falen hetgeen ertoe leidde dat er werd opgestookt met gesloten peilglazen. Het slot van dit droevige verhaal is dat Hr.Ms. Douwe Aukes op hoge leeftijd toch nog werd ver-pijpt en zelfs voor oliestook geschikt is gemaakt. Of het nadien ooit nog als werkschip dienst deed vermeld de historie niet.

Ook in 1936 had de Douwe Aukes het zwaar te verduren op de Noordzee. Dat stond in de NRC (Nieuwe Rotterdamse Courant) van 17 juli 1936 in een artikel over een tactische oefening tijdens de grote jaarlijkse Marine Manoeuvres.

Een ooggetuige-journalist schrijft:

"De Hertog Hendrik rolde zwaar op de zee en het schip nam veel water over. Maar hoewel wij zóó te keer gingen, dat in onze hut bijvoorbeeld de stoelen een paar maal ondersteboven sloegen en de schrijfmachine telkens neiging toonde om van tafel te glijden, dat was allemaal nog niets vergeleken bij het dansen, wat de beide mijnleggers Douwe Aukes en Hydra, die in onze onmiddellijke nabijheid voeren deden. De storm had flink vat op hun hoogen opbouw, zoodat zij telkens op hun kant werden geworpen. Nu eens rees hun boeg boven de golven op, dan weer tjoempte hij diep naar beneden, zoodat de bak gelijk met den waterspiegel kwam. Hooge golven joegen langs het dek en het achterschip met zijn lage bordes stond bijna doorlopend onder water. Zij moesten vaart minderen en om in de buurt te blijven, immers voor het geval, dat een van de schepen machineaverij zou krijgen, zou het er heel hachelijk voor hen gaan uitzien, werden op de Gelderland en op de Hertog Hendrik eveneens de machines op halve kracht gezet. Weldra kwam de torpedoboot Z 8 ons oploopen, spoedig gevolgd door de iets kleinere torpedoboot G 16. De ranke booten huppelden ons in wolken van schuimend en bruisend water voorbij, op weg naar de veilige haven."

Het is jammer dat de journalist tijdens de storm niet in het ketelruim is geweest. Hij had dan kunnen schrijven hoe de waterboer als een wolk in de lucht hing, zich vasthoudend aan de voeding klep. Hoe de stokers met hun schop vol kolen van BB naar SB en weer terug schuimend over de plaat gleden en tussen de voeding pompen terecht kwamen, waarna zij de losse kolen als projectielen naar hun hoofd kregen.

Toch was het beneden niet echt gevaarlijk tijdens een storm. De toegangen naar beneden waren wel levensgevaarlijk. Bij zwaar weer was het door de brug verboden op de open dekken te komen. Maar de machinist moest juist over het open dek, want daar waren de toegangen naar de MK compartimenten. Vooral 's nachts in het pikdonker was het een hele toer om niet weggespoeld te worden en tussen de grote kaaiers door snel je weg te vinden. Dat was niet alleen op de kleine boten maar ook op de jagers het geval. Machinisten moesten ook goede zeelui zijn.



Reisverslag van Hr. Ms. Piet Hein.

12 september - 25 oktober 1958

Den Helder - Gibraltar - Palermo - Port Saïd - Aden -
Colombo - Singapore - Biak.



Cdt.:Kltz J.Suermond
Nautisch gedeelte.

Hr.Ms. Piet Hein vertrok op de 12^e september 1958 uit Den Helder en arriveerde op 23 september te Port Saïd .

Op dit traject werd op de 16^e september Gibraltar aangedaan om olie te laden en van 19 - 22 september te Palermo vertoefd. In de nacht van 29 op 30 september werd het Suezkanaal gepasseerd, waaromtrent het volgende valt op te merken:

Dagelijks varen door het Suezkanaal van noord naar zuid twee konvoeien. Het eerste konvooi vertrekt ten 01.00 uur en behoeft alleen te ankeren in de Bittermeren. Het tweede vertrekt om 09.00 uur, doch moet in de west-branchen vastmaken om te wachten op het konvooi, dat om de noord stoomt. Er is maar één noordgaand konvooi, dat in het geheel niet hoeft vast te maken. Dit konvooi vertrekt om 04.30 uur en arriveert te Port Saïd om en nabij 19.00 uur.

Indien men om de zuid gaat, verdient het aanbeveling het eerste konvooi te nemen, daar het vastmaken in het kanaal een zeer vervelende manoeuvre is in verband met de diepstekende schroeven van de oorlogsschepen.

Bovendien werd een groot gemak ondervonden van het kanaalzoeklicht, dat gehuurd werd. Dit wordt voor de boeg opgetuigd door een stalen reep door de Panamakluis. Het zoeklicht bevindt zich in een waterdichte ton. Het kan worden gebakst en gedompt in de ton. Zodra de ton voorgehesen is, wordt een borgketting van de ton over de bak gespannen en de stalen reep gevierd, totdat het zoeklicht in de ketting hangt. Twee elektriciëns van de Kanaalmaatschappij moeten meevaren. De benodigde spanning is 110 of 220 volt, wissel of gelijkspanning. Bij 220 volt was de stroomsterkte 9 ampère. Het zoeklicht voldeed uitstekend en is gemakkelijk af te geven. Dit gebeurde gedurende de vaart. Nabij Suez werd de borgketting ontsloten en de ton afgevierd tot in het water. Een motorsloep van de Kanaalmaatschappij maakte een tros vast aan de ton en door de willing te vieren kantelde de ton en de bevestiging op de stalen reep kwam automatisch los. De sloep sleepte het zoeklicht naar de wal. Een groot voordeel van het huren van het kanaalzoeklicht is bovendien, dat een oorlogsschip bij de zuidgaande konvoeien als eerst mag vertrekken. Indien men eigen zoeklichten gebruikt, komt men het laatst aan de beurt.

Daar Hr.Ms. Piet Hein als eerste in het konvooi van 01.00 uur om de zuid ging, werd door mij niet noodzakelijk geacht om de meervletten van de Kanaalmaatschappij aan boord te nemen.

De loods nam genoeg met de twee motorsloepen aan boord onder het motto, dat ze bijna zeker niet benodigd waren, hetgeen inderdaad het geval was.

Het kanaal verkeerde ogenschijnlijk in een goed onderhouden staat.

Vanaf het Kleine Bittermeer tot Suez was men druk bezig aan de verbreding van het kanaal met 30 meter. Het gebruikte baggermateriaal was op twee gevallen na niet van het modernste type.

Op het traject Port - Saïd - Biak werd op de 30^e september te Aden olie geladen, terwijl van 7 - 10 oktober te Colombo en van 14 - 18 oktober te Singapore werd vertoefd.

Op de 25^e oktober arriveerde Hr.Ms Piet Hein te Biak.

Reden en Havens.

Port Said.

De tijd in Port Said bleek MTG + 3 (zone Charlie) te zijn.

Bij informatie bleek, dat dit jaar in Egypte zomertijd gold van 1 april tot 1 oktober.

Een vaste regel is dit echter niet. Het verdient derhalve aanbeveling, dat de commandanten van schepen tijdig bij de Nederlandse consul informeren welke tijd in gebruik is.

Formaliteiten en ontspanning.

Door de bevelhebber der zeestrijdkrachten was bepaald, dat gedurende de reis geen saluten zouden worden afgegeven.

Gibraltar.

Bij aankomst te Gibraltar kwam een vertegenwoordiger van de consul aan boord en een officier van piket van de admiraal superintendent Gibraltar. Mr. Thompson, de consul, bleek ziek te zijn en Mr. Francis , de vice-consul, nam deze functie waar.

Een officier van piket werd naar de Italiaanse kruiser "Montecuccoli" gezonden.

In gezelschap van de vertegenwoordiger van de consul werden bezoeken gebracht aan de admiraal superintendent Gibraltar rear admiral R.J.Foster en de wnd.consul Mr.Francis en de bezoekboeken getekend van Z.E. de gouverneur van Gibraltar en de burgemeester van Gibraltar.

Alle tegenbezoeken werden als gedaan beschouwd.

Palermo.

Bij aankomst te Palermo op vrijdag 19 september 1958 ten 09.00 uur werden wij welkom geheten door de consul en een officier van piket van de havencommandant.

In de morgen werden bezoeken gewisseld met de havencommandant, de chef-staf van de generaal, commandant van het leger in Sicilië - het tegenbezoek werd gebracht door één van zijn stafofficieren - een vertegenwoordiger van de president van het parlement in Sicilië - in verband met politieke moeilijkheden en daaraan verbonden drukke werkzaamheden werd het tegenbezoek als gedaan beschouwd, -

de vice-president van het Siciliaanse gouvernement, de prefect van de provincie Palermo en de burgermeester van de stad Palermo - het tegenbezoek werd in verband met drukke werkzaamheden gedaan door zijn vertegenwoordiger op de cocktailparty gedurende de

avond. Des avonds boden de commandant en officieren een cocktailparty aan de autoriteiten van Palermo en hunne dames aan.

Zaterdag gaf de commandant een lunch aan boord voor vier autoriteiten.

Zondag 21 september gaf de consul een lunch voor de commandant en vijf officieren, terwijl de prefect van de provincie Palermo een "spaghetti"diner gaf voor de commandant en drie officieren.

De Franse vice-consul Mr.Karel, gehuwd met een Nederlandse, bood een lunch aan aan drie leden van de état-major.

Voor de bemanning was vrijdagmiddag een voetbalveld gereserveerd voor een onderlinge oefenwedstrijd, terwijl zaterdagmiddag een wedstrijd gespeeld werd tegen het regionale, militaire elftal. Zondagochtend organiseerde het plaatselijke touristagency een bustocht voor 58 leden van de bemanning.

Het bezoek aan Palermo kan als zeer geslaagd beschouwd worden dank zij de onvermoeide en uitstekende voorbereidingen, getroffen door de Nederlandse consul aldaar.

De beste seizoenmaanden om Palermo te bezoeken zijn : april, mei, oktober en november.

Aden.

Direct na aankomst kwamen een officier van piket van de Royal Naval Officer Aden en de waarnemend consul aan boord. In gezelschap van de waarnemend consul werden de "visitorsbooks" getekend van Zijne Excellentie de gouverneur en de air-officer in command. De commandant bracht een bezoek aan de Royal Naval Officer Aden.

De Royal Naval Officer met echtgenote gebruikte de lunch aan boord, waarmede het tegenbezoek als gedaan werd beschouwd.

Gedurende de achtermiddag bood de waarnemend consul de commandant een autotocht over het dorre eiland aan.

Colombo.

Direct na aankomst op dinsdag 7 oktober kwam de kanselier der Nederlandse legatie aan boord. Even later bracht de tijdelijk zaakgelastigde Mr.C.T.F.Thurkow een officieel bezoek aan de commandant. Tezamen met de zaakgelastigde bracht de commandant een bezoek aan de captain of the Royal Ceylon Navy, commodore G.R.M. de Mel, OBE, ADC, RCyN en tekende de commandant de bezoekersboeken van de gouverneur-generaal en de minister van buitenlandse zaken en defensie.

De captain of the Royal Ceylon Navy beantwoordde persoonlijk het bezoek van de commandant. Verder werden bezoeken gewisseld met de commandant van H.M.S. Alert, het vlaggeschip van de commander in chief Far East Station, admiral Gladstone. Daar laatstgenoemde autoriteit op een officieel bezoek in Colombo was en daarom een zeer druk programma af te werken had, was er geen tijd voor de commandant hem een officieel bezoek te brengen.

De commandant bood die dag een lunch aan, waaraan vijf plaatselijke autoriteiten aanzaten. 's Avonds waren de commandant en vier officieren uitgenodigd op een

cocktailparty aan boord van H.M.S. Alert, aangeboden door de commandant in chief Far East Station.

Woensdagavond gaf te zijner huize de tijdelijk zaakgelastigde, een informele "borrel", waar alle officieren waren uitgenodigd.

Donderdagmiddag was er een receptie, aangeboden door de officieren van de Royal Ceylon Navy, waaraan alle officieren deelnamen, terwijl de commandant en twee officieren een lunch aangeboden kregen door de captain of the navy te zijner huize. Gedurende de avondboden de commandant en de officieren een cocktail aan aan zestig plaatselijke gasten en de kapiteins van de binnenliggende Nederlandse koopvaardij schepen. Vele leden van de Nederlandse kolonie nodigden leden van de bemanning uit voor een avondje bij hen thuis.

Deze uitnodiging werden op zeer hoge prijs gesteld. Bovendien werden woensdag en donderdag 2 bustochten per dag gemaakt. Twee voetbalwedstrijden werden gespeeld, een tegen H.M.S.Alert, die verloren werd en een tegen de Royal Ceylon Navy, die gewonnen werd.

Twee officieren namen deel aan periodieke zeilwedstrijden van de Royal Ceylon Jachtclub.

Singapore.

Na aankomst te Pulau Bukom kwam de liason-officier te Singapore de ltz.1 F.E.Kruimink aan boord. Aangezien het olieladen te Pulau Bukom enigszins was vertraagd, werd de eerste officier, vergezeld van de liaison-officier, vanuit Pulau Bukom naar de naval base gezonden, teneinde de commandant te vervangen bij de lunch, welke werd aangeboden door de chef staf Far East Station.

Na het afmeren in de naval base kwam een officier van piket aan boord, die afkomstig was van H.M.A.S.Quickmatch; dit schip was tevens het aangewezen 'hostship' van Hr.Ms.Piet Hein.

In de namiddag maakte de commandant zijn opwachting bij de consul-generaal te Singapore Mr.J.G.Kist. 's Avonds boden commandant en officieren een cocktail aan, waarbij 60 gasten aanwezig waren.

Op woensdag 15 oktober bracht de commandant een bezoek aan de commandant van het "hostship", H.M.A.S. Quickmatch en aan de "commodore superintendent".

Laatstgenoemde autoriteit bracht daarna een tegenbezoek aan boord. Dezelfde dag bood de commandant een lunch aan, waaraan aanzaten de consul-generaal en diens echtgenote, alsmede de commodore superintendent en de commandant van H.M.A.S. Terror met echtgenotes.

Des avonds bood de liason-officier te Singapore een cocktailparty aan, waaraan de commandant en 5 officieren deelnamen.

