

Albert Koning, de Kapitein van landskaande



Koning, november 2021

foto: Ruud Ugen/Gerrit Dopper

Ik ben inderdaad aan *landskaande* geboren en wel van de wijk waar nu de Onstwedderweg in Nij Pekel ligt. Daar was ik de eerste zoon van vader Jan en moeder Margje Mulder, na mij kwamen nog zus Fennechien en de broers Sienus, Henk en Jan. De broers zijn nu (2021) alledrie al overleden. Vernoemd werd ik naar opa Mulder en niet naar opa Koning, in afwijking van de traditie natuurlijk. Er waren al een oom en neef Hendrik, daarmee was opa al vernoemd en bij ons kwam later Henk nog natuurlijk. Vertaald betekent Albert 'de zeer edele' en dat staat me wel aan! Aan de wijk, op nummer 89, hadden mijn ouders in 1934 een huis laten bouwen door Abel Hulzebos in een rij vrijstaande woningen waar ik op 28 maart 1935 het levenslicht zag.

De Onstwedderwijk liep tot aan Alteveer, daar eindigde ze blind. Aan het begin was Wieske's bedrijf dat pramen verhuurde. Aan de wegkant waren Nutswoningen gebouwd, vijf keer blokken van vier en aan die kant had Abel Hulzebos zijn timmerbedrijf en boomzagerij. Zijn vier zonen hebben later Hulmefa opgericht. In de oorlog kon je daar je klompen laten verzolen, versleten klompen konden zo weer een tijdje mee. Ze hadden een hele machine gebouwd waarmee dat snel ging: zolen onder klompen lijmen zodat ze minder snel zouden slijten. Aan deze wegkant stond ook de sigarenfabriek van Klok.



*Het geboortehuis van Koning, anno 2021
Onstwedderweg 89 Nij Pekel
(foto: Gerrit Dopper)*

Op de hele wijk was één fiets (op surrogaatbanden), bij de familie Schuur, daar hebben we allemaal mee leren fietsen! Op de hele wijk woonde in feite arbeidersvolk, één en dezelfde sociale laag en verschillen heb ik nooit veel van gemerkt. Wel woonden aan landskant meer kerkmensen, vooral ook nogal wat Lutherse.



Een blok van de Nutswoningen / Woningwetwoningen aan de Onstwedderweg, gebouwd ca 1916 en in 1985 afgebroken. Er stonden vier van zulke blokken aan de wegzijde.

Gezin Koning

Vader was sigarenmaker in het bedrijf van de familie en moeder was een schippersdochter die in Vreeswijk geboren was, later woonden haar ouders in Culemborg. Bij haar trouwen kwam moeder uit Den Haag, waar ze bij een drogisterij in dienst was. Voor haar was de verhuizing naar Pekela zeker een emigratie te noemen, maar ze heeft zich hier altijd thuis gevoeld. Ze is nooit Gronings gaan spreken, thuis was aanvankelijk Nederlands de voertaal maar dat veranderde nogal snel toen wij groter werden. Misschien noemden de buurtgenoten haar daarom wel 'juffrouw Koning' in plaats van 'vrouw Koning' zoals gebruikelijk. Ik sprak dan ook Nederlands toen ik naar de kleuterschool ging, maar binnen drie weken kende ik al Gronings!

Moe was de baas in huis, dat was duidelijk en moest ook wel. Ze was een struise vrouw die zich wel presenteerde en geen blad voor de mond nam. Ik kom uit een harmonieus gezin waar veel liefde was. We zijn van Christelijke Gereformeerde huize. Moeder was van huis uit Nederlands Hervormd maar ze werd automatisch CG, daar zal weinig debat over zijn geweest.

De Konings hadden familie in Den Haag en ze gingen wel eens op bezoek bij de familie en zo is de liefdesvonk tussen pa en moe overgeslagen.

Moe kon de huishouding goed voeren, ze had ook op een naaiatelier gewerkt en maakte voor het hele gezin de kleren. Uit de buurt kwamen de mensen ook wel bij haar met vragen op dit gebied. Ik kreeg in de oorlogstijd de kleren van een wat oudere neef en mijn broers die van mij natuurlijk. Eén van mijn herinneringen is dat wij een kraan in huis kregen, dat moet eind jaren-30 geweest zijn, de watertoren in Oude Pekela kwam in 1938 klaar. Daarvoor hadden we een pomp en een regenbak (buiten, sommige huizen hadden een regenbak binnenshuis).

Het geloof speelde in het gezin een belangrijke rol, zondags naar de kerk natuurlijk en dat moesten we lopende doen. Ik wilde later een keer op de fiets naar de kerk, we praten immers over ± 6-700 meter, maar dat verbood pa. We hebben er nog onenigheid over gehad, de zondagsrust moest geheiligd worden en daar paste fietsen niet bij.

Op zaterdag moesten we het versje en de tekst voor zondagsschool leren, dan overhoorde moe ons. Op school kregen we hier punten voor: als je hoog eindigde dan kreeg je met de Kerstviering het dikste boek. Dit was voor de ouders ook een prestatieding natuurlijk!

Op zaterdag moesten we ook het psalmversje leren voor maandag op de lagere school. Moe zorgde er ook hier voor dat we dit konden opzeggen. We kwamen de deur niet uit voordat we alles kenden!

Rondom de Onstwedderweg 1940 - 45

In 1940, bij het begin van de oorlog, werd de Onstwedderbrug door de Nederlandse soldaten opgeblazen. Daarvoor moesten alle omwonenden uit hun huizen vertrekken. Toen is vrouw Van Dijk gewond geraakt waar ze haar hele leven last van heeft gehad. Er was een prikkeldraad versperring aangebracht aan landskant in de lengte van de Onstwedderwieke. Een soort tankversperring (een sleuf dwars in de rijweg met opstekende zware ijzeren binten) was geconstrueerd aan de wegkant ter hoogte van Oww nr 4.

In verband met het opblazen van de Onstwedderbrug moesten we tijdelijk weg uit de buurt. Opoe Mulder, die bij ons logeerde, werd ziek en daarom werd ze liggend in de bloemenkar van Hartman vervoerd naar familie aan de Zuidwendingerweg.

Toen alles achter de rug was konden we terug. Niet alleen de draaibrug was vernield maar ook de voorgevel van Hartman op de hoek lag voor een groot gedeelte in puin en is pas na '45 als bloemenwinkel herbouwd.

Ik herinner me nog de vrachtauto's met zingende Duitse soldaten die in 1940 van Oude Pekela richting Stadskanaal reden. Dat was de intocht. Er werd bij de uittocht niet meer gezongen en die vond te voet plaats..Veel problemen hebben wij niet gehad, er was altijd genoeg te eten. Pa had immers een grote groentetuin achter huis en soms in de voortuin ook nog groente tussen de bloemen. Vrijwel iedereen had wel een tuunkaampje.

Een begrip dat in de oorlog is ontstaan is dat van **Volgauto**. Een oom en tante gingen trouwen in 1943 en ze hadden 2 auto's besteld. Benzine was bijna niet aan te komen. Voor de trip naar het gemeentehuis en kerk werd de mooiste en grootste als trouwauto aangewezen. De familie kwam in de 2e te zitten. Die wagen werd gesleept door de grotere en kon niets anders doen dan volgen.

Omdat de inmiddels als houten klapbrug herbouwde Onstwedderbrug in 1945 weer werd opgeblazen, moesten alle leerlingen van de 'Groen' onder Duitse begeleiding weg en we liepen naar wat nu de Prunuslaan is. De Duitsers waren plotseling heel vrolijk en riepen: "Roosevelt ist tot." Dat was dus 12 april 1945. Na geknal van het opblazen van de brug zijn we gedeeltelijk achterlangs naar huis gegaan. Daar stonden de militairen nog steeds de bewoners van de Owweg op afstand te houden bij nummer 21. Die hadden de opdracht gekregen alle ramen open te zetten voor ze het huis verlieten en zij konden pas later terug.

In afwachting van de bevrijding zochten verschillende bewoners van de Owweg beschutting in hun kelders. Het was en bleef stil. Toen mijn vader in de tuin poolshoogte ging nemen en voor zijn kippen zorgen werd op hem geschoten. Gelukkig niet raak. We hebben, weggedoken tussen onze bloempotten, vanuit de voorkamer de Duitsers terug zien trekken. Het ging niet erg ordelijk. Eén ervan - hij probeerde achter te blijven tussen de sigarenfabriek van Klok en huis no. 16 - werd met getrokken pistool gedwongen om mee te lopen. 's Avonds gingen er al mensen lopend naar Alteveer om de bevrijders (Polen!) te bekijken. De geïmproviseerde ponton- en stropakkenbrug bleek de volgende dag geen succes en een in de nacht gelegde Baileybrug was wel goed en sterk genoeg voor de 12 wachtende Poolse tanks die vervolgens richting Oude Pekela verdwenen. Ik meen dat dit op zondag 14 april was. De brug werd toen weer gedemonteerd.

