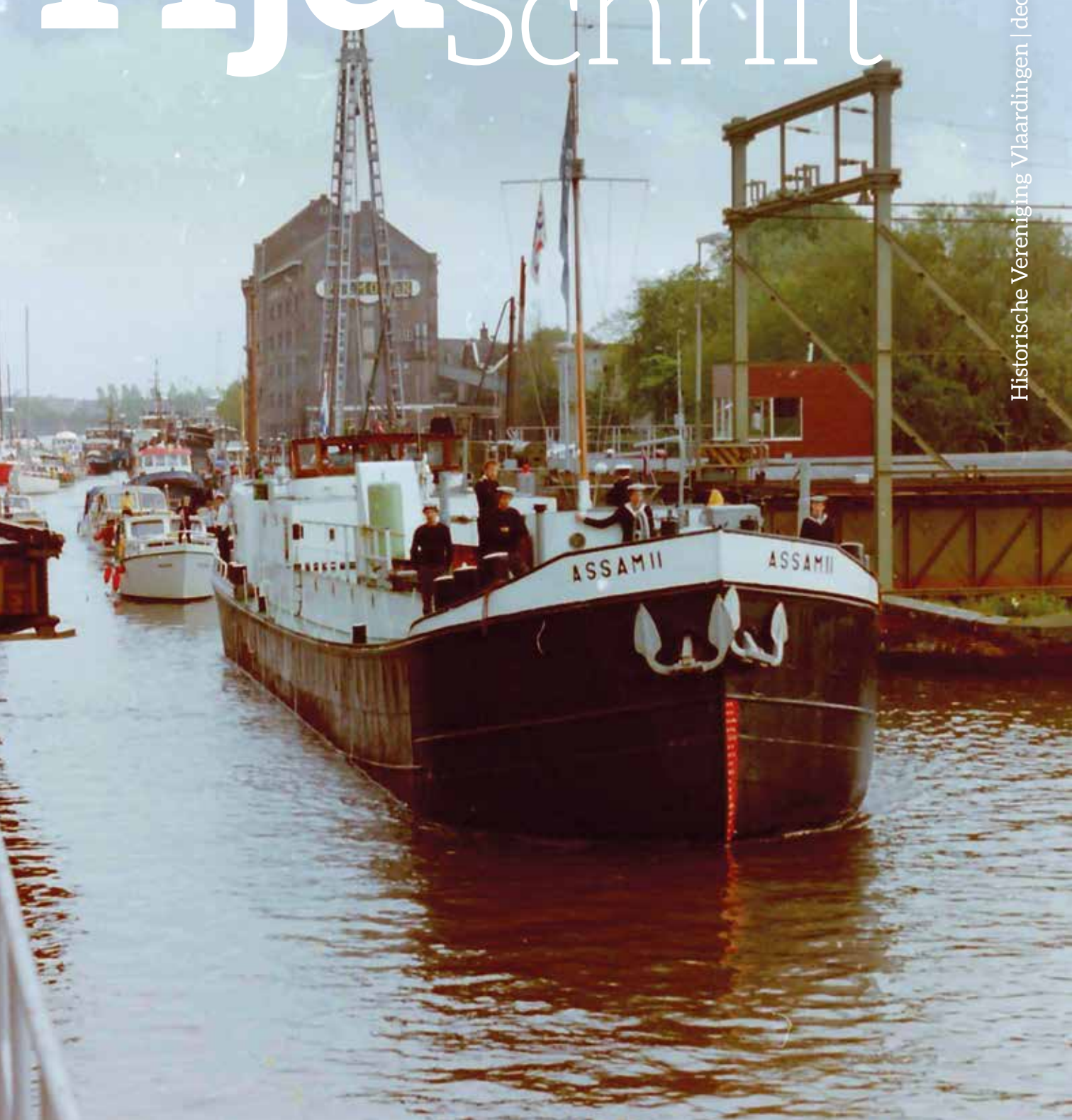


Tijd | 170 Schrift





Keukens • Badkamers • Toiletten

D Blenk **tegelwerken**

Dick Blenk

George Stephensonweg 21 f

3133 KJ Vlaardingen

010-4359093 / 06-20597239

Fisc-ad

Fiscale en administratieve dienstverlening

J.A. Janson

fiscaal adviseur



Plein 1940 nr 47
3135 PR Vlaardingen
tel: 010 435 92 67
fax: 08 4220 69 33
e-mail: info@fisc-ad.nl
www.fiscaaladviseurs.nl

Westhavendomein

Vastgoed & VvE Beheer 



Volledige ontzorging voor vastgoedeigenaars en VvE's

Westhavenplaats 40a • 3131 BT Vlaardingen • Tel.: 010-2477477 • E-mail: info@westhavendomein.nl

www.westhavendomein.nl



Vlaardingen
anders bekeken

**Stadswandelingen,
rondleidingen en meer,
ook voor besloten groepen**

www.serviceteam-vlaardingen.nl
facebook.com/serviceteamvld

Haven in Vogelvlucht — Vlaardingen



De Historische Vereniging Vlaardingen heeft tot doel het bevorderen van:

- de belangstelling voor en de kennis van de stad Vlaardingen en haar bewoners;
- het behoud en het herstel van gebouwen en stedenbouwkundige structuren en landschappen;
- het behoud en het verzamelen van die gegevens die van belang zijn voor de geschiedenis van de stad.

De contributie bedraagt € 25,00 per jaar. Het bankrekeningnummer van de vereniging is NL44 INGB 0000 750 978. Leden krijgen jaarlijks het Historisch Jaarboek en 4x per jaar het verenigingsblad Tijd-Schrift.

Lidmaatschap

Het verenigingsjaar loopt gelijk met het kalenderjaar. Lid worden kan het gehele jaar door. Korting op de contributie bij lid worden in de loop van het jaar is niet mogelijk. Wel worden dat jaar reeds uitgegeven publicaties dan nagezonden.

