

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 12 – 6e jaargang – 24 maart 2023



De granaten die vijf vissers het leven kostten
Reisverslag Hr.Ms. Evertsen thuis reis NNG 1960
170 jaar onder stoom deel 14 en 15
Team, taal en tekens...
Apenstreken...
Kaapvaarders en Piraten
Het “Schoftenboek”
Homo Maris
Het persoonlijke verhaal van Adri
De Merchant Aircraft Carriers of MAC-ships
De geschiedenis van het opleidingsschip Princes Beatrix.

De granaten die vijf vissers het leven kostten (1900)

Een dramatisch ongeval in Den Helder

Auteur: Robin Rutten



Vier vissers in een vlet op een 19e-eeuws schilderij van Abraham Hulk (1813-1897). Collectie Zuiderzeemuseum, publiek domein.

Wat doe je als arme visser die zijn kinderen nauwelijks te eten kan geven? Dan grijp je iedere kans aan om een inkomen te vergaren, ook al is het werk levensgevaarlijk. Ruim 120 jaar geleden zette een groep vissers in op de ontvangst van vindersloon voor granaatscherven, maar zo ver kwam het uiteindelijk niet. Bij de berging kwamen vijf van hen om het leven en raakte een groot aantal omstanders ernstig gewond.

Het is 13 juli 1900, net na zes uur 's avonds, als een groep vissers zich naar Onrust begeeft, ten zuiden van Texel. De zandplaat, die vanaf 1910 zou verhalen aan de Texelse kust, wordt aangedaan door zogeheten 'vletterlieden'. Dat zijn vissers in een vlet, een klein, vaak houten bootje. Rond Den Helder voeren de mannen rond en verdienden hun geld met het vervoeren van personen en – in beperkte mate – goederen. De vissers staken daarnaast veelvuldig de helpende hand toe bij lieden die schipbreuk leden.

Aan boord die bewuste avond waren de twintigers Willem Koster, Martinus Kramer en Pieter Rensmaag. Zij werden vergezeld door de nestors Jan Koningstein van 41 en Jan Runnenburg

van 32, beiden getrouwd en vader van in totaal vijftien kinderen. Alle vijf de vissers werden geboren in Den Helder, woonden daar en kwamen uit echte vissersfamilies. Het Marsdiep, het zeegat tussen Texel en Den Helder, was hun natuurlijke werkgebied.

Die julimaand is ook het 4e regiment van het Korps Vestingartillerie aanwezig in die contreien. Dat korps was een artillerieonderdeel van het Nederlandse leger dat vuursteun gaf vanuit een vesting of fort en niet meebewoog met de gevoerde gevechten. De militairen waren bij het Kaaphoofd in Den Helder druk in de weer met gevechtsoefeningen: vanaf land werden bewegende objecten op zee beschoten. De afgevuurde projectielen belandden, al dan niet gesprongen, in open zee. Binnen de kortste keren lag de zeebodem bezaaid met (scherven van) munitie.

De plaatselijke commandant kon belangstellenden een vergunning verlenen, opdat zij naar de achtergebleven projectielen konden zoeken, en aan wie een vergoeding werd betaald als zij de scherven van de munitie inleverden bij het militair magazijn in Den Helder. Zij mochten echter alleen munitie inleveren die was verschoten: de springlading mocht niet langer aanwezig zijn. Nog niet verschoten munitie was voor leken veel te gevaarlijk; die moest onder een laag zand of onder water worden weggemaakt en van een herkenningsteken worden voorzien, waarna militairen het projectiel onschadelijk konden maken.

Explosie

Op Onrust, de zandplaat waar de vissers waren neergestreken, vonden de vissers zulke projectielen: zeker elf stuks geschut, waarvan in ieder geval twee granaten nog hun springlading hadden. De hand-en-spandiensten die de jonge vissers met hun bootje verrichtten, zetten weinig zoden aan de dijk. Veel vletterlieden leefden in armoede en konden niet fatsoenlijk rondkomen. Het was voor het vijftal daarom van het grootste belang dat ze de granaten konden inleveren en ervoor zouden worden betaald. Daarvoor moesten de granaten echter eerst van hun springstof worden ontdaan.

Geheel in strijd met de wet- en regelgeving waar vergunninghouders zich aan moesten houden, maar wel in lijn met hoe de vissers het talloze keren eerder hadden gedaan, laadden de vissers de granaten in hun bootje en zetten koers naar het vasteland. Daar meerden zij aan op de Zeedijk in Den Helder. Ter hoogte van het Weerkundig Observatorium, niet ver van het nog bestaande Fort Erfprins, werden projectielen van zo'n twaalf centimeter in doorsnede uit het bootje gehaald. Eenmaal uitgeladen, een meter of drie vanaf de openbare weg, werden de granaten ingeklemd tussen twee stukken basalt en bewerkt met een flinke hamer, waarna een ervan barstte. Terwijl de oudste vissers het voortouw namen, hadden zich inmiddels de eerste toeschouwers om het schouwspel verzameld.

De hamerslagen hielpen niet om de granaat definitief te splijten. Daarop gooide een van de vissers de ene granaat op de andere om de waardevolle scherven te bemachtigen, maar het liep anders. Een enorme explosie volgde en een catastrofe ontvouwde zich. Als geluk bij een ongeluk was de klap tot in de wijde omtrek te horen en werden niet alleen meer omstanders, maar ook het medisch personeel van het militaire hospitaal verderop gewaarschuwd. Binnen niet al te lange tijd stond het er zwart van de (huilende) mensen en waren artsen druk doende

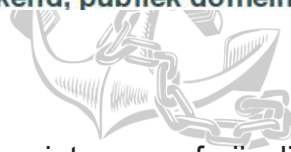
om de schade voor de slachtoffers te beperken, voor zover dat met het grote aantal getroffen personen mogelijk was. Niet voor iedereen kwam de hulp op tijd.



Dijk met Observatorium

Het Observatorium aan de Zeedijk in Den Helder, omstreeks 1935. Collectie Regionaal Archief Alkmaar, fotograaf onbekend, publiek domein.

Slachtoffers



De ontploffing had, zo midden in de menigte, een afgrijselijke aanblik tot gevolg. De kranten van toen gingen uitgebreid en gedetailleerd in op de verwondingen, maar op deze plaats volstaat de mededeling dat een deel van de slachtoffers ledematen moest missen en zijn toekomstbeeld in duigen zag vallen. Vijf vissers lieten het leven, zes omstanders raakten ernstig gewond en drie liepen lichte verwondingen op. Drie van de omgekomen vissers waren op slag dood; twee werden nog tevergeefs naar het ziekenhuis vervoerd.

De 32-jarige Jan Runnenburg en de 41-jarige Jan Koningstein waren de granaten te lijf gegaan en overleden ter plaatse. Zij waren iets ouder dan de andere slachtoffers en hadden al een gezin gesticht: Koningstein liet maar liefst elf kinderen na en Runnenberg had de zorg over vier kinderen. De 25-jarige Dirk Been stond op enige afstand zijn vlet te beschilderen, maar was toch op slag dood. Hij was de derde generatie visser in de familie Been. Een jaar voor de ramp kwam bij de zandplaat Onrust zijn broer Arie om het leven toen zijn vlet werd getroffen door de bliksem.

Mede dankzij de eerste hulp die de aanwezige arts Pieter Frowein verleende, overleefden elf anderen de eerste klap. Zij konden met provisorische brancards naar rijkswerf het Willemsoord in Den Helder worden overgebracht. Hier, bij de haven, was het militair hospitaal gevestigd. Onder de negen binnengebrachte slachtoffers waren drie zonen van de visser Coenraad Coster. De 22-jarige Maarten Coster bezweek dezelfde avond alsnog aan zijn verwondingen; zijn jongere broer Jan van 20 stierf kort na middernacht. Hun oudste broer Willem, die nota

bene betrokken was bij de vondst van de granaten, moest weliswaar een hand missen, maar hoefde niet lang in het ziekenhuis te blijven. Martinus Kramer en Pieter Rensmaag, de andere vletterlieden, raakten lichtgewond en overleefden beiden de ramp.



Bericht over het drama in 'De Tijd' van 15 juli 1900. Dan is nog sprake van drie dodelijke slachtoffers (Delpher).

De 15-jarige George Siraal moest na het ontslag uit het ziekenhuis zonder linkerbeen door het leven. In december 1904 leverde dat de nog jonge George vrijstelling op voor de militaire dienst, maar dat weerhield hem er niet van om een groot deel van zijn leven werkzaam te zijn als schoenmaker. Een andere omstander, de torpedist-majoor Pieter Koningstein die de vissers en daarmee ook zijn broer Jan eerder waarschuwde voor het gevaar dat zij liepen, had 'slechts' een scherf in zijn been. Beiden behoorden tot de toevallige passanten die door de ontploffing getroffen waren en die vermoedelijk verder van de plek des onheils af stonden toen het ongeluk zich voordeed.

Een ongedeed gebleven ooggetuige, die vlak voor de ontploffing wegliep van de plek waar het zo misging, vroeg zich tegenover enkele aanwezige verslaggevers hardop af of de ramp niet voorkomen had kunnen worden.

"Kan de gemeentepolitie niet dusdanige maatregelen treffen dat het zoeken naar dergelijke gevaarlijke zaken onmogelijk wordt gemaakt? Schuldige vletterlieden zijn het slachtoffer geworden van hun overtreding, die begaan is om wat geld te verdienen voor henzelf of hun gezin. Maar ook toeschouwers zijn er de slachtoffers van geworden."

In de maand na de ramp werden op diverse locaties in het land, zoals bij Scheveningen, burgers herinnerd aan de verboden, omdat nog steeds niet iedereen doordrongen bleek van de gevaren.

Uitvaart

Op de maandagochtend na de ramp werden de vijf dodelijke slachtoffers onder grote belangstelling naar het kerkhof geleid. De rouwauto's werden gevolgd door een stoet van nabestaanden. In de omliggende wijken werden gordijnen en luiken van woonhuizen gesloten en de bewoners vulden de straten om een laatste groet te brengen aan hun omgekomen dorpsgenoten.

Op de begraafplaats werden de kisten uitgeladen en afgedaald in een gemeenschappelijk graf. De uitvaart werd vormgegeven met toespraken, zoals die van het gemeenteraadslid Koster. Ook De Wit, de voorzitter van de visvereniging, sprak de aanwezigen toe. Zij deden nogmaals een beroep op de toehoorders om financieel bij te dragen aan een fonds voor de nabestaanden

van de slachtoffers en de overlevenden, aangezien voor hen iedere vorm van inkomen was weggevallen.

Pas het jaar erop kreeg het graf met behulp van donateurs een klein gedenkteken, een ijzeren hek en zelfs een monument, ontworpen door een in Alkmaar woonachtige beeldhouwer uit Den Helder. De ligperiode voor het graf werd na de eerste termijn niet meer verlengd wegens geldgebrek. Ook het monument verdween daarmee van de begraafplaats.

Inzamelingsacties

De zo vroeg uit het leven weggerukte jongeren lieten een gapend gat achter in de hechte en relatief kleine gemeenschap van Den Helder en in het bijzonder bij de nabestaanden, voor wie de slachtoffers vaak de enige kostwinner waren. Vanuit politiek Den Haag kwam het medeleven, onder meer van Jacob Röell, de minister van Marine, die het optreden van de betrokken militairen loofde. Politici deden ook een oproep tot inzamelingsacties.

“Laat hen, hun weduwen, wezen en grijze ouders, thans niet onverzorgd. Zij moeten zo dringend nodig dadelijk geholpen worden”,

...liet Andries Staalman, een christendemocratisch Tweede Kamerlid dat het district Den Helder vertegenwoordigde, een dag na het ongeval door het katholieke dagblad De Tijd optekenen. Zes weken na de ramp had Staalman 2500 gulden ingezameld, waarvan hij een deel schonk aan de nabestaanden van vier opvarenden van een schip dat begin augustus 1900 bij Den Helder verging. In november stond de teller op 7500 gulden.

Op het moment dat Staalman's eerste oproep werd gepubliceerd, had zich onder leiding van burgemeester Adriaan van Steijn van Den Helder al een commissie gevormd die zich op verzoek van de lokale vissersvereniging ging bezighouden met de vraag hoe de slachtoffers en nabestaanden konden worden ondersteund. In een vergadering van de Helderse verenigingen werd unaniem hun medewerking toegezegd. Het resultaat was een fonds dat de donaties ging beheren, aangejaagd door een advertentie van de Heldersche Visschersvereniging, die in de dagbladen had opgeroepen een financiële bijdrage over te maken.

Onder de vrijgevigige landgenoten was onder anderen koningin Wilhelmina, die op persoonlijke titel honderd gulden doneerde. Zij werd daarin gevolgd door haar moeder Emma, die de nabestaanden en overlevenden honderdvijftig gulden schonk.

Elders in het land werden verschillende acties opgezet om geld in te zamelen. In de Zeeuwse kustplaats Domburg vond in pension Duinoord een losse collecte plaats met een opbrengst van



Andries Staalman, Tweede Kamerlid voor de CDP namens het district Den Helder. Fotograaf onbekend, publiek domein.

ruim 148 gulden. In Middelburg werd een concert gegeven door een maritiem muziekkorps en in Hellevoetsluis werd onder leiding van de burgemeester een comité opgericht van enkele lokale organisaties dat in totaal 335 gulden inzamelde. In december van dat jaar kregen de slachtoffers van wie lichaamsdelen waren afgezet kosteloze kunstledematen van de Nederlandsche Vereeniging de Stuers. Die geste zal het leven voor hen dragelijk en werkbaar hebben gemaakt.

Bron: 47/2022



Reisverslag van Hr.Ms. Evertsen

20 Februari - 7 April 1960

Biak - Manilla - Singapore - Colombo - Djiboeti - Suez -
Izmir - Kanaal van Korinthië - Catania - Den Helder.

Commandant : Kapitein - luitenant ter zee J.A.v. Beusekom.

Biak - Manilla Op de 20^e Februari vertrok Hr.Ms. Evertsen uit Biak. Van Mapia uit werd koers gezet naar de ingang van de San Bernardinostraat en vandaar werd via de aanbevolen route naar Manilla gevaren.

Zodra het schip in het tyfoongebied kwam, werden de barometerstanden elk uur afgelezen. De aanloop van Manilla is eenvoudig. Men moet echter goede aandacht besteden aan de nog talrijke wrakken in de directe omgeving van de haven.