Op donderdag 16 oktober waren de commandant en 2 officieren de gasten bij een lunch, gegeven door de consul-generaal. Des avonds was de commandant te gast bij een diner, dat werd aangeboden door de senior officer Royal Malayan Navy, commodore E.D.Norman, DSO, DSC, RN.

Op vrijdag 17 oktober had de commandant bij een informele lunch aan boord o.a. de commodore Norman en de liason-officier, met echtgenotes tot gasten. 's Avonds waren de

commandant en officieren uitgenodigd voor een cocktailparty aan boord van H.M.S. Cheviot, welke werd aangeboden door de captain (D) van het 8th destroyer squadron.

Tijdens het verblijf warden bovendien longroom-bezoeken gewisseld met H.M.S. Terror en H.M.A.S. Quickmatch.

35 schepelingen maakten een tocht over Singapore-eiland, terwijl 30 schepelingen een bezoek brachten aan de Tiger breweries.

Het voetbal-elftal speelde een wedstrijd tegen een Royal navy-elftal welke werd verloren. Het waterpolo-zevental speelde 2 wedstrijden tegen Royal navy-teams, welke beide werden gewonnen.

Bron: Jaarboek KM 1958, ingezonden door J. Lenz.

Nederlands schip waarschuwde Titanic voor ijsbergen

Auteur: Bram Oosterwijk



SS Noordam - Archief Bram Oosterwijk

September 2022 publiceerden we op Historiek een nieuwsbericht over de vondst van de SS Mesaba in de Ierse zee. Dit schip verging in 1918 nadat het was geraakt door een Duitse torpedo. Zes jaar daarvoor waarschuwde dit schip de beroemde Titanic voor ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. Die waarschuwing kwam wel aan, maar zou door de marconist niet aan de brug zijn doorgegeven. Later die nacht ramde de Titanic een ijsberg waarna het

onzinkbaar geachte passagiersschip verging. Na publicatie van het bericht over de ontdekking van het wrak van de Mesaba ontvingen we bericht van Bram Oosterwijk die ons erop wees dat de Titanic op de dag van de ramp ook gewaarschuwd werd door een Nederlands passagiersschip, namelijk de SS Noordam. Oosterwijk verdiepte zich eerder in de geschiedenis van dit schip en schreef voor Historiek onderstaand artikel.

De Noordam waarschuwde de Titanic

De Mesaba was niet het enige schip dat de voorbij varende Titanic op 14 april 1912 radiografisch meldde dat er ijsbergen in de omgeving waren. Ook het Nederlandse stoomschip Noordam van de Holland-Amerika lijn, dat vanuit New York op de Atlantische Oceaan naar zijn thuishaven Rotterdam onderweg was, waarschuwde diezelfde avond voor het gevaar van ijsbergen. Maar op de Titanic werd daar kennelijk niet naar geluisterd. Het passagiersschip ging ten onder, met 1522 slachtoffers.

De Noordam en de Titanic hadden iets gemeens. Ze waren namelijk op dezelfde scheepswerf gebouwd, bij *Harland & Wolff* in Belfast. Het Nederlandse schip werd in 1902 afgeleverd, de Titanic – met 48.000 bruto ton het grootste schip van de wereld – tien jaar later. De Titanic was vanuit Southampton met 2223 opvarenden vertrokken voor haar eerste reis naar New York. De White Star Line had behalve betalende passagiers ook heel wat relaties uitgenodigd. Eén van hen was jonkheer Johan George Reuchlin. Hij was directeur van het passagebureau van de Rotterdamse rederij en in Cherbourg aan boord van de Titanic gegaan.

Waarschuwing

Op de scheepsbrug van de Noordam zag men in de avond van 14 april 1912 aan bakboord de Titanic in de verte aankomen. Marconist G.H. Magnee had het die avond tamelijk druk met het vele radiografische verkeer. Hij ging met enkele bemanningsleden naar buiten om het verlichte grote schip beter te kunnen zien. Meer dan vijftig jaar later vertelde Magnee zijn verhaal in *De Telegraaf*.

‘Wij zagen hem langzaam voorbij schuiven. Iedereen stond te kijken. Het was een zee van licht. Achter iedere patrijspoort van elk dek brandde licht. Later op de avond kreeg ik radiocontact met Philips, de eerste marconist van de Titanic. We babbelden wat en hij vertelde dat het een grote keet aan boord was. Even later kreeg ik opdracht van onze kapitein om aan gezagvoerder Edward Smith van de Titanic door te geven dat hij verderop op een ijsveld zou stuiten’.

Wat er met Magnee's waarschuwing is gedaan is niet bekend.

Veertig minuten nadat de radio van de Noordam was uitgezet, raakte de Titanic met hoge snelheid een ijsberg, die onder water een scheur in de scheepsromp had geslepen. Het schip zonk binnen drie uur. Er konden 701 opvarenden worden gered. De doden werden door de te hulp geschoten Carpathia van de Cunard Line naar New York gebracht.

Nederlands slachtoffer

Eén van de talloze slachtoffers was directeur Reuchlin, die op die gedenkwaardige veertiende april vanaf de Titanic enkele malen radiocontact heeft gehad met de Noordam. Gezagvoerder Watze Krol van de Noordam wist dat Reuchlin aan boord van de Titanic was. Hij liet Reuchlin 's middags via de radio weten dat zijn schip met een matige westenwind en in rustig weer op weg was naar Rotterdam. Krol wenste de HAL-directeur 'een *plezierige trip*'. Een half uur later bedankte hij Krol voor diens wens. Reuchlin zei dat de Titanic eveneens prima weer had en dat er geen mist was. Hij wenste de opvarenden van de Noordam eveneens een goede reis. Om kwart voor acht in de avond ontving Reuchlin opnieuw een bericht van de Noordam, met nogmaals de beste wensen. Reuchlin bedankte Krol voor de tweede maal.

Dat was het laatste contact. Reuchlin kwam 's nachts om in het ijskoude water. Overlevenden van de Titanic-ramp verklaarden later dat Reuchlin niet of nauwelijks moeite zou hebben gedaan om zijn eigen leven te redden. Zijn familieleden kenschetsten hem als een integer en goed mens. Volgens hen was het inderdaad goed mogelijk geweest dat hij er niet op heeft aangedrongen een plaats in één van de reddingssloepen te krijgen. Het lichaam van Reuchlin kan mogelijk zijn geborgen, maar hij is nooit geïdentificeerd.



Reddingssloep D, de laatste reddingssloep van de Titanic die succesvol te water werd gelaten (Publiek Domein – wiki)

Bron: No 44/2022

HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE

VERDRONKEN. *Het was in den zomer van 1908, dat de examenwoede ook de anders zoo kalme en door niets te verstoren gemoedsstemming van Bob Terlaas in beroering had gebracht. Hij had n.l. proeven van bekwaamheid moeten afleggen; de temperatuur, waarbij deze gebeurtenis plaats greep, was 80°. 's Middags kwam onze Bob thuis, vergezeld door een vriend, ging met hem naar boven, bleef op zijn kamertje wat zitten praten en bracht toen zijn vriend aan het verstand, dat hij nu wel een beetje „maffen” wilde. Na zijn vriend er „effen” uitgetrapt te hebben (zooals hij dat karakteristiek noemde), ging hij in de badkamer wat liggen dommelen, omdat het daar zoo koel was.*

Toen het etensuur daar was, was Bob al lang en breed ingeslapen en droomde van: Rusland, een koopman, die met verlies verkoopt, opwaartschen druk, ijsvermaak, enz. enz. Dat kwam allemaal van die 80° en dan examen doen, ja mijn beste, het was geen halve maatregel. In het begin kon je het er nog wel uithouden, maar 's middags was de hitte niet om te harden. Vandaar dan ook, dat hij met een zekere moedeloosheid al had gezegd had tegen zijn moeder: „Het is gedaan hoor, ik ben finaal gezakt, onmogelijk te werken bij zoo'n hitte.” Maar daar doemen lieflijker beelden in zijn verbeelding op: n. 1. Tromp, do Ruyter, een adelborsten pakje met rooden kraag (van 4 cm. hoogte wilde hij hem hebben), ponjaard, handschoenen, snert, sneuvelen, bclooningen en provoost. Vooral het laatste vond hij een mooi vooruitzicht om in een of andere vacan . . . och verlof, hij vergiste zich, te spreken over „14 dagen pot”. Zoo lag hij daar dus in een schilderachtige houding zalig in Morpheus' armen. Beneden wachtte men op Bobs thuiskomst, maar jawel, geen Bob werd gezien. De meid werd geconsulteerd en zeide: „alsdat ik dood zal valle, als 'k hem niet met m'en eige oogen heb hooren uitgaan, daar. Ik ken m'en eige ooge toch wel gelove, hij is weer gaan kerikkete natuurlijk.” Ja, nu moest er toch iets op gevonden worden. Men ging alvast aan tafel en in dien tusschentijd werd er naar alle kanten door de jeugdige gediensstige geïnformeerd of misschien Bob hier of daar gezien was, maar helaas ze kwam thuis en rapporteerde: „ze hebben 'em nergens gezien”. Toen begon men zwaar ongerust te worden, want Bob was zoo opvliegend, wie weet of hij niet in een moedelooze bui, ja je kan niet weten, zich in een gracht had geworpen.

De burenen kwamen er bij te pas en na veel gepraat word de politie gewaarschuwd. De Commissaris, een hoogst schrander uitziend man, zette een bedenkelijk gezicht, omdat dit bij zulke gelegenheden hoort en merkte toen op, dat een ongeluk in een klein hoekje zat. Hadden ze nu maar onmiddellijk op de badkamer gezocht, dan hadden ze het bedoelde ongeluk in een klein hoekje gevonden. Mevrouw Terlaas vroeg den Commissaris of hij soms een portret van Bob wilde zien. Nu, dat was niet zoo direct noodig, daar er geen politieagent was in de buurt, of Bob stond bij hem te boek als een „helsche pestkop”. Op een order van den Inspecteur wordt er gedregd en oude jassen, vuile' manden, stinkende gassen komen boven, maar Bob blijft weg. Daar klinkt opeens door het huis liet welbekende „Ouvre tes yeux bleus ma mignonne”. Heftige sensatie in den huize Terlaas, zooals begrijpelijk is. „Ben jij het Bobby, hé, ben jij het?” roept zijn zusje, „Ja gewis, listig schreeuwstertje, ik ben het”, eechoot de stem terug. Mevrouw Terlaas huilde van plezier, dat de snoodaard weer gevonden was en de meid lamenteerde den ganschen tijd, dat ze altijd al gezegd had, dat die jongen zich ergens verscholen zou hebben. Ze wist wel, dat hij niet was uitgegaan en meer dergelijke gezegden, geheel tegenstrijdig met

haar eerste advies omtrent deze duistere zaak.

Als Bob beneden komt, wordt hem alles verteld en de patiënt oppert onmiddellijk de gedachte om naar het „berauw” te gaan. „En dan nog iets, mag ik den sleutel mede hebben, want ik wou naar „Seinpó”?” Zusje klaagt, wanneer hij het kostbare kleinood krijgt, dat hij altijd alles mag en zij ook nooit „Nu ja, als ik er door ben, dan mag je eens een kwartiertje naast me lopen, maar voorlopig: mond houden en niet jaloersch zijn, dat zij uw consigne, tronietje”. En Bob begeeft zich naar het „berauw”. Een politieagent, „Blauwe bes” noemde hij hem, omdat de man een gelaatskleur er op na hield om een blauwe bes jaloersch te maken, stond voor de deur. Het was er vrij duister, zoodat de man van de wet niet zoo zag, wie daar aankwam en vriendelijk om een vlammetje vroeg. Daarna wordt de „Blauwe bes” een sigaar gepresenteerd en quasi om een praatje te beginnen, zegt Bob: „Is er iets gevonden van dien mijnheer eh eh, Terlaas heet hij, geloof ik?” „O, u zegt zoo net iets, ja die jongen van Terlaas, een lekker exemplaartje hoor, neen niks gedregd. Dat was me een lekker lid hoor, pesten, waar ie kon.” „Hm, zou dat mijn grafrede moeten zijn? De mortibus nil nisi bene” zegt Bob zachtjes. „Wat zegt u meheer, of ze bij zen graf hebben gebeden?” „Neen, ik zeg alleen maar, dat ik den Commissaris even spreken wilde.” „Blauwe bes” beschouwt nauwkeurig den spreker en roept schrikkend: „Wel gossimeine was uwe dan al opgedregd, en u o me hoof loop om, ik zie 't ook, hoe is 't mogelijk? Ze zeien nog wel zoo” „Kom genoeg, ouwe, breng me nu maar bij den Commissaris”. Hier werd de heele zaak opgehelderd en Bob had een vriend bij de politie geworven in den vorm van „Blauwe bes”.



Zus.

Bron: Jaarboekje der Adelborsten 1904

.....
Was getekend...



...kapt. Lucas Lindeboom

Kakkerlakken



Als je lang gevaren hebt, ben je geneigd te accepteren dat kakkerlakken een wezenlijk onderdeel vormen van het leven aan boord van een zeeschip. Je ziet ze op je wastafel, je tandenborstel en je kopkussen, in je schoenen je bierglas, de vetput en het stuurhuis, op het standaardkompas, de chronometer en de mastkloot en soms zelfs in het gesloten busje met gemalen koffie in de kaartenkamer.

