

“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.



REDACTIE:

A.C.Krijgsman

Abeelstraat 96
3328 AG Dordrecht
Nederland

Telefoon 10.00 / 16.00 uur
078-7507545
b.g.g.h
06-25160899

E-mail:

arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68



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.

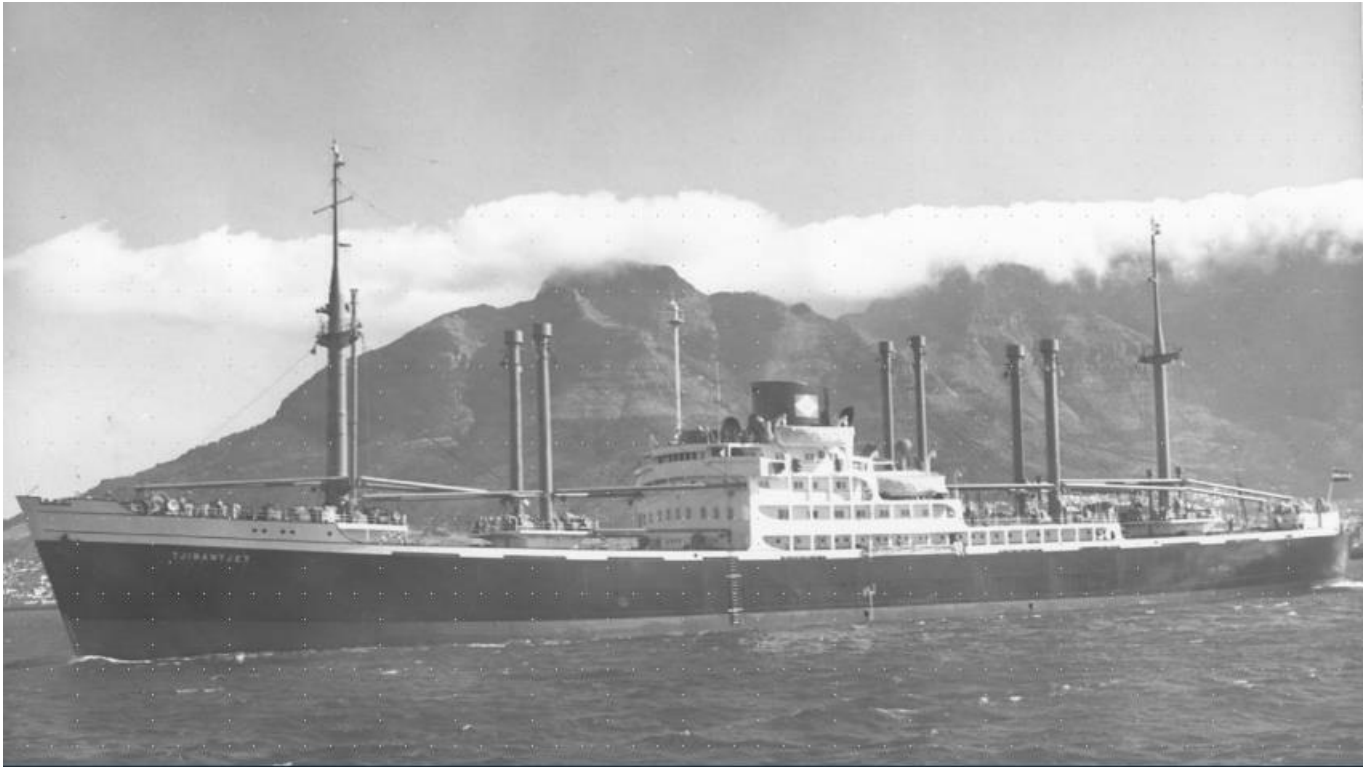


Nummer 8 – 6e jaargang – 24 februari 2023



De stranding van de Tjibantjet
Vijf jaar troepenvaren – met de Waterman 1950 - hoofdstuk 4
De grote verbouwing van de Willem Ruys
Correspondentie in spreekwoorden en bekende uitdrukkingen.
170 jaar onder stoom, deel 6
Gustav Schröder en de reis van de St. Louis
Hoeperdepoep
Zeven voormalige loodsboten van alle markten thuis
Met Brazilianen naar de Ballentent
De gewone Jan

De Stranding van de TJIBANTJET



Om de verouderde TJIBESAR, eens het grootste vrachtschip van de Nederlandse koopvaardij te vervangen, plaatste de KJCPL in februari 1948 een order bij Bartram & Sons in Sunderland UK om de TJIBANTJET te bouwen. Ze werd op 3 oktober 1951 te water gelaten, een vracht-schip van 8.248 BRT met accommodatie voor 6 passagiers en 60 bemanningsleden, aangedreven door een 6 cilinder Doxford LB-Type (Long Balanced) van 6800 PK en een dienstsnelheid van 16 knopen.

Het schip begon haar leven met een hik; tijdens de bouw werd ontdekt, dat ze te breed was om door een stel sluizen tussen de scheepswerf en de zee te passeren. Hierdoor moest het ontwerp worden aangepast, wat vertragingen veroorzaakte. Pas op 15 juni 1952 werd ze overgedragen aan de KJCPL om aan te vangen op de Japan lijn.

Mijn betrokkenheid met de TJIBANTJET begon in februari 1956 toen ik werd aangemonsterd als Radio Officier in Tandjong Priok Indonesië. In november 1955 was ik uit Nederland naar Japan vertrokken, waar ik een pas bebouwde tanker oppikte om naar Singapore te brengen. Van Singapore werd ik naar Tg. Priok gestuurd, waar ik eind december 1955 aankwam en te horen kreeg, dat mijn nieuwe schip er niet voor eind januari 1956 zou zijn.

Ik werd in het Zeemanshuis in Tg. Priok geplaatst en deed met de Radio Holland mecaniciens inspecties op schepen die in de haven lagen. In de tussentijd maakte ik een kort reisje op een sleepboot, die een baggermolen naar Palembang op Sumatra sleepte, en weer terug voordat de TJIBANTJET eindelijk aan kwam.

Ze was een pracht schip, mooie lijnen en opbouw, goed onderhouden en totaal anders dan de blokkendozen en flatgebouwen die men tegenwoordig de haven van Sydney ziet binnendrijven. Onder de gelederen van ons Radio Officieren werd het als een voorrecht beschouwd op een KJCPL schip te worden geplaatst en ik voelde me zeker bevoorrecht.

Het eerste deel van de reis was voor mij bekend terrein, algemene vracht laden in Semarang en Soerabaja, daarna door naar Kidjang op het eiland Bintang om bauxiet te laden voor Japan en vervolgens door naar het onbekende, naar Hong Kong en Japan.

Tijdens mijn verblijf aan boord liepen we een keer Saigon aan en bij een andere gelegenheid maakten we een omweg naar Manilla, maar de standaard route was Indonesië - Hong Kong - Japan en vice versa.

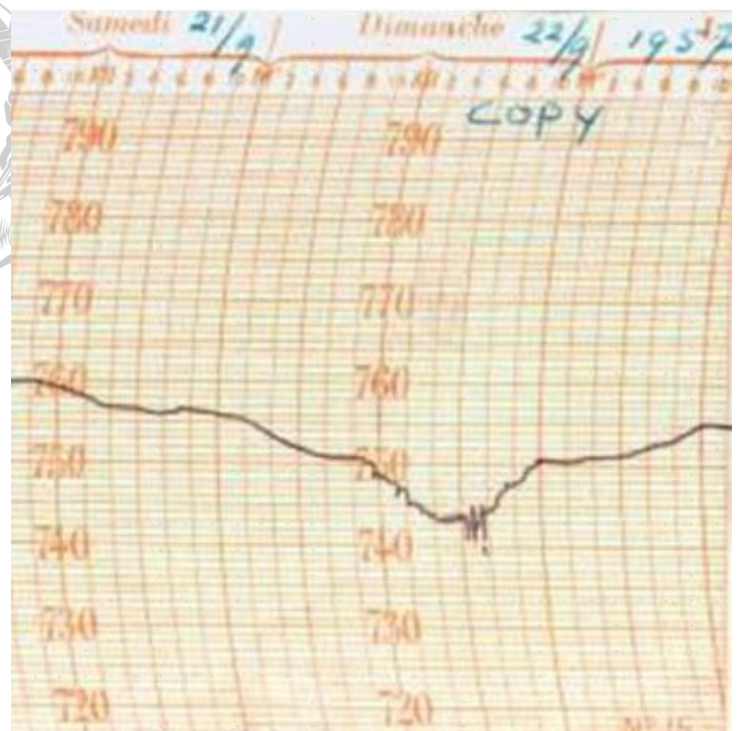
Het leven was goed, er leek altijd zo'n ontspannen sfeer te heersen aan boord onder de etat major. Als de dagtaak was volbracht, zaten we aan dek voor een sociaal drankje voordat er aan tafel werd gegaan. Heel weinig tijd werd in de eigen hut doorgebracht, airconditioning maakte geen indruk op ons sociaal leven aan boord en als gevolg praatten we veel en leerden elkaar heel goed kennen. Vriendschappen groeiden die jaren stand hielden en sommigen doen dat nu nog.

Het radio station is buiten bedrijf in de meeste havens; buiten wat onderhoudswerkzaamheden aan apparatuur en luisteren naar verkeerslijsten of eenrichtingsverkeer uitzendingen van Radio Scheveningen had ik tijd over en maakte van de gelegenheid gebruik om de wal op te gaan en tripjes te maken. Er was altijd wel iemand van wacht af, die mee de wal op wilde. Ik moet zeggen dat ik ontzettend veel van Japan en Indonesië gezien heb gedurende de tijd dat ik op de TJIBANTJET diende.

De TJIBANTJET vertrok uit Moji op 18 september 1957 op weg naar Hong Kong met een half beladen schip, een bemanning van 74 koppen en 6 passagiers. Op dat moment maakte de weersvoorspellingen geen melding van enige verstoringen en daarom werd de normale koers naar Hong Kong door de Straat Formosa ingezet. Op 20 september om 22:36 lokale tijd werd een weerbericht ontvangen uit Hong Kong, dat melde dat een tropisch lagedruk gebied ten oosten van Luzon zich had ontwikkeld tot een tyfoon genaamd "Gloria" en zich met 5 knopen in een WNW richting voortbewoog. Bovendien had zich 760 mijl naar het oosten een andere typhoon ontwikkeld met de naam "Faye".

Uit de informatie gegeven door de weersvoorspellingen en weerkaarten die ik met regelmaat ontving van de kuststations Sangley Point - NPO (het Amerikaanse Marine Pacific kust station) en Cape d'Aguilar - VPS (Hong Kong kuststation) concludeerde de kapitein, dat typhoon "Gloria" ten zuiden van Hong Kong zou passeren.

Omdat de kapitein had besloten koers te zetten naar Hong Kong, zond hij om 23:00 een telegram naar Royal Observatory "From Moji bound for Hongkong ETA Lye Mun 21/9 23.30 L.T. Do you advise to wait for typhoon Gloria in Hongkong Bay? Is Gloria passing over Hongkong? Om 23:32 toen de Hong Kong loods aan boord kwam werd het volgende antwoord ontvangen: "Typhoon Gloria expected to pass close to south Hongkong on 22nd. Possible gales from east beginning on morning 22nd".



Barograaf kaart 21 - 22 September 1957

De loods meldde de kapitein, dat de hele haven vol lag met schepen en stelde een vrije plek nabij Kowloon Dock voor, maar dat werd door de kapitein afgewezen als zijnde onveilig en ongeschikt.

Het alternatief waartoe de kapitein besloot was ankeren in Junk Bay. Hoewel dat werd beschouwd als een slechte ankerplaats vanwege een modderige bodem, was het vrij van andere grote schepen. Vanaf dat moment ging alles verkeerd.

Sangley Point - NPO meldde op 22 september om 12:25, dat de typhoon "Gloria" nu noordelijk ging, terwijl Hong Kong enige tijd later een tegengesteld bericht af gaf. Het bericht van Sangley Point - NPO werd genegeerd ten gunste van het laatste bericht uit Hong Kong.

Vanaf 15:30 werd het schip getroffen door wind van volle orkaankracht en zware regen, het besluit om de hoofdmotor op verschillende snelheden te laten draaien om het schip in positie te houden maakte geen verschil en het schip begon weg te drijven. Toen, om de dingen nog kwalijker te maken raakte het bakboord anker onklaar, terwijl alleen het stuurboord anker nog hield. De hel brak uit om 18:44, toen een zware windstoot en zware regenval die van sturbord binnenkwam, het schip om het anker heen duwde richting de rotsen. Het enige dat nu nog gedaan kon worden was het schip evenwijdig aan de kust te manoeuvreren en haar recht op de rotsen te zetten in relatief ondiep water.

Toen het schip grond raakte, schudde, rolde en stampte ze zwaar op de deining die van het land kwam en hing zwaar over bakboord voor ze zonk. De machinekamer liep snel onder water en de waterdichte compartimenten konden niet worden gesloten. Toen werd besloten, de romp vol te laten lopen en de dieptanks te vullen om zo het schip stevig op de rotsachtige bodem te zetten. De kapitein had mij gevraagd de bewegingen van de typhoon "Gloria" scherp in de gaten te houden, nadat we aangekomen waren in Junk Bay Hong Kong op 12 september 1857.

Gedurende de nacht ontving ik regelmatig typhoon waarschuwingen van Cape d'Aguilar Radio - VPS en ook de weerkaart waarnemingen van Sangley Point - NPO.

Ik hield de normale radiozonewacht gedurende zondag 22 september en leverde up-to-date typhoon waarschuwingen aan de kapitein. De wind nam toe in de middag en tegen 5 uur hadden we orkaankracht met stoten van 100 mijl per uur. VPS begon navigatie waarschuwingen uit te zenden betreffende losgeslagen schepen in Kowloon Bay met één verslag van een aanvaring. Ik ging naar beneden naar de eetzaal voor het avond eten, toen ik plotseling de rotsige kust snel naast het schip tevoorschijn zag komen. Ik sprong overeind en snelde naar het radio- station toen van de brug de kreet kwam - "Sparks - - - SOS".

In het radiostation startte ik de hoofdzender om het alarmsignaal uit te zenden op de 500kHz. Het was toen 09:45 of 09:46 GMT op mijn scheepsklok. Direct nadat ik het alarm had uitgezonden, raakte het schip de rotsen met een enorme knal met als gevolg dat mijn hoofd antenne knapte en naar beneden kwam. Ik schakelde over naar een noodantenne en probeerde de hoofdzender op de noodantenne af te stemmen; dat ging niet goed want later bleek dat een stuk hoofdantenne en het knikstak met de richtingzoeker sense-antenne over de antennekoker in het water lag en er van de noodantenne bijna geen straling meer plaatsvond

Gelukkig kwam er wat straling van de hoofdzender en was ik in staat het belangrijkste deel van het Nood Bericht uit te zenden ondanks het met enorm geweld stampen, rollen en slingeren van het schip, terwijl ik heen en weer gesmeten werd.

De machine kamer was onder water gelopen en daardoor waren de generatoren uitgevallen. Zonder hoofdvoeding is het radiostation afhankelijk van de hulp voeding van de noodgenerator als eerste backup en als dat niet werkt is alles afhankelijk van de eigen lood accu's van het radio station en de noodzender en -ontvanger. (Bij het uitvallen van de hoofdvoeding wordt de noodvoorziening geacht automatisch in te schakelen, maar dit keer werkte dat niet). Gelukkig waren de wtk's in staat de noodgenerator weer met de hand op te starten ondanks dat het schip hevig bewoog en scheef hing. Hierdoor was ik in staat de hoofd zender nog te gebruiken, hoewel niet voor lang.

Vonken vlogen door de lucht en rook wolke uit mijn goede oude, betrouwbare 4-U, bijna zeker veroorzaakt door water dat het radiostation was binnen gestroomd en kortsluiting veroorzaakt in de bekabeling. Kort daarna liep de noodgenerator vast, veroorzaakt door de zware slagzij en het hevige bewegen van het schip, wat geen wonder was, omdat nooddiesels niet gemaakt zijn om onder die omstandigheden te werken.

De enige overgebleven manier om te communiceren met de buitenwereld was nu door middel van een nood middengolf zender en ontvanger, die op de lood accu's werkte. Door dit apparaat te gebruiken in combinatie met een defecte antenne was ik toch in staat om het laatste stuk van de noodoproep uit te sturen waarbij de MYONIA als relay tussen ons en VPS diende.

Cape d'Aguilar - VPS had mijn noodoproep ontvangen en bevestigde de ontvangst, maar kon mij niet horen op mijn noodzender met kortgesloten antennes. Gelukkig lag de Nederlandse Shell tanker MYONIA - PGBZ dicht bij ten anker om de hoek bij Lye Mun in Kowloon Bay en kon mij horen. (De plek waar de TJIBANTJET de rotsen raakte, is vlakbij de doorgaande weg van Lye Mun naar Kowloon Bay onder een uitstulping die "Devils Peak" heet).

Gedurende deze ellende moest ik diverse keren naar de brug schreeuwen voor een nauwkeurige positie, maar niemand kon me op dat moment helpen, omdat alle kaarten en tekeningen weggewaaid waren en overal in het brughuis slingerden. Het duurde ongeveer een uur voordat de stuurman me eindelijk een positie konden geven in graden lengte en breedte, genomen van een kaart met een grote schaal.

Het radiostation zelf was ook een grote puinhoop; boeken, papieren en reserve delen waren allemaal in het water gevallen dat was binnen gekomen door de ramen en een scheur in het bovendek.

Nadat het schip gezonken was met een slagzij van 38 graden naar bakboord, werden de weersomstandigheden langzaam beter gedurende de nacht. De bewegingen werden minder heftig en tegen 06:00 lag ze vast op de rots bodem. Toen kon ik naar buiten kruipen naar het schavotje en de gebroken antennes en het knikstang van de antennekoker verwijderen. Hierdoor werd de nood zender weer bruikbaar en vanaf dat moment kon ik weer rechtstreeks communiceren met VPS en met de MYONIA.