Opzegging

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk bij de ledenadministratie te geschieden of via een email naar info@hvv-vlaardingen.nl. Een opzegging kan direct ingaan of aan het eind van het jaar. Restitutie van contributie wordt niet verleend. Leden die hun contributie niet voor of op 31 december hebben voldaan worden automatisch uit het ledenbestand verwijderd.

Bestuur

De heer Ted Hartman, voorzitter
De heer Han van Elk, vice-voorzitter
De heer Jack van Soest, secretaris
De heer Kees Borsboom, penningmeester
Mevrouw Tineke van der Hoek, lid
De heer Michel Carree, lid
Mevrouw Nina Meulendijk, lid

Redactie Tijd-Schrift

Michel Carree, eindredacteur
Eric van Rongen
Klaas Bloem
Tamaam Ayyash

Opmaak, vormgeving en drukwerk

Stout Grafische Dienstverlening, Robert Kroon

Verkoop losse publicaties

Uitsluitend via e-mail:
info@hvv-vlaardingen.nl

Bijdragen aan de inhoud van Tijd-Schrift zijn van harte welkom. In verband met de geautomatiseerde verwerking van de teksten ontvangt de redactie deze graag per e-mail:
info@hvv-vlaardingen.nl t.a.v. de redactie.

ISSN 1380-2992

© Historische Vereniging Vlaardingen

Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Internet: www.hvv-vlaardingen.nl - www.begraafplaatssemaus.nl
E-mail: info@hvv-vlaardingen.nl

Inhoud

Redactioneel

5

Het vergaan van de Zaandam, 83 dagen op een vlot in de oceaan

Frans W. Assenberg

6

Nu te zien in Museum Vlaardingen

10

Ledenactiviteiten

12

De geschiedenis van de Assam II

Robert Tetteroo

13

Boekbespreking

Frans W. Assenberg

21



Omslag: Assam II in de jaren tachtig.





PUUR NATUUR
BEHANDELINGEN

**Lieneke
Terleth**

SCHOONHEIDS-
SALON

P.K. Drossaartstraat 55 ~ 3131PA Vlaardingen
Tel: 010 4342125 ~ www.lieneketerleth.nl
Facebook: Schoonheidssalon Lieneke Terleth



Delta Hotel
Maasboulevard 15
3133 AK Vlaardingen
www.deltahotel.nl

**Altijd het water
aan je voeten...!**

ZONNEPANELEN
VLAARDINGEN




**UW LOKALE
SPECIALIST**

Bespaar direct op
uw energiekosten
met zonnepanelen
van hoge kwaliteit.
Goede service!

010-4352585
WWW.ZPVL.NL
INFO@ZPVL.NL

Wij doneren €0,50 per verkochte fles aan de HVV!

Verkoop via www.cartosio.nl
o.v.v. uw lidmaatschapnummer.

Of kom naar onze winkel aan de Admiraal Trompstraat 21
in Schiedam. Iedere laatste vrijdag van de maand
gratis inloop proeverij van 16-18 uur.

Wijnkoperij
Cartosio



STOUT
GRAFISCHE DIENSTVERLENING
Tel. 010 - 248 06 03 • www.stout.nl

Méer dan een drukkerij!




**DIJKSHOORN
EUROMOVERS**
EUROPEAN MOVE PARTNERSHIP

AL MEER DAN
50 JAAR
VERHUIZEN!

WWW.DIJKSHOORN.NL
TRAWLERWEG 8 3133 KS VLAARDINGEN TEL.: +31 (0)10-2480522

**Voor alle
molenproducten en
broodmixen gaat u
naar Aeolus!**

Kijk op www.aeolus.nl voor het
hele assortiment



Aeolus
molenwinkel

Kortedijk 16
3134 HB
Vlaardingen
T : 010 434 61 31
E : info@aeolus.nl
I : www.aeolus.nl



Redactioneel

Voor u ligt het laatste Tijd-Schrift van het Vlaardingse feestjaar 2023: nummer 170 alweer. We vierden dit jaar uitbundig dat het 750 jaar geleden is dat Graaf Floris de Vijfde Vlaardingen stadsrechten gaf. Zelfs de koning vereerde de stad met zijn komst, en woonde het geweldige Stadspektakel bij. Al met al beleefden we een mooi Vlaardings jaar, met voor de HVV goed bezochte ledenactiviteiten en vele bezoekers in de Waag op de zaterdagen.

In dit Tijd-Schrift doet Frans Assenberg verslag van de ondergang van het MS Zaandam, in november 1942. Het schip werd getroffen door een torpedo, en onder de overlevenden was een 17-jarige jongen uit Vlaardingen. Hij en zijn kompanen dobberden 83 dagen stuurloos op de Atlantische Oceaan. Tevens van Frans' hand: de boekrecensies.



Robert Tettero geeft ons een uitgebreide blik in de geschiedenis van de Assam II, het schip van de Zeekadetten, dat al 45 jaar Vlaardingen als vaste ligplaats heeft. De Assam II, oorspronkelijk een sleepschip en gebouwd in 1933, heette tot in de oorlog Alma. Na de Tweede Wereldoorlog werd het schip grondig verbouwd en kreeg het de naam die het nu nog steeds draagt. Verder in dit nummer de inmiddels gebruikelijke bijdrage van Museum Vlaardingen.

Een buitengewoon vol Tijd-Schrift dus, met voor iedereen voldoende te lezen in de aanloop naar de feestdagen. Namens het gehele bestuur van de Historische Vereniging wens ik u mooie, vreedzame dagen toe, en een gezond begin van 2024.

Michel Carree
Eindredacteur

Contributie 2024

Met dit Tijd-Schrift komt ook het verzoek de contributie voor 2024 tijdig over te maken: zie de adresdrager.

Met die contributie van slechts € 30,00 realiseren wij de ledenbijeenkomsten, het Jaarboek en de vier Tijd-Schriften. Uw bijdrage wordt dus goed besteed! En voor een ieder die de Historische Vereniging een warm hart toedraagt, en het kan missen: méér overmaken dan die 30 euro mag natuurlijk! Elke cent komt ten goede aan onze publicaties en ledenactiviteiten.