Deze vormen na de opruiming bijna meer gevaar dan vroeger, aangezien de meeste wrakken slechts tot enkele meters onder de waterspiegel werden gesloopt.

Ligplaats werd verkregen aan pier 13, welke dicht bij de uitgang van het haventerrein is gelegen.

Bij binnenkomst kwamen een liasonofficier van de Philippijnse marine alsmede de eerste secretaris van het Nederlandse gezantschap aan boord. De ochtenduren werden gebruikt voor het afleggen van bezoeken aan Hr.Ms. gezant te Manilla, Mr.R.M.Neuerburg, de chef-staf der Philippijnse landstrijdkrachten, de bevelhebber der Philippijnse zeestrijdkrachten en de burgemeester van de stad. Deze laatste ontving voor de eerste maal de commandant van een bezoekend Europees oorlogsschip. 's Middags werd een bezoek afgelegd bij de rear-admiral van de U.S. naval base te Sangley Point.

De volgende dag ontving de commandant alle bovengenoemde autoriteiten met uitzondering

van de burgemeester, op de lunch, waarmee de tegenbezoeken als gedaan werden beschouwd.

Zodra het schip gemeerd was, kwamen enkele dames en heren van de Nederlandse kolonie aan boord. Zij hadden een comité gevormd ter gelegenheid van het bezoek van Hr.Ms. Evertsen en ontvouwd een uitgebreid programma. Op het programma stonden bustochten naar het bergoord Tagaytay, gelegen aan het Lake Taal; twee bezoeken aan de San Niguelbrouwerij; een voetbalwedstrijd, gevolgd door een hapje en een drankje voor alle deelnemers en supporters bij een Engelse sportvereniging; een voetbal en een volleybalwedstrijd tegen de Philippijnse marine.

Elke avond kon worden gedanst in het gebouw van de United Seamen Organisation, waar een aantal leden van de Nederlandse kolonie telkenmale als gastvrouw en gastheer optrad. De eerste avond ontving Hr.Ms. gezant commandant en officieren te zijnen huize op een cocktail, welke een zeer geanimeerd verloop had. De laatste dag gebruikten de commandant en zes officieren de lunch in de army and navy club als gasten van de Philippijnse marine. De avond van deze dag ontvingen commandant en officieren een zestigtal genodigden aan boord. De Philippijnse marine had ter verhoging van de feestvreugde een combo van de Philippijnse marine kapel ter beschikking gesteld. Aankomst en vertrek van het schip werden opgeluisterd met muziek van deze marinekapel. Bij het vertrek deed een groot aantal leden van de Nederlandse gemeenschap het schip uitgeleide. Het gehele programma van dit bezoek was uitmuntend verzorgd en het geheel was een groot succes.

Manilla - Singapore

De 27^e februari 1960 vertrok Hr.Ms.Evertsen naar Singapore. Gevaren werd benoorden het North Danger reef en vervolgens via de Eastern route aangegeven in het boekwerk "Ocean Passages for the World". De weersomstandigheden waren zeer fraai. Het schip kreeg ligplaats op de naval base. Hier werd evenwel geen olie geladen; dat geschiedde de volgende dag te Pulu Bukum. Het bevaren van de straat Johore levert overdag, ook zonder plaatselijke bekendheid, weinig moeilijkheden op.

Bij de aankomst werd het schip opgewacht door de Nederlandse verbindingsofficier. Tevens was aanwezig de chef-staf van de Britse far eastern fleet.

Gezien het korte verblijf was er geen programma opgesteld. De commandant bracht nog een kort bezoek aan de chef-staf van de Britse far eastern fleet. Er werd een longroombezoek gebracht aan HMS Terror. De bemanning kon gebruik maken van de recreatiemogelijkheden van de basis. De Nederlandse verbindingsofficier nodigde de commandant en zeven officieren uit om 's avonds een drankje te komen gebruiken, waarna in een Chinees restaurant een zeer speciale maaltijd werd genoten.

Singapore - Colombo

Na het olieladen op de achtermiddag van de 2^e maart vertrokken wij naar Colombo. Tijdens deze oversteek hield het weer zich zeer goed. Te Colombo meerden wij aan de kop van de Delft pier. De loods deelde mede, dat er altijd tijdens het meren en ontmeren, ook al is er niet om gevraagd, een sleepboot beschikbaar moet zijn. In verband met het operatieve

karakter van het bezoek was ook hier geen officieel programma opgesteld. De commandant maakte zijn opwachting bij Hr.Ms. gezant en bij de captain of the Royal Ceylon navy. Deze bezoeken werden beantwoord.

De commandant en drie officieren waren gasten voor een lunch ten huize van Hr.Ms. gezant.

Colombo - Djiboeti

Na vertrek uit Colombo op 8 maart voeren wij via Mincoy bezuiden Socotra langs naar kaap Guardafui en vandaar rechtstreeks naar de haven van bestemming. Wederom waren de weersomstandigheden uitstekend. De haven van Djiboeti is modern. Olie en water kunnen rechtstreeks uit walaansluitingen worden geladen.

Na aankomst maakte de vice-consul zijn opwachting bij de commandant. Hierna legde de commandant, vergezeld van de vice-consul, bezoeken af bij de commandant van de Franse marine, de chef du territoire de la cote Frangaise des Somalis en de commandant supérieur des forces armées. Genoemde autoriteiten legden later in de morgen gezamenlijk een tegenbezoek af.

's Middags waren de commandant en twee officieren de gast van de vice-consul bij een lunch te zijnen huize. 's Avonds waren de commandant en alle officieren aanwezig bij een cocktail, welke werd aangeboden door de commandant van de Franse marine ter plaatse. De tweede dag van het bezoek gebruikten de commandant en de eerste officier, vergezeld door de vice-consul, de lunch bij de chef du territoire. 's Avonds bood de vice-consul de commandant en alle officieren een diner-dansant aan.

Dit gebeurde in zijn villa, gelegen in het dorpje Arta, ongeveer 40 km van Djiboeti verwijderd en ± 750 m. boven de zeespiegel. Het huis, voorzien van een groot terras, was fleurig verlicht.

Tijdens en vooral na de maaltijd werd gedanst. Een heldere maannacht zorgde voor enige extra sfeer.

Op de laatste dag van dit driedaagse verblijf dronken 's middags commandant en officieren een borrel bij de commandant supérieur des forces armées. 's Avonds was een ontvangst aan boord, welke werd bijgewoond door een groot aantal genodigden. De schepelingen stond een minder uitgebreid recreatieprogramma te wachten. Slecht een derde deel heeft veel verteur gevonden. Elke middag was er een landingsvaartuig ter beschikking om zwemlustigen bij een koraaleilandje te brengen. Van deze mogelijkheid werd slechts een matig gebruik gemaakt, aangezien voor dit soort ontspanning in Nieuw Guinea voortdurend gelegenheid was geweest.

Er werden twee voetbalwedstrijden en één volleybalwedstrijd gespeeld. Gedurende het verblijf stond commandant en officieren een taxi ter beschikking, welke gehuurd was door de Franse marine. Voor de schepelingen was voortdurend vervoer per vrachtauto beschikbaar. Het bezoek is zeer zeker geslaagd, hoewel aanvankelijk tegen dit langdurige verblijf werd opgezien. Mocht later een schip voor langere tijd hier een bezoek brengen dan verdient het aanbeveling dit te laten plaats vinden tussen oktober en eind maart. De maanden april tot en met september zijn zeer warm en benauwd; het klimaat tussen midden juni en half augustus is voor Europeanen nauwelijks te verdragen. Men leeft dan

alleen maar in die gedeelten van de woonhuizen, die voorzien zijn van een luchtverversingsinstallatie.

Djiboeti - Izmir

De 17^e maart vertrok Hr.Ms.Evertsen uit Djiboeti. Wij volgden de gebruikelijke route in de rode zee.

De weersomstandigheden waren zeer gunstig. Op 20 maart ankerden we in de baai van Suez.

Het olieladen had hier heel wat voeten in aarde. Nadat aanvankelijk was toegezegd, dat de olieprauw de 20^e ten 17.00 uur langszij zou komen, verscheen deze pas de 21^e ten 06.30 uur. De komst van deze lichter werd telkens om andere redenen uitgesteld. Het noordgaande konvooi begint om vier 's morgens plaatselijke tijd te vertrekken (het was nog wintertijd). Aangezien het laatste deel van de passage in het donker zou plaats vinden werd het kanaalzoeklicht aan boord genomen.Het schip mocht pas na de tankers vertrekken; het voer toen echter nog vóór de vrachtschepen.

Omstreeks 08.30 uur voeren wij het kanaal in. Kort na binnenkomst werd het zicht bemoeilijkt door een opstekende stofstorm. De storm, waarin windsnelheden van 15 mijl per uur werden gemeten, stond dwars over het kanaal. Het zicht was zo nu en dan tot nul gereduceerd. Toen de verdere doorvaart verboden werd, gingen wij ten anker in het grote Bittermeer. De storm ging even snel liggen als zij was opgestoken. Met nog eens een vertraging van 2f uur voeren we verder. De rest van de tocht verliep zonder incidenten. Op de eerste wacht passeerden we Port Said, om daarna met een 20 mijls vaart koers te zetten naar Izmir. Tengevolge van stormweer moest op de dagwacht van de 22^e vaart worden geminderd tot 10 mijl. De aankomst te Izmir werd hierdoor 24 uur uitgesteld. In Izmir meerden wij achter twee tankers met het achterschip naar de steiger. De haven was betrekkelijk nauw en is bezig te klein te worden voor het steeds drukker wordende scheepvaartverkeer.Een nieuw haventerrein is benoorden de stad in aanleg. Het voor drie dagen opgestelde programma was nu gecomprimeerd in de twee resterende. Dientengevolge was het wel wat overvol. Ter gelegenheid van het bezoek van Hr.Ms.Evertsen was Hr.Ms. ambassadeur in Turkije vanuit Ankara overgekomen naar Izmir. Direct na het meren maakte de Turkse verbindingsofficier zijn opwachting aan boord, waarna vervolgens de commandant, begeleid door de verbindingsofficier, bezoeken aflegden bij Hr.Ms. ambassadeur in Turkije (ten huize van de consul) de gouverneur van het district Izmir, de militaire commandant van d 2^e militaire zone, de burgemeester van de stad Izmir, de marinecommandant van de Aegean base en de commandant van NATO Southeastland. Gedurende de middag werden al deze bezoeken geretourneerd. 's Avonds hield Hr.Ms. ambassadeur een ontvangst in de allied officers club, waar de commandant en alle officieren waren uitgenodigd voor een diner, aangeboden door de marinecommandant van de Aegean base. op de tweede dag van het bezoek legde de commandant 's morgens een krans bij het standbeeld van Kemal Ataturk. 's Middags hield de commandant aan boord een lunch voor een aantal genodigden. In de avonduren was er een ontvangst aan boord, speciaal voor de Nederlandse kolonie, hoofdzakelijk landgenoten, die daar al generaties lang wonen. Ongeveer 45 maakten een zeer interessante excursie per bus naar Epheze. De

zeer grote Amerikaanse basis ter plaatse liet onze bemanning gebruik maken van haar faciliteiten zoals clubs en bioscopen. Als geschenk van de Nederlandse kolonie werd bij het vertrek een grote hoeveelheid vijgen en rozijnen aangeboden door één der leden van de kolonie, die exporteur van genoemde vruchten was.

Izmir - Catania

Na vertrek uit Izmir op 26 maart zetten wij koers naar de ingang van het kanaal van Korinthe. Gezien het feit, dat het kanaal 's Zondags van 06.00 uur tot 22.00 uur voor alle verkeer gesloten is, werd gezorgd dat het schip ten 05.00 uur voor het kanaal kwam. De loods, die aan boord kwam, was niet in staat om zich verstaanbaar te maken (dronken) Met de komst van een loods die wel iets anders dan Grieks sprak, was een uur gemoeid.. Met een sleepboot die vóór was vastgemaakt, werd het kanaal ingestoomd, waarbij de eerst genoemde loods beneden ging sturen. Deze vertraging had uit toeristisch oogpunt grote voordelen, doordat de doortocht nu bij daglicht plaats vond. De volgende morgen werd in Catania gemeerd.

De grote en ruime haven biedt geen enkele moeilijkheid. Na het meren maakte de consul der Nedrelanden zijn opwachting bij de commandant. Kort daarna begaf de commandant, vergezeld van de consul, zich naar de wal teneinde bezoeken af te leggen bij de prefect van Catania, de waarnemend commandant van de plaatselijke basis en de commandant der maritieme middelen. in de loop van de ochtend werden deze bezoeken beantwoord.

's Avonds gaven commandant en officieren een cocktail aan boord, welke onverwacht - de taalbarrière is immers in Italië meestal een groot struikelblok - een zeer geanimeerd karakter had, doordat vrijwel alle gasten Frans of Engels spraken. De tweede dag van het bezoek gebruikten de commandant en drie officieren de lunch ten huize van de consul. De laatste dag waren commandant en officieren uitgenodigd voor een thé dansant in de plaatselijk jachtclub.

Gedurende het verblijf werden twee excursies per bus gemaakt de Etna en Taormina, welke zeer de moeite waard waren.

Het schip is één middag open geweest voor bezoek. In geen enkele andere haven, op de thuisreis aangedaan, is tijdens de bezoeken hinder ondervonden van de bezoekers.

Men kwam hier echter mensen te kort om het geheel in de hand te houden en beschadigingen te voorkomen.

Overigens is het verblijf te Catania zeer geslaagd geweest.

Catania - Den Helder.

Op 31 maart vertrokken wij na het olieladen met bestemming Den Helder. De weersomstandigheden waren aanvankelijk gunstig, doch verslechterden na Gibraltar. Gedurende enige tijd, ter hoogte van de Portugese kust moest tijdelijk vaart worden geminderd. De vaart door het kanaal en over de Noordzee was gunstig.

Op de middag van 6 april meerden wij te IJmuiden teneinde de bevelhebber der zeestrijdkrachten en de vlagofficier van de technische dienst in te schepen. Hierna werd naar Den Helder opgestoomd, waar het schip op de platvoetwacht van dezelfde dag ten anker kwam. Onmiddellijk hierna werden de douane- en administratieve formaliteiten

vervuld.

Het schip liep 7 april ten 10.30 uur na een afwezigheid van bijna twee en een half jaar de haven binnen, na kort daarvoor geïnspecteerd te zijn door de commandant der zeemacht in Nederland.



