



Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3319 AG Dordrecht
06-25160899



www.tenanker@kpnmail.nl

Deze digitale krant 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 hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.



3e jaargang – nummer 12/a – 3 en 4 april 2020
extra leesvoer in deze barre tijden gekluisterd aan de beeldbuis, PC, laptop of tablet....



L.S. bedankt, dit is echt terug in de tijd....ik diende op de Ruyter van 1964-1966....Ik heb ook nog een vraagje, vroeger als we wal op gingen dan zeiden we tegen elkaar we gaan avond eens een keer lekker latten (gemeenschap hebben), waar komt die uitdrukking **latten** vandaan ? Is dat ook een verbastering van een Maleis woord, of een typische marine uitdrukking?

Best Regards
Ben Derkink

Ben ik zou het niet weten maar die gooien we in de groep....
Reacties s.v.p. naar de redactie onder nummer van dit blad .

Coronabesmetting op een onderzeeboot, hoe lastig is dat?

1. Kan de bemanning van een onderzeeboot 1,5 meter afstand houden? Nee. Een Nederlandse onderzeeboot is 68 meter lang en 8,5 meter breed. Die beperkte ruimte zit propvol apparatuur. Langs alle wanden, over het plafond en onder de vloer lopen leidingen en kabels.

De 58 personen in Zr.Ms. Dolfijn leven en werken 24/7 onder water in een ritme van vier uur op, vier uur af.

Toen vastgesteld werd dat acht van de bemanningsleden besmet zijn met het coronavirus, is besloten terug te keren naar thuishaven Den Helder. De boot wordt donderdag of uiterlijk vrijdag terug verwacht.

5?

VIJF VRAGEN

Coronabesmetting op een onderzeeboot, hoe ga je daarmee om?
Belangenbehartiger Marc de Natris en vice-admiraal Rob Kramer gaan daarop in.

2. Wat gebeurt er na thuiskomst met de opvarenden?

Die gaan in quarantaine. Of dat op de Nieuwe Haven in Den Helder gebeurt of op een andere locatie van Defensie is nu nog niet bekend. Volgens voorzitter Marc de Natris van officierenvereniging KVMO doet het commando zeestrijdkrachten alles wat mogelijk is voor de besmette bemanningsleden en het bezorgde thuisfront. „Het is een lastig dilemma”, zegt De Natris. „Ik weet nog wel dat als een bemanningslid van een mijnenjager de griep kreeg, binnen twee weken de hele bemanning van zo'n dertig koppen de griep had. Defensie gaat door waar anderen stoppen. Het is dus een afweging tussen militaire inzet en de bescherming van het personeel. Ik zie nu dat alle maatregelen getroffen worden om marinemensen te beschermen. Neem de Karel Doorman. Die gaat mogelijk naar de West om daar steun te bieden. De

bemanningsleden zijn in quarantaine om te voorkomen dat iemand ziek wordt op zee.”



Marc de Natris.



Vice-admiraal Rob Kramer.

3. Hoe kijkt vice-admiraal Rob Kramer naar het probleem van het coronavirus? Enkele dagen geleden liet de marine commandant een videoboodschap maken voor het commandozeestrijdkrachten. „We zijn ervan, mensen!”, zegt Kramer als hij wijst op het belang van doorwerken ondanks het rondwarende virus. „Wie thuis kan werken doet dat, maar onze inzet blijft vereist. Daarbij nemen we elke maatregel die nodig is om de

gezondheid te beschermen.” De admiraal is elke dag bezig met het maken van afwegingen of de inzet van zijn mannen en vrouwen in verhouding staat tot de gezondheidsrisico's. Wel geeft hij aan dat een militair ervoor getekend heeft dat ernstig tot dodelijk gevaar kan worden gelopen in de uitoefening van de functie.

4. Heeft de uitbraak van het virus aan boord van de Dolfijn gevolgen voor andere vaartuigen? „Dit heeft geen gevolgen voor het vaarprogramma”, zegt marinewoordvoerder Bernd Roelink. De reis van de Dolfijn is uiteraard afgebroken, maar de andere boten en schepen werken het bestaande programma af. Zo is Zr.Ms. De Ruyter actief voor de Europese missie in de Golfregio, vaart de Groningen volgende maand terug uit de West en gaat de Zeeland juist die kant op om het stationsschip in het Caribisch gebied af te lossen. Zr.Ms. Karel Doorman is in gereedheid gebracht om medische steun te verlenen in de Antillen.

