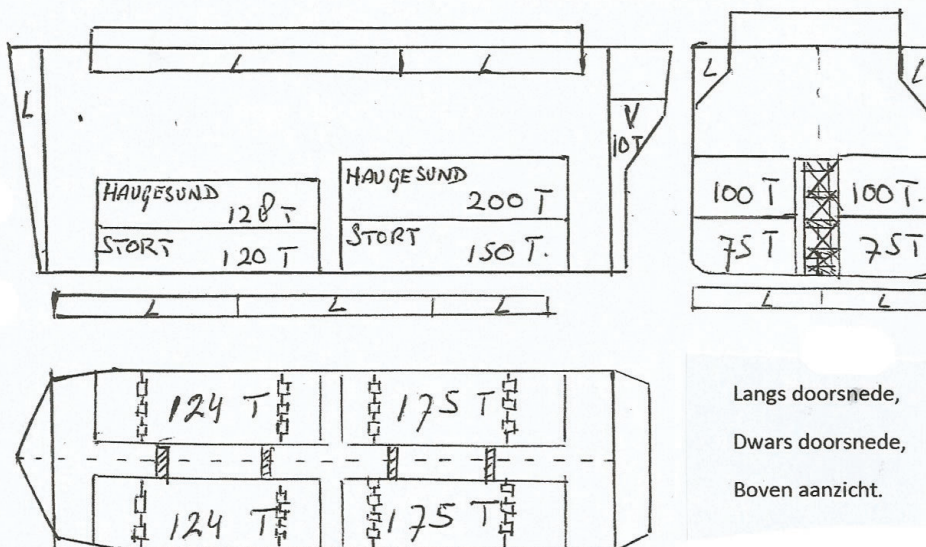


# Noordzee in de Winter

Het was in december 1967, ik voer als Stuurman op de ms Sandenburgh van Wm. H. Muller & Co (Batavier) NV, een coaster met een ruim en trunktanken gebouwd bij Scheepswerf De Dollard, P. Doornbos te Tjamsweer (Appingedam) 499 brt, 673 ton dw, 50,25 x 7,89 x 4,20 x 3,68 lxbxhxd, MAN 410 pk, 10 knopen. Het schip was gebouwd voor de Rotterdam - Middlesborough dienst, als vervanger van de Veenenburgh, lading veel lang ijzer en wat stukgoed, bleek al snel een verkeerde inschatting te zijn, minder langijzer maar meer stukgoed, in 1961 kwam de Brittenburgh in deze dienst en deed er ook nog Aberdeen bij, hier door werden de Sandenburgh en Rozenburgh overbodig, de wilde vaart in. Op 28 november in Rotterdam aangekomen vanuit Lissabon, bemanning bestond uit 9 man, Kapt., Strm, WTK, ass WTK, 4 matrozen en een Kok. In Rotterdam Kapiteins wissel, onze volgende reis zou voor de Noorwegen Rijnlijn zijn, laden in Walsum (Duisburg), eerst naar Werf Waalhaven heette toen nog Little Modern op Pier 4. Daar werd het schip klaar gemaakt voor de Rijn, het had van de nieuwbouw in 1957 strijkbare masten maar in die 10 jaar nooit gebruikt, na 2 dagen was het voor elkaar, voordat de masten gestreken werden laadboom op een leeg olievat zodat deze mee rolde gedurende die operatie. Tegen de fundatie van de voormast werd een aluminiumladder van 3,5 meter gesjord met een toplicht boven in, op stuurboord brugvleugel werd een vlaggenstok gemonteerd die voor de blauwe vlag was, des nachts werd er een looplamp in gehangen die behoorde te knippen, dit werd opgelost door de uitkijk de lamp aan en uit te laten schakelen, het was toch voor een eenmalig gebruik.

Op 30 november 1967 om 08.00 met een Rijnloods vertrokken naar Walsum. Zowel de Kapitein als ik hadden zeer weinig Rijn ervaring. Ik had in de zomervakantie in 1961 met een sleepschip de Damco 135 als jongen een reis naar Frankfurt am Main gemaakt. De Kapitein was gedurende een vakantie op de Lorrelei geweest, dus onze kennis hield niet over. De Loods vertelde dat er niet veel water op de Rijn stond, zoals altijd in deze tijd van het jaar. Mijn ervaring met dit schip was dat met 1 voet achter over zij het best stuurde. Ik vroeg aan de Loods of 1 voet trim kon, waarop hij zei geen probleem.