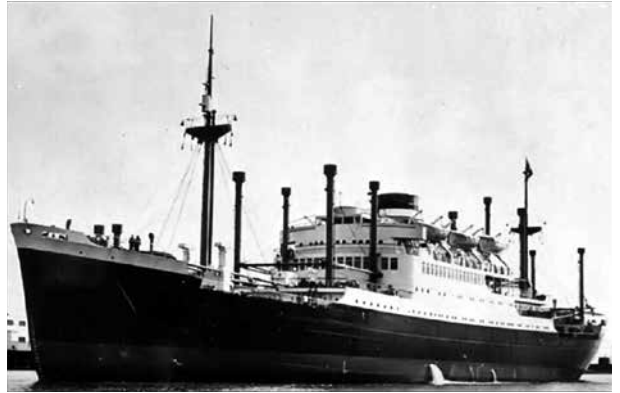
Het vergaan van de Zaandam

83 dagen op een vlot in de oceaan

Frans W. Assenberg

“Tot overmaat van ramp stierven twee onzer vrienden”

In een door Jan Anderson ontvangen ingebonden 'Panorama' van 1949 stond een indrukwekkend verhaal van de ondergang van de MS 'Zaandam' van de Holland Amerika Lijn. De Nederlandse koopvaardij was in de Tweede Wereldoorlog zwaar getroffen. Zeelieden werden vanaf 1942 verplicht te varen op schepen voor de geallieerden waarvan velen het niet overleefden: de helft van de schepen zank door vijandige aanvallen. Daar was ook de MS 'Zaandam' bij die in november '42 in de Zuidelijke Atlantische Oceaan door Duitse torpedo's werd getroffen. De Rotterdamse Kees van der Slot en de 17-jarige Vlaardinger Nico Hoogendam overleefden deze ramp door 83 dagen met drie Amerikanen, waarvan er twee op zee overleden, onder de brandende zon op zee te dobberen. Stuurman Broekhof van de Zaandam wist op eigen houtje met 59 opvarenden in een lekke reddingsboot na acht dagen de kust van Brazilië te bereiken. Hier en daar spreken de verhalen van de mannen elkaar soms tegen. Ik heb de vrijheid genomen die een beetje op elkaar af te stemmen.



Vlaardinger Nico Hoogendam vertelde na vele jaren zijn indrukwekkende verhaal. Hoogendam, die voordat de Zaandam getorpedeerd werd, had eerder ook deze pech: "Half september 1942 monsterde ik aan op een Amerikaans vrachtschip dat koers zette naar Kaapstad. Op 7 October werd ons schip getroffen door een torpedo. Het schip verdween binnen drie minuten in de golven. Veertien leden van de bemanning, waaronder mijn persoon, konden zich redden op een vlotje, waarop we twee dagen en nachten rondobberden. De andere 15 personen werden gedood. Ongeveer 50 mijl van Kaapstad werden wij gered door een Engelse destroyer (torpedobootjager F.A.) die ons in deze stad afzette.

Twee weken later, het was op 2 November, ben ik aan boord van de 'Zaandam' gestapt die ons naar New York zou brengen. Terwijl ik 's middags aan het werk was op de railing van het schip, werd ik met een hevige klap overboord geslingerd. Weer boven gekomen voelde ik weer een ontzettende klap en zag het schip, met de neus naar beneden, rechtstandig in de golven verdwijnen. Het enige wat mij nog restte om mijzelf boven water te houden was een stuk wrakhout te vinden, waarin ik gelukkig slaagde. Vlakbij zag ik iemand rechtstandig naar beneden

gaan, die enige seconden later als een kurk naar boven schoot. Hij werd aangevallen door de gevreesde haaien, die hem de benen afbeten. Na twee dagen zag ik een bos bamboe drijven, waaraan ik mij vastklampte. Groot was mijn blijdschap stemmen te horen.”

Het gaat hier om mannen die op een noodvlot zaten dat van de Zaandam afkomstig moet zijn geweest. Hoogendam riep de mannen aan die op het vlot zaten naar hem toe te komen.

“Op die manier kwam ik in aanraking met Van der Slot uit Rotterdam en een Amerikaan, Basil Izzi. Met ons drieën peddelden we voort. ‘Onderweg’ werden nog twee totaal uitgeputte drenkelingen opgevist. Er was voedsel en water op het vlot voor veertien dagen. We kregen per dag twee ons water (*red.: US fluid ounces*) en enige kaakjes alsmede een blokje chocolade. Later werden vogeltjes en haaien lekkernijen! Vijfmaal hebben we stormweer, onweer en stromende regen gehad.

Tot overmaat van ramp stierven twee van onze vrienden. Ons gewicht daalde van respectievelijk 145 en 160 pond tot 70 en 80 pond. De honger was zo groot dat we huilend en schreeuwend een stuk uit de benen van de eerste dode sneden voordat de haaien er zich over gingen ontfermen. Onze tweede kameraad verzocht, stervend, hem ongedeerd te laten. En dat gebeurde. Hij stierf op den 76ste dag. We hebben voor hun gebeden, zo goed we konden, dat zij maar aan de goede kant mochten worden opgenomen.

Op de 82ste dag werden wij gewekt door naderende vliegtuigen. Zij verdwenen zonder ons gezien te hebben. Maar eindelijk op de 83ste dag verscheen een schip aan de horizon, dat in onze richting koerste. Wij waren opgemerkt, God zij dank! Gered! Liefderijk werden wij ontvangen en aan de wal ter verpleging opgenomen.