5. Vraagt het bezorgde thuisfront om maatregelen tegen besmetting van hun dierbaren? Belangenbehartiger Marc de Natris heeft dit signaal nog niet vernomen. „Ik heb van geen van onze leden een verzoek gehad in die richting. Het commando zeevrijheidskrachten pakt de kwestie serieus aan. Maar het blijft zo dat Defensie door moet gaan, waar anderen stoppen. Het is niet anders.”



Van kantjes tot diepvriespakken

DOOR W.M. DEN HEIJER

Ofschoon niet allemaal familie dragen de meesten dezelfde achternamen. Ze verzamelen gewoontegetrouw elke ochtend op het uiterste puntje van het havenhoofd dat zo'n paar honderd meter in zee steekt. Als de weersomstandigheden het niet toelaten en het havenhoofd door de golven nagenoeg continu onder water staat, verplaatsen zij zich naar de semafoor. Daar vinden ze een oppertje achter de muur en zetten zij hun gesprekken voort.



Scheveningse nettenbootsters in de jaren vijftig met van links naar rechts Trien Taal-Spaans, Sjaan den Heijer-den Heijer, Ploni de Graaf-Hofland en Lena Knoester-Gielbert. Archief foto.

Gesprekken die in negen van de tien gevallen over de visserij gaan. Het gros van de 65-plussers heeft wel gevaren of is zijn levenlang werkzaam geweest langs de havenkant als vislosser, timmerman bij de sleephelling of als kuiper bij een rederij. Zij hebben in elk geval

de tijd meegemaakt dat de visserij in Nederland en in het bijzonder in hun geboorteplaats, ontzettend veel werk verschafte. „Vlak na de Tweede Wereldoorlog kon je over de haring heenlopen”, herinnert zich één van hen.

De hektrawler SCH 23 „Yke” in de baai van Lerwick (Shetland) was uitgerust met vriesinstallaties. Archief foto.

Scheveningse nettenboetsters in de jaren vijftig met van links naar rechts Trien Taal-Spaans, Sjaan den Heijer-den Heijer, Ploni de Graaf-Hofland en Lena Knoester-Gielbert. Archief foto.

De hektrawler SCH 23 „Yke” in de baai van Lerwick (Shetland) was uitgerust met vriesinstallaties. Archief foto.



Dat kon ook niet anders, want gedurende de Tweede Wereldoorlog werd er nauwelijks gevestigd. De Duitsers stonden de eerste drie jaar van de oorlog alleen vanuit bepaalde vissersplaatsen dagvisserij toe. Dat betekende dus visserij in het kustgebied, want de loggers en schokkers moesten voor de avond inviel weer terug zijn.

De periode na 1945 kenmerkte zich door enorme haringvangsten. Plaatsen als IJmuiden, Katwijk,

Scheveningen en Vlaardingen veerden weer helemaal op. De vleetloggers behaalden goede jaarresultaten. De vleetvisserij op haring zorgde voor veel werk. Het betrof weliswaar een passieve of statische visserij- methode maar wel een arbeidsintensieve. Die arbeidsintensiviteit beperkte zich overigens niet alleen tot het dek. Aan wal moesten ook de mouwen worden opgestroopt. De vleetnet- ten werden veelal aan wal gerepareerd en indien nodig geprepareerd. In Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen zorgden honderden nijvere handen van nettenboetsters ervoor dat de vleetnetten op tijd klaar waren. In de wintermaanden, als de teelt voorbij was, werden de meeste loggers afgetakeld. Een deel van de- loggervloot richtte zich vanaf januari op de trawlvisserij. Met een eenvoudige grondtrawl visten Katwijkse, Scheveningse en Vlaardingse loggers op platvis of rondvis. Aangezien de haringvisserij een seizoensvisserij was, konden de rederijen op deze manier enkele van hun schepen ook in de wintermaanden exploiteren.



*Vijftig jaar
zeevisserij in
vogelvlucht*

Zijtrawlers

In het begin van de jaren vijftig diene de eerste moderne zijtrawlers voor de haringvisserij zich aan. Aanvankelijk nog met motoren van 500 en 800 pk. Vanaf 1957 komen de eerste grote zijtrawlers met gemiddeld 1.000 pk in de vaart. Deze schepen beschikten over grote ruimen waar zowel kisten als kantjes (tonnen) in geborgen konden worden. In Scheveningen was de SCH 210 „Ali” één van de eerste met een krachtbron van 1.000 pk.

