

..... die reis met de Laagkerk.....

Je had van die reizen dat alles anders liep dan je gedacht had. Die reis met de Laagkerk was er zo een.

De Laagkerk was een zgn. "Empire schip". In de oorlog werd in de VS begonnen met serie bouw van schepen die zo snel in elkaar werden gezet dat de Duitse onderzeeboten er niet tegen konden torpederen. De bekendsten zijn de Empires, Liberties; Victories en baby flattoppers. De laatsten konden vliegtuigjes aan dek laten opstijgen (duikboot bestrijding). Dalen was mogelijk, maar erg lastig. De beste oplossing was nog dalen op zee.

De Laagkerk was een Empire. Na de oorlog door de V(erenigde)N(ederlandse)S(cheepvaartmaatschappij) gekocht. De VNS had een hele serie van Liberties en Victories, maar ook 1 Empire

Deze reis was de Laagkerk de grote plas vanuit de VS overgekomen met een deellading cement in zakken. Zo hoog gestuwd dat er onder de dekbaken nog autos op konden worden gezet. Deze autos waren gelost in Rotterdam. Vandaar zouden we nog lossen in Londen en weer cement bijladen in Genua dan opstomen naar een per bestek opgegeven positie in de Perzische Gof. Dit bleek een ankerplaats, waar later Dubai uit de grond kwam. Toen was het een woestijnstrook. Het was zomer, slechte AirCo. AirCo was destijds op de Atlantic niet nodig en daarom na overname door de VNS ingebouwd. De leidingen van de stoomwinches liepen bij de hutten langs, het beloofde een bloedhete reis te worden. In Rotterdam was een groot gedeelte van de bemanning afgemonsterd en een ander deel aangemonsterd, onder de laatste groep hoorde deze stuurman "Ampat". Ampat is het Maleisische woord voor 4. Op de schepen die veel op de Oost voeren was Ampat de populaire naam voor de 4e stuurman. Lag lekker in het gehoor.

We vertrokken uit Rotterdam met bestemming het Royal Albert Dock in Londen. De Laagkerk had voor de voortstuwing een stoommachine waarbij de stand voor vooruit en achteruit bepaald werd door de "schaar van Stephenson". Bij manoeuvreren moest die worden overgezet, wat niet direct eenvoudig was. Zaterdagmiddag komt de Laagkerk voor de ingang van het Royal Albert Dock. Voor de ingang nog even de vaart eruit halen. Vol achteruit. De stoommachine begint te zuchten, het schip krijgt steeds meer vaart. Paniek, de kar staat op vol vooruit i.p.v. op vol achteruit. De schaar staat in de verkeerde positie. Voor de inloop is een remmingwerk van allemaal planken en balken, echt engels, ouderwets en nogal kwetsbaar. De Laagkerk duwt zijn kop diep in het remmingwerk alvorens de vaart eruit is. Ampat staat op de bak met de bootsman en zijn matrozen en ziet dit remmingwerk op zich afkomen. Ja, je moet wat, al is het maar voor je goede gedrag. "Bootsman, beide ankers vallen." Die vielen tussen de planken en balken en hielpen niets meer om de vaart eruit te krijgen, maar Ampat dacht, dat dit toch mooi in de scheepsverklaring zou staan.

"Presenteerden onmiddellijk beide ankers". De schade aan het schip viel mee. Van het steigertje was niet veel meer over.

Meestal is er zo de eerste dag na vertrek uit de thuishaven rust aan boord. Iedereen pakt zijn spullen uit. Hutten worden ingericht. Was op dit schip voor de bemanning niet zo eenvoudig want ze sliepen met 4 man in 1 kleine hut. In de achterste opbouw Alleen de bootsman en de baas timmerman hadden met zijn tweeën 1 hut. Stuurlieden en machinisten hadden elk 1 hut in de voor opbouw. Deze (zondag) middag was het bij de bemanning helemaal niet rustig, er klonk gezang en veel lawaai, handgeklap en voetgestamp. De "ouwe" vond dit verdacht en en riep de Ampat. "Zeg Ampat ga eens kijken wat daar loos is" Die stond raar te kijken, enige bemanningleden ,die hij nog niet kende, liepen op hoge hakken en pruiken op hun kop door de verblijven en zongen en dansten. Aangemoedigd door de rest van de bemanning. De "ouwe"greep resoluut in. "Ampat ga ze onmiddellijk vertellen dat ik dat niet wil hebben , wat denken ze wel , dit schip is geen hoeretent".

Ampat ging met deze boodschap terug naar de bemanning waar hij met gejuich werd begroet en zich toen maar weer terugtrok. Hier viel geen eer aan te behalen..

Gelukkig werd het snel etenstijd en de dansers verdwenen en na het schaften werd het gelukkig rustig. Schijnbare rust, de bemanning ging de wal op. Daar werd in een "tent" de vertoning voortgezet. Dolle pret. Er zal wel veel gedronken zijn want 6 man werden door de politie ingerekend . Het schip werd hiervan op de hoogte gesteld en je raadt het al :

"Ampat ga eens kijken wat daar loos is, ze vragen nogal wat boetes en geld hebben die kerels niet meer."