De bevrijding was heel rustig verlopen. De enige oorlogsschade die ik me kan herinneren was - behalve de bruggen en het pand van Hartman - een enkele granaatinslag in het transformatorhuisje tussen Owweg 3 en 4. Het ding is gelukkig niet ontploft. Ik vraag me af of deze granaat en de aan het museum Kapiteinshuis gedoneerde huls bij elkaar hebben gehoord.

Er waren later nog Canadese militairen - de bemanning van een brenccarrier - een tijdje in Nieuwe Pekela gestationeerd ter hoogte van de nikkelfabriek van Kuiper, bij winkelier Harry de Groot.

Nadien heeft er nog een huldinging plaats gevonden in en voor het gemeentehuis in Nieuwe Pekela en we moesten daarvoor allemaal het Poolse volkslied leren.

Jeszcze Polska nie zginęła
Kiedy my żyjemy,
Co nam obca przemoc wzięła
Szablą odbierzemy.
*Nog is Polen niet verloren, zolang wij leven.
Wat de vreemde overmacht ons ontnomen heeft
Zullen wij met de sabel terugnemen!*

refrein:

Marsz, marsz, Dąbrowski,
Z ziemi włoskiej do Polski
Za twoim przewodem,
Złączym się z narodem.
*Marcheer, marcheer, Dąbrowski,
Vanuit de Italiaanse grond naar de Poolse;
Onder uw leiding Verenigen we ons met het volk!*

De sigarenfabriek kwam stil te liggen in 1943 omdat er geen aanvoer van tabaksbladeren meer was. Ze verbouwden toen zelf wat bladeren en vader maakte er sigaren van, ook voor derden en daar zal hij vast wel wat mee verdiend hebben. In feite was hij opgeroepen voor werk in Halle, in de buurt van Leipzig. Er is nooit over gesproken thuis maar z'n grote houten koffer was ineens weg zonder hem. Ik denk dat hij, en ook z'n twee broers, met een "regeling" bij een boer terecht kwamen. Nadien heeft hij voor Organisation Todt moeten werken in de buurt van Zuidlaren, vooral tankgrachten graven en dergelijke.

Opmerkelijk was dat mensen uit de buurt bij toerbeurt moesten controleren of de woningen voldoende verduisterd waren. Ze droegen daarvoor een blauw naamplaatje om de arm met een paar letters en een nummer erop, want het was natuurlijk Sperrtijd en met dat plaatje waren zij gevrijwaard. Deze regeling viel onder de Luchtbescherming. De bedoeling van de verduistering was om de overvliegende geallieerde bommenwerpers geen informatie te verschaffen waarmee ze hun positie vast konden stellen. Die bommenwerpers vlogen altijd hoog met honderden bij elkaar 's avonds naar het oosten, bestemming de Noord-Duitse havens denk ik. We woonden in de aanvliegroute en konden soms de rondzwaaiende lichtbundels van de luchtafweer bij de Eems zien. Bij winterdag trilde de bevroren grond als ze hun bommen afwierpen. Overdag vlogen ze terug, weer in een grote groep en op grote hoogte. Ook waren er wel beschadigde laagvliegers die vaak als aangeschoten wild nog werden achtervolgd door Duitse jagers en ook hun laatste bommen soms hier nog lieten vallen.

Lagere school en verder onderwijs

Zelf ging ik uiteraard naar de (christelijke) Groen van Prinstererschool. Hier gingen kinderen van alle geloven heen. De meesters en juffen waren gereformeerd, maar ik heb nooit gemerkt dat gereformeerde kinderen voorgetrokken werden. Apart was wel dat na de oorlog verschillende meesters andere namen hadden! Dat bleken onderduikers geweest te zijn die via het hoofd van de [OO] school - meester Terpstra, die in het verzet zat - op school konden les geven!

We kregen toen les in de consistorie van de kerk, dat was een kleinere kamer dan een schoollokaal en beter te verwarmen. We gingen dan halve dagen naar school zodat over de dag iedereen toch nog naar school kon. Er was ook een avondschool in de Groen, met verduisterde ramen op de avonden dat er les werd gegeven. Jongens uit de hoogste klas werden hiervoor gerecruteerd. Meester Jansma, die nogal kortaangebonden kon zijn, had de leiding.

Hij heeft eens een aanwijsstok kapot geslagen op de rug van een leerling! Dat konden ze toen wel: klappen geven, ook bij lagere schoolkinderen! Als voorbeeld het volgende: Jongens hadden bij het plassen wel es naast het urinoir gesputterd. Nablijven dus bij meester Jansma. Als je toegaf dat je het had gedaan kreeg je een dreun en mocht je naar huis.

Toen we nog in het grote schoolgebouw les kregen werd er ook geoefend voor de Luchtbescherming. We moesten allemaal in de gangen op de grond gaan zitten met de rug tegen de binnenmuren. Ik denk dat dit was om ons te beschermen tegen rondvliegend glas bij springende ramen. De jongens van de hoogste klas mochten dan buiten de boel nathouden met de brandslang. Dat had mij ook wel leuk geleken.

We gingen op zaterdagmorgen ook naar school, iedereen werkte toen ook nog 's morgens, en als we vrij waren ging ik naar de eerste sluis, bij de Zuidwendingerweg. Als we geluk hadden kwam de snikke van Meijer er dan aan, uit Stad. De boot had een luchtfluit, maar die gebruikte Ome Jans niet want dat kostte vermogen! Hij had een apart belletje en als dat klonk wist de brugwachter wie er aan kwam! Als het kon sprong ik op de snikke en voer dan een eind mee. Ze vervoerden vooral stukgoed bijv. kisten voor wijnfabriek Nieboer. De snikke werd ook gebruikt om het ijs te breken in het diep als de winter te vroeg inviel en de aardappelschepen niet meer naar de fabriek Pekela & Omstreken aan de Doorsnee konden komen. Dan werden wij boos want nu konden we niet meer scheuvel'n!

Na de lagere school ging ik naar de vierjarige christelijke ULO in Veendam. We verzamelden ons dan op de hoek bij de Doorsneeweg en fietsten wel met een man of 30 naar Veendam, meisjes en jongens doorelkaar. Als jongste moest je eerst geweldig je best doen om mee te komen maar als je de ouderen bij kon houden dan telde je mee, dan wás je iemand!

Op de ULO vormde elk dorp zijn eigen groep, de Veendammers voelden zich wat hoger dan de rest en je maakte niet gemakkelijk vrienden bij hen, zo maakten we kennis met de Veendammer Wind! Toch voelden we ons volledig opgenomen.

De zeevaartschool

In 1951 ging ik op voor het ULO-B diploma, dat is met wiskunde, meetkunde en dergelijke. Dat lukte niet helemaal en ik zakte voor B maar haalde wel het A-diploma. Volgens mijn moeder kwam dit omdat ik teveel achter de wichter aan zat. Daarom verbood ze ook dat ik 's zondags de fiets mocht gebruiken, op zaterdag kon het wel. Over de verkeringstijd later meer....

'Hoe kom je er toe om te gaan varen?', is de vraag! Ik denk dat het in mijn bloed zat. Grootvader van moederskant was binnenschipper, daar zat het dus wel in de familie, hoewel opa al overleden was voor dat ik aan varen dacht. Ik sprong ook niet voor niks graag op de snikke van Meijer natuurlijk. Dat avontuur zat er denkkelijk al wel in en zwerven was een soort tweede natuur. Voor Pa was ik Albert de zwerver.

In '51 haalde ik dus mijn diploma en ging diezelfde zomer nog naar de zeevaartschool Minerva in Stad. Dat was elke dag met de bus heen en weer. Op Damsterdiep uitstappen, in draf naar de Petrus Driessenstraat en dan was ik precies op tijd op school. Er was wel een internaat voor de jongens die van ver kwamen, maar wij konden het met de bus mooi redden. Voor een internaat was thuis ook geen geld. Mijn ouders gaven ons allemaal de kans om één keer na de lagere school een opleiding te kiezen, ook mijn zus, en er kwamen nog vier na mij natuurlijk.

M'n ouders vonden me met 16 jaar te jong om naar zee te gaan maar toen zich totaal onverwacht de gelegenheid aandienende mocht ik wel naar de zeevaartschool.

Het was destijds een tweejarige opleiding en ik ging voor stuurman. De machinisten hadden toen een andere opleiding. Voor stuurman had je de AS en de BS opleiding, A-stuurman en B-stuurman dus. Bij 'B' had je meer wiskundige theorie. We hadden geen uniform op school, later op zee wel.

In deze periode had ik serieuze verkering met een meisje op Zuidwending, dat had moeder wel goed gezien. Zij ging ook bij ons naar de kerk en dat schiep natuurlijk al een band. Haar vader had een boerenbedrijf. Mijn moeder waarschuwde me nogal eens voor het standverschil. Ze was er erg voor beducht. Toen bleek dat men liever een schoolmeester in de familie had dan een zeeman, kwam ik niet verder met de verkering. Ze is overigens later wel met een onderwijzer getrouwd.....



