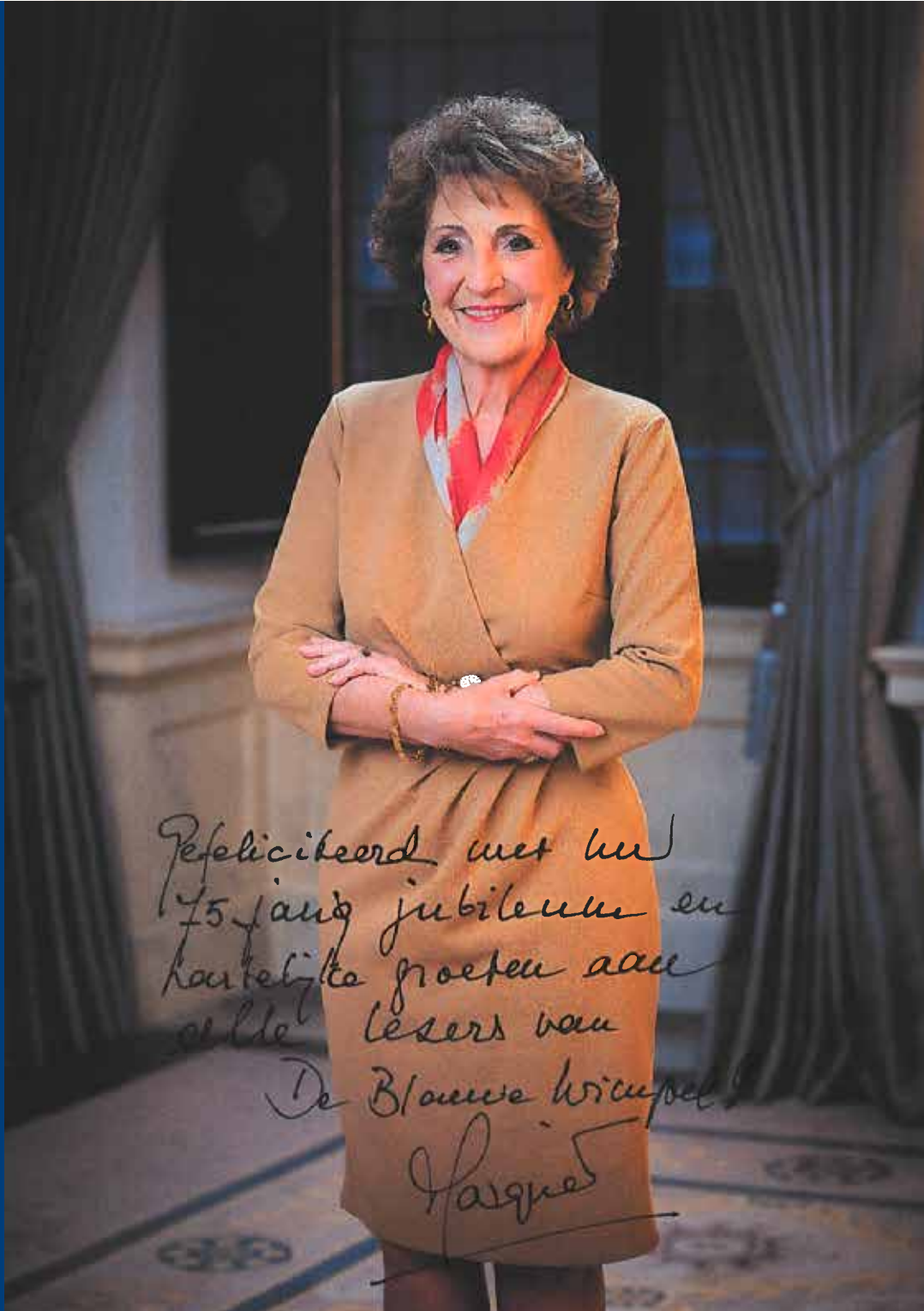


DE **Blauwe Wimpel**

75
Jaar
DE **Blauwe
Wimpel**

Nummer 01
januari 2021

Jaargang **76**



*Gefeliciteerd met uw
75-jarig jubileum en
karakteristieke groeten aan
alle lezers van
De Blauwe Wimpel
Harque*



Zee- en Havenmuseum, Havenkade 55, 1973 AK IJMUIDEN

21 november tot en met 21 maart 2021

woensdag, zaterdag en zondag van 13.00-17.00 uur.

Kijk voor extra openingsdagen tijdens vakanties en voor reserveren op www.zeehavenmuseum.nl



FRED BOOM

NAAR ZEE



De Zaankanter Fred Boom ging als 16-jarige NAAR ZEE. Mede door deze ervaringen heeft hij zich, begonnen als autodidact, ontwikkeld tot een bekwaam zeeschilder van scheepsportretten en zee- en havengezichten. In deze (verkoop)expositie zijn meer dan 50 van zijn schilderijen, in verschillende technieken, samengebracht en te bewonderen.

Oprichter: Anthony van Kampen

Hoofdredacteur: Wim J. van der Veer
Adres: zie uitgeverij
redactie@deblauwewimpel.info
Plv. hoofdredacteur: Kees de Haas

Redactie: dr. G.M.W. Acda, F. Boom,
G.J. van Burgeler, P.C. Jalhay.

Medewerkers: L. Bersee, P.W. Blankwaard,
Ron Brand, Marius Bremmer, P. van Dijk,
Ambro Dobbenga, Gerard van Dorp,
dr. Nico Guns, C. Hameeteman,
Henk Heuvelman, M. de Jong, A.R. Kelder,
A.R. Koppejan, Capt. Nico Mobach,
Willem Moojen, Dick Overduin, D. Pilkes,
Jan de Queleri, Frank Roos, Cornelius den
Rooyen, Rudolf E. Roozendaal, Ed Vermeulen,
R.J. Witsen, Arne Zuidhoek, Henk Zuur.

Uitgeverij, abonneeservice, administratie
en advertentie-acquisitie:
De Blauwe Wimpel
Korbeel 34, 1261 LC Blaricum
E-mail: vanderveer.media@hetnet.nl
Tel: 035 – 525 45 58

De abonnementsprijzen zijn voor 2021
(inclusief BTW en franco per post in Nederland):
€ 72,50 per jaar (zonder band)
€ 80,50 per jaar (inclusief stempelband)
€ 87,50 per jaar (inclusief naaldband)
Losse nummers: € 10,00 (exclusief portokosten)
Betaling: na ontvangst van onze acceptgiro.

De abonnementsprijzen voor België zijn per
1 januari 2021 op aanvraag.
Betaling: na ontvangst van onze factuur.

De abonnementsprijzen voor overig Europa
zijn per 1 januari 2021 op aanvraag.
Betaling: na ontvangst van onze factuur.

De abonnementsprijzen buiten Europa zijn
per 1 januari 2021 op aanvraag.
Betaling: na ontvangst van onze factuur.

NB – Het abonnement loopt van januari
t/m december. Tussentijdse aanmelding is
mogelijk. U betaalt dan alléén het resterende
gedeelte t/m december. Het abonnement
wordt voor één jaar verlengd als niet uiterlijk
één maand voor afloop schriftelijk wordt
opgezegd.



ISSN 0006-4661

www.deblauwewimpel.info

Deze maand in De Blauwe Wimpel

Aboriginal liep in jasje vermoorde kapitein



Hitsige matrozen oorzaak tragische dood overlevenden scheepsramp 'Maria'. Reizend langs de zuidkust van Australië belanden we in Kingston. Dat klinkt als een stoere stad, maar het is een dorp van niks. Tijdens een verkennend wandelingetje stuiten we op een maritiem monument voor de slachtoffers van een gruwelijke slachting. De gelukkige overlevenden van de in 1840 op een rif vastgelopen tweemaster 'Maria' vonden alsnog de dood...

11

'Methode van vallen en opstaan'

Corona-testapparaat houdt schepen veiliger in de vaart. Het ruime sop kiezen richting een operatie of oefening, om er vervolgens achter te komen dat mensen coronavirussen vertonen. En dat zonder te weten wie er wel of niet daadwerkelijk besmet is geraakt. Een nachtmerrie voor eenheden op zee en voor hen die ze aansturen. Dan zit er niets anders op dan terug te keren naar veilige haven en mensen op de wal te laten testen. Of je neemt testapparatuur mee aan boord, zoals onlangs gebeurde tijdens de grote oefening Dynamic Mariner. Een uiterst gevoelig meetapparaat gebruiken op de woelige baren, ging dat wel goed? En hoe nu verder?



18

Gigantisch werkschip 'Pioneering Spirit' in actie op de Noordzee



In de Wimpel van september 2017 werd op de pagina's 319 t/m 321 melding gemaakt van de aankomst van de toen splinternieuwe 'Pioneering Spirit', 's werelds grootste werkschip voor de off shore-industrie. Dit 362 meter lange en 124 meter brede gevaarte van het Nederlands-Zwitserse bedrijf Allseas kan op verschillende manieren ingezet worden. Zo kan ze boortorens plaatsen en verwijderen, maar is ze ook geschikt om pijpleidingen te leggen. Platforms worden op het voorschip tussen hefarmen genomen en de jackets, de poten, op het achterschip geplaatst. Pijpleidingen gaan overboord via het voorschip.

24

Inhoud

Prinses Margriet: Sterke band met de koopvaardij	4
Schroefstoomschip 'Bonaire', van lelijk eendje tot trotse zwaan	14
Havengezicht Enkhuizen	23
De trek van de zee	28
Recensie: Ruys en de Rotterdamse Lloyd in de Tweede Wereldoorlog	33
Cruisecalender	40
Nieuws	41

Bij de voorplaat

Door Ambro Dobbenga

Het begin van ESL Shipping is in 1949 toen ASPO, een grote Finse importeur van steenkool en cokes, besloot dat het hebben van eigen schepen rendabeler was dan deze te charteren. In 1950 besloot de importeur daarop rederij Etelä-Suomen Laiva (vrij vertaald: Zuid Finse Scheepvaart Maatschappij) op te richten. In 1994 werd de naam veranderd in ESL Shipping.

ESL Shipping is de grootste vervoerder van steenkolen, cokes en ijzererts van en naar de Finse havens aan de Botnische Golf. Ten tijde van dit schrijven, december 2020, had de rederij volgens haar website, negen eigen bulkcarriers met een maximum draagvermogen van 13000 tot 56372 mt. De bulkcarriers doen in de Botnische Golf vaak 'van schip naar schip' overslag en hebben daarom allemaal eigen laadgerei. Voor het varen in de Finse kustwateren heeft de rederij ook nog twee duwbotten van 7680 kW (10463 pk) en vijf open duw-

bakken (4x 14000 dwt, 1x 9034 dwt). In hartje winter heeft men in deze wateren vaak ijs van een meter dik, daarom hebben alle vaartuigen, dus ook de duwbakken, de hoge Finse-Zweedse ijsklasse 1A of 1Asuper.

In de bovengenoemde vloot zijn twee bulkcarriers de 'Viikki' en 'Haaga' waarvan zowel de hoofdmotor als hulpmotoren, LNG als brandstof gebruiken. Daarmee is ESL Shipping de eerste bulkvaartrederij in de wereld. Een LNG tank van 390 m³ staat daarvoor buiten achter de opbouw, waarvan qua actieradius de inhoud goed is voor ongeveer 4000 zeemijl. Beide schepen zijn gebouwd in 2018 bij de Jinling Shipyard in China. De hoofdmotor is een MAN B&W 5G45ME-C9,5GI van 6000 kW, die zowel op HFO, MDO als LNG arbeid kan leveren. Aan de schroefas zit ook een elektromotor van 1200 kW die gevoed kan worden door de drie MAN DF-hulpmotoren. Totaal kan er dus 7200 kW vermogen op



de schroefas afgegeven worden. In de haven kunnen deze bulkcarriers, als de terminal daar de faciliteiten voor heeft, worden aangesloten op het landelijk elektriciteitsnet.

De 'Kumpula' is in 2012 in Vietnam gebouwd, en genoemd naar een wijk in Helsinki. Bij 130 dm zomerdiepgang heeft ze een draagvermogen van 56348 mt. Het schip heeft vijf dubbelwandige laadruimen met een totale inhoud van 70055 m³. De dekkranen hebben een SWL van 27,5 ton. Indien de 12,5 m³ grijpers in gebruik zijn is de SWL 25 ton. Het grijpvermogen van de kranen is tot 14 meter buitenboord. De hoofdmotor is een MAN-B&W van 11620 kW (15831 pk) bij 127 omw/min. Het schip heeft een boeg- en hekschroef van 800 kW. ◀

De 'Kumpula' aan de Nollendam.



De 'Kumpula' van ESL Shipping in Helsinki verlaat de Rede van Vlissingen en nadert de Nollendam.

Foto: Ambro Dobbenga



Prinses Margriet: Sterke band met de koopvaardij

Door Piet Jalhay

'Toen prinses Margriet Francisca op 19 januari 1943 werd geboren, genoot de Nederlandse koopvaardij de grote eer tot peet te worden uitgeroepen van dit Prinsesje van Oranje', zo vermeldt het eerste nummer van De Blauwe Wimpel in 1946. Het blad opent met een foto van de driejarige prinses, die op haar verjaardag door een delegatie van koopvaardijmensen op paleis Soestdijk wordt gefeliciteerd en waarbij haar vader prins Bernhard het eerste nummer van de Wimpel wordt overhandigd.

Prinses Margriet werd gedoopt op 29 juni 1943 in de St. Andrew's Presbyterian Church, de oudste protestantse kerk in Canada, in aanwezigheid van haar vader, grootmoeder koningin Wilhelmina en de Canadese minister-president Mackenzie King. Tot de peetouders behoorden Lord Athlone, gouverneur-generaal van Canada, Martine Röell, hofdame van prinses Juliana, de Britse koningin-moeder Mary en de Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt.



De Nederlandse koopvaardij werd eveneens een van de peten. *'Mijn ouders zagen het peetouderschap van de koopvaardij als symbool en als teken van hoop voor een bijzondere groep, namelijk de zeelieden van de koopvaardij, die in de oorlog meevochten voor de vrijheid van ons land', vertelde prinses Margriet tijdens een toespraak bij de Nederlandse Veteranendag op 30 juni 2012.*

Sterke band met de koopvaardij

'Voor mij was dit het begin van een band voor het leven, een rode draad die mij, nadat wij terugkwamen in Nederland, verder vervlocht met de koopvaardij. Dat die banden niet zijn versleten blijkt uit het feit dat ik hier voor u mag staan, en dat vind ik een grote eer.'
'Ook op vele verschillende andere manieren heb ik een diepe en dierbare band gekregen met de koopvaardij. Bij ons huwelijk was kapitein Mörzer Bruyns mijn getuige. Daarmee heb ik niet alleen hem als peetoom, maar ook als veteraan willen eren. Toen onze oudste zoon Maurits werd geboren, zijn van bijna alle koopvaardij schepen telegrammen binnenkomen met gelukwensen en de koopvaardij werd opnieuw peet van onze zoon.'

Veteranen

Tijdens deze Veteranendag sprak prinses Margriet in de Ridderzaal in Den Haag de koopvaardijveteranen

verder toe over hun rol in de Tweede Wereldoorlog:

'De Nederlandse koopvaardijvloot had een groot aandeel in de strijd tegen de Duitsers en vanaf 1941 ook tegen de Japanners. Koopvaardij schepen zorgden voor troepen- en evacuatietransporten, bevoorrading van oorlogsmaterieel, grondstoffen en voedsel en dienden als hospitaalschepen. De koopvaardij was een essentiële schakel in de oorlogsinspanningen en bijzonder belangrijk voor de effectiviteit van de inzet aan geallieerde zijde.'

'Van dag tot dag, vijf lange jaren, de dreiging van onder of boven de waterlijn. Weg van huis en haard, velen al ruim vóór het uitbreken van de oorlog en lange tijd zonder uitzicht of hoop op een toekomst.

Niet wetend hoe de achtergebleven familie het maakte, niet in de gelegenheid de kinderen op te zien groeien, noodgedwongen gescheiden van hun geliefden. Dat de koopvaardij een doorslaggevende rol in de geallieerde overwinning heeft gehad, werd en wordt maar zelden gehoord. Voor de verwerking was er in het naoorlogse Nederland weinig plaats.'

Prinses Margriet Fonds

De maalstroom van de wederopbouw sleepte iedereen weer mee. Sommigen waren een paar weken na aankomst alweer voor maanden op zee. Dit alles heeft een zware wissel op deze beroepsgroep en hun families getrokken. Om in de grootste nood van de overlevenden en hun families te voorzien, werd het Prinses Margrietfonds opgericht. Dankzij inzamelingen onder de bevolking, iets dat al tijdens de oorlog begon, konden de achtergebleven families van zeevarenden worden ondersteund; na de oorlog vormde het fonds een financieel en sociaal vangnet voor hen.



In 1942 koos koningin Wilhelmina de bloem margriet als teken van verbondenheid met de oorlogsgetroffenen en geloof in herstel van de vrijheid. De Nederlandse koopvaardij leed in de Tweede Wereldoorlog enorme verliezen. Op 6 september 1943 werd per Koninklijke Besluit 21851 het Margriet-embleem voor de koopvaardij ingesteld. Foto collectie Maritiem Museum Rotterdam.



Gedenktegel met polychrome beschildering, vervaardigd ter gelegenheid van en betreffende de geboorte van prinses Margriet op 19 januari 1943. Foto collectie Maritiem Museum Rotterdam.

Vijfenzeventig jaar *De Blauwe Wimpel* is ook 75 jaar herinnering aan prinses Margriet, die altijd nauw verbonden is gebleven met de koopvaardij. Toen prinses Margriet Francisca op 19 januari 1943 werd geboren, genoot de Nederlandse koopvaardij de hoge eer tot peet te worden uitgeroepen van dit 'Prinsesje van Oranje', zo vermeldt het eerste nummer van *De Blauwe Wimpel* in 1946. Het blad opent met een foto van de driejarige prinses, die op haar verjaardag door een delegatie van koopvaardijmensen op paleis Soestdijk wordt gefeliciteerd en waarbij aan haar vader, prins Bernhard, het eerste nummer van *De Blauwe Wimpel* wordt overhandigd. Met deze handeling was *De Blauwe Wimpel* een feit. Sindsdien verscheen het blad op de 19e van elke maand.

Prinses Margriet: 'Vanaf mijn prille jeugd kwam het Prinses Margriet Fonds met een delegatie op mijn verjaardag. Die delegatie bestond meestal uit kinderen van zeelieden die in de oorlog gehandicapt waren geraakt of die waren omgekomen. Zij werden de margrieten genoemd. De kinderen waren heel verlegen, ik was ook verlegen. Het waren geen ongedwongen ontmoetingen voor beide partijen! Deze bezoeken hebben mij van jongs af aan geconfronteerd met de rol die de koopvaardij in de

oorlog heeft gespeeld en de menselijke gevolgen ervan.'

Maatschappelijke rol

Van jongs af aan zette prinses Margriet zich in voor het Rode Kruis. Tot aan haar huwelijk voer zij als gediplomeerd verpleegkundige op het hospitaalschip 'J. Henri Dunant'. Prinses Margriet vervulde later tal van bestuurlijke functies bij de Nederlandse afdeling van het Rode Kruis en in de jaren '90 was zij president van het Internationale Rode

De koopvaardij blijft een grote rol spelen in het leven van prinses Margriet. Tijdens de Veteranendag op 30 juni 2012 was zij in gesprek met veteranen. Foto collectie auteur.



Kruis en momenteel erevoorzitter van het Nederlandse Rode Kruis.

Prinses Margriet is natuurlijk ook sterk verbonden met de scheepvaart in het algemeen en de koopvaardij in het bijzonder. Als vertegenwoordigster van het Koninklijk Huis bezocht zij talrijke

herdenkingen en gebeurtenissen op maritiem gebied.

Op 14-jarige leeftijd onthulde prinses Margriet op 10 april 1957 'De Boeg', het monument voor de oorlogsslachtoffers van de Koopvaardij, aan de oever van de Maas. Nadat de prinses door het

bedienen van een sloopstelegraaf het doek voor de tekst 'Zij hielden koers' had verwijderd, werden de halfstok hangende Nederlandse vlag en rederijvlaggen ten top gehesen, werden kransen gelegd en speelde tot slot de harmoniekapel van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd het Wilhelmus. Namens het Prinses Margriet Fonds legde Jo Bolland, stuurmansleerling aan de zeevaartschool Willem Barentsz op Terschelling, wiens vader tijdens de oorlog was omgekomen op zee, de laatste krans. Na het volkslied brachten de schepen in de Rotterdamse haven met 'een koor van stoomfluiten' hun eigen luidruchtige groet.