Gedurende drie lange reizen van zo'n 8-10 maanden elk, heb ik mijn hond aan boord gehad. Vanaf de dag dat ik in mijn salon haar etensbak had opgetuigd, zag ik 's nachts de kakkerlakken in drommen aankomen. Twee dekken lager hadden de loeders iets eetbaars geroken en dus kwamen zij zich ervan vergewissen of hun waarnemingen juist waren. Zelf was ik, en dat ben ik nog steeds, ervan overtuigd dat meedogenloos uitroeien wel degelijk zin heeft. Maar hoewel het vaste regel was dat zowel op de brug als in de kombuis en in de

messrooms een vliegenklapper aan een spijkertje zichtbaar aanwezig diende te zijn, opdat dit onnutte insectentuig bij het in zicht krijgen direct gedood kon worden, deelden de meeste bemanningsleden deze overtuiging niet. Heel vaak hoorde je iemand moedeloos mompelen: „als je er een doodslaait, komen er tien voor terug”, hetgeen een verrukkelijk relaxed standpunt is, maar wel een dat tot vervuiling van het leefmilieu aan boord leidt. Als je dan vroeg: „en als je die ene niet doodslaait, hoeveel komen er dan terug?”, dan keek de mopperaar je meestal stomverbaasd aan. Dat was zijn pakkie-an toch niet? Ik heb dan ook aan boord heel wat gasten rustig door zien eten met een kakkerlak op de rand van hun bord. Vooral koks afkomstig uit exotische streken konden er wat van. Niet alleen tolereerden ze de kakkerlakken in hun kombuis, ik heb hen er ook wel van verdacht kakkerlakken in de soep mee te koken of door het gehakt te mengen. Als ik dan kwaad de (door maandenlang niet afwassen) roetzwart aan-gekoekte ketel met heet water van het fornuis afgriste en demonstratief in alle kieren een fles kokendheet water goot, waardoor hele kakkerlakfamilies binnen één seconde werden uitgeroeid, zag je die gasten denken: „Wat een barbaar is dat.” Op KPM-schepen bestond dat probleem ook, met dat verschil dat „kolonialen” het toen nog voor het zeggen hadden. Als de kapitein stelde dat kakkerlakken vies waren en derhalve bestreden dienden te worden, knikte elke kok of steward, afkomstig van een van de 13.000 eilanden die de kolonie telde, al of niet geveinsd deemoedig en instemmend met het hoofd. Zo ook op die KPM 'er die tussen Batavia én de Molukken voer. Laat ik er maar direct bij zeggen dat men dit soort verhalen in noordelijke streken niet gelooft. Niet alleen omdat in koudere landen de voortplantingsnelheid van kakkerlakken tot zo'n 50% van de normaal waarde wordt gereduceerd, maar ook omdat kakkerlakken in de tropen zich met onvoorstelbare spoed voortbewegen, zodanig dat fotografen er tot op heden niet in geslaagd zijn om een kakkerlak in volle galop op de gevoelige plaat vast te leggen.

Maar op die KPM-stoom-tjumper werd het te gek. Flitspuiten en kakkerlak dodend poeder had men toen niet. Dus wat verordonneerde de vindingrijke kapitein toen er die reis weinig passagiers aan boord waren?

Dat alle nachtspiegels, die in de passagiershutten stonden, in Indonesië noemt men ze nog steeds „pispot”, ingeleverd dienden te worden en met wat stukjes „goela djawa” (Javaanse bruine suiker) op de bodem, op strategische locaties, moesten worden neergezet.

Teneinde het bezoek van kakkerlakken aan te moedigen, werd tegen elke nachtspiegel een satéstokje als klimladder gezet. Ook vanaf de binnenrand richting bodem werd een satéstokje geplaatst. Twee keer 's nachts moest de kok of de djongos met een ketel kokendheet water in de aanslag en met een “lampoe senter” (zaklantaarn) gewapend, sluipend de diverse po's benaderen. Vooral sluipend, want kakkerlakken registreren feilloos onregelmatige trillingen. Dat de hoofdkar staat te bonken, omdat de schroef, waarvan een stukje van een van de bladen is geslagen, het gehele achterschip in cadans brengt, voelen zij niet. Maar naderen voetstappen maken hen schuw en dan kiezen ze ogenblikkelijk het hazenpad. De nieuwe bestrijdingswijze had succes en duizenden kakkerlakken vonden het contact met kokendheet water dermate onaangenaam dat zij kort spartelend de dood verkozen boven een verminkt bestaan met verbrande pootjes. Wel viel het de wal chef proviand beleid in Batavia op dat er aan boord te veel “goela djawa” werd geconsumeerd, waarop de kapitein een schrijven van het hoofdkantoor ontving, waarin men hem om uitleg vroeg. De man schreef toen laconiek terug: “

Lek in het carter van de hoofdmotor provisorisch gedicht met drie delen gesmolten goela djawa , een deel keukenstroop en een deel rauwe lijnolie". Reken maar dat men er aan de wal een of andere expert bij heeft gehaald , voor advies over deze curieuze , ongebruikelijke noodreparatie . Maar wat men toen heeft gedacht ,vertelt de historie helaas niet.



Hulpverlening aan en Reddingsmiddelen voor **Onderzeebootbemanningen in levensgevaar**

Het is weer ruim een maand geleden, dat ook wij hier in Nederland werden opgeschrikt door de ernstige ramp, welke de Britse Marine heeft getroffen.

De onderzeeboot „Truculent”, die door het Zweedse motortankschip „Divina” in de Theemsmond werd aangevaren, verdween in de diepte, met het ontzettende gevolg, dat vier-en- zestig leden van haar bemanning om het leven kwamen.

Engeland was in rouw. En ook in ons vaderland — in het bijzonder bij onze Marine — heeft men diep meegevoeld met de tragedie, die zich in de Theemsmond had voltrokken. Onze Marine-attaché in Londen heeft namens Minister Schokking en de Bevelhebber der Zeestrijd- krachten Vice-Admiraal Jhr. van Holthe, aan de Britse Admiraliteit persoonlijk Nederlands deelneming betuigd. Ons eresaluut aan hen, die het leven lieten en aan alle Britse gezintien, die door deze ramp zo zwaar werden beproefd.

Naar aanleiding van deze ramp zal deze bijdrage gewijd zijn aan een onderwerp, dat er nauw mee in contact staat, het verlenen van hulp aan de bemanning van een verongelukte onderzeeboot en de wijze waarop zij zichzelf kan redden.

Hoe tragisch het gebeuren in de Theemsmond zich ook heeft ontwikkeld, de reddingsmethoden zijn in de laatste jaren zodanig verbeterd, dat daarbij steeds een redelijke kans tot het verlenen van daadwerkelijke hulp kan worden verzekerd. Immers, een noodlottige samenloop van omstandigheden heeft de gebeurtenis met de „Truculent” tot een ramp gemaakt, voornamelijk wel het feit, dat de „Divina”, welke de aanvaring veroorzaakte, geen S.O.S.-seinen heeft uitgezonden, waardoor eerst anderhalf uur later de andere schepen in de omgeving van het ongeluk hoorden en pas toen de nodige assistentie konden verlenen. Daarnaast de zware golfstroom, die de bemanning — toen zij zich door middel van het Davisapparaat naar het wateroppervlak had begeven — mijlenver deed afdrijven, met als gevolg — juist doordat de reddende

schepen te laat waren ingelicht —, dat zij vrijwel niet te vinden was in de mist en de duisternis van de nacht. Dit was de grote oorzaak, dat er vier-en-zestig mensen de dood vonden.

Over de reddingsmethoden nu het volgende. Zodra een onderzeeboot door aanvaring of welke averij ook niet meer op eigen kracht boven water kan komen, is aan boord de noodtoestand ingetreden. De boot zal ongetwijfeld water hebben gemaakt en om het vollopen van de niet beschadigde compartimenten te voorkomen, worden onmiddellijk de waterdichte schotten gesloten.

Het voorschrift — althans bij onze Marine — luidt, dat men, wanneer aangenomen mag worden, dat de ramp boven water is opgemerkt en er ter plaatse dus schepen aanwezig zijn, zo spoedig mogelijk de onderzeeboot verlaat. De commandant geeft daartoe order en de bemanning omgordt zich met het Davis-reddingsvest. Deze vesten, die in alle compartimenten in ruime mate aanwezig zijn, bestaan uit een rubberzak met een tweetal zuurstofflessen daaraan bevestigd. Door een mondstuk, hetwelk hermetisch sluit, kan de benodigde zuurstof worden opgenomen en de uit te ademen stikstof worden afgevoerd. Een klep sluit de neusgaten af, kortom, de aldus uitgeruste bemanning is in staat om onder water te ademen en dus te leven. Met deze reddingsvesten omgord begeeft men zich vervolgens naar de z.g. reddingsluizen, aangebracht in een drietal compartimenten aan boord — resp. voor, midden en achter —, waar men, wanneer het reddingsluik verwijderd is, het schip kan verlaten.

Het is echter begrijpelijk, dat er op de luiken van deze reddingsluizen, als men diep onder water is, een behoorlijke druk staat. Men zal deze druk dus eerst moeten opheffen om de luiken te kunnen openen. Dit doet men als volgt. Als de bemanning in het desbetreffende ontsnapingsruim is bijeengekomen, met de reddingsgordel om, worden deze ruimten onder water gezet. Ieder compartiment heeft daarvoor een kraan en wanneer deze wordt geopend, stroomt het zeewater naar binnen. Het water zal echter zo lang blijven stromen, tot de druk van de zuurstof in dat ruim — welke niet weg kan — gelijk zal zijn aan de waterdruk op het reddingsluik. Dit luik zal dan zonder veel moeite kunnen worden geopend; de opgeperste lucht zal als een grote luchtbel ontsnappen; het zeewater van buiten uit vult het gehele ruim; kortom, de verbinding met de buitenwereld —de zee — is gemaakt. De bemanning duikt nu door de reddingsluis naar buiten en wordt als het ware gelijk een kurk door de grote opwaartse druk naar de zeespiegel gedreven. Hierbij wordt echter aangenomen, dat daarboven schepen te hulp zijn gekomen en de bemanning, welke zich met het Davisapparaat urenlang drijvende kan houden, uit het water kunnen oppikken.

Uiteraard zijn aan deze reddingsmethoden nog verschillende bijzonderheden verbonden, bijv. het grote drukverschil, dat de drenkeling te overwinnen heeft bij het verlaten van de onderzeeboot, diep onder water, op weg naar het wateroppervlak. Thans echter zal hierop niet verder worden ingegaan, omdat dan deze beknopte bijdrage te ingewikkeld zou worden. Wel dient nogmaals te worden onderstreept, dat vrijwel in iedere noodtoestand, waarin een onderzeeboot komt te verkeren, de bemanning zich op genoemde wijze gemakkelijk kan redden. Geboden is echter, dat zij dan boven hulp vindt en niet, zoals in de Theemsmond gebeurde, dat zij door de sterke zeestroom wordt afgedreven en tenslotte onvindbaar is.

Een tweede reddingsmethode is de z.g. reddingsklok, een Amerikaanse uitvinding, daterende uit de afgelopen oorlogsjaren. Deze methode is vooral dan belangrijk, wanneer er gewonden naar boven moeten worden gebracht, die zelf niet in staat zijn zich met het Davisapparaat in veiligheid te stellen.

Hierbij blijft de bemanning aan boord van de verongelukte onderzeeboot. Met gebrek aan zuurstof heeft men vrijwel nimmer te kampen, want afgezien nog van de zuurstof in de compartimenten, heeft men steeds de beschikking over zuurstofflessen en kalipatronen, waarmee men de zuurstof kan suppleren. Men wacht dus rustig af op de hulp, die ditmaal geheel van buiten komt.

En dan belanden we bij de duikerklok, een groot peervormig apparaat, aan de onderkant voorzien van een luik, dat met behulp van een lichter naar beneden wordt gelaten en op een der reddingsluiken van de onderzeeboot wordt geplaatst.

Dit klinkt erg eenvoudig, maar ondanks de verschillende verbeteringen, die men in de laatste tien jaar in deze reddingsmethode heeft aangebracht, is het neerlaten van een reddingsklok een karwei, dat zeer veel vakmanschap vereist. Allereerst reeds het bepalen van de plaats waar de onderzeeboot precies ligt. Daarvoor heeft men aan boord van het verongelukte schip een merkboei voor en aan de achterzijde van binnenuit losgemaakt, welke naar boven is gestegen en dus op de waterspiegel vrijwel nauwkeurig de plaats van het ongeluk aangeeft. Deze merkboeien blijven met een lijn aan de gezonken onderzeeboot verbonden, zodat men zich, aangezien hierbij ook een telefoonlijn aanwezig is, met de bemanning van de onderzeeboot in verbinding kan stellen. Het reddingsschip kiest nu zijn positie; een duiker wordt neergelaten, waarna de duikerklok op zijn telefonische aanwijzingen volgt, een zeer nauwkeurig en moeilijk werk. In deze duikerklok bevinden zich nu enkele leden van de hulpploeg, die er op hun beurt voor zorg dragen, dat het apparaat het betrokken reddingsluik waterdicht afsluit. Het luik wordt dan geopend en de bemanning kan in gedeelten door middel van deze klok naar boven worden gebracht.

Deze methoden, vooral die met het Davisapparaat, zijn in de afgelopen jaren met veel succes toegepast en, bijzondere omstandigheden daargelaten, heeft men de overlevenden van een duikbootramp steeds op deze wijze kunnen helpen. Tenslotte zij er de aandacht op gevestigd, dat een onderzeeboot, zoals men dat vaak op films ziet of in boeken leest, niet een vaartuig is waarmee steeds iets moet gebeuren. Ongelukken als met de „Truculent” komen slechts zelden voor, ondanks het feit, dat er dagelijks talloze onderzeeboten onder water zijn en de wereldzeeën bevaren.

W.C. Lemaire
Ltz. SD III KMR



Met goedvinden van de 1950
Koninklijke Nederlandse
Vereniging "Onze Vloot"

De oranjelijn – 1937 – 1970 – geboekstaafd

De geschiedenis van een Rotterdamse rederij en een "Echte" reder: Anthony Veder

TEKST DICK OVERDUIIM
FOTO'S VIA
UITGEVERIJ APRILIS



Veertien jaar geleden kreeg Arjen Klein van zijn grootvader Sander Klein, in vroegere jaren kapitein bij de Oranjelijn en in 1903 geboren op Terschelling, een plakboek met diverse krantenberichten in handen. Hierin werd o.a. de grootse aankomst begin mei 1959 van het eerste oceaanschip in Chicago, na de opening van de St. Lawrence Seaway, vermeld. Hoofdfiguren waren daarbij kapitein Sander Klein en zijn schip de „Prins Johan Willem Friso” van de Oranjelijn. Arjen Klein wilde hier meer over weten en ging naar de bibliotheek, maar het bleek dat er weinig over de Oranjelijn was geschreven. Voor hem was dit aanleiding zich hierin verder te verdiepen, hetgeen uiteindelijk na veertien jaar onderzoek in binnen- en buitenland - een bijzonder fraai, 376 pagina's dik boek heeft opgeleverd, waarin de geschiedenis van de Oranjelijn is geboekstaafd. Hiervoor sprak hij o.a. met vele oud-medewerkers van deze maatschappij, zowel van de vloot als van het kantoor. Normaliter wijden wij in DBW meestal enkele kolommen aan een nieuw boek, maar omdat het ditmaal om een belangrijk stuk Nederlandse scheepvaarthistorie gaat, maken wij voor het boek „Varen in de lijn van Oranje” een uitzondering. Eerst een overzicht van de geschiedenis van de Oranjelijn.