Dit waren onze ervaringen van 83 dagen op een vlot. Droeve herinneringen zijn hieraan verbonden, daar wij weten, dat duizenden met ons hun leven hebben ingezet voor vrijheid, waarheid en recht. En daarbij valt ons leed in het niet. We waren dan ook blij dat aan het huldigen in Amerika een eind kwam, want we moesten dikwijls aan onze vrienden denken die hun leven moesten laten. Toch konden wij er niet aan ontkomen om verschillende malen voor de radio te spreken. Er werd aan mijn kameraad Van der Slot voorgesteld om het inmiddels geboren prinsesje Margriet ten doop te houden. Hij durfde niet. Toen werd het mij gevraagd, maar omdat hij het niet deed, wilde ik het vanzelf ook niet doen.”

De mannen zijn eindelijk gered! Zittend op het vlot (wellicht) Hoogendam en Izzi. Links twee man van de U.S. Marine, daarnaast achter Van der Slot.

Bron: Streekmuseum Jan Anderson, Vlaardingen.



Hiermee eindigt het relaas van Nico Hoogendam dat enige uitleg behoeft:

Toen het eten op was moest men proberen vissen te vangen. Een stok met een schaar eraan diende als speer en met een soort lasso onder het vlot werd een kleine haai gevangen. Die werd gelokt door met de voeten in het water te bungelen. De twee Nederlanders krijgen het rauwe visvlees wel naar binnen, twee Amerikanen hadden er meer moeite mee. Het vlees was taai maar voor de rauwe Nederlandse haringeters wel te doen. Vlaardinger Hoogendam bleek handig want toen er een vogel bij het vlot kwam wilde hij in het water springen om de vogel te vangen, maar zijn maten raadden dat af: "anders ga je naar de haaien." Hoogendam ging daarop aan de rand van het vlot staan en terwijl de anderen zijn enkels vasthielden liet hij zich op de vogel vallen en weer was er op het vlot iets te eten. Kees van der Slot vertelt later ook zijn ervaringen waarbij zijn vrouw hem wel daartoe moest aansporen. "Vorig jaar was ik 25 jaar bij de Holland Amerika Lijn waar ik begon als ketelbinkie. Later werd ik olieman en dat ben ik nog. In January 1940 vertrok ik met de Zaandam onder kapitein Stamperius uit Rotterdam. Toen Nederland bezet werd zaten we in Amerika. De Zaandam was een mooi, een goed schip." In oktober 1942 vertrok het schip vanuit Zuid-Afrika naar New York en had erts geladen. Er waren honderden passagiers aan boord, voor het grootste deel schepelingen en militairen van getorpedeerde schepen. Ze voeren niet in konvooi. Op 2 november was men een paar honderd mijl uit de Braziliaanse kust toen er aan stuurboord een verschrikkelijke explosie was. Van der Slot: "Ik werd onmiddellijk in zee geslingerd en was een ogenblik mijn positieven volkomen kwijt. Wrakstukken, voornamelijk delen van kapotgeslagen stuurboordsloepen, vielen naast mij neer. Ik klemde mij aan één ervan vast en wist mij zodoende drijvende te houden. Ik keek om naar de Zaandam en zag dat er aan dek een geweldige paniek was losgebarsten. Onmiddellijk daarop trof een tweede explosie het schip, weer aan stuurboordzijde."

De Zaandam zonk snel en men had aan boord kans gezien vloten en enkele sloepen los te maken. De boten waren spoedig overvol en men zette koers naar de Brazi-

liaanse kust. "Na een poosje kwam een andere Hollander naar mijn wrakhout zwemmen. Het was Hoogendam die toen zeventien jaar oud was. Later kregen we gezelschap van twee Amerikaanse soldaten: Beezley en Maddox. Tegen zes uur hadden we geluk een leeg vlot aan te treffen." Na verloop van tijd kregen twee Amerikaanse schipbreukelingen waanvoorstellingen en spraken zij met elkaar over spaghetti, chocolade, gebakken aardappelen enz. Het water liep hen in de mond waardoor ze weer iets te 'drinken' hadden.

Opgemerkt na 83 dagen

Dagenlang hadden zij dorst totdat ze in de regenzone terechtkwamen. Met een zeiltje vingen ze regenwater op. Dat redde hun leven weer een tijdje. Toch werden ze steeds zwakker en konden nauwelijks langer dan twee minuten op hun benen staan. In die dagen zagen zij driemaal een schip voorbij varen, maar hun lichtsignalen werden helaas niet opgemerkt net als hun rooksignalen. Amerikaan Beezley had bloed in zijn urine, hij ijldde, werd halfblind en kreeg hallucinaties. Hij stierf als eerste gevolgd door Maddox. Voor hij stierf sprak hij nog: "Als we vandaag niet worden opgepikt dan haal ik de morgen niet meer." En hij kreeg gelijk. Izzi overleefde de verschrikkingen wel. Na 83 dagen werden zij opgemerkt door een patrouilleschip van de U.S. Marine. Alleen Kees van der Slot zag nog kans op zijn benen te staan en op eigen kracht aan boord te klimmen. De anderen waren zo verzwakt dat zij aan boord moesten worden gedragen waar zij fruitcompote kregen te eten. Van der Slot zei: "Ik heb nog nooit zo'n heerlijke maaltijd gehad." In een roeispaan hadden zij kerfjes gemaakt zodat ze wisten hoe lang ze al zo leefden: 83 dagen! Bijna twaalf volle weken, praktisch zonder eten en drinken.

Basil

Basil Izzi klemde zich twee dagen lang vast aan een stuk wrakhout en zag kans een steeds groter stuk te pakken te krijgen. Hij moest vechten tegen waanzinnige gedachten maar kwam dat te boven. Uiteindelijk zag hij een groot vlot met vier mannen aan boord. Ook Izzi had last van ge-



dachten aan eten en aan zijn vrouw thuis. Het eten raakte op, de vangst van een kleine haai bracht uitkomst. Nadat de mannen niets meer te drinken hadden brachten, na drie dagen, regenbuien ook uitkomst. Beezly en Maddox overleden echter op de 77ste dag en met drie man werden zij na 83 dagen gered. Izzi ontmoette zijn familie in het Amerikaanse plaatsje Barre in Vermont. Zijn van afkomst Italiaanse familieleden konden amper bevatten dat Basil weer thuis was. Daaraan voorafgaand had een bericht in de ochtendkrant de Izzi-gezinsleden van het goede nieuws op de hoogte gebracht. Op de War Department kon men geen officiële mededeling doen over zijn terugkomst maar dat kwam toch wel goed als een telegram het huis bereikte. Ook Basil kreeg na verloop van tijd, net als de andere twee schipbreukelingen, het oude gewicht weer terug. Pas half april komt Basil Izzi thuis.