Op 24 juni 1983 was prinses Margriet aanwezig bij het slaan van de eerste paal van het nieuwe gebouw van het Maritiem Museum, toen nog 'Prins Hendrik' geheten, in Rotterdam. Later, op 1 juli 2010, opende zij in hetzelfde

Op 10 april 1957 werd door prinses Margriet in Rotterdam –vlak naast de huidige Erasmusbrug– het nationaal monument 'De Boeg' onthuld ter nagedachtenis aan de zeelieden die tijdens de oorlog omkwamen. Foto collectie auteur



museum de tentoonstelling over zichzelf *Prinses Margriet, petekind van de Nederlandse koopvaardij*. In een speciaal voor deze tentoonstelling gemaakte film legt de prinses uit hoe belangrijk de koopvaardij is. 'Wat veel mensen niet weten is welk buitengewoon aandeel de koopvaardij heeft gehad in de oorlogvoering'. Door dit interview en persoonlijke bezittingen van prinses Margriet als kind wordt dit ook aan de bezoeker duidelijk.

Bij de viering van het 75-jarig bestaan op 12 april 2018 van de Nederlandse Vereniging voor Kapiteins ter Koopvaardij was prinses Margriet aanwezig. De vereniging werd op 1 juli 1943 opgericht in Londen door 36 kapiteins, uit bezorgdheid over de oorlogssituatie. De Nederlandse kapiteins hadden behoefte aan cohesie en wilden een krachtige vereniging die hen kon ondersteunen in hun lastige positie. Ze zagen het als hun primaire plicht zich te blijven inspannen voor de bevrijding van het vaderland. Ondersteunen van de kapitein en opkomen voor zijn specifieke belangen is de hoofddoelstelling van de vereniging gebleven. Veel beleidsorganen vragen inmiddels de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij om advies.

Prinses Margriet is op maritiem gebied verder beschermvrouwe van het Koninklijk College Zeemanshoop, de Stichting Vrienden van de Marinierskapel, het Nautisch Technisch College Noorder Haaks en erevoorzitter van de Vereniging De Lijn.

Doop koopvaardijsschepen

Op 4 juli 2015 was het ms 'Rotterdam' van de Holland America Line voor de 100ste keer aangekomen in de haven van Rotterdam. Een bijzonder moment voor zowel het schip als de haven. Het ms 'Rotterdam' werd feestelijk onthaald door havenboten die het schip en zijn gasten met een waterboog verwelkomden. Eregast en doopvrouwe prinses Margriet was aan boord om 'haar' schip te eren. Zij had namelijk op 9 december 1997 de 'Rotterdam' in Fort Lauderdale (Florida) gedoopt. 'Voor elk schip is een 100ste aankomst



De tewaterlating van de Perzische olietanker 'Mohamed Reza Shah' op 22 mei 1959. Foto collectie Maritiem Museum Rotterdam.

een grote mijlpaal, maar als het schip ook nog eens vernoemd is naar de stad en de rederij een diepgewortelde geschiedenis heeft met het land, worden de redenen voor een feest erg groot,' aldus Orlando Ashford, president bij de Holland America Line. 'We waren zeer vereerd dat Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet der Nederlanden aan boord was om 'haar' schip te eren. We danken iedereen die naar Rotterdam is gekomen om hulde te brengen aan de 'Rotterdam' op deze bijzondere dag.' Prinses Margriet heeft een aantal

schepen van de Holland America Line gedoopt, de 'Nieuw Amsterdam' op 9 juli 1983, de 'Rotterdam' op 9 december 1997 en de 'Oosterdam' op 29 juli 2003.

Bijzondere schepen heeft prinses Margriet ook gedoopt, zoals de Perzische olietanker 'Mohamed Reza Shah' op 22 mei 1959. De sjah van Perzië (het tegenwoordige Iran) was destijds aanwezig bij de naamgeving en tewaterlating van het schip. Ook koningin Juliana en prins Bernhard woonden de plechtigheid bij.



Op 23 november 1966 werd het opleidingsschip ms 'Prinses Margriet' door prinses Margriet gedoopt voor de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam. Op 3 mei 1966 liep het schitterend gelijnde schip op de werf van A. Vuyk & Zn te Capelle aan den IJssel van stapel. Foto van Cees van de Meulen/collectie Nederlands Fotomuseum Rotterdam.

Op 9 december 1997 doopte prinses Margriet in gezelschap van kapitein Cees Buckens het ms 'Rotterdam'. Foto collectie Albert Schoonderbeek.



Op 24 juni 2002 doopte prinses Margriet de sleehopperzuiger 'Xin Hai Long' (vertaald: de 'Nieuwe Zeedraak'). Het schip werd in opdracht van de volksrepubliek door de scheepswerf IHC Holland te Kinderdijk gebouwd en voor baggerwerkzaamheden op de Yangtze rivier in China ingezet.

De veerboot 'Stena Hollandica' werd op 8 juni 2010 door prinses Margriet in Hoek van Holland gedoopt. De 'Stena Hollandica' was in die periode de grootste in zijn soort. Het schip kon 300 vrachtwagens, 230 personenauto's en 1200 passagiers tegelijk vervoeren. Verder was het schip uitgerust met diverse technische voorzieningen om het varen minder belastend te maken voor het milieu. Stena Line verzorgde het vervoer van passagiers en vracht over zee naar onder andere Engeland, Ierland en diverse locaties in Scandinavië.

Het gereconstrueerde expeditiechip de 'Witte Swaen' werd op 27 oktober 2018 door prinses Margriet gedoopt. In Harlingen wordt het schip van Willem

Barentsz door vrijwilligers herbouwd, een reconstructie van het schip van Barentsz' laatste Poolreis in 1596. Dit gebeurt aan de hand van een oude bouwtechniek die sinds enkele decennia herontdekt is. Deze oude Hollandse bouwmethode voor zeeschepen kreeg zijn reputatie omdat Nederland daarmee koploper in de scheepsbouw werd en zich kon ontwikkelen tot belangrijke maritieme natie in Europa. Daardoor werd de economische groei mogelijk die tot de Gouden Eeuw leidde.

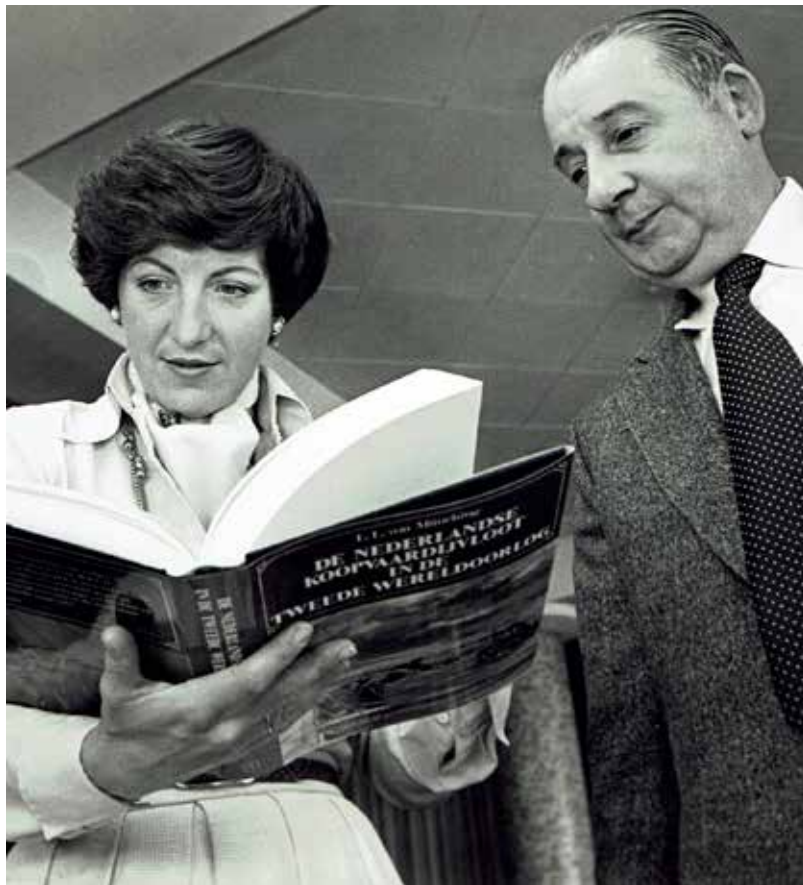
Naamgevers koopvaardij schepen

Er zijn maar heel weinig schepen die de naam 'Prinses Margriet' hebben gedragen.

In de Tweede Wereldoorlog werd op 11 november 1942 de Engelse coaster 'Empire Dyke' als replacementschip overgedragen aan de Nederlandse marine en werd tot 'Prinses Margriet' gedoopt. Dit scheepje (489 brt) was gebouwd op de werf van Clelands (Successors) Ltd. in Willington Quay-on-Tyne (U.K.) en had een snelheid van 8 mijl per uur. In 1955 werd het schip aan Frankrijk verkocht.

Op de scheepswerf De Merwede werd op 10 december 1960 het vrachtpassagiersschip 'Prinses Margriet' van de Oranje Lijn door kroonprinses Beatrix gedoopt. Prinses Margriet was die dag door ziekte verhinderd. Het schip werd ingezet voor de passagiersvaart op de Canadese meren. Vanaf 1964 tot 1969 heeft de 'Prinses Margriet' daarna bij de Holland-Amerika Lijn gevaren op de lijndienst Rotterdam-New York. De HAL-directie besloot toen zij het schip kocht om het niet te herdopen maar 'Ter ere van het Petekind der Nederlandsche Koopvaardij, het den ouden naam te doen laten behouden'.

Op 16 oktober 1963 vonden in Krimpen a/d IJssel de doop en de tewaterlating van de veerboot 'Prinses Margriet' plaats. De doop van het schip werd verricht door Sylva M. M. van Dongen-Bonte, de echtgenote van J.M.A.C. van Dongen, lid van Gedeputeerde Staten. De enkeldekker van de Provinciale Stoombootdiensten (PSD) werd gebouwd bij de werf Van der Giessen,



Op 9 mei 1978 kreeg prinses Margriet het door L.L. von Münching geschreven De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog aangeboden. In 1986 volgde het tweede deel. Foto collectie Rudolf von Münching.

naar het ontwerp van het Bureau voor Scheepsbouw ir. P.H. de Groot in Bloemendaal. De veerboot was de derde uit een serie van drie zusterschepen, ook wel 'Prinsessenboten' genaamd. De PSD verzorgde de veerdiensten in Zeeland, maar door de aanleg van dammen, een brug en in 2003 een tunnel werden uiteindelijk alle (auto-)veerdiensten overbodig.

Op 23 november 1966 doopte prinses Margriet het opleidingsschip 'Prinses Margriet' van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOF) in Amsterdam. Het schip werd gebouwd bij de scheepswerf van A. Vuijk & Zn te Capelle aan den IJssel. Het unieke schip bood plaats aan 36 leerlingen voor de stuurmansopleidingen en vier aspirant radio-officieren.

Boekpresentaties

Duizenden van de ongeveer tienduizend Nederlanders van de koopvaardij die

de Tweede Wereldoorlog overleefden, zagen hun schip ten onder gaan. Velen van hen hadden op zee wekenlange ontberingen doorstaan alvorens te worden gered. Hun jarenlange inzet, onder vaak grote spanning en gescheiden van gezin, familie en vrienden vormde een dramatische, maar gelijktijdig bijzonder eervolle episode uit onze maritieme geschiedenis. De prachtige en uitvoerige boekwerken van L.L. von Münching en K.W.L. Bezemer getuigen hiervan.

Het boek *De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog* van Von Münching ontving prinses Margriet op 9 mei 1978 zelf uit handen van de auteur. De door Von Münching in zijn werkzame leven verrichte werkzaamheden op maritiem-historisch gebied zijn indrukwekkend en teveel om in dit artikel te worden genoemd. Zijn indrukwekkende collectie werd ondergebracht in het Maritiem Museum Rotterdam. Genoemd mag



Op 13 maart 1999 drukte Prinses Margriet een seinsleutel in en opende zo de reünie voor radio-officieren van Radio-Holland. Foto collectie auteur.

wel worden dat hij één van de eerste vaste medewerkers was van *De Blauwe Wimpel*.

Een tweede boek van zijn hand over de rol van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog ontving prinses Margriet op 16 april 2014. De presentatie van het boek *De Nederlandse Koopvaardij in Oorlogstijd* vond plaats in Hotel New York in Rotterdam in aanwezigheid van verschillende koopvaardijveteranen en marineautoriteiten. Waar in bestaande boeken in de regel de scheepvaart centraal staat, gaat het in dit boek om de ervaringen van de zeevarenden zelf. Mede aan de hand van brieven, dagboeken en herinneringen komt de strijd op zee tot leven en krijgen ook het zeemansleven aan wal, de opvang in vreemde havens en de ervaringen van het thuisfront kleur. Ten slotte wordt de vraag beantwoord hoe het in Nederland na de oorlog was gesteld met de steun, aandacht en waardering voor de koopvaardijveteranen en hun gezinnen.

De Blauwe Wimpel: Een fantastisch blad

Op 13 maart 1999 drukte prinses Margriet een seinsleutel in en opende zo de reünie voor radio-officieren van Radio-Holland (zie foto). Het officiële einde van de maritieme radiotelegrafie was ook de aanleiding van deze reünie en symposium 'Afscheid van de morsetelegrafie op de Nederlandse koopvaardij'. De reünie was in de Cruiseterminal Rotterdam, de vroegere vertrekhal van de Holland-Amerika Lijn. Samen met een aantal andere reünisten had ik een gesprek met prinses Margriet over onze ervaringen bij de koopvaardij. Natuurlijk kwam *De Blauwe Wimpel* ter sprake. Prinses Margriet over 'ons blad': *'Mijn vader, prins Bernhard, had veel contacten met uitgeverijen in verband met boekpresentaties. Hij bracht dan vaak ook De Blauwe Wimpel mee. Het is een fantastisch blad met verhalen die de zeeman en zeevarend Nederland echt boeien. Ik wens jullie het allerbeste met jullie blad.'*

Met dank aan Ron Brand, conservator Maritiem Museum Rotterdam.

Bronnen:

Bezemer, K.W.L., *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*, 3 delen. (Amsterdam/Brussel, Agon, 1986/1990).
 Brand, R., *Prinses Margriet-Boegbeeld van de koopvaardij*. *De Blauwe Wimpel* 6 (juni, 2010).
De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd, onder red. van A. van Dissel, e.a. (Amsterdam, Boom, 2014).
 Gaffelman, A.J., *In konvooi: koopvaardijreizen gedurende de Tweede Wereldoorlog*. (Amsterdam, De Boer, 1948).
 Münching, L.L. von, *De Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog: De lotgevallen van Nederlandse koopvaardij-schepen en hun bemanning*, 2 delen. (Bussum/Amsterdam, Uniepers, 1978/1986).
 Schaap, D., *Zes jaar varen voor onze vrijheid*. Checkpoint 4 (juni, 2001) ◀

Aboriginal liep in jasje vermoorde kapitein

Hitsige matrozen oorzaak tragische dood overlevenden scheepsramp 'Maria'

Door Marius Bremmer – foto's van de auteur

Reizend langs de zuidkust van Australië belanden we in Kingston. Dat klinkt als een stoere stad, maar het is een dorp van niks. Tijdens een verkennend wandelingetje stuiten we op een maritiem monument voor de slachtoffers van een gruwelijke slachting. De gelukkige overlevenden van de in 1840 op een rif vastgelopen tweemaster 'Maria' vonden alsnog de dood...

Schipbreuk

Het passagiersschip 'Maria' wordt in 1823 gebouwd in het 'Grand Canal Dock' in de Ierse hoofdstad Dublin. Het schip is van het type schoenerbrik of *brigantine* en vaart zijn laatste vaart vanuit Port Adelaide, destijds hoofdstad van de Britse kolonie 'South Australia'. Het heeft de stad Hobart in Van Diemensland als bestemming, het huidige Tasmanië. Aan boord zijn kapitein William Ettrick Smith met echtgenote, negen bemanningsleden en veertien passagiers onder wie zes kinderen: totaal vijftieng personen. Tijdens een storm loopt het schip op 28 juni 1840, twee

In 1966 werd in Kingston een plaquette onthuld ter nagedachtenis aan de opvarenden van de 'Maria'.



Een weergave van de strafexpeditie uitgezonden door gouverneur Gawler.



dagen na het vertrek uit Adelaide, op een rif bij *Cape Jaffa*, vlakbij waar nu Kingston ligt. Acht opvarenden verdrinken, maar als door een wonder weten de overige zestien opvarenden levend aan land te komen. Eerst verbranden ze nog postzakken die ze nog van boord meenamen, dat is toch zinloze ballast op deze onzekere tocht.

Er zijn in die tijd ter hoogte van de plaats des onheils, het huidige ruige witzand-natuurgebied *Coorong*, geen wegen of middelen van vervoer. De overlevenden hebben geen andere keus dan lopend de lange tocht westwaarts richting Adelaide te maken, in de hoop

De plaquette op een gedenksteen in een parkje in Kingston of all places.



onderweg een Britse nederzetting tegen te komen. De bonte groep blanke vrouwen, mannen en kinderen valt natuurlijk op in het gebied waar Aboriginals wonen.

Noodlot

Uit wat de overlevering ons vertelt, weten we dat de groep van vriendelijke Aboriginals water en voedsel krijgt. Ze worden op hun tocht westwaarts begeleid bij de grens van een volgend verwant stamgebied overgedragen aan een volgende stam. Ze zijn dan zeker al zestig kilometer van de plek van de schipbreuk. Dan volgt een gezellige avond bij een kampvuur met weer een nieuwe groep gastvrije Aboriginals. De overlevende matrozen komen los en krijgen last van hun hormonen. Ze

hebben het voorzien op wat jonge Aboriginalmeisjes, worden handtastelijk en willen seks. De lokale mannen zijn hier niet van gediend en maken de matrozen duidelijk dat ze over de grenzen van fatsoen in hun Ngarrindjeri-cultuur gaan: dat op dit gedrag de doodstraf staat. De hitsige matrozen nemen het niet zo serieus en pakken door. Dan slaat de vlam in de pan en breekt een gruwelijke moordpartij uit, waarbij alle overlevenden van de scheepsramp van de 'Maria' alsnog op wrede wijze omkomen.

Strafexpeditie

Na enige tijd dringt het tot het Britse koloniaal bestuur in Adelaide door, dat er zich iets vreselijks had afgespeeld met de 'Maria' en de aanvankelijk overlevende groep opvarenden. Er zou

een slachting hebben plaatsgevonden waarbij over een groot terrein hoofden, armen, benen en andere lichaamsdelen verspreid waren aangetroffen. Dit zijn natuurlijk geen geruchten die zomaar voor lief genomen worden. Gouverneur George Gawler van de kolonie South Australia organiseert een strafexpeditie die wordt voorzien van drie Aboriginal-tolken. Ze krijgen de opdracht mee 'dat men aan de zwarten aldaar het doel van hun komst moet uitleggen en de schuldigen aldaar moest oppakken, ter dood te veroordelen en de doodstraf te voltrekken door de kogel of door ophanging'. De groep reist over zee en bereikte twee dagen later, op 30 juli 1840, de plaats des onheils. Daar treft men Aboriginals, getooid met dekens en westerse kleding, twee van hen dragen trouwringen die toe hadden behoord aan passagiers van de Maria en één persoon loopt gekleed in een kapiteinsjasje. Ook treft men het logboek van de 'Maria' aan. Twee hoofdverdachten worden schuldig bevonden en op 25 augustus opgehangen aan een naaldboom bij de plaats waar alle lichaamsresten van de passagiers van de Maria zijn gevonden. De lichamen van de bemanningsleden zijn nooit gevonden, het lijk van de kapitein trof men op grotere afstand van de plaats des onheils.

Scheepswrakken

Langs de kusten van Australië liggen maar liefst achthonderd scheepswrakken, maar organisaties voor maritiem erfgoed hebben het wrak van de 'Maria'

Van de 'Maria' is geen afbeelding, maar zo moet het schip er ongeveer uit hebben gezien.





Een kruispunt in Kingston, met onder andere de Cook Street en de Holland Street.

tot op heden niet gevonden. Er zijn geruchten als zou het schip vierduizend Britse *souvereign* goudstukken aan boord hebben gehad en dat de strafexpeditie van gouverneur Gawler destijds vanaf de kust slechts een spoor van gouden munten hoefde te volgen om de plaats des onheils te vinden. Weer anderen beweren dat de overlevende opvarenden de lading goud ergens op de wal hadden begraven, om die later veilig te stellen.