Ik slaagde als beste van de club en kreeg daarvoor een mooie vulpen van de AS opleiding én een aanbevelingsbrief van de directeur voor de Rotterdamsche Lloyd. Daar nam men altijd de jongens aan die een BS opleiding hadden gedaan, maar ik kwam er op deze manier dus ook!

Ik deed mijn vaartijd van 365 dagen, dat is langer dan een jaar!, je moest precies 365 dagen in je monsterboekje hebben en dan kon je weer naar school voor je diploma 3e rang.

Een monsterboekje werd pas sinds 1953 in Groningen afgegeven. Dat van Il-stuurman Koning was nummer 017, uit 1953.

AANMONSTERING EN BEËINDIGING					VAN DE DIENST AAN BOORD				
Datum van aanmonstering	Nummer monster-uit	Naam van het schip	Rang of kwaliteit	Terrijn of aantal reizen	Naam van aanmonstering	Paraf. Anbt.	Beëindiging v/d dienst a. boord	Paraf. Kap.	Paraf. Anbt.
					Naam		Datum	Plaats	
15.2.61	842	Salatiga	1 st class	1R	BREDE		10/1/61	Calcutta	
19-2-62	301	Brenda	2 ^e	1R	W. DAM		24-6-61	Madras	
1.6.62	166	TAPARA	1 st class	1R	W. DAM		2/7-61	Rangoon	
13.8.62	1077	Messie Lloyd	2 ^{de} class	1R	W. DAM		2/8-62	—	
15.6.63	152	Amoykhalat	1 st	1R	W. DAM		27/6-63	Rotterdam	
16.8.63	556	Messie Lloyd	2 ^e	1R	W. DAM		27-63	Rotterdam	
5/9-63	953	Amoykhalat	1 st	1R	W. DAM		17/9-63	Rotterdam	
30-10-64	1036	Amoykhalat	1 st	1R	W. DAM		12-11-65	GENUA	
3.9.65	1621	Amoykhalat	2 ^e	1R	W. DAM		11/2-66	Tripoli	
3-3-66	190	Messie Lloyd	2 ^e	1R	W. DAM		2/6-66	R. dan	
4.4.66	188	Amoykhalat	1 st	1R	W. DAM		2/11-66	R. dan	
13-4-66	1115	Amoykhalat	1 st	1R	W. DAM		2/11-66	R. dan	
22/4-66	2052	id	2 ^e	1R	W. DAM		10-66	Rotterdam	
12.9.66	282	Amoykhalat	2 ^e	1R	W. DAM		13-12-66	Hamburg	
6.1.67	22	Materiam	2 ^e	1R	W. DAM		2/1-67	R. dan	
2.1.67	1021	Smit-Lloyd I STAN.	ONAF.		W. DAM		2/1-67	Amoykhalat	

Twee bladzijden uit het monsterboekje, tot de reis als 1e stuurman op de Smit-Lloyd 1. Daarna werd Koning kapitein en een kapitein heeft geen monsterboekje meer!

Libertyklasse

Nadat de Amerikanen aan de oorlog meededen, kwam er een bouwprogramma voor schepen. De schepen hadden een lengte van 135 meter en waren 17,3 meter breed. Een oliegestookte installatie omvatte een Triple-Expansie stoommachine van 2500 IPK. Een snelheid van 11-11,5 knopen was mogelijk als alles meezat.

Er waren vijf ruimen, waarvan drie vóór de machinekamer en twee erachter. De ruimen boden voldoende capaciteit om de lading van 300 spoorwagens op te nemen. Laadbomen maakten het mogelijk de schepen te laden en te lossen zonder hulp van faciliteiten aan de wal. Het laadvermogen was ± 7000 ton.

Voor de productie van de Libertyschepen werden 17 werven gebruikt. Roosevelt merkte op dat de nieuwe klasse schepen de vrijheid (*liberty*) naar Europa zou brengen. Ruim 2.400 Libertyschepen doorstonden de oorlog en 835 daarvan maakten deel uit van de naoorlogse wereldkoopvaardijvloot.

Victoryschepen waren aan het eind van WOII de opvolgers van de Liberty, ze waren sterker en sneller. Er zijn ruim 500 van gebouwd.

Mijn boekje begint op 7 juli 1953 maar ik kwam pas in oktober aan de beurt toen ik als leerling-stuurman op de *Tomini* ging varen. Dat was een Liberty schip, door de Amerikanen gebouwd dus en het was nog een stoomschip. De bemanning bestond uit 60 man, waaronder ook bedienend personeel voor de catering, dat waren Javanen. Het nautisch personeel bestond naast de kapitein uit zes man, de twee leerlingen inclus.

Eerste reis

Mijn eerste reis ging van Rotterdam naar Nieuw Guinea om allerlei goederen te brengen voor de Nederlandse troepen daar. Dat ging onder meer om bier en spruitjes en andere groenten in blik! Aan het bier was zo'n behoefte dat we zelfs op eerste Kerstdag gingen lossen! We hadden ook ammunitie ingenomen, dat moest op de kruistemperatuur halverwege het Noordzeekanaal in Amsterdam geladen worden. Daarvoor was een kruistemperatuurkamer beschikbaar die vanaf dek onder water gezet kon worden. Omdat Nieuw Guinea omstreken gebied was en de lading uit legermaterialen bestond konden we niet via de kortste weg varen. De route liep helemaal via de Filippijnen, buiten alles om wat Indonesisch was. Na leeglossing in Hollandia kregen we in Indonesië een volle lading erts voor Rotterdam. Een latere opvallende ontmoeting liep als volgt. In 1953 hadden Nederland nog een kolonie, namelijk Nieuw-Guinea. Daaraan kwam in 1962 een einde. Als 2e stuurman op het Nederlandse s.s. *Drente* van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd - onderweg van Los Angeles in California naar de Filippijnen - kreeg ik tijdens mijn 04-08 wacht ergens oost van het eiland Guam, midden in de Stille Oceaan, een lichtje in zicht van een nogal laag schip. Dat was bijzonder want je kon daar dagen varen zonder iets te zien. Wat door de koopvaardij veel gedaan werd in zo'n geval was contact zoeken met de seinlamp (via morse tekens) om naam en reisgegevens uit te wisselen. Zo ook hier. Mijn meeligger bleek een schip met de roepnaam PAFF te zijn. Gezien de met PA beginnende roepnaam moest dat een Nederlands oorlogsschip zijn, maar men was niet scheutig met meer gegevens. Ik heb daar verder ook niet op aangedrongen. Toen het dag werd bleek het inderdaad een aan de oppervlakte varende onderzeeboot te zijn.

Naar later bleek was dat de Hr.Ms. *Dolfijn* die vanuit West-Indië via het Panamakanaal en de Mexicaanse haven Manzanillo helemaal naar Nieuw-Guinea was gestuurd als laatste stukje Nederlands vlagvertoon. Einde van ons koloniale verleden dus.

Wat die zeven mannen op de brug allemaal doen? Op de kapitein na lopen ze op zee hun wachten en hebben daarnaast een eigen taak. Je begint als leerling-stuurman en loopt dan met de 2e of 3e stuurman mee. Op een groot schip zijn vier stuurlieden, maar op kleinere maar drie en op de coasters had je maar één of twee. De 4e stuurman doet het papierwerk en de bij de stuwage behorende administratie. De 3e heeft de reddingsmiddelen en de meteo onder zijn hoede. De 2e moet de zeekaarten bijhouden, alle wijzigingen op de kaart aanbrengen en zet de koersen uit in samenspraak met de kapitein. De 1e stuurman heeft de zorg voor de lading en ook de stuwage, dat gaat over de gewichtsverdeling in de ruimen e.d. De kapitein heeft natuurlijk de eindverantwoordelijkheid en is echt de baas op het schip. Deze verzorgt de contacten met de cargadoor, het kantoor, havenmeester e.d. De eerste stuurman had een revolver ter beschikking én hij is tevens de medisch verantwoordelijke man. Ook de marconist heeft zijn radiohut op de brug. Ik begon met wachtlopen met de 3e stuurman die direct al begon met me Maleis te leren. Dat was een soort scheepvaart-Maleis gericht op de bedienden uit Indonesië die we aan boord hadden en op de bootwerkers tijdens laad- en loswerkzaamheden aldaar. Onder elkaar werd hij met 'Tiga' aangesproken, wat 3 in het Maleis betekent. De 4e stuurman was zo 'Ampat'. De 2e stuurman was 'second' en de 1e gewoon 'stuurman'.

Over de voeding aan boord nog een paar wetenswaardigheden.

Het eten was altijd een dankbaar gespreksonderwerp. Om ondervoeding (scheurbuik!) te voorkomen bestonden er afspraken tussen reders en vakbonden over bepaalde voedingsmiddelen. Hofmeesters en koks hadden zich hieraan te houden. Fruit en eieren waren hierin ook opgenomen en ook de zondag speelde er een rol in. Twee eieren per week en elke dag een stukje fruit lagen hierin vast. Let wel: de goede hofmeesters wil ik niet te na doen.

Vaak at je 's zondags nasi. Als je bij het ontbijt om je ei vroeg, was het verdwaalde stukje ei dat je er in aan zou treffen, uitgegroeid tot: je ei zit in de nasi.