Met het trawl-net behoefde de bemanning niet meer een afwachtende houding aan te nemen. De schipper kon nu, gebruikmakend van zijn kennis en apparatuur, zelf de jacht openen op haring. Het duurde niet lang meer of de vleet- visserij was ten einde gekomen. De haring- trawl had meer te

bieden en de rederijen konden het zeebanket vrij eenvoudig slijten. Vanaf 1955 tot 1970 beheersten zijtrawlers het beeld in Katwijk, Scheveningen, Vlaardingen en in iets mindere mate IJmuiden. De zijtrawlers konden 's winters moeiteloos overschakelen op de visserij op rondvis, waarbij de gebieden in het noordelijke deel van de Noordzee werden bevestigd. Het kwam niet zelden voor dat Nederlandse trawlers hun vangsten in Cuxhaven of Bremerhaven afsloegen. Voor schol en tong beproefden de schippers van zijtrawlers hun geluk in de Duitse Bocht.

Pelagische trawl

Alhoewel de zijtrawlers aan veelzijdigheid niets te wensen overlieten, rukten de efficiënte hektrawlers eind jaren zestig gestaag op. Na de introductie van de pelagische trawl, waar het ontwerp van de hektrawler zich uitstekend voor leende, verdween de zijtrawler spoedig van het toneel. Sommige rederijen lieten hun zijtrawlers ombouwen voor de toepassing van het pelagische trawlnet. Enkele Vlaardingse zijtrawlers hebben dit nog lang volgehouden. Om de leeftijd van zijtrawlers te kunnen verlengen, besloten rederijen de schepen voor de inmiddels lucratieve boomkorvisserij aan te passen. Desalniettemin bleef het accent bij het merendeel van de traditionele rederijen toch bij de visserij op haring liggen. De hektrawler ontwikkelde zich tot een uiterst modern uitgerust vaartuig met mogelijkheden tot snelle verwerking en diepvriesopslag. Met de pelagische trawl waren de vissers bovendien in staat om alle kolommen te bevissen. Haring is, evenals makreel en horsmakreel, een pelagische vissoort. Dat houdt in dat deze vis een bepaalde verticale cyclus volgt. Oorzaak hiervan zijn de roeipootkreeftjes, die als belangrijkste voedselbron gelden. Deze roeipootkreeftjes bevinden zich overdag in de onderste waterkolommen en bij nacht zwemmen zij omhoog. De haring volgt deze roeipootkreeftjes, vandaar het voorkomen in verschillende waterkolommen. De vleetloggers beschikken dan ook over een zinkvleet en een drijfvleet, welke laatste veelal 's nachts werd uitgezet. Met de invoering van de pelagische trawl konden de schippers het net in de gewenste waterkolom brengen.

Vriestrawlers

Toen na 1974 een serie grote vriestrawlers in de vaart kwam, kon niemand bevroeden dat binnen tien jaar de 100 meter lengte gepasseerd zou worden. Zeker niet op het moment dat de trawlerrederijen geconfronteerd werden met een vangstverbod voor haring. Onder meer met steun van de Europese Gemeenschap gingen de trawlers zich toeleggen op het vangen van makreel en later horsmakreel. Uiteindelijk hebben die gedwongen overschakeling en het aanboren van afzetgebieden voor makreel bijgedragen tot het succes van de huidige trawlersector.

Kampten de eerste hektrawlers nog met gebreken, zoals onder andere het vollopen van het achterdek bij slecht weer, de huidige generatie is in staat om wereldwijd te opereren. De twaalf hypermoderne vriestrawlers vissen op makreel, horsmakreel, haring, blauwe wijting en silver smelt. De laatste twee soorten zijn veelal bestemd voor de productie van hondenvoer en kattenvoer. De overige soorten zijn allemaal bestemd voor menselijke consumptie. Met name horsmakreel vindt gretig aftrek in Japan en makreel vindt onder andere zijn weg naar Afrika en Cuba. Alle vis wordt direct na vangst ingevroren in pakken van 21 tot 23 kilo (bij een temperatuur van ongeveer 25 graden onder nul).