DE OUDERDOMSGEBREKEN VAN Hr.Ms. EVERTSEN IN 1956.

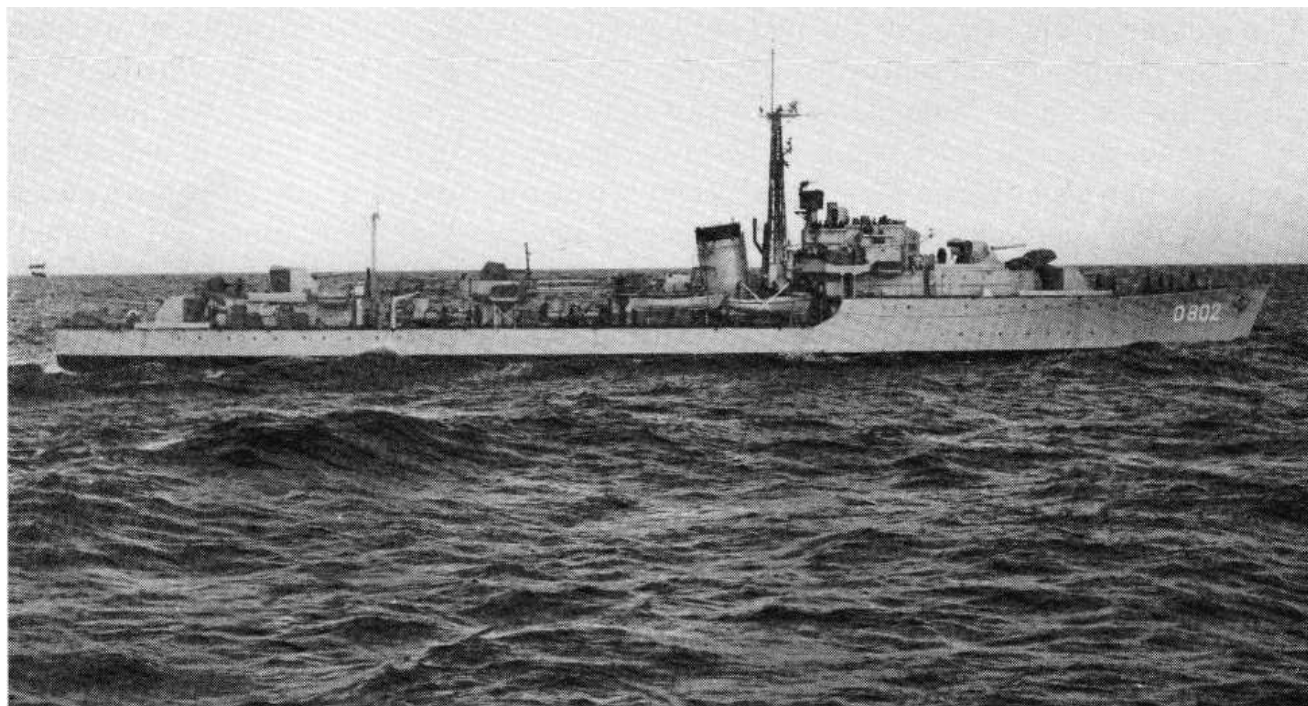
14

Gedurende de tweede wereldoorlog werden in Engeland veel destroyers gebouwd. Hr.Ms. Evertsen was een van de schepen die op het einde van de oorlog door de Koninklijke Marine werd overgenomen. Deze torpedobootjager werd daarna wederom intensief ingezet. Eerst in het voormalig Nederlands-Indië, vervolgens in de strijd in Korea en daarna werd het schip ingedeeld bij een van onze twee smaldelen waarbij veel geoefend werd. Kortom vanaf 1943 was de machinekamerinstallatie voortdurend draaiende geweest. Niet zo verwonderlijk dat in 1956 ouderdomsgebreken boven water kwamen. Een veelvuldige vraag in de techniek is altijd hoe lang iets meegaat voordat het breekt. De kunst daarbij is om te stoppen vlak voor het stuk gaat.

Daar zijn zeer diepgaande studies over verricht vooral voor de luchtvaart. In de praktijk aan boord van schepen was het vaak zo, dat er iets stuk ging waar helemaal niet op gerekend was, terwijl iets heel bleef waar men grote zorgen over had.

Voordat Hr.Ms. Evertsen met het smaldeel naar de Middellandse Zee zou vertrekken kreeg het schip in december 1955 nog een onderhoudsbeurt. Daarbij bleken de pijpplaten in beide condensoren in zeer slechte staat te verkeren. De Rijkswerf keurde de condensoren af. Op de pijpplaten heerst aan de ene zijde de koelwaterdruk en aan de andere zijde vacuüm. De pijpplaten worden daarom gesteund door steunbouten tussen de pijpplaten onderling. De pijpplaten waren tussen de steunbouten door het vacuüm enkele centimeters naar binnen gezogen. Het zeewaterbestendige materiaal was ernstig door ontzinking aangetast en had zijn kracht verloren. De gele kleur van het Muntz-metaal was verdwenen en de platen waren rood geworden door het koper wat overgebleven was. Hoe lang zou het duren voordat het zeewater naar binnen kon sijpelen en de condensor zout zou worden? Het was bekend dat Hr.Ms. Piet Hein, ook een Engelse jager uit de oorlogstijd, een jaar daarvoor lekke condensoren had gehad. Dat was op de uitreis naar Nieuw Guinea en dit schip had met moeite Cadix bereikt. Toen moesten enkele honderden condensor- pijpjes opnieuw worden verpakt. Op de Evertsen werd besloten een noodreparatie uit te voeren. Op de meest bedreigde plaatsen werden verzinkt ijzeren beugels aangebracht. Enkele pijpen met de "John Crane" pakking werden uitgenomen en roestvrije stalen bouten werden in de pijpgaten gedraaid en vervolgens met moeren aan de

beugels bevestigd. Er werden ongeveer 12 beugels gemaakt die als een soort bruggen het verder naar binnen zuigen van de condensorplaten moesten voorkomen. Erg veel vertrouwen gaf de reparatie niet, maar het schip kreeg toestemming om met de voorjaarsreis mee te gaan.



Hr.Ms. Evertsen in 1943 gebouwd in Engeland voor de Royal Navy. Op 1 februari 1946 in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Machine vermogen 40.000 APK. Snelheid van 32 mijl. In 1963 voor sloop verkocht.

Onderweg vroeg een heel ander probleem steeds meer aandacht. De schroefaswerkbussen begonnen steeds ernstiger te lekken. Aanzetten van de schroefaswerkbuis pakking hielp niet meer. Het drukstuk kon niet verder. Alleen de lenspomp kon uitkomst brengen en stond continue op de schroefascompartimenten bij. Tijdens een paar stilligdagen in een der havens in de Middellandse Zee kwamen de onderofficieren met een lumineus idee. Er moesten een paar strengen Vette Reimers bijgelegd worden. Twee liefhebbers boden zich aan voor de klus. De schroefascompartimenten moesten tijdens het werk onder overdruk gehouden worden om te voorkomen dat het zeewater naar binnen zou stromen. Deze compartimenten waren kubusvormig. Ongeveer 2x2x2 meter met een waterdicht luik aan de bovenzijde. Er werd een aansluiting voor de perslucht, een drukmeter en een telefoon aangebracht.

De beste mannen werden in het compartiment opgesloten. De grote luchtcompressor werd bijgezet en kort daarna kwam er een flinke knal. Een van de wanden bolde naar de andere kant, want zo'n compartiment is net een groot koekblik. Niets aan de hand dus en toen buitenboord de lucht langs de huid omhoog borrelde werd het drukstuk losgedraaid en werden enkele strengen vette pakking erbij gelegd. Toen men de over- druklucht in het compartiment liet ontsnappen kwam er weer een luide knal. De wand veerde weer terug en kwam in de

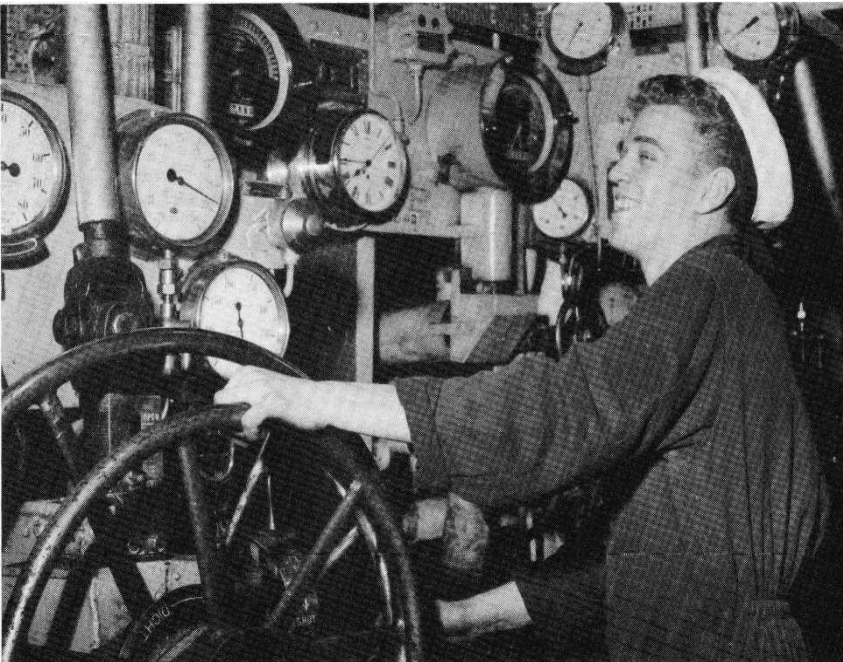
oorspronkelijke stand. De oude dame hield niet van het gepruts aan haar romp en liet ons steeds weer schrikken.

In het volste vertrouwen van ons technisch hoogstandje werd de reis vervolgd. Niets was minder waar, want de schroefas was ter plaatse van de vette pakking zodanig aangetast door corrosie dat de pakking werd vermalen en dezelfde lekkage optrad als op de heenreis. Het volgende ouderdomsgebrek trad op in Gibraltar, de laatste haven die werd binnengelopen voordat naar Den Helder werd teruggestroomd. Het stoombedrijf kon voor een weekend worden afgezet. Toen de hoofdstopklep van de ketel werd gesloten, begaf deze het. Dat wil zeggen, de klep drukte zich door de stoomdruk van de ketel weer open. Deze klep had een brugstuk op het deksel waarin de schroefdraad zat voor de klepsteel. De schroefdraad was afgeschoven, zodat het een losse klep was geworden. Onmiddellijk wilde het technisch personeel weer aan het werk gaan. In moeilijke omstandigheden blijkt het MK-personeel altijd toegewijd te zijn om weer een klus te klaren. Maar het repareren van een hoofdstopklep met eigen middelen tijdens een weekend werd niet zinvol geacht. Er was immers geen stoomlekkage en volgens Engelse voorschriften kon met een open stopklep eveneens stoom klaar gemaakt worden. Besloten werd op dezelfde ketel naar huis te varen, de stopklep stond al open. Voor de zekerheid werd deze met een U-vormig tussenstukje in open stand geborgd. Hr.Ms. Evertsen keerde zonder verdere problemen naar Den Helder terug.

De ongerustheid over de hoofdcondensators was onnodig geweest. Dit ouderdomsgebrek had geen nadelige gevolgen. Maar andere onverwachte ouderdomsgebreken hadden onze aandacht nodig gehad.

Dit verhaal geeft weer wat er zich in de machinekamer tijdens een voorjaarsreis heeft voorgedaan. Aan dek en in het smaldeel wisten weinigen daarvan. Iedereen aan boord heeft zo zijn eigen problemen en men weet niet precies wat er zich beneden afspeelt. Het heeft ook weinig zin dat te vertellen want men vergeet het snel. Toch is deze voorjaarsreis bij velen bekend gebleven vanwege de problemen die zich aan dek voordeden. Het was de reis van het "Ankerpark". Toen bij Ceuta het smaldeel ten anker was, stak er een storm op en door de

slechte ankergrond ging het smaldeel aan de haal. Om erger te voorkomen moesten de ankers gekapt worden. De meeste ankers werden niet meer teruggevonden. Vandaar de naam "Ankerpark" hetwelk in Den Helder reeds bekend was.



Manoeuvrerder aan de wielen op Hr.Ms. Evertsen in 1956. Groot wiel vooruit en klein wiel achteruit.

Stokersbak aan het schaften. De baksmester zit links. Het zeuntje schenkt in.



Bier feest in het versierde verblijf. De hondenwacht viel daarna niet mee.

IK SNAP ER GEEN BAL VAN

15

Het begon met een lekke flens in de hoofdstoomleiding van Hr.Ms. Zeven Provinciën. Daardoor moest het schip terugkeren naar Den Helder. Het binnenlopen van de haveningang op 26 augustus 1958 mislukte als gevolg van een uitwijkmanoeuvre voor andere schepen in het vaarwater. Het schip liep omhoog tegen het westelijk havenhoofd. Wie herinnert zich dat niet!

Onmiddellijk werden maatregelen genomen het schip lichter te maken, teneinde kans op breken te voorkomen. Olie en munitie werden in recordtijd gelost. De olieprauw, "Oliefant" genaamd, bracht zijn lading naar het logementsschip Hr.Ms. Tromp omdat alle voorraadtanks in Den Helder helemaal vol waren.

Op de Tromp was de nieuwe was- en mandiekamer nog maar kort in gebruik. Daarvoor waren de rookkanalen van de 4 ketels uit de schoorsteenoploop verwijderd. Een geweldige accommodatie verbetering want als logementsschip was de vooroorlogse Tromp in 1958 nauwelijks meer te gebruiken. Bij de afbraak in de schoorsteenoploop was binnenboord de olielaadleiding doorgebrand en voor een gedeelte weggehaald. Buitenboord was de aansluiting met een mooie koperen dop gebleven.

In de vroege ochtend kwam de "Oliefant" langs en moest een olielaadploeg worden samengesteld. Er was niemand bij die eerder op dit schip olie had geladen. Dat was sinds jaren niet meer gebeurd en alles moest opgezocht worden. De afsluiters van de tanks waarop geladen kon worden, werden geopend en bij deze tanks zaten slaperige machinisten die uit hun kooien waren gehaald. Nadat het overpompen een tijdje aan de gang was viel het op dat de peillinten geen olie aangaven. Waar was de olie gebleven? Dat werd goed duidelijk voor de bemanningsleden die na overall de mooie was- en mandiekamer binnenstapten. Zij stonden tot hun enkels in de dikke olie. Goede morgen! Zoals bekend komt een ongeluk nooit alleen!