Ik moest zien te onthouden wat ik gecommuniceerd had in de verschillende noodberichten naar Cape d'Aguilar - VPS, het Hong Kong kust station, en de MYONIA om mijn meldingen in het Scheeps Radio Journaal te completeren. Om mezelf te beveiligen was ik in een stoel gaan zitten die stevig tegen de schrijftafel was aan gebonden, waarbij ik - als een rodeo rijder - met de seinsleutel in m'n linker hand berichten seinde met mijn rechter hand. Het was onmogelijk om rechtop te staan door de wilde bewegingen van het schip en de slagzij van ruim 45 graden, daarom was het invullen van papieren de minste van mijn zorgen.

De schrijfmachine had de ramp overleefd en nadat het schip rustig werd heb ik hem stevig aan het schrijfblad gebonden, verbaasd over het feit dat de wagen tegen de zwaartekracht in nog werkte en ik hem nog steeds kon gebruiken. Om berichten te sturen moest ik nog steeds de seinsleutel in mijn linker hand houden en met de rechter te seinen.

Aan het begin van de noodsituatie was ik in staat telegrammen naar de maatschappij en de overheden te sturen met een beschrijving van onze situatie. Later op de dag ontvingen we orders van de maatschappij om ieder uur te rapporteren over de omstandigheden en de slagzij. Totdat ik in staat was rechtstreeks met VPS te communiceren, bleef mijn collega van de MYONIA de hele nacht op wacht om mijn nood verkeer van en naar VPS door te sturen.

Terwijl het weer verbeterde kwam de HK Marine Police ter plaatse tijdens de nacht en in de vroege uurtjes van de ochtend waren de meeste Chinese bemanningsleden van boord gehaald via touwladders.

De 6 passagiers en de rest van de officieren werden aan wal gebracht, de kapitein, 2e stuurman, 4e stuurman, 3e wtk, 5e wtk en ik bleven aan boord.

Ik hield regelmatig radio wacht gedurende nog 4 dagen en moest VPS verkeerslijsten en weersvoorspellingen volgen voordat ik kon worden afgelost

voor een nacht aan de wal. Om voor een klein beetje comfort te zorgen was buiten het radio-station een houten platform getimmerd. Zoals je je kunt voorstellen maakt een slagzij van 38 graden het erg moeilijk om te werken of enigszins wat te rusten.



Stevig aan de grond bij Devil's Peak - Lye Mun

Zonder de hoofdstroom aan boord om de batterijen op te laden, liepen ze leeg en stopte ik met de radiowachten. Ik bleef alleen maar aan boord voor eventualiteiten overdag en 's nachts werden we allen ondergebracht in het Melbourne Hotel in Kowloon. Het berging en inspectie-werk was begonnen en er was geen behoefte meer voor een radioofficier aan boord. Kort daarna monsterde ik af en vloog ik samen met de 2e stuurman terug naar Nederland om met verlof te gaan.

Terug kijkend op het gebeurde al die jaren geleden en met het voordeel van terugblik, vraagt men zich af wat er gebeurd zou zijn als de kapitein aandacht had geschonken aan de typhoon-waarschuwing en weerkaart van Sangley Point in plaats van de waarschuwingen van Cape d'Aguilar en naar zee was terug gekeerd in plaats van te ankeren in Junk Bay.

Was er een ander motief om naar Hong Kong te gaan in plaats van het slechte weer op zee af te wachten? Stond hij onder druk van zijn passagiers, die deadlines moesten halen in Hong Kong en hun aansluitingen niet wilden missen?

Voor zijn tekortkomingen kreeg de kapitein 4 weken schorsing van de Raad van Scheepvaart. Het oude gezegde "Verdomd als je het doet, verdomd als je het niet doet" gaat hier zeker op. Omdat het in september 50 jaar geleden is dat dit verhaal begon, komen veel herinneringen terug. Gelukkig heb ik niets overgehouden aan deze ramp. Tegenwoordig krijgen mensen

psychologische bijstand als ze een traumatische ervaring hebben, in 1957 was er zoiets niet en moest je het zelf maar uitzoeken en ik moet toegeven, dat toen ik na 4 dagen werd afgelost ik gespannen was. Tot mijn geluk was daar Dhr. Koekebakker, onze Radio Holland vertegenwoordiger in HK, die me oppikte in Kowloon en me mee naar huis nam voor een etentje en een "gesprek". Na een paar stevige borrels en een heerlijk chinees diner, klaar gemaakt door zijn huishoudster, ontspande ik en liet me toen helemaal gaan. Hij liet me maar praten - de angst toe het schip voor het eerst de rotsen raakte, de hulpeloosheid toen de apparatuur het af liet weten en de onmacht er iets aan te doen, de angst om met het schip ten onder te gaan - ik liet het allemaal gaan en huilde toen op zijn schouder, als een kleine jongen. Heer Koekebakker, god zegene U, U hielp mij over de heuvel die nacht.

Wat gebeurde er met het schip? Nadat het bergingswerk gedaan was, werd het schip op 5 juni 1958 naar HK Whampoa Dock gesleept voor verdere herstel werkzaamheden. Ze verliet HK op 19 mei 1959 om haar normale dienst weer aan te vangen. Het gerucht gaat dat ze na de reparaties altijd moeite heeft gehad in een rechte lijn te sturen. Misschien hebben schepen een olifant geheugen en probeerde ze steeds van het land weg te sturen. In 1972 werd ze omgedoopt in MERCURY RIVER en werd in 1973 voor de sloop verkocht naar Koahshung.

Mijn verhaal eindigt met een gelukkige toon. Op 25 maart 1958 reikte de Nederlandse Consul in Melbourne mij de zilveren DE RUYTER medaille uit, een onderscheiding toegekend door Hare Majesteit Koningin Juliana, voor mijn lovenswaardige handelen, exemplarische toewijding aan plicht en morele moed in zeer tegenstrijdige omstandigheden gedurende de stranding van m.s. TJIBANTJET op 22 september 1957. Aanwezig op de korte ceremonie in het Nederlandse Consulaat in Melbourne waren de Agent voor de KJCPL en de kapitein en officieren van de STAAT JOHORE, het schip waar ik toen op diende.

De DE RUYTER medaille is de hoogste Nederlandse onderscheiding in scheepvaartgebied en is in feite een Koninklijke Onderscheiding gesticht bij Koninklijk Besluit op 23 maart 1907 ter gelegenheid van de geboorte van Michiel Adriaanszoon de Ruyter, Luitenant Admiraal Generaal



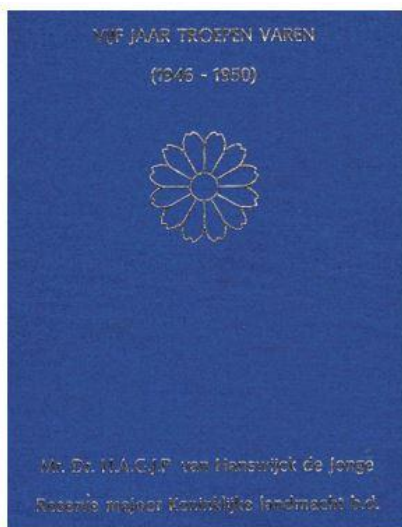
van Holland en West Friesland, geboren te Vlissingen op 24 maart 1607, "als onderscheiding voor schippers, stuurman en andere bemanningsleden van koopvaardij en vissersschepen en andere personen die zich hebben onderscheiden door lovenswaardige handelingen voor de Nederlandse Scheepvaart. De medaille kan worden toegekend in goud, zilver en brons.

Volgend jaar zal ik naar Nederland reizen om de herdenkingsdienst in de St. Jakobskerk te Vlissingen bij te wonen ter ere van de geboorte van M.A. de Ruyter 400 jaar geleden en de

instelling van de DE RUYTER medaille 100 jaar geleden. Ik zal daar zijn als één van de dertien nog in leven zijnde personen die deze eer hebben ontvangen.

Ik zal ook de jaarlijkse reünie van de Vereniging van Oud Personeel der KJCPL bijwonen, daar hopen we ook een kleine bijeenkomst te hebben van de 9 mensen die nog in leven zijn en op de TJIBANTJET gediend hebben ten tijde van de stranding, om die gebeurtenis te herdenken van 50 jaar geleden in september 1957.

John Papenhuyzen
Sydney 1 November 2006



VIJF JAAR TROEPEN VAREN

Bijdrage tot de geschiedenis van het
zeewezen
door

mr dr H.A.G.J.P. van Hanswijck de Jonge
Reserve majoor Koninklijke landmacht b.d.

Uitgave afdeling maritieme historie

Ministerie van defensie

's-Gravenhage, 1979



DE DERTIENDE REIS NAAR INDONESIË

Hoofdstuk 4

met de Waterman

23 juni 1950 tot 25 november 1950

Luxe heenreis . Trieste en prettige dagen. De verjaardag van Prins Bernhard.

Op vrijdagmorgen, 23 juni 1950, ving onze laatste reis naar Indonesië aan en die mocht ik weer als commanderend officier troepen begeleiden. Deze heenreis zou een luxe reis worden, want we hadden behalve onze vaste staf van tien man slechts twaalf militairen aan boord, t.w. een kapitein, een vaandrig, twee sergeant-majors, twee sergeanten en zes soldaten. Kapitein Oude Boerrigter was weer mijn plaatsvervanger, terwijl Dr Veenendaal onze medicus zou zijn. Geestelijke verzorgers waren, gezien het kleine transport, niet aangewezen.

We voelden ons al direct weer thuis op onze vertrouwde Waterman met al die bekende gezichten: gezagvoerder Vielvoye, eerste stuurman Dijkstra, hoofdmachinist Meijers, marconist Westerman en verder heel wat leden van de bemanning. De reis verliep bijzonder vlot. Drie dagen na het vertrek uit Rotterdam waren we Gibraltar al gepasseerd en voeren we de zonnige Middellandse

Zee in. Ook deze keer was het schip daar nog al eens omringd door scholen dolfijnen, die telkens met een sierlijke boog uit het water opdoken om er een eind verder weer in te verdwijnen. Welk een snelheid kunnen die vissen ontwikkelen; wij voeren met een achttien mijl vaart, doch ze konden ons gemakkelijk bijhouden. Op 27 juni passeerden we Algiers en daar de gezagvoerder zijn koers vlak langs de kust had gelegd, konden we veel van deze prachtige stad zien. Doch de volgende dag hadden we een bijzonder onprettige gebeurtenis, want onze vriend Oude Boerrigter moest van boord. De vorige reis had hij al met malaria te kampen; gezond kwam hij nu weer aan boord, doch opnieuw ging het mis. Hij voelde zich al gauw niet lekker, had geen eetlust en kon steeds wel slapen. Gisteren was hij ineens buiten kennis, hoewel hij je met open ogen lag aan te staren. De dokter besloot hem in Bizerta te ontschepen en daar in een ziekenhuis te doen opnemen. Telegrammen werden naar de consul en de agent van de maatschappij gezonden. Zijn bagage werd ingepakt en een voorraadje fruit en conserven daaraan toegevoegd. Op de rede van Bizerta kwam een bootje langszij om hem te halen, liggend op een brancard liet men de patiënt over de railing in het bootje zakken. Nooit zal ik die trouwe ogen vergeten die me lagen aan te kijken, hoewel hij vermoedelijk ook toen buiten kennis was. Praten kon hij in elk geval niet. Onze dokter en verpleger gingen mee om hem weg te brengen. Twee uur later kwamen ze terug en konden we de reis voortzetten. Zonder Boerrigter. Op 29 juni, nog in de Middellandse Zee, hebben we de verjaardag van Prins Bernhard herdacht. Op het rijk met vlaggen versierde schip werd de gebruikelijke feestrede uitgesproken, waarop samen het Wilhelmus werd gezongen. Voorts vonden er die dag velerlei wedstrijden plaats en werden er twee films vertoond. En natuurlijk werden er voor deze dag ook feestelijke maaltijden geserveerd.

Zaterdagmorgen, 1 juli, waren we in Port Said, waar het weer de bekende bedrijvigheid was. Het oponthoud hier duurde slechts vier uur en toen konden we het Suezkanaal invaren. Daar zat het ons intussen niet mee, want we moesten tweemaal voor een tegenliggend konvooi stil gaan liggen, eerst in de woestijn en later in de Bittermeren. Toch blijft elke vaart door het Suezkanaal interessant, omdat er steeds zoveel afwisselends te zien is. fotograferen is verboden; vermoedelijk is men bang voor spionage. Van de wal af wordt hier met kijkers op gelet en het schijnt al voorgekomen te zijn, dat mensen die toch foto's maakten van boord werden gehaald. Toen we de volgende morgen in Suez aankwamen hadden we bijna achttien uur over het kanaal gedaan, terwijl de normale tijd elf uur is. Hier geldt namelijk de beperkte snelheid van acht mijl, terwijl de lengte van het kanaal 90 mijl is. En nu we dan in de Rode Zee varen, gaan we iets over onze passagiers vertellen. Het zijn prettige mensen, die hier van een luxe leventje genieten. Allen hebben een hut en met elkaar eten we in onze officiers-eetzaal. Op het dek heeft iedereen zijn eigen dekstoel. En straks in Aden mogen zij passagieren; alleen de vaandrig heb ik deze gunst ontnomen, omdat hij, tegen de voorschriften in, toch door zijn patrijspoort foto's van Port Said had gemaakt. Onder de passagiers bevond zich ook een heel jong sergeant- majoortje, die zich nogal voelt en veel praat heeft. Hij mag het nieuws omroepen en de muziekuitzending verzorgen, doch is daarin niet altijd zorgvuldig. Hij wordt dan ook zo nu en dan in de maling genomen. Zo had men hem wijs gemaakt, dat er in Gibraltar een postbootje langszij zou komen om onze voor Nederland bestemde post op te halen en de hele dag daarvoor had hij toen brieven zitten schrijven. Bij Gibraltar stond hij met een kijker de zee af te turen en dacht dat elk bootje dat hij zag het postbootje was. Doch natuurlijk kwam er geen postbootje. Iedereen had pret en we konden niet nalaten de volgende limerick in onze scheepskrant op te nemen:

Een majoortje houdt zoveel van praten
Kan 't zelfs voor de omroep niet laten
Maar 't is ongehoord
Want zijn post bleef aan boord

En niemand kon 't lachen toen laten.

Ook hem was, gezien een en ander, aanvankelijk de gunst van passagieren in Aden ontnomen. Dat vond hij wel heel vervelend en hij ging toen naar zijn commandant om te vragen, hoe hij het bij majoor de Jonge weer goed kon maken. En die commandant, die er ook pret om had, zei toen: "de majoor wil alles graag keurig in orde hebben en sprak er al eens over, dat de kast in de omroephut nodig geschilderd moet worden; vraag hem maar of jij dat mag doen". Wel, die toestemming kreeg hij. De scheepstimmerman hielp hem aan wat verf en toen moest je hem bezig zien. De planken gingen uit de kast en die kreeg toen van binnen en van buiten een mooi nieuw kleurtje. Doch niet alleen de kast maar de gehele omroephut kreeg een beurt. En hij was vol verwachting; wat zou de majoor nu wel zeggen?

Zou hij nu mogen passagieren? Wel, gezien al die prestaties moest ik wel zwichten en zo mocht ook hij in Aden aan de wal gaan. Doch we konden niet nalaten nog een limerickje te maken:

Dat majoortje kon heel wat bederven
Soms moest je 't van 't lachen besterven
Want om Aden te winnen
Dacht ie: nou ga 'k beginnen
Ging zowaar de hele omroephut verven.

Woensdag, 5 juli, waren we in Aden en daar mochten de militairen dus enige uren van boord. Daarna begon de grote oversteek over de Indische Oceaan, die negen dagen zou duren. Hadden we tot dusver steeds goed weer gehad, in de Indische Oceaan zou de westmoesson ons een onstuimige ontvangst bereiden. Twee dagen hebben we er van gelust. De storm die uit het zuiden kwam en die we dus in de flank hadden, raasde en gierde om en over het schip en dat lag soms zo scheef dat we ons afvroegen, hoe het weer overeind moest komen. De zee was één woeste en kokende massa. Huizenhoge golven bestormden ons en sloegen over de dekken. En voorzover zij niet zeeziek waren hadden de opvarenden de grootste moeite om op de been te blijven. Enfin, na twee dagen was ook dit leed weer geleden.

Gezien het kleine aantal passagiers was van de zeegod Neptunus niet te verwachten, dat hij de Waterman zou bezoeken. Maar toch wilden we onze groentjes de gebruikelijke doop niet onthouden. Dus werden er boze plannen met de stuurman gesmeed. En daar we binnenkort te Belawan weer 1400 passagiers aan boord zouden krijgen, hetgeen uiteraard een groter brandgevaar betekende, wakte het helemaal geen argwaan, dat er voordien een brandweeroefening werd uitgeschreven. In de grote douchezaal zou de werking van de brandslangen uitgelegd en de praktijk van het spuiten beoefend worden. Heel argeloos tippelde het groenenstel onder hun commandant de douchezaal binnen en toen:

De majoor zei: ik wil jullie leren
Hoe je een brandslang behoort te hanteren
En toen kreeg hij zijn zin
Want ze vlogen er in
En waren nat voor ze zich om konden keren
Maar de vaandrig die zette 't op een lopen
Kreeg genoeg van deez' wijze van dopen
Doch de schare zei toen
Die krijgt straks van katoen

Die knaap die gaan we wéér dopen.
En dan, slechts 'n half uurtje later
Daar stond ergens een tobbe met water
Toen grepen ze in
Zetten de vaandrig er in
En die stond toen tot zijn hals in het water.