Weer in Vlaardingen!

Nico Hoogendam is in september 1945 weer thuis in Vlaardingen. Hij was toen al in vele plaatsen gehuldigd en nu was burgemeester Siezen van Vlaardingen aan de beurt.

Hoogendam werd met een bootje van de Maasboulevard opgehaald waar het lokale muziekkorps Sursum Corda voor ontvangst gereed stond. In optocht gingen de mensen naar de versierde EVAG-garage in de Boslaan. Burgemeester Siezen en wethouder Don spraken de verloren zoon toe en Hoogendam kreeg van Siezen een keurig uitgevoerde oorkonde. De buurtvereniging 'Irene,' die het initiatief tot deze huldiging had genomen, bood de Vlaardinger een fraai miniatuur zeilschip ten geschenke aan. Na deze vrolijke zaken vertelde Nico Hoogendam over zijn ervaringen.



Nu te zien in Museum Vlaardingen

Ook deze winter zijn er in Museum Vlaardingen weer diverse tijdelijke tentoonstellingen te bezoeken.

Directeur Léanne Selles vertelt er meer over:

Hope & Fear. Afghanistan door de lens van Hedayat Amid

Via de Stichting Vluchtelingenwerk is Museum Vlaardingen vorig jaar in contact gekomen met de Afghaanse fotograaf Hedayat Amid (Kabul 1990). Hedayat wordt op 15 augustus 2021 gedwongen zijn thuisland te verlaten als gevolg van de machtsovername door de Taliban. Hij belandt uiteindelijk in Vlaardingen.

In de periode voor zijn gedwongen vlucht legt Hedayat het dagelijks leven in Kabul vast. Het leven dat, ondanks de verschrikkingen van meer dan vier decennia oorlog en terreur, zo goed en zo kwaad als mogelijk doorging. Zijn foto's vertellen de verhalen achter de statistieken en korte nieuwsberichten die in de Westerse media over Afghanistan verschijnen. Dit najaar toont Museum Vlaardingen een selectie van de foto's van Hedayat.

Een beeld zegt meer dan 1000 woorden.

De indringende foto's tonen hoe vasthoudend en opgewekt de inwoners van Afghanistan zijn, vechtend om te overleven en verlangend naar een mooie toekomst. Ze laten zien hoe kinderen op de resten van de oorlog dansen en spelen en hoe vrouwen en meisjes een actieve rol in de samenleving innemen. Maar Hedayat toont ook de kwetsbaarheid van deze samenleving, waarin terreur, geweld en uitsluiting altijd op de loer liggen.

Sinds de Taliban weer aan de macht zijn, is het beleid steeds wreder geworden, met name tegen vrouwen



Internally displaced girl.

Foto Hedayat Amid

en meisjes en religieuze en etnische minderheden. De hoop en aspiraties van vele duizenden jonge Afghanen hebben plaatsgemaakt voor angst en onzekerheid. De indrukwekkende foto's van Hedayat dragen bij aan het vergroten van de kennis over Afghanistan en zorgen er hopelijk voor dat het Westen Afghanistan niet vergeet.

De tentoonstelling is nog te zien t/m 14 januari 2024.

LIEFDE. Overzichtstentoonstelling Vlaardingse kunstenaar Zhanhong Liao

Ter gelegenheid van haar 25-jarig jubileum presenteert Museum Vlaardingen deze winter een solo-expositie van de Vlaardingse kunstenaar Zhanhong Liao. Het thema van de expositie is LIEFDE, liefde voor de medemens, liefde voor je dierbaren, liefde voor de natuur en liefde voor jezelf.

Zhanhong Liao (Guangzhou, China, 1965) kwam voor de liefde naar Nederland en woont sinds 1996 in Vlaardingen. Zij is een bevlogen en veelzijdig kunstenaar, haar werk varieert van abstracte schilderijen tot realistische portretten en van collages tot installaties en performances. In haar werk zoekt zij de verbondenheid tussen diverse culturen en bevolkingen.

Voor haar kunstenaarschap gaat zij elk jaar minstens naar één buitenlands kunstsymposium, om haar horizon te verbreden en reflectie te krijgen. Naast haar werk als kunstenaar is ze zeer betrokken en zet zich in voor maatschappelijke kunstprojecten.

In de tentoonstelling toont Zhanhong haar oeuvre van de laatste 25 jaar, met LIEFDE als de rode draad. Zij presenteert een installatie waarin haar 'Dagboek', schilderijen van mens en natuur, conceptueel computerwerk, 3D maskers en een grote installatie met duizenden gekalligrafeerde LIEFDE gezamenlijk een verhaal vertellen.

De multidisciplinariteit van Zhanhong komt niet alleen tot uiting in haar kunst. Gedurende de tentoonstellingsperiode zal er een zeer divers programma van activiteiten worden georganiseerd, met ook hierbij Liefde als verbindend thema. Ook verschijnt er een speciale catalogus, met een selectie van de werken van Zhanhong. Deze is te verkrijgen in de museumwinkel (€ 12,50).

De tentoonstelling is te zien t/m 18 februari 2024.



Vlaardingen in wording.