De Oranjelijn

In de zomer van 1937 richtte de 23-jarige Anthony Veder te Rotterdam twee bedrijven op: de Maatschappij Zeetransport N. V. en de Agenturen-firma Anthony Veder & Co. Wie was deze jonge Rotterdammer? Zijn vader was firmant bij A. van Hoboken, toentertijd een toonaangevend bedrijf op het gebied van scheepvaart, handel en bankzaken. Anthony Veder werkte bij Van Hoboken en vervulde een functie bij de Middellandse Zeevaart Compagnie, die een vrachtdienst naar en van een aantal havens in de Middellandse Zee onderhield. De zaken gingen als gevolg van de nasleep van de malaise in de jaren dertig echter slecht en de rederij werd geliquideerd. Anthony Veder ging niet bij de pakken neerzitten en richtte met financiële hulp van zijn moeder en zuster - zijn vader was inmiddels overleden - twee eigen scheepvaartbedrijven op. Daarbij richtte hij zich op de vaart naar de havens aan de Grote Meren, tussen Canada en de Verenigde Staten, een gebied dat door de Nederlandse koopvaardij toen nog niet was ontdekt.

29 Sluizen

De Grote Meren moesten in die jaren worden bereikt via de St. Lawrence River en na Montreal - over een afstand van 3750 km - door nauwe kanalen en een stelsel van 29 sluizen met

beperkte afmetingen. Dat leidde tot de ontwikkeling van zogenaamde “ocean lakers” van maximaal 1290 bit, met hun karakteristieke rechte voor- en achtersteven, zodat ze net tussen de sluisdeuren pasten. Bovendien was de vaart alleen gedurende de zomermaanden mogelijk, omdat de rivier en de meren in de wintermaanden waren dichtgevroren. Veder kocht in 1937 in Noorwegen twee stoomschepen van 1286.94 brt: het ss „Prins Maurits” en het ss „Prins Frederik Hendrik” (1288 brt). Het eerste schip bleef tot 1956 deel uitmaken van de vloot; het tweede werd op 8 maart 1941 op weg van Cardiff naar Bathurst in de Ierse Zee door een Duitse vliegtuigbom getroffen en zonk, waarbij acht bemanningsleden omkwamen. Er werden enkele proefreizen gemaakt en op 5 juni 1938 kwam het ss „Prins Maurits” als eerste Nederlandse schip in Chicago aan. De vooruitzichten leken gunstig en in 1938 werden twee stoomschepen in Noorwegen besteld: het ss „Prins Willem II” (1304,25 brt) en het ss „Prins Willem van Oranje” (1303,62 brt). Korte tijd daarna bestelde Veder het eerste motorschip bij de Scheepwerf De Merwede te Hardinxveld-Giessendam: de „Prins Willem III” met een tonnage van 1523,62 brt. Tijdens de Duitse inval in mei 1940 waren er vijf schepen op zee en bij De Merwede twee motorschepen in aanbouw: de „Prins Willem IV” (1535 brt) en de „Prins Willem V” (1567 brt). Deze twee schepen werden, ondanks dat men op de werf de bouw vertraagde, door de Duitsers gevorderd en afgebouwd. Bovendien waren er nog twee schepen van 2322 brt besteld, doch men was nog niet met de bouw begonnen. Het ss „Prins Willem II” werd op 8 april 1941 tijdens een reis van Georgetown naar Londen op de Atlantische Oceaan getorpedeerd, waarbij drie opvarenden omkwamen. De „Prins Willem III” voer eveneens in geallieerde dienst en werd op 26 maart 1943 in de nabijheid van Algiers door een luchtorpedo getroffen en zonk enige tijd later. Hierbij kwamen elf bemanningsleden om.



Anthony Veder en zijn secretaris P. L. D. van Zuuren



Kapitein Klein neemt in 1952 in Milwaukee een herdenkingsplaat in ontvangst omdat hij met zijn schip het seizoen opende



Arjen Klein overhandigt het eerste exemplaar van „Varen in de lijn van Oranje” aan Patricia Veder. Foto Dick Overduin,

Na de Tweede Wereldoorlog

Na de bevrijding werd de vaart op Canada als Oranjelijn hervat. In het winterseizoen werden de schepen op de fruitvaart vanuit de havens langs de Middellandse Zee naar West-Europa ingezet, de zogenaamde Fruit Express.

Aanvankelijk met de twee overgebleven schepen, maar in de jaren 1947/’49 werd de vloot versterkt met de „Prins Willem IV” en „Prins Willem V”, die resp. werden hersteld en gelicht, alsmede met nieuwbouw. De vloot werd uitgebreid met vijf motorschepen: drie zusterschepen van de „Prins Willem III” en twee schepen van ca. 2322 bit: de „Prins Alexander” en de „Prins Johan Willem Friso”, die reeds voor de Tweede Wereldoorlog waren besteld. De laatste twee konden vanwege hun grootte de St Lawrence River slechts tot Montreal opvaren. Alle schepen werden bij de Scheepswerf De Merwede in Hardinxveld-Giessendam gebouwd. Twee andere nieuwe schepen in de vloot waren het ss „Prins Philips Willem” en het ss „Prins Willem II”. Het eerste was een voormalig Duits schip van 2067 brt, dat in beslag was genomen en het tweede een Libertyschip van 7328,41 brt. Al deze schepen kregen namen uit de Oranje dynastie en hadden een capaciteit voor twaalf passagiers.

Vracht-passagiersvaart

Gezien de grote belangstelling voor emigratie naar Canada en de florerende vrachtvaart, het Veder een vrachtpassagiersschip van 7328,41 brt bouwen: de „Prins Willem van Oranje”. Dit schip, met een capaciteit voor 61 passagiers, kwam in 1953 in de vaart en was met haar 20 zeemijl het snelste Nederlandse schip van de Nederlandse koopvaardij. Het had prachtige lijnen en was bovendien uitgerust met een in de Tweede Wereldoorlog in het geheim door ir. G. J. Lugt bij Werkspoor nieuw ontwikkelde tweetaktdieselmotor van 9600 apk. waarvan het prototype van in de oceanlaker „Prins Frederik Willem” (1951) was getest. Bovendien volgden in de jaren 1951-’56 nog vier oceanlakers van rond de 1598 brt: „Prins Willem George Frederik”, „Prins Casimir”, „Prins Willem II en „Prins Willem V”. In periode 1954-’59 werd de St. Lawrence Seaway gemoderniseerd, hetgeen inhield dat grotere schepen tot 12.000 ton na de voltooiing hiervan tot aan Chicago konden varen. Inmiddels is die capaciteit vergroot tot 28.000 ton. Vier oceanlakers van Veder waren zo ontworpen dat ze met 14 m konden worden verlengd, waardoor de bruto tonnage tot 1963 steeg. De „Prins Johan Willem Friso” bereikte in 1959 als eerste oceaanschip Chicago. In 1957 werden twee passagiersschepen van resp. 8533,26 en 9335,58 brt met een capaciteit voor resp. 115 en 111 passagiers besteld: de „Prinses Irene” (1959) en de „Prinses Margriet” (1961). Helaas betekende de opening van de St. Lawrence Seaway dat naast de Noorse Fjell Line ook andere rederijen op de Grote Meren gingen varen en de concurrentie hiervan, alsmede van de luchtvaart steeds heviger werd. Na een korte samenwerking tussen de Oranje en Fjell Line onder de naam Fjell-Oranje- lijnen werden de aandelen van de Oranjelijn in 1958 aan de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (K.P.M.) verkocht.

In die periode versterkten twee nieuwe motorschepen de vloot: de „Prins Maurits” (3994,58 brt) en de „Prins Philips Willem” (4941,83 brt) en werden later drie motorschepen van de K.P.M. onder de vlag van de Oranjelijn gebracht: de „Prinses Anna” van 4586 brt, de „Prinses Emelia” (ex-„Roggeveen”), 3669 brt en de „Prinses Maria” (ex-„Van Waerwijck”), 4562 brt. Bovendien werd het management van de rederij in 1968 in handen gelegd van de Holland Amerika Lijn, die later ook de helft van de aandelen van de Oranjelijn bezat. Daar men aanvankelijk voor het paletvervoer koos en de bakens laat naar het containervervoer verzette, kon men het uiteindelijk niet bolwerken. In 1970 werd de Oranjelijn geliquideerd. Tot slot: bij de N.V. Maatschappij Zeetransport was na de Tweede Wereldoorlog nog een aantal schepen van de Staat der Nederlanden in beheer en in de periode 1965-’66 bij de Oranjelijn in charter.



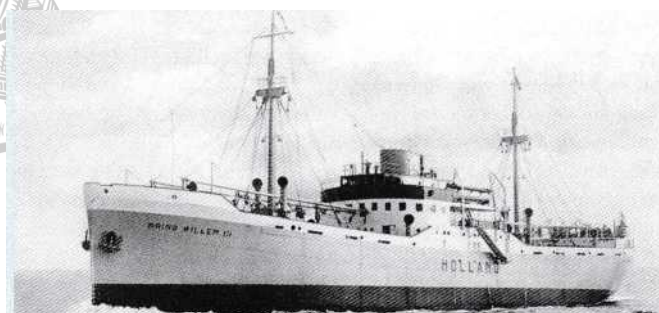
passagiers a/b van de „Prinses Irene”



De „Prinses Margriet”



De „Prinses Irene” in één van de sluizen op de Grote Meren.



De „Prins Willem III” werd in 1939 als eerste motorschip van de Oranjelijn in dienst gesteld.

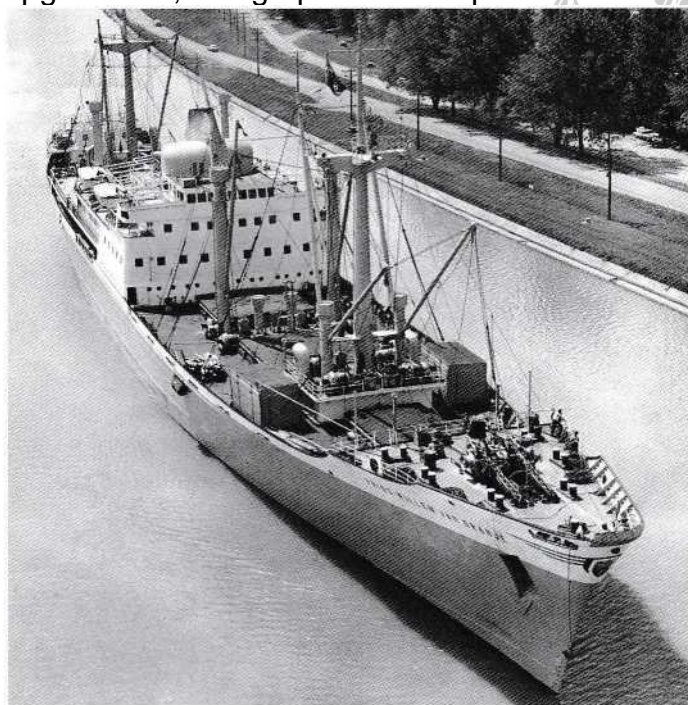
In de koel- en LPG-vaart

Na de verkoop van de Oranjelijn ging Anthony Veder in de koelvaart. Op de Nederlandse Antillen richtte hij de Koraal Scheepvaart Maatschappij N.V. op, die twee schepen van 1295 bit bezat: de „Coral Acropora” en de „Coral Actinia”. De Nederlandse Antillen werden gekozen om een gedeelte van het privévermogen van Veder veilig te stellen, gezien de ervaringen die in de Tweede Wereldoorlog waren opgedaan. Ook participeerde Veder met de LPG-tanker „Coral Macandra” van 3357 brt in de gasvaart, aangezien hij niet van één marktsector afhankelijk wilde zijn. In 1967 overleed Anthony Veder plotseling op 52-jarige leeftijd. Het was een grote slag voor het nog jonge bedrijf, maar zijn erfgenamen, zijn vrouw W.A. Veder-Bok en zijn dochter Patricia Veder zette het bedrijf met grote voortvarendheid voort. De Nederlandse activiteiten werden in latere jaren uitgebreid met een cargadoorsbedrijf en een reisbureau. In 1979 werden alle activiteiten samengebracht in de Anthony Veder Group N.V. Inmiddels was een begin

gemaakt met de uitbreiding van het aantal gastankers als gevolg van de positieve marktverwachtingen van het LPG- vervoer. Bij de Usselwerf in Capelle a/d IJssel werden vijf gastankers besteld, die ook weer namen uit het Oranjehuis kregen. Thans telt de vloot 17 gastankers variërende van 1825 tot 6165 gt, waarvan drie in time charter.