Te Belawam en Medan. Dan naar Priok. Blijde vooruitzichten.

Vrijdagmorgen, 14 juli, lagen we aan de kade van Belawan; we waren weer in Indonesië. Pas 's middags zouden er ongeveer 250 militairen van het 424e bataljon infanterie embarkeren en daarna de volgende dag nog een kleine 1200 passagiers, allen Europese en Indonesische militairen van het Koninklijk Nederlands-Indische leger met hun vrouwen en kinderen.

De kleine groep militairen, die we aan boord hadden en die voor Batavia bestemd waren, hadden dus volop de gelegenheid hier aan de wal te gaan. Intussen vernamen we, dat ons blijde dingen te wachten stonden. We zouden een interinsulaire reis van meer dan drie maanden naar de Grote Oost gaan maken. Zoals later zal blijken zou die ruim 17.000 zeemijlen (30.000 kilometer) omvatten en zouden we meer dan 12.000 passagiers te vervoeren krijgen. En deze reis begint dus hier in Belawan. Wat een voorrecht zo een geweldige opdracht te krijgen. Doch helaas moest ik het dan wel zonder mijn plaatsvervanger stellen. Wat zou kapitein Oude Boerrigter van deze reis genoten hebben. Nadat we 's middags onze eerste 250 passagiers aan boord hadden gekregen, konden we nog een tripje naar Medan maken, dat 28 kilometer landinwaarts ligt. Van deze prachtige tocht en van de stad zelf, die we al eerder bezochten, hebben we weer volop genoten. Die avond hebben we bij een bevriende Nederlandse familie doorgebracht en natuurlijk kwam het gesprek toen ook op de huidige toestand daar. We hoorden, dat de Nederlanders zich nogal door onze regering in de steek gelaten voelden. Op de scholen werd geen Nederlands meer onderwezen. Nu onze militairen teruggaan verliezen de mensen ook hun bescherming, doch misschien is het zo wel beter, omdat er nu ook minder spanningen ontstaan. Ondanks de moeilijkheden blijven de flinke Nederlanders toch volharden, 's Nachts liggen de planters met geweren op hun plantages om hun gezinnen te beschermen en overdag werken ze. Indonesië wordt wel weer goed, denkt men, doch dat kan nog wel een poosje duren. Zaterdagmorgen embarkeerden dus nog een kleine 1200 passagiers en 's middags kon dan onze grote interinsulaire reis beginnen. We hadden toen 1416, merendeels Indonesische, passagiers aan boord en wel 668 mannen, 252 vrouwen en 496 kinderen, die bestemd waren voor Batavia, Semarang, Soerabaja, Makassar en Nieuw Guinea. In elke haven zouden er passagiers afgaan, doch ook weer nieuwe bijkomen. De legering leverde uiteraard weer problemen op, want, zoals al eerder gezegd, op dit mannenschip zijn de ruimen alsmede de douche- en toiletzalen niet afgescheiden en ook is er maar één hospitaal. Die afscheidingen hebben we weer met behulp van scheepszeilen tot stand gebracht. Verder hebben we een heel grote hut als vrouwenhospitaal ingericht. Van de officiersgezinnen werden de mannen bij elkaar in hutten ondergebracht en de vrouwen en kinderen eveneens. Op dezelfde wijze werden de onderofficiersgezinnen gescheiden ondergebracht, zij het in ruimen. Dit geschiedde tenslotte ook met de gezinnen van de Europese korporaals en soldaten. Doch de gezinnen van de niet-Europese korporaals en soldaten werden bij elkaar, dus niet gescheiden, in één groot ruim ondergebracht. En zo hadden we dus mannen-, vrouwen- en familieruimen. Het grootste ruim telt 620, het kleinste 156 bedden. In dat kleinste ruim waren 28 Ambonese oorlogsweduwen met hun 90 kinderen gehuisvest. Om de vrouwenruimen te bezoeken waren bezoeken vastgesteld en ook overigens waren diverse voorschriften gegeven, om het transport netjes en ordelijk te doen verlopen. Een speciale

scheepspolitie was geformeerd om toezicht te houden. Intussen was het niet zo eenvoudig om die ruimen schoon te houden. Want overal zaten of lagen mensen en stonden kisten, kratten, koffers, potten en pannen en het hing er vol wasgoed. Er waren zelfs kinderen, die fietsen bij zich hadden en daarmee door het ruim en over het dek reden. Maar er was nog iets bijzonders, want nog nooit had onze Waterman zoveel dieren aan boord gehad; behalve honderden kippen waren er ook loopeenden, ganzen, geiten, honden en apen meegenomen. Het was een wonderlijke belevenis 's morgens de hanen te horen kraaien en de eenden te horen kwaken. En wat je zoal verder meemaakte. Het vrouwenruim raakte een nacht in grote opschudding doordat iemand daarin een aap had losgelaten en in de duisternis was dat voor de dames natuurlijk niet leuk. Een andere grappenmaker presteerde het iets dergelijks in een hut te doen; de daar gehuisveste officier werd 's morgens vroeg gewekt, doch het was niet met een kopje koffie doch door een aap, die tegen zijn bed opklom. Veel vrouwen aan boord bleken in verwachting te zijn en dit deed onze dokter besluiten de dames, die het verst heen waren, vanuit het ruim naar het pas gereed gekomen vrouwenhospitaal te laten verhuizen. Het was beslist geen leuke opdracht voor onze brave en bescheiden sergeant-majoor om in het vrouwenruim af te dalen en hiernaar een onderzoek in te stellen; hij zou duizend maal liever een gewone militaire inspectie houden. Doch al zijn moed bijeen vergarend ging hij toch, riep alle in blijde verwachting zijnde dames bij elkaar, hield zijn inspectie, zette de uitverkorenen op een rij, commandeerde "volgen", bracht de dames naar het hospitaal, gaf ze aan de dokter over en had zijn opdracht vervuld. En van de dokter kregen ze toen dus een lekker ziekenhuisbed en dat was natuurlijk beter dan een standee in het ruim. Maar dit gaf weer nieuwe problemen, want de achtergebleven mannen konden het, gezien de jonge kinderschare, niet zonder hun vrouwtje stellen, namen hun hele hebben en houden mee en sloegen hun tenten op rond het hospitaaltje en toen was het daar ook al spoedig een kampong. Op voorwaarde dat men de uiterste rust zou betrachten en omdat we toch spoedig in Priok zouden zijn, hebben we dit toen maar toegestaan.

Van Priok via Soerabaja en Makassar naar Nieuw Guinea. Ambonese gevangenen aan boord. Poging tot kaping van de Waterman?

Van 18 tot 20 juli hebben we daarna aan de kade te Priok gelegen; een aantal passagiers ging hier van boord, doch er kwamen ook weer veel nieuwe, meest Indonesische militairen met hun gezinnen aan boord. Omdat er heel wat te doen was zijn we tijdens dit oponthoud hier maar rustig aan boord gebleven. Er was een brief van kapitein Oude Boerrigter, die we ziek in Bizerta hadden



moeten achterlaten; gelukkig bleek hij heel wat beter te zijn en hij hoopte binnenkort per vliegtuig over te kunnen komen. En voorts kregen we die dagen nog wat vrienden en ook Herman Van Dijk voor een bezoekje aan boord. Onder de passagiers, waarmee we op 20 juli vertrokken, bevond zich een legertje van 126 gevangenen, allen mensen, die tot de groep Westerling behoorden bij de actie Bandoeng.

R. Westerling

Het waren merendeels Ambonezen, die trots hun rode of groene baret droegen, dus behoord hadden bij de parachutisten en commandotroepen, derhalve echte vechtjassen. Men zal zich herinneren hoe 200 van deze jongens Bandoeng wisten te bezetten. Veelal hadden ze tien maanden gevangenisstraf gekregen; hiervan hadden ze een deel op het eilandje Onrust uitgezeten en nu moesten ze naar Nieuw Guinea.

Het was al een show op zichzelf te zien hoe gedisciplineerd en keurig verzorgd ze de kade op

kwamen marcheren onder commando van luitenant Titaley, eveneens een gevangene. Aan boord kregen ze een eigen ruim toegewezen, doch hun commandant wensten we een hut te geven. Dat dit gezelschap een bijzondere belangstelling genoot ligt voor de hand. Moesten we ook geen bewondering en waardering hebben voor deze mensen, die altijd zo trouw en moedig aan onze zijde hadden gevochten en daarbij vele verliezen hadden geleden? We hebben heel wat met hen gepraat; hoewel ze nog steeds op onze hulp hopen, voelen ze zich toch door de Nederlanders in de steek gelaten, want niemand helpt hen. Ambonezen willen nu eenmaal graag naar Ambon terug, laat staan gevangenen Ambonezen, die straks, op weg naar Nieuw Guinea, ook Ambon nog zullen passeren. Wij mochten deze jongens wel en dachten over de hun opgelegde straf het onze. En natuurlijk hadden we begrip voor hun verlangen. Intussen, wat Ambon zelf betreft, men is sinds enige tijd bezig het te blokkeren en uit te hongeren en het gehele Ambonese volk heeft daar thans zwaar onder te lijden. We besloten onze gevangenen zoveel mogelijk vrijheid te geven; tijdens het varen mochten ze zich over het gehele schip bewegen, doch in de havens moesten ze in hun ruim blijven, omdat die rode en groene baretten teveel aan stoot zouden geven.

Op 21 juli arriveerden we in de haven van Soerabaja, waar veel Ambonezen op de kade stonden, verlangende nog iets van onze gevangenen te zien, familieleden stonden wij, na strenge legitimatie en fouillering door onze scheepspolitie, toe om even een bezoek aan het Ambonezen-ruim te brengen. We vernamen dat het in en rond Soerabaja nog erg onrustig en onveilig was. Er liepen daar nog heel wat Ambonezen met hun groene en rode baretten rond en daar had de T.N.I. veel ontzag voor. Enkele dagen geleden had een stel Ambonezen het gepresteerd een landingsvaartuig te overmeesteren; ze hadden het volgepropt met landgenoten en ammunitie en waren daarna weggevaren, richting Ambon. Een Nederlandse torpedojager werd uitgezonden om het op te zoeken, doch zag niets en ook een Catalina, die op verkenning uitging, kwam onverrichter zake terug. Weg waren de Ambonezen. Nadat er in Soerabaja een aantal passagiers van boord gegaan en nieuwe aan boord gekomen waren, vertrokken we de volgende dag, 22 juli, naar Makassar.

Op de kade was een pijpercorps aanwezig, dat ons zelfs nog met het Wilhelmus uitgeleide deed. In het onveilige Soerabaja kon dat; in het veel rustiger Belawan werd ons volkslied niet meer gespeeld. Twee dagen later, 24 juli, lagen we 's morgens al aan de kade te Makassar. Weer gingen daar passagiers van boord en kwamen er nieuwe aan boord. En we hadden de gedachte, dat daar onderduikers bij waren, die van hier naar het veilige Nieuw Guinea wilden. Dezelfde middag nog werd de reis voortgezet.

De laatste Indonesische haven werd verlaten; we zijn op weg naar een ander land. Ongeveer 1000 mijl, ofte wel 1800 kilometer zullen we nog moeten varen, dat is twee en een halve dag. Kon bij het vertrek een toepasselijker lied, gespeeld, worden dan "it is a long way"?

En krijgen onze passagiers daar straks een nieuw vaderland? Intussen zijn we ons er nu wel van bewust, dat we toch een min of meer gevaarlijks reis tegemoet gaan. Gevangen Ambonezen gaan straks hun geboortegrond passeren en vanwege de blokkade van Ambon lopen we de kans dat de Waterman door schepen van de republiek wordt aangehouden. En wat dan met al die aartsvijanden daarvan aan boord? De koers wordt daarom ver zuidelijk genomen. De route wordt geheim gehouden; niemand mag weten wanneer we ter hoogte van dit eiland zijn. En dan is het 's avonds na ons vertrek uit Makassar ineens mis. Een paar officieren komen mij in mijn hut vertellen, dat zij van enkele gevangenen, die niet mee wilden doen, hebben vernomen, dat de Ambonezen vannacht of morgennacht een poging willen doen om ons schip te overmeesteren om het daarna naar Ambon te laten varen. Het vermoeden bestaat, dat er te Soerabaja of Makassar ondanks de

uiterst strenge politiecontrole toch wapens naar binnen gesmokkeld zijn. Onverwijld werd de gezagvoerder hiervan in kennis gesteld, die direct een scheepsraad belegde. Enerzijds werd overwogen het gevangenen-ruim te overmeesteren, doch dat zou op een schip vol passagiers ernstige gevolgen kunnen hebben. De actie Bandoeng had wel geleerd waartoe Ambonezen in staat waren. Anderzijds werd het plan geopperd het schip in staat van verdediging te brengen. Tot dit laatste werd uiteindelijk besloten. Een telegram over het vermoeden van toekomstige muiterij werd naar Batavia gezonden. Mitrailleurs werden opgesteld, waarvan twee op de brug; hiermee had men de enige toegang tot het gevangenenruim volledig onder controle. Alle toegangen tot de brug en machinekamer werden door zwaar gewapende posten bezet. De scheepspolitie werd van 60 op 120 man gebracht; ook zij waren zwaar bewapend. Zo gingen we een erg enerverende nacht in, doch gelukkig gebeurde er niets. Intussen was het wel merkwaardig dat de gevangenen van alle genomen maatregelen, zelfs van de gehouden scheepsraad, op de hoogte bleken te zijn. Ze zullen dus wel begrepen hebben dat het schip tot het uiterste zou worden verdedigd. De volgende nacht, dat was van 25 op 26 juli, zou nog gevaarlijker worden, omdat we dan, zij het ver zuidelijk, Ambon voorbij zouden varen. Voor die avond en nacht gaven we de order uit, dat alle passagiers vanaf zeven uur benedendeks moesten blijven. Verder werd uit de beste schutters een knokploeg samengesteld, die de gehele avond en nacht op wacht zou liggen. Hoewel patrouillerende scheepspolitie rapporteerde dat iedereen in het gevangenenruim die nacht klaar wakker was, bleef het ook toen rustig. En dat gold eveneens voor de derde en laatste nacht vóór aankomst in Nieuw Guinea, misschien wel mede als gevolg van een woelige zee, waardoor vrij wat gevangenen zeeziek werden. Hoe dit alles ook zij, we waren toch blij, dat we al deze voorzorgsmaatregelen hadden genomen, want anders waren we misschien toch nog in Ambon terecht gekomen.

In Batavia waren inmiddels via de radio al heel wat onrust gevende berichten verspreid. De Waterman heette zoek te zijn. En we werden nog weer eens aangeduid als dat "spookschip" en die naam zullen we vermoedelijk wel gekregen hebben, omdat geen enkel schip van de republiek in staat geacht werd ons bij te houden. Enfin, we hadden Nieuw Guinea bereikt.

Wordt vervolgd...

De grote verbouwing van de 'Willem Ruys'

DOOR NICO GUNS

FOTO'S: FOTOGRAFISCHE DIENST WILTON-FIJENOORD (DE WIT); COLLECTIES JOOP SCHIPPERS, HEINENOORD & MEELIS LOUIS, VLAARDINGEN

Tussen 20 september 1958 en 20 februari 1959 voerde Wilton-Fijenoord voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd in precies vijf maanden de grootscheepse renovatie uit van de 'Willem Ruys', die het geschikt moest maken voor de rond-de-wereld- dienst. Een prestatie van formaat.

De 'Willem Ruys' van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd (KRL) voer vanaf haar indienststelling , eind 1947 , in de geregelde passagiersdienst op Nederlands-Indië. Tijdens de eerste tien jaar van haar bestaan veranderde evenwel de verhouding tussen Nederland en de verre kolonie in de archipel fundamenteel. Indonesië werd een onafhankelijke republiek en de nieuwe machthebbers maakten een einde aan de gunstige handels positie van Nederlandse bedrijven. In december

1957 gingen zij zelfs over tot nationalisatie van Hollandse bezittingen. In enkele jaren viel het Nederlandse passagiersvervoer naar Indië weg. De KRL achtte het niet meer mogelijk om het grote schip in deze dienst te houden. Er moest nieuw emplooi komen.

Rond-de-wereld-dienst

Medio 1956 had de KRL de 'Indrapoera'(1926) verkocht. De 'Sibajak' (1928) werd sinds 1950 ingezet om Nederlandse emigranten naar een nieuwe toekomst in het buitenland te brengen in het kader van het door de overheid gestimuleerde emigrantenvervoer naar de Verenigde Staten , Canada, Australië en Nieuw-Zeeland. In maart 1957 liep het regeringscontract voor de 'Sibajak' echter af . De KRL begon met haar passagedienst rond-de-wereld , van Nederland/West Europa naar Australië /Nieuw-Zeeland via het Panamakanaal en van daar weer terug via het Suezkanaal. Deze rond-de-wereld-dienst was een succesvol en er tekende zich een beloftevolle groei af. Hier lag dan ook het nieuwe emplooi voor de 'Willem Ruys'. Daarbij kwam dat in de loop van 1957 concrete plannen ontstonden om ook de 'Sibajak' mettertijd af te stoten. Dan zou de 'Willem Ruys' de nieuwe dienst zelfstandig gaan varen. Maar daartoe moest zij wel eerst geschikt gemaakt worden, een grondige verbouwing was onontkoombaar. Verbeterde en verruimde accommodatie was nodig om met het schip te kunnen concurreren met de talrijke moderne, goed geoutilleerde Britse mailschepen die , van oudsher , op Australië voeren.



De 'Willem Ruys' arriveert bij het vaste dok 7 op de werf van Wilton-Fijenoord.