Foto Marian Gravestein-Bloem

Ode aan de Stad. 750 jaar Vlaardingen

Ten slotte is het nog leuk om te vermelden dat in de jubileumtentoonstelling *Ode aan de Stad. 750 jaar Vlaardingen* de vrijwilligers van Helinium nog steeds hard werken aan de 2 maquettes van Vlaardingen in het jaar 1273. Onder deskundige aanvoering van Klaas Bloem wordt steeds meer duidelijk hoe de 'stad' Vlaardingen en het landschap eromheen er 750 jaar geleden uit gezien zou kunnen hebben. Elke woensdagochtend zijn de bouwers aan het werk, leuk om een keer te komen kijken.

De maquettes en de tentoonstelling zijn nog t/m 7 januari 2024 te zien.

| Zhanhong LIEFDE

Ledenactiviteiten

Op 23 januari 2024 gaat onze Vlaardingse visserijkenner Henk Brobbel vertellen over het vroegere Vlaggetjesdag in Vlaardingen. Vlaggetjesdag was een heel groot evenement waarbij de vissersschepen mooi gepavoiseerd lagen in de Vlaardingse haven. Wie herinnert zich niet alle schepen die in de "Nieuwe Haven" lagen tot Buisjesdag op maandag waarbij de schepen naar zee gingen. De locatie voor deze lezing is de kantine van Honk- en Softbalvereniging "SC Vlaardingen Holy", Zwaluwenlaan 480 in Vlaardingen. Met de auto parkeren bij de flat, aan de overkant het pad inlopen bij de dierenarts en dan rechtsaf het terrein op. Daar kan ook de fiets gestald worden.

Op 20 februari 2024 vertelt Jeroen ter Brugge over de Ambachtsheren door de eeuwen heen, over de bestuurlijke macht en strijd die zij hadden en de plaatselijke elitegeschiedenis. Dat hier veel over te vertellen is, zal Jeroen ons duidelijk maken. De locatie is Bibliotheek de Plataan, Waalstraat 100 in Vlaardingen

Op 26 maart 2024 houden we de Algemene Ledenvergadering van de Historische Vereniging Vlaardingen in de Bethelkerk aan de Burgemeester Verkadesingel. Ook deze keer nemen Tineke van der Hoek en Ernst Lohmann u na de Algemene Ledenvergadering mee op een rondje door Vlaardingen. Het wordt wederom geen wetenschappelijke benadering, maar we laten gewoon leuke plaatjes met een verhaal van herkenning zien.

Op 23 april 2024 gaat Bram Keizerwaard vertellen hoe hij tot de gruwelijke ontdekking kwam dat er een klein, tweejarig jongetje in Vlaardingse-Ambacht zat ondergedoken en daar is opgehaald door de Vlaardingse politie. Het jongetje is moederziel alleen naar Westerbork vervoerd en nadat hij daar een paar maanden, in zijn eentje, had rondgescharreld, op transport gesteld naar Sobibor



Vorbereidingen op Vlaggetjesdag 1962.
Collectie Ernst Lohmann

waar hij is vergast. Indien nog niet uitverkocht zal Bram het boekje hierover meenemen.
De locatie is Pax Christikerk, Reigerlaan 51 in Vlaardingen.

De lezingen zijn altijd op dinsdag en beginnen 20.00 uur.
Toegang is gratis.

De Commissie Ledenactiviteiten verzorgt de lezingen.
Leden: Els van Dijk, Han van Elk, Tineke van der Hoek en Ernst Lohmann

De geschiedenis van de **Assam II**

Robert Tetteroo

De Assam II ligt al 45 jaar in de haven van Vlaardingen. Het is een beeldbepalend schip en dat merk je pas goed als de zeekadetten op kamp zijn en er een gapend gat aan de Westhavenplaats achterblijft. Nu 90 jaar oud verdient deze oude varende dame wel een vermelding in Tijd-schrift.

Het schip Assam II is sinds 1978 het clubhuis van Zee-kadetkorps Vlaardingen, een jeugdvereniging die jongeren 'de weg naar zee wijst'. Zelf werd ik – de auteur van dit artikel – jeugdlid in 1983 en verliet in 2008 het korps als bestuurslid. Eind jaren '90 zocht ik de geschiedenis van de Assam uit voor een jubileumboek, verschenen in 2001. Mijn startpunt was een oude meetbrief waarin stond te lezen dat het schip ooit "Alma" had geheten en dat het in Groningen was gebouwd. In die periode sprak ik een aantal oud opvarenden en was in staat de geschiedenis van dit schip grotendeels te achterhalen.

Na de beurscrash in 1929 bevindt de wereld zich in een diepe economische crisis. Aandelen zijn waardeloos, talloze fabrieken gaan failliet en winkelprijzen rijzen de pan uit. Als de Nederlandse regering op de werkloosheidsuitkeringen kort, breken overal rellen en stakingen uit. In datzelfde jaar begint een handvol arbeiders op scheepswerf Pattje in Waterhuizen met de bouw van een nieuw binnenvaartschip. Een sleepschip, zonder motor. Een slechter moment had de werf niet kunnen kiezen. Volgens de overlevering nagelt slechts één man het schip af, omdat de firma die het schip besteld heeft inmiddels failliet is gegaan. Een schip is te water gelaten, maar een koper is nog niet gevonden.

In Rotterdam runt Albert van der Veen een levensmid-



De Assam II afgemeerd aan de Westhavenplaats.
Foto Michiel Verbeek.

delenwinkel met zijn vrouw Maria en zeven kinderen. De ex-Rijnkapitein, sinds 1917 aan de wal, probeert van alles om een boterham te verdienen. In 1932 opent hij een groentezaak maar hij moet deze een jaar later alweer sluiten. Door de aanhoudende crisis wordt er vrijwel niets verkocht. Steeds vaker denkt hij er aan om zijn oude beroep weer te gaan uitoefenen. Regelmatig kijkt hij in de Schuttevaer, een vakblad voor de Rijn- en binnenvaart, naar advertenties van schepen die te koop zijn.

Toon van der Veen, jongste zoon van Albert van der Veen, herinnert zich de woorden van zijn vader nog goed.