Blijkens een bord langs het strand van Kingston, onderdeel van de 'shipwreck trail' verging hier in 1852 ook een ander schip, de 'Margareth Brock'.

Ooit werd een roergrondel ('rudder gudgeon') opgedoken dat van de Maria of van de Margareth Brock afkomstig moet zijn. Er gaat zelfs een verhaal als zou bij Kingston een visser een gouden soevereign munt uit 1836 uit de darm van een vis hebben gehaald. Het verraderlijke rif voor de kust kreeg de naam 'Margareth Brock reef'. Ook is in dit gebied een Maria-kreek.

Kingston

Pas in 1856 wordt de stad Kingston gesticht, door James Cook. De locatie lijkt, ondanks de eerdere rampen van de 'Maria' en de 'Margareth Brock',

geschikt voor de aanleg van een grote steiger. Dat gebeurt in 1863. Zo kan de door kolonisten geproduceerde wol en geogoste tarwe makkelijk afgevoerd worden via zee.

De hoofdstraat in het huidige centrum is naar Cook genoemd. Er is een hotelletje uit vervlogen tijden, er staan meerdere kerken en een postkantoor. Ook is er een Holland Street, waarom weten we niet. Bij het stadje staat een fraaie vuurtoren die de weg wees naar de steiger van Kingston. We lopen die steiger op en neer, de zon schijnt, we genieten van zomaar een stadje in Zuid-Australië.



Deze opgedoken roergrondel is van de 'Margareth Brock' of van de 'Maria'.



De vuurtoren moest voorkomen dat er meer schepen op het rif zouden stuklopen.

Tot slot. De strafexpeditie van gouverneur Gawler werd al snel daarna onrechtmatig verklaard. Toch kostte de kolonisatie van Australië aan vijftig procent van de oorspronkelijke bevolking het leven. Pas in 2008 heeft de regering haar excuses aangeboden aan de overlevende Aboriginals.

Deze geschiedenis krijgen we die avond in Kingston of *all places* googelend boven water voordat we in ons Lobster Motel het licht uit doen, beseffend dat dit allemaal ook echt gebeurd is.... ◀

Schroefstoomschip 'Bonaire', van lelijk eendje tot trotse zwaan

Door Gerrit van Burgeler. Alle foto's via de Stichting Bonaire

Ondanks de Corona-epidemie zijn er in het afgelopen jaar weer flinke vorderingen gemaakt met het terugbrengen van het schroefstoomschip Zr.Ms. 'Bonaire' in zijn oorspronkelijke staat. Het sierlijke marinevaartuig doet in niets meer denken aan het onooglijke logementschip met zijn doosvormige opbouw van weleer.

Dat ook in het afgelopen rampjaar toch weer flinke vorderingen zijn gemaakt met de restauratie, is vooral te danken aan het feit, dat het werk aan het schip is opgedeeld in allerlei karweien waarbij maar enkele mensen betrokken zijn. Het gaat daarbij vooral om oud-marinemannen, zoals voormalig scheepstimmerman René Langendijk, meester-lasser Harry de Leeuw en ex-konstabel, later verpleger Bert Wierdsma, die het schilderwerk aan boord verricht. Verder bestaat het bestuur uit oud-marineofficieren, die er al evenmin voor terugdeinzen de

handen uit de mouwen te steken. Drijvende kracht al sinds de 'Bonaire' zo'n vijftig jaar geleden in Den Helder arriveerde, is commandeur buiten dienst Ben Mooiman.

Wat, voor wie het schip al een tijdje niet heeft gezien, meteen opvalt, is de gedeeltelijke overkapping over de kampanje. Dit beeldbepalende onderdeel was bij het begin van de restauratie per abuis van het schip verwijderd. Zoals de foto's wel laten zien, is deze stalen constructie door zijn afgeronde vormen niet

eenvoudig om te maken en precies pas te krijgen op het rondlopende potdeksel van de verschansing. Maar dankzij tekeningen van ontwerpbureau Gaastmeer, precisiewerk van de werf Ibis in Harlingen en zelfs met laserstralen gecontroleerde metingen door Harry de Leeuw bleek een en ander te kloppen als een bus.

Het idee van een volledige of gedeeltelijke kampanje-overkapping is indertijd waarschijnlijk overgenomen van de grote zeilvaart, met name die rond Kaap Hoorn. Bij de omvaart in oostelijke richting werden de schepen daar voortgestuwd door westelijke winden, die bij de daar vaak voorkomende stormen enorme achterlopende zeeën opjoege. Een enkele keer ging dat mis en veegde zo'n golf over de kampanje, alles wat loszat, inclusief de roergangers, meeslepend. Het stuurloze schip viel dan meteen dwars, waarna het door de volgende zee op zijn kant werd gegooid. Dat betekende meestal het einde van schip en bemanning. De overkapping van de 'Bonaire' was aanvankelijk slechts gedeeltelijk, maar het ontbrekende deel werd later opgevuld door een houten dek. Overigens was het werk aan de kap met de plaatsing nog niet gedaan. Er moesten ook nog twee openingen in de zijanten van de verschansing en één in de achterkant aangebracht, die dienen als kanonspoorten. Op de kampanje stonden namelijk drie kanons van 12 cm, waarvan er twee opzij vuur konden uitbrengen en één, die achteruit kon schieten, het zogenaamde retraitekanon. De naam retraite, terugtrekking, zegt al waar het voor bedoeld was. Men hoopte er in het uiterste geval een achtervolger mee van het lijf te houden. De poorten zullen straks afgesloten kunnen worden door houten luiken.

Vanaf de kampanje kon het schip dus met behulp van twee gekoppelde stuurwielen worden gestuurd, maar er

De 'Bonaire' met de nieuwe kampanjeoverkapping en kooiverschansingen.



was nóg een plaats waar dat mogelijk was, namelijk op de brug, pal voor de schoorsteen. Ook daar stonden aanvankelijk twee gekoppelde stuurwielen. Hoe die er precies uitzagen, kon niet worden vastgesteld. Uit oude zijaanzichten van het schip konden wel de afmetingen van de stuurwielen worden afgeleid, maar niet de exacte vormgeving en uitvoering. Na vergelijking van de stuurwielen van een flink aantal schepen, kwam Ben Mooiman tot de conclusie dat de enkele jaren geleden door hemzelf gefotografeerde stuurwielen van het uit 1797 daterende en nog steeds bestaande Amerikaanse fregat USS 'Constitution' het meest passend waren en daarvan staat er nu één stel op de 'Bonaire'. Het andere stel zal worden vervaardigd als daarvoor voldoende sponsorgeld is binnen



Stuurwielstel naar het model van dat van de USS 'Constitution'.



De overkapping wordt heel voorzichtig op het potdeksel neergelaten.

gehaald. Beide stuurwielen waren via kettingen verbonden met de roerpen, een soort stalen helmstok aan het roer. Gezien de lengte van de kettingen en het feit dat het niet gebruikte stel niet kon worden losgekoppeld van het stel, waarmee wél werd gestuurd, moeten de roergangers het niet makkelijk hebben gehad. Bij zeilen aan de wind was dat toch al niet geval omdat het schip door het door het voor de optrekbare schroef noodzakelijke grote gat voor het roer erg loefgierig was. Waarschijnlijk werden daarom dan ook twee stuurwielen gebruikt in plaats van één.

Een ander opvallend aspect van het schip is de kooiverschansing, een langwerpige houten kist op het potdeksel, die aan weerskanten vanaf de voorkant van de kampanje met twee kleine onderbrekingen tot even voorbij de kombuis loopt. In deze ongeveer vijftig centimeter hoge en brede, gootachtige constructie werden overdag de opgerolde, gesjorde, hangmatten, kooien, van de matrozen bewaard. Ze bood bescherming van de mannen aan dek tegen beschietingen met lichte wapens.. Waterdicht zeil aan bovenkant van de 'kist' moest de opgerolde kooien bij regen en overkomend buiswater droog houden.



Het plaatsen van het fornuis bleek geen geringe uitdaging. Links Harry de Leeuw en midden de 81-jarige tuigagespecialist Chris Damen. René Lagendijk, door de deur maar gedeeltelijk zichtbaar, trekt van binnen aan het fornuis, dat zo te zien, nog een flinke draai moet maken.

De herboren kombuis. De vloer, kastjes en opbergplanken werden gemaakt door René Langendijk.



Bij het maken van de kooiverschansing werd de stichting flink geholpen door Tetrix Techniekopleidingen, de geprivatiseerde voortzetting van de vroegere bedrijfsschool van de Rijkswerf. De kombuis is inmiddels volledig ingericht. Pronkstuk is een indrukwekkend fornuis met aangebouwde warm waterreservoirs, dat eind negentiende eeuw door de Engelse firma W. Green Ecclesfield is vervaardigd. Volgens de fabrieksplaat kan er voor honderd man op worden gekookt en dat was ook precies genoeg voor de bemanning van de 'Bonaire' die, afhankelijk van de te vervullen opdracht, vijftig tot honderd koppen telde. Het er nog als nieuw uitziend ijzeren gevaarte is afkomstig uit een depot van het Britse ministerie van defensie en het zou best kunnen dat het ooit op een soortgelijk type marineschip heeft dienstgedaan. Met zijn lengte van 1,60, breedte van 0,80 en hoogte van 1,30 meter paste het precies in de kombuis, maar dat maakte de plaatsing, mede door het gewicht van ruim een halve ton, wel tot een niet geringe uitdaging. Maar na aanpassing van de vloer en het maken van een flink

gat in de achterwand van de kombuis, is het uiteindelijk toch gelukt.

Het kanon

Een project, dat door de Coronaperikelen enige vertraging heeft opgelopen, is de vervaardiging en plaatsing van wat oorspronkelijk met recht kon worden aangeduid als het klapstuk van de 'Bonaire', het door de welbekende firma Krupp in Essen gebouwde 15 cm kanon op het voordek. Het was de bedoeling dat het nog in 2020 op het voorschip zou komen te staan, maar op het moment dat dit artikel 'ter perse ging', was het er nog niet van gekomen. Omdat een echt exemplaar van deze zes ton zware en voor die tijd moderne achterlader niet meer te krijgen was, maakt siersmid Wout Hammer uit Kampen onder regie van bestuurslid Willem Geijtenbeek een replica, die niet van echt te onderscheiden zal moeten zijn. Uiteraard zal het stuk niet echt kunnen schieten, wat overigens ook in strijd met de wet zou zijn. Het kanon wordt geheel van staal gemaakt. Wel wordt het een stuk lichter dan het origineel, wat misschien ook maar goed ook is voor de oude dekspanten van de 'Bonaire'. Het is de bedoeling dat op de kampanje ook replica's van de 12 cm kanons komen te staan, maar ook dat is afhankelijk van binnenkomende donaties en dat geldt al evenzeer voor het aanbrengen van andere nog ontbrekende voorzieningen aan dek, zoals tentstutten, de ankerlier met toebehoren en allerlei kasten. Een hele grote klus zal ook nog de inrichting worden van het tussendek in het achterschip, van oudsher de plaats waar de commandant en de officieren waren ondergebracht. In die ruimte vanaf de kampanje tot aan het achterste machinekamerschot bevonden zich oorspronkelijk onder meer de kajuit en de slaaphut van de commandant, de officierskamer, ook wel longroom genoemd, en een aantal hutten van de overige officieren. Dat de ruimte voor de 'etat major' groter was dan die in het voorschip voor de meer dan zeventig tot tachtig overige leden van de bemanning, zegt wel iets over de sociale verhoudingen in de negentiende eeuw. Ook bij de restauratieploeg van de 'Bonaire' rees de vraag hoe de beman-



Achter de schoorsteen staat weer een prachtig nagebouwde overdekte kaartentafel.
Links is nog een replica van een vlaggenkastje te zien



De fabrieksplaat van het fornuis. Het ingeslagen driehoekje in de benedenlijst betekent dat het inderdaad heeft dienst gedaan op een Brits schip of bij een instelling van de Britse defensie.

ning heeft kunnen leven in een zo kleine ruimte. Ben Mooiman zoekt het uit en schrijft een boek over het leven van een matroos op een marineschip in de tweede helft van de negentiende eeuw. Een titel heeft hij al: 'Lust in het Zeemansleven. Aan boord van Zijner Majesteits 'Bonaire'. Onlangs verschenen is een bijzonder informatief werk van Dick Vries en Jan Klootwijk. De titel is 'Schroefstoomschip 4e kl. Zr. Ms. Bonaire' en het gaat over de geschiedenis van de negentiende-eeuwse schroefstomboten van de marine en de tijd waarin ze actief waren. De meeste deden dienst in het toenmalige Nederlands Indië, maar twee, de 'Suriname' en de 'Bonaire' waren uitsluitend bestemd voor dienst in de West en als visserij-politiekruiser op de Noordzee. Bijzondere aandacht wordt uiteraard besteed aan de geschiedenis en met name ook aan de restauratie van de 'Bonaire'. Het boek stoelt op diepgravend onderzoek en is verlicht met een groot aantal afbeeldingen in zwart-wit en in kleur. En dan is er natuurlijk nog steeds het boek 'Bonaire, Schroefstoomschip der vierde klasse', waarin wijlen Foeke Roukema, een van de mannen die de 'Bonaire' in eerste instantie voor sloop behoedden, schip en constructie in detail beschrijft. De twee laatste boeken zijn uitgegeven door Lanasta. ◀



‘Methode van vallen en opstaan’

Corona-testapparaat houdt schepen veiliger in de vaart



Door: Joost Margés - foto's: Maartje Roos

Het ruime sop kiezen richting een operatie of oefening, om er vervolgens achter te komen dat mensen coronaverschijnselen vertonen. En dat zonder te weten wie er wel of niet daadwerkelijk besmet is geraakt. Een nachtmerrie voor eenheden op zee en voor hen die ze aansturen. Dan zit er niets anders op dan terug te keren naar veilige haven en mensen op de wal te laten testen. Of je neemt testapparatuur mee aan boord, zoals onlangs gebeurde tijdens de grote oefening Dynamic Mariner. Een uiterst gevoelig meetapparaat gebruiken op de woelige baren, ging dat wel goed? En hoe nu verder?

Bart van den Heuvel bij het coronatest-apparaat (inmiddels weer op het droge). (Foto: eigen collectie)



Kapitein ter zee Bart van den Heuvel is hoofd Geneeskundige en Personele Zorg. Op alle niveaus is hij al maanden betrokken bij de strijd tegen corona. Wekelijks schuift hij aan bij de Plaatsvervangend Commandant Zeestrijdkrachten om de stand van zaken door te nemen en te bespreken welke (aanvullende) maatregelen er genomen dienen te worden. 'Zo was eerst het idee ontstaan om te werken met een 'vaarenvelop' van 24 uur, zodat je binnen een etmaal terug kon zijn in de haven van Den Helder, als zich besmettingen aan boord zouden voordoen', zo vertelt de kolonel. 'Het alternatief was om niet alleen in thuisquarantaine te gaan voor vertrek, maar bijvoorbeeld mensen op

de marinebasis 'op te sluiten'. Moet je voorstellen: 1.000 mensen daar in quarantaine. Dat zou ook een enorme sociale impact op hen hebben.'

Maatregelen opschalen

Naast de systematiek van de vaarenvelop, moesten ook andere maatregelen uitkomst bieden. 'Dan vraag je je als CZSK bijvoorbeeld af wat de internationale afspraken zijn, die door moeten gaan? Afhankelijk van je missieprofiel en de afstand tot Den Helder schaal je de maatregelen dan op. Zit je met een trans-Atlantische oversteek, dan ontkomt je niet aan een stringente (thuis)quarantaine. Tot aan de Azoren kun je mensen afvliegen per heli, mochten ze toch



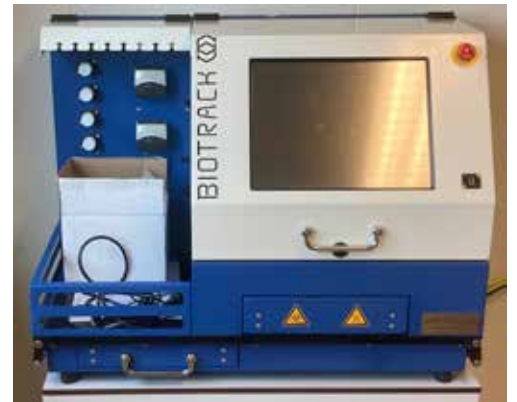
'Het alternatief was mensen op de marinebasis opsluiten.' (Foto: John van Helvert)

besmet blijken. Daarna 'gas erop' tot aan het Caribisch gebied, waar we dan weer afspraken hebben met medische instellingen voor opvang.'

Kan tegen een stootje

Na de eerste golf van het coronavirus, tijdens de relatieve rust van de zomer, bedacht Van den Heuvel dat de marine aan één bijkomende maatregel het meest

behoefte had: het aanschaffen van eigen testapparatuur. 'Met de recente oefening Dynamic Mariner in het Middellandse Zee-gebied deed zich namelijk een uitdaging voor', aldus de medische marineman. 'Aan de voorkant kun je wel een goede quarantaine doen, maar er blijven zorgen om mensen die later ingevlogen worden. Een RIVM-'min' situatie, zullen we maar zeggen, zonder testcapaciteit aan boord.'



Het coronatest-apparaat van Biotrack.

'Afhankelijk van je missieprofiel schaal je de maatregelen dan op.'



Apparatuur is zeer fijngevoelig; bij een bepaalde zeeegang dus niet meer betrouwbaar.



Maar ga er maar aanstaan: de bestaande apparatuur is zeer fijngevoelig, ook voor trillingen en andere bewegingen. Bij een bepaalde zeeegang is die dus niet meer betrouwbaar. Het testapparaat waar al snel de voorkeur naar uitging, tref je echter veelal aan binnen de olie-industrie en wordt niet zelden door pick-up trucks door de woestijn gereden. 'Dat kan dus blijkbaar wel tegen een stootje', merkt Van den Heuvel droogjes op.

Lichtgeven onder microscoop

'In overleg met het Coördinatiecentrum Expertise Arbeidsomstandigheden en Gezondheid van DOSCO is vervolgens onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid van Fluorescence In Situ Hybridization (FISH)-testen bij dit soort apparatuur.' En nu wordt Van den Heuvel heel technisch: 'Daarvoor nemen we op dit moment nog bloedmonsters af bij patiënten. Het bloed ondergaat vervolgens een aantal voorbereidingsstappen, waarna twee zogenoemde probes worden toegevoegd. De ene probe laat zien of cellen geïnfecteerd zijn met het virus, de tweede probe laat zien hoe actief het virus op moment van bloedopname is.'

De FISH-testapparatuur bleek prima te werken, ook bij beweging. Uiteraard een Eureka-moment voor Van den Heuvel en alle andere betrokkenen. 'Het bijzondere was verder dat de omstandigheden aan boord niet voldeden aan standaard-BSL-2 eisen voor laboratoria, maar dat

het gebruik van de apparatuur toch werkbaar is gemaakt. Ik moet zeggen: met grote dank aan de Laboratoriumgroep van 400 Geneeskundig Bataljon van het CLAS. Dat heeft in nauwe samenwerking met de leverancier de methode ontwikkeld om veilig en binnen de normen afgenomen bloed te bewerken en in onze apparatuur op het coronavirus te testen.'

Bizarre situatie

Van den Heuvel roemt vervolgens de daadkracht van dezen en genen die het mogelijk maakten om het testapparaat binnen drie weken (nadat het idee was geboren) up and running te hebben,

aan boord van Zr.Ms. 'Rotterdam' op de Middellandse Zee. 'We beschikten over het apparaat, over de juiste testtechniek en de juiste laboranten', juicht hij. 'Vervolgens hebben we eerst nog nadrukkelijk toestemming van de Militair Geneeskundige Autoriteit gevraagd voor de inzet van deze apparatuur aan boord. Een bizarre situatie deed zich vervolgens voor: op zondag kwam het apparaat aan boord, maandag vonden de eerste testen plaats en op dinsdag hadden we de eerste positieve uitslagen. Daarop gingen de 'Rotterdam' en de 'Johan de Witt' over van de modus 'gereedstellingsopdracht' naar 'infectieziektebestrijding'. Onderzoek wees

'Op zondag kwam het apparaat aan boord, maandag vonden de eerste testen plaats en op dinsdag hadden we de eerste positieve uitslagen.' (Foto: Zr.Ms. 'Rotterdam')

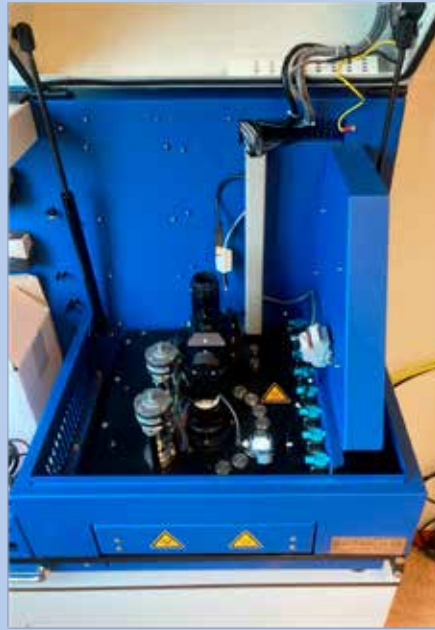


uit dat de besmettingen door invliegers kwamen. Toen is er voor gekozen om zoveel mogelijk opvarenden die niet meer strikt nodig waren, te laten afvliegen naar Nederland. Beide schepen waren daarna schone bubbels. Er is nog wel getest, maar er kwamen geen besmettingen meer bij.'