Beraadslagingen

Reeds half augustus 1956 had de KRL de teleurstellende staat van de hulpdieselmotoren van de 'Willem Ruys' onder ogen moeten zien. Tijdens een directieberaad merkte ir. D.T. Ruys op: 'De fundaties van deze diesels zijn thans opgelapt, doch indien wij in totaal geen risico zouden willen lopen, houdt dit het plaatsen van nieuwe motoren in. [...] Het vervangen van de hulpmotoren zou

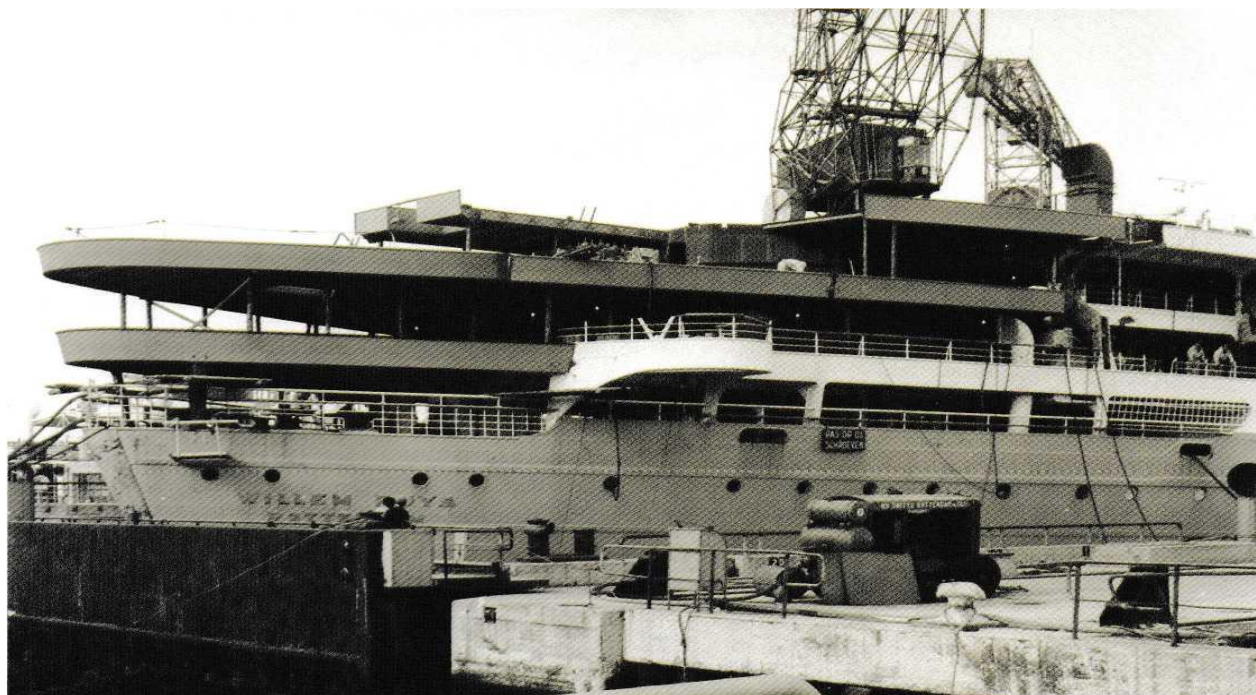
in ieder geval een omvangrijke operatie worden, waarbij waarschijnlijk de huid en zijbunkers ter plaatse in het dok zullen moeten worden opengeboren.’ Half december 1956 bracht de Inspecteur Technische Dienst van de KRL, Ir. P. van Overbeek, tijdens een vervolgbespreking naar voren: ‘Het is dienstig onze gedachten eens te laten gaan over de verdere grote voorzieningen, welke in de toekomst verricht zullen moeten worden en waarbij een verandering van vaarroute van het schip een belangrijke rol kan spelen. Het is niet waarschijnlijk, dat de vernieuwing van de hulpdiesels op bevredigende wijze tussen de reizen door kan geschieden. Indien het schip dus één of twee reizen uit de vaart moet worden genomen, zullen grote veranderingen, welke voor de toekomst noodzakelijk lijken, in die periode dienen te worden uitgevoerd.’

Tal van deliberaties

Zo snel ging het evenwel niet. Er kwam aan zo'n groot en ingrijpend project immers tal van deliberaties te pas. Op 21 november 1957 vond er directieberaad plaats, waarin, mede in relatie tot de oude staat van dienst van de 'Sibajak', het plan weer ter sprake kwam. Dat men het over de aanpak nog niet eens was, blijkt wel uit het feit dat de KRL Inspectie Technische Dienst in de notulen liet vastleggen: 'de vervanging van het ms 'Sibajak' is primair, waarna eerst dan de verbouwing van het ms 'Willem Ruys' kan plaatsvinden. Wat dit laatste schip betreft, is het zeer wel mogelijk om de nieuwe hulpmotoren tussen de reizen in te plaatsen en de rest voorlopig uit te stellen.' De directie volgde die lijn niet en zette in op eerdere verbouwing.

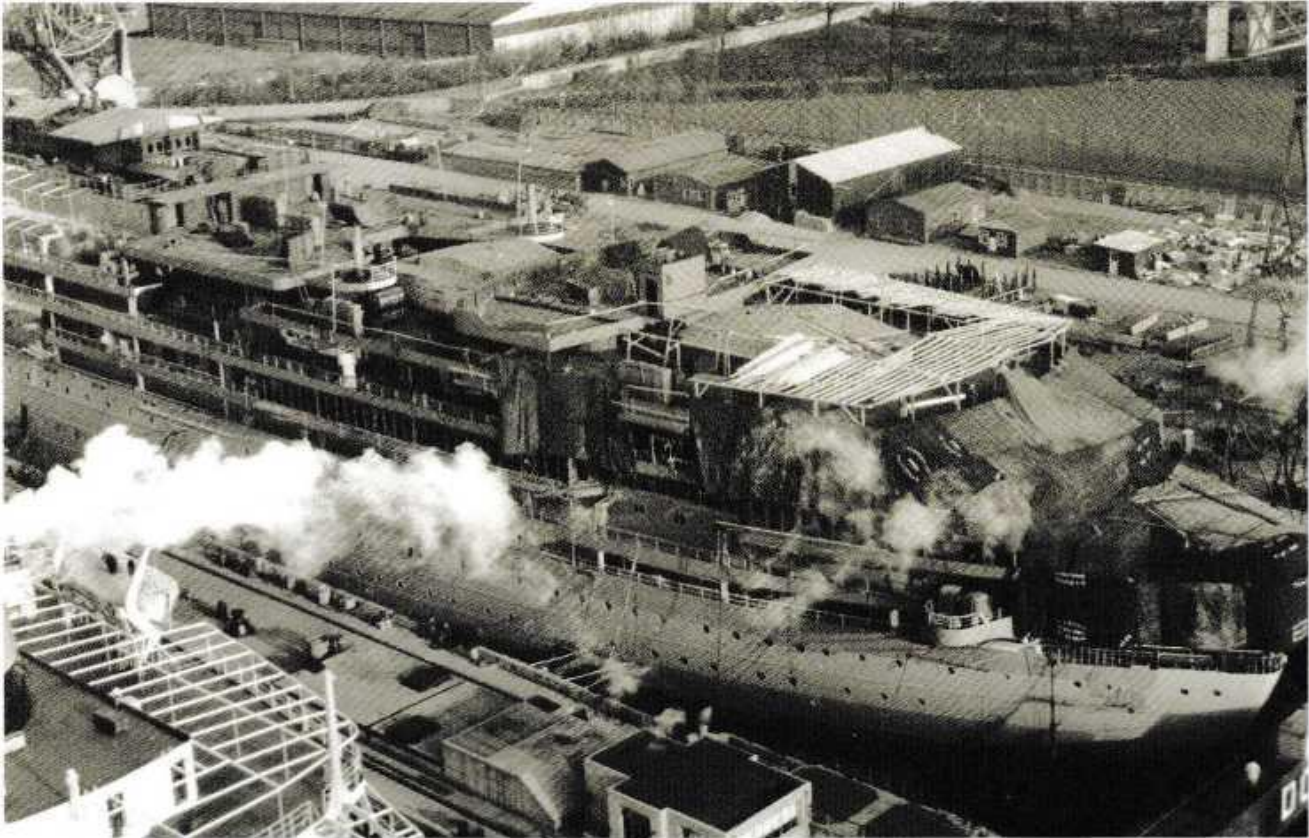
De verbouwingsplannen waren inmiddels zo ver uitgekristalliseerd, dat de KRL in die maand de buitenlandse agenten vertrouwelijk kon informeren en onder meer kon meedelen dat de 'Willem Ruys' half september in dok zou gaan 'for building in new auxiliary engines and enlarging the passenger capacity to roughly 1.100 beds (\pm 220/300 1st Cl. and 780/800 Tourist Cl.), fully air-conditioned. The ship will be ready, we hope, in the beginning of March 1959.'

De verlenging naar achteren van enige bovendekken van de 'Willem Ruys'.



Opdracht aan Wilton-Fijenoord

Inmiddels werd ook duidelijk met welke werf de KRL in zee wenste te gaan om het omvangrijke project ten uitvoer te brengen. De KRL had in de afgelopen tijd erg goede ervaringen opgedaan met de Dok- en Werf- Maatschappij Wilton-Fijenoord NV en deze grote Schiedamse werf had een gunstig concurrerende offerte voor de verbouwing uitgebracht. Wilton-Fijenoord wilde de opdracht graag binnenhalen met het oog op het grote gat in de bezetting van de werf dat was ontstaan door het gereedkomen van Hr.Ms. 'Karel Doorman'. Die leemte kon voorlopig gevuld worden met het 'Willem Ruys'-project. Aan de Raad van Commissarissen deelde de KRL-directie op 12 mei 1958 mee dat zij, na drie offertes voor de verbouwing te hebben ontvangen, die dag had besloten dit



Naast het voorschip van de 'Willem Ruys' wordt op de vloer van dok 7 volop gewerkt aan de renovatie van de schoorstenen.

werk op te dragen aan Wilton-Fijenoord. 'De prijs bedraagt ca. f 12 miljoen, waarvan ruim f 8 miljoen vast en een kleine f 4 miljoen als zgn. stelposten is genoteerd. In dit bedrag is begrepen de inbouw van de door ons reeds gekochte nieuwe hulpmotoren.

Voorts besloten wij het schip te voorzien van stabilizers, waarmede een bedrag van ongeveer f 700.000,- is gemoeid. Dit alles moet dan nog worden vermeerderd met uitrustingskosten en eventuele extra's, zodat wij menen dat de [eerder] genoemde schatting van f 14 miljoen voor deze verbouwing ten volle benodigd zal zijn.'

Persbericht

Twee dagen later gaf de rederij een perscommuniqué - met het betekenisvolle nummer 214 - uit onder de kop De 'Willem Ruys' straks verbouwd en vergroot ook naar Australië en Nieuw-Zeeland. Na haar laatste reis uit Indonesië zou het schip nog een viertal cruises gaan maken en daarna nog twee reizen in de Europa-Canada Lijn. Dan zou omstreeks half september de 'vrij omvangrijke verbouwing' bij Wilton-Fijenoord volgen. De pers nam er onder meer kennis van dat de huidige 4e klas geheel zou worden uitbroken, dat er nieuwe hutten en ook enige nieuwe salons, alsmede

een tweede zwembad en een nieuwe bioscoopzaal zouden worden bijgebouwd, dat het gehele schip airconditioned zou worden gemaakt en dat het bovendien zou worden uitgerust met stabilisatievinnen. De 'Willem Ruys' zou op 20 september 1958 aan de werf komen en op 20 februari 1959 moeten worden opgeleverd. Niet meer dan vijf maanden dus voor deze ingrijpende klus.

Wilton-ploeg mee op cruise

Nadat de opdracht aan Wilton-Fijenoord was verstrekt, was het uiteraard zaak dat stafmedewerkers van de werf zich zo spoedig en goed mogelijk vertrouwd maakten met het te verbouwen schip en ter plaatse observaties en metingen verrichtten. Daartoe kwam een ploeg van Wilton-Fijenoord mensen aan boord tijdens de cruisereis van medio juli 1958 naar Casablanca en Madeira. Ir J.D. Ruys, die ten nauwste bij het renovatieproject betrokken was, vertelde ons dat naast tal van andere onderwerpen op die reis ook de vernieuwing van de schoorstenen aan de orde kwam, nadat was gebleken dat die aan de onderkant niet meer in al te beste conditie verkeerden. Zo vond er aan boord een bijeenkomst plaats, waarop de aanwezigen werden uitgenodigd om creatief een nieuw schoorsteenontwerp voor het schip te tekenen. Ir. Ruys verving spontaan de twee oude schoorstenen door één hele grote, zoals die toentertijd op diverse buitenlandse schepen prijkte. Zijn idee kreeg geen navolging. Er werd besloten tot plaatsing van twee verlengde schoorstenen op een nieuwe dek huis constructie (ten behoeve van de uitbreiding van de airco-installaties) op het top dek. De twee schoorstenen zouden worden verhoogd door aan de onderzijde een stalen verlengstuk aan te brengen. Met de verlenging van de schoorstenen hoopte men vermindering van roetneerslag op de achter de schoorstenen gelegen dekken te bereiken. Volgens informatie van Ir. Ruys zou later feitelijk blijken dat de verlenging (de voorste met 3,60 meter tot 16 meter en de achterste met 2,85 meter tot 14 meter) voor wat betreft roetneerslag ijdele hoop was. Het schip zou er wel een stoerdere uitstraling door krijgen, zoals ook de Britse maritieme autoriteit A.C. Hardy opmerkte: 'From the point of view of appearance, the funnels are most striking and the fact that they are now 12 ft. higher enhances the power of the profile.'

Sloopwerk

In de nacht van 12 op 13 september 1958 keerde de 'Willem Ruys' na afloop van haar tweede reis op de Europa-Canada Lijn terug in Rotterdam. Gedurende de week die volgde, begon men aan het Lloyd-etablisement reeds met het 'lichtere' sloopwerk, waarvoor geen specifieke werfvoorzieningen van Wilton-Fijenoord benodigd waren. Op 20 september vertrok de 'Willem Ruys' met sleepbootassistentie naar de werf in Schiedam. Door de werfslepers werd zij enige tijd later het vaste dok nummer 7 in gemanoeuvreerd, dat gedurende vijf maanden het 'droge thuis' van het grote schip zou zijn. Na de droogzetting kon het enerverende en ingrijpende sloopwerk ten dienste van de verbouwing worden aangevat, nu met de zware middelen en technieken die de werf daarvoor beschikbaar had.

Vijf hectische maanden

In de vijf hectische maanden die volgden, werd de accommodatie uitgebreid voor ongeveer 300 passagiers (van 877 naar 1.167 bedden); er kwamen een 1e klasse- en een toeristenklasse lido, bestaande uit twee zwembaden, omgeven door zonnedekken, gesloten promenadedekken en bars; men bracht geheel nieuwe sportdekken aan; het aantal reddingsmiddelen werd uitgebreid; men bouwde twee geheel nieuwe trappenhuizen met liften in, die zich uitstrekten over een groot aantal dekken; er werden twee nieuwe grote rooksalons met bar voor de toeristenklasse ingebouwd; verder een nieuw bioscooptheater, een bibliotheek, een nieuwe grote kinderkamer met speciaal kinderen speeldek; grote complexen hutten werden vervangen door nieuwe moderne hutten met badkamers; de wasserij werd geheel nieuw uitgerust, de capaciteit verdubbeld en tevens verplaatst van het voorschip naar het achterschip; men bracht nieuwe proviandruimen, linnenkamers en bagagebergplaatsen aan; de vier hulpmotoren werden vervangen door vier grotere; men voorzag het schip van Denny-Brown stabilizers; om het geheel airconditioned te maken, bouwde men 41 fankamers, grote koelmachines, koelleidingen en ventilatiekanalen door het gehele schip in; de elektrische installatie werd uitgebreid, evenals de Sprinklerinstallatie; men bouwde een nieuwe, grotere verdamperinstallatie voor het verkrijgen van zoetwater in; er kwam een nieuwe sewage- installatie en er werd een extra aantal waterdichte deuren aangebracht; en, zoals gezegd, verlengde men beide schoorstenen. Tijdens de verbouwing had dok 7 eigen ingangen met portiersloges, prikklokken en kantoren. Er moest onder meer veel aandacht worden besteed aan de toegangen tot het schip, aan de brandbeveiliging, aan het erwarmen tijdens de wintermaanden en aan was- en kleedgelegenheden voor de arbeiders.



De 'Willem Ruys' vertrekt van de Wilton-Fijenoord-werf.

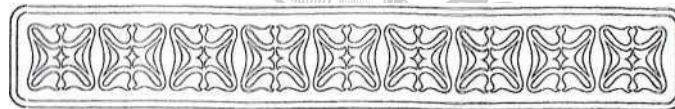
Brandgevaar

Gezagvoerder F.J. de Jonge bezocht zijn schip-in-dok regelmatig. Begin december 1958 haastte hij zich de KRL-directie te informeren over de bepaald niet veilige situatie die hij aan boord aantrof: 'Bij mijn bezoeken aan het ms 'Willem Ruys' blijkt dat er geen rookverbod bestaat en de

gehele Wilton-ploeg loopt dan ook te roken. Ter bescherming van de dek bedekking zijn in de gangen frames van zeer dunne planken gelegd; in de wijde opening tussen de planken zal zich stof verzamelen wat natuurlijk het gevaar van brand verhoogt.'



De vernieuwde achterste schoorsteen van de 'Willem Ruys' wordt gemonteerd.



CORRESPONDENTIE IN SPREEKWOORDEN EN BEKENDE UITDRUKKINGEN.

Een student aan zijn vader,

Beste vader.