"Als je een nieuw schip koopt, breng je 'm naar de hypotheekbank, koop je een ouwe, dan breng je 'm naar de werf."

Toch hakt Albert tegen het eind van het jaar 1933 de knoop door. Op de scheepswerf van Pattje ligt een gloednieuw sleepschip, bestemd voor droge lading. Het kost 14.500 gulden. Een fors bedrag in die tijd, dat Albert van scheepswerf Pattje leent.

“De eerste reis die we maakten, was van Oostzaan naar de staalfabrieken van Dortmund met een lading oud ijzer.” herinnert Toon van der Veen zich. “Mijn vader en moeder noemden het schip Alma, een samenstelling van hun voornamen Albert en Maria, zoals in de binnenvaart nog steeds gebruikelijk is. Met een ruim vol meel als re-tourlading keerden we terug op eerste paasdag 1934 in Rotterdam, onze thuishaven. Ik was destijds tien jaar en moest volop meewerken. We voeren veertien uur per dag en mijn vader zei: *‘Je draait de was, of je draait het roer.’*”

Ik koos natuurlijk voor het laatste, maar op die leeftijd keek ik al gauw naar de molentjes die aan de oever voorbij kwamen. Ik kreeg de volle laag van mijn vader als die zag dat ik stond te dagdromen en uit het roer liep.” lacht Toon.

Om de lage bruggen op de Duitse kanalen te kunnen passeren, wordt het stuurhuis van de Alma scharnierbaar gemaakt. De kruiphoogte is nu minder dan vier meter en zelfs met hoog water kan schipper van der Veen doorvaren. In Dortmund trekt de achterwoning van de Alma veel aandacht bij de staalarbeiders. “Ik zie ze nog aan boord komen.” vervolgt Toon. “Ze dachten dat het een soort stal zou zijn, met stro om op te slapen. Maar de achterwoning, die wij het Theehuis noemden, was prachtig ingericht. Al het houtwerk glansde van de lak en er stonden prachtige kastjes en een koperen petroleumlamp. ‘Wonderbaar, wonderbaar’ fluisterden de Duitsers, maar mijn moeder vond het maar niets dat al dat volk telkens naar binnenkwam.”

| De Alma in 1938 met de familie Van Veen – Toon zit links.



De Alma in 1938 met de familie Van Veen voor het theehuis. Toon zit links.

Schipper van der Veen sluit een tweejarig contract met staalproducent Heger & Smidt. Dat geeft heel wat meer zekerheid voor de familie dan varen voor de beurs. “Maar het was zeker geen vetpot.” zegt Toon. “Mijn vader verhuurde het schip voor zeven-en-een-halve gulden per dag en moest daarvan, naast de aflossing, het havengeld, sleepgeld en onderhoud aan het schip betalen. En dan had hij nog de zorg voor een heel gezin. Sindsdien weet ik dat elk dubbeltje ook echt een dubbeltje waard is!”

In 1939 verkoopt de vader van Toon de Alma en de familie keert terug naar Rotterdam. Hij begint met een kleiner schip proviand te verkopen aan grotere schepen, het bedrijf dat Toon later van zijn vader overneemt. “Enkele jaren terug was ik in Vlaardingingen om verf te kopen. Ondanks de nieuwe opbouw, herkende ik het schip meteen. Toen mijn broer, die in Amerika woont, bij ons op bezoek was, zei ik: ‘zullen we naar ons ouwe bootje gaan kijken?’ Hij was stomverbaasd. Toen we later die dag langs de Assam liepen, schoot hij helemaal vol. We herkenden alleen nog maar het casco, de boeiing, de achterbolders en de lier. Tot onze verrassing ontdekten we een oude reparatie die we samen nog hadden uitgevoerd. Negenennegentig procent van de schepen van toen zijn inmiddels gesloopt of vergaan, maar mijn broer en ik waren blij dat de oude Alma nog bestond en als Assam een goede bestemming in het jeugdwerk had gevonden.”

In 1939 staat Europa aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog. Ook in Nederland is de spanning voelbaar, met name bij de honderden binnenvaartschippers die dagelijks lading vanuit de Nederlandse zeehavens naar Duitsland vervoeren. Verscherpte controles aan de grens en nacontroles in het binnenland zijn aan de orde van de dag. Menig schipper is getuige van grote oefeningen in het Ruhrgebied. Hoewel de dreiging toeneemt, geloven de schippers niet dat het neutrale Nederland bij een oorlog betrokken zal worden.

“Dat was dus wel even schrikken,” zegt de heer Cas Wolt-huis, woonachtig op het Noordereiland in Rotterdam. “We hoorden op de radio dat Nederland was aangeval-



Assam IV en Assam II in de jaren zestig.

len. Ik voer met mijn broer en zus op het schip van mijn vader door het boerenland van Munster. Een paar dagen later hoorden we dat Nederland zich overgaf. We waren doodsbang dat de Duitsers ons gevangen zouden nemen. Gelukkig viel dat mee, we mochten gewoon doorvaren, maar we moesten ons wel elke dag melden in de Duitse steden.” De oorlog zal nog drie jaar voortwoeden voordat Cas Wolthuis op de Alma aanmonstert.

Op 28 december 1939 koopt Simon Springer, koopman te Delfzijl, de Alma van Albert van der Veen. Hij heeft zijn investering slecht getimed, want een jaar later breekt de oorlog uit. Zijn plannen pakken heel anders uit dan gedacht. In 1940 worden honderden binnenvaartschepen gevorderd door de Duitse bezettingsmacht. Ze gebruiken de schepen om in Nederland gestolen goederen naar Duitsland te varen of om ze om te bouwen tot landingsvaartuig. Ook de Alma moet verplicht ‘lading’ voor de bezetter vervoeren, maar Springer blijft aan boord. Voor de schippers was er eigenlijk geen keuze: of je ging varen, of je was je schip en je woning kwijt. In de beginjaren van de oorlog vaart de Alma voornamelijk kolen vanuit Nederland naar het Ruhrgebied en stukgoed naar Hamburg

en Hannover. In de binnenwateren van Duitsland lijkt de oorlog ver weg, maar in 1942 keert het tij. De geallieerden veroveren langzaam het luchtruim en in dit jaar vinden de eerste grote aanvallen op Duitse steden en industriegebieden plaats. Havens in het Ruhrgebied zijn steeds vaker doelwit van de geallieerde luchtmacht en veel Nederlandse schippers zijn getuige van de bombardementen.