Op de Zeven Provinciën vlotte het beter. Het lukte de marine sleepboten de kruiser vlot te trekken tot verdriet van de commerciële sleepboten die buitengaats op buit lagen te wachten. Een duikeronderzoek gaf aan dat het schip weinig schade had opgelopen. Alleen SB kimkiel was door het basalttalud nogal verbogen. In verband met de voortgang van het oefenprogramma besloot de marineleiding het schip in de vaart te houden tot de periodieke dokbeurt in november. Na laden van brandstof en munitie gingen wij dan ook weer naar zee.

Er was geen vuiltje aan de lucht en bij een normale vaarten tot 15 mijl per uur gaf de voortstuwingsinstallatie wat van haar verwacht mocht worden. Zodra echter werd aangezet tot een vaart boven de 15 mijl per uur, werd een gerommel hoorbaar dat met de tijd in hevigheid toenam. Niet erg verontrustend maar wel hinderlijk en aanleiding genoeg om attent te blijven en het onderzoek voort te zetten. De haard van het lawaai lag bij SB koelwaterinlaatschoep. Bij diverse gelegenheden vroegen we duikerassistentie om ter plaatse onder het schip te inspecteren. Nergens werd een mogelijke oorzaak van het lawaai gevonden. Zelfs niet nadat een duiker zover mogelijk de inlaatschoep was ingekropen. Hij kwam er gelukkig ook weer levend uit. *"Ik snap er geen bal van,"* zei ik tegen de OG (oudste ondergeschikte).

Op 1 november 1958 viel het schip droog in het dok bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Samen met de OG daalden wij in het dok af voor inspectie.

"Daar ligt uw bal," zei hij fijntjes. Ik keek in de richting die hij aanwees en zag in de midscheeps onder SB koelwater-inlaatschoep een kogelrond voorwerp liggen ter grootte van een voetbal van ruim 20 cm diameter, maar nauwelijks te tillen. Een bal basaltsteen die als ruw stuk taludbescherming bij het geboeid raken van het schip door de inlaatschoep was opgeschept.

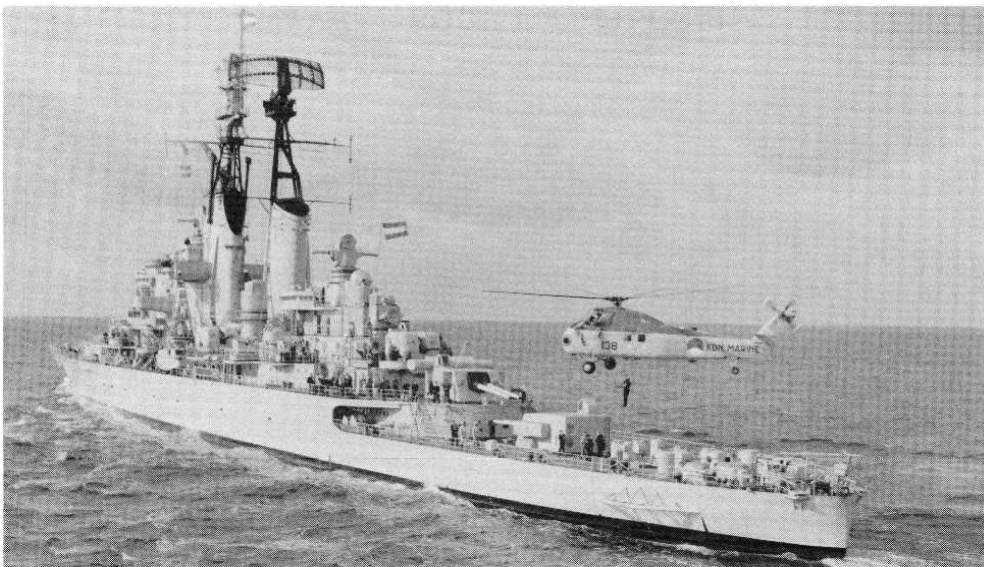
Nu wilde het geval dat in de dubbele bodem van het schip aan die inlaatleiding een af geblinde zij spruit zat, welke nooit werd gebruikt en waarvan het doel mij onbekend was. In die zak of beter gezegd in dat hol had de steen zich genesteld, onzichtbaar voor de duikers. Door de

kracht van het instromende water boven 15 mijl per uur was de steen, al rondwentelend tegen het omringende staal, een volkomen ronde bol geworden. Later vonden we veel basalt- slijpsel en splinters in de koelwaterleiding van de betrokken condensor.

Deze bol heeft nog tijden in mijn voortuin in Den Helder gelegen, totdat deze situatie, een niet met mijn en dijn op de hoogte zijnde persoon, te machtig werd. Het zou aardig zijn voor die persoon als hij de geschiedenis en afkomst van dit rijks voorwerp wist.

De twee kruisers hadden dezelfde MK-installatie. Twee units, elk met 2 ketels en één turbine-installatie. Maximaal vermogen 85.000 APK. Maximum snelheid 32,3 mijl. Een roer. 120 man MK-personeel.

Kiellegging in 1939. Beide schepen werden in 1953 in dienst gesteld en zijn beide aan Peru verkocht. De Ruyter in 1973 als Almirante Grau, De Zeven Provinciën in 1976 als Aguirre.



Hr.Ms. De Ruyter



Hr.Ms. De Zeven Provinciën

Team, Taal en Tekens

Wie zich wil oriënteren of voorbereiden op de functie van 'maat' aan boord van een zeilend charterschip kan sinds 15 jaar terecht bij de 'Basistraining Zeilvaart'. Als Martine van Lier aan boord stapt blijkt het te gaan om een intensieve vijfdaagse cursus die, dankzij cursisten uit Engeland en Duitsland, inmiddels ook drietalig is.

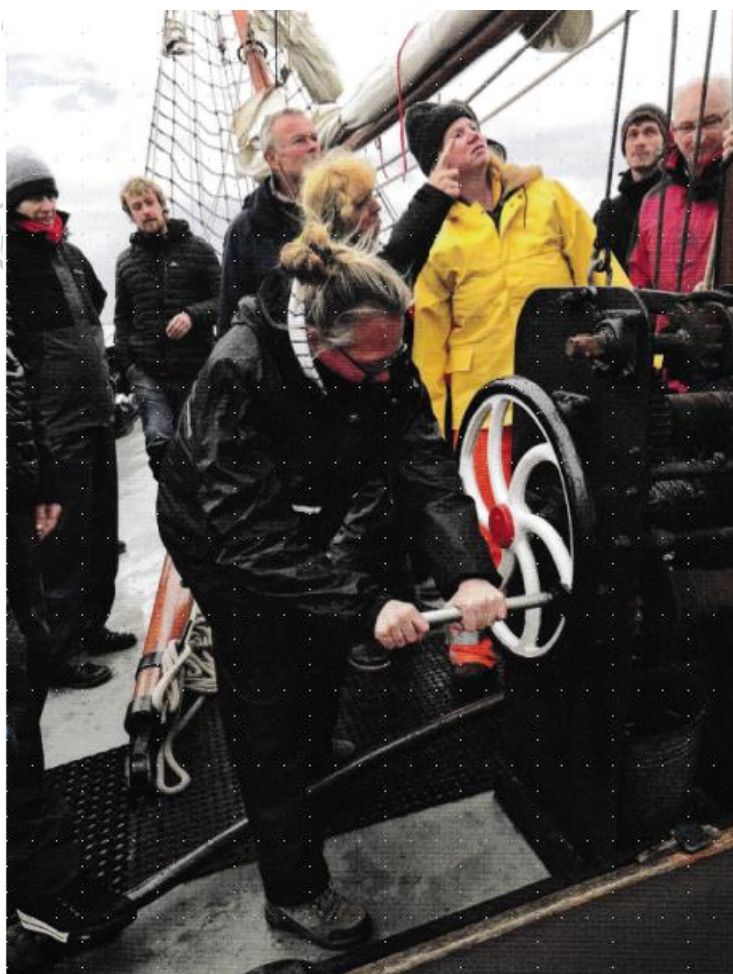
Door: Martine van Lier

Het weerbericht is winters: te koud voor de tijd van het jaar, regen, wind en onweer... dat belooft wat. Dik ingepakt tegen de elementen verschijnen veertien cursisten in de Haven van Lelystad. Zij schepen in voor de vijfdaagse 'Basistraining Zeilvaart' aan boord van de tjalk *Res Nova*, benieuwd naar wat hen te wachten staat. Dat het geen vakantietripje zal worden weten we al wel: een programma van vijf dagen met een ochtend-, middag- én avondgedeelte betekent dat er serieus gewerkt moet worden. En toch hebben we ons allemaal vrijwillig voor deze vijfdaagse cursus ingeschreven. De Basistraining Zeilvaart is bedoeld voor wie zich wil oriënteren of voorbereiden op de functie van 'maat' aan boord van een zeilend charterschip en dan moet je wel van wanten weten.

Een beetje onwennig nog warmen wij ons aan de koffie met koek en maken alvast kennis met elkaar. Het is een zeer diverse groep mensen, in leeftijd variërend van 20 tot 65, fifty/fifty mannen en vrouwen. Bij de voorstelronde blijkt al dat er grote verschillen zijn in voorkennis en ervaring. Ook de motivatie om met deze training mee te doen en de verwachtingen ten aanzien van de training lopen sterk uiteen. Interessant: wat gaat dat betekenen voor deze intensieve vijfdaagse samenwerking? Zal het voor de één niet veel te snel gaan en voor de ander juist te langzaam? Zal er begrip zijn voor de onderlinge verschillen?

Twee schepen

Al snel blijkt dat het een drietalige vijfdaagse moet worden: naast Nederlanders zijn er ook cursisten uit Duitsland en uit Engeland, wat de uniciteit van deze basistraining nog eens onderstreept. Ook dat is, naast toeval, alvast een goede voorbereiding op de praktijk: ook de gasten van wat in de volksmond nog de Bruine Vloot heet

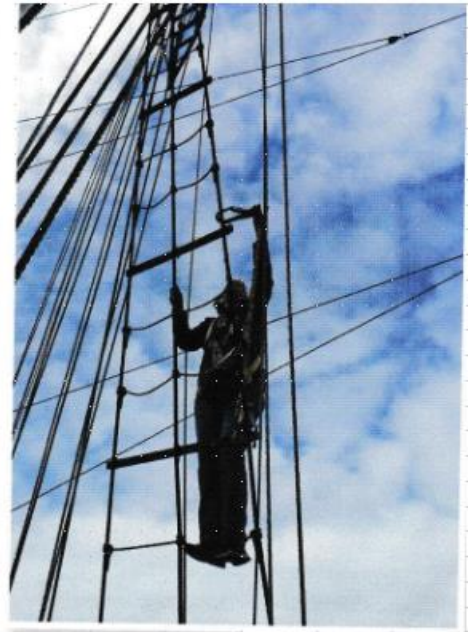


Leren omgaan met de zeillier, een instrument waarmee de maat moet kunnen lezen en schrijven

komen uit allerlei landen. Dan is het handig wanneer je als maat voorbereid bent op het geven van instructies in verschillende talen, ondersteund door aanwijzingen met handgebaren.



Een cursus in het vroege voorjaar betekent soms donkere wolken en en dik inpakken



Werken met lifelines voor de bewustwording rondom veiligheid aan boord

De Basistraining Zeilvaart wordt al 15 jaar verzorgd door trainer Peter Lock, maar dit jaar voor het eerst in één blok van vijf dagen. Het is een intensieve kennismaking met wat het werken als maat op een charterschip van je vraagt. Uiteraard ben je in vijf dagen nog geen volleerde maat, maar je hebt wel met alle aspecten van dit werk kunnen oefenen en kunnen ervaren of het bij je past.

De eerste vier dagen oefenen we op de klassieke eenmast tjalk *Res Nova*, de laatste dag op de dwarsgetuigde brigantijn *Bounty*. Een goede keuze van de cursus-organisatie om met twee heel verschillende schepen te varen; beide schepen hebben heel andere vaareigenschappen en bedienen bovendien een heel andere markt. De tjalk *Res Nova* doet meerdaagse tochten en heeft ook slaapaccommodatie. De brigantijn *Bounty* heeft een grote lounge en uitgebreide keuken en doet alleen maar dagtochten. Daardoor trekken deze schepen ook een verschillend publiek aan. Als toekomstige maat is het goed om je af te vragen wat beter bij je past.



Lijnen beleggen op de nagelbank, Peter Lock (op de rug gezien) legt uit

Gehaktmolen

Het doel van deze training is, naast het opdoen van 'basiskennis', ook de bewustwording van het aspect veiligheid aan boord. De technische aspecten van het zeilen komen zowel theoretisch als praktisch aan bod: het leggen en gebruiken van knopen, het hijsen en strijken en opdoeken van de zeilen, de hele fabriek in de machinekamer, de werking van de zeillier, zwaardlieren en ankerlier, het koers uitzetten, sturen, overstag gaan en gijpen en tenslotte het

afvaren en aanmeren. Al deze techniek is reuze interessant, maar in de praktijk ook niet geheel ongevaarlijk. Niet voor niets wordt de zeillier nog wel eens wat plastisch de “gehaktmolen” genoemd. Geen instrument voor ongeoefende gasten om eens mee te gaan experimenteren.



Zeker als je dit werk beroepsmatig wilt gaan doen is het niet onverstandig om stil te staan bij de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid die men aan boord hebt, als schipper maar ook als maat. Advocaat Ynke Ooijkaas, gespecialiseerd in maritiem recht en huisadvocaat van de BBZ, gaf hierover een helder en overtuigend gastcollege aan boord. De schipper draagt uiteraard een grotere verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid

De twee zeer verschillende cursusschepen - links de *Bounty* en rechts de *Res Nova* - zorgen duidelijk voor een meerwaarde van de Basistraining, Ze zijn niet alleen heel anders getuigd maar varen ook met andere gastengroepen

heid op zijn of haar schip. In de regel heeft de schipper een P&I- scheepsverzekering (*protection & indemnity*) voor personeel en opvarenden. Maar ook de maat heeft een eigen verantwoordelijkheid. Ynke's dringende advies is om als maat de afspraken over je werk goed op papier vast te leggen. Dat kan in de vorm van een arbeidsovereenkomst als je in loondienst gaat werken of met een zogeheten Overeenkomst van Opdracht als je als zelfstandige meewerkt. Je regelt daarin de afspraken over werkdagen, BTW, uurloon, bruto/netto uitbetaling, vakantiedagen, verzekering en rechtsbijstand. Het is goed te weten dat maten tegen gereduceerd tarief lid kunnen worden van de BBZ, die voorbeeld-contracten voor maten ter beschikking heeft.