Het boek: Varen in de Lijn van Oranje

Zoals al eerder is gememoreerd heeft Arjen Klein een bijzonder fraai boek met meer dan 345 foto's en illustraties afgeleverd. Uitgebreid gaat hij in op het ontstaan van de Oranjelijn en beschrijft hij de bouw van alle schepen van deze maatschappij en de eerste reizen die zij naar de Grote Meren maakten. De dikwijls hachelijke avonturen van de schepen in de meidagen van 1940 en WO II worden niet vergeten: evenmin als de schepen die in aanbouw waren en door de bezetter werden gevorderd en de schepen die in Geallieerde dienst werden getorpedeerd. Ook de opbouw van de rederij na de oorlog komt uitgebreid aan de orde. Verder wordt aandacht besteed aan de specifieke vaart op de Grote Meren, die veel stuurmanskunst vergde en het emplooi in het winterseizoen. Daarnaast zijn er in het boek de belevenissen van kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en overige bemanningsleden opgetekend. Uitgebreid wordt ook aandacht geschonken aan de ontwikkeling van de St. Lawrence-kanalen tot de Seaway, zoals die thans voor schepen tot 28.000 brt bevaarbaar is en welke schaalvergroting tot grotere concurrentie en uiteindelijk mede tot de ondergang van de Oranjelijn leidde. In dit verband komt de verkoop van de aandelen van het familiebedrijf Anthony Veder aan de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (K.P.M.) aan bod en later het management en de verkoop aan de toen nog volledige Nederlandse Holland Amerika Lijn. Het laatste deel van het boek is voor de Anthony Veder Group N.V. Zo wordt de onder deze groep vallende Koraal Scheepvaart Mij. N.V. met van 1962-'96 koelvaart! en vanaf die tijd tot heden gas vaart behandeld. Naast een lijst met de agenten van de Oranjelijn, in en buiten Europa, is een volledige vlootlijst opgenomen, inbegrepen de schepen in charter van de Oranjelijn, alsmede die van Anthony



De „Prins Willem van Oranje”, destijds in 1953 het snelste schip de Nederlandse koopvaardij, in kanaal op weg naar de grote meren.



Op de brug v.l.n.r. 2^{de} stuurman Frederickse , kapitein Van den Akker en loods Wright

Veder & Co en de Koral Scheepvaart Mij. Het boek bevat vele fraaie nooit eerder gepubliceerde zwart-wit foto's van exen interieurs van de schepen van de Oranjelijn, schepen in aanbouw, bemanningen enz. De prettige layout van de tekst en illustraties over drie kolommen vergroot de leesbaarheid.

De enkele afbreekfoutjes in de tekst door de computer zijn daarbij vergeven. Kortom: Arjen Klein en Uitgeverij Aprilis hebben een bijzonder fraai boek het licht doen zien, dat vele shiplovers graag in hun bezit zullen willen hebben. Rest nog te vermelden dat dit boek alleen dankzij de financiële bijdragen van acht sponsors kon verschijnen

Vlootlijst Oranjerij 1937-1969

ss Prins Maurits	1286,94brt	1400 ipk	1937-1956
ss Prins Frederik Hendrik	1288 brt	1400ipk	1937-1941
ss Prins Willem van Oranje (in 1952 omgedoopt tot Prins Philips Willem)	1303, 62 brt	1360 ipk	1938-1952 1952-1957
ss Prins Willem II	1304,25 brt	1350 ipk	1939-1941
ms Prins Willem III	1523,62 brt	1500 apk	1939-1943
msNieuwaal	396,45 brt	300 apk	1940-1950
ms Prins Willem IV	1535,02 brt	1500 apk	1946-1966
ms Prins Alexander	2322,12 brt	2500 apk	1947-1969
ms Prins Frederik Hendrik (II)	1557,39 brt	1500 apk	1947-1966
ss Prins Willem D(ID)	7229 brt	2500 ipk	1947-1953
ms Prins Willem V	1567 brt	1500 apk	1949-1954
ms Prins Johan Willem Friso	2338,17 brt	2500 apk	1948-1968
ms Prins Willem III (II)	1557 brt	1500 apk	1948-1966
ss Prins Philips Willem (II) (ex. Spree)	2067 brt	1400 ipk	1949-1952
ms Prins Frederik Willem	1534,25 brt	1800 apk	1951-1966
ms Prins Willem van Oranje (II)	7328,41 brt	9600 apk	1953-1965
ms Prins Willem George Frederik	1599,34 brt	1800 apk	1954-1967
ms Prins Casimir	1963,59 brt*	1800 apk	1955-1957
ms Prins Willem II (II)	1963,59 brt*	1800 apk	1955-1968
ms Prins Willem V (II)	1938brt*	1800apk	1956-1967
ms Prinses Irene	8533,26 brt	8600 apk	1959-1964
ms Prinses Margriet	9335,58 brt	8600 apk	1961-1964
ms Prins Maurits (II)	3994,58 brt	4000 apk	1961-1969
ms Prins Philips Willem (III)	4941,83 brt	5650 apk	1966-1969
ms Prinses Anna (ex. Schouten)	4586 brt	3200 apk	1966-1969
ms Prinses Maria (ex-VanWaerwijck)	4562 brt	3200 apk	1966-1969
ms Prinses Emilia (ex-Roggeveen)	3669 brt	3200 apk	1966-1969

* Na verlenging.

Bronnen:

- DBW 12-1987. blz. 428-431;
- 50 jaar Anthony Veder Group;
- Varen in de Lijn van Oranje.

Een Rotterdams straatboefie in de mariniersstad Rotterdam

Voor de oorlog groeide ik als kwajongen op in het oude hart van Rotterdam. De mariniers maakten deel uit van dat oude hart. Niet alleen stond de kazerne, een historisch bouwwerk, midden in de stad, op het Oostplein, maar je zag en hoorde de mariniers ook regelmatig. Als ze door de stad marcheerden, op de terugweg van het Schuttersveld in Crooswijk, naar het Oostplein, was dat steeds een prachtig gezicht.



- Mariniers op de Mathenesserlaan -

Voorop de tamboer-maître, met een enorme martiale snor! (heette hij niet Witteveen?). Z'n stok wierp hij meters ver de lucht in om hem daarna al marcherend, borst vooruit, weer feilloos op te vangen. De kwajongens, waartoe ik behoorde, marcheerden parmantig mee. Het was voor alle Rotterdammers een bekend gezicht en het waren bekende geluiden. De mariniers hoorden bij het hart van de stad en de Rotterdammers hadden hen in hun hart gesloten. Wat jammer dat de kazerne nu aan de periferie van de stad ligt en de mariniers uit het dagelijks stadsbeeld zijn verdwenen! Vaak heb ik als jongen gekeken naar het model stappen van de schildwacht op het Oostplein en natuurlijk naar het aflossen van de wacht. Trots waren we als onze mariniers uitgezonden werden naar verre streken om er de orde te handhaven. Vaak flaneerde ik samen met mijn mariniers op de zo drukke, gezellige, Hoogstraat en als de taptoe geblazen werd, wist ik dat het tijd werd om naar huis te gaan.

Geheimzinnige plek

De achterzijde van de kazerne grensde gedeeltelijk aan 't Groenendaal. Daar was een afgesloten binnenplaats. Als je daar langs kwam kon je dus niets zien, maar zoveel te meer horen. Daar werd geoefend en er klonken bevelen. Soms ook hoorde je de tamboers en pijpers. Dat was een heel geheimzinnige, mysterieuze plek voor mij. Wat had ik daar graag eens rond gekeken! Dikwijls kwam ik te laat op school door die mariniers, waarvoor ik dan flink gestraft werd. Dat gebeurde vooral op dagen dat de mariniers de Nieuwe Maas opgingen om er te roeien. De sloepen vertrokken dan vanuit het Boerengat (op mijn schoolroute), vlak bij het Oostplein. Een onderofficier stond aan het roer en op zijn commando bewogen de lange roeispanten zich precies tegelijk. Wat een fantastisch gezicht! Er was altijd veel bekijks! Dan werd die school ook prompt vergeten!
Nog zie ik dit alles scherp op m'n netvlies!

Respect

Door de oorlog kregen de Rotterdamse mariniers terecht een heldenstatus. Ik hoef daar niet over uit te weiden. Dat is voldoende bekend. Zelfs de Duitsers toonden respect. De mariniers werden bijeen gebracht in het Unilevergebouw, maar behielden als enige Nederlandse militairen een gewapende wacht aan de voordeur (zonder munitie uiteraard). De stad is ten

prooi gevallen aan de Duitse bommen, maar de herinnering eraan is nog zeer levendig. De herinnering aan die mooie historische stadsdriehoek, die verloren ging, die stad waarvan de mariniers zo onverbreekelijk deel uitmaakten.

De Oud-Rotterdammer

Bron: de OudRotterdammer 3^e jaagang 2008 v.d. Jaap Elenbaas

SCHEEPSJOURNAAL van een O. V. W.-er.

VRIJDAG 10 AUG.

We hebben een anderen instructeur gekregen, de vorige is met verlof. Deze, de Matroos I Piet Sperwer, behoort tot een merkwaardige, kleine kaste van old-timers, waarvan de kazerne er een stuk of tien herbergt. Hoewel in rang niet hoger dan andere matrozen eerste klasse, worden ze met een zeker respect behandeld, door meerderen zoowel als door minderen. Ze veroorlooven zich vrijheden waar geen ander aan durft te denken en niemand betwist hun het recht daartoe. Ze hebben hun sporen verdiend in de jaren van den laatsten wereldoorlog. De zee heeft groeven in hun gezicht gekerfd, of de spanning. Het zijn merkwaardige kerels, uiterlijk glashard, innerlijk doodgoed. Ze hebben een suprême minachting voor 't klein Hollandsche gedoe waarmee ze hier te maken krijgen, zijn uiterst zwijgzaam over wat zij al die jaren hebben meegemaakt, zijn nu hier als instructeurs over ons aangesteld, geven hun exercitielessen en theorielessen volgens het rooster, nauwgezet, maar op hun manier. Ze wijden ons als 't ware in.

BIJNA OORLOG!

Er heeft in Bergen op Zoom een nog scherpere tegenstelling bestaan, nl. tusschen de Marine en een afdeling Fransche Commandotroepen. De Franschen schijnen moeilijk te kunnen gelooven, dat er nog Nederlanders zijn, die anti-Duitsch zijn, na al die collaborateurs, die zij op hun vliegvelden en langs hun Kanaalkust bunkers zagen bouwen. Het was hun niet aan het verstand te brengen. Spoedig was de toestand tusschen de Marine en het Fransche commando gespannen. Matrozen werden in de stad door de Franschen gemolesteerd en omgekeerd. Er waren kloppartijen en schietpartijen.

Op een nacht wilde een groep Franschen, vermoedelijk eenigszins aangeschoten, over de heining het kazerne-complex binnendringen, maar de schildwacht was op zijn post en schoot er na sommatie twee van de heining, waarop de anderen afdropen. Uit vrees voor represailles werd toen de heele Marinekazerne in staat van verdediging gebracht met dubbele wachten en mitrailleurposten.

Gelukkig gebeurde er niets, maar een tijdlang handhaafde men een maatregel, die iedere verdere wrijving radicaal onmogelijk maakte: men liet de matrozen en de Franschen om den anderen avond passagieren.

Hoe de verhoudingen tusschen marine en leger echter liggen, in de cantines gaan beide categorieën vriendschappelijk met elkaar om.

BELANGRIJK SEINTJE

Vandaag heeft Piet Sperwer ons tweeën speciaal onder handen gehad en daar hebben we heel wat van opgestoken.

Om een uur of drie brengt de leerling van de wacht een telegram van Willy: „Ik kom Vrijdag”. Dat is vandaag. Ik naar den schipper om vrij van wacht.

„Schipper, ik krijg juist een telegram van mijn vrouw, dat ze vandaag komt. Van der Pol wil mijn wacht overnemen, zou ik dan vrijaf kunnen krijgen?”

„Wat, hoe haal je 't in je hersens?”

Stilte. De schipper tuurt op de wachtlijst.

„We doen het zoo. Van der Pol wordt als reserve geschrappt, zoo. En dan zetten we hem hier op jouw plaats, zoo.”

„Jawel, schipper.”

„Ingerukt.”

„Goedenmiddag, schipper.”

ZATERDAG 11 AUG.

DE VROUW EN HET STROOTJE

Er zijn twee aangelegenheden, die bij de Marine officieus een eereplaats innemen, dat zijn „de vrouw” en „het strootje”. Daarvan wordt de „vrouw” het meest in eere gehouden. Zij geniet bijzondere gastvrijheid in de kazerne op vastgestelde uren en daarbuiten. Zij mag mee-eten in de cantine, terwijl haar man haar daar gezelschap mag houden. Iedereen is aardig en vriendelijk tegen haar en rond iedere vrouw schaart zich een vroolijk groepje. Terwijl het streng verboden is etenswaren uit de kazerne mee te nemen, wordt daar vlot de hand mee gelicht als de vrouw in 't spel is. Wie zijn vrouw in de stad heeft, kan binnen redelijke grenzen alles gedaan krijgen, en ik had vanochtend om half acht niet de minste moeite om mijn passagierkaartje terug te krijgen, terwijl ik toch gisteravond al om twaalf uur binnen had moeten zijn

De tweede aangelegenheid, het strootje, is de grootste steun van den matroos in zijn eenzaamheid. Ons sigarettenrantsoen is respectabel, ongeveer 170 per week. Bovendien een Engelsch pond shagtabak per maand. Overal in de kazerne mag gerookt worden, behalve op de slaapzalen, en op ieder uur van den dag, behalve tijdens de lessen en op wacht. Maar zelfs tusschen de exercitie- lessen wordt tien minuten pauze gegeven om een strootje te rooken.

DE TELEURSTELLING

Gisterochtend deed plotseling het gerucht de ronde, dat Japan gecapituleerd had. Enkele leden van de vaste bemanning waren in de stad geweest en daar zouden bulletins hangen. Ik kon het nog niet erg hard gelooven gezien de mentaliteit van de Japanners, maar 's avonds hingen de bulletins ook in de kazerne. Vanavond staat het bovendien in de kranten, d.w.z. de capitulatie is nog geen feit, maar 't lijkt een kwestie van dagen.

Wat nu?, denk ik. Met veel moeite ben ik oorlogscor-respondent geworden.

Wat moet een oorlogscorrespondent zonder oorlog? 't Geeft een vreemd leeg gevoel, wat iedereen wel hebben zal, die zich opeens overbodig voelt. Aan den eenen kant bovendien een teleurstelling, dat ik er nu niet meer bij zal zijn, wanneer die kleine bruine kereltjes Indië uitgejaagd worden, aan den anderen kant een zekere geruststelling, dat ik het nu hoogstwaarschijnlijk wel overleven zal.

Bij eenig nadenken bovendien de conclusie, dat er voor mij nog werk genoeg zal zijn. Er moet een Nederlandsche Marine van formaat opgebouwd worden en dat vergt „alle hens”.

ZONDAG 12 AUG.