Krentenbrood op zondag was ook een standaard iets. Verwijzend naar de krenten die daar in zaten, heette het: 'Je fruit heb je al gehad.' Voor de Javaanse bedienden heette krentenbrood: 'roti kerstmis.' Daar tegenover een algemeen directeur die als slogan had: arm eten kunnen jullie me niet. Biefstuk? Daar gaat de lol ook vanaf als je dat geregeld krijgt. Een stukje ouderwets suddervlees is net zo lekker. Scheepsgezellen hadden altijd een limiet van 3 biertjes per dag.

Officieren en onderofficieren (bootsman, timmerman en machinekamervoorman) konden wat ruimer bestellen. Als je jarig was moest je de kapitein vragen of je een extra potje bier mocht weggeven. Alles kwam op je afrekening te staan! Met tabaksartikelen ging het net zo.

De verdiensten werden door de afdeling Bemanningszaken afgerekend, dit gebeurde als je op het eind van de reis in Rotterdam aankwam. Een afgesproken gedeelte van je loon ging naar thuis, dat werd maandbrief genoemd. Daarnaast kon je aan boord ook geld opnemen bij de schrijver/ladingklerk, vaak was dit de verpleger aan boord. Het geld dat je overhad van je losbandige leven tijdens de vaart, kon je halen bij de kassier. Die zat in een hokje met een valluik. Hoe dat in zijn werk ging? Tikken op het luikje, dat open gaat. Je papiertje naar binnen en even later komt het geld naar buiten. Dan is het grissen om dat te krijgen voordat je luikje op je vingers krijgt. Aan de handen te oordelen was het een man, want een gezicht heb ik nooit gezien....

Een goede zaak was dat het bekende reddingbootje van de KNZHRM op de balie stond (nu: KNRM - Koninklijke Nederlandse ReddingMaatschappij). Je werd geacht je kleingeld daarin te deponeren. Ik vond het beter om maar vaste donateur te worden. Wel leuk dat ik in 2016 in het stationsgebouw in de Eemshaven het insigne '60-jaar donateurschap' van de KNRM kreeg opgespeld. Dit mag als reclame beschouwd worden. Warm aanbevolen!



SS TOMINI (dit was Konings eerste schip) gebouwd in 1943 in Portland (Ore.), U.S.A., kreeg toen de naam *George L. Baker*.

Later omgedoopt tot *Kamerlingh Onnes* en in 1950 tot *Tomini*.

7233 BRT, 2500 PK.

In 1952 gedoopt tot *Texel*. Na 1957 diverse andere eigenaren. In 1969 in Zuid Korea gesloopt.

Koninklijke Rotterdamsche Lloyd

De RL werd opgericht op 15 juni 1883 waarbij zeven schepen, onder directie van Wm. Ruys & Zonen, in één vennootschap werden verenigd (na 1947 Koninklijk). Als gevolg van de opening van het Suezkanaal breidde zijn zoon Willem Ruys (1837-1901) in 1872 het bedrijf uit met een stoombootdienst op Batavia. De RL richtte zich met name op de vaart vanuit Noordwest-Europa op het toenmalige Nederlands-Indië via het Suezkanaal. Later werden de activiteiten aanzienlijk uitgebreid. De RL werkte voor de vaart op Indië samen met de Stoomvaart-Maatschappij Nederland (SMN). Beide rederijen richtten in 1888 voor het inter-insulaire vervoer in Indië de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) op. Het vervoer ging aanvankelijk per zogenaamde mailboot, waarmee zowel passagiers, post als vracht werden vervoerd. Later ging men over op specifieke schepen zoals vrachtschepen en passagiersschepen. In 1947 werd de RL Koninklijk. Samen met Smit Internationale werd in 1964 Smit-Lloyd opgericht voor de exploitatie van bevoorradingschepen voor de offshore. Op 20 januari 1970 fuseerde de KRL met vier andere Nederlandse rederijen tot de Nederlandsche Scheepvaart Unie (NSU), vanaf 1977 bekend als Nedlloyd.



Op de *Tomini* heb ik de eerste keer 11 maanden gevaren. Zo'n lange reis is beslist aantrekkelijk want dan trekt het thuisfront niet zo erg merkte ik later. Als je opstapt duurt het wel een maand voordat je van thuis af bent gewend en als het einde van de reis nadert dan trek je de laatste maand weer meer naar thuis met je gedachten. Bij een kort reisje van drie maanden ben je dus feitelijk steeds nog met je gedachten bij huis, met een lange reis wen je wat meer en verder af. De *Tomini* was een schip met weinig vermogen, we hebben een keer bij slecht weer drie dagen dezelfde vuurtoren gezien, zo weinig kwamen we vooruit! Na die 11 maanden werd ik afgelost maar toen had ik mijn 365 vaardagen nog niet! Die zijn immers nodig om weer naar school te kunnen voor de 3e rang. Daarom heb ik nog een maand in Hamburg op een schip in droogdok wacht gelopen. Dan heb je niet veel te doen, wat kleine opdrachtjes voor dit'n en dat'n. Daar ontmoette ik nog een Duitse gangway-wachtsman die er prat op ging dat hij in de oorlog op een U-Boot had gediend en diverse schepen getorpedeerd. De halve stad lag toen overigens nog in puin, de havenbedrijvigheid kwam als eerste weer op gang, dat was natuurlijk hun inkomen.

Na mijn tijd als leerling-stuurman kwam ik nu - geslaagd voor 3e rang- in vast dienstverband van de KRL en ging ik als passagier met de '*Waterman*' naar New York, voor het gemak aangemonsterd als 4e stuurman. Ik kwam op de "*Samarinda*" terecht in Portland (Oregon) na een treinreis dwars door Amerika. Het was een schip in een buitenlijn. Dat waren rondreizen van een maand of vier. Westkust Noord-Amerika, Panamakanaal, Zuid- en Oost Afrika, door het Suezkanaal, naar New York, Panama en weer de Westkust. Voor aflossing van de halve bemanning deden we Napels aan. Standaard was 2 rondreizen. De kapitein wilde niet dat ik drie maakte. Jammer, want het waren erg mooie. Ik heb nog drie schepen gehad als 4e stuurman. In Surabaia op het laatste als overstapper, met Rotterdam als reisdoel. Daar werd ik 3e op hetzelfde schip, de '*Kota Baroe*', een oude kraak uit 1929. Na thuiskomst kreeg ik in Pekela verkering met Aoukina Haaijer, kortweg Kina genoemd. Haar vader had zelf als machinist gevaren op de grote vaart en was dus bekend met varensvolk. Ik voer daar goed binnen maar hij had ook zijn standpunten. Toen ik een tijdje later over trouwen begon te praten was het: 'Haal eerst je 2e rang maar.'

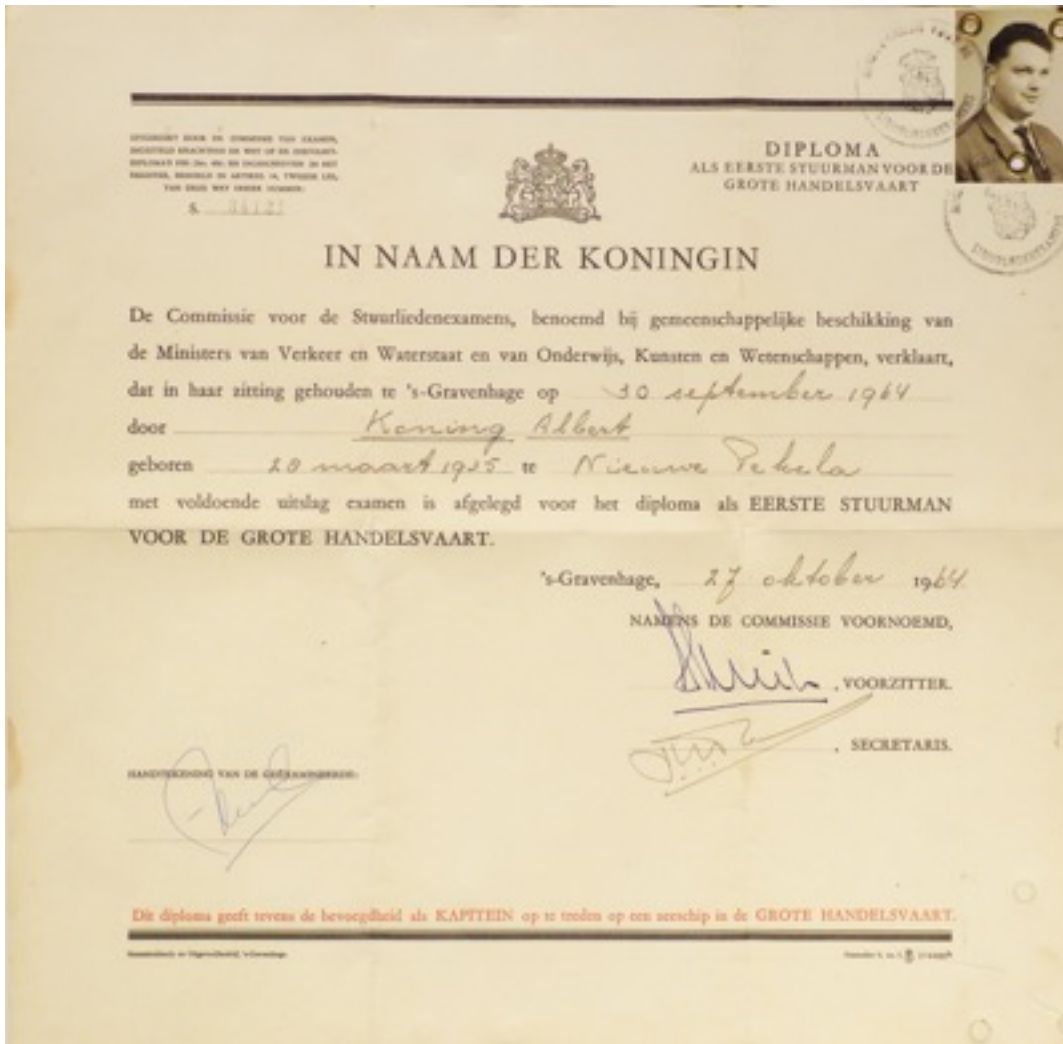
Na dit verlof ging ik weer varen en dat zou voor drie maanden zijn. Het werden er echter elf! Dat kwam zo: ik monsterde weer aan op de *Tomini*, die ondertussen in *Texel* omgedoopt was, en de reis zou naar het Midden-Oosten zijn waar we liggend in Basra afgelost zouden worden door een andere crew. Dit verhaal speelt in 1958-'59 en juist toen waren er grote spanningen in de regio omdat de jonge koning Feisal II van Irak door opstandige officieren gedood werd. Daardoor was het hele reisverkeer in de war, ging de aflossing de mist in en bestond het contact met mijn vriendin uit volgeschreven luchtpostvelletjes....