Omgang met gasten

De techniek aan boord is één ding, maar het omgaan met mensen is in de chartervaart minstens zo belangrijk. Gedurende het vaarseizoen stapt elke paar dagen een volgende groep aan boord met onwennige mensen, die nog niet weten hoe zo'n schip werkt, wat ze zelf mogen doen en waar ze vooral vanaf moeten blijven. Dat vraagt om een dienstverlenende instelling en om voortdurende alertheid. Hier moet je wel tegen opgewassen zijn. Iedere schipper en iedere maat ontwikkelt daarvoor zijn of haar eigen manier en leert dat doorgaans



Aan de open lus waarmee de landvast wordt geworpen herken je een goede maat

in de praktijk door het te doen. Een sterk punt in deze basistraining is de aandacht voor dit basale onderdeel van het vak.

Al op de eerste dag merkt trainer Peter Lock op dat slechte communicatie doorgaans de oorzaak is van dingen die misgaan aan boord. Hoe waar dat is heb je nog niet direct in de gaten, maar gaandeweg toont zich dat steeds weer. Het regelmatig houden van evaluaties is een goede manier om je steeds bewuster te worden van het belang van een goede communicatie aan boord. Het zit hem in ogenschijnlijk kleine dingen, zoals het even melden dat je van boord gaat of een half uurtje onder de luiken blijft; altijd fijn om te weten dat iemand in elk geval niet overboord gevallen is.

Een ander voorbeeld is het geven van een bevestiging aan de schipper als een opdracht goed is uitgevoerd, bijvoorbeeld als je als maat het voorschip met een voorspring hebt vastgelegd.

De schipper weet dan zeker dat het schip vastligt en kan gas bij geven om het achterschip naar de kant te krijgen. Een heikel punt is vooral het losgooien van de bakstagen, want dat kan je een mast kosten als je dat te vroeg doet: het is maar goed dat we dat flink vaak geoefend hebben.



Nogmaals oefenen op het droge, en nogmaals, en nogmaals, en nog een keer...

Dromen

's Avonds na werktijd spreken we met elkaar over hoe het zou zijn om maat te zijn. Op wat voor soort schip zou je willen werken en met wat voor schipper? Zou je het hele seizoen inzetbaar zijn, of alleen als invaller, of

bijvoorbeeld met een collega-maat in een twee-weken-op twee-weken-af rooster? Hoe kun je een seizoen als maat combineren met andere taken, bijvoorbeeld als je nog kinderen thuis hebt? Hoe kun je seizoenswerk doen en toch ook nog verdienen in de winterperiode? Want van je inkomen als maat, een halfjaar per jaar, kun je doorgaans niet leven.

Daarom zijn maten vaak studenten, die een paar jaar als bijbaan werken als maat. Als zij gegrepen worden door het zeilen, willen sommigen uiteindelijk een eigen schip, waarmee zij zorgen voor de nieuwe aanwas onder de schippers. Mede dankzij hen kan de wereldwijd beroemde Nederlandse chartervloot met haar bijzondere, historische schepen in stand worden gehouden. Wat zijn de dromen van de mensen die het afgelopen jaar meededen aan deze Basistraining Zeilvaart?

Lenneke heeft de theorie-opleiding zeezeilen op de Enkhuizer Zeevaartschool al gedaan, maar wil ook ervaring opdoen met binnenschepen. Ze heeft nog de parttime zorg voor schoolgaande kinderen en werkt nu als brug- en sluiswachter. Ze is geïnspireerd geraakt door de duurzame zeilende vrachtvaart en heeft geholpen met het opknappen van de *Tres Hombres*. Zij hoopt op parttime werk als maat, zodat ze dat kan combineren met de zorg voor haar kinderen.

Carolien werkt al in de chartervaart als kok, gastvrouw en reisgids aan boord en merkt dat klantgerichtheid en gastvrijheid aan boord steeds belangrijker worden. Zelf wil zij meer allround

inzetbaar zijn, zodat zij ook af en toe kan invallen als maat of schipper. Zij heeft alle vaarbewijzen al, evenals haar marifoon- en radarbewijs en ze heeft een theoretische zeilmodule gehaald. Maar voor haar is duidelijk dat alleen theorie niet volstaat; praktijkervaring opdoen is voor haar een voorwaarde. Zij raadt elke medewerker en aspirant medewerker in de chartervaart aan om deze praktische Basistraining Zeilvaart te doen.



Hoe doe je snel en handig de voorzeilen op, staand in het klui-
vernet?

Niels, Laurens en Arik zijn de jongsten van de groep en weten alle drie zeker dat zij maat willen worden. Sterker, twee van de drie hebben al een afspraak met een schipper staan. Zij zien het als een mooie ontwikkeling om als jonge mannen een aantal jaren seizoenswerk te doen, nu ze niet te duur zijn. Als het zeilen echt hun roeping blijkt, willen ze later misschien werken als schipper. Vinden zij het salaris van een maat niet te laag? Ach, ze kunnen het er nu nog van doen. Ze realiseren zich dat de reizen duurder worden als het loon van de medewerkers hoger wordt, waarmee de goedkopere reizen en eenvoudiger schepen misschien van de markt verdwijnen. Het hele spectrum van goedkoop tot duur en van basic naar luxe zou in hun ogen moeten kunnen blijven, ook al betekent dit een laag loon voor de maat. Wat een mooie sociale gedachte is dat!

Fysiek zwaar

Wilfried wil na een verblijf in een afkickklinik niets liever dan re-integreren. Hij kwam via de dagbestedingsstichting "De Wilde Vaart" bij charterschipper en reder Remy de Boer terecht. Wilfried kan bij hem aan de slag als onderhoudsmedewerker en als maat. Wilfried is zeer gemotiveerd en komt er wel. Door deze ervaring is zijn advies aan de afkickklinik: Overbrug de periode na de kliniek met dagbesteding en uitzicht op wonen, werken, leren en doen wat je echt wilt. De scheepvaart biedt hiervoor goede mogelijkheden.

Nel wil kijken of zij als maat breder inzetbaar kan zijn, maar is er in deze training al snel achter gekomen dat het werk op een zeilschip fysiek te zwaar voor haar is. Zij heeft al een afspraak om als medewerker mee te varen op een fietsvakantieschip. Een paar dagen na de training stuurde zij al foto's van haar eerste reis met dit schip, waar zij helemaal op haar plek is.

Claire is samen met haar man Gabriël de trotse nieuwe eigenaar van een eigen scheepswerf. Beiden zijn afgestudeerd aan de TU Delft en leggen zich nu toe op de nieuwbouw, ombouw en reparatie van klassieke zeilende beroepsvaartuigen. Claire wil in deze training zelf ervaren wat schippers en maten meemaken als zij aan boord van charterschepen werken, met alle machines en techniek aan boord, vooral als daar ook nog onervaren gasten omheen lopen. Zij heeft vooral gekeken waar de risico's liggen en hoe het gesteld is met de veiligheid van passagiers en medewerkers aan boord.

Owain tenslotte is speciaal voor deze training overgekomen uit Wales. Nu werkzaam als tuinman weet hij zeker dat zijn toekomst ligt in de scheepvaart. Toen hij vorig jaar als gast meevoer met het tall ship *Bessie Ellen*, een kits uit 1904, was hij verkocht: toen schipper Nikki hem vroeg om terug te komen als scheepsmaat bedacht hij zich geen moment. Een vriend uit Harlingen wees hem op deze Basistraining Zeilvaart; voor hem de ideale voorbereiding op zijn nieuwe baan als maat op de *Bessie Ellen*.

Voor ons allen, inclusief de daadkrachtige schipper Maarten van Nieuwland van de *Res Nova* en de enthousiaste schipper Alex van Klaveren van de *Bounty*, de wijze trainer Peter Lock en de bedachtzame kok Janny van der Klooster, was dit een leerzame en plezierige vijfdaagse. Naast technische kennis en praktische ervaring vormde de bewustwording van veilig werken een rode draad door de training. Dit gaat verder dan weten hoe een lier werkt. De uitspraak 'communicatie, communicatie, communicatie' zullen we vast nooit meer vergeten. Communicatie door duidelijke opdrachten en bevestigingen brengt rust en veiligheid aan boord. Maar het brengt ook respect voor elkaar, tussen schipper en maat, tussen de bemanning en de gasten. Goede communicatie zorgt voor een goede verstandhouding en een vriendelijke sfeer aan boord: goed voorbeeld doet goed volgen.



Met z'n tweeën aan het werk met de bakstagen om te leren helder te communiceren

Bron: 2020/1



Apenstreken

Er zijn natuurlijk veel verhalen over de diensttijd in Indië of Nieuw Guinea.

Verhalen van oud-mariniers, maar er zijn natuurlijk ook dienstplichtigen van andere onderdelen naar de Oost gegaan indertijd. Zo ook van de landmacht. Veel mannen hadden als maatje een al of niet getemde aap, die zij met veel liefde verzorgden, maar die ook vaak echte apenstreken uithaalden.

Uit het gedenkboek 4-11-RI (regiment Infanterie) van een veteraan heb ik onderstaande verhaaltjes opgetekend.

De witte sportbroek

Er was een periode dat ons tenue werd uitgebreid op een fantastische manier. We kregen een wit broekje. Geen discriminerend gedoe hoor!

Zelfs die van de officieren waren gelijk aan de "onze".

Sociaal gezien goed verantwoorde kleding. Geen gulp die open zou kunnen springen, maar wel een goed elastiek wat "binnen" hield wat ook "binnen" behoorde te blijven.

Een zak voor de portemonnee? Nee! Was ook niet nodig voor een salaris van 55,= gulden. Per week? Nee, per maand!! Hoor ik daar iemand lachen ?

Kortom het was een kledingstuk dat opviel, zelfs bij de baboes.
Het resultaat was: veel vermissingen tijdens wasbeurten.
Broek vermist? En niet tijdens de patrouille?
Dan 3X de prijs betalen! (In Den Haag krijgen ze nu nog rode oortjes als ze dit lezen)

We woonden in Poerwokerto naast de officiersmess. Op een gegeven moment heeft een van mijn apen een officiersbroekje gepikt en dat stuk heb ik verruild voor een banaan. Geen probleem en zodoende voor mij geen boete!!
Verschillende mannen hebben deze "bananenfoef" toegepast met zeer veel succes!



Bron: Voorwaarts / 54^{ste} jaargang
Nr. 3 / 2019



KAAPVAARDERS EN PIRATEN

Jan van Rensdorp

Laten we wel wezen: al die mannen die na 1568 uit wanhoop, ellende en doodsbedreiging naar zee vluchtten en zich Watergeuzen gingen noemen - dat was natuurlijk een ongeorganiseerde bende. Oké, ze waren vóór Willem van Oranje, maar het was een ander die enigszins orde in de chaos trachtte te scheppen. Zijn naam? Jan van Rensdorp.

Door: Arne Zuidhoek

Die Watergeuzen, ze hadden er natuurlijk geen idee van met hoeveel ze waren, hoe zij zich eventueel zouden kunnen organiseren en - heel, heel belangrijk - hoe zij aan de kost moesten komen. Natuurlijk waren ze Willem van Oranje goed gezind en moest de Prins van Oranje met hen werken, want met zijn legers verloor hij elke slag. Wie bleef hem over? Willem verstreekte de watergeuskapiteins zijn fiat middels “*Bestellingen ter oorlog*”, “*commissies*” ook wel aangeduid als kaper- of merkbrieven, of “*brieven tot repressaille*”, al werden deze brieven door geen enkele autoriteit gedekt. En er waren er velen die nooit zo'n papier hadden ontvangen en toch zijn vlag voerden.

De chaos was groot, al die mensen waren echte, oprechte piraten, zo veel is wel duidelijk. Zij behaalden niet alleen buit op de Spanjaarden en de Spaansgezinden, zij beroofden zonder enig bezwaar onderdanen van bevriende naties. De opdracht: breng enige orde in die bende, was nauwelijks haalbaar. Historicus Bor schetste het probleem aldus en beter kan de situatie rond 1570 niet worden verwoord:...”door de weldra volgende neêrlagen te land, en het ontbinden van het leger was de zeeoorlog, ook door het wegtrekken der vorsten naar Frankrijk aan alle leiding ontsnapt en in zeeroverij ontaard, die elke kapitein voor zich en tot zijn eigen voordeel dreef, zonder onderscheid te maken tusschen onzijdigen en vijanden.” *

Orde moet er zijn

Elke kapitein? Nee, er was een zekere Johann van Ranzdorf die besloot op papier te zetten waaraan de mannen op zijn geuzenschip zich behoorden te houden. Hij besepte maar al te goed dat de aanwijzingen die de Prins van Oranje had gegeven met betrekking tot een goede orde en tucht nauwelijks tot enig nut waren, dus besloot deze kapitein zelf ‘artikelen’ op papier te zetten om de mannen op zijn geuzenschip in toom te houden.

Van Ranzdorf was een zogeheten oosterling. Dat wilde toen zeggen: uit het nabije oosten van de Nederlanden. Deze Johann van Ranzdorf (hier: Jan van Rensdorp), geboren te Darmstadt, wilde het meteen duidelijk stellen: de watergeuzen vormen de marine van een land dat (nog) niet bestaat. Want hij opent zijn artikelbrief aldus:

‘Dese naevolgende articulen zijn geordineert by Johan van Rensdorp, Capitein van wegen ons g. he. Wilhelm, prinse to Oraniën, grave van Nassau etc., om op sine schip van Oorloch te gebruicken ende te onderhouden’.

Let op het woord “onderhouden.”