De belangrijkste vangstgebieden liggen rondom de Britse eilanden. De trawlers vissen echter ook in de Golf van Biscaye, ten noorden en westen van de Shetland-eilanden en nog veel noordelijker. De KW 20 vist momenteel zelfs in Namibische wateren.

De trawlerrederijen beheren op een professionele manier de aanvoer en afzet van hun vangsten. Zij verzorgen in veel gevallen zelfs het volledige transport naar de plaats van bestemming. De Nederlandse trawlerrederijen staan tot in alle uithoeken van de wereld bekend om hun handelsgeest.

De spanvisserij was begin jaren tachtig nog lucratief, met van links naar rechts Dirk Kraak en Pieter Kraak. Foto W.M. den Heijer.



Kottervisserij

In de visserij op schol en tong was na de Tweede Wereldoorlog de kleinschaligheid nog troef. Gemotoriseerde schokkers en bidders bepaalden het beeld van de kustvloot. Het herstel van de kustvloot verliep traag. De toenmalige voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, de heer Stevenson, liet destijds regelmatig een kritisch geluid horen. Hij constateerde dat Denemarken en Engeland stevig aan de weg timmerden, daar waar het de opbouw van de vissersvloot betrof. Zelfs de Belgen lieten zich niet onbetuigd. In 1947 kwam de

nieuwe 0 318 „Belgian Sailor” in de vaart. Het betrof een zijtrawler met een lengte van maar liefst 40 meter bij een breedte van 7,3 meter en voorzien van een 450 pk voortstuwingsinstallatie. Kortom de heer Stevenson zag dat de overige Noordzeelanden veel aandacht schonken aan hun vloot en datzelfde verlangde hij van de Nederlandse regering. Overigens moest er tussendoor wel een prijsprobleem worden opgelost, want de vangsten waren over het algemeen goed, maar de opbrengsten lieten het afweten.

In de jaren vijftig vond er eindelijk een voorzichtige verjonging plaats van de kustvloot. Maar de echte doorbraak zou pas na 1960 komen. Aanvankelijk visten de schokkers en de kleine kotters met een grondtrawl, voorzien van een verzwaarde onderpees, om de platvisjes uit het zand te doen opschrikken. Vanaf het moment dat een heldere visserman het probeerde om met een ietwat aangepast garnalentuig (de boomkor) op tong en schol te gaan vissen, ontwikkelde zich de kottervisserij. Geen enkele vorm van visserij kon bogen op een dergelijk stormachtige ontwikkeling, als de boomkorvisserij in de zestiger jaren. Al gauw werden de eerste boomkorkottertjes met zo'n 250 en 300 pk gebouwd. Nog voor de zeventiger jaren waren de gemiddelde vermogens al gegroeid tot 700 en 800 pk.

Schaalvergroting

De jaren zeventig kenmerkten zich door de introductie van geavanceerde visopsporingsapparatuur, moderne en snelle verwerkingsmethoden aan boord, zwaardere vistuigen en een groeiende vraag naar vis. Voor de vissers dus alle aanleiding om te investeren in nieuwe en moderne schepen. Ook in die periode kenmerkte de kottervisserij zich door een onstuimige ontwikkeling. Een fel ingezette schaalvergroting was het gevolg. In 1974 rolden boomkorkotters van de scheepshellingen af met krachtbronnen van 1500 en 1700 pk.

In diezelfde periode ging ook de EG zich bemoeien met de visserij-regelgeving. Dat was hard nodig want het zag er voor sommige vissoorten niet best uit. Het quota-systeem werd gelanceerd om in eerste instantie de visbestanden te beschermen tegen een al te extreme visserij-intensiteit. Diverse maatregelen, al of niet ten gunste van de visserij, deden in de loop der jaren hun intrede. Op dit moment mag geconcludeerd worden dat het Europese visserijbeleid voor bepaalde vissoorten behoorlijk heeft gefaald. Brussel moet dus orde op zaken stellen. Helaas vergt het wijzigen en invoeren van nieuwe restricties nogal veel tijd. Ook al omdat nationale overheden niet

Pakken diepgevroren makreel worden gelost door de Scheveningers Mink Knoester (links) en Johan de Bruin (rechts). Foto W.M. den Heijer.