De Ampat was bij het verhoor, want de bemanning sprak zgn. geen engels. Maar de vertaling van Ampat vonden ze ook niet goed en iedere zin maakten ze moeilijker zodat ook Ampat de vertaling niet wist, hoe vertaal je dat iemand eigenlijk handelaar is in een speciaal soort ijsberen vacht? De bobbys grijsden en zeiden, "kom meneer, wij hebben wel een oplossing voor deze kerels, we tracteren je op een biertje."

De volgende morgen zou het verhoor worden voortgezet en Ampat kreeg strenge instructies mee van de ouwe. "Denk erom Ampat, ik wil die kerels niet weer aan boord hebben. Stel je voor met een stel travestieten naar de Perzische Golf. Daar midden tussen die arabieren. Wordt rotsooi." Waar ze dan heen moesten ? " Zet ze maar af bij het agentschap "

Ampat kwam bij het politie station en werd door de politie gevraagd even met zijn bemanning te praten, misschien ging het dan straks beter. En of het beter ging. Ieder bemanningslid zat in een klein hokje met een houten bank waarover een dunne paardendeken lag. Daarnaast stond een emmer met houten deksel. "Stuurman, je vertelt maar wat jou het beste lijkt, maar hier willen we weg. We ondertekenen wel."

Ze kregen een aantekening in hun paspoort dat ze gedurende 2 j. niet meer in Engeland mochten komen en een fikse boete.

Vanuit Rotterdam werd een nieuwe civiele dienst gestuurd en zo vertrokken we via Genua en het Suez Kanaal naar de Perzische Golf. Vol beladen met cement. In Port Said kwam de kapper weer aan boord en de handelaar de Prince of the Red Sea. Kon je kamelen zadels kopen of een poef enz. Ook de goochelaar kwam weer aan boord. Die had altijd een doosje kuikens bij zich, maar die toverde hij dan uit je neus, je mouw of je oor enz. "Kippetje kom, kippetje weg" riep hij dan. Deze keer liep dat niet goed, de bemanning stal zijn kuikens en zei dat ze die weg getoverd hadden. Eenmaal op zee kwamen ze tevoorschijn en de timmerman maakte een mooi hokje voor ze. Eieren kwamen er niet en toen op zekere dag, terwijl we in de P.G. ten anker lagen, de kok er maar eens een uit het hok en in de pot wilde brengen zijn ze ontsnapt en moest er een hele klopjacht gehouden worden.



Er ging die reis veel mis. De kippen smaakten ook niet.

Het drinkwater dat we gebunkerd hadden in Aden was brak. Mede daardoor brak er diaree uit. De toiletten bestonden uit hokjes met klapdeurtjes ervoor. Daar zat op zekere dag de kok zijn behoefte te doen, toen olieman knikkerik, zo genoemd omdat hij door het zweten steeds met zijn hoofd heen en weer sloeg, zo'n dringende nood had dat hij zonder verder te kijken door de klapdeurtjes vloog en bij de kok op de knieën ging zitten. Zelden is er in de midscheeps zo gevloekt en gescholden. De kok wilde knikkerik uithongeren enz.

Na nog de nodige pech en ongevallen was de Laagkerk na ca. een 1/2 jaar op de thuisreis. Prachtig weer in de Golf van Biscaje en Engels Kanaal tot Beachy Head. Met een vaart van 10 mijl werd de aankomst IJmuiden berekend en doorgegeven aan het kantoor. Dat zou mooi op de middag om ca. 3 uur zijn. De verloofden werden in die tijd "zus" genoemd. Ook de zus van Ampat wilde de binnenkomst wel eens meemaken en stapte op de bus. Ja, er werd in die tijd zoveel gezongen over de "sluizen van IJmuiden."

Weer pech, roet dikke mist. De radar gaf alleen een grijze vlek. Matige vaart, geluidseinen, goede uitkijk. Midden in de nacht ten anker voor IJmuiden. Zus had gelukkig onder dak gevonden bij een kennis. Het zicht klaarde op en tegen daglicht meerde de Laagkerk af bij de hoogovens. Daar werd met grote grijpers de erts in een paar dagen gelost die in de Rode zee met mandjes vol aan boord was gebracht. Daar had het laden bijna 4 weken geduurd.

Zus kwam gelukkig goed aan boord.

De personeels chef, vanwege zijn mooie beloften de zaligmaker genoemd, kwam aan boord en beloofde een royaal verlof. De leugenaar.

Eigenlijk een reis om maar gauw te vergeten. Ampat hoort nu zo langzamerhand bij de sterken tot zeer sterken, zingt in een van de beste zeemanskoren en is wel eens de tekst van de liedjes kwijt, maar die reis met de Laagkerk is hem bijgebleven.

Allard