Zijn geschrift bevat 23 artikelen plus een appendix. In het eerste artikel gaat Van Rensdorp in op Willem’s wens ‘*Dat de Capiteinen elk op zijn schip hebben sullen eenen Minister [predikant].*’ Rensdorp stel: prijs op straffen voor hen die zowel ’s morgens als ’s avonds niet aan dek komen



linksboven: De mannen van van Rensdorp en Van Rensdorp zelf, werden na ampel verzet bij Oostende ontwapend, bij elkaar gedreven en aan het Spaanse gerecht overgeleverd. Met voor-spelbaar resultaat. (Pentekening A. Zuidhoek)

rechtsboven: Neelke van IJsselstein. Met Tanneke Bleekster is Neelke de enige vrouw die met de Watergeuzen kan worden geassocieerd. (Pentekening A. Zuidhoek)

onder: Embleem van de geuzen. (Gravure van P.Serwouters, in: *Nederlandsche Gedenck-clanck*, c.1626)

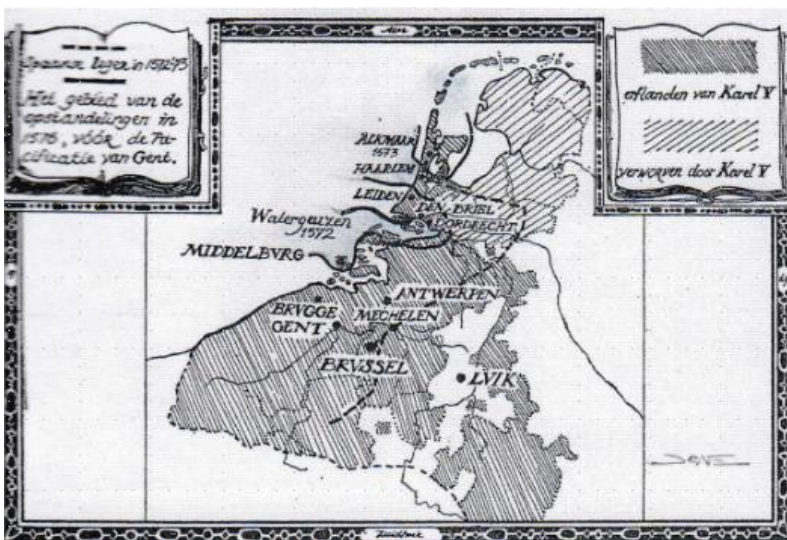
om "Goods Woort te hooren by verbuerten een schelling, een helft voor den armen ende een helft voor den perfoost (provoost).

Art. 3: "dat alle die scheephouden of soldaeden sullen gehouden sijn, haeren Capitein behoorlijcke gehoorsaemheit te bewisen";

Art. 5: "dat allen die ghene die men op der wacht vint slaepende, ofte die sijn wacht niet wel en verwaert, sal ten eersten in den boeien geslaegen ende voor de mast gestraft sijn, te anderdenmael sullen se driemael van den rae affdansen, ende ten derdenmael sal hij, met een coorde om zyn hals after het boot gebonden zyn ende te lande gesleept, ende alsoe voor schellem van het schip gewesen te sijn" ;

Art. 12: 'alle die ghene die tegens wille van den bottelier, ofte met perforste [provoost], enich cost ofte dranck ofte anders uit die bottelerie haelt, sal driemael van den rae affdansen.'

Vrouwen aan boord



boven: De Nederlanden tijdens de Opstand. Gebied van de watergeuzen in blauw. (Pentekening van A. Zuidhoek)

rechtsboven: Een volwassen oorlogsschip spoedt zich naar het strijdgewoel, het dek vol strijdbaar volk onder de kleuren van het Spaansgezinde Amsterdam. De meeste schepen van de "smalle vloot" voeren toen met het grootzeil uitgehouden door een zware spriet, -Heel modern voor die tijd was dit schip uitgerust met een zijwaard. Détail van het schilderij Slag op het Haarlemermeer van H.C Vroom (1566-1640?). Collectie Rijksmuseum Amsterdam)

rechts: Het volledige schilderij; op de achtergrond is Haarlem te zien, met de St. Bavokerk.



Zulke artikelen komen aardig overeen met de artikelbrieven van een eeuw later van de tot communisme neigende “Broeders van de Kust”, de boekaniers en filibusters die zélf wel uit maakten voor wie zij uitvoeren (in eerste instantie voor zichzelf). Maar bij hen werd er zeer expliciet, naast de bepalingen over de vergoedingen voor het verlies van een arm of een been of een oog en dergelijke, een artikel toegevoegd. En wel deze: “Geen jongen of vrouw aan boord. Indien er iemand wordt betrap van de andere sexe te verleiden of mee naar zee te nemen wordt hij met de dood bestraft”. **

Maar Jan van Rensdorp nam deze regel niet in zijn artikelbrief op. Hij had een reden. Een goede reden. Hij hield een dame aan boord. Zij heet Neelke. Uit IJsselstein. Zij is een van de weinige vrouwen die in de geschiedenis van de avonturiers op zee opduiken. In mijn archieven tel ik ruim zeventuizend piraten: daaronder slechts honderd vrouwen; en zeker de helft daarvan is fictief, oftewel “wensvol denken”.

Vrouwen

Neelke. IJsselstein. Watergeus. Dat is alles wat we van haar weten. En dat geldt eveneens voor alle bemanningsleden van het schip dat Van Rensdorp met eigen middelen voor het goede doel had aangeschaft. En, mét zijn leven, heeft verloren. Omdat hij met al zijn mannen in augustus van het jaar 1571 door vissers uit Oostende met behulp van Spaanse soldaten gevangen is genomen, weten we uit de afgenomen verhoren hun namen, soms hun beroep, en hun herkomst”. ***

In de geschiedenis blijven bijna altijd uitsluitend de namen bekend van diegenen die vooraan stonden, vanwege hun geld of vanwege hun inzicht en hun geluk. Zelfs in het geval van de watergeuzen denkt men eerder aan een Willem de Zwijger dan aan een Lumey of Sonoy. En zeker niet aan ene Comelis Hendricksz, een smid die zich in Vianen had ingelaten met de beroeringen, die al in 1567 moest vluchten voor de Bloedraad en in 1571 werd gehangen omdat hij tot de bemanning van Jan van Rensdorp behoorde.

En ook niet aan Olivier Uyter Wulghen, barbier, Adolf de la Croix en Adriaan Huelbloc uit Gent, idem dito; en niet aan Hans Fries en Rochus Pietersz uit Winaldum, Friesland; en aan kleermaker Jan Wingen uit Ronsse of aan de klerk Herman Jansz uit Leeuwarden die in Londen als palfrenier had gewerkt eer hij op het schip van Van Rensdorp terechtkwam en met hem in augustus 1571 als piraat gehangen werd. Ik meld hen hier. Zij hebben recht op hun moment van glorie, nu - zij verloren hun leven voor een beweging die ons veel goeds heeft opgeleverd.

Of men het lef heeft gehad om met al die lui ook Neelke uit IJsselstein te hangen is niet bekend.

* Geciteerd in J.J. Moerman - *De Piraten Komen. 's Gravenhage/Batavia z.j., p. 22.*

** *Artikel VI van de bemanning van “Zwarte Bart” Roberts, 1720.*

*** J.C.A. de Meij - *De watergeuzen. Piraten en bevrijders. Haarlem 1980, p. 86.*

Lit.: A. Zuidhoek - *De Watergeuzen. Partizanen of Piraten? Utrecht 2018.*

Bron: 2020/1



Het Schoftenboek

Tot in de jaren zeventig was prostitutiebezoek voor mariniers (en overig marinepersoneel) verboden. Toch waren in de bekende prostitutiewijken Campo Alegre op Curaçao en San Nicolas op Aruba vaak mariniers te vinden. Werden zij gesnapt door de Marine Patrouille, dan volgden er maatregelen die bij herhaling zwaar konden uitvallen. Tevens waren er straffen voor het niet nemen van de noodzakelijke maatregelen ter voorkoming van geslachtsziekten.

Na een mogelijke besmetting was de marinier verplicht een profylaxebehandeling te ondergaan en als bewijs daarvan werd zijn naam genoteerd in een register, in de wandeling het 'schoftenboek' genoemd. Als iemand toch ziek werd zonder zich te hebben laten behandelen, kon hij rekenen op straf. Op deze manier werd getracht om de uitval wegens geslachtsziekten tot een minimum te beperken.

Algemene Baksorder

ARTIKEL 21 - Wering van geslachtsziekte. In het algemeen belang is iedere militair der zeemacht die zich heeft blootgesteld aan het gevaar om met geslachtsziekte te worden geïnfecteerd, verplicht de vereiste gezondheidsmaatregelen op zich toe te doen passen, zodra hij daartoe in de gelegenheid is. Nalatigheid in deze is als een overtreding van de krijgstucht te beschouwen.

Na een verdachte coïtus moet de prophylaxe zo snel mogelijk worden toegepast.

- De genitaliën met water en zeep wassen en daarna met een sublimaatoplossing wassen.
- Dan de Protargol oplossing (1%) in het urinekanaal inspuiten, die 100 tellen dichtknijpen.
- Vervolgers de genitaliën en omgeving insmeren met Calomelzalf (33%). Dit tegen infecties die via huid beschadigingen zouden kunnen ontstaan.
- Dit geheel afdekken met wc-papier. Na 8 tot 12 uur kan alles weer worden schoongewassen met water en zeep.



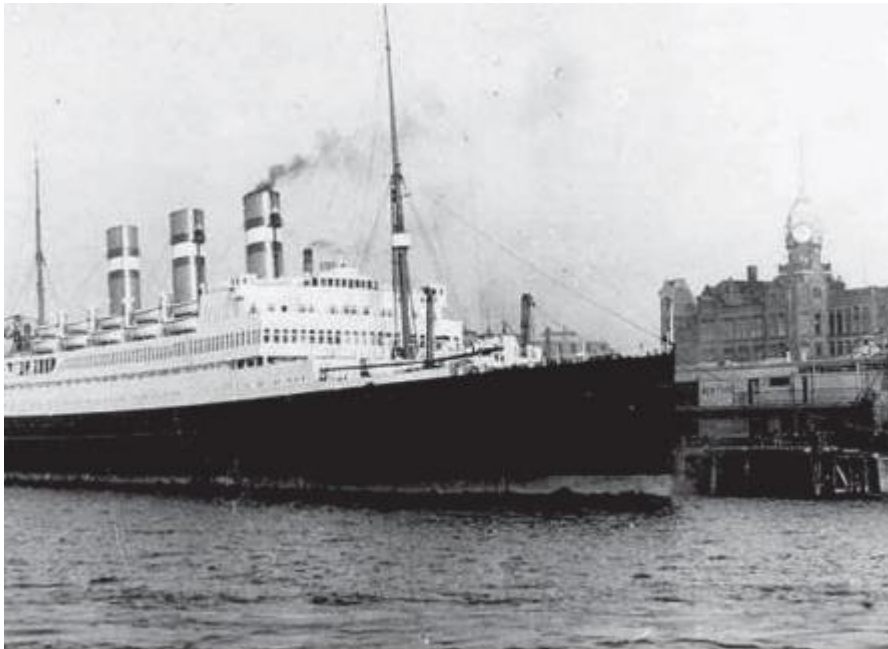
Met dank
aan Freek Koning

Reünie oud-HAL-medewerkers

Stoere jongens ferme knapen

Als je weet dat het oudgedienden van de vaart zijn, zou je denken aan de harde kern van de scheepvaart die naar de bijeenkomst van hun pensioenfonds in De Doelen komt. Jongens die openbaar roken en op hun armen slordig scheve ankers hebben laten tatoeëren. Mannen die wijdbeens waggelen over het plaveisel, omdat zij nu eenmaal gewend zijn aan een voortdurend deinend teakhouten dek.

Bij de ingang melden zich echter niet alleen de oud-zeelieden met aan hun arm hun vrouwelijke gezellen; ook walpersoneel, van kantoor mensen tot expeditie bedienden en alles wat daar tussen en naast hangt, is aanwezig. Zonder hen zou geen enkel schip hebben kunnen varen. Het zijn niet alleen mannen, ook een handjevol vrouwen staat op de deelnemerslijst.



Statendam (1929)

De laatsten

Dit zijn de senioren die de haven van Rotterdam in de naoorlogse jaren hebben helpen opbouwen. Ze roken nauwelijks, waggelen niet en zijn keurig gekleed. Het zijn de laatsten, want deze groep wordt nauwelijks meer aangevuld. Het is voorbij. Eens gaf de Holland Amerika lijn aan duizenden jonge mannen en vrouwen een baan. Het wordt vermeld in de deelnemerslijst, er was geen beroep dat niet

was vertegenwoordigd in deze maatschappij. Van het kantoorpersoneel tot aan de havenarbeiders, de nautische en technische beroepen op de schepen en de vele nevenberoepen op de passagiersschepen. Horeca en hoteldiensten verzameld in de civiele dienst, kappers, winkelbedienden, kleermakers, fotografen, wasserijpersoneel.

Gevaren

Een groot passagiersschip had 700 koppen bemanning. In de grootse tijd na de oorlog en de beginjaren 50 voeren de Rotterdam, Nieuw Amsterdam, Statendam, Rijndam, Maasdam naast een vloot van vrachtschepen met of zonder passagiersaccommodatie over de 7 zeeën. Hierbij wordt de Koninklijke Rotterdamse LLoyd evenals andere maatschappijen met Rotterdam als thuishaven wel eventjes ongenoemd gelaten. Het is niet meer, de schepen van de maatschappijen meren ergens anders af of de maatschappijen bestaan niet meer. De groep oudgedienden sterft uit. Binnen hoor je verhalen over orkanen op zee en averij aan boord. Men vertelt over Liberty schepen en misschien zou een enkeling nog hebben kunnen vertellen over gevaren in de oorlog, over konvoovaart en torpedering, maar ik heb het niet gehoord.

Lawaabaaierd

Een spreker vertelt dat de financiële situatie van het pensioenfonds na het debacle van 11/9 verbeterd is. Zijn spreektrant is ironisch - humoristisch; wat en wie zou het langer uithouden: Het pensioenfonds of de deelnemers aan het pensioenfonds? De spreker zegt en meent, dat het pensioenfonds in goede handen is. Na de toespraak is het de beurt aan Lee Towers de "Grote Zaal" te vermaken. Met een lawaabaaierd van ingeblikte muziek inclusief een achtergrondkoortje uit de speakers lukt dat maar matig; pas met het aloude "Ketelbinkie", "New York New York" en een nostalgisch lied over Rotterdam komt er beweging in de zaal en wordt "Geluk heel gewoon."

Verhalen uitwisselen

Bij een groots warm buffet kunnen de aanwezigen met elkaar verhalen uitwisselen. Er waren verliezen te betreuren en zij werden herdacht. Nog één decennium en men kan zich de mooie zee kastelen als de Nieuw Amsterdam niet meer herinneren behalve uit boeken en van plaatjes. Vandaag niet, vandaag vieren de mannen en vrouwen hun samenzijn met een glas en een goede maaltijd. Zij gaan naar huis met warme herinneringen aan kameraden en schepen die voor hen nog net zo levend zijn als vele jaren terug.