staan te springen om hun vissers binnen de lijnen te houden. Daarin vormt Nederland min of meer een uitzondering. Met enigszins goede wil wordt er gewerkt aan een balans tussen vangstcapaciteit en visbestanden. Alhoewel er nog veel gesleuteld moet worden, erkennen de voormannen van de Nederlandse visserij-organisaties het nut van verantwoord vissen. De visserman moet ervan doordrongen zijn dat hij slechts de rente tot zich mag nemen en het kapitaal ongemoeid moet laten. Een lange termijn benadering, flexibel visserijbeleid, groepsvorming en het vermijden van ongewenste bijvangsten zijn slechts enkele kreten waar de visserij intussen aan gewend is en waar nog meer energie in gestoken moet worden, wil de Nederlandse visserij in de toekomst als voedselproducent nog van belang kunnen zijn.

Rijk stelt stelt innen huur van Marinemuseum uit

Drie weken dicht
scheelt zeker
5.000 bezoekers



Den Helder □ Het Marinemuseum hoopt op steun van de Rijksoverheid om het gebrek aan inkomsten door de corona-crisis te compenseren.

Minister Van Engelshoven van cultuur heeft aangekondigd dat musea die in gebouwen gevestigd zijn van de Rijksgebouwendienst drie maanden uitstel van huur krijgen. Directeur Kees Boelema van het Marinemuseum heeft daar wel oren naar. „Die maatregel zou voor ons ook kunnen gelden”, vertelt de commandeur b.d. desgevraagd. „Het is een zeer sympathiek gebaar. Overigens is onze subsidieverstrekker het ministerie van defensie, maar de panden zijn van de Rijksgebouwendienst. Ik ben nu in overleg met het ministerie over hoe en wat.” Het ministerie van cultuur heeft de inning van de huur voor 26 musea opgeschort. De D66-bewindsvrouw roept provincies en gemeenten die eigenaar zijn van museumgebouwen op dit voorbeeld te volgen. Van Engelshoven constateert dat veel musea in liquiditeitsproblemen komen doordat er al weken geen bezoekers meer de kassa zijn gepasseerd.

Aderlating

Zeker in tijden van corona en met de paasdagen voor de deur betekent de algehele sluiting van musea een zware aderlating. Het Marinemuseum trekt jaarlijks circa 90.000 bezoekers. Een sluiting van drie weken betekent dat het museum de omzet van zo'n 5.000 betalende gasten misloopt. De kosten gaan daarentegen gewoon door. Hetzelfde beeld komt terug in de horeca en culturele instellingen zoals schouwburg de Kampanje en bioscopen. Het Marinemuseum is gevestigd in

panden van de Rijksgebouwendienst en komt dus in aanmerking voor uitstel van de huur, maar als het bij uitstel blijft, betekent dit dat het betalen van de huur alsnog ingehaald moet worden.

Eerder subsidie

Minister Van Engelshoven heeft nog een andere maatregel in petto. Ze kondigt aan dat de subsidies die het Rijk in het derde kwartaal zou overmaken aan musea reeds nu al worden uitgekeerd. Boelema overlegt met het ministerie van defensie of die regelingen ook voor het Marinemuseum kunnen gelden.



Beste L.S ;

Wederom bedankt natuurlijk, het roept natuurlijk weer herinneringen op als ik lees in het stukje over de "Zeven Provinciën" hoe uit die luiken in de whalegang de vermoede stokers kwamen die de bemanning tot wanhoop dreven met hun klachten over de problemen omtrent de werking van de machinekamers en ketelruimen, wat na wat zeedagen toch weer bleek mee te vallen.

Je weet een stoomschip moet wat doorwarmen dan trekken de lekkage's dicht en gaat het steeds beter, een schip moet varen en warm blijven, zoals je weet is in de Nederlandse taal een schip vrouwelijk, en daar hoort een ronde kont aan en ze moet op temperatuur blijven, vandaar dat ik de huidige cruise schepen zo lelijk vind, vierkante dozen die op een boulevard moeten staan ik heb nooit op de Zeven gevaren maar wel op De Ruijter en dan voel ik me toch wat benadeeld door dit verhaal als oude stoker

Wij werkten toch ook wel heel goed samen met het dek volk en andere dienstvakken, zo kwam in mijn herinnering iets opdrijven over je vorige artikel waarin het ging over o.a.de MUD palen aan de Zeeuwse kust, ik heb zelfs nog miliciens meegemaakt die waren dienstplichtig korporaal bij de mijnen uitkijk dienst, in Hilversum werden ze o.a.gebruikt als een soort schoolmeester in mijn tijd tijdens de opleiding, misschien waren het ook wel onderwijzers in hun burger bestaan maar dat ter zijde.