BETREKKELIJKE „VRIJHEID”

Willy en ik hebben de „grootte beurt” benut door al liftende een uitstapje te maken naar Eindhoven, waar zij een tante heeft wonen, 't Was prachtig weer en ik genoot van de vrijheid maar is een militair ooit vrij? Toen we in Vught van den wagen stapten, stond ik van aangezicht tot aangezicht tegenover een marine-officier, drievoudig in overtreding: zonder anklets, met open kraag en muts in de hand. Wat te doen? Groeten zonder muts kan niet Ik keek opzij en loop langs hem heen, ik voel, dat hij me opneemt van onder tot boven, maar ik loop dóór met hetzelfde gevoel, waarmee men vroeger een moffenpatrouille passeerde: gaat 't goed, dan gaat 't goed, loopt 't mis, dan heb ik pech gehad.

't Ging goed.



Door de blauwe lucht en de zonneschijn schiet me te binnen, dat ik vorige week Zondag gezeild heb op de Schelde. Ik had 't kleine jachthaventje opgezocht om te probeeren een boot te huren. Daar er alleen particuliere bootbezitters waren, lukte zulks niet, doch één van hen noodigde me uit.

't Was een stralende dag, maar 't water lag spiegelvlak en dus dreven we gedurende 't heele tij niet verder dan een kilometer uit de kust; een motorjachtje kwam ons zelfs halen toen er kans was dat we geen water genoeg zouden hebben wanneer we terugkwamen.

Ik zat den heelen middag in de zon en was knap verbrand toen ik thuiskwam. De Bergen op Zoomenaar, die me uitgenoodigd had, was een timmerman met veel liefhebberij; hij was aardig thuis in de sportklassen en leerde me diverse Zeeuwsche platbodentypen onderscheiden..

Bron:



De “Alta”, een “spookschip” met een lange adem

Door Gerrit van Burgeler

Spookschepen, schepen, die zonder een sterveling aan boord op zee worden aangetroffen. Het woord zou in omloop zijn gekomen ten tijde van het drama van de 'Mary Celeste', de Amerikaanse brik, die op 5 december 1872 op ruim vijfhonderd mijl bewesten Gibraltar met loos klapperende, deels gescheurde zeilen werd opgemerkt vanaf de Canadese schoenerbrik 'Dei Gratia' Omdat hier duidelijk iets niet klopte, werd een boot uitgezet om de situatie aan boord op te nemen. Daarbij bleek, dat er niemand meer aan boord was en dat de enige sloep was verdwenen. Echt opgelost is het drama nooit, maar wie denkt dat zo iets in het huidige technologische tijdperk met al zijn verbindingsmogelijkheden niet meer kan gebeuren, zit er helemaal naast.

Dat bleek begin september 2019 toen het Antarctische patrouilleschip HMS "Protector" van de Britse Koninklijke Marine midden op de Atlantische Oceaan in de verte een haveloos en stuurloos in noordelijke richting drijven vrachtschip ontdekte. De "Protector" was met hulpgoederen voor de door de tropische orkaan Dorian geteisterde Bahama-eilanden onderweg naar de Bermuda's, maar de commandant besloot toch het haveloos ogende schip te naderen om te proberen contact te maken met eventuele opvarenden en zo nodig assistentie te bieden.

Het Britse marineschip meldde het vreemde geval pas twee dagen later in een twitterbericht en liet daarin meteen weten, dat zolang het onderzoek naar de zaak niet was afgerond, geen bijzonderheden over dit, volgens de tweet, "vreemde voorval" zouden worden gegeven. Daarna liet de "Protector" niets meer horen over het geval. Navraag bij een marinewoordvoerder van het Britse ministerie van defensie leerde, dat de commandant zich er toe heeft bepaald om de betrokken maritieme instanties op de hoogte te stellen van de positie van het wrak op dat moment om vervolgens zijn reis te vervolgen. Logisch want de hulpgoederen voor de getroffen



De "Alta", gezien vanaf HMS "Protector". Foto Royal Navy

Bahamianen moesten uiteraard zo snel mogelijk worden afgeleverd. Desgevraagd achtte de woordvoerder het beslist mogelijk dat de onverlichte vrachtboot de Oceaan nog steeds onveilig maakt. Voor schepen, waar voortdurend goed uitkijk wordt gehouden, visueel en via de radar, kan ze weinig problemen opleveren, maar de praktijk heeft inmiddels wel geleerd dat het daar nog wel eens wat aan mankeert.



HMS "Protector" in de haar vertrouwde Antarctische wateren.

Het ongelooflijke is, is dat het schip, de in Tanzania geregistreerde "Alta", al bijna een heel jaar lang op drift was. De bemanning, bestaande uit Grieken, Panamezen en Hondurezen, was namelijk al begin oktober 2018 door een kotter van de Amerikaanse kustwacht, de USCG "Confidence", van boord gehaald! Daarmee kwam voor de opvarenden een eind aan een reis, die hen zeker zal heugen. Hun schip was in 1976 op de Tronder-werf in het Noorse Hommelvik als zware ladingschip "Tanager" gebouwd voor de gelijknamige rederij. Lengte over alles 77 meter, breedte 12 meter en diepgang 4,60 meter. GT 2295. Imonummer 7432305. Bijna een kwart eeuw voer ze ongetwijfeld goed in de verf en goed verzorgd, onder Noorse vlag. Maar, zoals dat vaak het geval is met ouder wordende schepen, kwam ze uiteindelijk, in 2000, in Griekenland terecht waar ze onder verschillende namen opereerde om in 2017 te worden verkocht aan rederij Alta Sg LLC, die haar in Tanzania registreerde en de naam "Alta" gaf. Pogingen om via internet iets over deze rederij te weten te komen, hebben niets opgeleverd en dat geeft uiteraard te denken.

Dat er in ieder geval technisch iets niet in de haak was, bleek al in november 2017 toen het schip kort na het vertrek uit de Griekse haven Amepelakia voor een reis naar Port de Paix op Haïti problemen met de machine kreeg, waarna het moest worden teruggesleept naar Kalamata. Daar werden schip en bemanning door de havenautoriteiten van deze Griekse haven vastgehouden tot het



De "Alta" een jaar eerder, maar nu gefotografeerd vanuit een Hercules van de Amerikaanse kustwacht. Foto US Coast Guard.

classificatiebureau een nieuw bewijs van zeewaardigheid had verstrekt. Nog geen jaar later, eind september 2018, ging het helemaal mis met de "Alta".

De Amerikaanse kustwacht kreeg op de dertigste van de maand het bericht door, dat de "Alta", opnieuw onderweg van Griekenland naar Haïti, motorpech had gekregen en dat het niet gelukt was de machine weer aan de praat te krijgen. Gemeld werd dat voor de tien koppertellende bemanning nog voor twee dagen voedsel aan boord was. Drinkwater was er nog voor 15 dagen. De kustwacht heeft daarop geprobeerd schepen in de buurt te vinden, die de "Alta" te hulp zouden komen en omdat dat kennelijk niet lukte werd een lange afstandspatrouille-vliegtuig, type Hercules, erop uit gestuurd om genoeg voedsel af te werpen voor een week. Het toestel bleef na de dropping nog even in de buurt om er zeker van te zijn dat bemanning het pakket had opgepikt en keerde toen terug naar zijn basis in Elisabeth City, North Carolina. De eigenaar van het schip had laten weten dat hij een sleepboot had gecharterd, die binnen een week bij de "Alta" zou aankomen. Daar was al eerder sprake van geweest, maar net als toen, kwam er om de een of andere reden, weer niets van.



De

De "Alta" in betere tijden, onder Griekse vlag en een andere naam.

Amerikanen vonden het kennelijk welletjes en lieten kort daarop weten dat de bemanning, of ze wilde of niet, van boord zou worden gehaald. Dit kennelijk niet alleen vanwege de precare voedselsituatie aan boord, maar ook met het oog op de nadering van de tropische storm Leslie. Op acht oktober arriveerde de kustwachtkotter USCG "Confidence" bij de "Alta" en haalde de hele bemanning zonder verdere omhaal van boord. De tien opvarenden zijn veilig en wel in Puerto Rico aan land gezet. De eigenaar liet weten door te gaan met pogingen om het schip te bergen, maar wat daarvan inmiddels terecht is gekomen, is duidelijk. De "Alta" zet haar doelloze

zwerftocht over de Atlantische Oceaan voort en kan daar nog wel jaren een gevaar voor de scheepvaart vormen.

Het geval van de "Alta" is uniek door de lange duur van het onbemand rondrijven, maar dat wil niet zeggen dat niet vaker onbemande schepen op zee worden aangetroffen. Vrij recent is het geval van het vrachtschip "Sam Rataulang", dat door vissers werd ontdekt voor de kust van Myanmar. Dit raadsel kon al snel worden opgelost. Het schip was op drift geraakt toen het achter een sleepboot op weg was naar een sloopwerf en tijdens slecht weer de sleepverbinding het begaf. Nog steeds niet opgelost is het raadsel van het vrachtschip "Jian Seng" dat in 2006 stuurloos rondrijvend werd aangetroffen door de Australische kustwacht. Van de voorsteven hing nog een stuk van een gebroken sleeplijn, dus ook dat schip was achter een sleepboot onderweg geweest. Het vreemde in dit geval is, dat men, ondanks alle naspeuringen, nooit iets over dit schip te weten is gekomen.

Bron:



Navigatiegevechtinformatieschool te Den Helder

Commandant: kapitein-luitenant ter zee P. J. Griep, sedert 28 augustus luitenant ter zee der 1e klasse J. de Boer

In 1963 vond de opleidingstaak normaal voortgang. Zij bestaat in de eerste plaats uit het opleiden van personeel, dat aan boord van de schepen en in de hoofdkwartieren aan de wal werkzaam is in de navigatie-gevechtinformatiedienst, te weten officieren, die die specialisatie kozen, onderofficieren van dat dienstvak en manschappen voor het brevet radio-afstandpeiler plot. De laatstgenoemde opleidingen werden gehouden in nauwe samenwerking met — en voor het grootste gedeelte aan boord van — de kruiser en de onderzeebootbestrijdingsjagers van smaldeel 1.

In 1963 werden 6 navigatiegevechtinformatieofficieren opgeleid; aan het eind van het jaar was een volgend zestal van die categorie in opleiding. Van de eerstgenoemde 6 officieren werden er twee verder opgeleid voor de aantekening navigatiegevechtinformatieofficier met directiebevoegdheid, waarbij het vliegtuigsquadron 860 (Seahawks) wederom zijn vlotte" en onontbeerlijke medewerking verleende.

Verder werden nog 3 sergeanten en 4 korporaals opgeleid.

In 4 cursussen van twee weken elk werden een 70-tal officieren opgeleid tot zeeverkeersofficier; tevens werden twee kapiteins ter koopvaardij voorbereid voor konvoicommandeur.

Bij de bovengenoemde officieren bevonden zich dit jaar voor het eerst ook twee jonge officieren van de marinevrouwenafdeling, die werden opgeleid tot gevechtinformatieofficier. Evenals marva's van het dienstvak plotter, waarvan er in 1963 drie werden afgeoefend, zijn die officieren in hoofdzaak bestemd voor de vaste staf van de school, met name voor het voorbereiden en uitvoeren van oefeningen in de oefeninstallaties.

Die installaties zijn modellen van scheepscommandocentrales, waarin, zonder naar zee te gaan, praktijkoefeningen worden gehouden in het plotten en het werken met de procedures. De modellen worden van de nodige informatie voorzien uit de bijbehorende 'keukens', alwaar acties en incidenten worden 'gekookt' door het eerdergenoemde personeel van de marinevrouwenafdeling. Voorts zullen zij zonedig het werk van haar mannelijke collega's in hoofdkwartieren aan de wal kunnen overnemen.

In het kader van de opleidingen werden vier herhalingscursussen aan manschappen gegeven. Tevens werd een aanvang gemaakt met aanvullende cursussen gevechtinformatie voor onderofficieren van dat dienstvak, hetwelk noodzakelijk is in verband met de zich immer snel wijzigende technieken en procedures bij de oorlogsvoering ter zee.

Tijdens de onderhavige periode werd wederom gastvrijheid verleend aan personeel van buitenlandse marines; onder andere werd aan het gevechts-informatiepersoneel van de 3e jagerdivisie der Westduitse Bundesmarine gedurende drie a vier weken een herhalingscursus gegeven, waaraan 30 man deelnamen, verdeeld in 4 klassen.

Evenals vorig jaar werd aan zes Duitse officieren van september af een cursus gevechtinformatie gegeven, die 24 weken zal duren.

Van de faciliteiten van de school om de kennis en de geoefendheid in de gevechtinformatie op te halen, werd ook gebruik gemaakt door het personeel van het Nigeriaanse oorlogsschip Ogoya (ex Hr. Ms. Queen Wilhelmina). Een tweede belangrijke taak is het opwerken van de teams, die aan boord de bemanning vormen van de commandocentrales.

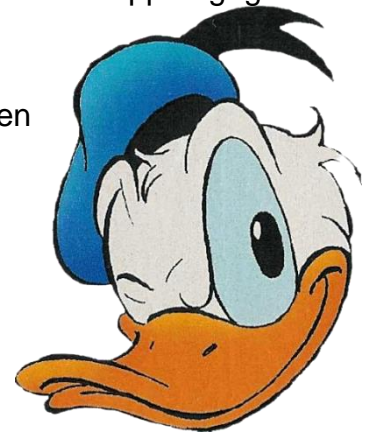
De reeds in 1962 gesignaleerde toeneming van de behoefte aan deze oefengelegenheid zette zich in het afgelopen jaar onverminderd voort. In totaal werden voor schepen 77 oefeningen gedraaid (ongeveer 8 weken); voorts werd 41 week les gegeven aan dat personeel. Die ontwikkeling wordt zeer verheugend geacht, omdat het contact met de vloot daarvoor aanzienlijk wordt versterkt.

Een derde en zeer omvangrijke taak van de school is het geven van informatie en deelcursussen. Bij een 46-tal van die cursussen, variërend van één dag tot vier weken, bezochten 400 personen de school.