Geen schijnveiligheid

Van den Heuvel spreekt van een voortdurende worsteling, waar het gaat om het achterhalen en neutraliseren van infectiebronnen. 'De methodiek van het testen is er toch vooral een van vallen en opstaan. We blijven ons ook steeds afvragen: wat heeft de marine nodig, wat is het risicoprofiel? Onze manier van opereren zorgt voor een spanningsveld met wat wetenschappelijk verantwoord is. We willen echter ook geen schijnveiligheid, dus in overleg met het RIVM werken we aan een testcapaciteit die past bij onze populatie. Daarom ook hopen we op nog meer testapparatuur en dat we de aanschaf daarvan snel kunnen realiseren.' ◀

'Onze manier van opereren zorgt voor een spanningsveld met wat wetenschappelijk verantwoord is.'



Apparaat is alleskunner

Het blijft niet alleen bij het testen van bloedmonsters. 'Met het nieuwe testapparaat wordt nu gewerkt aan een speekselprotocol', verduidelijkt Van den Heuvel. 'Na bewerking kan speeksel dezelfde voorspelende waarde hebben als bloed of de swab in neus en keel. Voordeel is dat eigen ziekenverplegers na een korte opleiding die speekseltesten zullen kunnen uitvoeren; daar zijn geen laboranten voor nodig. En het is minder belastend voor de patiënt.'

Hoewel het testapparaat van de Koninklijke Marine gloednieuw is, beschikt de Koninklijke Landmacht er al enige tijd over. 'De landmachtcollega's gebruiken het voor testen op chemische, bacteriologische, radiologische en nucleaire strijdmiddelen. Gebruikmakend van een ander soort probe, kunnen ze bijvoorbeeld sporen van antrax en de pest opsporen. Ook kun je er prima lucht- en waterkwaliteit mee onderzoeken of de bacterie achterhalen waardoor iemand in Azië aan de diarree is geraakt.'

(Foto's: eigen collectie)



Havengezicht Enkhuizen





Naar een aquarel (50 x 60 cm) van

Robert E. Murk

De aquarel toont de buitenhaven van Enkhuizen met een binnenlopende Tjalk.

Prominent in beeld de overbekende 'Dromedaris' voorheen 'Zuiderpoort', uit 1540, die ook dienst heeft gedaan als gevangenis. Rechts van de poort het bruggetje naar het Zuiderspui met zicht op enkele oude gevels en een afgemeerde klipper. Op de achtergrond de rijzige toren van de Zuider- of St. Pancraskerk.

Mocht u deze aquarel en vele andere maritieme schilderijen digitaal willen bekijken, dan bent u welkom op de website van de schilder (www.marineart.nl).

Gigantisch werkschip 'Pioneering Spirit' in actie op de Noordzee

Door Cornelis Hameeteman

In de Wimpel van september 2017 werd op de pagina's 319 t/m 321 melding gemaakt van de aankomst van de toen splinternieuwe 'Pioneering Spirit', 's werelds grootste werkschip voor de off shore-industrie. Dit 362 meter lange en 124 meter brede gevaarte van het Nederlands-Zwitserse bedrijf Allseas kan op verschillende manieren ingezet worden. Zo kan ze boortorens plaatsen en verwijderen, maar is ze ook geschikt om pijpleidingen te leggen. Platforms worden op het voorschip tussen hefarmen genomen en de jackets, de poten, op het achterschip geplaatst. Pijpleidingen gaan overboord via het voorschip.

Op 6 augustus 2016 vertrok de 'Pioneering Spirit' met tussen de hefarmen een speciaal daarvoor bestemd platform van Allseas-zelf dat als proef geplaatst werd in het vak K 13 op 53° 14' 50" NB en 03° 14' en 50" OL. Dat eiland staat nog steeds in dat vak, in september 2020 visten we er met de kotter GO 44 'Quo-Vadis' nog langs. Na deze geslaagde proef, heeft de 'Pioneering Spirit' verschillende platformen opgeruimd. Als pijpenlegger fungeerde het schip voor het eerst in mei van het jaar daarop. Voor die rol moest dan wel eerst de zogenaamde 'stringer' aan het voorschip worden bevestigd. Deze metalen constructie geeft ondersteuning aan de pijp zodat die niet breekt. In 2020 werd het schip weer ingezet om eilanden op te ruimen en kreeg het op het achterschip een 5000-tons kraan om ook jackets, de poten waarop platforms rusten, uit zee te kunnen halen. Zo kwam de 'Pioneering Spirit' op 17 augustus in Vlissingen binnen uit het Tyra-veld. Toen de GO 44 in 1990 in de vaart kwam, was het scholquotum per kotter veel groter dan de laatste 25 jaar, daarom maakten veel kotters na de zomervakantie in augustus, een



De testoren van Allseas in het K 13-veld.

De 'Pioneering Spirit' met de stringer aan het voorschip.



De Pioneering Spirit' met tussen de hefarmen een deel van de testtoeren van Allseas.





De 'Pioneering Spirit' met aan boord de twee jackets uit het Tyra-veld, wordt bij aankomst in Vlissingen verwelkomd door de Multratug 27.

aantal reizen in de noord, boven de vijfenvijftig graden noorderbreedte, om zo hun tongquotum te sparen. Op een van die eerste reizen viste de GO 44 bij het Tyra-East en West- veld in de positie 55° 43' NB en 04° 46' OL dat in 1984 was geplaatst. Dat is zo'n 225 kilometer

ten westen van de Deense haven Esbjerg. Omdat de torens in de zuidelijke Noordzee veel kleiner zijn, besloot ik deze grote torens, die door loopbruggen met elkaar verbonden waren, op de foto te zetten. Een fotocamera heb ik sinds ik in 1989 met vissen steeds altijd

paraat omdat ik alle vissersschepen op de foto zet. Kort daarna kwamen daar ook marineschepen, sleepboten, cruise- en off shore-schepen bij. Op het ogenblik worden alle installaties van het Tyra-veld vervangen. Het veld is nog niet leeg, maar de torens zijn kennelijk niet in staat de gevolgen op te vangen van een opgetreden bodemverzakking van zo'n vijf meter. De exploitant, DUC (Dansk Undergrunds Consortium) heeft hierom, na toestemming van zijn grootste aandeelhouder Maersk Oil, besloten alle torens te vervangen. Het project vergt een investering van \$ 3,36 miljard en levert Allseas een mooie klus op en niet alleen Allseas. Dat bleek dus in augustus toen de 'Pioneering Spirit' in Vlissingen arriveerde om daar twee 78 meter hoge jackets te lossen die daar bij sloop- en recyclingbedrijf Sagro onder de snijbranders gaan.

Het gaat om de 1200 ton zware DUC TW D en de 900 ton zware DUC TE D (De opschriften op de borden DUC TW D en DUC TE D zijn afkortingen

Het schip is gedraaid om achteruit de haven van Vlissingen in te varen.





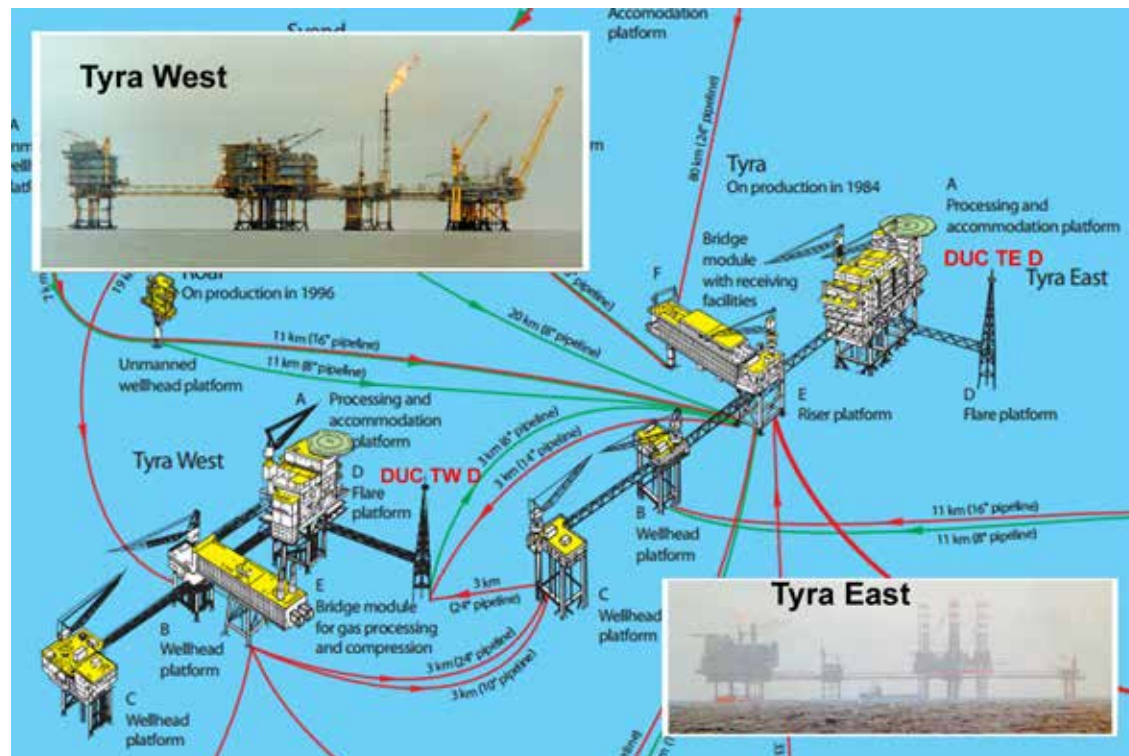
De 5000 tons-kraan achter op de 'Pioneering Spirit' met in het takel de DUC TW D en daar naast de DUC TE D.



De jackets van de flare jackets DUC TE D en DUC TW D.

van Dansk Undergrunds Consortium, Tyra-veld, West en East, D is de letter van de affakkeltoren, waar ze deel van uitmaakten. Affakkelen is nodig omdat het gas met verschillende drukken naar boven komt. Om de druk in de leiding naar de wal hetzelfde te houden, wordt de overdruk verbrand. Omdat daarbij grote hitte vrij komt, wordt het teveel aan gas door een buis over een brug van het productieplatform naar een aparte affakkeltoren gevoerd. De vlammen en hitte worden zo uit de buurt van de moedertoren gehouden. Om wat leuke plaatjes te schieten, was ik naar Vlissingen gereden en zag ik de jackets na 30 jaar weer, nu wel in een andere hoek, want nu zag ik ook het onderste gedeelte ervan. Zoals ook op de foto's is te zien, worden de mogelijkheden van de 'Pioneering Spirit' steeds verder uitgebreid. Wat nog op het programma staat is een uitbreiding van het achterschip om grote jackets te kunnen kantelen en mee te nemen. ◀

Plattegrond van Tyra-velden East en West, met als inzet de foto's die ik dertig jaar geleden maakte.



De trek van de zee

Door Rudolf E. Rozenaal

De volgende stelling probeer ik wel eens uit op collega's: varen is één van de weinige geldige redenen om met feestdagen, zekere verjaardagen of familiebijeenkomsten verstek te laten gaan. 'Ik kan niet komen, jammer, maar dan ben ik op zee.' Dit terechte excuus is misschien niet de hoofdreden, maar wel een bijkomend voordeel van het varend beroep. De stelling ontmoet opvallend veel bevestigend knikken. Wat mijn eigen redenen om te gaan varen betreft kom ik niet verder dan het citeren van *De Wind in de Wilgen* van Kenneth Grahame. Op een van de eerste bladzijden is Rat hoogst verbaasd als Mol hem opbiecht nooit eerder in een boot te hebben gezeten. 'Wat heb je dan al die tijd gedaan?', vraagt Rat de riemen ophalend. Hij kan het zich niet voorstellen en vervolgt dromerig: 'Er is niets, maar dan ook niets dat kan tippen aan rommelen met boten... gewoon een beetje rotzooien met...', waarna hij onbedoeld de wherry waar ze mee uit varen zijn de wal in laat lopen. Ze krijgen er allebei de slappe lach van.



Illustratie van E.H. Shepard uit *De wind in de wilgen*

Meer gegevens over de motivatie om te gaan varen dan verkregen uit eigen steekproef heb ik niet kunnen destilleren uit de enorme hoeveelheid scheepvaartnieuws die me dagelijks om de oren vliegt. In de rust van de kersttijd realiseerde ik me dat het met scheepvaartnieuws op dezelfde manier als met boeken of films werkt. Wie genoten heeft van Leonardo DiCaprio als Howard Hughes in *Aviator*, wil ook de geruchtmakende Hughes' films *Hells Angels* (1930, spectaculaire luchtgevechten, waarbij enkele vliegtuigen daadwerkelijk verongelukten), *Scarface* (1932, onnodig gewelddadig volgens de filmkeuring) en *Outlaw* (1943, met Jane Russell in speciale kledij) zien. Evenzo

eindigt het lezen van een interessant boek vaak met een lijstje waarop meerdere titels over verder uit te diepen deelonderwerpen. Bij mij is zo ongemerkt het huis volgelopen met boeken die allemaal de moeite waard zijn en zich inmiddels op stapels naast volle kasten ophopen.

Met boeken kan het ook andersom gaan. Begin december zag ik een boek liggen dat ik meteen afrekende na het zien van titel en schrijver. Het gaat om het boek *Oorlogen & oceanen* van Erik Ader. Het draagt als ondertitel *Een familiegeschiedenis* en vormt de verbindende schakel tussen een aantal boeken in mijn kast. Het boek vertelt over de levens van vader Bastiaan Jan Ader, fietser en predikant, zijn vrouw Johanna Adriana geb. Appels (JAA), predikant, hun verzetswerk tijdens WO II, oudste zoon Bas Jan Ader, (conceptueel) kunstenaar en zeezeiler en de schrijver van het boek, Erik Ader, diplomaat, zeezeiler, matroos.

Dominee Ader kende ik al uit het boek *Pelgrim naar Jeruzalem, Dominee op de fiets in 1936 en 1996* van Hiemstra/



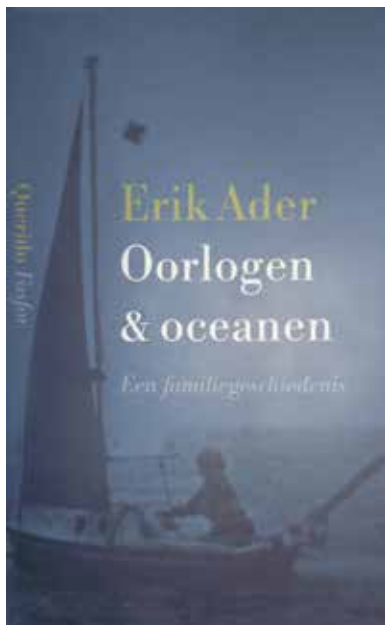
Outlaw (1943)

Hells Angels (1930)



Scarface (1932)





Voorplaat boek Erik Ader met de Ocean Wave van broer Bas Jan

Schwartz. De dominee in 1936 is Ader, net afgestudeerd theoloog, nog niet gepromoveerd, wel al getrouwd met JAA. Waarom Ader in 1936 een fietsreis naar het Heilige Land onderneemt heeft zelfs zoon Erik nooit kunnen achterhalen. Voor een aankomend dominee niet verkeerd er geweest te zijn, maar misschien was het vooral wanderlust. Wellicht aangestoken door verhalen over Nico en Gerrit Entrop, die een jaar eerder (1935) per kano uit Haarlem vertrokken om via Rijn, Donau en zo verder Indië te bereiken op zoek naar werk en een minder uitzichtloos leven? In hun boek *Met onze kano naar Indië* verhalen ze erover.

In 1996 fietst dominee Hiemstra Ader zoveel mogelijk na. Hij beschrijft zijn eigen tocht, maar vergelijkt zijn ervaringen ook met wat Ader in overgebleven brieven naar huis schreef. Achterblijvende partner Schwartz, ook predikant, belicht in enkele hoofdstukken hoe de thuisblijvers een en ander ervaren. Een beetje een vroom, maar prima pruimbaar reisboek. Detail: Hiemstra is beroepen in dezelfde Groningse gemeente als waar Ader in 1938 na zijn fietstocht kwam te werken.

Op gang komend in de nieuwe gemeente breekt toch, de voortekenen

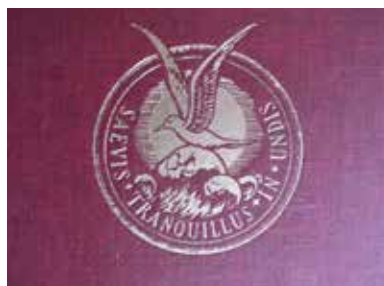


Secundaire literatuur

gezien op zijn fietstocht waren dus juist, de Tweede Wereldoorlog uit. Ader beland als vanzelfsprekend in het verzet. Zijn vrouw beschrijft deze tijd in haar boek *Een Groninger pastorie in den storm*. Op de omslag van het boek staat in gouddruk de spreuk *Saevis tranquillus in undis* met de beeltenis van een ijsvogeltje. Dit was de lijfspreuk van Willem van Oranje (1533-1568): Rustig te midden van woeste golven, zo zag hij zijn positie tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Het ijsvogeltje onderstreept dat nog eens, want in vroeger tijden werd aangenomen dat de ijsvogel zijn nest bouwde drijvend op open water. Een teer vogeltje dat met zijn drijvende nestje blijkbaar ook stormen kon doorstaan: *Saevis tranquillus in undis*.

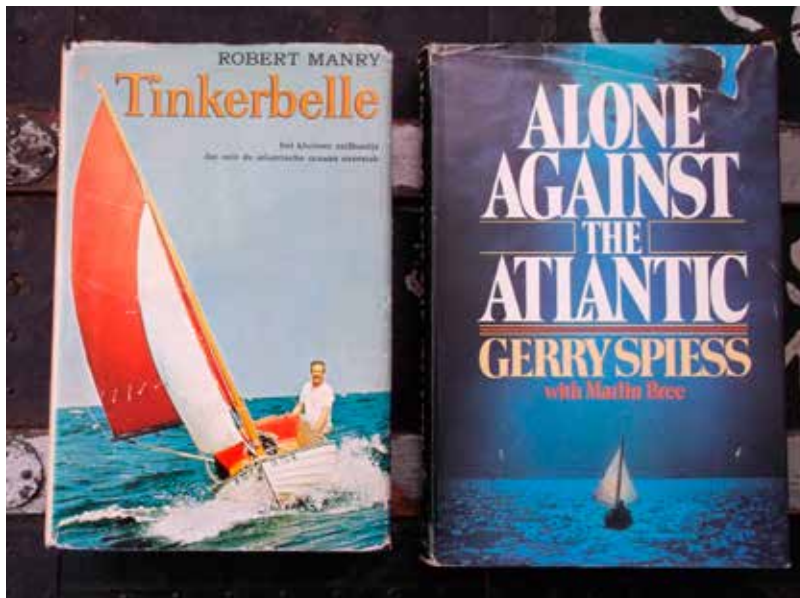
De Willem de Zwijgerkerk in Amsterdam voert dit motto ook. In fraai houtsnijwerk. Dat heb ik tijdens voor-

Omslag *Een Groninger Pastorie in den Storm*



speel avonden van de Muziekschool Amsterdam in deze kerk meermalen zelf kunnen vaststellen. Laat dit nu ook de kerk zijn waar het huwelijk van de Aders plaats heeft gevonden. Het motto van de kerk beviel het echtpaar waarschijnlijk. In de rede bij zijn aantreden als koning heeft Willem Alexander, sprekend over zijn moeder en de traditie erend, de zinsnede 'rustig te midden van de woelige baren' gebruikt.