Ik mag wel zingen: „Ach, du lieber Augustin, alles ist hin”. Geen blind paard kan bij mij schade doen; het Is bij mij: „pauvre campagne” en er is niets te vegen dan de kale vloer. „Op is mooi”, zegt men, maar alles op, kan ik zoo heel mooi niet vinden; mijn inboedel is naar de maan en de geldkist is leeg, de menschen gunnen me hier het licht niet meer in do oogen en halen me het vel over mijn ooren. Ik zal dus maar met de deur in huis vallen, er geen doekjes om winden en geen moordkuil van mijn hart, maken; beste vader, oen goed verstaander heeft maar een half woord noodig en één woord is voor den verstandige genoeg; ik zit heelemaal op zwart zaad en mijne haren rijzen te berge als ik er aan denk. Honger is een scherp zwaard en nood leert bidden, daarom vraag ik u mij de behulpzame hand te reiken en mij uit den brand te helpen; laat mij dus

niet in de pekel zitten en wees zoo goed dat varkentje voor mij te wasschen, want een geldeloos mensch is een geplaagd mensch. Voor u is 't een bagatelletje, want u hebt uw schaapjes op het droge en die in het veen is, ziet op geen turfje, temeer daar u het maar voor 't grijpen hebt. Geef wat gij kunt vader, want alle beetjes helpen; vele kleintjes maken een groote en die 't kleine versmaadt, is 't groote niet waard; daarom, alles zal mij welkom zijn al is 't maar één boon in een brouwketel, want Ik sta op den rand van den afgrond en de grond zinkt hoe langer hoe dieper onder mij weg. Bij mijn vrienden ben ik al geweest, maar ik kreeg permissie om naar de bureu te gaan en iedereen zond mij met een kluitje in 't riet; 't was overal aan eens doovemans deur geklopt. Het is natuurlijk het oude liedje: „vrienden in nood, dertig in een lood!” Strijk dus uw hand over uw hart en steek uw hand in uw zak, want Holland is in nood. Ik word geplaagd als Job, niet met zweren maar met beren; wel spijt 't mij de haren van mijn hoofd, maaide kogel is nu eenmaal door de kerk en gedane zaken nemen geen keer. Ofschoon ik zooveel mogelijk tracht door de mazen van het net heen te sluipen, zit ik toch met de handen in het haar; mijn hospita is ook geen katje om zonder handschoenen aan te pakken en mijn drempel wordt platgelopen door mijn schuldeischers, die hemel en aarde bij elkaar vloeken tegen uw In de klem en in zak en asch zittenden, diepbedroefden zoon,

WILLEM.

Antwoord van den vader.

Waarde zoon.

Wel mag men zeggen: „Hoe later op den dag, hoe schooner volk!” Zoooven krijg ik je brief die mij even gelegen komt als een dief in den nacht of als een oliekoek in een treurspel; ik stond er dan ook van te kijken als een kat in een vreemd pakhuis. Gij vraagt mij daarin de ziel van alle negotie n.l. „geld!” Maar jongenlief het loopt de spuigaten uit en ik kan geen ijzer met handen breken; je hebt me die komedie al meer gespeeld en bent er altijd afgekomen zonder je hoofd te stooten, maar als je te veel met vuur speelt moet je ééns je vingers branden en ik ben dan ook van plan er nu eens een stokje voor te steken. Bovendien heb ik nog een appeltje met je te schillen; ik begin in te zien dat het met onwillige honden slecht hazen vangen is en dat geleerde heeren niet altijd studeren; het is met jou den moriaan gewasschen; aan werken heb je een broertje dood en je laat alles maar langs je koude kleren afzakken, maar boontje komt om z'n loontje. Tot nog toe heb Ik alles maar voor zoete koek opgegeten, maar ik zal je nu mijn tanden eens laten zien, want een goed vader spaart de roede niet; je wordt op zoo'n manier een nagel aan mijn doodkist. Wat je beren betreft, je hebt alle vermaningen in den wind geslagen, ofschoon je toch wist dat de verleiding groot is in de wereld, want een goed voorbeeld doet goed volgen, maar oen slecht nog veel meer en als er één schaap over don dam is volgen de anderen vanzelf. Je moet niet denken dat het geld me op den rug groeit; ik draai elk dubbeltje tweemaal om voor ik het uitgeef, je moet dus in dezen je eigen potje maar koken: wie niet hooren wil, moet voelen en wie kaatst moet den bal verwachten. Je hadt best een appeltje voor den dorst kunnen bewaren, maar je maakt do nachten tot dagen en de dagen tot nachten, hoewel je heel goed weet dat de morgenstond goud in den mond heeft en dat je de handen uit de mouwen moet steken wil je vooruitkomen, want al regent het varkens, Jan Salie krijgt er geen borstel van en ledigheid is des duivels oorkussen. Verder schrijf je dat jo met je ziel onder den arm rond loopt en dat bij jou schraalhans keukenmeester is; maar honger is de beste saus en bij gebrek aan brood eet men korstjes van pasteien. Je zult het nu, hoop ik, wel laten nog eens de stoute schoenen aan te trekken om bij mij te komen aankloppen, want je ziet, ik zet de puntjes op de i. Ik antwoord je dan ook op je vraag, dat ik mij niet uitkleed, vóór ik naar bed ga; ik heb genoeg noodig om een ieder den mond te

stoppen en wil mij met mijn eigene drieguldens de glazen niet ingooien; je weet wat ik bedoel, dus die de schoen past trekke hem aan: jou haan zal dezen keer geen koning kraaien. Elk heeft zijn stokpaardje en het mijne is: „een stuiver gespaard is een stuiver gewonnen; in de jeugd moet men het ijzer sme den als het heet is en niet denken dat zijn uil een valk is ... veeg dus uw eigen vloer; laat het kieken niet wijzer willen zijn dan de hen en heb een aardje naar je vaartje. Denk er om : een schip op het strand is een baken in zee en wie zich aan een ander spiegelt , spiegelt zich zacht !.

Willemsord okt. 1903 Jaarboekje der Adelborsten.



BIJZONDERE DADEN OP STOOMSCHEPEN.

Deel 6.

Er zijn meer bijzondere daden op stoomschepen verricht dan de twee gevallen die hier worden vermeld. Maar hier wordt eer gedaan aan al degenen die zich op bijzondere wijze voor anderen hebben ingezet.

Torpedobootjager Hr.Ms. Piet Hein in gevecht op 19 februari 1942.

Vooraf in de oorlog is veel gebeurd en de gevallen van zelfopoffering om anderen te redden zijn lang niet allemaal bekend. Een

lichtend voorbeeld uit de jaren 1940-1945 is de officier M.S.D. (Marine Stoomvaart Dienst) 2e klas W.M. van Moppes die postuum werd benoemd tot Ridder Militaire Willemsorde 4e klas. De omschrijving in de "mutatie" in het Koninklijk Besluit waarbij W.M. van Moppes de Militaire Willemsorde werd toegekend luidt als volgt, en het is goed dit tot ons te laten doordringen.

"Als ondergeschikt officier M.S.D. aan boord van Onzen Torpedobootjager Hr.Ms. Piet Hein tijdens het zeegevecht in Straat Lombok op 19 februari 1942, blijk gegeven van buitengewone moed en groot beleid, bekwaamheid, initiatief, grote plichtsbetrachting en doorzettingsvermogen, door: ten eerste, het bedrijf af te zetten op de stookplaatsen, welke vol verstikkende rook waren en waar verscheidene stoom- en brandstofleidingen waren gesprongen, ten tweede, eigenhandig een aantal gewonde schepelingen uit deze ketelruimte te halen, bij welk reddingswerk hij tenslotte is omgekomen.

Stoomlekkage op Hr.Ms. De Ruyter op 27 februari 1962.

Het tweede geval wat hier wordt vermeld vond 20 jaar later plaats in vreedstijd. Daarbij waren gelukkig geen slachtoffers te betreuren. In een artikel in de krant stond het volgende

Doortastend optreden van korporaal-machinist

Commandant Zeemacht betuigt tevredenheid

DEN HELDER. — De korporaal-machinist C. A. van den Maagdenberg heeft van de commandant der zeemacht in Nederland, schout-bij-nacht mr. A. N. Baron De Vos van Steenwijk, een tevredenheidsbetuiging ontvangen wegens zijn doortastende optreden bij een ernstig geval van stoomlekkage in de achtermachinekamer van Hr. Ms. kruiser „De Ruyter”.

De kruiser lag op 27 februari j.1. afgemeerd in de nieuwe haven, toen het incident zich voordeed. Toen korporaal Van den Maagdenberg met enkele andere bemanningsleden, onder wie de als chef van de wacht van de achter- machinekamer fungerende majoor-machinist. ternauwernood waren ontsnapt uit het met hete stoom volgelopen compartiment, verklaarde de majoor, dat de machinist der derde klasse K. G. Mossel zich vrijwel zeker nog in de achtermachinekamer bevond. Op eigen initiatief is korporaal Van der Maagdenberg toen, voorzien van 'n zuurstofapparaat, in de achtermachinekamer afgedaald. Hij heeft daar de machinist Mossel uit zijn benarde positie bevrijd. Enkele ogenblikken later za gen de in grote spanning wachtende collega's de beide mannen naar boven komen. Geen van beiden bleek enig letsel te hebben opgelopen.

„U hebt deze menslievende handeling verricht, ondanks het gevaar voor uw eigen leven. “Ik betuig u deswege mijn tevredenheid.” aldus de commandant der zeemacht in Nederland.

Hoe komt zo'n ernstige stoomlekkage? De kruiser was toch in groot onderhoud geweest en alles was toch nagekeken? Dan kan toch niet een hele machinekamer vol met oververhitte stoom komen!

Dat kwam door een communicatiestoring tussen de voormachinekamer en de achter- machinekamer. Een samenloop van omstandigheden, maar ook een geluk bij een ongeluk. De kruiser was gedurende 1¹/₂ jaar in Den Helder grondig gerepareerd. Op 27 februari 1962 werd het gehele stoombedrijf voor het eerst weer bijgezet. Langs de wal liggend werd "Stoom klaar" gemaakt op 1 ketel in het voorketelruim en 1 ketel in het achter ketelruim. Het MK-personeel liep zeewacht en personeel van de Rijkswerf was aanwezig om eventuele storingen te verhelpen. Omstreeks 10.00 uur werd een lekke pakking geconstateerd in de hoofdstoomleiding in de achter machinekamer. Dat was bij de zogenaamde "spinnenkop" waar verschillende stoomleidingen op aangesloten zijn. De reparatie werd meteen ter hand genomen. De stoom vanaf het achter ketelruim werd afgesloten. Het personeel van de Rijkswerf ging aan het werk tussen de stoomleidingen waar zij zich nauwelijks konden bewegen. Zij maakte de lekke flens los en haalde de kapotte pakking eruit. Om 12.00 uur kwam een andere zeewacht divisie op post en omstreeks 12.30 uur liep met een ontzettend gesis en met veel lawaai de hele achter machinekamer vol met stoom.

De 2 marinemannen bij het manoeuvreerbord konden net op tijd hun vege lijf redden en kwamen ontzet boven. Zij vertelde de officier belast met toezicht reparatie, dat er 1 persoon vermist werd. Die liet direct de twee ketels afzetten en alle stopkleppen sluiten. De hele machine-installatie stopte. Het werd pikdonker. Toch werd de vermiste machinist in de duisternis en in de stoom gevonden door korporaal-machinist C.A. van den Maagdenberg die met een zuurstofmasker in de achter machinekamer was afgedaald. Beiden kwamen veilig boven.

Waar kwam al die stoom vandaan? Wat was de communicatiestoring?

Volgens het programma van proefnemingen moest om 12.30 uur de hoofdstoom-communicatieleiding tussen de voor- en de achtermachinekamer uitgetest worden. Dus ging de klep in de voormachinekamer open met het fatale gevolg in de achtermachinekamer waar de leiding open lag. De stoom kwam van het voorketelruim. Dit had nooit mogen gebeuren, want de voormachinekamer had moeten opbellen naar de achtermachinekamer dat de stoom werd doorgezet. Edoch zij wisten niet dat de leiding achter open lag. Dit was wel bij het wacht overgeven om 12.00 uur gezegd, maar niet goed doorgedrongen. Soms horen mensen niet wat er gezegd wordt. Zij denken aan iets anders en luisteren niet. Dat was de communicatiestoring die bijna fatale gevolgen had.

Was er schade aan de installatie toegebracht?

Er was veel geluk bij dit incident. Doordat de grote montage-opening naar dek nog open lag, ging de stoom uit het compartiment direct de buitenlucht in. Alle werktuigen waren op ongebruikelijke wijze, zonder na pompen met smeerolie, tot stilstand gekomen. Daar bleek de installatie tegen bestand te zijn. Na van de schrik bekomen te zijn werd de nieuwe pakking geplaatst en werd weer "Stoom klaar" gemaakt. Tot grote opluchting van iedereen was alles heel gebleven.

Was het personeel erg geschrokken? Het is immers bekend dat wanneer iemand door oververhitte stoom wordt getroffen niet mag worden opgetild. Zo'n persoon valt dan toch uit elkaar en mag alleen worden opgeschept.

Ja, dat wordt in de opleiding verteld, want oververhitte stoom heeft een temperatuur van ongeveer 350°C. Het werfpersoneel dat bij de open stoomleiding werkte, was om 12.00 uur van boord gegaan om te eten. Toen zij terugkwamen was de stoom alweer opgetrokken. Dat was een heel groot geluk. Dit heet dan ook een geluk bij een ongeluk.

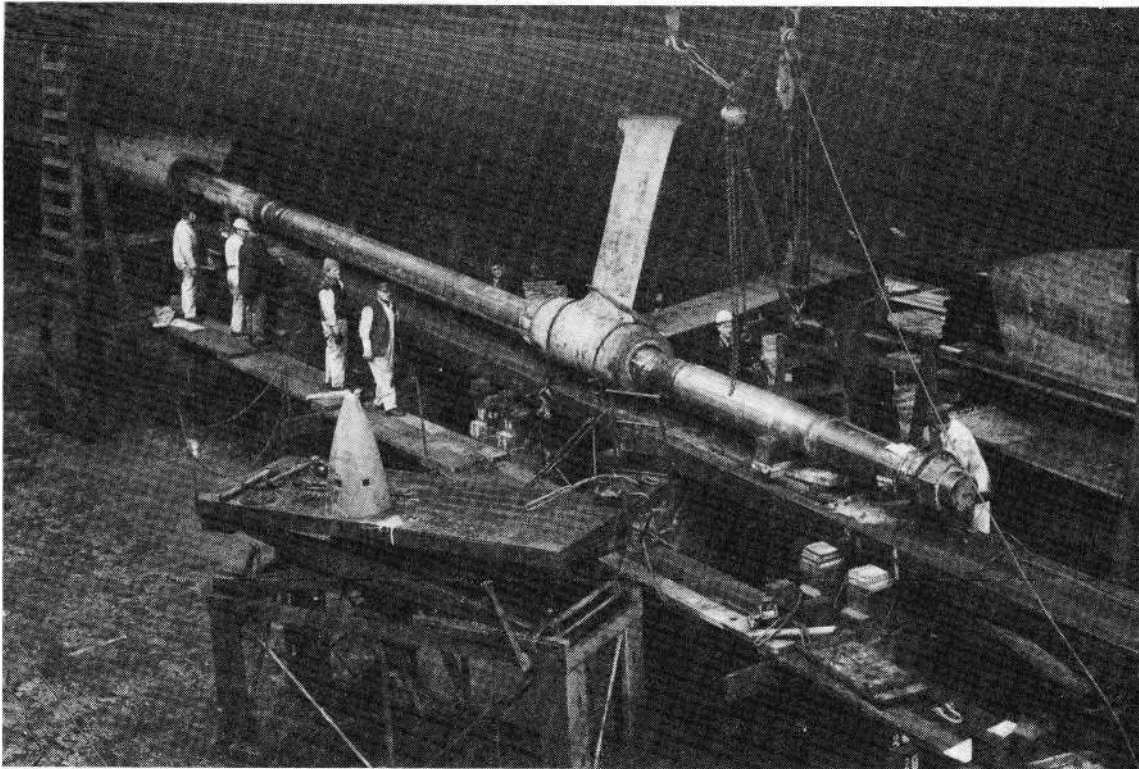
Maar die machinist, die uit de stoom werd gered. Was hij niet bang geweest?

Machinist K.G. Mossel was pas 1 dag aan boord. Het was zijn eerste plaatsing na de opleiding bij de TOKM (Technische Opleidingen Koninklijke Marine). Het was ook zijn eerste zeewacht en hij zat bij de verdampers naast de hoofdcondensator. Toen het compartiment met stoom volliep, kroop hij onder de condensator omdat daar nog geen stoom was.

