



CORNELIS DOUWES

**211** September  
2017

Cornelis Douwes is het maritiem magazine van de Vereniging van Oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling (VOZT). Verschijnt vier maal per jaar.

**Dagelijks bestuur VOZT:**

A.L. Gorter, voorzitter  
R. Schouten, secretaris  
S.J. Cross, penningmeester (a.i.)

**Redactie Cornelis Douwes:**

W. van Leunen (eindredactie)  
(06-20765170)  
redactiedc@gmail.com  
S.J. Cross (0517-416972)  
sjcross@hetnet.nl  
F.T. Eggens (0181-415620)  
freerk41@gmail.com  
E. Rob (0596-682255)  
e.rob@stadlandet.nl  
C.A. den Rooijen (0345-617475)  
cormarg@planet.nl  
Jetse Stienstra (06-51422943)  
jetsestienstra@hotmail.com  
Henk Torenvlied (06-18568291)  
henk.torenvlied@quicknet.nl

**Redactie ondersteuning**

**Cornelis Douwes:**  
S.S. Cross  
W. van der Graaf-Kwakkel

**Redactie website VOZT:**

G. Koerts  
g.koerts@planet.nl

**Advertenties:**

H. Flameling  
Tel: 0562-442408  
h.flameling@planet.nl

**Ledenadministratie VOZT:**

H. Flameling  
Tel: 0562-442408  
h.flameling@planet.nl

**Communicatie:**

VOZT en Cornelis Douwes  
Postbus 36  
8880 AA West-Terschelling  
Internet: www.vozt.nl  
E-mail: bestuurvozt@gmail.com

**Betalingen:**

NL49RABO0325556296  
t.n.v. VOZT te Terschelling

Vormgeving: H. Drost  
Druk: Flevodruk Harlingen B.V.  
Kanaalweg 72  
8861 KG Harlingen  
Tel: 0517-430043

**Bij de omslag:**

'De Rijp' en 'Friesland'  
(foto: Loek Po879is - GK 3944)

## IN DIT NUMMER

**Eerste afgestudeerden.** Alwin van Beem en Peter Lensen waren de eersten die hun Masterstudie Maritime Shipping Innovations voltooiden. Een combinatie van artikelen rondom deze gebeurtenis.

**In memoriam 'Ondina'.** In november wordt herdacht dat in 1942 de bemanning van deze Shell tanker een verbeterde strijd om te overleven leverde en die won.

**BigRoll, duo ...** Een artikel over de ondernemersgeest van twee oerhollandse special lading specialisten die zagen dat ze samen nog een 'niche' konden vullen.

**Verpappende lading, levensgevaarlijk!** In de scheepsrampen serie ditmaal het verhaal van de 'Lady Anneke' dat te maken kreeg met de theorie en praktijk van vloeibaar wordende bulkclading.

**Dokking op Curaçao.** GK 6419 Lars Tanja (inmiddels afgestudeerd) voer zijn laatste stage op de "Prins Hendrik" van Anthony Veder en had het geluk, naar eigen zeggen, een uitgebreide dokking mee te mogen maken. Hierbij zijn verslag.



## RUBRIEKEN

- 8 Het Weekend Oog
- 10 Van het bestuur
- 11 Personalia
- 12 Maritiem Instituut
- 15 Willem Barentsz Sociëteit
- 15 Nostalgie
- 16 Sociale Media
- 30 Middenplaat
- 50 Maritiem Actueel
- 54 Tentoonstellingsnieuws
- 55 Papieren Parade



## MARITIEME AGENDA

**4 oktober 2017**

Willem Barentsz Sociëteit  
Hotel Centraal, Harlingen  
www.vozt.nl

**8 november 2017**

Willem Barentsz Sociëteit  
Hotel Baars, Harderwijk  
www.vozt.nl

**9 & 12 oktober 2017**

IMSF 2017 AGM Seminar  
Hochschule Bremen, Germany  
www.imsf.org

**18 & 25 november 2017**

Open dag MIWB  
18/11 Maritieme Techniek  
(BA&AD)  
NHL, Leeuwarden  
25/11 Marof & Ocean  
Technology  
MIWB, West-Terschelling  
www.miwb.nl

**Elke derde vrijdag**

van de maand:

**Sociëteit Oud-WBS'ers**

Hotel Oepkes,  
West-Terschelling

**22 september 2017**

Diplomauitreiking Marof/OT  
MIWB, West-Terschelling  
www.miwb.nl

**7 - 10 november 2017**

Europort  
Ahoy, Rotterdam  
www.europort.nl



# Baantjes trekken te kooi

'Prins Hendrik'

Tijdens mijn tweede stage aan boord van de LPG-tanker 'Prins Hendrik' heb ik veel bijzondere ervaringen opgedaan. Eén van die ervaringen was een monsterdokbeurt in Willemstad, Curaçao. Als ik de dokking van drie weken, welke in beginsel slechts tien dagen zou duren, in één woord zou moeten beschrijven, dan zou het woord 'zweeten' het meest passend zijn. Goeiedag, wat was het daar op die 12e noorderbreedtegraad in die betonnen oven verschrikkelijk warm.