Naarmate de oorlog langer duurt, wordt de rol van de Aders in het verzet steeds groter. Niet alleen dat de pastorie veel onderduikers herbergt, er worden ook plannen gesmeed een brug, waarover onder andere de treinen van Westerbork richting Polen rijden, op te blazen. Ader is ook bezig een plan te ontwikkelen om Kamp Westerbork te overvallen, als hij een verkeerde persoon in vertrouwen neemt en opgepakt wordt. Gelukkig laten onzichtbare handen veel bewijsmateriaal tegen hem verdwijnen en laat hij tijdens verhoren niets los. Hij lijkt er met gevangenisstraf vanaf te zullen komen. Dan slaat het noodlot toe. Als represaille voor een aanslag op een Duitse militair wordt Ader met vijf anderen bij Veenendaal gefusilleerd. Zijn vrouw blijft achter met de peuter Bas Jan en de drie weken eerder geboren Erik.



Manry in zijn Tinkerbelle (foto Daily Mirror)

In 1967 kent Yad Vashem, de staatsinstelling van Israël voor het herdenken van Joodse slachtoffers van de Holocaust en redders van Joden tijdens WO II, beide echtelieden de titel "Rechvaardige onder de volkeren" toe. Er wordt becijferd dat ze twee- tot driehonderd Joodse landgenoten het leven gered hebben. Het JNF (Joods Nationaal Fonds) eert Ader door het planten van 1100 bomen, bekostigd door geredden, die samen het Ds. Ader bos vormen. Erik Ader zal daar nog het nodige mee te stellen krijgen, als hij ontdekt dat het bos geplant is op door de staat Israël ingepikt bouwland van verdreven Palestijnen. Hij is ervan overtuigd dat zijn vader dat zou hebben afgekeurd.

Na een bezoek aan een Palestijns dorp waar kort tevoren de terrassen met olijfbomen door Joodse kolonisten onder weggijkend oog van het leger vernield zijn, besluit hij in 2016 om in de geest van zijn vader een daad te stellen en 1100 olijfbomen terug te planten. De staat Israël zou voortaan bekeken dienen te worden met de welwillendheid die het werkelijk verdient.

Zoon Bas Jan is in 1975 in Californië en werkt aan de uitvoering van een drie-luik. Lang geleden zag ik al eens een documentaire over hem en zijn werk. Ik heb er ongetwijfeld niets van begrepen, maar het laatste stukje had mijn onverdeelde aandacht. Daarin zag ik hem

van wal steken in zijn kleine zeilbootje *Ocean Wave* voor een Atlantische overtocht van Amerika naar Europa. Precies wat ik ook wil, een lange reis, single-handed met een klein zeilbootje. Maar dan wel heelhuids aankomen. Het bootje van Bas Jan is erg klein en kan het kleinste bootje worden dat ooit de Atlantische Oceaan overstak, tien voet, net drie meter. Dat is zelfs een paar centimeter korter dan mijn eigen bootje, een Varuna 300, waarmee ik, in 1975 dertien jaar oud, liefst bij stormweer op het IJsselmeer voor de Friese kust de branding opzoek om wind en woeste golven te bedwingen.

Gerry Spiess in zijn Yankee Girl (foto Minnesota History Center)



Zomer 1965 is het Robert Manry die in *Tinkerbell*, een dertien en een half voet lang sloepje van Falmouth Massachusetts naar Falmouth UK zeilt in 78 dagen. Dat record staat nog als Bas Jan in 1975 aan zijn tocht begint. Uiteindelijk is het Gerry Spiess die in 1979 met een tien voet lang scheepje, *Yankee Girl*, met succes de oversteek maakt in 53 dagen. Tegenwoordig staat het record op vijf voet of daaromtrent, maar daar vind ik niets meer aan. Dat zijn geen zeilboten meer, maar een soort overlevingscapsules met zakdoek voortstuwing. Varen gereduceerd tot afzien ten behoeve van het halen van een record. Overigens moet bij elke overtocht in een record-klein zeilbootje aangete-



Hannes Lindemann in zijn Klepper vouwkano (foto Life Magazine)

kend worden dat het kleinste bootje qua volume nog steeds de Klepper vouwkano met outrigger en twee masten van Hannes Lindemann is. Hij maakte de oversteek van de Canarische Eilanden naar St. Thomas in 1956 vooral om de theorieën van Dr. Alain Bombard te controleren. Bombard was twee jaar eerder met een rubberboot

van vierenhalve meter de Atlantische Oceaan overgevaren zonder proviand mee te nemen, levend van gevangen vis, plankton en zeewater, aangevuld met regenwater. Lindemann is er na zijn oversteek van overtuigd dat dat onmogelijk is. Conceptuele kunst is niet altijd even makkelijk te begrijpen. Zoals de naam

zegt staat een idee centraal en gaat het minder om de esthetische of materiële verschijningsvorm. In de vlak voor kerst uitgezonden documentaire *John & Yoko: Above us only sky* legt de 2018 Yoko Ono het idee achter de billboard campagne *War is over / if you want it* uit 1969 (!) nog eens uit. 'War is over, if you want it, that is artistic too. War is over, is not war is over, but conceptually it is over'. Gevolgd door een bevestigend binnensmonds 'hm, hm', zoals master Yoda ook wel doet. Samengevat: als alle mensen het idee oorlog verwerpen, verdwijnt oorlog als mogelijkheid en is oorlog niet meer mogelijk. Mooi, lief, naïef, grote kunst? In ieder geval stemt het tot nadenken. Van het drieluik *In search of the Miraculous* waar Bas Jan in Californië aan werkt is het eerste deel af. Het betreft een nachtelijke zoektocht van een eenzame figuur met een zaklamp door verlaten delen van Los Angeles eindigend aan de rand van de oceaan, gedocumenteerd door zwart-wit foto's. Het tweede deel is de Atlantische oversteek en het derde deel moet plaatsvinden in Groningen. Daar komt het niet van, want nadat Bas Jan maanden langer

Billboard Campagne - John & Yoko 1969





Tielsa als blikvanger voor de HISWA 1977 (foto Koen Suyk - Anefo - Nationaal Archief)

tijdingloos is geweest dan zijn water-voorraad zou duren, wordt de *Ocean Wave* leeg aangetroffen door Spaanse vissers 150 mijl bewesten Land's End. Het scheepje wordt in La Coruña aan land gebracht, maar gestolen voordat de familie het kan onderzoeken. Dubbel verlies.

In een vroeg interview geeft Bas Jan een inzicht in wat hem drijft in zijn kunst. Het essay van Albert Camus *De Mythe van Sisyphus* (1942) heeft diepe indruk op hem gemaakt. Een beetje pedant zegt hij: 'Camus laat ons het eindeloos streven van de mensheid zien – altijd vallend in esthetische en morele zin – maar wij mogen het niet opgeven'. Ook veelzeggend is een onderstreept citaat van de filosoof Hegel in één van Bas Jan's leerboeken filosofie. Vrij samengevat luidt het: kunst is pas echte kunst als het zich op niveau kan verstaan met religie en filosofie, wanneer het bewust maakt van en een uitdrukking is van de grote levensvragen.

Waarom juist een oceaanoversteek nodig is in een *Zoektocht naar het Wonderbaarlijke*, kan Erik Ader invoelen als hij twee jaar na de verdwijning van zijn broer als bemanningslid van de *Tielsa*

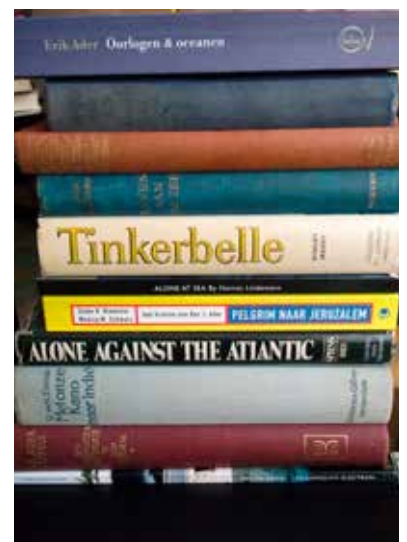
meedoet aan de *Whitbread Round the World Race* (1977/1978). Over de Roaring Forties schrijft hij: 'Ruim twee weken tierde de storm op de etappe van Kaapstad naar Auckland; de kracht varieerde van windkracht acht tot elf met uitschieters naar twaalf. Het was varen op het scherp van de snede, elke fout kon fatale gevolgen hebben; er was een absolute concentratie op het werk die voortkomt uit overlevingsdrang.....na een paar dagen kwam de herinnering aan de laatste haven als door een beslagen glas.....al snel hield het verleden geheel op te bestaan, evenals de toekomst.....we joegen voort in die onmetelijke ruimte; rijzend, dalend, bakken water overnemend, in een universum van ongeremde energie: oer, *gaia*. Zo was het geweest, zo zou het altijd blijven..... dat was noch beklemmend, noch goed: er was alleen een basaal geluk, voortkomend uit een gevoel van in volledige harmonie te verkeren met de omgeving en het bestaan.....de directe onontwijkbare, overweldigende confrontatie met dingen die zo onmetelijk veel groter zijn dan wijzelf, in zo existentiële zin deel te zijn van het universum, te belanden in een tijdloos continuüm: het leidt tot volledige onthechting, tot verlichting,

het vinden van het wonderbaarlijke, het bereiken van een staat van genade.'

Voorwaar geen slechte reden om te gaan varen. ◀

Voor een interview met Erik Ader: <https://www.tzum.info/2020/11/filmpje-de-literaire-hemel-met-ingmar-heyttze-over-willem-barnard-bianca-boer-en-erik-ader/>

Stapel boeken met bovenop de verbindende schakel



Ruys en de Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereldoorlog

Boeken
van de zee
Recensie

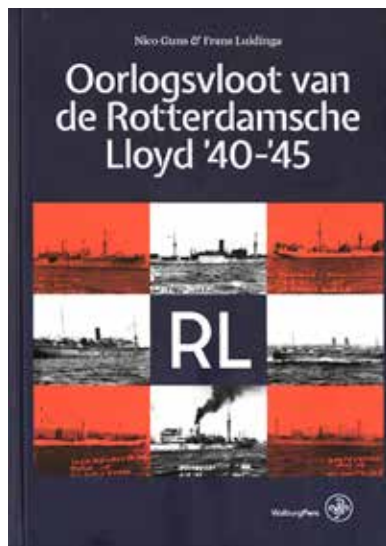
door dr. Nico Guns

Inleiding

In 2018 verscheen het boek 'Oorlogsvloot van de Rotterdamsche Lloyd '40-'45 (Guns & Luidinga). Een boek boordevol unieke, grotendeels nog nooit eerder gepubliceerde informatie over alle schepen van de Rotterdamsche Lloyd in de oorlogsjaren. Niet zomaar het zoveelste globale werkje over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, maar een zeer gedetailleerde en doorwrochte informatiebron voor wie werkelijk het naadje van de kous over dit onderwerp wil weten. In hun slotnotitie schreven de auteurs: 'Door overwegingen van financiële aard moest de omvang van het onderhavige boek [i.c. het bovenvermelde vloot-boek] tot de huidige beperkt blijven; het kon derhalve alleen gaan over het 'vlootpersoneel op zee'; de overige door ons verzamelde relevante informatie moest zodoende buiten deze band blijven. Lezers die geïnteresseerd zijn in die aanvullende interessante historie van het Rotterdamse redersgeslacht en zijn voortreffelijke scheepvaartmaatschappij, mogen geattendeerd zijn op een boek dat binnen afzienbare tijd verschijnt en dat handelt over 'De Ruysen en het Walbedrijf van de Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereldoorlog.' Het heeft twee jaar geduurd, maar nu is dat vervolgbok er dan.

Fascinerende informatie

Het is net zo'n bijzonder werk als het eerste dat handelde over de vloot. Want: net zo boordevol fascinerende informatie. Zeg maar gerust: nog niet of nauwelijks bekende informatie, ook niet bij de scheepvaartdeskundigen en de scheepsliefhebbers die dachten alles over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog al te weten. Dit boek staat tot de nok gevuld met gegevens en achtergrondinformatie



De voorzijde van het omslag van het boek over de Lloyd-oorlogsvloot '40-'45 (WalburgPers, 2018). (collectie van de auteur)

die in geen enkele andere publicatie over de Nederlandse koopvaardij in de periode '40-'45 zijn te vinden. En hoewel het boek gaat over de Rotterdamsche Lloyd, kan de gepresenteerde informatie over de administratieve en ambtelijke aangelegenheden in oorlogstijd betreffende deze rederij in hoge mate worden getransponeerd naar die van andere Nederlandse scheepvaartmaatschappijen, aangezien die tijdens de oorlog vrijwel allemaal in hetzelfde 'geallieerde schuutje' zaten. Het in dit boek gepresenteerde verslag over de rederij Rotterdamsche Lloyd kan in dat opzicht voor wat betreft de Indische lijnen 'in hoge mate' en voor wat betreft de Atlantische lijnen 'in beduidende mate' fungeren als een 'pars pro toto' voor het indringende beeld van wat er allemaal bij kwam kijken om aan rederijzijde de oorlogsvloot op zee te krijgen en voor de geallieerde inzet beschikbaar te houden. Daarmee laat dit boek een heel nieuw licht schijnen op de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog voor wat betreft de wijze waarop de rederijen zélf hun boontjes moesten doppen in de uit-

werking van de globale richtlijnen die zij ontvingen van de overheidsorganen in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten, zoals bijvoorbeeld gebeurde via de Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie ('the Shipping'). In de tot nu toe verschenen literatuur over de aansturing van de met de uitvoering belaste rederijen wekten de auteurs doorgaans en geheel ten onrechte de indruk dat het na het 'voornamenwerk' van 'the Shipping' verder 'kat in het bakkie' was voor de uitvoerende rederijen. Nou, dit boek maakt wel duidelijk dat die zaak compleet anders lag en het er vaak op leek alsof de overheidsorganen er veel toe in het werk stelden om het op zee brengen van de geallieerde schepen door de beheerderscheepvaart-maatschappijen zo moeilijk en zo onuitvoerbaar mogelijk te maken.

Duizend pagina's

Het boek is geschreven zonder mijn vertrouwde en dierbare co-auteur Frans Luidinga. Die overleed namelijk op 24 december 2018. De uitgebreide research voor dit boek hebben Luidinga

De voorzijde van het omslag van het boek over de Lloyd-walorganisatie '40-'45 (Gbooksinternational 2021). (collectie van de auteur)



Recensie-exemplaren uitsluitend aan de redactie, p/a Korbeel 34, 1261 LC Blaricum

en ik nog samen kunnen uitvoeren, maar bij het schrijfwerk moest ik het zonder mijn ervaren en bedachtzame vriend stellen. Het boek bestaat uit twee hoofddelen over de familie Ruys en de Lloyd-rederij in de Tweede Wereldoorlog, alsmede een derde deel met zeer vele fascinerende bijlagen. Het boekwerk omvat zo'n duizend pagina's die in twee banden zijn gebundeld als één doorlopend boek. Net zoals Elsevier en Bezemer hebben gedaan met het standaardwerk 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog'.

Vijf leden van de familie Ruys

Het eerste deel is getiteld 'Vijf leden van de familie Ruys tijdens de oorlog' en gaat over Antony Ruys Wzn (1875-1964), John Ruys Wzn (1877-1962), Willem Ruys B.Ezn (1894-1942), Theodorus Adrianus Willem Ruys Wzn (1904-1989) en Lucianus Peter Ruys Azn (1909-2003).

Het tweede deel heet 'De rederij aan de wal' en omvat 'Verslag der verrichtingen in het buitenland' en 'Werzaamheden van de rederij in Rotterdam'.

Antony Ruys

Antony Ruys was directeur van de cargadoorsfirma Ruys & Co in Antwerpen en tevens agent van de Rotterdamsche Lloyd. Bovendien vervulde hij in deze Belgische havenstad de belangrijke diplomatieke functie van Nederlandse consul-generaal.

Woonachtig in Antwerpen werden Antony Ruys en zijn echtgenote op 10



Nederlands consul-generaal in Antwerpen: Antony Ruys Wzn. (1875-1964) (collectie familie Ruys, Rotterdam)

mei 1940 overvallen door de Duitse aanval op de Belgische soevereiniteit. Hoewel de strijd van het Belgische leger tegen de Duitse troepen uiteindelijk nog zou duren tot 28 mei besloot de heer Ruys weldra om samen met zijn echtgenote de wijk te nemen naar Frankrijk, naar Parijs en vervolgens Bordeaux, met de intentie zich van daar naar Londen te begeven om zich met zijn scheepvaartkundige expertise ter beschikking te stellen van de Nederlandse regering, waarvan hij wist dat die naar Engeland was uitgeweken, alsmede van het 'scheepvaart-comité' waarvan hij al spoedig uit welingelichte bronnen had vernomen dat dit in Londen was opgericht om sturing te geven aan de belangen van de Nederlandse koopvaardij die zich ten tijde van de Duitse overval op Nederland voornamelijk buiten Nederlands territoriale wateren bevond. Zoon Luciën woonde met zijn echtgenote Liesbeth Stork en hun halfjaar oude dochtertje Kuun ook in Antwerpen. Liesbeth verbleef op het moment van de oorlogsoverval door Duitsland van Nederland en België met haar dochtertje bij haar ouders in Hengelo. Luciën besloot om zich bij zijn naar Parijs en Londen vertrekkende ouders aan te sluiten zodat hij met zijn scheepvaartkundige expertise zijn vader kon bijstaan.

Antony Ruys stelde zich in Londen meteen ter beschikking van de Scheepvaart Commissie en raakte gedurende de gehele oorlog daarbij ten nauwste betrokken door zijn deskundigheid

waarmee hij een zeer waardevolle bijdrage leverde. Hij fungeerde daarbij tevens als directeur van de Rotterdamsche Lloyd in welke hoedanigheid hij in de loop van 1942 was benoemd. In het kader van zijn werkzaamheden voor de 'Shipping' was Antony Ruys onder meer betrokken bij de uitvoering van de 'Zeeongevallenwet 1919' en de 'Stichting Zeerisico 1940'. Antony Ruys en zijn echtgenote woonden gedurende de oorlogsjaren in de buurt van Windsor in Springhill.

Luciën Ruys

Lucianus Peter (Luciën) Ruys – afgestudeerd als werktuigbouwkundig ingenieur – was lid (firmant) van de firma Ruys & Co in Antwerpen. Nadat de Duitsers op 10 mei 1940 de landsgrenzen van België waren overgetrokken, begaf de in Antwerpen woonachtige Luciën zich (met achterlating van zijn vrouw Liesbeth en zijn dochtertje Kuun bij haar familie in Hengelo) in het gezelschap van zijn ouders via Parijs en Bordeaux naar Londen, waar hij en zijn vader zich spoedig na hun aankomst in Londen meldden bij de Scheepvaart en Handels Commissie om hun diensten aan te bieden. Zij kwamen als geroepen en hun expertise en werkwiligheid werden dankbaar aanvaard. Luciën Ruys werd ingezet in het 'mer-à-boire' van het beleid en het beheer van het Nederlandse zeevarende personeel. Bezemer schreef: 'De behandeling van personeels- en arbeidszaken vormde

Lloyd-directeur in oorlogstijd in Engeland: Antony Ruys Wzn. (collectie familie Ruys, Rotterdam)



*Maritiem onderzoeker en auteur Frans Luidinga - * Rotterdam, 11 november 1934 † Rijswijk, 24 december 2018. (collectie van de auteur)*





Het logo van Radio Oranje en de standaard aankondiging vanuit Londen voor de luisteraars in bezet Nederland en daarbuiten waar ook ter wereld. (collectie familie Ruys)

misschien wel het belangrijkste onderdeel van de werkzaamheden der Shipping.' Ruys was aangesteld als chef van de 'afdeling varend personeel', veelal aangeduid als het 'Crew-department' (en in de notulen ook wel als de 'afdeling Equipage'). Bezemer merkte op: "De toen 31-jarige Luciën Ruys [...] is van grote betekenis geweest omdat hij in Londen de leiding heeft gehad van het Crew-department, een veelomvattende, verantwoordelijke functie, waar alle lopende personeelszaken werden afgedaan. [Luciën] Ruys [...] genoot niet alleen het vertrouwen van zijn superieuren, maar reeds spoedig bleek dat hij het ook goed kon vinden met het koopvaardijpersoneel, zowel met de officieren als met de scheepsgezellen. Hij paarde tact aan mensenkennis en kon luisteren, ook als een matroos of stoker met moeilijkheden en problemen kwam die voor de buitenstaander soms futiliteiten leken."