Om op de samenwerking tussen de dienstvakken terug te komen, in Vlissingen hadden we bij de mijnendienst eind zestiger jaren een zg, MUD boot die kapot was en dus ongebruikt aan de wal lag, als KPLMACH ben ik daar ooit eens ingedoken en na wat sleutelwerk kwam ik achter het euvel, en vroeg in Den Helder bij de mijnendienst om de bewuste onderdelen, helaas niet voorradig, uit het centraal magazijn kwam het verhaal niet leverbaar meer, moet uit Amerika komen en die houden alles zelf want in de Mekong Delta in Vietnam varen ze met dezelfde bootjes, en ze kunnen niets missen van de bewuste GMC onderdelen, dus einde verhaal.

Maar het zat me niet lekker, ik ging opzoek en zowaar in Goes kon men mij helpen, als ik met de kapotte onderdelen kwam dan repareerden ze die ter plaatse, en nu komt mijn verhaal omtrent de samenwerking tussen de verschillende dienstvakken, in de loods waar wij zaten met onze werkplaats zat ook de transport afdeling van de KM Vlissingen, een SGT CHAUFFEUR schreef daar de rijopdrachten uit, en een SGT AUTOMONTEUR haalde uit het depot een opgeslagen radio wagen, een oude Thames Trader die volgens hem nodig een proefrit moest maken, er kwam een



Chauffeur 1 aan te pas en wij togen voor ruim een halve dag naar Goes en kwamen terug met de gerepareerde onderdelen, na een halve dag sleutelen konden we de MUD boot weer gebruiken, en bij mooi weer en een goede smoes konden we weer samen met een KWARTIERMEESTER of een Matroos 1 even om een biertje en een visje in Breskens, dit alles om even te laten zien dat stokers best wel kunnen en willen samenwerken, en niet zo rot zijn als in het verhaal over de Zeven Provinciën.

Het was toch achteraf gezien een fijne tijd bij de baas toen je nog wat kon ritselen.

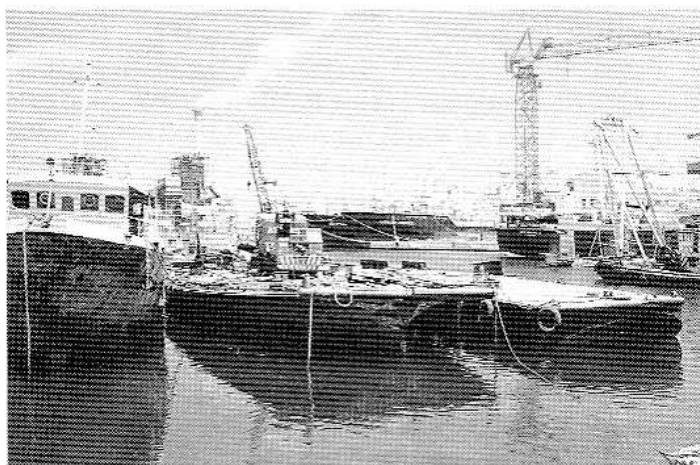
Groetjes Wim

Wim Klepper
Tel 06-13211487

Voormalige Nederlandse veerschepen op Malta

The author wishes to thank Mr. Michael Cassar from Malta, for his contribution to this article.

Aan de hand van door Wimpellid C. v.d. Weele uit Heusden beschikbaar gestelde foto's en gegevens, kon de heer L.L. von Münching in de Wimpel van mei 1982 aandacht schenken aan een tweetal voormalige Nederlandse veerschepen, de „Calypsoland” (ex- „Prins Hendrik”) en „Melitaland” (ex-„Dordrecht”). Beide schepen onderhielden de verbinding tussen Cirkewwa (Malta) en Mgarr (Gozo). Tijdens mijn vakantie, de afgelopen zomer op Malta, trof ik beide veerschepen (of restanten daarvan) aan in een haven nabij Valletta. Daarnaast vond ik nóg drie voormalige Nederlandse veerschepen op het zonovergoten eiland.



Een ponton met een kraan vormen heden ten dage de restanten van het voormalige veerschip „Calypsoland” (ex-„Prins Hendrik”). Geheel links het half gesloopte Griekse vissersschip „Agia Eleni”.