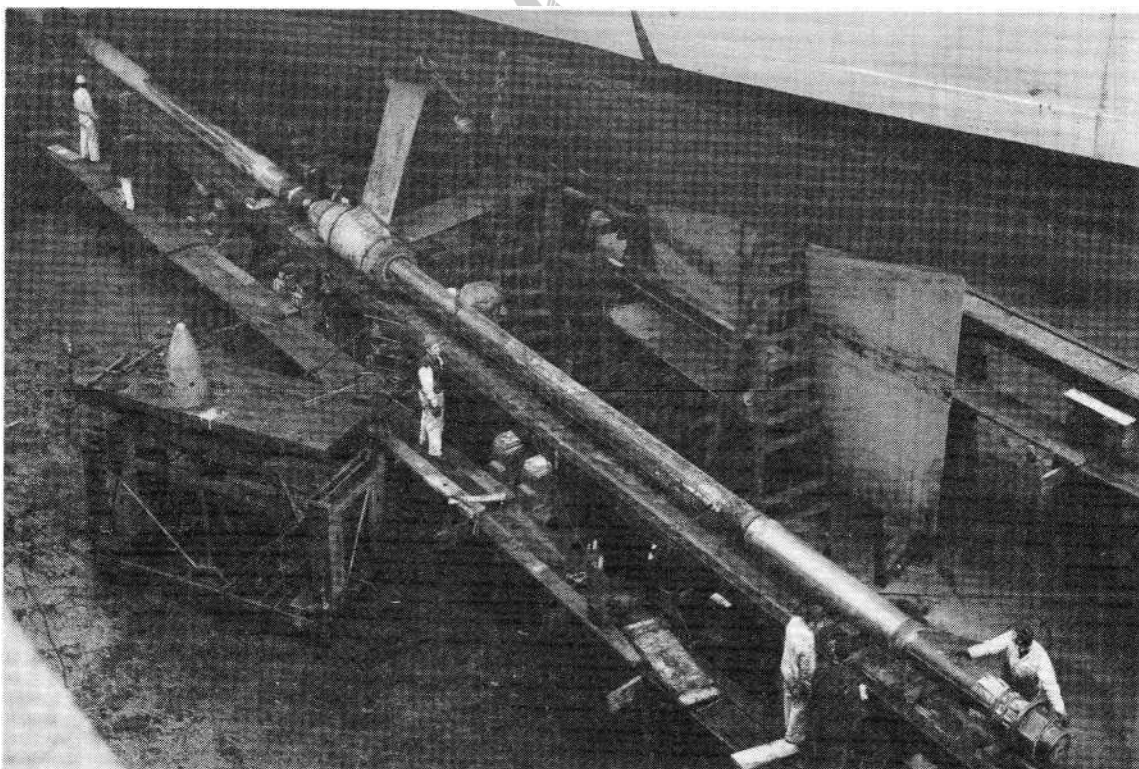
Maar was hij dan niet bang?

Nee geen moment, hij had op de TOKM gehoord dat hij naar een stoomschip werd overgeplaatst. Toen hij zijn eerste wachtje liep en overal stoom kwam vond hij dat heel gewoon. Later vertelde hij laconiek dat hij helemaal niet bang was geweest.

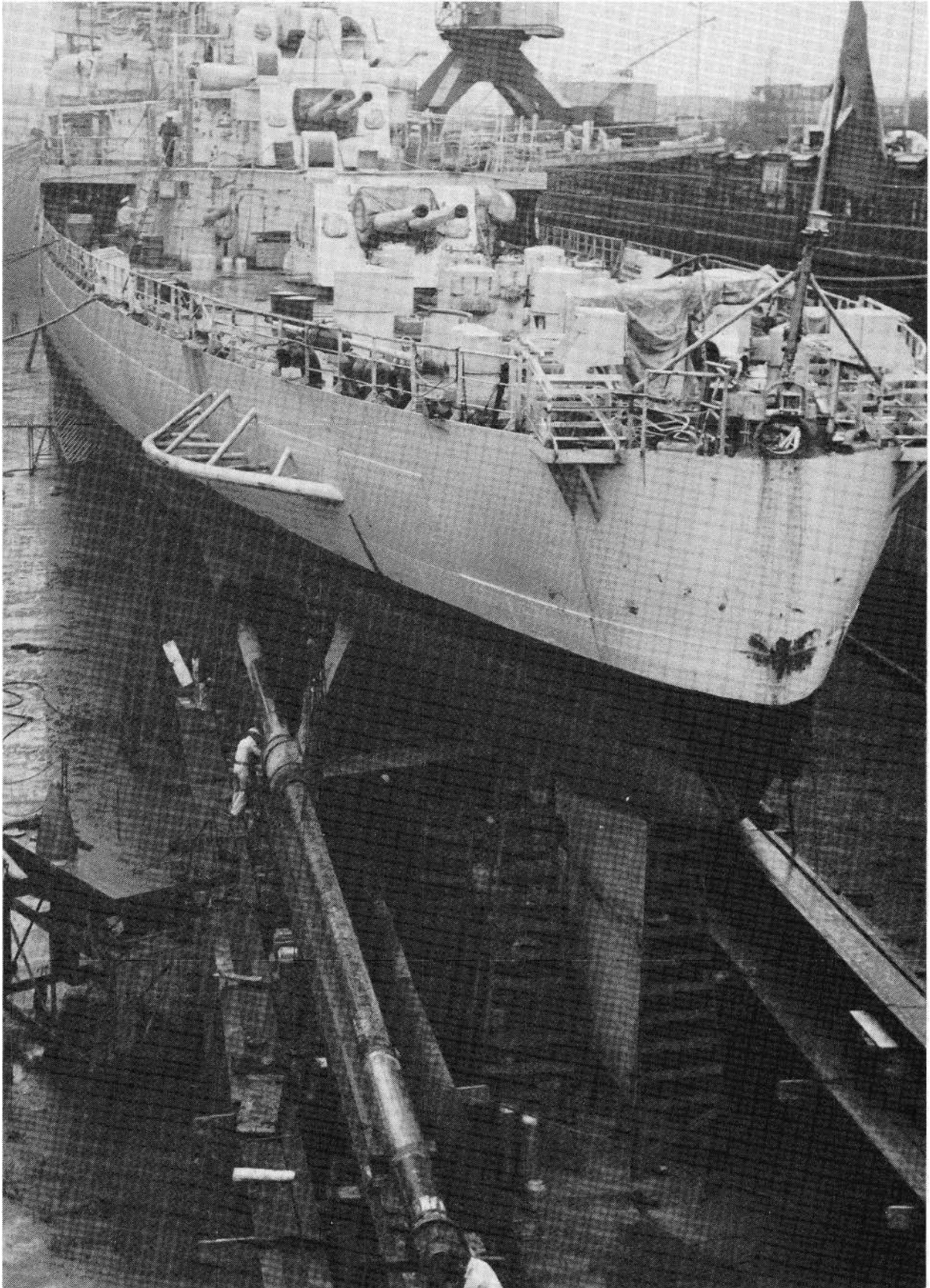
Hij had gedacht: ***"Daarvoor heet dit een stoomschip!"***



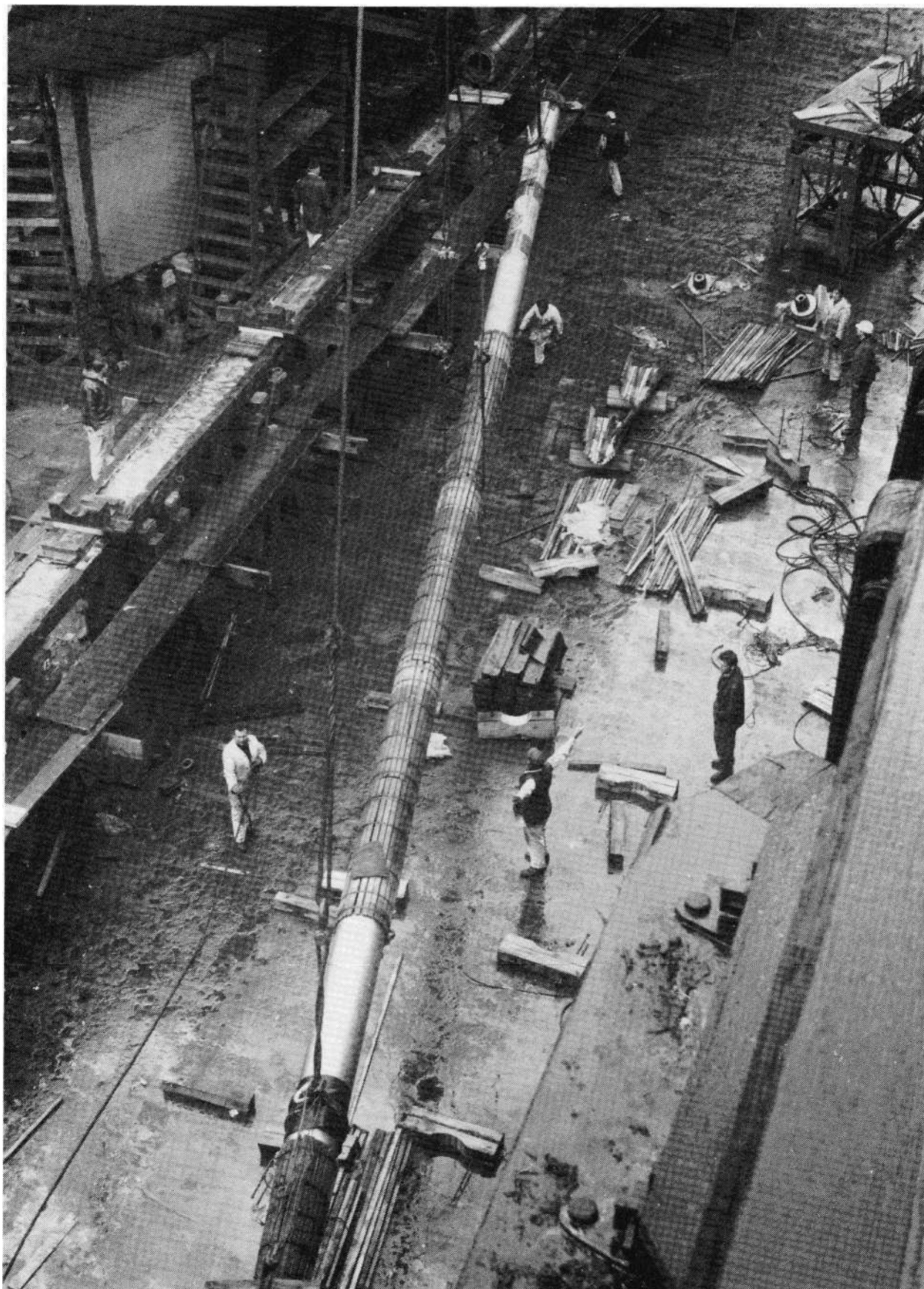
Na het groot onderhoud op de Rijkswerf in 1962 ging Hr.Ms. De Ruyter naar de werf Wilton Fijenoord te Schiedam om te dokken. Ook de schroefassen werden verwisseld. BB schroefas is een paar meter uit het schip getrokken.



Er lijkt geen einde aan te komen aan de as, die 42.500 pk kon leveren aan de schroef. Dokkingen waren hoogtijdagen voor de technische dienst aan boord.



Op de dokvloer zijn 2 lange sleden gemaakt waarover de schroefassen kunnen glijden.



WORDT
VERVOLGD

Gustav Schröder (1885-1959) en de reis van de St. Louis

“Een Rechtvaardige onder de Volkeren”

Auteur: Rudi Schrever



Gustav Schröder voor de St Louis

Gustav Schröder ging de geschiedenis in als de kapitein van de oceaanstomer St. Louis die door zijn onverzettelijkheid aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog meer dan negenhonderd Duitse Joden wist te redden uit de handen van de nazi's. Het verhaal:

Schröders jeugdjaren

Gustav Schröder werd op 27 september 1885 geboren in Hadersleben, een dorpje in het huidige zuiden van Denemarken dat destijds echter deel uitmaakte van het Duitse Rijk. Al vroeg voelde de jonge Schröder zich aangetrokken tot het zeemansleven en toen op nauwelijks zestienjarige leeftijd de lokroep naar de zee hem te groot werd, nam hij op een zeilschip dienst als lichtmatroos. Vrij snel daarna slaagde hij erin om als bemanningslid aan te monstern op de “SS Deutschland”, toentertijd het tweede grootste en één van de snelste passagiersschepen ter wereld dat voor rekening van de “Hamburg – America Line” voer tussen Europa en de Verenigde Staten.



Gustav Schröder

De Grote Oorlog en het Interbellum

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bevond Schröder zich toevallig in India waar hij als Duitser prompt door de Britten werd gearresteerd en geïnterneerd. Toen hij in 1919 naar Duitsland terugkeerde lukte het hem niet een vaste baan te vinden en moest hij zich tevreden stellen met het hier en daar uitvoeren van allerlei klusjes. In 1921 keerde het tij en werd hij aangenomen door de in Hamburg gevestigde rederij HAPAG, wat een acroniem was voor "Hamburg – Amerikanische Paketfahrt Actien – Gesellschaft". In de daaropvolgende jaren diende Schröder op verschillende schepen om in 1935 tot eerste officier gepromoveerd te worden. Kort daarna kreeg hij als kapitein het bevel over zijn eerste schip, de MS Ozeana. Schröders ergste beproeving moest toen nog komen...

De bewogen reis van de St. Louis

In het voorjaar van 1939 hadden verscheidene honderden Duitse Joden de nodige uitreisdocumenten weten te bemachtigen om per schip Duitsland te verlaten en zo aan de vervolgingen van het naziregime te ontsnappen. De dertiende mei 1939 was het zo ver en verliet Schröder met 973 Joodse vluchtelingen aan boord van zijn schip, de *St. Louis*, de haven van Hamburg richting Havana in Cuba. Toen het schip enkele dagen later aanmeerde in Havana weigerden de Cubaanse autoriteiten de Joodse vluchtelingen echter de toegang tot het land. Het geschil bleef aanslepen en pas na moeizame onderhandelingen lukte het Schröder om toestemming te verkrijgen 29 Joden van boord te laten gaan, maar hij werd uiteindelijk verplicht om de Cubaanse territoriale wateren te verlaten.



De *St. Louis* – Inscheping in Hamburg



Twee passagiers te zien in een patrijspoort van de *St. Louis*

Schröder besloot daarop koers te zetten naar de Verenigde Staten in de hoop daar asiel te verkrijgen voor de resterende 906 Joden aan boord van zijn schip.

Dat bleek al gauw ijdele hoop te zijn. Amerika verkeerde op dat ogenblik met meer dan twaalf miljoen werklozen en een slabakkende industrie immers in volle economische crisis waardoor het voor de zittende president Franklin Delano Roosevelt politieke zelfmoord zou betekenen om nog eens bijna duizend immigranten toe te laten tot zijn land. Op de koop toe had ook Canada laten weten niet bereid te zijn de vluchtelingen op te nemen. Dat was natuurlijk koren op de molen voor de nazipropagandamachine die met luide trom erop wees dat blijkbaar geen enkel land Joden wilde opvangen of asiel verlenen.

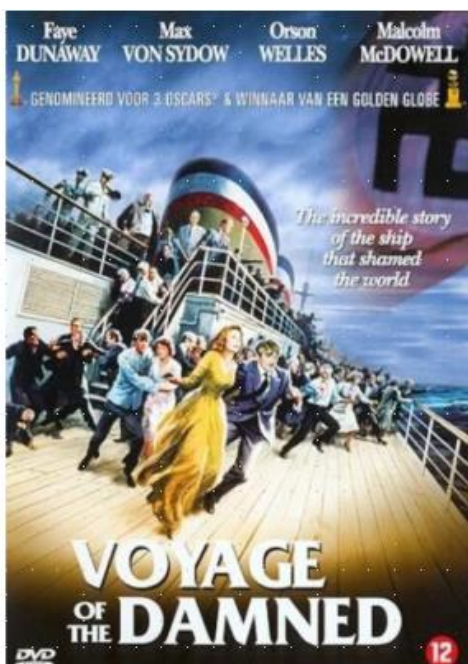
Toen Schröder wat later van zijn rederij het bericht ontving met de opdracht rechtsomkeer te maken zat er voor hem dan ook

niet veel anders op dan weer koers te zetten naar Hamburg. Omdat hij wist wat daar de Joden te wachten stond rijpte bij hem het plan om voor de Engelse kust brand te stichten in de machinekamer en het schip bij laag tij te laten vastlopen op de stranden waardoor volgens het internationaal zeerecht de Engelsen verplicht zouden zijn de opvarenden als schipbreukelingen te



Passagiers aan boord van de St. Louis, 1939

herkennen en ze opvang te verstrekken. Zover kwam het niet want onder druk van de publieke opinie verklaarden Groot-Brittannië, België, Nederland en ook Frankrijk zich akkoord om elk enkele honderden vluchtelingen op hun grondgebied te laten ontschepen. Het respijt was evenwel van korte duur want enkele maanden later werden de Lage landen en Frankrijk door de Duitsers onder de voet gelopen en vielen de meeste Joden van de St. Louis alsnog in handen van de nazi's.



Film: Voyage of the Damned

Schröder's handelswijze werd door de rederij niet bepaald in dank afgenomen. Hij werd op non-actief gezet en moest zich tevreden stellen met een kantoorbaan. Ook na de oorlog ging hij nooit meer de zee op. In 1957 ontving hij voor zijn optreden als kapitein van de St.

Luis de

“Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland”, de hoogstmogelijke onderscheiding van de toenmalige Duitse Staat. Twee jaar later kwam hij de tiende januari 1959 op 73-jarige leeftijd in zijn woonstee te Hamburg te overlijden.

Het verdere verhaal

De tragische odyssee van de *St. Louis* inspireerde in 1976 de Amerikaanse cineast Stuart Rosenberg (1927-2007) tot het maken van de film “The voyage of the Damned” naar het gelijknamige boek van Gordon Thomas en Max Morgan Witts. De film met in de hoofdrol de Zweeds-Franse acteur Max von

Sydow, werd bekroond met drie Oscars waaronder die van beste scenario.

Een onverwachts eerbetoon

Begin 1993 verleende het Yad Vashem instituut in Israël Gustav Schröder postuum de titel van "Rechtvaardige onder de Volkeren", een eerbewijs voorbehouden aan personen die tijdens de Holocaust Joden hielpen onderduiken of te ontkomen aan de nazivervolging. Schröder werd daarmee één van de ongeveer 23.500 "Rechtvaardigen" die het Yad Vashem instituut erkende sinds haar oprichting in 1953.

Bron: 25/2021



Hoeperdepoep

Rotterdam is primair havenstad. Dat is op de Coolingsingel of op de Lijnbaan niet direct te merken, maar wie een vreemdeling de inhoud van Rotterdam wil laten zien, klimt op de Euromast of begeeft zich naar de Willemskade, waar altijd wel een rondvaartboot voor de kant ligt. Havenrondvaarten zijn in Rotterdam vaak een must, en dus begaf ik me aan boord met mijn vriend Bill Butler, 'n New Yorkse impresario die ik als stuurman op een cruise had leren kennen.