Voor de 'Shipping' fungeerde Luciën Ruys zoals gezegd als de 'directeur personeel' of – zoals dat tegenwoordig wordt genoemd – 'manager human resources'. Met de achtergrondkennis die hij in die hoedanigheid opdeed, hield hij in de zomer van 1943 enkele toespraken voor Radio Oranje om de bevolking in bezet Nederland enige informatie over de koopvaardij te verstrekken.

Met het oog op de verhoopte snelheid

waarmee de bevrijding van zuidelijk Nederland zich zou uitbreiden naar noordelijk Nederland, werden in Londen reeds in oktober 1944 plannen gemaakt om vanuit de 'Shipping' het herstel van de infrastructuur van de koopvaardij in Nederland na de volledige bevrijding in goede banen te leiden. In verband daarmee werd toen reeds – op de symbolische datum van zondag 4 oktober van om en nabij Leidens ontzet – de beschikking geslagen voor Luciën Ruys als representant van de minister van scheepvaart en visserij in bevrijd Nederlands gebied. Een benoeming met verantwoordelijkheid die bepaald geen sinecure was en die wel aantoonde welk vertrouwen en belang er tijdens de Nederlandse regering werd gehecht aan zijn kwaliteiten en capaciteiten. In het voorjaar van 1945 was het zo ver dat Luciën Ruys door minister De Booy naar bevrijd zuidelijk Nederland werd gestuurd om daar met zijn 'Shipping'-ervaring te beginnen orde op zaken te stellen in voorbereiding op de spoedig te verwachten bevrijding van noordelijk Nederland. Zodra zich daartoe een mogelijkheid voordeed, spoedde Ruys zich naar zijn vrouw Liesbeth en dochtertje Kuun die hij gedurende vijf jaren niet meer had gezien. Op 8 april 1945 zagen zij elkaar terug in Hengelo bij de familie Stork thuis.

Zo'n drie decennia na de Tweede



Luciën Ruys Azn (1909-2003) met zijn dochtertje Kuun; april 1945, in de tuin van het schoonouderlijk huis in Hengelo. Op de achtergrond rechts: de echtgenote van Luciën, Liesbeth Ruys-Stork; links: de zwager van Luciën, Hans Stork. (collectie familie Ruys)

Wereldoorlog, toen de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd haar zelfstandigheid moest opgeven om zich in te voegen in het grote samenwerkingsverband van de Nederlandsche Scheepvaart Unie, werd Luciën Ruys de eerste voorzitter van de raad van bestuur. Hij was op dat moment de man met de meeste dienstjaren; hij zou de zware functie vijf jaar lang vervullen. Na zijn vertrek bleef hij nog vijf jaar lang commissaris.

John Ruys

John Ruys fungeerde – net zoals zijn oom Daniël (Daan) Theodorus Ruys Wzn (1841-1913) had gedaan – in het Verenigd Koninkrijk (VK) als de hoofd-vertegenwoordiger van de directie van de rederij die vanuit Rotterdam nauwe



Ir. Luciën P. Ruys was na zijn lange periode in de directie van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd vijf jaar lang de eerste voorzitter van de raad van bestuur van de Nederlandsche Scheepvaart Unie; en daarna nog vijf jaar lang lid van de raad van commissarissen. (collectie familie Ruys)

*John Ruys Wzn
(1877-1962): vertegen-
woordiger van de
Rotterdamsche Lloyd
in Groot-Brittannië.
(collectie familie Ruys)*



en veeleisende banden onderhield met het VK.

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, verbleef John dus reeds in Engeland waar – met het oog op de vele contacten met Engelse agentschappen zoals Escombe & McGrath – Londen zijn ‘standplaats’ was. Hij vervulde een cruciale liaisonfunctie tussen ‘het Londen’ (Lloyddirecteur Anthony Ruys, de Shipping en Luciën Ruys), de agentschappen die op diverse plaatsen in het VK de belangen van de Rotterdamsche Lloyd behartigden, en de Lloyd-‘agents’

in de havens van de VK die door de Lloyd-schepen in geallieerde dienst werden gefrequeenteerd. In oktober 1943 werd hij – net als zijn neef Luciën Ruys Azn – uitgenodigd om deel te nemen aan de besprekingen die met hoge instemming van koningin Wilhelmina werden georganiseerd voor de in Engeland verblijvende Nederlanders met het oogmerk de band tussen Engelandvaarders en niet-Engelandvaarders te versterken en ‘nieuwe en voor het heil des lands nuttige inzichten gemeenschappelijk te doen rijpen’.

Willem Ruys

Willem Ruys B.Ezn heeft in de eerste oorlogsjaren nadrukkelijk blijk gegeven van mentaal verzetswerk jegens de Duitse bezetter, dat af en toe de vorm aannam van openlijke weerstand en protest tegen gedrag van de Duitse bezetter. Vanuit zijn grondhouding van fundamentele afkeer en mentaal verzet heeft hij zich – naar het zich laat aanzien – niet afgeschermd van contact met personen die vanuit Engeland in Nederland werden gedropt om hier het ‘praktische’ verzet van de grond te tillen, en heeft hij naar alle waarschijn-



Op de voorpagina van november 1898 van 'The Syren and Shipping': Daniël Theodor Ruys Wzn (1841-1913); directeur van de Rotterdamsche Lloyd en van de firma Ruys & Co.; hij behartigde als directielid in het bijzonder de technische en Britse aangelegenheden van de Rotterdamsche Lloyd. (collectie familie Ruys)

lijkheid – al dan niet actief – ondersteuning verleend aan die personen. Genoemde grondhouding en bedoelde contacten zijn hem in ieder geval – en

Een luchtfoto van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas aan de Veerhaven in Rotterdam. Op deze foto zien we ook het woonhuis van B.E. Ruys Wzn., de vader van Willem Ruys B.Ezn (het hoge huis met het puntdak, links van middenonder); en het hoofdkantoor van de Rotterdamsche Lloyd (op halve hoogte aan de linkerkant van de foto). (collectie van de auteur)





Een foto van Willem Ruys B.Ezn. (1894-1942) - foto J. van der Rijk in Rotterdam. (collectie familie Ruys)

vermoedelijk niet zonder reden – door de inlichtingendiensten van de Duitse bezetter aangewreven en hem uiteindelijk zeer duur komen te staan: hij heeft ze met herhaaldelijke gevangenschap en uiteindelijk met de dood door een vuurpeloton moeten bekopen. Lloyd-directeur Willem Ruys B. Ezn die tevens voorzitter was van het bestuur van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' in Rotterdam, maakte zich al kort na de Duitse machtsovername bij de bezetter niet populair, toen hij het bestond om een aantal Duitse officieren die luidruchtig blij gaven van hun aanwezigheid in de deftige sociëteit van het verenigingsgebouw aan de Nieuwe Maas, toe te voegen dat het hem niet bekend was dat zij door de ballottage waren gekomen. Mede daardoor was het boze oog van de Duitse bezetter al vroeg op hem gericht. In het gedenkboek van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' (2001) lezen wij:

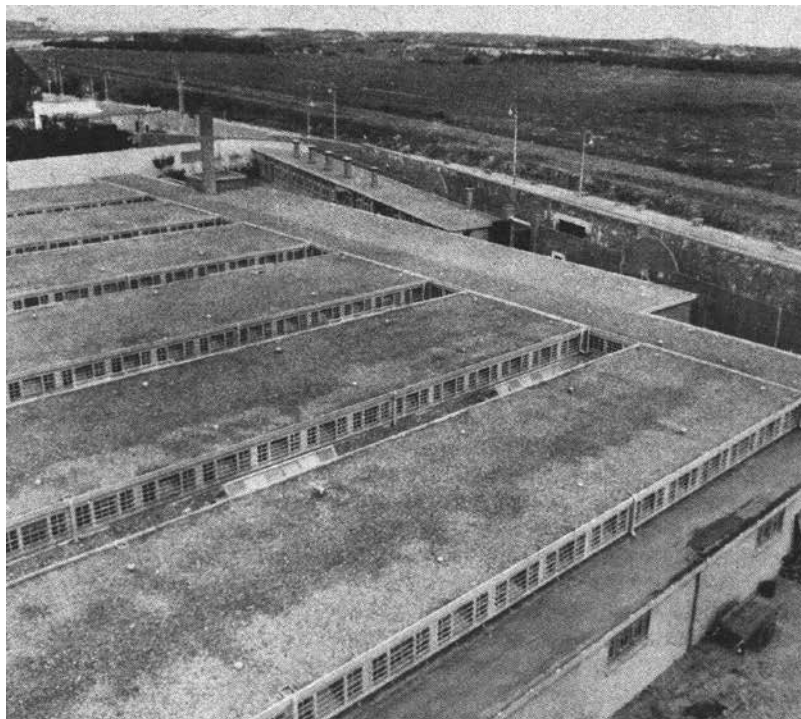
'Op 11 juli 1941 werden alle lokaliteiten van de vereniging door de Sicherheitspolizei gesloten en in beslag genomen. De SS volgde spoedig en de mooie wijnkelder van de Sociëteit werd natuurlijk hun eerste prooi. 'Nautilus' onderging hetzelfde lot en voor de beide verenigingen werd er een NSB-er als beheerder aangesteld. Het bestuur, snel in vergadering bijeen, besloot op korte termijn bij de Gevolmachtigde te Rotterdam van



Verzetsheld Aart Albert ('Ab') Homburg (1917-1945). Deze voormalige vaandrig ontsnapte op 22 maart 1941 uit bezet Nederland. Na enkele dagen zwalken op de Noordzee werd hij opgepikt door een Britse destroyer en naar Harwich gebracht. In Engeland kreeg Homburg een opleiding tot geheim agent. Op 6 september 1941 werd hij gearruchteerd boven Brabant. De bedoeling was dat hij mensen zocht voor een actieve rol in het verzet. Homburg werd gearresteerd en op 6 oktober 1941 door de Duitsers naar het Oranjehotel gebracht. Op 10 oktober werd hij ter dood veroordeeld, maar op 26 oktober 1941 (één dag voor zijn geplande executie) wist hij te ontsnappen. Op 15 februari 1942 ontsnapte 'Ab' Homburg ten tweede male uit bezet Nederland naar Engeland. Daar meldde hij zich als kandidaat-vlieger bij de RAF waar hij uiteindelijk terechtkwam bij 322 Dutch Squadron. Hier zien we Homburg afgebeeld als flight-officer (F/O). Tien Spitfires van dat squadron voerden op 1 april 1945 een verkenning uit boven oostelijk Nederland. F/O Ab Homburg werd voor het laatst gezien boven Münster; hij stortte neer bij Borne. Omdat hij twee keer bezet gebied is ontvlucht heeft Homburg twee keer het Bronzen Kruis gekregen, die later werden omgezet in een Bronzen Leeuw. (collectie familie Luidinga)

Rijkscmissaris Seyss-Inquart bezwaar tegen deze maatregel aan te tekenen. Voorzitter Ruys nam dat op zich, hoewel hij pas kort tevoren uit de gevangenis van Scheveningen was vrijgelaten. Hij had daar enige maanden vastgezet op verdenking van algemeen Duitsvijandige activiteiten, maar bewijzen daarvoor werden niet geleverd. Of zou het slechts een waarschuwing zijn geweest, om te trachten deze invloedrijke Rotterdammer onder controle te kunnen houden? Die plank was duidelijk misgeslagen, want zonder aarzelen stapte de heer Ruys bij de Gevolmachtigde naar

binnen. Helaas tevergeefs, de beslissing werd niet herroepen en hem werd zelfs toegevoegd hoe een eerdere gevangene en verdachte het zelfs had durven wagen om dit te komen bespreken. Wij lazen in het vorige gedenkboek dat mogelijkwerwijs binnen de vereniging iemand opereerde die voor de Duitsers als informant optrad; de leden werden daarvoor gewaarschuwd. Het is daarom des te meer te loven, dat onze voorzitter de verantwoordelijkheden niet uit de weg ging, hij was de Duitsers van begin af aan een doorn in het oog! [...] Zijn echtgenote, mevrouw E.E. Ruys-van



Een foto van een deel van het Cellenbarakkencomplex - het 'Oranjehotel' – van de gevangenis aan de Van Alkemadelaan in Den Haag nabij Scheveningen. Via de raampjes bij de platte daken boven de gangen wisten de gevangene verzetstrijders allerlei verboden contacten te onderhouden. (collectie van de auteur)



Het kleinseminarie 'Beekvliet' in St.-Michielsgestel, waar de Duitse bezetter honderden gearresteerde Nederlanders gijzelde. (collectie van de auteur)

Houten, zou zelfs ook nog korte tijd in de cel belanden.'

Ondertussen had in Londen de Special Operations Executive (SOE) aan Ab Homburg de opdracht verstrekt om 'een algemene verkenning voor het

afzetten van sabotage-agenten' op Nederlands grondgebied uit te voeren.

Op 6 september 1941 sprong Homburg boven Brabant en maakte een veilige landing. Een maand later werd Homburg in Amsterdam gearresteerd en

overgebracht naar het Oranjehotel in Scheveningen. Daar werd hij verhoord door Hauptsturmführer J. Schreieder (de beruchte Duitse Kriminaldirektor). Homburg vertelde aan Schreieder dat hij in Nederland was gedropt om financiële contacten te leggen. Hij noemde twee namen, waaronder die van rederijdirecteur Willem Ruys B.Ez. Op 10 oktober veroordeelden de Duitsers Homburg ter dood. Maar op 26 oktober slaagde hij erin om uit de cellenbarakken van de Scheveningse gevangenis (het 'Oranjehotel') te ontsnappen en onder te duiken. Reeds op 11 oktober 1941 arresteerden de Duitsers Willem Ruys. (Dat was voor de tweede keer). Bij zijn verhoor ontkende hij op enigerlei wijze aan een financiële transactie te hebben meegewerkt. De Duitsers lieten hem op 5 januari 1942 vrij, maar het lijdt geen twijfel dat hij bij Schreieder op de lijst bleef staan van 'Feinde des Dritten Reiches'. In die periode liet Reichskommissar Seyss-Inquart een arrestantenlijst opstellen van negenhonderd personen die als anti-Duits bekendstonden. Voorts gaf hij zijn goedkeuring aan een lijst

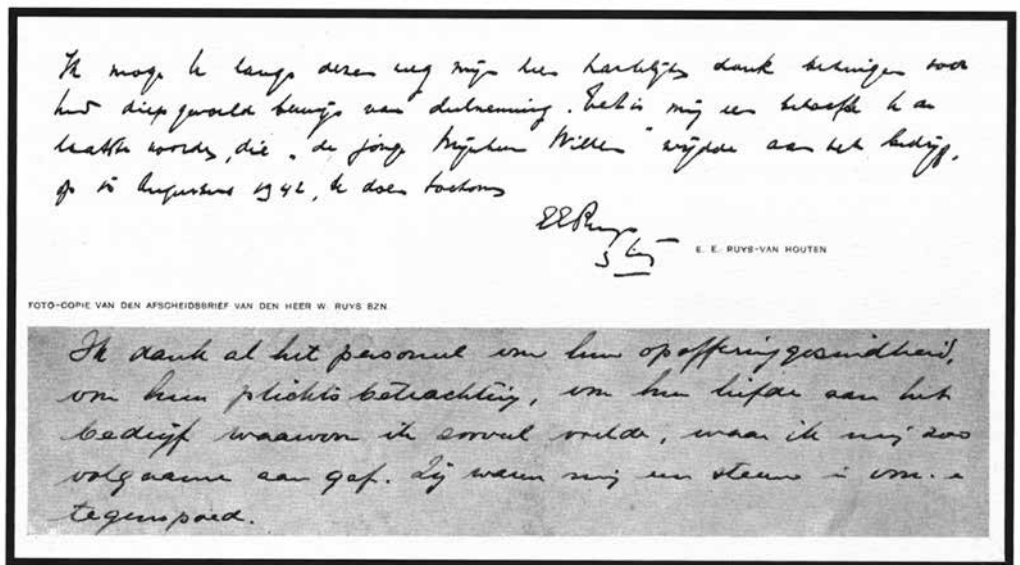
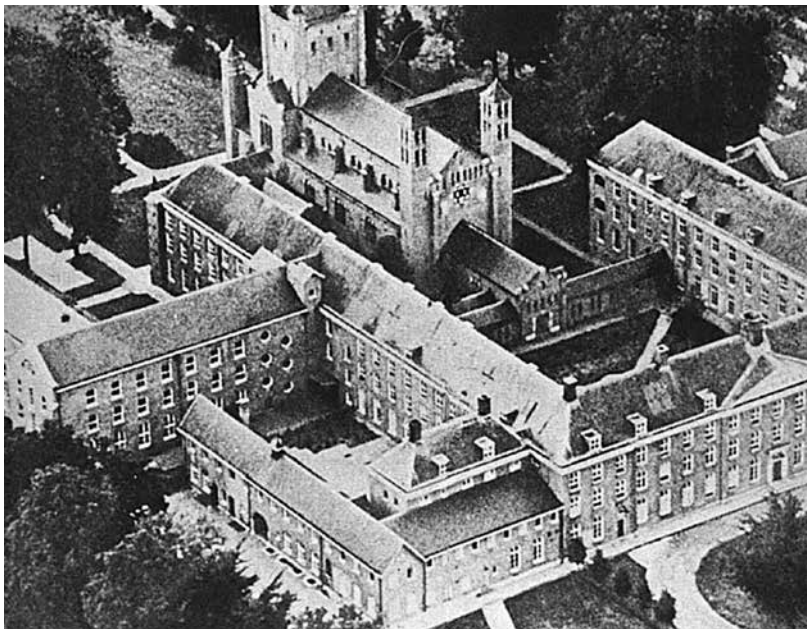
In de maanden mei en juni 1942, toen de door de Duitse bezetter beheerste grond in Rotterdam hem te heet onder de voeten werd, maakte Willem Ruys B.Ezn. vanuit Noordwijkerhout lange fietstochten met zijn in 1922 geboren dochter Maria Johanna en zijn in 1925 geboren zoon Bernardus Ewoud. (collectie familie Ruys, Rotterdam)



van tweeduizend personen die politiek en of economisch belangrijk waren en 'waarvan de uitschakeling om politieke redenen doelmatig is'. Begin 1942 stelden de bezetters vervolgens met behulp van de NSB een lijst op van vijfduizend 'verdachte of ongewenste' personen. Op 4 mei 1942 arresteerden de Duitsers 460 vooraanstaande Nederlanders en brachten hen over naar het kleinseminarie 'Beekvliet' bij Sint Michielsgestel. Voor Lloyd-directeur Willem Ruys Bzn werd de dreiging van een nieuwe arrestatie toen zo groot, dat hij besloot voor enige tijd uit Rotterdam te vertrekken en te trachten zich tijdelijk aan het boze oog van de bezetter te onttrekken. Hij logeerde onder andere in het zomerhuis van zijn vader in Noordwijkerhout. Hij maakte lange fietstochten. Toen de kust weer veilig leek, keerde hij naar Rotterdam terug.

Op 13 juli volgde evenwel een tweede golf van arrestaties, en daarbij werd toen ook Willem Ruys Bzn gearresteerd (ten derde male). In totaal werden achthonderd gearresteerden ondergebracht in het grootseminarie te Haaren. Na selectie hield de bezetter er ten slotte 599 over als gijzelaar, met het doel de bevolking ontzag in te boezemen en verzet te ontmoedigen. Onder deze gegijzelden bevond zich Willem Ruys Bzn.

Het grootseminarie 'Haarendael' in Haaren, waar de Duitse bezetter honderden gearresteerde Nederlanders gijzelde. (collectie van de auteur)



De bedankbrief van mevrouw E.E. Ruys-van Houten voor alle blijken van medeleven die zij ontving vanwege de lafhartige moord van de Duitse bezetter op haar echtgenoot op 15 augustus 1942. (collectie familie Ruys)

Na een mislukte aanslag in Rotterdam op een trein met Duitse militairen, eiste de bevelhebber van de Duitse Wehrmacht, generaal Christiansen, dat de sabotagedaad werd gewroken door de terechtstelling van een aantal gijzelaars. Polizeiführer Rauter stelde een lijst van vijf namen op, waaronder die van Willem Ruys. In de vroege ochtend van 15 augustus 1942 brachten de Duitsers dit vijftal over naar de bossen op het landgoed Gorp en Rovert nabij Goirle.

Daar werd een kuil gegraven en bond men de gijzelaars aan palen. Aan de gijzelaars werd gevraagd of ze geblinddoekt wilden worden. Eén van hen verzocht hierom. Vlak voor het twintig man sterke vuurpeleton het vonnis voltrok, riepen de gijzelaars 'Leve het vaderland, leve de koningin!' en werden vervolgens doodgeschoten. Een van hen leefde nog en kreeg een genadeschot met een revolver. Vervolgens werden de lijken in de kuil geworpen.