Voordat ik in het vliegtuig naar Malta stapte, had een op het eiland woonachtige maritieme vriend mij al geïnformeerd dat de voormalige Zeeuwse veerschepen „Calypsoland” en „Melitaland” niet meer in de vaart waren. De romp van het eerste schip en de nog volledig intact zijnde „Melitaland” zou ik nabij de scheepssloperij van Cassar te Marsa (het industriegebied van Valletta) aantreffen. Aldus toog ik op een middag naar het industriegebied, waar - naast een grote energiecentrale - diverse (kleine) scheeps- en sloopwerfen zijn gevestigd.

Probleemloos vond ik de vestiging van Cassar en op korte afstand ontdekte ik ook de „Melitaland”. Ondanks dat ik mijn komst niet van tevoren had aangekondigd, werd ik op de werf van Cassar vriendelijk ontvangen door J. Micallef en Tony Cassar, resp. directeur en managing-director van de Cassar Group of Companies. Beide heren deelden mij mede dat de Cassar Group eigenaar is van de voormalige „Calypsoland”, maar dat de „Melitaland” aan een ander bedrijf, t.w. de Bezzina Group of Companies, toebehoort. Op de vraag waar ik de „Calypsoland” kon vinden, nam de managing-director mij mee naar buiten en wees naar een (grijze) romp van een schip met daarop een rijdende kraan. „In 1990/1991 hebben we de „Calypsoland” ontdaan van haar opbouw en hebben we er een kraan opgezet.

Zodoende kunnen we haar als kraanponton voor allerlei activiteiten gebruiken”, aldus Tony Cassar.

Enigszins teleurgesteld het eens zo trotse veerschip van de Provinciale Stoomboot- diensten (PSD) in haar huidige toestand te moeten aantreffen, nam ik kennis van de mededeling en maakte een aantal foto's. Daarna liep ik naar de „Melitaland” om ook haar op de gevoelige plaat vast te leggen. Informatie van de heer Ch. Jones (manager) op het kantoor van de Bezzina Group of Companies leerde mij dat het genoemde bedrijf in 1992 de „Melitaland” van de Gozo Channel Co. Ltd. heeft overgenomen en dat ze sedertdien is opgelegd. Het bedrijf heeft geen directe plannen met het schip.

Getracht wordt de ferry weer door te verkopen. Mocht dat niet lukken, dan wordt overwogen om - net als de „Calypsoland” - het schip van haar opbouw te ontdoen en er een kraan op te zetten. De vraagprijs voor het inmiddels 61 jaar oude schip is 80.000 US dollars. Ongetwijfeld een te hoge vraagprijs om de voormalige „Dordrecht” weer naar Nederland te halen, op te knappen en bijv. in Vlissingen als museumschip af te meren.



Nog steeds in actieve dienst tussen Cirkewwa (Malta) en Mgarr (Gozo) is een ander voormalig PSD-schip, de „Cittadella” (ex- „Prins Bernhard”). In 1950 door de Kon. Mij. „De Schelde” gebouwd, is ze sinds 1987 op deze dienst ingezet. Tijdens een excursie naar Gozo trof ik het. door zowel op de heen- als op de terugreis met de „Cittadella” te varen.

Het viel mij tijdens die overtochten op dat het schip er in de nieuwe Gozo Channelkleuren verzorgd uitzag en dat er uiterlijk en innerlijk weinig aan verbouwd was. Tijdens een bezoek aan één van de twee stuurhutten constateerde ik dat nog gevaren wordt met de vertrouwde Nederlandse

navigatiemiddelen en dat alle instructies op de bruggen nog in het Nederlands gesteld zijn. Kapitein L. Linwood was vol lof over zijn schip. Met name roemde hij de motoren, die feilloos functioneerden. Met enige weemoed nam ik na twee overtochten van elk 20 minuten, afscheid van de „Cittadella”. die - zoals het er thans uitziet - nog wel enige jaren tussen Malta en Gozo dienst zal blijven doen.



Binnenkomst van de „Cittadella” in de haven van Mgarr (Gozo).

Op deze route introduceerde Gozo Channel Co. vorig jaar de „Calypso” (de voormalige Deense „Karnan”). ter vervanging van de „Xlendi” (ex-„Helsingor”). die thans vanuit Valletta op Gozo vaart.