Aan tafel had hij me zoveel verhalen verteld over de havenstad New York, dat ik 'm had uitgenodigd ook 's naar de grootste wereldhaven te komen kijken als ik met verlof was ... En nu was het zover... !

Ik moet beschaamd bekennen dat mijn aanvankelijke angst onder invloed van Bill's enthousiaste uitroepen weldra verkeerde in gematigde trots. Bill was nieuw in de haven en als mens bijzonder gevoelig voor indrukken die een ander normaal of vervelend vindt. Daardoor kwam het dat ik ons eigen Rotterdam voor de eerste maal werkelijk goed zag: een enorme haven, vol kleuren en vormen die alleen op allerlei buitenlandse briefkaarten voorkomen.

De grootsheid van de brede bocht in de Maas, de wijde Waalhaven, de strakke brug over de rivier, de oneindige Botlek waar Europoort nog niet eens begonnen is, drongen zich door Bill's impresario-ogen overweldigend aan me op. De kaden, kranen, dokken en schepen leken me plotseling wezens van een andere planeet. Hier ontstond een technische wereld die de natuur overrompelde en uitgroeide langs de oorspronkelijke loop van de rivier, die maar even verlegd en herschapen werd!

Ik kan nu wel stellen, dat voor 'n Rijnmonder niets zo vormend en opbouwend is als het tonen van Rotterdam aan een volslagen vreemdeling. Je komt er gesterkt vandaan.

We verlieten dan ook in een bijna verheven stemming de rondvaartboot, om op de kade onmiddellijk te worden geconfronteerd met de platvloerse Nederlandse werkelijkheid. Op het

Willemsplein waren we getuige van het uitstappen van een buslading dagjesmensen, die uitgebreid zongen: 'Geef mij maar Amsterdam', gevolgd door 'Hoep(er)depoep zat op de stoep ... '

Ontnuchterd begon ik Bill met zachte drang in de richting van het Koopvaardijmonument te werken, maar hij bleef glimlachend staan en maakte foto's. 'This is it!' zei hij tussen zijn tanden. Geschrokken keek ik naar de bus. Ik heb helemaal niks tegen Amsterdammers, integendeel, maar deze waren wel erg oubollig-chauvinistisch bezig. Tulpen uit Amsterdam! Aan de voet van de Westertoren! Okay, ik wil niet betwisten dat Amsterdam een prachtige stad is, maar waarom bleven ze dan niet thuis? En bovendien was er die vreselijke Hoep(er)depoep die vrolijk wilde wezen ...

'Carne on, Bill!' zei ik, een paar stappen in de richting van de Euromast nemend, maar Bill kniep z'n ogen toe en vroeg tot mijn schrik: 'Who is that guy Huperdepup, John?'

'Hoep(er)depoep ... ' antwoordde ik. 'Well, weet ik veel! 'n Gekke kerel. Come on, Bill!'

'Alright,' antwoordde Bill aarzelend, 'maar je moet deze song voor mij vertalen, Okay?' En daar zat ik dan. Wie was die Hoep(er)depoep eigenlijk, wie had 'm uitgevonden? Hoe oud was ie? Was 't een mannetje of een vrouwtje? Voor de laatste lettergreep was het niet zo moeilijk een Engels synoniem te vinden, maar was dat representatief voor onze figuur? 'Hittertheshit fell in a pit ... ' zong ik in gedachten. 'I cannot translate this song, Bill!' zei ik. 'I see!' antwoordde deze, instemmend met het gezang in de verte dat een paar vette Jordaanse echtparen hossend te beste gaven. 'Hoep(er)depoep zat op de stoep, kom laten we vrolijk wezen ... !'

'It's a dirty song!' zei ik, maar Bill werd enthousiast en antwoordde: 'Good, good, a dirty Dutch song! Great!' 'Huperdepup sat on the stoop, come let us all be gay!' zong ik ten einde raad. 'Ah, it's a homo song, eh!' constateerde Bill. Ik zweeg, nadenkend gestemd. Hoe kon ik Rotterdam en het Nederlandse Volk nog redden?

'This Huperdepup-guy was turned down by his girl-friend and sat down on the stoop, you know, in front of her Amsterdam house, and he wants to be gay ... No ... I mean vrolijk ... eh ... merry!'

'Ah, frolic!' zei Bill, want dat betekent plezier in het Amerikaans. 'Hoe kan hij vrolijk zijn onder deze omstandigheden?'

'Typisch Dutch!' antwoordde ik. 'Wij Nederlanders huilen niet zo gauw om een meisje als jullie Amerikanen doen ... '

'That's good!' zei Bill, 'I like the tune, anyhow! Ik zal er in de States een tophit van maken!'

'Oh no!' zei ik, zeker van mezelf en het Nederlandse volk. 'Impossible!'

Bill slikte z'n kauwgom in. 'What makes you so damned sure?' vroeg hij nijdig. 'Misschien bracht Peter Stuyvesant, de oprichter van Nieuw Amsterdam, thans New York, de song wel naar de Nieuwe Wereld en zijn we 't alleen maar vergeten!'

Intussen stonden we bij de Veerhaven, vlakbij het Caland Monument. Aan de overzijde lagen de gaten van Rijn- en Maashaven verscholen in een wolk van graanstof. Voorbij de bocht wist ik Delfshaven, waar vandaan de Pelgrim Fathers naar Amerika zeilden. Hier klopte het hart van Rotterdam. Als een brede slagader lag de Maas tussen de havenbekkens. Door de rivier stroomde het levensbloed met de bloedlichaampjes die scheepvaart worden genoemd.

Misschien had Bill wel gelijk. Misschien had Peter Stuyvesant, Piet Hein of Jan Pieterszoon Coen, Abel Tasman of Willem Barentz 'het lied' wel ergens ter wereld gezongen. Wat had ik eigenlijk tegen Hoep(er)depoep?

'You win!' zei ik tegen Bill. 'Go ahead!' Maar in mijn hart wist ik dat de haven gewonnen had.



Bron:
Jan Noordegraaf

Zeven voormalige loodsboten van alle markten thuis

Voormalige loodsboot „Procyon” nú luxe motorjacht

DOOR ALBERT BOES

Omstreeks 1950 bouwden de werven van Boele en Pot in Bolnes een zevental loodsboten. Na ongeveer 30 jaar vrij onopvallend dienst te hebben gedaan voor de Nederlandse kust, werden ze verkocht en daarmee begon voor hen een opmerkelijke, nieuwe carrière. Dat geldt met name voor de „Sirius” die nog regelmatig in het nieuws is bij acties van Greenpeace. Verder werden verschillende van deze schepen ingericht als motorjacht. Zoals de „Procyon”. Onlangs brachten wij een bezoek aan dit fraai gerestaureerde schip.

Frappant is dat de zeven zusterschepen (de „Pollux”, „Bellatrix”, „Procyon”, „Castor”, „Antares”, „Sirius” en „Betelgeuze”) bijna 50 jaar nadat ze gebouwd werden, nog altijd in de vaart zijn! Deze voormalige loodsboten zijn een scheepsbouwkundig visitekaartje voor hun bouwers, die hun werk deden onder toezicht van de Koninklijke Marine (omdat het Loodswezen daar toen onder viel). Dit bouwtoezicht is kennelijk zeer serieus uitgevoerd. Bovendien is merkbaar dat er niet op een dubbeltje is gekeken; omdat de schepen ook voor oorlogstaken werden ontworpen, zijn veel installaties „dubbel” uitgevoerd. Hoewel de schepen eigenlijk



De „Pollux”, in haar originele gedaante, varend als loodsboot tot 1980. Daarna werd het schip ingericht als het expeditievaartuig „Plancius”. Het schip werd gebouwd door de Gebr. Pot in Bolnes, lengte 45,87 m over alles, breedte 8,43 m, holte 5,86 m, uitgerust met een 650 pk Smit/MAN hoofdmotor. In 1988 kocht de Rotterdamse reder Joon het schip om het als particulier jacht „Waterproef” in te richten. Nadat de rederij failliet was gegaan, werd het schip in 1992 verkocht, waarbij de originele naam „Pollux” in ere werd hersteld. Het schip is nog steeds als motorjacht in de vaart. Foto Albert Boes.



De „Plancius” in juli 1980 - enige maanden nadat haar 30-jarige loopbaan als loodsvaartuig „Pollux” voor de Nederlandse zeegaten was beëindigd - bij Bereneiland.

bedoeld waren om dienst te doen in de Nederlandse kustwateren, kwamen ze - nadat het Loodswezen hen had verkocht - veelal zeer ver van huis terecht. Zo maakte de „Pollux” tussen 1980 en 1988 onder de naam „Plancius” als expeditieschip verschillende reizen naar Spitsbergen. Daarna droeg het vaartuig vier jaar de naam „Waterproef” en sinds 1992 vaart het schip onder de oorspronkelijke naam „Pollux” als pleziervaartuig. Ook de „Bellatrix” vaart als

particulier motorjacht: thans vooral in het Caribische zeegebied. De „Procyon” is eveneens (sinds 1980) als particulier jacht ingericht.) De „Castor” wordt, na enige jaren in de offshore onder andere hydrografische werkzaamheden uitgevoerd te hebben, ingezet voor zendingswerk (onder meer in het Verre Oosten). De „Antares” is nog steeds uitgerust voor het uitvoeren van werkzaamheden in de offshore-industrie. De „Sirius” is ongetwijfeld het bekendste schip van deze serie door de acties van Greenpeace, waaraan ze nog steeds deelneemt. De „Betelgeuze” is eigendom van het Zee-cadettenkorps in Gouda.

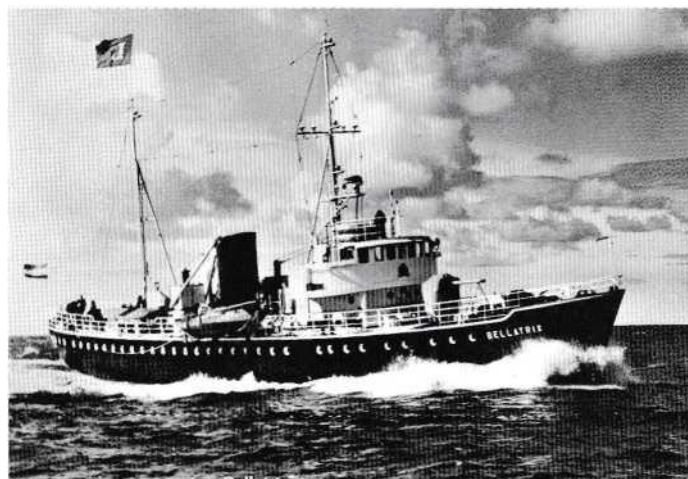
„Procyon”

Gedurende 29 jaar voerde de door Boele in Bolnes gebouwde „Procyon” voornamelijk loodsdiensten uit voor de mond van de Nieuwe Waterweg. Ze werd in 1980 door de heer Fazili gekocht, die haar liet inrichten als een particulier motorjacht. Samenhangend met zijn Iraanse afkomst, gaf hij het schip (dat onder Nederlandse vlag bleef varen) de naam „Persia”. In 1991 werd de „Persia” opgelegd in verband met gezondheidsklachten van de heer Fazili.

In die tijd maakten Dick Doggenaar en andere leden van de Jachtvereniging Watervrienden (JWW) in Haarlem, flinke tochten met hun zeiljachten (met een lengte tussen de 10 en 12 m) in de Europese wateren. Dick vertelde ons: „Door ons werk kunnen we geen tochten maken, die langer dan vier weken duren en dit beperkt uiteraard wel het vaargebied. Om daar een mouw aan te passen, verbouwden we al eens een vrachtwagen om jachten van onze leden naar een ander vaargebied over te brengen. Zo werd ook de Middellandse Zee voor onze zeilboten bereikbaar. Toch bleven we uitkijken naar wat anders. Met een aantal leden speelden we met de gedachte om een uitgesaneerde viskotter te kopen en om te bouwen tot motorjacht.” Dick en verschillende andere leden van de JWW zijn nu midden-vijftigers en in de watersport komt het vrij vaak voor dat bij die leeftijd zeezeilers, motorbootvaarders worden.

Onderdelen nog verkrijgbaar bij IHC!

Op een heel goede dag liep Dick tegen de „Persia” op, die toen al drie jaar in 's-Gravendeel was opgelegd. Veel groter dan wat hem voor ogen stond, maar hij raakte snel verliefd op dat schip! Binnen de jachtvereniging bleek ook veel belangstelling te bestaan voor deze voormalige loodsboot. In die tijd hebben bij elkaar wel zo'n twintig leden (en hun echtgenoten) het schip van onder tot boven bekeken en toen bleek dat de hoofdmotor in een uitstekende staat verkeerde.



De „Bellatiix”, nog in haar originele gedaante als loodsboot, compleet met kanon op het voorschip. Het schip is thans als particulier jacht uitgerust. Foto Cees van der Meulen.

Het schip is uitgerust met een uit 1951 (het bouwjaar van de „Procy-on”) daterende Smit/MAN hoofd-motor van 650 pk bij 250 t/min. Deze drijft een verstelbare schroef aan. Onderdelen van de motor zijn nog steeds bij IHC verkrijgbaar! „Uiteindelijk bleven we met vijf echtparen over om gezamenlijk de „Persia” te kopen”, aldus Dick. „Na stevige onderhandelingen kwamen we een prijs overeen, die nog lager was dan het bedrag dat we bij de verkoop van onze jachten wisten te krijgen. In verband met het gezamenlijke eigendom van de „Procyon”, stichtten wij een „vereniging van eigenaren” waarin we allemaal financieel voor 20% deelnemen. In diezelfde verhouding wordt ook bijgedragen in de

verbouwings-en onderhoudskosten. Verder hebben we in onze statuten omschreven waaraan de leden zich moeten houden, ook wat betreft de uit te voeren (onderhouds)werkzaamheden. Een bevriende duiker bekeek het onderwaterschip minutieus en volgens hem was daar niets mis mee.

Verder hadden we informatie ingewonnen over de zusterschepen en daar hoorden we hetzelfde verhaal. We namen de gok om het schip in dit stadium nog niet droog te laten zetten (in verband met de kosten). Later bleek, tijdens een dokbeurt, dat het onderwaterschip inderdaad nog steeds in uitstekende vorm is, zoals ook bij verzekeraars bekend bleek te zijn."

Weer in de vaart

Op 10 oktober 1994 was het zover: de vijf kersverse scheepseigenaars startten de hoofdmotor van het motorjacht dat de oorspronkelijke naam „Procyon" had teruggekregen. Vervolgens voeren ze naar IJmuiden. Dick: „We hadden ons toen al wel gerealiseerd dat we een flinke hoeveelheid werk voor de boeg hadden. In de driejaar waarin het schip was opgelegd, had de verwaarlozing flink toegeslagen. Met name de verwarmings-, waterleiding- en elektrische installaties moesten grotendeels vervangen worden. Verder maakten we een plan om in een later stadium de accommodatie aan te passen aan onze wensen. Voorop stond (en staat) om al die werkzaamheden zélf uit te voeren. We zijn gelukkig alle vijf, evenals onze echtgenoten, gewend onze handen te laten wapperen. Twee van ons zijn ondernemer (Rob La Grauw en ik) en Ton Stem (die nu sportleraar is) heeft als 2e stuurman GHV gevaren. Hij is dan ook onze kapitein. Je vaart uiteraard niet zomaar met zo'n groot schip weg. Voor mij was het een heel verschil om van een elf meter zeiljacht over te stappen op een „motorjacht" met een lengte van ruim 45 m en een breedte van zo'n 8,5 m. Verder moet je er rekening mee houden dat het schip 3 m diep steekt. Wat betreft de techniek hebben we veel steun aan onze mede-eigenaar Rob Warmerdam, die als hoofd-werktuigkundige op grote sleepopperzuigers heeft gevaren (en nu werkt als hoofd technische dienst in een ziekenhuis). De vijfde mede-eigenaar is Ted van der Maat, die voordat hij onlangs in de VUT ging, bij PTT Telecom werkte. Hij nam dan ook het grootste deel van de elektronische en elektrotechnische apparatuur en installaties onderhanden, alsmede de waterleidingen. In de winter van 1994/95 hebben we heel wat uren in het schip gestoken. Dat betrof, naast het installatiewerk, het plaatsen van nieuwe hulpmotoren en we automatiseerden de machinekameruitrusting. Verder verbouwden we één van de hutten op het hoofddek tot een „echte" eigenaarshut (met een slaap- en een zitgedeelte).

Toen de „Procyon" nog als loodsboot voer, was het schip uitgerust met een kanon, dat toen wij het schip kochten al lang was verwijderd. De kluis waarin de granaten werden bewaard was nog wel aan boord en die hebben we „gebombardeerd" tot drankkast. Omdat de „Procyon" als jacht is gekwalificeerd, hoeft niet te worden voldaan aan bijvoorbeeld de eisen van de Scheepvaart Inspectie. Met de verzekeraars was overeengekomen dat pas na uitvoering van al deze werkzaamheden het schip door een expert zou worden gekeurd. Na deze keuring kregen wij een compliment. Er waren slechts een paar punten van ondergeschikt belang, die we daarna, in verband met die keuring, moesten uitvoeren."