Op de schepen van de Rotterdamsche Lloyd waren de officieren Nederlanders, maar was de rest van de bemanning steeds vaker Chinees en daar moest je wel mee leren omgaan. Zij konden nauwelijks Engels, de bootsman een beetje. De voertaal werd wat we noemden pigeon-Engels. Deze Chinezen waren beslist geen doorgewinterde zeelui, ze voeren voor het geld. We onderscheidden drie soorten onder hen: de dekchinezinnen, machinekamerchinezinnen en zij voor de catering. Deze drie groepen kwamen uit verschillende provincies die soms zelfs onderling elkaar niet konden verstaan! Je moest ze beslist met respect behandelen, als collega's van het schip en dan viel er goed met ze te werken. Ik voer er graag mee. Je had meer mensen beschikbaar dan bij Nederlandse bemanningen en een kommetje warme bahmiesoep op een koude nacht was altijd welkom. Ze waren soms wel een paar jaar op hetzelfde schip aan het werk. Ik stelde me altijd eerst aan de bootsman voor en daarna konden we goed opschieten met elkaar. De mensen werden vaak aangenomen via een contractmanager in Hong Kong.



Het bruidspaar Koning - Haaijer op de stoep van het gemeentehuis in Nij Pekel, met de ouders Koning op de drempel, 19 dec. 1961.

We kregen in Singapore een keer een stel tankerchinezzen aan boord van ons vrachtschip. Van de zware laadbomen hadden ze helemaal geen verstand want die komen op een tanker niet voor. De eerste keer dat we de zware spier moesten gebruiken hing ik met ze in de mast draden door te scheren om te voorkomen dat bekend zou worden dat ze er geen kaas van hadden gegeten. De belangrijkste verdienste voor hen was de bijverdienste! Vooral sigaretten vormden hun handelswaar, maar ze konden alle handel aan! Camoufleren konden ze als de beste. Ik heb wel es een zwart blok hout onder een winch zien liggen, maar dat bleek dan een zwart geverfde slof sigaretten te zijn. Als je in Singapore aan de wal spullen bv. electronica wilde kopen was je altijd voordeliger uit dat door een van hen te laten doen. Door de komst van de containers lijkt die handel verdwenen. Onder de vroegere bootwerkers, soms wel 150, had je altijd klanten. Die afnemers zijn er nu niet meer. Als we in Amerika aankwamen was een Chinees als één van de eersten bij de telefoon! Het zijn handelaren tot en met, daarin hoef je ze echt niks te leren, integendeel.



1964: diploma voor eerste stuurman op de GHV

De KRL had ook diverse passagierschepen maar daar lag mijn interesse beslist niet. Ik heb twee keer een reis met de *Waterman* gedaan. Eén keer van Rotterdam naar Kaapstad en een keer naar Halifax, maar dat gedoe met passagiers was niks voor me. Met tankers had ik ook geen affiniteit.

Vijf jaar heb ik als 4e en 3e stuurman gevaren en ging toen op voor mijn 2e rang. Dat betekende dat ik een jaar studieverlof kreeg maar nu ook in dienst van de KRL bleef. Zo was ik verzekerd van inkomsten en toen kon ik ook met mijn Kina trouwen, dat was op 19 december 1961. De studie voor 2e en 1e stuurman heb ik overigens in Delfzijl gedaan omdat die lessen in Groningen niet gegeven werden. De docenten in Delfzijl hadden een clubje gevormd en die gaven de lessen. Het staatsexamen moest je wel gewoon in Den Haag doen.

We kwamen te wonen aan landskant, aan de Albatrosstraat. Daar is nog wel een mooi verhaal over. Ik was natuurlijk nog al es weg en daarom was 'Koning' niet zo bekend op de buurt. De kolenboer moest een keer voor de winter zijn waar bij ons brengen en vroeg dus waar Koning woonde. Die wisten ze niet te wonen, hij dus naar de wegkant en daar vragen naar ene Koning. Nou dan moet je bij Kina wezen, was het antwoord. Hij weer naar landskant en bij dezelfde boer vragen waar Kina woonde, oh die woont daar!, zij was wel bekend!

Ja, ik was nog al es een keer afwezig bij belangrijke gebeurtenissen zoals trouwerijen.

Ook bij de geboorte van onze zoon, ons eerste kind, was ik er niet bij jammer genoeg. Hij was al een paar maanden oud toen ik hem voor het eerst in mijn armen had. Hij kreeg ook nog twee zusjes en wat nog altijd weer wordt opgerakeld is dat de oudste op driejarige leeftijd (in het Gronings) vaststelde: "Ik wait wel wel Papa is. Dat is dei man dei hier wel ais komt."

Wat mijn meest indrukwekkende reis is geweest?

Ik heb goede herinneringen aan de Victory schepen, die waren plezierig om op te werken. Ze hadden al een automaat, daarvoor stond er altijd een matroos-roerganger te sturen, en we kregen radar. Op deze schepen was de bediening van het laadgerei ook electrisch geworden. Mooie herinneringen heb ik aan de vaart op de Canadese meren. Daar kwamen we dan als salt-water ship om naar Chicago te varen, vooral met schuitjes tin voor de opkomende blikindustrie. Dan ontmoetten we de zoetwaterschepen van de meren, de zogenaamde Lakers. Dat waren speciaal voor de meren gebouwde schepen, vooral voor de sluizen. Daar paste precies 1 Laker in en we konden elkaar in the St. Lawrence Seaway maar net passeren. Alle respect voor de loodsen daar die nog instuurden als je zelf al dacht dat het niet goed zou gaan. Dit was echt oefening-baart-kunst.

Zo heb ik inderdaad heel wat van de wereld gezien, dat wil zeggen havens! We moesten vaak zelf lossen en laden en dan was er geen tijd om het land te verkennen natuurlijk, want dan had je veel werk. Dit in tegenstelling tot de werktuigkundigen, die hadden meer vrij en konden wel een pleziertochtje in het binnenland maken. Overigens heb ik es een uitstapje met de bus in Australië gemaakt en daar hoorde ik een paar mensen Nederlands spreken, maar ik hoorde wel dat ze uit Groningen kwamen. Bleek hij uit Pekel te komen en zij uit Winschoten! We kwamen uiteindelijk bij hen thuis en daar zaten ze nog op de stoelen waarmee ze eerder uit Pekel waren vertrokken!, maar ze hadden wel op afbetaling een nieuwe auto! Zij had een wijze les die ik altijd onthouden heb: 'Als je in Pekela boter op je brood hebt, moet je niet voor de jam naar Australië gaan!'

Mooie reizen heb ik ook naar en van Nieuw Zeeland gemaakt. Als je in het goede seizoen in Azië leeg was kon je in ballast naar dat land varen. Je lag dan soms wel 2-3 week te wachten op de lading wol die in grote balen geperst met vrachtauto's aangeleverd werd. Daar begon dan het schapen scheren en die wol moest naar Europa, naar Duinkerken, dat was de specifieke haven ervoor, net zo als Amsterdam dat vroeger voor de tabak was. Het was alsof men in Duinkerken op de wol zat te wachten, zo gewild was deze. We hebben wel met een half geladen schip naar Europa gevaren, met een vaartje van 19 mijl per uur, via het Panamakanaal, om zo mogelijk als eerste schip aan te komen!