Eén van de neventaken bestaat uit het bemannen van de radar van de haven aan het Nieuwediep. Met die radar kan aan schepen, die bij slecht zicht de haven wensen binnen te lopen, assistentie worden verleend. Daartoe werd, naast de hulp, geboden bij slecht zicht, vele malen door diverse schepen de gehele binnenkomst op radar beoefend. Daarmede wordt tevens bereikt, dat men aan boord van de schepen vertrouwen heeft in de aanwijzingen, die het personeel van de school met behulp van radar kan geven.

Verdere activiteiten omvatten het geven van lezingen en demonstraties aan gezelschappen van de meest uiteenlopende aard. Zo werden steeds grote aantallen zojuist opgekomen beroeps- en militiepersoneel van de Koninklijke marine tijdens hun eerste militaire vorming bij de school ontvangen en rondgeleid. In de week na Pasen was er de gebruikelijke invasie van een honderdtal leerlingen van middelbare scholen en hun leraren, als onderdeel van een twee a drie dagen durende introductie bij de Koninklijke marine te Den Helder.

In totaal werden in een 40-tal excursies ongeveer 1500 personen rondgeleid.



*Teksten uit het jaarboek
KM 1963*

Op dinsdag 19 november bracht Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix een kort bezoek aan de school. Zij woonde een demonstratie bij in de modellen en Zij was aan het radarscherm getuige van interceptieoefeningen, die met de Seahawks van vliegtuigsquadron 860 gedurende de maand november werden gehouden voor de opleiding tot navigatiegevechtinformatieofficier met directiebevoegdheid.

~~~~~

## KONINKLIJKE MARINE IN NEDERLAND

**Commandant der zeemacht in Nederland: vice-admiraal mr. A. N. Baron de Vos van Steenwijk**

### Algemeen

In 1963 waren in Nederland 44 schepen en 8 squadrons vliegtuigen in dienst. Smaldeel 1, bestaande uit Hr. Ms. De Ruyter, 2 onderzeebootjagers, 1 fregat en 1 onderzeeboot, voer voor de opleidingen. Smaldeel 5, bestaande uit Hr. Ms. Karei Doorman met 2 squadrons vliegtuigen, 3 onderzeebootjagers en 1 of 2 onderzeeboten, werd wederom opgewerkt tot een tactisch verband van hoge operationele gereedheid. Van de mijnendienst voeren 1 oceaanmijnenveger, 3 squadrons kustmijnenvegers en 1 squadron ondiepwatermijnenvegers, gebaseerd op de marinebases Den Helder, Hellevoetsluis en Vlissingen.

Het toezicht op de visserij werd uitgeoefend door Hr. Ms. Wolf op de Noordzee en één van Hr. Ms. patrouilleboten in de Zeeuwse wateren. Hr. Ms. Snellius en Hr. Ms. Luymes verrichtten opnemingswerkzaamheden in de zeegaten op de Nederlandse kust. Hr. Ms. Dubois vertrok



naar de Nederlandse Antillen ter aflossing van Hr. Ms. Rotterdam. Hr. Ms. Queen Wilhelmina werd in dienst gesteld en onder de naam Ogoya in bruikleen overgedragen aan de Nigeriaanse marine.

*Inspectie van de erewacht ter gelegenheid van de overdracht in bruikleen aan de Nigeriaanse Marine van Hr. Ms. Queen Wilhelmina*

De maritieme strijdkrachten in Nederland namen deel

aan de volgende NAVO oefeningen: Dawn Breeze met 6 schepen en 2 squadrons vliegtuigen, Fish Play met 1 onderzeeboot, Skuber Mor met 10 mijnenvegers, Sea View met het oorlogshoofdkwartier en 1 squadron vliegtuigen, Sea Rake met 4 commandoposten, 12 schepen en 1 squadron vliegtuigen, Flat Rock met 8 schepen en 3 squadrons vliegtuigen en

enkele kleinere oefeningen. Bi- en trilaterale oefeningen werden gehouden met Belgische, Duitse en Britse marinestrijdkrachten.

Onder de hoge bezoekers, die de commandant der zeemacht in Nederland ontving mogen allereerst worden genoemd Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard en Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Beatrix, die, elk apart, een aantal schepen en inrichtingen bezochten. Daarnaast werden in Den Helder achtereenvolgens ontvangen vice-admiraal A. Guitian van de Spaanse marine, de Commander German North Sea, commandeur H. Erdman van de Bundesmarine, de Commander Nore Sub Area Channel, vice-admiraal A. R. Hezlet van de Britse marine, de Chief Military Aid Assistance Group Netherlands, schout-bij-nacht R. H. Speek van de Amerikaanse marine, de Commander-in-Chief Channel, admiraal Sir Wilfrid Woods, de chef-staf van de Belgische zeemacht, commandeur L. Petitjean en de Commander Maritime Air Nore Sub-Area Channel, Air Vice-marshal K. V. Garside.

Amsterdam werd bezocht door een smaldeel van de US Coastguard onder bevel van schout-bij-nacht W. J. Smith en een smaldeel van de Zweedse marine onder bevel van schout-bij-nacht C. E. Blidberg. De Flagofficer Flotillas Home Fleet, vice-admiraal F. Twiss, bracht met enkele schepen een bezoek aan Rotterdam.

De commandant der zeemacht bracht zelf bezoeken aan inrichtingen der Belgische zeemacht te Oostende, aan Navo-bevelhebbers te Cherbourg, Portsmouth en Wilhelmshaven en, in de Middellandse zee zijnde met smaldeel 1, aan de gouverneur en de commandant der marine te Gibraltar.

Op het gebied der voorlichting kan worden vermeld, dat patrouilleboten en ondiepwatermijnenvegers een aantal binnenlandse havens bezochten, dat de Benelux-vlootdagen werden gehouden te Oostende, dat te Den Helder 2 vlootdagen werden gehouden, dat deel werd genomen aan de Jaarbeurs te Utrecht en aan enkele grote landelijke tentoonstellingen, dat vaartochten werden georganiseerd voor scholieren en voor enkele belangrijke gezelschappen, dat assistentie werd verleend aan het kamp van het jeugdzeeverbond in Hoorn, van het zeecadettenkorps Nederland en van de personeelsvereniging van het ministerie van defensie (marine) en dat de viering van het 100-jarig bestaan van de Waterweg werd opgeluisterd met een vlootbezoek aan Rotterdam. Het Helder's marinemuseum werd uitgebreid en telde niet minder dan 20.000 bezoekers. Op personeelsgebied kon een aantal noodmaatregelen ongedaan worden gemaakt. Voor vrijwel alle dienstvakken werd de dienstdaag teruggebracht tot 21 maanden en dienstplichtige bouwvakarbeiders werden na 18 maanden met groot verlof gezonden. In september werd aan 112 dienstplichtige schepelingen een extra verlof ten behoeve van oogstwerkzaamheden toegekend.

Op het gebied van accommodatie moet de aankoop van het stoomschip Zuiderkruis worden vermeld, welk schip in mei als wachtschip Willemsoord in dienst werd genomen, plaats biedende aan 964 man personeel. Hr. Ms. Neptunus werd toebedeeld aan het Koninklijk instituut voor de marine. In fort Erfprins kwam een nieuw commandementsgebouw en ii nieuw officierengebouw gereed; met de bouw van een radioradarschool werd begonnen. Hr. Ms. Heemskerck werd wachtschip te Vlissingen, Hr. Ms. Van Speyk keerde terug naar Den Helder.

Bron. Jaarboek KM 1963

# Marokkolijnen in 1955/1956

## *Lignes D' Etoile Blanche*

Door J.M. Kooijman

Foto's van de auteur, tenzij anders vermeld

*Onder deze naam voerde de Rotterdamse scheepvaartmaatschappij Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij N.V. (NIGOGO) gedurende de vijftiger en zestiger jaren van vorige eeuw lijndiensten uit tussen Frankrijk en Marokko met destijds moderne schepen van de Kleine Handels Vaart. In die jaren werden dit type schepen kustvaarder genoemd met een laadvermogen van 770 ton, een lengte van bijna 70 meter en een bruto inhoud van 499 brt. Deze zgn. "Marokkolijnen" was een behoorlijke operatie met meer dan tien schepen. De voornaamste dienst liep van Rouaan (Frankrijk) naar Casablanca (Marokko) met tussen liggende havens.*

### **Begin van mijn carrière als stuurman**

In oktober 1955 werd ik als tweede stuurman op het kleine vaart schip ms. 'Menkar-N' aangemonsterd. De kapitein was de heer Hazevoet, die in de tweede wereldoorlog op de oorlogsschepen van de Koninklijke Marine als Kapitein-Luitenant ter Zee had gevaren. Deze kapitein bestuurde de grijs geschilderde 'Menkar-N' als een oorlogsschip en droeg altijd een onberispelijk uniform met rijen 'Batons', dus onderscheidingstekens voor militaire acties. De bemanning bestond uit veertien personen.



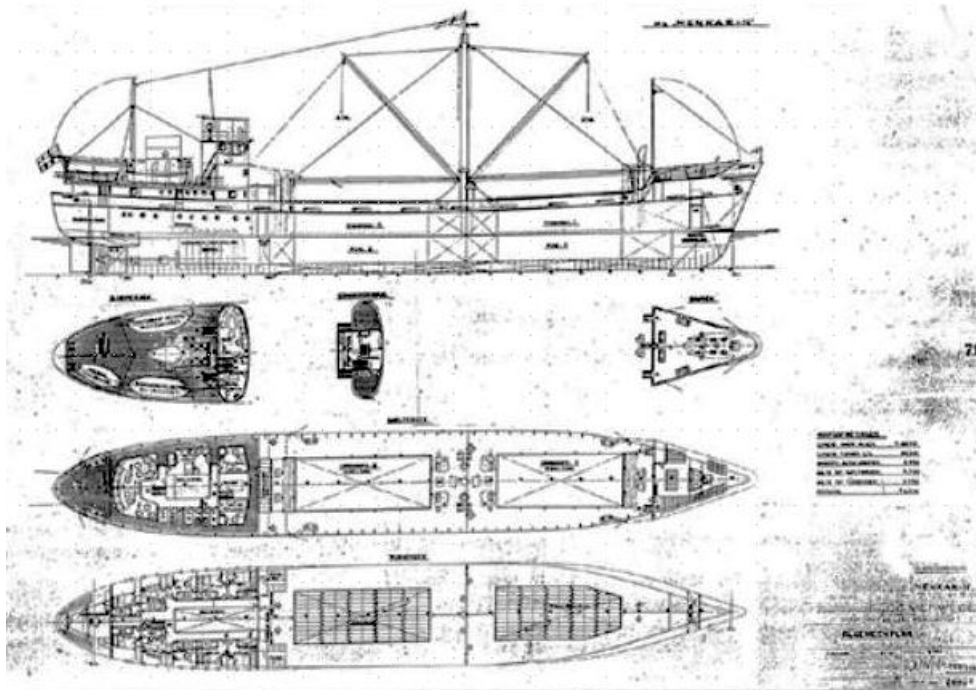
*ms. "Menkar-N" - speciaal geschilderd door Fred Boom*

Zelf had ik in de zomer van 1953 de initiële studie van twee jaren aan de Zeevaartschool Scheveningen afgerond om mijn jaar vaartijd te gaan halen, benodigd om te gaan studeren voor het diploma Derde Stuurman Grote Handels Vaart. Allereerst deed ik twee reizen op de tanker 'Caltex Nederland', trad november 1953 in dienst van Van Nievelt Goudriaan en maakte als stuurmansleerling heel bijzondere reizen. Evenals bij de KNSM uit Amsterdam, werden pas gediplomeerde stuurlieden bij Nigoco geplaatst op de kustvaarders, alwaar ze veel zelfstandigheid genoten en de nodige improvisatie werd gevraagd, alsmede het wennen aan zwaar weer. Op de grote schepen bleek deze ervaring buitengewoon nuttig te zijn.

### **Shelterdeck ship**

In die jaren kende men 'voldek' en 'shelter dek' schepen op de vrachtvaart. De 'voldek' schepen vervoerden bij voorkeur gestorte lading, zoals steenkolen, ertsen, maar ook granen. De 'shelter dek' (dus met een extra gesloten bovendek) schepen waren ingericht voor stukgoed lading,





**Algemeen plan 'Menkar-N'**

waarvan het gemiddelde soortelijk gewicht laag was en dus veel ruimte werd vereist. De 'Menkar-N' was een 'shelter dek' schip met twee ruimen, die elk waren verdeeld in een onderruim en een shelter dek. De zithut en slaaphut van de kapitein bevonden zich in de opbouw onder de brug, terwijl de hutten van de eerste- en tweede stuurman zich achter aan stuurboord zijde op het shelter deck

bevonden. Elke hut had twee patrijspoorten met een stalen 'blinde klep' (te sluiten bij zeer zwaar weer), aan de buitenzijde een schrijftafel met een stoel en aan het gangpad een 'kooi', dat is een bed met hoge randen, met daaronder schuifladen voor onder- en bovenkleding. Tussen de kooi en de buitenwand bevond zich een (lig) bank. Aan de andere zijde, was de toegangsdeur, een wastafeltje, alsmede een kast voor uniformen, winter- en zwaar weer kleding. Op de grond lag een mat.

### **Eerste reis naar Loctudy**

Dat is een klein haventje aan de Franse kust. Hemelsbreed ongeveer 70 km. ten zuiden van Brest. Bootwerkers moesten het schip volladen met aardappelen voor Casablanca. Bij aankomst was het zondag en er werd niet gewerkt. Op de kade stonden vele toeristen uit Parijs en die hadden nog nooit een zeevaartuig bezocht en vroegen toegang. Men gedroeg zich uitstekend en iedereen kreeg een kans om het schip te bezichtigen, waaronder de machinekamer, waarin een 1200 PK Werkspoor hoofdmotor, alsmede hulpmotoren waren geïnstalleerd.



*Menkar-N collectie Holswilder*

### **Reis van acht maanden**

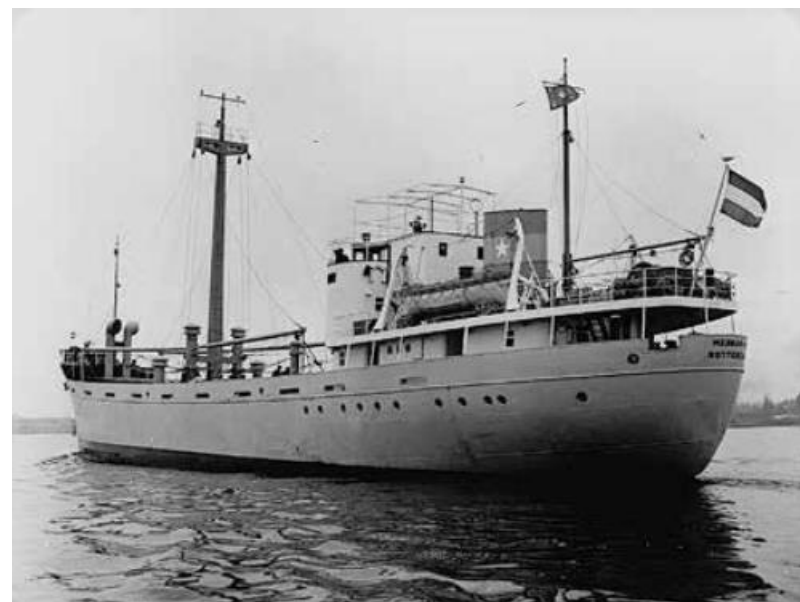
Zo begon voor mij een reis, die acht maanden zou duren, waarbij we iedere tien dagen door de Golf van Biskaye voeren, hetgeen met stormweer geen

pretje was, vooral niet met eten, want ondanks de opstaande tafelranden en de vochtig gemaakte tafellakens, bleven de borden niet staan. Met soep eten, werd het bord in de hand gehouden en zo mogelijk aangepast aan de heftige scheepsbewegingen. Vele bemanningsleden hielden het in de winter niet lang uit en lieten zich aflossen.