Op 1 december om 08.00 in Walsum gemeerd. De lading bestond uit staalplaten van verschillende afmetingen, de grootste 12 bij 3 meter. Een hijs was 8 ton, grootste plaat onder daar bovenop kleinere. In het ruim had ik eerst dikke kettingen laten klaar leggen, einde vast aan een spant, de kettingen hadden een certificaat voor 35 ton trekkracht, waren net zo groot als de ankerketting van het schip, alleen zonder dammetjes. Tussen de hijsen werd veel stuw hout gebruikt. De eerste loshaven in Noorwegen Haugesund 328 ton, tweede Stort 270 ton, totaal 598 ton. Er werden dus 4 stapels geladen, elke stapel werd met twee



kettingen gesjord, daar tussen het nodige stuw hout, stapel voor 124 ton elke kant, achter 175 ton elke kant, zie schets. Al met al de platen werden met de ketting over de top van het pak staalplaten terug naar hetzelfde spant, daar met zeer zware spanschroef tegen de spanten gesjord, alles opgestopt met stuw hout. Hierna werd de ruimte in het midden tussen de stapels opgevuld met 8" x 8" balken, zo op het oog degelijk sjourwerk.

Op 3 december 1967 22.00 vertrokken met 11'-02" voor,

12'-01" achter, de Rijnloods, welke gedurende belading steeds aan boord was, vroeg of het wat minder kon, op zijn minst gelijk lastig, na het vullen van de voorpiektank was de diepgang 11'-09" voor en achter, zo vertrokken. Naar beneden werd er voorzichtig gevaren het leek of je over een slecht wegdek reed,

hobbel de hobbel, om 03.00 viel het pot dicht, besloten werd op te draaien en anker presenteren, de Radar was er nog eentje met een vergrootglas, leuk voor een jacht maar niet op de Rijn voor mistnavigatie. Deze manoeuvre nam veel tijd in beslag, waardoor we verdaagden met de stroom naar beneden over enkele kilometers, na een lengte aan de grond ging het beter. Om 6 uur klaarde het uit en we waren om 15.00 aan de Parkkade, loods wissel en zeeklaarmaken, de weer voorspellingen waren niet best, diepe depressie passage in de nacht, besloten niet te vertrekken. De voorpiek weer ontballast, MG 1,30 mtr, nog overwogen de beide achterste truncktanks II te vullen, dat was  $40 + 40 = 80$  ton, vermindering MG naar 1,10 mtr. MG, leverde nog geen seconde slingertijd vermindering op en dan kwamen we over de Winter diepgang, dus niet.

Volgende morgen om 08.00 vertrokken met bestemming Haugesund, weer verbeterd NW 7, wel een hoge zee, buiten koers NNO, maar toch 5 mpu, in de loop van de dag en avond berichten over de volgende depressie, voorspelling windkrachten 9 tot 10, besloten te gaan schuilen in Den Helder, waren LS Texel al gepasseerd, terug, via het Molengat naar binnen, loodsdienst gestaakt, hielden de lichtenlijn van het Dijkzicht Ziekenhuis aan, waar in 1943 de zoon van leraar dhr. Bram van Weele was geboren, waarvan ik het vak Aanlopen Nederlandse zeegaten had geleerd. Veel grondzeeën, en ja hoor in eens slagzij over bakboord van 10 graden. Het was 5 december dus Sinterklaas, vol met verrassingen. Geen tijd voor ruim inspectie, na afmeren bleek van de stuurboord twee stapels de spanschroeven het begeven hadden, beide stapels waren naar bb geschoven de buffer van dikke balken was verdwenen, goede raad is duur, een overweging, lossen en opnieuw laden of niets doen, het laatste opnieuw sjourren en met ballast in sb truncktank 2, capaciteit 40 ton, de helling verminderd tot 5 graden over bb, daar dit laatste goedkoper en vlugger te bewerkstelligen is, hiervoor gekozen. Schade aan het schip beperkt, 2 spanten aan stuurboord voorschip beschadigd, leek wel of het met een schaar was ingeknipt, volgende dag gerepareerd door plaatselijke Scheepsreparatie bedrijf. Extra sjormateriaal, sjorogen aan de spanten aan bb laten maken en sjourren maar, met nog steeds een slecht gevoel. In de avond van 6 december klaarde het op, besloten als de verwachtingen redelijk zijn de volgende morgen te vertrekken. Gedurende deze tijd kun je op de Noordzee alles verwachten, maar wel winderig.



Op 7 december om 06.00 vertrokken via het Schulpengat naar buiten, werden voor gevaren door de Loodsboot, met koers Noord naar Haugesund zeeën van voren, namen veel water over, snelheid 4 mpu was te doen. De grootste zorg werd nu de stuurautomaat, een Arkas met vloeistof kompas, te veel roercommando's, bij telling 120 per minuut, besloten op hand over te gaan, luisterde slecht naar het roer. Op 8 december besloten inspectie in de stuurmachine kamer te houden, een hele toer omdat de ingang op het achterdek via een mangat, 2 voet hoog en een deksel met knevels geborgd. Achterdek stond om de haverklap onder water, dus een koers zoeken waardoor er minder water overkwam. Luik open snel met de WTK naar beneden en luik via dek sluiten, voor nood sturgerei is er een spreekbuis naar de stuurhuis.