In Nieuw Zeeland kreeg ik in 1962, in Invercargill, een telegram dat onze zoon Jan-Albert geboren was. Het zou nog 2-3 maanden duren voordat ik hem in m'n armen kon nemen!



ms *Mataram*, het laatste vrachtschip waar Koning op voer;
in 1949 gebouwd bij P. Smit in R'dam.
9727 ton, 8000 pk
Van '49 - '68 in dienst bij de KRL.
In 1979 gesloopt in Korea.

Overgang naar ander werk op zee

In oktober '64 had ik mijn 1e rang gehaald maar promotie zat er voorlopig niet in en ik bleef op vier verschillende schepen als 2e stuurman dienst doen in wat wij de 'homelijn' noemden. Dat was van West-Europa naar Azië en Australië en weer terug én een schip in de buitenlijn. (een buitenlijn is een lijndienst die Nederland niet aandoet).

Als 2e met een 1e rang op zak kreeg je soms meer verantwoordelijkheden maar verder leverde het niets op. In de loop van de jaren zag je vooral in de VS de containervaart tot ontwikkeling komen.

Ook maakte ik op een reis naar Oost-Azië mee dat wij nautici in alle aanloophavens met onze nautische kennis moesten bezien of die havens geschikt waren voor het inzetten van lichter-schepen. De schepen moesten beladen pontons in hun geheel ophijsen. Van onze vakkennis op laad- en losgebied bleef niets over. Dat zette me aan het denken en ik herinnerde me dat we een tijdje ervoor Tripoli in Libië aandeden voor een bemanningswisseling. Daar kwam een Nederlands schip langszij met een collega 2e stuurman als kapitein. Het was de Smit-Lloyd 5. Hij wilde havenloods in Rotterdam worden maar moest daarvoor als kapitein ervaring opgedaan hebben. Hier werd een zaadje geplant voor mijn nieuwe job. Om een lang verhaal kort te maken: Het m.s. *Mataram* van de KRL was in 1967, na 14 jaar, mijn laatste schip van deze rederij. Ik denk daar met plezier aan terug, ondanks alle ups en downs.

Ik nam ontslag bij de KRL, mocht er binnen een jaar altijd terug komen, en solliciteerde bij Smit-Lloyd. Daar werd ik vlot aangenomen en ik heb er uiteindelijk tot 1993 voor gewerkt. Zo maakte ik mijn 40-jarige carrière in de zeevaart vol.

In deze periode kwam de off-shore industrie voor olie- en gaswinning in de Noordzee tot ontwikkeling. Daarvoor gebruikten alle maatschappijen (Shell, Esso, Mobil etc.) platforms om te kunnen boren. Die platforms moesten verslept worden en verankerd, in ieder geval op de ondiepe Noordzee. De maatschappijen huurden daarvoor bevoorradingsschepen in (suppliers). Eén van die maatschappijen was Smit-Lloyd, in hogere zin een samenwerkingsverband, van het sleepbedrijf Smit en Rotterdamse Lloyd, maar alle Rotterdamse scheepvaart hangt aan elkaar vast.

Op een supplier werken zeven man: kapitein en stuurman op de brug, de Hoofdwerktuigkundige en 1e man in de machinekamer, 2 matrozen en een matroos-kok. Ik leerde hier dat elke tak van zeevaart zijn eigen kenmerken en zijn eigen mensen met specifieke kennis heeft. Het mooiste was dat je iemand uit de visserij, uit de sleepvaart, uit de kustvaart etc. bijelkaar op een schip had want iedereen bracht zijn eigen deskundigheid mee. Die deskundigheid was erg gewenst in de opbouwfase van dit specifieke en nieuwe werk. We werkten op de Noordzee in diensten van zes weken, verder weg in diensten van drie maanden en dat was ook voor het thuisfront heel wat beter dan dat je 10-11 maanden weg was en de verdiensten waren ook beter dan op de GHV.

Mijn carrière hier startte ik als stuurman in Great Yarmouth op de Smit-Lloyd 1, later op de Smit-Lloyd 8 vanuit Stavanger en vervolgens in Dakar (West Afrika) weer op de Smit-Lloyd 1.

Daar werd ik op 19.11.'67 kapitein op dit schip en dat ben ik daarna op veel verschillende schepen van Smit-Lloyd geweest.

Was het gevaarlijk werk? Tja, soms wel, vooral ook omdat we zelf nog veel moesten leren. Met het verplaatsen van een platform was je bijvoorbeeld drie dagen continu in touw, slapen deed je even op een trapje en je ging zo in de stuurhut zitten dat je bij wegdommelen met je hoofd tegen het raam bonkte.

Op het Noorse Plat werkten we voor de Semi-Sub de *Ocean Traveller*, het eerste half afzinkbare booreiland in Noorse wateren. Gebouwd volgens Golf van Mexico specificaties. Dat bleek te licht voor deze streken. Het ankergerie bestond uit 8 ankers met ketting en was te licht. Kranen en verdere dekuitrusting waren ook niet erg praktisch. De Noren hebben het rig nagebouwd wat het design betrof maar hebben alles veel zwaarder uitgevoerd. Wij hebben er wat afgedregd naar gebroken draden en ketting en ik begreep ook waarom collega's in Great Yarmouth bedenkelijk keken toen ik vertelde dat ik naar de Smit-Lloyd 8 moest. Voor het uitbrengen van een anker met 3-duims ketting hadden wij onvoldoende trekkracht en probeerden met aanlopen of met twee suppliers achter elkaar voldoende ketting uit te brengen. Goede staaldradsplitsers waren goud waard. Het bevoorraden van de verschillende types booreilanden was routinewerk. Meestal zelf ankeren en meren. Bij boorschepen lag je langszij. Voor verplaatsen van jack-ups (hefeilanden) naar een andere locatie moest je veelal ook meeslepen.



De Smit-Lloyd 104 op zijn proefvaart in 1973. Koning heeft dit nieuwe schip van de werf De Waal in Zaltbommel gehaald. Het was de eerste supplier met 8000 PK (wat later nog te weinig bleek...).

Het was een harde leerschool maar het gepiel was ook uitdagend werk. Trucs gaf je aan elkaar door. Voorstellen tot verbetering en aanpassingen werden ook met de bemanningen van de booreilanden gedeeld. Vaak waren er twee schepen beschikbaar voor een klus, één aan het werk bij het platform en één op station in de haven. Daar moest je ook present zijn om uit te kunnen varen, hoewel je wel es even een boodschapje kon doen natuurlijk. Ik heb in de Noordzee en in verschillende landen ter weerszijden van de Atlantische Oceaan gewerkt. Verder in Zuid Afrika en in landen aan de Zuid-Chinese zee. Dat deed ik op verschillende schepen van Smit-Lloyd B.V. tot 1976.



Op de Smit-Lloyd 1 werd Koning Kapitein. Het lijkt een sleepboot, maar het is een bevoorradingschip (supplier). Van dit type zijn er tientallen gebouwd.

Koning heeft gevaren bij de volgende rederijen:

KONINKLIJKE ROTTERDAMSE LLOYD nv. Periode: 21-10-53 t/m 30-04-67.

Functie: Leerling Stuurman: ss *Tomini*; ms *Kota Gede*

4e Stuurman: ss *Samarinda*; ss *Waterman*; ms *Bantam*;

3e Stuurman: ms *Kota Baroe*; ss *Salatiga*; ss *Texel (ex Tomini)*; ms *Slamat*;

2e Stuurman: ms *Garoet*; ss *Drente*; ms *Japara*; ms *Merwe Lloyd*; ms *Modjokerto*;

ms *Mersey Lloyd*; ms *Wonosari*; ms *Wonorato*; ms *Madison Lloyd*; ss *Ampenan*; ms *Mataram*.

waarvan meer dan eens op ss *Salatiga* en ms *Wonosari*.

SMIT-LLOYD BV Periode: 01-06-67 t/m medio 1976.

Smit-Lloyd 1; 3; 4; 7; 8; 10; 11; 15; 16; 17; 18; 45; 104; 105; 109; 111;

Functie: 1e Stuurman: 01-06-67 t/m 29-11-67, daarna Kapitein tot medio 1976.

Gewerkt in de volgende landen: Nederland, Groot Brittannië, Noorwegen, Ierland, Italië, Can. Eilanden, Senegal, Guinee Bissau, Zuid Afrika, Canada, Argentinië, Singapore, Sarawak.

Aan de wal gedetacheerd: Aberdeen (Schotland): 1976 - 1983

IJmuiden/Beverwijk: 1983 - 1993

Aflossing St John`s New Foundland Canada in de wintermaanden van 1973

Functie: Marine Superintendent. (Inspecteur Nautische Dienst)



Aan de wal, maar ook nog op zee!