## **Zeewachten**

Omdat een schip op weg naar de volgende haven, dag en nacht vaart, is het een 24-uurs bedrijf. De werktijden zijn ingedeeld in acht wachten, te weten 'Hondenwacht' (van 00-04 uur), deze wacht komt ten laste van de tweede stuurman, 'Dagwacht' van 04.00-08.00 uur uitgevoerd door de eerste stuurman. De 'Voormiddagwacht' van 08.00 tot 12.00 uur, welke door de kapitein werd verricht. De 'Achtermiddagwacht' van 12.00-16.00 door de tweede stuurman, De 'Platvoetwacht' van 16.00- 20.00 uur weer de eerste Stuurman en ten slotte de 'Eerste wacht' van 20.00- 24.00 uur, welke de kapitein toekwam.

Op grote zeeschepen loopt de kapitein geen wacht, maar op kustvaarders wel. Om de wachthebbende stuurman gelegenheid tot de maaltijden te geven, werd hij door de andere stuurman afgelost. Onder bijzondere omstandigheden, zoals dagenlange dichte mist, werd door beide stuurlieden zes uur op, zes uur af gelopen. Waarbij de kapitein permanent op de brug aanwezig was voor noodmanoeuvres en zo mogelijk een 'hazenslaapje' houdt op de ligbank in de kaarten kamer. Alle bijzonderheden werden ingevuld in het 'journaal': koersen, posities, brandstofverbruik en weersomstandigheden. Het journaal is een belangrijk reisverslag en van grote juridische betekenis, vooral bij zwaar weer, zeeschade, brand aan boord of andere incidenten.



*Vuurtoren van Quessant*

Deze wachtindeling gold ook voor het machinekamer personeel, omdat in die jaren er nog geen sprake was van een onbemande machinekamer. In de warme gebieden, was het verblijf in de hete machinekamer geen pretje, maar in de koude gebieden, was het daar aangenaam. Daar hield men een machinekamer journaal bij.

## **Navigeren**

Het schip had een stuurhuis met daarin het roer, een periscoop om het standaard kompas af te kunnen lezen, de machinekamer telegraaf, een clinometer, alsmede de nieuwe radar. Er was geen interne telefoon, maar een 'spreekbuis' met een fluitje, die liep naar de

verblijven van de kapitein. Daarachter de kaartenkamer voorzien van de noodzakelijke instrumenten, zoals het radiotelefonie apparaat, de kaartentafel met tijdmetre, een instrumenten

kast en de bibliotheek met noodzakelijke boekwerken. Een rode lamp boven de kaartentafel, waarop de desbetreffende zeekaart lag, zorgde voor de noodzakelijke oogaccomodatie tijdens de nachtelijke uren.



De kapitein wilde het alleen zeggenschap over het radar-apparaat hebben, dus navigeerde de stuurman van de wacht met de instrumenten, waarover hij wel kon beschikken, zoals het standaard kompas met peilapparaat, de radiorichting zoeker en indien nodigde sextant. VHF radioverbindingen bestonden niet in die tijd en indien nodig gebruikte hij de "Aldis" seinlamp om middels morse-seinen berichten met andere schepen te kunnen uitwisselen. Teneinde de "afwijking" van het kompas, dus de optelsom van de afwijking door het magnetische noorden en de storingsinvloed van het schip vast te stellen, werd tijdens iedere wacht (tenminste als de zon, maan of een heldere ster zichtbaar was), een 'azimuth' genomen. Hierbij werd de kompasrichting van het "hemellicht" opgeschreven en tegelijkertijd middels de Nautical almanac en speciale tafels, de werkelijke richting op dat moment van het "hemellicht" berekend. Het verschil in graden was de "afwijking" en kon men deze bij het nemen van peilingen van vuurtorens en andere bekende landpunten toepassen om de juiste richting te bepalen. Door de peilingslijn 180 graden om te draaien, kon men vanuit de desbetreffende vuurtoren middels een potlood en 'pleischaal' (een parallel liniaal) een streepje op de zeekaart zetten, waar het schip zich op bevond. Door bijv. drie vuurtorens meteen na elkaar te peilen, leverde dit twee meer streepjes op en alwaar deze streepjes elkander op de kaart in één punt kruisten, was de positie van het schip op dat moment. Er werd een cirkeltje omgezet en de tijd genoteerd. Op grote schepen werd ook een zgn. 'zeelog' (snelheidsmeter door het water) afgelezen en deze bij de positie genoteerd. Bij zwaar weer was het onmogelijk met een peiltoestel te peilen en men deed dit 'over de hand', waarbij een nauwkeurigheid van een graad kon worden bereikt. Op weg naar de kaartenkamer rekende de stuurman uit het hoofd de gepeilde

richtingen om in ware richtingen en zette hij de positie in de kaart. Bij slecht zicht werd vertrouwd op radiopeilingen, waarvan de details in de desbetreffende handboeken kon worden gevonden.

### **Onverwachte problemen**

Ook moest er tegelijkertijd wacht worden gehouden en deed de roerganger tevens dienst als uitkijk. Dit was vooral 's nachts noodzakelijk nabij de Portugese kust binnen de honderd vadem lijn. Opeens werden rondom het volle kracht varende schip allerlei vlammetjes van in brand bestoken kranten van vissersbootjes zichtbaar. De vissers hadden kennelijk geen geld voor petroleum lampen en deden het zo, wat tot gevaarlijke situaties leidde. Er zat niets anders op, dan rond de vlammetjes heen te sturen, totdat de vissersvloot was gepasseerd.

## Grote oplettendheid een eerste vereiste

De zeewacht eist voortdurend oplettendheid en zelfdiscipline. Tegenwoordig komt door de verminderde aantal opvarenden, veel 'fatigue' voor, waardoor wacht doende functionaris na een drukke dag in de haven op zee minder alert wordt. De roerganger is tegenwoordig vervangen door een automatische piloot en als de wachthebbende in slaap valt, kan het schip stranden of in aanvaring met een ander schip komen. In het beste geval is er een 'near miss'.



*"Menkar-N" op rivier bij Kenitra*

## Varen op de Seine

Nadat het schip geheel beladen koers kon zetten naar Casablanca, werd onder loodsaanwijzing de 70 kilometer lange Seine afgevaren tot aankomst ter hoogte van Le Havre. De tweede stuurman nam dan het roer over om de roerganger kans te geven met de anderen onder leiding van de bootsman en toezicht van de eerste stuurman het schip zeeklaar te maken. De laadbomen werden afgevierd en in de 'mikken' gesjord. De stalen luiken vastgeschroefd. De meertrossen werden opgeschoten onder de 'bak' buiten het bereik van de overkomende golven en de deklading wordt gesjord.



*ms 'Menkar-N' te Kenitra in 1956*

Ook werden beide ankers extra geborgd. De kapitein bevond zich dan op de brug en observeerde alles, want hij bleef verantwoordelijk.

## De oversteek naar Noord-Afrika

Na het volgen van de 235 zeemijlen van de Normandische kust, werd de vuurtoren van het eilandje Quessant (Engels: Ushant) bereikt en koers gezet naar kaap Finisterre in noordwest Spanje, een traject van 377 nautische mijlen ( 698 km).(zie Website: 'The wave swept lighthouses of Normandy'). Het oversteken van de Golf van Biscaye was niet altijd gemakkelijk. Vele malen passeren diepe depressies met soms zware stormen deze zeeëngte van de Atlantische Oceaan. Het schip slingerde dan zwaar met hellingen van omstreeks 30 graden.

Bij kaap Finisterre werd de Portugese Noord bereikt, ook een gebied dat bekend stond om



*Ms "Menkar-N" laadt fruit te Casablanca*

plotseling opstekende stormen. Hierna werd de Portugese kust gevolgd tot aan de vuurtoren van Kaap St. Vincent, een afstand van 360 zeemijlen om daarna het laatste 220 zeemijlen te overbruggen naar Casablanca met de bekende vuurtoren El Hanque. De totale afstand Le Havre- Casablanca was ca.1192 zeemijlen. (2107,6 km). Met een maximum snelheid van 13 knopen (zeemijlen per uur), kon deze afstand tijdens goed weer in bijna vier dagen worden overbrugd.

### **De haven van Casablanca**

Deze haven was gebouwd aan de kust van de Atlantische oceaan en beschermd door in zee uitstekende stenen pieren, in het Engels 'break waters' genaamd. De zware oceaandeining liep door in de haven en derhalve werden de schepen beschermd door enorme stootkussen gemaakt van een soort riet. De schepen deinden behoorlijk en de Menkar-N had zware cocos rekkers aan boord om deze krachten te kunnen opvangen. Sommige schepen gebruikten hun standaard stalen 'springs', die dan met een knal



braken. In het donker gaf zo'n breuk een lichtflits. Na het lossen van de lading, werd nog koers gezet naar Kenitra om de laatste lading af te leveren. Na terugkeer in Casablanca werden kistjes fruit voor de Parijse hallen geladen, voornamelijk 'clementines' (mandarijnen), die heerlijk smaakten. Nadat het schip geheel was beladen, werd zeeklaar gemaakt en vertrok het schip weer naar Rouaan. Na ca. vier dagen werd de baai van de Seine bij la Havre bereikt, de loods overgenomen.

### **De haven van Rouaan**



De stad Rouaan is zeer bekend in Frankrijk en o.m. bekend door zijn mooie kathedraal. Langs de rivier zijn kademuuren en loodsen gebouwd. Een spoorweg loopt langs de kade. De Menkar-N loste met eigen laadbomen, die voor de komst van de bootwerkers door de bemanning werden gesteld. Eén laadboom stond boven het desbetreffende ruim en de andere stond buitenboord. De 'runners' (hijskabels) waren met een zware sluiting aan elkaar verbonden en daaronder was een haak. Hiermede werd een laadbord beladen met kistjes fruit opgehesen en dan door de bediener van de andere elektrische winch middels de tweede laadboom naar



buiten gebracht en afgevierd op een gereedstaande vrachtauto, die na belading onmiddellijk naar de beroemde Parijse hallen reed.

Als het middagpauze was, gingen de bootwerkers eten, maar moest het schip worden verhaald, want de kaderuimte was schaars en als er een schip wegging, moesten de overige schepen aansluiten en tot nadeel van de dekbemanning, kwam de maaltijd in gevaar.

's Avonds werd er niet gewerkt en

kwam de geliefde en bekende scheepsdominee Ds L.A. Bodaan aan boord. Een broer van de Nederlandse jachtvlieger A.H. Bodaan RMWO, die tijdens een luchtgevecht boven de Waalhaven met Duitse jagers op 10 mei 1940 om het leven kwam. Ds. Bodaan deed er alles aan om de bemanning gezellig en zinvol bezig te houden.

Ook kwam er misdaad voor, waarbij het paspoort van schrijver dezes werd gestolen.

## **Kerstmis in Casablanca**

Het huidige Marokko was in die jaren nog een Frans protectoraat en er waren opstandelingen, die de vrijheid van Marokko nastreefden en soms was er sprake van een gewapend treffen tussen de Franse troepen, waaronder het 'Vreemdelingen legioen' en lokale opstandelingen. Buiten Nederland bestaat de Kerst maar uit één dag, gewoonlijk voorafgegaan door de Kerst-avond viering. Na het Kerstdiner aan boord, ging de tweede stuurman samen met de derde scheepswerktuigkundige van boord. Het Franse stadsgedeelte was niet zo opvallend, maar wel de 'Kasbah', de woonwijk van de Marokkaanse Arabische inwoners. Er vonden aldaar patrouilles plaats van zwaar bewapende Franse militairen, maar de twee in burger geklede vreemdelingen ondervonden geen last, zolang maar geen foto's van mensen werden genomen.



'Gros horloge'. Een toeristische bezienswaardigheid in Rouaan.

## Epiloog

De Marokkolijnen worden nu door andere maatschappijen verzorgd. Het stuwen van lading zoals toen, is op de meeste schepen vervangen door containers. Van Nievelt, Coudriaan & Co's, was vele jaren geleden één der belangrijkste Rotterdamse rederijen, werd in 1905 opgericht en ging in 1991 failliet. Dit artikel kon mede tot stand komen door de grote medewerking verleend door kapitein Frank Haalmeijer, die kan worden beschouwd als de historicus van deze rederij en heeft een aantal zeer interessante boeken over de rederij 'Nigoco' gepubliceerd.

Bron:

**DE Blauwe Wimpel** April 2021



*Dit was het weer ff.....  
Tot volgende week !*