Mevrouw E.E. Ruys-van Houten schreef een indrukwekkend dankwoord aan allen die haar een blijk van deelneming hadden gezonden bij het verlies van 'de jonge Mijnheer Willem'.

Op de executieplaats werd in 1950 een monument opgericht. Ieder jaar vindt er een herdenking plaats op 15 augustus. De executiepalen bevinden zich in het museum van de Heemkundige Kring te Goirle. ◀

Dit is het eerste deel van het artikel 'Ruys en de Rotterdamsche Lloyd in de Tweede Wereldoorlog'. In de Wimpel van de volgende maand verschijnt het tweede deel. Het uit twee delen bestaande boek 'Rederij in oorlogstijd' (formaat 17 x 24 cm, ± 1.000 pagina's met ruim 450 illustraties) is te koop voor € 65,- (incl. porto) via info@gbooksinternational.nl (06 444 18 249). De hardbound-editie kost € 95,- (incl. porto).

Cruisekalender van 19 januari t/m 22 februari

De Blauwe Wimpel neemt geen verantwoordelijkheid voor foutieve data, tijden of tussentijdse wijzigingen.

Bij het maken van deze Blauwe Wimpel waren er nog geen aanlopen van zeegaande cruiseschepen in de havens van de Lage Landen, tijdens de bovengenoemde periode, bij de redactie bekend.

De 'Spirit of Discovery' gefotografeerd op 26 mei 2019 bij de Meyer Werft in het Duitse Papenburg. Bijna een maand later is het schip in het Duitse Emden opgeleverd aan Saga Cruises die haar hoofdkantoor in het Engelse Folkestone heeft. Dit schip is de eerste nieuwbouw van deze rederij, die focust op 50+ passagiers. Het kan 999 passagiers meenemen in 554 hutten. Het aantal bemanningsleden is dan 540. Het cruiseschip is qua afmetingen niet zo groot, de GT is 58250, de lengte, 236 m. de breedte, 31 m. en de max. Zomerdiepgang: 76 dm. De belangrijkste motoren zijn vier 4 takt MAN 9L 32/44 dieselmotoren die bij 720 toeren elk 5400 kW vermogen geven aan een generator. In de schoorsteen staat voor elke motor een Yarra scrubber. Voor de elektrische voortstuwing heeft het twee Siemens Azipods. De topsnelheid is 21 knopen, maar de cruisesnelheid zal meestal 16 knopen zijn. Voor het comfort van de passagiers heeft het twee 16 m. lange TSK- stabilisatoren om zo nodig het slingeren van het schip te dempen. Het schip is gebouwd volgens de milieu eisen die staan in de Polar-code, en mag daarom ook varen in Arctische gebieden.

De 'Spirit of Discovery' heeft een jonger zusje de 'Spirit of Adventure', deze laatste is door Meyer Werft op 30 september 2020 aan Saga Cruises opgeleverd. Ten tijde van dit schrijven zijn beide schepen vanwege de Corona pandemie opgelegd in de Tilbury Docks. De 'Spirit of Discovery' is gepland om op 3 april uit Southampton te vertrekken voor een zogenoemde Great British Isle Cruise naar o.a. Liverpool, Dublin, en Greenock in Schotland. Foto: © Meyer Werft



Van de werven

◆ Om Royal IHC weer winstgevend te maken en een duurzame toekomst te bieden, keert het bedrijf terug naar zijn kernactiviteiten in de bagger- en offshoremarkt. Daarnaast wordt de organisatie in lijn gebracht met een orderportefeuille van 600 à 700 miljoen euro. Door de afslanking vervallen 300 arbeidsplaatsen in Nederland en nog eens 300 bij buitenlandse vestigingen. Het betreft met name management- en kantoorfuncties. 'Royal IHC heeft een lange geschiedenis, waarin het grote technologische kennis heeft opgebouwd en een toonaangevende positie in het Nederlands maritieme cluster. Dit was alleen mogelijk door de kennis, inzet, en kwaliteit van de medewerkers', zegt ceo Gerben Eggink. 'Dat we nu afscheid moeten nemen van een deel van die collega's is zeer pijnlijk. Ik ben er echter van overtuigd dat zij gezien hun eigen kwaliteiten en met de begeleiding die we hun bieden, succesvol zullen zijn om van werk-naar-werk te gaan. Doordat we de organisatie nu passend maken aan de te verwachten omzet en zo inrichten dat we efficiënt en wendbaar kunnen inspelen op de marktbevingen, kan IHC in de Nederlandse maritieme industrie zijn leidende rol blijven vervullen. Zo houden we de unieke en hoogwaardige technologie en kennis in Nederland.'

◆ In opdracht van twee Zeebrugse klanten, Rederij Devan en Rederij Long Ships, legde Damen Maaskant onlangs in Polen de kiel voor twee nieuwe boomkorkotters. De nieuwe boomkorkotter voor Rederij Devan gaat 'Z21 Avanti' heten. Het zusterschip voor Rederij Long Ships 'Z91 Franson'. Toen eigenaar Steve Depaape van Rederij Devan zich in 2018 ging oriënteren op de toekomst van zijn visserijbedrijf, kwam hij na gesprekken met Maaskant tot de conclusie dat één hoog efficiënt schip rendabeler zou zijn dan de twee minder efficiënte schepen die hij nu in de vaart heeft. De twee nieuwe schepen zijn gebaseerd op het BT3808-model van Damen. De BT3808 is dankzij haar specificaties die voldoen aan de door het Belgian Maritime Inspectorat (BMI) vastgestelde toegestane lengte en tonnage, perfect geschikt voor deze twee ervaren visserijbedrijven. Het basisontwerp is in samenwerking met SIP Marine aangepast om het brandstofverbruik omlaag, en de trekkracht omhoog te krijgen.

◆ De Nederlandse jachtbouwcombinatie Feadship heeft op 13 november jl. tijdens de verkiezing van de World Superyacht Awards in Londen drie prijzen in de wacht gesleept. Het superjacht 'Pi' kon met de belangrijkste prijs van Motorjacht van het Jaar naar huis, de 'Najiba' en 'Lady S' wonnen elk in de categorie waarvoor ze waren genomineerd. De 77,30 m lange Feadship 'Pi' won unaniem in de categorie displacement motorjachten tussen 1500 en 1999 gt en werd eveneens Motorjacht van het Jaar. De juryleden roemden



de 'opmerkelijke bouwkwiteit in combinatie met het uitmuntende design en innovatie'. 'Pi' is een jacht dat grenst aan perfectie met haar harmonieuze minimalisme. De jury bewonderde ook hoe Feadship obstakels in het ontwerp wist te omzeilen. 'Het beste voorbeeld hiervan is de integratie van kamerhoge ramen zonder verticale raamstijlen.'

◆ Damen Shiprepair Amsterdam (DSAm) heeft het voormalige platform supply vessel 'World Opal' omgebouwd tot een visvoerboot voor het Noorse Eidsvaag. Het is een conversieproject van superlatieven. Na oplevering is de 'Eidsvaag Opal' de grootste visvoerboot ter wereld en voor DSAm is de conversie het grootste project van het jaar. Damen moest onder meer het schip met 5 m verlengen. Dit hield in dat de werf de romp in tweeën sneed en nieuwe stalen profielen aanbracht. Damen moest ook het schip verbreden - met behulp van een reeks zijboxen - om de visvoerboot extra stabiliteit en laadvermogen te geven. In totaal kan de 'Eidsvaag Opal' tot 2.800 ton visvoer vervoeren. Damen heeft het schip ook uitgerust met vijf nieuwe kranen en een afvoersysteem met transportbanden, emmers, liften en een afvoerarm.

Van de koopvaardij

◆ De Europese Commissie zal voor de zomer van 2021 een evaluatieverslag uitbrengen over de nieuwe Technische Verordening die een jaar geleden is ingegaan en waar het verbod op pulsvisserij onder valt. Dit werd duidelijk na de bespreking van het ICES-rapport over de pulsvisserij in de Visserijcommissie van het Europees Parlement. In zijn presentatie vertelde Mark Dickey-Collas, voorzitter van de adviescommissie van ICES, over de onafhankelijkheid van ICES, de onderzoeken die al sinds 2006 zijn uitgevoerd naar pulsvisserij en de resultaten daarvan. Intussen blijven Europarlementariërs uit Franse, Spaanse, Ierse en Italiaanse hoek beweren dat ICES niet onafhankelijk is en dat het pulsvisserij-onderzoek is ingestoken door Nederland. Dickey-Collas zei dat het ICES-onderzoek uitwijst dat pulsvisserij onder meer selectiever op tong vist, zorgt voor minder ongewenste bijvangst en de impact op het ecosysteem vermindert. Ook zei hij dat de kans op letsel bij organismen die blootgesteld

worden aan de puls verwaarloosbaar is, dat het bestandsbeheer niet in gevaar wordt gebracht door de pulsvisserij en dat het brandstofverbruik sterk gereduceerd wordt door gebruik van het pulstuig.

◆ Er komt een stimuleringsregeling van € 40 miljoen voor bundeling en verplaatsing van vracht van de weg naar de binnenvaart en het opzetten van frequente bargelijnendiensten. Het kabinet heeft met de regio's afspraken gemaakt om de bereikbaarheid van weg, water en spoor op veel plekken in Nederland te verbeteren. Een overzicht van alle afspraken die in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) zijn gemaakt, is naar de Tweede Kamer gestuurd. Minister Van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) wil het



vervoer over water voor vervoerders en verladers aantrekkelijker maken. Met de subsidieregeling wil zij dagelijks minstens 1.000 vrachtwagens van de weg halen. Daarnaast heeft de minister besloten dat alle 500 resterende rijks ligplaatsen voor de binnenvaart worden uitgerust met walstroomvoorzieningen. Ook de aanleg van kademuren wordt gestimuleerd met een regeling van € 10 miljoen voor regionale initiatiefnemers.

◆ In totaal 2200 mensen zullen de komende vijf jaar begeleid worden naar werk en scholing in de sectoren transport & logistiek, personenvervoer én binnenvaart. Dat is het doel van een leerwerkakkoord dat op 27 november jl. digitaal is ondertekend door diverse partijen. Onderdeel van het akkoord is onder meer een nieuwe MBO-opleiding 'Entree tot de Haven' die beter aansluit op de arbeidsmarkt, meer opleidingstrajecten voor matrozen en schippers, 300 Carrière Start Garanties en inspelen op een mogelijke vraag naar meer declaranten vanwege de Brexit. De afspraken zijn bedoeld om mensen in onder meer de binnenvaart aan de slag te laten gaan en op die manier ook de sectoren toekomstbestendig te laten blijven. De verwachting is dat de komende jaren de werkgelegenheid in de drie sectoren verder zal groeien.

◆ Castor Marine heeft de maritieme satelliet-internetprovider SeaVsats overgenomen. SeaVsats ging op 23 november jl. failliet waarna er zorgen ontstonden over bellen, internet en tv op zee. Met deze overname zorgt Castor Marine voor continuïteit van de internetdiensten. Het Castor

Marine-team werkt momenteel 24/7 om de betrokken schepen te migreren naar de eigen VSAT-netwerkinfrastructuur. Elsa Bruggink, curator SeaVsat is verheugd dat er een overeenkomst is met Castor Marine. 'Voor veel klanten is hun satellietverbinding op zee cruciaal voor hun bedrijf.' Ivo Veldkamp, ceo van Castor Marine, zegt: 'Ik ben blij dat we met de acquisitie van deze contracten nu alle SeaVsat-klanten continuïteit van internettoegang kunnen garanderen. Het belangrijkste voordeel voor de SeaVsat-klanten is dat ze nu rechtstreeks zaken doen met een VSAT-netwerkbeheerder, in plaats van een wederverkoper van VSAT-services. Deze overname versterkt onze positie op de wereldwijde maritieme connectiviteitsmarkt en tegelijkertijd zorgen we voor het welzijn van mensen op zee.'

◆ Langs de Waal tussen Tiel en Nijmegen heeft Rijkswaterstaat een nieuw praktijkgebied voor drones in gebruik genomen. Onder de naam 'Drone2Go' gaan RWS en hulpdiensten testvluchten met autonome drones uitvoeren om sneller een overzichtsbild te krijgen van een incident op de vaarweg. Bij aanvaringen, lozingen, drenkelingen, brand aan boord van een schip, afgevalen lading of oliecontaminaties zorgt de drone voor realtime-overzichtsbelden vanuit de lucht. Een zelfstandig vliegende drone wordt voorgeprogrammeerd en komt met één klik op de kaart precies uit waar RWS hem wil hebben. De inzet van drones leidt tot minder hinder voor de scheepvaart, geringere milieuschade en kostenbesparingen. Met Drone2Go wil RWS uiteindelijk op meerdere locaties in het land vaste landings- en vertrekpunten voor autonoom vliegende drones realiseren. Het praktijkgebied aan de Waal is de eerste locatie in dit kader. In dit gebied werkt RWS samen met politie, brandweer, ILT aerosensing en de NVWA onder de naam 'Drone2Go'.

Van de marine

◆ De Nederlandse marine gaat de centrale walbewaking (CWB) op de Marinebasis Den Helder voor de komende 6 jaar volledig uitbesteden bij Atlas Professionals. Op 29 oktober jl. bezegelde Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal Rob Kramer de samenwerking met detacheerder Atlas Professionals. 'Technisch personeel is schaars en de marine wil de wachtbelasting van het varend personeel terugdringen. Daarom is ervoor gekozen om de centrale walbewaking uit te besteden aan Atlas Professionals als civiele dienstverlener. Naast het leveren van personeel zal Atlas na de intensieve samenwerking met en opleiding van de Marine tijdens een transitieperiode ook de coördinatie volledig op zich nemen,' aldus Robin van Woerden, commercieel manager bij Atlas Professionals.

◆ Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS) en Thales hebben een contract getekend voor



de levering en integratie van het missie- en gevechtssysteem van de nieuwe MKS 180-fregatten van de Duitse marine. Aan de gunning van het contract aan het Twentse defensiebedrijf ging een jarenlange voorbereiding vooraf doordat de opdrachtgever zo'n 7000 eisen stelde bij de bouw. Het contract vertegenwoordigt een waarde van € 1,5 miljard. Het systeem van Thales omvat het Tactics Combat Management System en het AWWWS Fire Control Cluster. Het contract omvat de realisatie van vier scheepssystemen, logistieke diensten en meerdere test- en trainingslocaties op het land. Eerder dit jaar hebben Damen en het Duitse Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr het contract getekend voor het ontwerp en de bouw van vier MKS-180 fregatten.

Van de havens

◆ De omzet van de maritieme cluster, exclusief zee- en binnenhavens, bedroeg vorig jaar € 70 miljard. Dat betekent een groei van 2% ten opzichte van 2018. Ook de werkgelegenheid steeg licht. Dat blijkt uit de bekendgemaakte jaarlijkse cijfers van de Maritieme, Haven- en Binnenhavenmonitor. In de Maritieme monitor beschrijft minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat, haar visie op de huidige situatie: 'Het jaar 2019 heeft met de ogen van nu veel weg van de stilte voor de storm. De gevolgen van Covid-19 op de wereldeconomie zijn ongekend. Wereldwijd wordt alles op alles gezet om de gezondheid van de mensen te beschermen en de economische gevolgen zo goed mogelijk op te vangen. Natuurlijk heeft de pandemie ook forse invloed op de gehele maritieme cluster. De cijfermatige vertaling daarvan zullen we uiteraard terugzien in de Maritieme monitor van 2021. Zeker met dit alles in het achterhoofd is te stellen dat 2019 een rustig en stabiel jaar was.'

◆ Door intensiever samen te werken gaan de vijf grootste Nederlandse zeehavens nieuwe uitdagingen aan rond digitalisering, verduurzaming en klimaatverandering. 'Samenwerking is de sleutel tot succes voor onze havens om ook de komende jaren bovenaan de wereldranglijst te staan', schrijft minister Van Nieuwenhuizen in de Havennota die ze naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Met de Havennota benoemt Van

Nieuwenhuizen de uitdagingen voor de Nederlandse havens tussen 2020 en 2030 en geeft zij aan hoe de overheid en de havens hier samen op kunnen inhaken. Bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering en de uitwisseling van digitale informatie tussen havens, bedrijven en overheidsdiensten. Dit moet leiden tot nieuwe logistieke oplossingen en digitale innovaties. Verder draagt digitalisering bij aan de kwaliteit, betrouwbaarheid en efficiëntie van havenprocessen. Denk bijvoorbeeld aan een planning die dankzij extra data de aankomst- en vertrektijden van zeeschepen in de Rotterdamse haven optimaliseert en daarmee ook de uitstoot van schepen terugbrengt. Verder zetten de Nederlandse havens in op verschillende duurzaamheidsontwikkelingen, zoals walstroom voor zee- en binnenvaartschepen, buisleidingen voor waterstof en CO2 transport en circulaire afvalstromen in havens.

◆ Tienduizenden vrachten gaan de komende jaren niet langer over de weg, maar over het water. Nieuwe ontwikkelingen in de grote havens maken dat mogelijk, zo constateren Deal Drecht Cities en Havenbedrijf Rotterdam. Beide organisaties blijven nog tenminste tot 2023 samenwerken, met positieve gevolgen voor de binnenvaart. Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht hebben de afgelopen jaren samen met het bedrijfsleven Dordrecht Inland Seaport neergezet als aantrekkelijke haven voor de maritieme maakindustrie, logistiek en bulkoverslag. Voor de



promotie en economische acquisitie daarvan zijn in 2016 het Havenbedrijf en Deal Drecht Cities een samenwerking aangegaan voor vier jaar.

◆ Met ingang van 1 januari 2021 betalen (zee-)schepen die aanmeren in North Sea Port nog maar één tarief voor het hele grensoverschrijdende havengebied. Wie meer goederen aan de haven bindt en duurzaam is, wordt extra beloond. De tarieven worden in 2021 en 2022 niet geïndexeerd. Of een zeeschip nu in Vlissingen komt, of in Terneuzen of Gent; dat maakt vanaf januari niet langer meer uit voor wat de tarifiering betreft. Zeeschepen betalen nog maar één keer voor toegang tot de haven, het gebruik van de haveninfrastructuur en het goederenvolume, ongeacht waar in het gebied men wil aanmeren. Elk schip dat de haven

bezoekt, betaalt voortaan één basisprijs - op basis van het bruto tonnage van het schip. Dit 'basisticket' geeft schepen en klanten een vlotte en efficiënte toegang tot de haven, voor onder meer het aanmeren en het verblijf in de haven, het gebruik van het haveninformatiesysteem, de nodige diepgang, en toegang tot de sluisplanning in Terneuzen.

◆ De grootste zeesluis ter wereld, die op dit moment wordt gebouwd in IJmuiden, gaat officieel 'Zeesluis IJmuiden' heten. De keuze voor deze naam is de uitkomst van een naamgevingscampagne die afgelopen voorjaar werd gestart door de gemeente Velsen en Rijkswaterstaat. Uit alle inzendingen maakte de naamgevingscommissie van de gemeente Velsen een selectie. Daarna heeft een jury, die bestond uit de nabije bureaus van de zeesluis, een Top 5 bepaald. Tot slot heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente de naam 'Zeesluis IJmuiden' uitgekozen. De naam werd in totaal vijf keer ingezonden. Al deze indieners ontvangen een taart met daarop de naam. De inzender die de naam als eerste opstuurde, krijgt daarbij ook een uitnodiging om aanwezig te zijn bij de opening van de sluis in 2022.

◆ Boskalis gaat de overnachtingshaven in de Beijenwaard bij Spijk aanleggen. Rijkswaterstaat heeft de opdracht aan Boskalis gegund. De overnachtingshaven moet voorzien in 50 ligplaatsen voor binnenvaartschepen. De komende tijd begint Boskalis met de voorbereidingen van de werkzaamheden. De daadwerkelijke aanleg start in het voorjaar van 2021. Schippers kunnen naar verwachting in 2023 gebruik maken van de overnachtingshaven. Minister Van Nieuwenhuizen is blij met deze stap: 'Mooi dat de voorbereidingen nu kunnen starten. We hebben de binnenvaartschippers hard nodig voor het vervoer van onze goederen. Om dit veilig en goed te kunnen doen, is het van belang dat er voldoende ligplaatsen zijn waar ze met hun schepen kunnen overnachten.'