De eerste vakantie, 1995

In de zomer van 1995 maakten de eigenaars met de „Procyon" hun eerste vaarvakantietocht, naar Noorwegen en Zweden. Dick: „Met dit schip kunnen we in vrij korte tijd een flinke afstand overbruggen. In drie etmalen zitje vanuit Nederland al halverwege de Noorse, of Portugese kust. Daarbij is het brandstofverbruik redelijk: zo'n 1800 l gasolie per 24 uur bij een snelheid van zo'n 12 knopen." De winter van 1995/96 werd voornamelijk besteed aan het inrichten van nog vier riante „eigenaarshutten" op het hoofddek, alsmede een smaakvolle messroom. In de hutten is veel



De „Antares", als offshore-inspectievaartuig, varend op de Nieuwe Waterweg. Foto F.J. Suyderhoud (29 mei 1991).

teakhout verwerkt om de klassieke uitstraling van het schip te handhaven. Verder werd een drietal fraaie badkamers geïnstalleerd en hoewel de kombuis nog heel goed was, werden er toch wel enige aanpassingen gemaakt.

Seamiles



De „Procyon”, afgemeerd in het Spaarne nabij het centrum van Haarlem (de „vaste ligplaats” om te overwinteren), 9 november 1997. Foto Albert Boes.

Ongewijzigd hielden de eigenaars de



De messroom van de „Procyon”, met vier van de eigenaars - uiterst links onze zegsman Dick Doggenaar - en twee van hun partners, pauzerend (en lezend in de Wimpel) nadat ze het schip „wintervast” hadden gemaakt. Foto Albert Boes, 9 november 1997.

oorspronkelijke accommodatie op het onderdek, met zes 6-persoonsshutten, waar vroeger de loodsen werden ondergebracht. Omdat de eigenaars van de „Procyon” allen lid zijn van de JVW, komt die accommodatie goed van pas om andere leden mee te laten varen als „opstappers”. Daarbij maakt het schip in de zomerweekenden regelmatig korte (kust)reizen. In de zomer van 1996 fungeerde de „Procyon” als begeleidingsschip voor de zeilrace IJmuiden-Lagos (Portugal) en nam ze deel aan een sloepenrace op de Thames, waarbij een paar sloepen op het dek naar Londen werden vervoerd. De andere deelnemers konden in de voormalige loodsenhutten slapen.

Bij de verbouwingen en het onderhoud werden (en worden) de eigenaars van de „Procyon” ook flink geholpen door vrienden en kennissen. Zij kunnen daarmee „seamiles” verdienen om mee te varen. In de winter van 1996/97 werd min of meer „de laatste hand” gelegd aan de verbouwing van de „Procyon” tot privé-jacht van haar vijf eigenaars. Zo kreeg de brug een facelift, waarbij wel het klassieke stuurrad werd gehandhaafd. Het schip beschikt nu over twee radars, GPS, stuurautomaat, weerschrijver en een dieptemeter.

Naar de Oostzee, 1977

Voor de zomer van 1997 stond een vierweekse vakantietocht naar de Oostzee op het programma. Daarbij werd Sassnitz op het eiland Rügen en Bornholm aangedaan. Het schip, dat over zeer veel dekruimte beschikt (met een demontabel zwembad), is ook uitgerust met een tender, die snel te water kan worden gelaten. „Het af- en ontmeren in kleine haventjes blijkt nog wel eens problemen op te leveren omdat we niet over een boegschroef beschikken”, aldus Dick. „We gebruiken de tender daarom vrij vaak bij het afmeren of wegvaren. Verder zetten we bij sluispassages nog wel eens iemand af om te assisteren.

Sigma Coatings

Wat betreft de toekomst denken we dat de hoeveelheid werk nu overzienbaar is. Dat betekent wel jaarlijks flink wat schilderwerk. Vele tientallen vierkante meters, waarbij Sigma Coatings ons daadwerkelijke hulp geeft.” De door de vijf eigenaren gekozen juridische constructie geeft in ieder geval de mogelijkheid om een klassiek zeeschip van flinke afmetingen in de vaart te houden tegen kosten, die niet veel afwijken van het eigendom van een gemiddeld particulier jacht. Door de

verenigingsstructuur is het ook mogelijk dat deelnemers, wanneer ze willen uit-treden. hun aandeel overdragen.



Het klassieke stuurrad van de „Procyon”.
Foto Albert Boes.

Bron



: De
Blauwe
Wimpel
1998

De uit 1951 daterende Smit/MAN diesel van de „Procyon”, nog steeds het betrouwbaar kloppend hart van het schip.
Foto Albert Boes.

Met Brazilianen naar de Ballentent

In de jaren '50 van de twintigste eeuw kwam na de Tweede Wereldoorlog eerst een periode van herstel. De Parkkade was in die jaren de hoofdlocatie van de Wereld Havendagen. Er lagen meerdere marine-oorlogsschepen van verschillende nationaliteiten, onder andere de Nederlandse, Duitse, Engelse en Braziliaanse. Zelfs een onderzeeër was erbij.

De matrozen en zeelieden zochten hun vertier in Rotterdam en zo ook in 'De Ballentent'. Een bekende Rotterdamse havenkroeg gevestigd in een voormalig douanekantoor. De kroeg bestaat nog steeds. Er komen havenbaronnen, zakenlieden, kantoorpersoneel en toeristen. Beroemd is de zelfgemaakte gehaktbal. In 'De Ballentent' heerst nog altijd een aparte sfeer met foto's aan de muur van schepen uit vroeger jaren. In vroeger jaren kwamen er ook meisjes van plezier uit onder andere Katendrecht. Destijds een beruchte wijk vol prostituées. Een walhalla voor zeelieden. Op de Parkkade hoopten zij een matroosje aan de haak te slaan.

Zangtalent

Terug naar de havendagen. Op zaterdagen en zondagen kon de Rotterdamse bevolking de oorlogsschepen bezichtigen. Het was op de Parkkade een gezellige drukte. Op een zondag bezocht ik een Braziliaans oorlogsschip. Hierbij maakte ik kennis met de stuurman. Een aardige vent. Hij liet mij z'n schip zien. Ik vond dat ik maar iets terug moest doen en bood mij aan als gids voor Rotterdam. Dat vond hij een geweldig idee. Hij charterde zijn maten en zelfs de kapitein.

Aanwezig waren enkele matrozen, de kok en natuurlijk de stuurman.

Er werden enkele taxi's besteld en zo vertrokken wij. Eerst ging de rit naar Delfshaven, een oud stukje Rotterdam. Daarna naar Diergaarde Blijdorp. Daar aangekomen waren wij in de Rivierhal, een iconisch bouwwerk. Eén van de matrozen bleek een zangtalent te zijn.

Hij bracht met enkele andere matrozen liederen ten gehore, onder luid applaus van de bezoekers en toeristen. Na het bezoek aan de diergaarde zijn we naar de Rotterdamse poffertjestent van Bongers gegaan. Dat was een groot succes. Poffertjes hadden ze nog nooit gegeten. Na afloop zijn wij weer naar hun schip getogen. Daar aangekomen werd er voor ondergetekende met de pet rondgegaan. Ik had een leuke dag gehad en kreeg een aardige fooi. Het was in die tijd dat het SS Rotterdam passeerde voorbij de Parkkade. Hij kwam in 1955 van de helling bij de R.D.M., de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij; een belangrijke scheepswerf van scheepsnieuwbouw, die heeft bestaan van 1902 tot 1996.



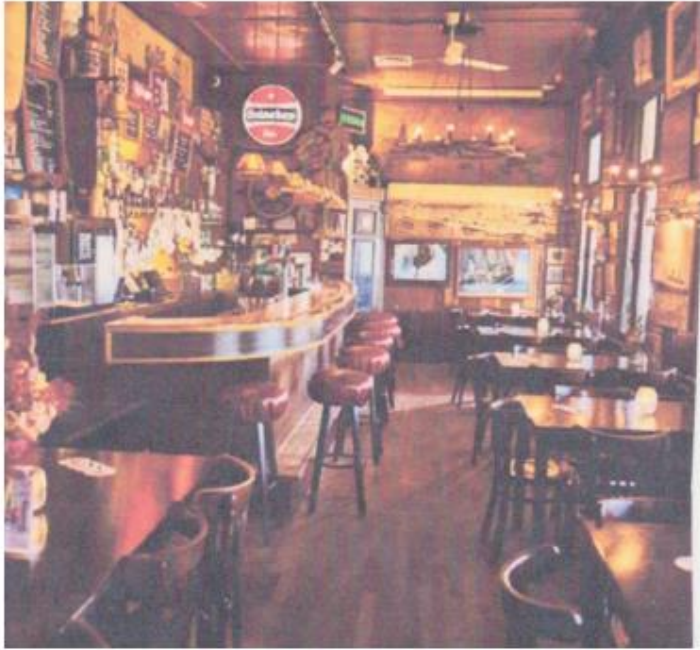
Het bekende café-restaurant De Ballentent. (foto: John Kind)

Bos bloemen

Het avontuur met het marineschip heeft nog een vervolg gekregen. De zoon van de stuurman is later ook bij de marine gegaan. Hij heeft van z'n vader mijn adres in Rotterdam gekregen en heeft, toen z'n schip Rotterdam heeft aangedaan, mijn huis bezocht met een grote bos bloemen voor mijn moeder en de groeten van z'n vader. Wat door mijn moeder zeer op prijs werd gesteld. Inmiddels zijn de huizen aan de Putselaan evenals de huizen er achter afgebroken en vervangen door nieuwbouw.

Saamhorigheid

Criminaliteit was in de jaren vijftig nog niet aan de orde. Het was de tijd van 'het touwtje uit de brievenbus' en ook als je je huissleutel vergeten was dan was er een looper. Dat was een sleutel die op iedere buitendeur paste. Je vroeg dan aan een voorbijganger: "Mijnheer, heeft u een looper. Ik ben 'm vergeten." De meeste mensen hadden wel een looper bij zich. Dat is nu niet meer voor te stellen. Je fiets stond er nog ook al was deze niet op slot. Er was toen een grote saamhorigheid onder de mensen. Als er iemand van de burens was gestorven werden er witte lakens voor ramen gehangen als teken van respect voor de dode.



Binnen in de Ballentent. (foto: John Kind)

Strengere winters

Het was ook een tijd van strenge winters in die jaren vijftig. Men kon al gauw schaatsen op singels en plassen. Als het ijs nog niet betrouwbaar was werden er twee tennisbanen ondergespoten.

De Nenijs en de De Enk in Rotterdam Zuid. De meeste mensen hadden nog geen telefoon en men wist nog niet of de ijsbaan al open was.

De RET had hier iets op gevonden.

Bij de bestuurder stond een bordje 'De Enk is geopend'. Zo kan iedereen zien dat men kon gaan schaatsen.

De ijsbaan was verlicht en er was muziek. Er reden drie trams die waren voorzien van deze bordjes: de lijnen 9,12 en 2.

Moordenaartje

De Putselaan was een drukke straat met veel verkeer, die bestond uit rijwegen, enkele trambanen en daarnaast de stoomtrein, in de volksmond wel 'Het Moordenaartje' genoemd. Zijn naam dankte hij aan de vele dodelijke ongelukken. Er waren ook twee sporen bestemd voor goederentreinen. Begin jaren vijftig waren er ook treinen met als passagiers Engelse soldaten die uit de ramen chocoladerepen gooiden die wijkinderen uit de buurt opvingen.

De goederentreinen bleven soms lange tijd stilstaan. De Putselaan werd dan geblokkeerd. Omdat men lang moest wachten, kropen sommige mensen onder de wagons door. Sommigen zelfs met de fiets aan de hand. Wat natuurlijk gevaarlijk was. Van een ongeluk heb ik nog nooit gehoord.

Reünie

Tussen de rails van de trein speelden wij een spel, genaamd 'hockey peunen'. Men maakte een vierkantje van takken tegen de rails met in het midden enkele knikkers. Die moest men dan met een stalen kogel eruit schieten. Ik speelde dat met mijn vriend Albert Bruinsma. Later heb ik hem op een reünie van de Putselaan nog eens ontmoet. Hij had een groot bedrijf in Moerdijk en nodigde mij uit hem te komen bezoeken. Op de reünie viel mij op dat mijn buurtgenoten veelal hoog waren opgeklommen op de maatschappelijke ladder. Arts, eigen bedrijf enzovoorts. Zelf heb ik ook al 40 jaar een eigen bedrijf in levering van unieke maritieme geschenken aan de scheepvaart in binnen- en buitenland. Komende uit een arbeiderswijk hebben wij allen de Rotterdamse mentaliteit van 'Niet lullen maar poetsen'. Zittend in een watertaxi die vanaf Hotel New York vaart over de Maas naar de overkant, de Veerhaven, geniet ik van de skyline van Rotterdam met uitzicht op de Euromast en de architectonisch aantrekkelijke hoge gebouwen en denk aan het volkslied van Rotterdam. Ik heb u lief Rotterdam met z'n drukte en gewoel waar het leven zoo krachtig in bruist, enzovoorts. Herinneringen komen boven. Rotterdam is de coolste stad van Nederland.

Dat was toen en is het nu nog steeds.

Uit **De Oud-Rotterdammer** John P. Kind, Dongen.

DE GEWONE JAN

Wie zal ons volgende slachtoffer zijn? Peinzend over dit onderwerp liepen wij kleunend van de Koreaanse kou over bakboordszij te peinen. Wie zou de meest geschikte persoon voor ons Kerstnummer zijn? Steeds opnieuw dreunde deze vraag door onze toch al zwaar beproefde hersenen als plotseling, een voor ons totaal onbekende stem, van achter de aardappelbalies komend, ons toeroept. Verstomd blijven we staan en als we ons schichtig omdraaien, staan we tegenover 'n heel klein mannetje met een lange witte baard. Zijn oude hoofd, of liever hoofdje, is gesierd met een klein, met bont afgezet rood puntmutsje.

Vertwijfeld kijken we elkaar aan en slaken dan de kreet: "Alfredje!" Doch neen, het oude mannetje kijkt ons terechtwijzend aan en stel zich voor als..."De kerstman"!! U snapt, waarde lezers, wij moesten even van de schrik bekomen. Hoe kwam die nu aan boord? Hij vertelde ons dat dit nogal gemakkelijk te leren was door een cursus te volgen bij een Japanse schoenmaker, die al eerder met succes dit trucje heeft toegepast. Toch bleven we nog even wantrouwend.

De Kerstman? Nee, dat kon toch niet. We hadden al veel te slikken gehad. Een korporaal Neptunes en een Sint Appelklaas en nu dit!

Doch de Kerstman keek ons uitdagend aan en voeg: "Geloof je me niet? Hier, voel maar, heus echt!" Onmiddellijk betasten onze handen zijn baard en jawel hoor, je kon trekken zoveel je wilde, echt, allemaal echt!! En hij had er niet eens een verzoek voor hoeven in te dienen.

Direct kwam ons journalistieke karakter naar boven, we trokken ballpoint en blocnote voor de dag en begonnen aan een interview dat helaas dramatisch eindigde.

Zijn leeftijd was 1035 jaar. "Je ziet," zo sprak hij trots, "daar is St Nicolaas nog maar een broekje bij." Waar hij geboren was? In Siberië. Onmiddellijk werden wij voorzichtig. Dus hij kwam van achter het ijzeren gordijn. Hij snapte meteen de betekenis van onze bedrukte gezichten en vertelde daarom dat het wel safe was met hem, daar hij al lang door een zekere meneer Mc Carty in Amerika gezuiverd was. Met politiek bemoeide zij zich niet, zoals hij zei. Vandaar ook zijn hoge leeftijd. Wij vroegen hem of hij reeds eerder op 'n Nederlands oorlogsschip geweest was. "Nou en of, dat was ongeveer in 't jaar 1620 bij een zekere Michiel de Ruyter. Dat was nog de goeie ouwe tijd, toen de Jannen van jullie nog erwtensoeep met kluif kregen".

Wij zeiden hem dat we nog wel erwtensoeep aten en nodigden hem uit met ons mee te eten. Doch omdat de benen van de oude man helaas niet zo goed meer zijn dat hij kwartieren lang voor het cafetaria kan wachten, moest hij daar vanaf zien.

Ook vroegen wij hem nog, hoe hij de tegenwoordige wereld vond. Doch hij schudde zijn hoofd en weigerde daarop antwoord te geven, omdat volgens hem, zelfs een kerstman onder censuur staat. Wij hadden nog tientallen vragen voor hem en zouden die net gaan afvuren toen plotseling een wreed gefluit en een barse stem van: "**Zeg, doen jullie daar nog wat?**" hieraan een droevig einde maakte. Verschrikt keken wij op naar ons aller schipper.

Nog verschrikter keken wij, toen we een zacht plonsje hoorden.

De Kerstman, waar was hij? Via het potdeksel, verschrikt door de schippers fluittonen, overboord geslagen. Er moest ingegrepen worden!

Helaas, het was te laat. Hier kon geen uitkijk boei meer redding brengen! Luguber dreef over de zee een klein rood puntmutsje, als bewijs dat daaronder eens een Kerstman geleefd had.

Snel spookte het door ons hoofd: "De Kerstman, hij is niet meer." Zou het jaar 1953 dan, buiten de dood van Stalin om, een nog bekender jaar in de wereldgeschiedenis worden? Wij zagen in gedachten onze kinderen al uit de geschiedenisboeken leren: "1953, het einde der Kerstman." Het angstzweet brak ons uit. Verwijtend keken wij de nergens vanaf wetende schipper aan. Wat nu te doen? Onmiddellijk telegrafeerden we naar Holland. Van daaruit kregen we antwoord dat de Kerstman reeds op 20 December zijn entree in De Bijenkorf, Vroom en Dreesman, Hema enz. had gedaan. Toen dachten we diep na. Nog eenmaal gingen we naar bakboords aardappelen balies, tilden er een van op. Ziet, waarde lezers, daar stond met hele kleine krijtletters geschreven: "Plezierig Kerstfeest en een gelukkig Nieuwjaar van Alfredje!!"
Dus toch....!

JAN PUNT

._*._*._*._*._*._*._*._*._*

Bron: Scheepskrant
Hr.Ms. Dubois 1953