Zoals in het overzicht hierboven te zien is, heb ik nog in Canada gewerkt in de koude winter van 1973. Het was zo bar koud (vergelijkbaar min 40 gr.) dat kinderen niet naar school mochten. Op zee was dat beter en heb ik er als aflosser van de vaste superintendent nog een booreiland verplaatst. In de zomer daarop heb ik -varend op de Smit-Lloyd 7- voor de kust van Labrador nog een boorschip bevoorrad en er ankerwerk voor gedaan. Daar dreven grote brokken ijs rond en ook wel eens een klein ijsbergje. Die mochten geen bedreiging voor het boorschip vormen en werden op de radar door een waarnemer in de gaten gehouden en door ons zonodig weg-gesleept. Toen dat met een ijsberg niet gelukte omdat hij te groot was en het op een aandrijving leek uit te gaan lopen heeft men alle meerdraden van het boorschip doorgebrand en werd de booroperatie verder afgeblazen omdat het te gevaarlijk bleek te zijn. Samen met een Amerikaanse

anchorhandling/ supplyboot hebben we het meergerei van het rig opgevist. Na lossing ervan in St. Johns (Newfoundland) zijn we vertrokken naar Rotterdam.

Op het kantoor werd ik benaderd of ik onze vaste man in St. John`s permanent af wilde lossen maar daar heb ik vanaf gezien. Het werk lag daar iets anders dan je zou verwachten en het vlootje was te klein voor een daginvulling. Mijn vrouw voelde er ook niets voor. Het was te ver van huis en mijn animo was ook niet zo groot. De Canadese sociale regels en wetgeving waren op Britse regels gestoeld en dat leek nogal ouderwets. In 1976 kwam van Smit-Lloyd de vraag of ik dezelfde functie wel in Aberdeen wilde invullen. Dat is inderdaad ook Brittanië, maar met de Schotten had ik ondertussen wel ervaring: daar valt goed mee te werken. Ik had inmiddels al bijna tien jaar ervaring op de suppliers en mijn vrouw voelde hier wel voor: wat dichterbij Nederland én de gedachte dat ik dan ook vaker thuis over de vloer zou kunnen zijn!

We zouden er met het hele gezin heen, vijf man dus, en we maakten de afspraak dat als één van ons binnen een jaar niet zou aarden, we terug naar Nederland gingen. Dat aarden ging gelukkig wel goed, de oudste, Jan Albert van 13 jaar toen, had nog de meeste moeite, die ging van de middelbare hier naar de school daar en dat was twee niveaus hoger dan in Nederland. Gelukkig heeft hij het gered en is nu al jarenlang als geoloog werkzaam in de boorindustrie! De beide meiden van resp. 11 en 7 jaar redden zich goed. Bij de jongste dochter kwam na een half jaar een schoolinspecteur langs en toen zei de docent: 'There is a Dutch girl in the classroom, but you will not find her because there is no difference between all the girls.'



De drie kinderen gingen mee op avontuur naar Aberdeen. (1980)

Hoe het met ons Engels gesteld was? Ik had natuurlijk mijn beroepsengels geleerd zoals die passend is bij de koopvaardij. Mijn vrouw haalde haar schoolengels op via contacten in het kerkenwerk en vrienden en ze volgde cursussen. Ze haalde de Cambridge English Certificates I and II.

Ze was ook lid van de Royal Woman's Voluntary Service, een vrijwillige hulpverlenings-organisatie. De kinderen kregen bijles Engels via een remedial-teacher-class. Daar waren nogal veel buitenlandse kinderen bij betrokken en de leerkrachten vonden dat wel mooi. Die waren blij dat ze ook goede leerlingen hadden die sterk vooruit gingen en leergierig waren! Voor de kerk kwamen we uit bij de Church of Scotland. Dat was nog wel even zoeken want er zijn ook heel strenge kerkgenootschappen daar, nog strenger dan bij ons de zwarte-kousen-kerk voor mijn gevoel.



Koning als kapitein op de brug van een supplier, in de jaren '70.

We hadden afscheid van Pekela genomen zonder een groots afscheidsfeest te organiseren. Gewoon de spullen ingeladen via bode Meijer en vertrokken..... We lieten natuurlijk familie achter en ons huis. Daar ging mijn schoonmoeder in wonen maar zij overleed een half jaar later. Mijn ouders gingen er daarna in en die hebben er tot 1992 in gewoond. We wisten immers ook niet hoe lang we wegbleven, een jaar of langer? Dat werden dus zeven jaar maar toen gingen we nog niet naar Pekela retour. Wel kwamen we geregeld terug en de kinderen hadden hun eigen logeerplekken waar ze graag heen gingen. Ik had een supergoed idee, dacht ik, door een caravan in Sellingen neer te zetten. Dan hoef je niet steeds bij de familie te verblijven en houd je de

verhoudingen ook goed. We zijn er maar één keer geweest!, zo goed was dat idee dus ook weer niet. We gingen in ieder geval elk half jaar naar Nederland, of in ieder geval naar Europa. Je moet weten dat ik in feite gedetacheerd was in Aberdeen. Dat betekende dat we niet uit Nederland werden uitgeschreven en daar niet ingeschreven. Daarmee hielden we onze Nederlandse voorzieningen als AOW-opbouw en andere fiscaal-juridische regels. Je bent bij een detachering wel verplicht om elk half jaar even uit het land weg te gaan, ook al voer je alleen maar met de ferry naar Vlissingen en gelijk weer terug. We gingen overigens vaak in de schoolvakanties of tijdens de Kerstdagen. In ons gezin hadden we onze eigen taal gevormd, een mix van Engels en Gronings. We werden daarmee wel voor Scandinaviërs versleten! Toen we terugkwamen werd het Engels van onze jongste op school afgekeurd: ze kreeg een onvoldoende voor dit vak!! Het Engels ben ik altijd wel blijven onderhouden. Ook nu nog kijk ik vaker en liever naar Engelse zenders als CNN en de BBC dan dat ik Nederlandse zenders op zoek.

Ik kreeg de functie van Marine Superintendent en was daarmee de tussenpersoon tussen de opdrachtgevers (de Charteraar, meest Amerikanen) en de kapiteins van Smit-Lloyd. Nu is een kapitein baas op zijn schip, dus dat was voor mij wel laveren geblazen. Ik heb er altijd naar gestreefd zijn positie niet aan te tasten, dus adviseren in plaats van opdragen en jezelf realiseren dat ideeën van een ander ook best werkbaar kunnen zijn en het bestuderen waard. Hoofdzaak was dat de Charteraar tevreden moest zijn. De commerciële kant van het verhuren van de schepen lag in Rotterdam en soms ook in Londen. Als het normale bevoorraders- en ankerwerkzaamheden en andere praktische bezigheden betrof voeren mensen op de schepen die het vak kenden. Die hoefde je niets te vertellen. In geval van bijzondere verrichtingen was overleg met charteraars, nautische dienst in Rotterdam en ook de mensen aan boord wel eens nodig om tot een acceptabel strijdplan te komen en daarover een beslissing te nemen. Ik besliste uiteindelijk over de inzet van onze schepen (waar het kantoor in Rotterdam ook nog wat over te zeggen had) en dat is altijd wel goed gegaan. Als een boortoren verplaatst moest worden (zo'n gevaarte heet een rig) dan was ik rig-mover en moest vanuit de te verplaatsen rig de instructies geven. Dan had je soms ook te maken met actiegroepen als Greenpeace, die zich tegen de boringen gingen verzetten. De Amerikanen hadden in de Golf van Mexico de nodige ervaring met boren en hun torens opgedaan, maar de weersomstandigheden op de Noordzee zijn niet te vergelijken met de Golf. Daar heb je wel es een hurricane, maar als die uitgeraasd is, dan kun je weer lange tijd werken. Op de Noordzee is dat niet zo. Ik heb één keer bij winterdag 30 dagen op een rig op goed weer moeten wachten. Conditie van wind en zee waren en bleven te slecht en daarvan bleef je bij alle werkzaamheden afhankelijk. Het te behandelen materiaal werd ook zwaarder omdat de waterdiepten waarin men boorde ook groter werden. Dat ging gepaard met zwaardere werk-omstandigheden voor de dekbemannings. Daar liep men voor het traditionele ankerwerk zo geleidelijk aan wel tegen grenzen aan. In die gevallen probeerden we wel een paar matrozen extra op de schepen te plaatsen. De schepen werden bij voorkeur natuurlijk voor een langere periode verhuurd maar het kwam ook voor dat het slechts voor de duur van een rig-move was. De concurrentie groeide overigens ook. Aanvankelijk Britten en Duitsers maar de grootste aanval kwam van de Denen en Noren.

Voor rigmoves en eventuele speciale klussen werd ik ingehuurd. Meestal betrof het werk met ankers en kettingen maar ook het verplaatsen van de 'jack up rigs'. Dat hoefde niet perse met eigen schepen te gebeuren omdat sleepboten werden ingehuurd door de oliemaatschappijen. Een leuke ankerklus heel dicht bij huis was het vermeren van een Japanse tanker in de Eemshaven. Soms betrof het erg mooi werk als accommodatieschepen in de Shetlands, maar als je ergens in een Loch in Schotland splinternieuwe gastankers een plaats moet geven loop je wel eens met je hoofd te schudden. Maar werk is werk voor een "anchorhandler" en daar deed ik graag aan mee.