Sleepvaart berging offshore

◆ De Kustwacht gaat bij een ruwe Noordzee meer vrachtschepen waarschuwen als ze langs de Waddeneilanden willen varen. Tot nog toe werden alleen schepen langer dan 300 m gewaarschuwd dat ze containers kunnen verliezen, maar nu geldt er ook voor kleinere containerschepen een advies. De Kustwacht heeft daartoe besloten op basis van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en vervolgonderzoeken van het Wageningse instituut Marin, nadat in het verleden het containerschip 'MSC Zoe' 342 containers verloor bij de Waddeneilanden. Containerschepen langer dan 200 m wordt geadviseerd om bij een golfhoogte van 4,5 m of meer



de noordelijke vaarroute te nemen om de kans op containerverlies te verkleinen. Schepen tussen de 100 en 200 m krijgen bij een golfhoogte van 3,3 m al het advies extra maatregelen te nemen, of eventueel een alternatieve koers te varen. Voor die schepen is echter het risico op containerverlies op beide routes ongeveer even groot onder gelijke omstandigheden, stelt de Kustwacht. De Kustwacht benadrukt dat het gaat om een advies, omdat ze geen mandaat heeft om verkeersaanwijzingen op te leggen. 'De kapitein is niet verplicht dit advies op te volgen.'

◆ De berging van het achterschip van de bij Mauritius gestrande en gebroken bulkcarrier 'Wakashio' is onverwacht aan de neus van Smit Salvage voorbij gegaan. Vijf bergingsbedrijven hadden ingeschreven op de tender om het achterschip van het rif bij Pointe-d'Esny te verwijderen. Omdat Smit Salvage zich in augustus al had ingezet om het voorschip te bergen en in ruim 3000 m diep water af te zinken, leken de Nederlanders favoriet. Mede omdat zij ook al de milieugevaarlijke stoffen uit het achterschip hadden verwijderd. De Japanse P&I Club, die de selectie deed, besliste echter samen met manager Nagasaki Shipping en eigenaar Okiyo Maritieme Corporation anders. Het bergingswerk is gegund aan het Chinese bedrijf Lianyungang Dali Underwater Engineering. De Chinezen moeten nu nog voor het stormseizoen het wrak van het rif weghalen. In totaal gaat het om circa 8000 ton staal. Een veeleisende operatie, omdat die in een zeer kwetsbaar natuurgebied moet worden uitgevoerd.

◆ Gasunie heeft een tender uitgegeven voor de aanleg van een 20 km lange pijpleiding in zee om CO₂ uit het Rotterdamse havengebied in een leeg Noordzeegasveld te kunnen opslaan. Het gaat om het leggen van een stalen leiding met een diameter van 16 inch die is voorzien van een betonnen gewichtscoating. De leiding moet in een sleuf in de zeebodem worden gelegd en afgedekt. De pijpleiding is onderdeel van het Porthos CCS-project. CSS staat voor Carbon Capture and Storage, ofwel het afvangen en opslaan van CO₂. Voor dit project wordt ook een landleiding gelegd, dwars door het Rotterdamse havengebied. Hierop worden Air Liquide, Air Products, ExxonMobil en Shell aangesloten. Doel is om gedurende 15 jaar circa 2,5 miljoen ton CO₂ per jaar uit het Rotterdamse havengebied

af te voeren en in de zeebodem op te slaan. Dit komt neer op 10% van de totale emissie in dit havengebied. De Europese Commissie heeft € 102 miljoen beschikbaar gesteld. De totale kosten van het project worden geschat op 450 tot 500 miljoen euro.

◆ Heerema Marine Contractors heeft met het kraanschip 'Sleipnir' het Tolmount-gasproductieplatform in de Britse sector van de Noordzee geplaatst. Dit is gebeurd in opdracht van operator Premier Oil. Het platform is in 26 maanden tijd gebouwd bij Rosetti Marino in Italië. Op de Heerema-ponton H-408 zijn na de oplevering de 2.350 ton wegende jacket, de 2.500 ton wegende topside en de fundatiepalen van Ravenna naar het Tolmount-veld in blok 42/28d versleept. Daar zijn op 12 en 13 oktober jl. met de 'Sleipnir' de jacket en de topside in 51 m diep water geïnstalleerd. Op het platform worden in totaal vier gasproductieputten aangesloten. Premier Oil en partner Dana Petroleum verwachten in het tweede kwartaal van 2021 de gasproductie via het platform te kunnen opstarten. De partners hebben elk een belang van 50% in het Tolmount-project. Het geproduceerde gas wordt via het Humber Gathering System aangeland bij de gasterminal in Easington. Het Tolmount-gasveld ligt 40 km uit de Engelse kust.

◆ Rijkswaterstaat heeft de laatste fase van de verruiming van de Twentekanalengedund aan Combinatie Van Oord - Hakkers - Beens. De waterbouwbedrijven starten met de werkzaamheden in het voorjaar van 2021 en duren tot eind december 2022. Door het verruimen van de vaarweg zijn de havens van Almelo, Hengelo en Enschede straks beter bereikbaar en kunnen grotere schepen veiliger en vlotter doorvaren. Dit is een stimulans voor de regionale economie en transport over water wordt extra aantrekkelijk gemaakt. De combinatie Van Oord - Hakkers - Beens is onder meer verantwoordelijk voor het verruimen van het kanaal, het vervangen van de huidige damwanden over een lengte van 35 km en het aanbrengen van een zelfdichtende laag op de bodem van het kanaal. Ook leggen de waterbouwers 13 km aan natuurvriendelijke oevers aan.

Wereldscheepvaart

◆ Door een tekort aan lege containers in Azië loopt de export naar Europa vertraging op, kan de wereldwijde handel verstoord worden en kunnen prijzen voor logistieke bedrijven en uiteindelijk consumenten gaan stijgen. Daarvoor waarschuwen transporteconomen en brancheorganisaties voor transport en logistiek. Het tekort aan containers is volgens Fenex, de brancheorganisatie van de transportbemiddelaars, ontstaan door een overschot aan export vanuit China. Normaal gesproken worden lege containers weer verscheept naar landen waar

een tekort is. Omdat rederijen, de eigenaars van de containers, schepen uit de vaart hebben gehaald en minder zijn gaan varen, lukt dat nu niet. Door de coronacrisis daalde de export vanuit China, maar inmiddels is de wereldeconomie weer aangetrokken. De branchevereniging roept rederijen op weer meer te gaan varen en de containers beter te verspreiden over de wereld.

◆ Piraten in de Golf van Guinee hebben half november 14 Chinese bemanningsleden van het 50.000 dwt zware-ladingschip 'Zhen Hua 7' ontvoerd. Een aanval op het actieschip 'Bob Barker' van Sea Shepherd werd afgeslagen. Het aantal ontvoerde bemanningsleden in de wateren voor de kust van Togo tot Equatoriaal-Guinee is in 2020 opgelopen tot 110. De overval op de 'Zhen Hua 7' had plaats op 80 mijl ten noordoosten van het eiland Sao Tomé en Príncipe. Van de 27 bemanningsleden werden er 14 door de piraten meegenomen. Piraten zijn de laatste weken bijzonder actief.

◆ De Finse ferry 'Viking Grace' is 21 november jl. met ruim 400 mensen aan boord vastgelopen bij Mariehamn, Åland-eilanden in de Oostzee. Inmiddels is het schip vlot getrokken. De 331 passagiers en 98 bemanningsleden brachten de nacht door op de 'Viking Grace', die aan de grond liep op slechts een paar honderd meter van de



ferryterminal in Mariehamn, de belangrijkste plaats van de archipel. Sleepboten trokken het schip van het ondiepe water en sleepten het naar de terminal. De veerboot was onderweg van Stockholm via Mariehamn naar Turku in Finland. Er stond een harde wind en er was veel regen. Verschillende andere veerdiensten waren niet uitgevaren. Viking Line-topman Jan Hanses vertelde eerder aan de Finse omroep YLE dat het leek alsof een krachtige windstoot het schip naar de kustlijn had geblazen waar het vastliep. De 218 m lange 'Viking Grace' is gebouwd in 2012 en kan 2800 passagiers vervoeren. Er werden geen lekkages gemeld op het schip en de eerste inspecties door duikers hadden geen schade aangetoond. In september liep een ander schip van 'Viking Line' vast bij de Åland-eilanden.

◆ De Zuid-Koreaanse regering dreigt met strafmaatregelen tegen containerrederijen vanwege het in de kou laten staan van Koreaanse verladings. Verschillende rederijen plegen volgens de Koreaanse overheid contractbreuk door hun beperkte vrachtruimte te reserveren voor Chinese verladings die bereid zijn hoge spottarieven te betalen, waardoor Koreaanse exporteurs ondanks gemaakte afspraken buiten de boot vallen. Het Koreaanse ministerie van Oceanen en Visserij riep vertegenwoordigers van negen rederijen op het matje en waarschuwde dat er een onderzoek naar hun gedragingen zal worden ingesteld zodra er een officiële klacht wordt ingediend. De negen rederijen zijn Maersk, MSC, CMA CGM, Cosco, Yang Ming, HMM, Sinokor, KMTC en SM Line.



Belgisch nieuws

◆ De stad Antwerpen, Port of Antwerp, Politiezone Antwerpen en Brandweer Zone Antwerpen ontwikkelen en testen momenteel een eigen particulier 5G-netwerk. Het netwerk kreeg de naam Minerva en moet de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van digitale toepassingen verhogen. Particulier 5G-netwerk Minerva wordt ontwikkeld door technologiebedrijf iSea in samenwerking met Ericsson. De haven, politie en brandweer willen dankzij het netwerk de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van hun digitale toepassingen, zoals apps, livestreaming en drones, verhogen. 'Het zal onze toekomstige werking op het vlak van scheepvaart, veiligheid en ecologie ondersteunen', vertelt havenschipen Annick De Ridder. 'Maar het vormt ook de ideale basis voor de ontwikkeling van 5G-toepassingen met een hoge snelheid voor automatisering, logistiek, veiligheid en beveiliging. Als Haven-

bedrijf nemen we een voortrekkersrol op in de digitale transformatie van het havenecosysteem en leggen we zo ook een basis voor nieuwe jobs van de toekomst.'

◆ Twee verenigingen die watergebonden bedrijven en gebruikers van het vaarwater in Vlaanderen vertegenwoordigen, zijn gefuseerd. Hierdoor ontstaat er per direct een centraal aanspreekpunt voor vaarwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv. De vertegenwoordigers van de bedrijven bundelen hun krachten en expertise. De vzw Netwerk De Scheepvaart en de vzw Waterwegen en Zeekanaal beslisten onlangs om - in navolging van de waterwegbeheerder - te fuseren tot een sterkere, efficiëntere en toekomstgerichte organisatie: Netwerk De Vlaamse Waterweg vzw - dat vanaf heden watergebonden bedrijven en gebruikers in Vlaanderen vertegenwoordigt. Als eerste voorzitter van de nieuwe vereniging werd Francis

Wanten aangewezen. Hij zal bijgestaan worden door de Raad van Bestuur.

◆ De Belgische bouwer Besix en Jan De Nul Group zijn geselecteerd voor de uitbreiding van de haven van Fujairah, in het gelijknamige emiraat in de Verenigde Arabische Emiraten. De werken voor het Dibba Bulk Handling Terminal Project werden toegekend door de haven van Fujairah (Golf van Oman). De haven is een van de belangrijkste olieopslagcentra ter wereld en de op één na grootste scheepsbunkerhub ter wereld. Het design & build-contract bestaat uit de vaargeul en het uitbaggeren van het havenbassin, het opspuiten van golfbrekers en de bouw van een 765 m lange kademuur. Verder worden funderingen voor scheepsladerrails en haveninfrastructuur, nutsvoorzieningen en navigatiehulpmiddelen voorzien. De bestaande vissershaven in Fujairah zal worden verplaatst. ◀

De rubrieken op deze pagina's zijn samengesteld door ons redactielid Piet Jalhay. De volgende bronnen worden hierbij geraadpleegd: Weekblad Schuttevaer en Visserijnieuws. De foto's zijn van Willem Moojen.

I.V.M. CORONA CHECK DE INFORMATIES EN WEBSITES VAN DE EVENEMENTEN!!!!

VERENIGING VAN OUD-EMPLOYÉ'S DER VEREENIGDE NEDERLANDSCHE SCHEEPVAART-MAATSCHAPPIJ VNS VERENIGING

V.N.S.-sociëteit elke eerste donderdag van de maand vanaf 10.00 uur in Restaurant 't Wapen van Kennemerland, Ramplaan 125 te Overveen (gem. Haarlem). Info P. Wagner, Westdijk 26, 1847 LH Zuidschermmer. Tel: 072 - 5044366. E-mail: wagner@hetnet.nl
Lid worden: www.vns-voe.nl
Tel: 0514 - 563 957. g.van.lonkhuijze@hetnet.nl
Gerrit van Lonkhuijzen.

STICHTING ZEE- EN HAVENMUSEUM 'DE VISSERISCHOOI'

T/m 21 maart 2021 verkooptentoonstelling 'NAAR ZEE'. Geschilderde scheepvaart door Fred Boom. Fred Boom signeert. Zie website.
Maritieme Fotoruilbeurs eerste zaterdag van de maand. De volgende motorendraaidag zal zijn op zaterdag 30 januari. Openingstijden: woensdag-, zaterdag- en zondagmiddag van 13.00 tot 17.00 uur. Andere tijden tijdens de schoolvakanties.
Havenkade 55, 1973 AK IJmuiden. Tel: 0255 - 538007. E-mail: info@zeehavenmuseum.nl
www.zeehavenmuseum.nl

ZEEUWS MARITIEM MUZEEUM VLISSINGEN

Nieuwendijk 11, 4381 BV Vlissingen.
Tel: 0118 - 412498. E-mail: info@muzeem.nl
Website: http://www.muzeem.nl

MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

Van 12 februari 2021 t/m 4 september 2022 'Maritieme Meesterwerken'.
Zes eeuwen maritieme schilderkunst.
Openingstijden: dinsdag t/m zaterdag: 10.00 tot 17.00 uur. Zon- feestdagen en tweede kerstdag: 10.00 tot 17.00 uur. www.maritiemmuseum.nl

VERENIGING VAN OUD-LEERLINGEN DER ZEE-VAARTSCHOOL WILLEM BARENTSZ TERSCHELLING EN HET MARITIEM INSTITUUT (MIWB)

Elke derde vrijdag van de maand: Sociëteit Oud-WBS-ers, Hotel Oepkes West-Terschelling.
Voor het laatste nieuws en nadere informatie raadpleeg www.vozt.nl of www.miwb.nl
wbsocieteit@gmail.com

MARITIEM TREFPUNT ALMERE

Maritiem Trefpunt. Xenonstraat 164, 1362 GH Almere. www.maritiemtrefpunt.nl
Info: Jan Nierop Tel: 036 - 5334411. Openings-tijden: maandag en dinsdag 13.30 - 16.00 uur.

KONINKLIJKE ROTTERDAMSCH LLOYD ERFGOED IN HET LLOYD-ATELIER

Permanente expositie en het Slamant-monument. Fons van der Heijdenstraat 55, 5534 AT Netersel. E-mail: Lloydexpo19@gmail.com
Tel: 0497 - 840999. Website: www.lloydatelier.nl
Facebook: www.facebook.com/
KoninklijkeRotterdamscheLloyd

STICHTING KOOPVAARDIJPERSONEEL 1940-1945

Contact Veteranen: Marja Tromp 010 - 2470570.
E-mail: marja.tromp@planet.nl

MUSEUM VLAARDINGEN

5000 jaar leven in de delta.
www.museumvlaardingen.nl Westhavenkade 53-54, 3130 KA Vlaardingen. Tel: 010 - 4348722.

VOK (Vereniging van Oud-Kweekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam)

Secretariaat: mr M.W. Zier, Voltastraat 16, 1171 BP Badhoevedorp. Tel: 020 - 6595992.
E-mail: secretaris@vok.nl www.vok.nl

MARINE MUSEUM DEN HELDER

Zeeslag. In de tentoonstelling 'Zeeslag!' vaar en leef je mee met de opvarenden van twee belangrijke zeeslagen: de Tocht naar Chatham (1667) en de Slag in de Javazee (1942).

Openingstijden: dinsdag - vrijdag 10.00 tot 17.00 uur. Zaterdag en zondag 12.00 tot 17.00 uur.
Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder.
Tel: 0223 - 657534. info@marinemuseum.nl

DE KROONVAARDERS (VERENIGING VAN OUD KNSM-ERS)

Reünie komt te vervallen. Info: Anton Roos.
E-mail: aroos@ziggo.nl. Tel: 0226 - 340740.
www.kroonvaarders.nl

NATIONAAL REDDINGMUSEUM DORUS RIJKERS

Willemsoord 60 G, 1781 AS Den Helder.
www.reddingmuseum.nl

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORN-VAARDERS

De Oudheidkamers zijn geopend van 1 april t/m 30 september op woensdag van 11.00 tot 16.00 uur. Buiten deze tijden voor groepen alleen op afspraak. Bezoekadres: Achterom 17, Hoorn (Oudheidkamers). Tel: 0229 - 215964.
www.kaaphoornvaarders.nl
E-mail: info@kaaphoornvaarders.nl

VRIENDEN VAN DE POLLUX

Info: Willem Verdonk:
verdonk.willem.vito@gmail.com
www.vriendenvandepollux.nl

REUNISTENVERENIGING ZEEVAARTSCHOOL DEN HELDER

Wij zijn op zoek naar oud-scholieren die de Zeevaartschool in Den Helder hebben gevolgd.
Info www.ankerpark.nl Martin Haeck.
E-mail: m.haack@upcmail.nl Facebook:
Zeevaartschool Ankerpark Den Helder.

VERENIGING VAN OUD-EMPLOYÉ'S DER KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

Zaterdag 20 maart 2021. Voorjaarsreünie en ALV te Egmond aan Zee.
Zaterdag 12 juni 2021 Boottocht Hattem - Deventer en vv.

Zaterdag 2 oktober 2021 Najaarsreünie met diner in 'De Reehorts' te Ede.
VNS soos op de eerste donderdag van de maand.
Tel: 06 - 48788573.
E-mail: hzantkuijl@hetnet.nl Harrie Zantkuijl
www.kpm1888.nl

VRIENDEN VAN HET SS. 'ROTTERDAM'

Info: www.stoomschiprotterdam.nl
E-mail: info@stoomschiprotterdam.nl
Klaas Krijnen voorzitter stichting.
Tel: 023 - 5247269.

VERENIGING DE LIJN. (NASM- HAL)

De SOOS: elke derde donderdagmiddag van de maand van 13.00 uur tot 16.00 uur in de crewmessroom van het ss. 'Rotterdam'. Toegang gratis voor leden en speciale prijs voor het parkeren. Martien Hoegen. Bestuurslid evenementen.
E-mail: martien@hoegen.eu

VOSMOGA (VERENIGING VAN OUD-STUDENTEN MARITIEM ONDERWIJS GROOT AMSTERDAM)

Secretariaat: De heer Ko Jonker
E-mail: kojunker@gmail.com.
Website: www.vosmoga.nl

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM

Wisseltentoonstelling 73: Sleepboten in oorlogstijd (2). Door de Coronaproblematiek is het museum vanaf 25 juli a.s. voorlopig alleen open op woensdag- en zaterdagmiddag van 13.30 tot 17.00 uur. Toegang via de ingang Hoogstraat 1, Maassluis. Adres: Hoogstraat 1-3, 3142 EA Maassluis. Tel: 010 - 5912474.
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl

SCHEEPVAART MUSEUM AMSTERDAM

T/m 5 april 2021 toont Het Scheepvaartmuseum in samenwerking met de Dutch National Portrait Gallery de tentoonstelling Engelen van de Zee van fotograaf Stephan Vanfleteren.
Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam.
Openingstijden dagelijks 9.00 tot 17.00 uur.
www.hetscheepvaartmuseum.nl

KONINKLIJK COLLEGE ZEEMANSHOOP

Adres: Muntplein 10A, 1012 WR Amsterdam.
Openingstijden: dinsdag, woensdag en donderdag van 10.00 tot 14.00 uur. Maandag, vrijdag, zaterdag en zondag gesloten. Tel: 020 - 625 3515.

STOOM MACHINE MUSEUM MEDEMBLIK

Openingstijden: dinsdag t/m zondag open van 10.00 tot 17.00 uur. Kijk op de evenementenkalender voor de evenementen en extra activiteiten. Tijdens de schoolvakanties is het museum zeven dagen per week open én onder stoom. Het museum is goed toegankelijk voor rolstoelen.
Adres: Oosterdijk 4, 1671 HJ Medemblik. Tel: 0227 - 544732. www.stoommachinemuseum.nl

Opgave en informatie over deze agenda Fred en Agnes Boom: agneslammertsma@gmail.com
075-6702255

De 'Kallio' van ESL Shipping (zie Bij de voorplaat) in de nieuwe kleurstelling van de Finse rederij.

Foto: Ambro Dobbenga