Frans Udo / bron: de OudRotterdammer

~~~~~



In de dagen dat men nog nooit van de homofielenvereniging COC gehoord had, was homoseksualiteit aan boord van schepen niet bespreekbaar, hoewel het als zodanig wel bestond. Sommige schepen van gevestigde lijndienstredereien stonden bekend als 'flikkerboot' of 'pootboot'. Onder de officieren heerste de mening dat het personeel van de civiele dienst overwegend van de verkeerde kant was, want anders werd je geen bediende en ging je niet met een stofdoek lopen zwaaien...

Kapitein Gratema van de Nederlandse motortanker 'Cinderella' maakte daarop oppervlakkig gezien geen uitzondering. Men vond hem over het algemeen een beminlijk gezagvoerder met een zachte, verwonderde blik uit een paar sterke, staalblauwe ogen. Principieel vrijgezel, ging hij als iedereen wel eens alleen de wal op, maar gaf over het algemeen geen aanleiding tot afwijkend gedrag, hoewel sommige officieren wel eens met hun linkerhand op de rechter kletsten, als hij ter sprake kwam.

Eerste stuurman Aart de Leeuw had wat meer moeite met de man. Gratema had zo'n eigenaardig loopje, en de stem van een eneuch. Bepaalde gebaren vond hij verwijfd, bijvoorbeeld als hij 's morgens op de brug kwam en op zo'n eigenaardige manier z'n haar stond te kammen of aan z'n snorretje stond te frummelen. Als hij je aankeek, voelde je je ontkleed. En dan de wijze waarop hij waterklerken tegemoet trad, die in vreemde havens aan boord kwamen. Daar waren nogal 's mooie gebruide jongens bij.

'Moet je een burrel? ! 'vroeg Gratema dan en naarmate het later werd, scheen hij uit z'n rol te vallen en steeds openlijker van zijn vermoede gesteldheid blijk te geven. Maar alleen als ie een borrel op had. Niemand had hem ooit op hetergeslachtsdaad kunnen betrappen, en hij was erin geslaagd door alle rangen heen de overladen mannengemeenschap aan boord te overleven, en als een pater te groeien tot het hoogste gezag.

De rest van de officieren had het gedrag van de Ouwe geaccepteerd als een afwijking die bij alcohol hoorde. Zoals anderen er melig of lollig van werden, begon de kapitein jongemannen over bollen en ruggen te strijken, of ging er met gekruiste benen vlakbij of tegenaan staan. Soit.

'Als ie maar van mijn lijf afblijft!' dacht iedereen in de messroom officieren. Tenslotte was hij de Ouwe, en zo iemand zocht het allemaal maar zelf uit. Trouwens, homoseksualiteit bestond niet onder officieren. Dat kón gewoon niet!

Arie de Vries, een superblonde messroombediende, scheen bij de Ouwe in het pulletje te vallen, maar ook dat werd aan boord geaccepteerd. Er waren er veel die ergens aan de wal ook 'een snuitje' hadden; dat wil zeggen: ze beweerden voor bepaalde vrouwelijke diensten nooit te hoeven betalen. Als supercasanova's trokken ze door de wereld, zeiden ze. Zeker, 'n snuitje hebben bestond, dus waarom zou Arie de Vries dat dan niet hebben? Lekko! De stuurman dacht er echter anders over. Met groeiend wantrouwen bemerkte hij dat Arie snel promotie maakte en de reis daarop al tot kapiteinsbediende werd gepromoveerd, maar de zaak was natuurlijk onbespreekbaar op kantoor.

Hoe zou hij het moeten brengen? De kapitein 'n homo? De mensen van de rederij zouden hem hartelijk uitlachen. De kapitein was een goed zeeman, dus geen homo.

Maar de stuurman kreeg hulp van onverwachte zijde, en kon zelfs die reis nog promotie maken omdat kapitein Gratema in Marseille plotseling werd af gelost. Kapiteinsbediende Arie de Vries had naar huis geschreven, dat hij het aan boord en bij de rederij best naar de zin had en nu al bij de kapitein mocht slapen. Zijn ouders hadden op die zin zitten kouwen, enbesloten de rederij een briefje te schrijven 'of slapen bij de kapitein een normale zaak was'.

Gratema verdween onder de kim en Arie de Vries ging na aankomst in Rotterdam ook van boord.

Wat? Nee, dát weet ik niet.



Bron:  
Jan Noordegraaf

---

## ***Mijn Marine 4 oktober 1965- 17 november 1967***

*Met een goed gevoel ontving ik, alweer een paar jaar geleden, de uitnodiging om deelnemer te zijn aan de Saamhorigheid dag Koninklijke Marine in Den Helder. Na die bijzondere dag blijft de Marine in je hoofd zitten en kwamen al die*

*herinneringen van toen weer boven drijven. Reden om die eens van me af te schrijven in een poging de haat – liefde verhouding die ik heb eens kwijt te raken en niet steeds terug te kijken op die heel korte periode die mijn leven toen verrijkte maar ook vergalde.*



Oké, ik ben op 4 oktober 1965 voor mijn EMV opgekomen in Hollandse Rading, bij de MOKH met als dienstvak Wapenelektronicamonteur. Ik had uitstel van eerste oefening gekregen zodat ik mijn studiejaar af kon maken en

was dus al wat ouder dan mijn meeste baksmaten (20 jaar). Mijn bak bestond uit toekomstige RRMNT, TPMKR en WEMNT en we vormden al snel een goede eenheid. Bijna aan het einde van de EMV moest ik met spoed opgenomen worden in het MHO. De combinatie van medicijnen en de troep die je aan het einde EMV kreeg ingespoten bleken een dodelijke cocktail te zijn waardoor ik meer dood dan levend naar het MHO werd vervoerd. Tijdens mijn verblijf daar realiseerde ik mij bij wat voor een fantastische organisatie ik was beland. Niet alleen het personeel van het MHO maar ook wildvreemden, waarvan de meesten behoorden tot de vaste bemanning van het MOKH, kwamen op bezoek en verwendeten mij. (De laatste twee naaste familieleden van mij waren in 1965 overleden dus er was geen familie meer over die op bezoek kon komen) Zeker tijdens de kerst en oud - en nieuwjaar periode kwam ik in aanraking met de Saamhorigheids gedachte zoals die bij de Marine werd ingevuld en veranderde mijn gevoel van een verplicht nummertje (dienstplicht) in iets wat meer op een soort van familieband begon te lijken. Begin januari voldoende hersteld om weer de normale dienst op te kunnen pakken en na een korte stop in het MOKH door naar de TOKM. Heel jammer dat ik niet meer kon aansluiten bij de WEMNT-opleiding want de achterstand was te groot geworden en een nieuwe lichter WEMNT zou nog wel een poosje duren, vandaar dat men besloten had mij wat sneller door de ELMNT te loodsen en dat dat mijn nieuwe dienstvak zou worden.

Na de TOKM de NBCD-cursus bij Erfprins en daarna naar de van Braam Houckgeestkazerne. Daar geleerd hoe je met handwapens om moest gaan maar vooral ook hoe je de eigen lichaamsdelen als wapen kon gebruiken. Doorn was niet mijn leukste tijd bij de marine en tot op heden geen idee waarom ik die best wel pittige training moest ondergaan. Het praatjes circuit vertelde dat het was om deel uit te kunnen maken van een landingsdivisie maar daar is nooit wat van gebleken.

Na Doorn overgeplaatst naar de Zeven als elektromonteur 2 ZM. Daar voelde ik me prima op mijn plek. Mijn gewone werkzaamheden bestonden uit onderhoud en probleemoplossing van de telefooncentrale aan boord en dat sloot naadloos aan op mijn eerder opleiding. Tijdens de zee wacht deed je alle voorkomende werkzaamheden en tijdens gevechtswacht was ik verantwoordelijk voor een van de vier hoofdschakelborden. Kortom, heel divers en het thuisgevoel versterkte zich alleen maar. Toen via mijn adjudant er een gesprek plaatsvond met de HED over de vraag of de marine, en dan als beroeps, geen optie voor me was, hoefde ik daar eigenlijk niet heel lang over na te denken en heb aangegeven dat ik daar wel op in wilde gaan. Gevolg daarvan was o.a. dat ik takenboek werd om in ieder geval mijn 1<sup>ste</sup> klas examen nog aan boord te kunnen doen. Tot zover dus een gelukkig mens, ik was best ambitieus, studeerde schriftelijk, genoot van het varen en van de plaatsen die je bezocht en er was een hechte band met de meeste baksmaten. Dat ik mijn ontslagbrief moest schrijven aan de werkgever die wachtte op mijn terugkomst na mijn dienstitijd was wel moeilijk maar heb ik toch gedaan ondanks het gevoel daarbij dat ik een soort van verraad pleegde. Begin oktober 1967



overgeplaatst naar de TOKM om, zoals men mij toen zei, mijn overgang in beroepsdienst formeel te maken. Rond de 20<sup>ste</sup> volgde een gesprek met een hoofdofficier die me melde dat de aanvraag over te gaan in beroepsdienst was goedgekeurd en dat ik met terugwerkende kracht tot 1 september in dienst zou komen als ELMNT 3. Dat was schrikken en alles wat ik inbracht over mijn dikke twee jaar bij de KM en mijn 1<sup>ste</sup> klas examen a/b van de Zeven werden van tafel geveegd met de opmerking dat die gasten op zee wel kunnen denken dat ze alles kunnen regelen maar dat hij wel uitmaakte wat er met mij ging gebeuren en niemand anders. Als het me niet beviel kon ik opsodemieteren! Helaas kon ik op dat moment mijn mond niet houden en zal iets gezegd hebben als: Waarom sodemietert jij niet op in plaats van dat ik om juridische bijstand verzocht en beroep aantekende tegen zijn beslissing Maar goed, pogingen om contact op te nemen met de ZEPROV werden gedwarsboomd en ben ik op 16 november met groot verlot gegaan. Mijn werkgever wilde me niet meer terug, logisch ook. Na een klein half jaar vol van zelfverwijt, boosheid en frustratie en soms ook wel een vorm van medelijden met mezelf, vond ik een goede baan en is mijn leven prima verlopen. Maar toch, zo af en toe schuurt het en denk ik hoe zou het geweest zijn als .....

Adri Faasse

~~~~~

De Merchant Aircraft Carriers of MAC-ships



Koninklijke Schel
vloot

DOOR L.L. VON MÜNCHING

Tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft de Nederlandse koopvaardij twee van de zogenaamde MAC-ships of vliegdekschepen bezeten, de motortankschepen „Gadila” en „Macoma” van de Petroleum Maatschappij La Corona, dus Shell-tankers. Nederland en Engeland hebben tezamen 19 schepen van dit type gehad; het waren in feite bulkcarriers, die vloeibare of gestorte lading

konden vervoeren en tevens enkele anti-onderzee-bootvliegtuigen meenamen. Er waren tankers - die geen hangar bezaten - en graanschepen, die wel de beschikking hadden over een hangar. Eén van de eerste buitgemaakte Duitse koopvaardijschepen, het ms „Hannover” van de NDJ was bij de Britse koopvaardij in gebruik als „Empire Audacity” en, gezien het grote tekort aan vliegakampschepen bij de konvooien, besloot men dit schip tot vliegdekschip te verbouwen. Als HMS „Audacity” werd ze op 17 juni 1941 in dienst gesteld.

Het idee om koopvaardij schepen om te bouwen tot vliegtuigdraggers ter bescherming van de andere koopvaardij schepen in het konvooi was afkomstig van Sir Douglas Thomson van het British Ministry of War Transport, maar op zich was dit natuurlijk niets nieuws, want ook in de Verenigde Staten was men er al toe overgegaan hulp- vliegakampschepen te bouwen uit de rompen van C-3 schepen.

De eerste MAC-schepen werden in

Engeland in 1942 gebouwd; de allereerste, de „Empire MacAlpine” werd in juni 1942 besteld bij de Burntisland Shipbuilding Company en op 11 augustus 1942 werd voor dit schip de eerste kielplaat gelegd.



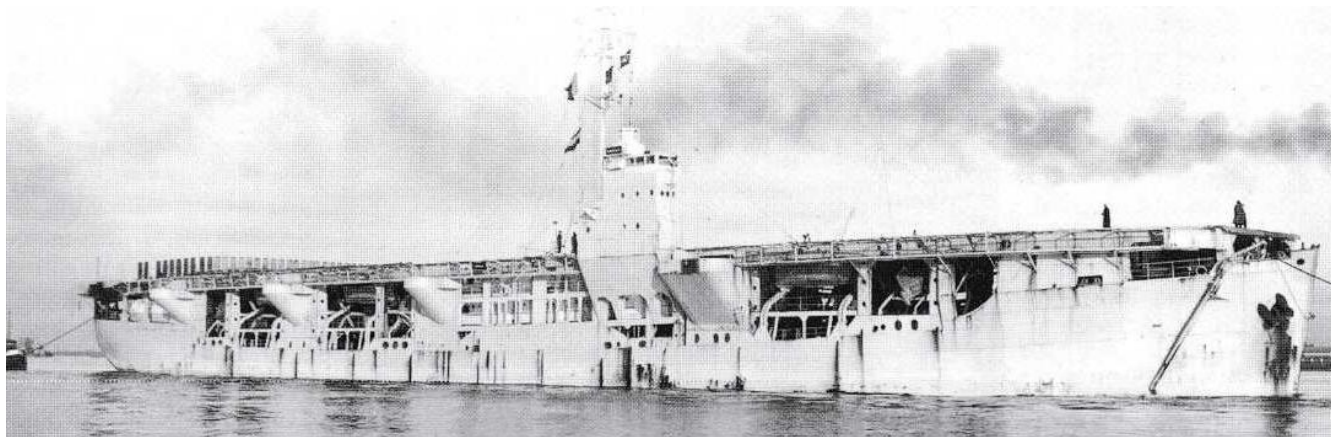
Een geslaagde deklanding van een Fairey Swordfish-toestel op het dek van het MAC-schip „Macoma” in mei 1944 tijdens de proeftocht na de verbouwing in de Schotse wateren. Foto Marvo; via L.L. von Münching.