Het aantal voormalige Nederlandse veerschepen op Malta kon op vijf gebracht worden, toen ik tijdens een rondvaart door de haven van Valletta de „Marsdiep” en de „Texelstroom” ontdekte. De voormalige veerschepen van de Texels Eigen Stoomboot Onderneming (Teso) liggen al vanaf voorjaar

1992 met hun oorspronkelijke namen, maar met Valletta als thuishaven, in de haven van Valletta opgelegd. Bij aankoop had de huidige eigenaar, Karistu Ferries (onderdeel van Euch Zammit & Sons Ltd.), de intentie om de uit 1963 en 1966 daterende schepen op de route tussen Cirkewwa (Malta) en Mgarr (Gozo) in te zetten, maar tot op heden heeft de rederij daarvoor geen toestemming van de Maltese autoriteiten gekregen. Bij die beslissing heeft meegespeeld dat Gozo Channel Co. (voor 95% eigendom van de Maltese regering) geen concurrentie op de genoemde dienst duldt. Van belang is daarbij voorts dat er onvoldoende capaciteit in de havens van Cirkewwa en Mgarr beschikbaar is voor de schepen van Karistu Ferries.



Ms „Cittadella“ (ex-„Prins Bernhard“) in de vorig jaar geïntroduceerde (geel-blauwe) kleuren van Gozo Channel Co. Ltd.

De ironie van het verhaal is, dat Euch Zammit aan het eind van de jaren zestig zelf de veerdienst tussen Malta en Gozo (o.a. met de eerder genoemde „Calypsoland“) heeft opgezet, maar dat de dienst vanwege het te geringe aantal passagiers te onregelmatig werd uitge-

Eén van de twee stuurhutten van de „Cittadella“, met links kapitein L. Linwood.



Eén van de twee stuurhutten van de „Cittadella“, met links kapitein L. Linwood.

voerd en zelfs 's winters werd gestaakt. Omdat de Maltese regering echter van mening was dat de veerdienst tussen beide eilanden onbepert moest worden voortgezet, werd Gozo Channel opgericht. Van deze rederij bezit de familie Zammit thans nog 5% van het aandelenpakket.

Het is spijtig dat de in perfecte conditie verkerende voormalige Nederlandse veerschepen „Marsdiep“ en „Texelstroom“ de dupe zijn van een enorme concurrentieslag op het toch zo vreedzame eiland in de Middellandse Zee. Indien de partijen niet snel tot een vergelijk komen, dan mag worden aangenomen dat de voormalige Teso-schepen zullen worden doorverkocht. Van de

ontwikkelingen zullen wij u in ieder geval op de hoogte houden.

In afwachting van betere tijden ligt de 1604 brt metende „Marsdiep“ nabij Marsa opgelegd.



De „Texelstroom“ zoals ze in Dockyard Creek (één van de havens van Valletta) ligt opgelegd.





Dag Arie, en L.S.

Aangezien ik aan de door mij zelf opgelegde ophokplicht aan het voldoen ben heb ik voldoende vrije tijd om me eens heerlijk te ergeren of beter gezegd een onvolledige verhaal aan te vullen en dan met name aan het zinnetje: "na deze mislukking zette men tijdens oefeningen Zee miliciens in aan de mijnenuitkijkdienst.". Einde bericht.

Hierbij wordt volkomen voorbij gegaan aan het feit dat dat afgezwaard dienstplichtig voetvolk was waarvan de overheid al eens 21 maanden van hun leven had gestolen en als derde klasser afzwaaiden en hadden verzuimd, om welke rede dan ook, tweede klasser te worden.

Want die derde klassers waren de pineut om regelmatig als burger op te komen draven voor oefeningen.

Financieel had ik geen enkele rede om tweede klasser te worden; ik had een overheidsbetrekking voor ik werd opgeroepen en die vulde toen in die tijd je katje aan tot het salaris wat je zou verdienen als je niet in dienst zat.

Maar ik werd op dat mijnenwachter gedoe gewezen door de schrijver die wij aan boord hadden.

Ik heb toen maar examen gedaan voor Mtr.2, èèn van de vragen was of ik art. 1 van de krijgstucht kende, de terechtwijzing en bestraffing heb ik wel ondervonden; de aanmoediging en beloning was helaas ver te zoeken.

Groeten en zorg dat je gezond blijft!

Flip Gorinchem.