Het betreft hier een twintig jaar oude Japanse gastanker, die het dok in moest voor wat je een overhaal van het complete schip zou kunnen noemen. Er is gewisseld van klassenbureau, in de machinekamer is een groot aantal zeewaterleidingen vervangen, de hoofdmotor heeft groot onderhoud gehad, de drie hulpmotoren zijn compleet gereviseerd, aan een groot aantal hulpwerktuigen is het nodige onderhoud gedaan, de computerservers zijn vervangen, er is onderhoud gepleegd aan navigatieapparatuur, ladingpompen, cargo tank 'safety valves', winches, hydraulische davits en kranen, reddingsmiddelen en ga zo maar door. Verder zijn de schroef en het roer verwijderd. Het roer heeft nieuwe lagerbussen gekregen en heeft een aantal reparaties ondergaan, de schroef is gepolijst en de schroefas seals zijn vervangen. De boegschroef is overhaalt, de ankerkettingen zijn schoongemaakt, van de incinerator is het 'brickwork' vervangen, de inertgas-generator heeft een grote overhaal gehad, de scheepshuid is vrijwel compleet gestraald en is nadien in verse verfsystemen geschilderd en zo kan ik nog wel even doorgaan.

Daar sta je dan, als leerling, op de brugvleugel met de neus in de wind, terwijl de kapitein het schip hartje Willemstad door de geopende Koningin Emmabrug en onder de Koningin Julianabrug doorstuurt, terwijl toeristen zich aan weerszijden langs de kaaien hebben verzameld en vanonder palmbomen en parasols van de terrasjes van Punda en Otrobanda jolig zwaaien naar de bemanning. Vervolgens de uitlijnprocedure om het schip netjes op de dokblokken te krijgen en daarna het droogkomen; de start van een fascinerende periode van mijn tweede stage. Ik zat toen ongeveer halverwege mijn 11-weekse term in de machinekamer en viel dus met mijn neus in de boter. Omdat de kluslijst voor het 'engineerroom department' lang

was, had ik als leerling erg veel verantwoordelijkheden gekregen die je niet zou verwachten bij de functie van 'leerling'. Voor mij betekende dit niet alleen heel veel sleutelen, informatie verzamelen in boekwerken, tijdsplanningen maken en veel koffiedrinken, maar ook het aansturen van dokwerkers, het tot stand brengen van goede communicatie en het uitzoeken van de juiste momenten om, waar nodig, hulp te vragen. In het begin was dit even zoeken naar goede balansen, maar al redelijk snel had ik de smaak te pakken en kon ik taken van mijn kluslijstje gaan afvinken.

We werkten hard, heel hard, in barre omstandigheden. Niet in de laatste plaats omdat de airconditioning unit in zijn geheel is vervangen, wat in totaal vrijwel de hele dokperiode van drie weken heeft geduurd. Het is niet al te

moeilijk voor te stellen dat het warm was in en om het schip (een gigantisch warmtegeleidend blok staal in een isolerende betonnen bunker, het droogdok, met temperaturen in de hutten van boven de 35 graden Celsius), wat in de avond- en nachtelijke uren voor hele kampioenschappen 'baantjes trekken te kooi' zorgde. Maar wat smaakte dat welverdiende biertje na een slapeloze nacht en een dag hard werken in de plaatselijke kantine onbeschrijflijk goed! De daaropvolgende goudgele rakkers ook overigens... Het maandje droogdok te Curaçao staat in mijn geheugen gegrift als een schitterende ervaring en toch vooral heel veel zweeten.

 Lars Tanja

 Jarno Bolle

 [www.anthonnyveder.com](http://www.anthonnyveder.com)



Aankomst Willemstad, Curaçao.



*Duidelijk toe aan onderhoud.*



*Ook de machinekamer is aan de beurt.*



*De schroef gaat er af ...*



*Een hele klus.*



*... zodat men overal bij kan.*



*Terug in haar element.*



Weer 'spic & span'.



Klaar voor vertrek.



De inmiddels afgestudeerde schrijver van dit artikel Lars Tanja