Slepen van een booreiland (rig) uit de haven van Rotterdam, met de standaard maatschappijvlag van Smit-Lloyd als geus op de boeg van de sleper.

Terug in Nederland

Voor Aberdeen had ik vijf jaar bedongen, maar dat werden uiteindelijk zeven omdat het werk goed beviel en ook voor de gezinsleden goed uitpakte. Mijn vrouw zong graag en zat daarvoor op het Aberdeen Woman's Barbershop Chorus en deed onder meer vrijwilligerswerk.

The Aberdeen Chorus of Sweet Adelines International is een koor van ± 75 zangeressen. Barbershopzingen is in feite iets voor mannen (tijdens het wachten bij de kapper werd de zang ingezet). Dit vrouwenkoor werd niet minder dan 6 x Brits kampioen en hoort bij de internationale top; ze zingen á capella.

Terug in Nederland kon mijn vrouw blijven zingen in IJmuiden. Ze werd lid van de IJmuider Oratorium Vereniging. Haar favoriete stuk: jaarlijks twee uitvoeringen van de Matthäus Passion.

Na zeven jaar Schotland volgde in 1983 de overplaatsing naar IJmuiden in dezelfde functie. Onze zoon kon aan de VU zijn studie geologie voortzetten en de beide dochters in Alkmaar hun HBO-opleidingen. We gingen wonen in Santpoort, waar we vooral op Haarlem gericht waren. Het was,

ook naar later bleek, een praktische keuze. Onze omzwervingen hebben er voor gezorgd dat we een hecht familieverband hebben gekregen. Mijn vrouw was natuurlijk jarenlang pa en moe geweest, zoals veelal bij zeemansgezinnen. In Santpoort bleef dat ook nog wel een tijdje zo. Ons verband heeft er voor gezorgd dat de kinderen alledrie vanuit huis hebben kunnen studeren en afstuderen. Ze bleven inwonen tot ze trouwden. Het zorgde altijd voor een gezellige aanloop. De laatste ging in 1998 de deur uit maar dat was voor ons geen reden om direct naar Pekela terug te keren. We hadden onze bezigheden die daarvandaan moeilijk te continueren waren.

Mijn overplaatsing naar IJmuiden had ook te maken met de uitbreiding van booractiviteiten op het Nederlandse plat. Mijn werkgebied strekte zich uit van de Zuidelijke Noordzee tot aan Borkum/ Emden, het Nederlandse plat. Het was hier minder diep en er kon overal worden gewerkt met jack-up booreilanden en productieplatforms. Omdat het Slochteren veld zich uitstreckte tot onder de Eems hebben we vanuit Emden een rig bevoorradat dat boorde - naar men zei- om tot een eerlijke gasverdeling te komen. De betrokken oliemaatschappijen zullen daarvoor vast wel een methode hebben bedacht. Mijn werk als rigmover ging ook gewoon door. Het commerciële werk gebeurde vanuit het hoofdkantoor in Rotterdam en ik deed een deel van het operationele werk.

In IJmuiden kon ik ook mijn werk gericht op verlengen van certificaten voortzetten. Dat hield in dat je samen met een surveyor controleert of het schip in nautische zin aan de vastgelegde eisen voldoet en zeewaardig is. Een Technische Superintendent deed hetzelfde voor zijn afdeling. Het streven was dat te doen zonder reparatiedagen af te hoeven schrijven. Daarvoor had je een goede relatie met de charteraar nodig. Eind jaren '80 / begin van de jaren '90 namen voor ons de activiteiten af. Het boren werd produceren en daarvoor heb je minder schepen nodig. Het geheel werd rustiger. Een verschuiving naar dieper water in het noorden werd door Denen en Noren opgevangen. Daar had men in perioden van minder vraag vaak eigen werven gebruikt en superieure schepen voor het zwaardere werk in zowel weer en wind als trekkracht gebouwd. Olie- en gasbaten werden als subsidie daarvoor benut. Tegenwoordig zijn er self-positioning booreilanden die zich met eigen schroeven via GPS-navigatie op de boorlocatie kunnen houden wat vooral in dieper water een geweldige vooruitgang is. Daar kwam Smit-Lloyd niet meer aan te pas en men beperkte zich tot uitbreiding van schepen voor lichter werk. Verschuiving naar andere werkgebieden vond ook plaats en het aantal schepen in onze streken nam af. Je bedacht wel eens dat het met een bedoeling werd uitgevoerd. Het was ook van invloed op het personeels-bestand, wat later ook wel bleek. Nederlanders op de vloot waren sowieso te duur en ook de walorganisatie kon worden ingekrompen. Op een gegeven moment diende zich een reorganisatie aan en kon ik in 1993 met een regeling op 58-jarige leeftijd en 40 jaar "zee" de dienst verlaten. De Smit-Lloyd organisatie heeft tot 1996 gefunctioneerd en is toen overgenomen door het Amerikaanse Seacor, een bevoorradersrederij werkzaam in West-Afrika.

Na de pensionering

Omdat 58 jaar te jong was om te niksen raakte ik betrokken bij het hulpverleningswerk in Roemenië, aanvankelijk voor klus- en reparatiewerk aldaar. Van 2000 tot 2010 was ik secretaris van de werkgroep die later tot Stichting Familie Sponsorplan Roemenië werd omgevormd. Mijn bemoeienis met het Protestantse Koopvaardijwerk in het algemeen vanaf terugkeer in Nederland en later meer gericht met de organisatie in Rotterdam en het CGK Deputaatschap Varenden ontstond in de negentiger jaren. Het doel was ruggesteun te geven aan de CGK Predikant voor Varenden (Christelijke Gereformeerde Kerk) en begrip te kweken voor zijn positie onder zijn kerkelijke achterban. Rond 2010 ben ik met alle drie de werkzaamheden gestopt. Je kunt het jonge volk toch niet in de weg zitten.

In 2006 begon voor ons gezin een moeilijke en nare periode. Vooral voor mijn vrouw omdat zij ziek werd. Een ziekte die in het ziekenhuis niet onderkend werd door de specialisten, waardoor ze te laat een behandeling kreeg. Helaas mocht die niet baten en overleed mijn vrouw in 2008. We hadden in 2006 mondeling al een huis in Pekela gekocht en zouden nog even op vakantie. Een dag vóór die vakantie meldde de makelaar dat de verkoper van de verkoop af zag. Zodoende zijn we nog een tijd in Santpoort gebleven, waar mijn vrouw ongeneeslijk ziek werd.



Foto van de bemanning tijdens de indienststelling van supplier Smit-Lloyd 104, met rechts kapitein Koning, bij de ontvangst van prinses Margriet, beschermvrouwe van de koopvaardij.

Welke hobby's ik heb gehad? Ik heb vooral heel veel gelezen. Als zeevarende kom je niet terecht bij clubs of verenigingen, maar lezen deed ik aan boord ook altijd graag. Nu kies ik vooral boeken met korte hoofdstukken want lang concentreren op een thema valt me tegen. Een heel duidelijke hobby is wel altijd het vrachtrijden geweest en belangstelling voor vrachtauto's! Dat kwam vooral ook omdat ik bevriend was met Tammo Meijer, die het beroep van snikkevaarder en boderijder combineerde. Zowel het beurtschip als de bodewagen met de gaspot hadden al vroeg mijn belangstelling. Jammer dat het beurtschip in 1947 uit Pekela verdween. De auto's bleven. Hij had meerdere vrachtauto's en ook in mijn verlofperiodes voor ons vertrek naar Schotland heb ik vaak voor hem gereden. Later in Santpoort heb ik veel op visauto's gereden van een vriend uit IJmuiden. Vis afleveren in vele uithoeken van Nederland. Dat was plezierig werk.

In 2010 ben ik me gaan oriënteren in Pekela waar ik kon gaan wonen en zo kwam ik in 2011 terug in Pekel, aan de Heemstede, waar ik nu inmiddels al weer meer dan tien jaar woon. Ik had me goed gerealiseerd dat ik niet zou vinden wat ik destijds achter had gelaten. Ik moest dus een heel nieuw leven gaan opbouwen, al vond ik nog wel vrienden van eerder. De kerk is voor mij ook een bindende factor, altijd geweest ook en ik had in Pekela twee broers wonen en verder nog familie. Een tijdje geleden kreeg ik een ietwat hilarisch compliment: VEUR AIN HOLLANDER HEST DOE GOUD GRUNNENS LEERD. Ik zeg liever: HEB HET GELUKKIG NAIT VERLEERD. Mede via Abel Wieske ben ik ook betrokken geraakt als gastheer bij het Kapiteinshuis. Dat thema spreekt me natuurlijk geweldig aan en is mijn laatste stukje zee in feite. Al met al heb ik geen dag spijt gehad van mijn terugkeer.

Opgetekend in een serie gesprekken in de herfst van 2021 door Feike Oppewal en Albert Leutscher.