Op 23 december van dat jaar volgde de tewaterlating en op 21 april 1943 volgde de oplevering. Het bij dezelfde werf gebouwde zusterschip, „Empire MacKendrick” (7933 brt) en de van Wm. Denny & Bros., Dunbarton, afkomstige „Empire MacAndrew” (7952 brt) en „Empire MacDermott” (7952 brt) kwamen in 1943 en 1944 gereed. Lithgows Ltd leverde de „Empire Macrae” en „Empire MacCallum” (elk 8252 brt) in 1943 op. Deze zes schepen waren geen zusterschepen, zelfs de hoofdafmetingen verschilden. Ook de voortstuwingsinstallaties waren niet identiek: het eerste schip was uitgerust met een 4-cil. Doxford-motor, de overige hadden een 6-cil. enkelwerkende Kincaid-H & WZB & W dieselmotor, doch het vermogen van de motoren was wel gelijk, nl. 3300 apk voor een snelheid van 12,5 mijl/uur. Deze schepen hadden een vliegdek van 460 voet (140,20 m) en een breedte van 62 voet (18,88 m); brug, vliegbrug, stuurhuis en kaartenkamer waren ondergebracht in een „eiland”, dat aan stuurboordzijde stond. De hangar van deze schepen had de afmetingen 142 voet bij 33 bij 20 voet en de deklift van 42 bij 20 voet. Deze zes graanschepen liepen 11,5 mijl, sneller dan de tankschepen, die geen hangar hadden.

In 1943 bouwde een drietal Britse werven vier MAC-tankschepen: Swan, Hunter & Wigham Richardson te Newcastle bouwde de „Empire MacCabe” en de „Empire MacMahon” van resp. 9249 en 8856 brt, Cammell Laird & Co te Birkenhead leverde de „Empire MacColl” (9133 brt) op en de werf van Harland & Wolff te Glasgow de „Empire MacKay” (8908 brt). Ook van deze tankers waren de hoofdafmetingen niet identiek; wel waren zij alle vier met een dieselmotor uitgerust en zij hadden (oorspronkelijk) een draagvermogen van 12.240 ton. Behalve deze tien, als zodanig gebouwde MAC-schepen, werden nog negen, reeds bestaande tankschepen, zeven van de Anglo-Saxon Petroleum Company en twee van de Petroleum Mij La Corona, op Britse werven tot MAC- schip ingericht. Ze worden in alfabetische volgorde opgesomd in het kader onderaan deze kolom. De verbouwing van de „Gadila” kwam in maart 1944 gereed, terwijl de „Macoma” als laatste van deze negen eenheden in mei 1944 de werf verliet. Op 22 november 1943 was zij bij de werf aangekomen om te worden verbouwd. De werkzaamheden aan de „Gadila” duurden van 27 juli 1943 tot 18 februari 1944.

Ten tijde van de oplevering van de „Macoma” was de toestand voor de geallieerden ter zee al zodanig verbeterd. dat van de verbouwing van nog dertien andere tankers werd afgezien. De MAC-schepen bleven koopvaardijship; de vaste bemanning was aan boord, doch daarnaast was er een marinedetachement onder een marineofficier-vlieger.

No.	bj.	brt.	werf	dek letters
1	Acavus	1935	8010 Silly Cox & Co, Falmouth	MA
2	Adula	1937	8040 id.	MQ
3	Alexia	1937	8040 T. W. Greenwall, Sunderl.	MP
4	Amastra	1935	8031 Smith's Dock, N. Shields	MD
5	Ancylus	1935	8017 Palmers Ltd., Hebburn	MF
6	Gadila	1935	7999 Smith's Dock, N. Shields	MR
7	Macoma	1936	8001 Palmers Ltd., Hebburn	MX
8	Miralda	1936	8003 id.	MW
9	Rapana	1935	8017 Smith's Dock, N. Shields	MV



De tanker „Gadila“ als MAC-schip op de Nieuwe Waterweg. Bij de negentien MAC-schepen die bij de Engelse dienst hebben gedaan tijdens de Tweede Wereldoorlog, waren twee Nederlandse tankschepen, de „Gadila“ en „Macoma“ van de Petroleum Mij La Corona. Zij waren elk ca. 8000 brt groot en hadden een snelheid van 12 mijl/uur. Naast deze twee zijn nog zeven andere Shell-tankers onder Britse vlag tot MAC-schip verbouwd. De overige tien eenheden waren nieuwbouw, die tijdens de bouw werden afgebouwd als MAC-schip. Hierbij waren vijf tankers en vijf vrachtschepen voor bulkvervoer. Na de oorlog zijn zij weer als normaal tankschip of vrachtschip voor droge lading in gebruik genomen. Foto Shell Tankers; via L.L. von Münching.

Dit detachement bestond uit vliegen grondpersoneel, dat tezamen een vliegeenheid (air unit) vormde. Voor het bedienen van de bewapening aan boord was er de guncrew; bij de beide Nederlandse MAC- schepen was dit koopvaardijpersoneel. De vliegtuigen waren de bekende Fairey Swordfish Mk 1 en later ook Mk 2, waarvan er drie of vier konden worden meegenomen op het vliegdek. De bewapening bestond uit een kanon van 4" (10,2 cm) op de campagne, twee Bofors antiluchtmitrailleurs en vier (later meer) oerlikons van 20 mm. De MAC-schepen hebben in de oorlog in een behoefte voorzien; zij hebben bescherming verleend aan tal van konvooiën, waardoor de verliezen beperkt bleven.

Daar staat tegenover dat er met het oplanden van de vliegtuigen wel vaak moeilijkheden zijn geweest. In feite bleken de vliegdekken té klein, wat vooral een rol speelde als dat oplanden moest geschieden bij een ruwe of woelige zee. De toestellen werden dan ook vaak ernstig beschadigd. Men had te Liverpool en aan de andere zijde van de Atlantische Oceaan, te Halifax, Nova Scotia, een „pool“ voor de Swordfish- toestellen, waar zij konden worden hersteld of vervangen door andere vliegtuigen. Na VE-day heeft de Admiraliteit de MAC-schepen dan ook uit dienst gesteld en niet meer ingezet in de strijd tegen Japan. Dat was niet nodig; in de Pacific was het gevaar van de Japanse onderzeeboten vrijwel voorbij.

De negentien MAC-schepen die tijdens WO II bij de Britse en Koninklijke Marine dienst hebben gedaan, hebben de Tweede Wereldoorlog overleefd. Na de oorlog zijn de vliegdekken verwijderd en de schepen als normale vracht- en tankschepen in de vaart gebracht. Alleen de Shell-tankers bleven bij deze rederij. Geen andere landen hebben MAC- schepen in de vaart gebracht. Opvallend is het dat Japan enkele schepen van dit type op stapel heeft gezet, doch hun tijdens de bouw een andere bestemming gaf en zij dus niet als zodanig zijn gebruikt. De beide eerste waren de „Shimane Maru“ en „Otokizan Maru“ standaardvrachtschepen van het type 1TL (\pm 10.000 brt, waterverplaatsing bel. 20.469 t, turbine 18.600 apk, 15 m. 10 vliegtuigen) en twee van het type 2TL (\pm 10.000 brt, waterverplaatsing bel. 22.0481, turbine 5000 apk, 13 m, 10-20 vliegtuigen). (Silhouetten zijn te vinden in Fukui, S. „Japanese naval vessels at the end of war“. Publ. 1947 by the Admin. div. Second Demob. Bureau)

Lijst van nieuwgebouwde MAC-schepen met vermelding van dek-letters

			Beheerd door	
Empire MacAbe	1942	9249	British Tank	ML
Empire MacColl	1943	9133	id.	MB
Empire MacKay	1943	8908	id.	MM
Empire MacMahon	1943	8856	Anglo Saxon	MJ
Empire MacAlpine	1943	7954	Thomson W.	MH
Empire MacAndrew	1943	7952	HainS.S.	MK
Empire MacCallum	1943	8252	id.	MN
Empire MacDermott	1944	7952	id.	MS
Empire MacKendrick	1943	7933	Thomson W.	MO
Empire Macrae	1943	8252	Hain S.S.	MV

bron:  1999

DE GESCHIEDENIS VAN HET OPLEIDINGSSCHIP PRINSES BEATRIX

DOOR JOS HUBENS



Het opleidingsschip Prinses Beatrix was het eerste, in de serie van drie zusterschepen, bestemd voor het opleiden van matrozen voor de Rijn- en binnenvaart. Juist dit legendarisch schip vindt na ruim zestig jaar trouwe dienst, haar definitieve ligplaats in Dordrecht, als vijfde vaartuig bij het Binnenvaartmuseum.

Het Koninklijke OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOF), dat het vakonderwijs voor de Rijn- en binnenvaart in Nederland verzorgde, is op 5 juli 1921 opgericht. Als gevolg van het toenemende aantal leerlingen van de zogenoemde dagnijverheidsscholen voorzag het bestuur van het KOF in 1955 dat de leerlingen meer praktische vaardigheden moesten opdoen. Met een instructievaartuig dat zou voldoen aan de toenmalige moderne navigatie-eisen. Gedacht werd aan een motorschip waarmee een hele klas van achtentwintig leerlingen tegelijk kon oefenen en geschikt zou worden om de ruime vaarwaters en de Midden- en Bovenrijn te bevaren.

In oktober 1958 krijgt eindelijk NV scheepswerf v/h firma J. Hendriks in Dodewaard de bouwopdracht. Op 15 maart 1959 wordt de kiel gelegd en wordt het opleidingsschip in januari 1960 te water gelaten. Zij krijgt de naam Prinses Beatrix. Het vaartuig heeft het aanzien van een toen moderne Kempenaar, is 53,50 meter lang, 7,08 meter breed, heeft een diepgang van 1,65 meter en is uitgerust met een 5 cilinder, 250 pk Bolnes motor.

De drie prinsessen

In december 1961 wordt een order geplaatst bij Vuyk en Zonen Scheepswerven NV in Capelle aan den IJssel van nog twee instructievaartuigen van nagenoeg hetzelfde type als de Prinses Beatrix. De nieuwe vaartuigen worden een halve meter langer om meer ruimte in de machinekamer te krijgen. In oktober 1962 is de doop en tewaterlating van de Prinses Irene en op 8 april 1963 gaat de Prinses Christina te water.

In 1995 en 1996 worden de drie opleidingsschepen ingrijpend gerenoveerd. Na dertig jaar zijn de schepen toe aan een facelift, omdat de eisen die men aan dergelijke schepen mag stellen behoorlijk veranderd zijn. Er is vooral aandacht besteed aan de technische voorzieningen in de machinekamer, elektrische installaties, de inrichting van de kombuis, maar ook aan de accommodatie van de leerlingen aan boord. De slaapzalen worden omgebouwd naar twee en vier persoonshutten, wat de leerlingencapaciteit terugbrengt van achtentwintig naar vierentwintig leerlingen. In de volgende jaren worden de schepen voorzien van een boegschroefinstallatie met een DAF motor van 150 pk. Verder worden de opleidingsschepen uitgerust met moderne rasterscan radar, elektronische vaarkaarten en GPS/AIS.

Scheepvaart en Transport College

In 2003 komt door landelijke bezuinigingen het voortbestaan van de opleidingsschepen ernstig in gevaar. In overleg met het Ministerie van Onderwijs, Vakopleidingen Transport en Logistiek, de opvolger van het KOF en het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam wordt besloten om de drie binnenvaart-instructievaartuigen te verkopen aan het STC, inclusief een afgesproken subsidieregeling. Met ingang van 1 januari 2004 is deze overgang van eigenaar van de schepen een feit. In 2004 wordt de Bolnes motor van de Prinses Christina vervangen door een nieuwe Caterpillar motor type 360 pk. De Prinses Irene wordt in 2005 verkocht aan de

Franse Rijn en binnenvaartschool Lycée Professioneel Emile Mathis in Straatsburg, die in 2009 een nieuwe 490 pk MAN motor heeft laten plaatsen.

Bij de firma Olthof is in 2008 is de Bolnes motor van de Prinses Beatrix vervangen door een Doosan/Daewoo, type L126TIH van 360 pk.

Ondanks de vele aanpassingen van de STC-schepen in de loop van de jaren bleken de opleidingsschepen de tand des tijds niet te kunnen doorstaan. Het STC besloot dan ook een nieuw duurzaam, innovatief opleidingsschip te laten bouwen met de naam Ab Initio, wat 'vanaf het begin' betekent. De scheepsbouwer is Concordia Damen uit Werkendam en het schip heeft de afmetingen gekregen van een zogenoemde Dortmunder met een lengte van 67 meter en breedte van 8,20 meter.

De Ab Initio zal in de zomer van 2022 in de vaart komen. Bij de opdracht van de bouw van de Ab Initio is overeengekomen dat de beide STC-schepen op termijn ingenomen worden door Concordia Damen. Daaropvolgend heeft het bedrijf de Prinses Christina verkocht aan Reederei Deyman die het schip als vanouds gaat inzetten als opleidingsschip vanuit Haren (Ems), onder Duitse vlag.

Binnenvaartmuseum Dordrecht

De Binnenvaart lobbyde jarenlang vergeefs bij het STC om één van de Prinsessen-schepen, na volbrachte dienst, te schenken aan het Binnenvaartmuseum in Dordrecht. De Binnenvaart ging later in gesprek met de nieuwe eigenaar van de Prinses Beatrix. Na diverse gesprekken met Concordia Damen Shipbuilding is besloten de Prinses Beatrix in bruikleen te geven aan vereniging De Binnenvaart. De enige van de drie schepen die dan nog onder Nederlandse vlag zal varen krijgt dan haar vaste ligplaats in Dordrecht nabij de Rene Siegfried.

De Prinses Beatrix zal zoveel als mogelijk in haar oorspronkelijke staat teruggebracht worden. Na inspectie van het onderwaterschip zal de romp van het schip weer wit geverfd worden. Mooi zou het zijn om weer een Bolnes motor te bemachtigen voor dit historisch schip. Getracht zal worden de Prinses Beatrix te laten voldoen aan het predicaat van Varend Erfgoed Nederland.

Bij het opheffen van het KOF in 2003 is het archief daarvan geschonken aan het Binnenvaartmuseum. Het thema van het Binnenvaartmuseum in 2013 was het Binnenvaartonderwijs van het KOF. Deze tentoonstelling zal aan boord van de Prinses Beatrix in de toekomst weer terug te vinden zijn.

Bron:



Jos Hubens

Ambassadeur vereniging

De Binnenvaart

~~~~~  
Tot volgende week....