Het was wel schrikken wat we zagen, de stuurmachine was elektrisch hydraulisch, de fundatie was de tanktop van de Achter Piek tank, dit was de drinkwater tank van 10 ton. De roerkoning met helmstok werd bediend door twee plunjers, deze plunjers waren verankerd op de tanktop, met extra versterking aan de onderkant, dus in de drinkwatertank. De plunjers waren daarop gemonteerd met bouten en moeren, de montage bouten omhoog en moeren in de stuurmachinekamer, nu waren de moeren los getrild en de bouten in de DW tank verdwenen, dus de plunjers waren alleen nog maar met de hydraulische leidingen en de helmstok aan het schip verbonden. Hoe bedenk je snel een oplossing, AP tank leeg pompen en bouten opnieuw aanbrengen, maar dan hebben we geen drinkwater meer, nood stuurgerei optuigen, was een wormwiel, ook geen goede oplossing, we kozen voor een paar grote bouten, lang genoeg en deze vast lassen. Bouten waren snel gevonden, dus die er alvast los in de gaten, bouten waren te klein, dus het geheel had nog 2 mm speling, het bleef zitten, er moesten 8 bouten in, de laatste 4 verlengd in de MK met rondstaal van 50 cm lengte, waardoor de bout er niet meer uit kon wippen. Dit alles werd uitgevoerd met een slingertijd van 7 tot 8 seconden, dus een circus act. Getracht elke 4 uur het geheel te inspecteren, maar het bleef zitten. Sturen op de hand aangehouden.

Slapen was altijd al een ramp op deze schepen, ook zusterschip Rozenburgh. Hut van de stuurman zat aan bb van de MK schacht onderdeks. Had twee poorten die in de winterdag gesloten werden met blinde kleppen. Kooi stond langscheeps tegen MK schot, ook de bank onder de poorten, tegen het voorschot die de ruimte opvulde tot het buro. De kooi was een schuifkooi, na uitschuiven kon er een half matras bij. Bij een beste haal werd ik gelanceerd door het uitschuiven van de kooi en kwam op de bank terecht en dat sliep veel beter zeker met slagzij over bb. Ik had altijd een idee dat ik in de kelder sliep. Ventilatie via een regelbaar pijpje uit het onderdeks, deur op de haak. Gordijnen dicht voor de privacy.

Op 10 december bij de loods naar Haugesund, de gemiddelde snelheid van Texel LS naar Haugesund Pilot 4,3 mpu, dus 7 dagen van Walsum naar Haugesund. Voor het meren al begonnen met lenzen op de AP tank tot 1 ton water over was, de volgende morgen de stuurmachine weer op de correcte wijze vast gezet. Waren om 21.00 gemeerd bij een scheepswerf, lading nog in dezelfde positie als bij vertrek Den Helder, was moeilijk om te lossen in de hijsen van 8 ton, af en toe plaat voor plaat, een pluspunt er was geen lading schade, de 11<sup>de</sup> onder loodsaanwijzing binnen door naar Stort, lossing ook bij een scheepswerf, de laatste hijs op 12 december er uit, geen verdere schade aan het schip. Het ruim moest leeg en schoon worden opgeleverd voor het laden van erts voor Rotterdam 481 ton en Duisburg 130 ton. We moesten laden in Sauda, 3 uur varen noord van Stort. We laden 3 bergjes erts, voor 181 ton, achter 300 ton voor Rotterdam en in het midden de 130 ton voor Duisburg. Nog de 13<sup>de</sup> december vertrokken, nu ging het sneller, maar het slingeren met MG 1,35 was niet veranderd. Terug weg van loods tot loods 457 mijl in 54 uur, 8,4 mpu dus niet slecht.

Bij aankomst te Rotterdam Waalhaven 16 december bericht dat de gehele lading in Rotterdam gelost zou worden wegens de lage waterstand op de Rijn, dus einde charter, zucht van verlichting niet meer de Rijn op en af. Nog dezelfde dag gelost en om 22.00 vertrokken naar Amsterdam, stukgoed laden voor New Castle. Totaal een half jaar aan boord gezeten, van 24-1-67 t/m 18-04-68, te Antwerpen afgelost.

De Sandenburgh heeft tot 1969 voor Muller gevaren, verkocht naar Trinidad met nieuwe naam Mercedes-N, 14 januari 1988 nabij Trinidad zware slagzij opgelopen, door de bemanning verlaten, later binnen gesleept in Chaguaramas. Na onderzoek afgekeurd voor de zeevaart. De geschiedenis herhaald zich, de eerste keer lukte het niet maar 11 jaar later wel, schepen houden niet van slagzij. De Rozenburgh was van een jaar later 1958, ook in 1969 verkocht als Atlantic Coaster onder Panama vlag, Italiaanse eigenaar en vaart nog als Acqua Azzurra thuishaven Siracusa-Italië, heeft wel in 1983 een nieuwe motor gekregen, een Caterpillar van 525 pk.

**Fred van der Vlies**