Voor schipper Springer komt de oorlog heel dichtbij. Wanneer hij met de Alma in het Deltakanaal (Noord Duitsland) vaart, explodeert een afgeworpen torpedo op een aantal meters van het schip. De kracht is zo groot dat het hele stuurhuis eraf geblazen wordt. Gelukkig overkomt de opvarenden niets, maar voorlopig kunnen ze niet meer varen. Op een nabije werf wordt een ijzeren stuurhuis geplaatst en Joop Springer, een neef van de eigenaar, neemt het roer van de Alma over. Helaas is hij niet ervaren genoeg en zoeken ze iemand die de Alma wel kan varen. Het is 1943 en nu verschijnt Cas Wolthuis aan boord, die de voorgaande geschiedenis van Springer overlevert. De familie Wolthuis is al sinds de jaren twintig bevriend met de Springers en de Alma kende Cas al sinds 1935.

“Het was een spannende tijd,” zegt Wolthuis. “Varend op de Duitse rivieren hoorde je nooit een luchtalarm en het was dus altijd schrikken als er boven je schip ineens een luchtgevecht uitbrak. Een keer zag ik een geallieerde jager neerstorten, maar we konden niets doen voor de piloot die meteen door de Wehrmacht gevangen werd genomen. Op alle sluizen controleerden NSB’ers en Duitse soldaten de schepen. Ze zochten naar onderduikers en keken of de lading in orde was.” In deze periode vervoert de Alma erts vanuit Groningen naar Duitsland en laadt betonzand als retourlading. Dit werd naar de kust vervoert voor de bouw van verdedigingswerken en bunkers, de zogenaamde Atlantic Wall. “Maar kolen was een veel betere lading,” grijnst Wolthuis. “Of die ene keer dat we vaten stroop en suiker naar Duitsland brachten. Kolen en voeding kon je bij Nederlandse en Duitse boeren ruilen voor melk, eieren en graan. Er was grote schaarste in de oorlogsjaren. Van de melk maakten we boter en van graan maakten we meel om vers brood te kunnen bakken. De Duitse soldaten die de sleepkonvoien begeleidde knepen dan een oogje dicht, maar deelden wel mee. Wanneer in Duitse steden de lading gelost werd, betaalde de Wehrmacht ons direct uit. Later ging alles op de bon. Het was voor binnenvaartschippers moeilijk om in Nederland iets te krijgen, want de bonnen werden per stad uitgegeven.” Mevrouw Wolthuis weet zich nog te herinneren hoe ze dat probleem omzeilde. “Ik verstopte turf in mijn boodschappentas en ruilde die bij de groenteboer tegen groente en fruit als de lokale klanten weg waren. Alles was in die tijd van slechte kwaliteit.” zegt ze, terwijl ze een bonnenboekje van een halve eeuw oud laat zien. “Ik kocht een lap stof om een jurk van te maken. Na de eerste regenbui viel de jurk uit elkaar omdat het was gemaakt van geperst papier!”

De Alma was tot na de oorlog een sleepschip, en kon zich dus niet onafhankelijk voortbewegen. De eerste sleepboten deden rond de eeuwwisseling hun intrede en steeds vaker haalden de binnenvaartschepen hun zeilen weg en lieten zich slepen over de Rijn. Met of zonder tegenwind, veel of weinig stroom, de binnenvaart had een sprong

voorwaarts gemaakt. De bouw veranderde ook; schepen werden nu van staal gemaakt en bovendien stukken groter om zoveel mogelijk lading te kunnen vervoeren. Sleepboten, vaak van dezelfde rederij als de sleepschepen, sleepten de binnenvaarders, soms wel acht tegelijk, over de rivieren.

De sleepboot maakte de juiste afstanden tussen de sleepschepen kenbaar door middel van vlaggen en seinen. Wanneer iedereen gereed was, gaf de sleepboot het sein “In Godsnaam” door drie keer twee korte klokslagen op de scheepsbel te slaan, ten teken dat hij volle kracht ging varen. ‘s-Nachts voer men niet. Als de vaart uit de sleep was, lieten alle schepen de ankers tegelijk vallen door klokslagen op de bel. Op deze manier lag elk schip in de juiste positie zodat de volgende morgen het konvooi weer snel kon vertrekken.

Het is begrijpelijk dat elke schipper deskundig en met goed zeemanschap te werk moest gaan. Zowel Toon als Cas vermeldde dat het niet altijd van een leien dakje ging. Het missen van een strang (sleepkabel) betekende tijdverlies, en een matroos die te veel of te weinig draad vierde, of de strangen niet gedregd kreeg, kon op een flinke scheldkanonnade rekenen. Het aanmaken van de sleep ging altijd gepaard met vloekende schippers en schreeuwende matrozen.

Cas Wolthuis heeft de Alma tot eind 1943 gevaren. Na deze periode is het kielzog van de Alma moeilijk te achterhalen, en van de familie Springer heeft hij nooit meer iets vernomen. Vanaf hier moeten we dus terug gaan op de overlevering van mensen die het schip hebben gezien of er korte tijd op gevaren hebben. De Alma zou een lange periode nabij Bonn gelegen hebben en dienst hebben gedaan als pontonschip, waarover het terugtrekkend leger van de Duitsers trok nadat alle bruggen verwoest waren. Wie goed kijkt kan in de gangboorden nog de inkepingen zien, die mogelijk veroorzaakt zijn door het gewicht van deze pontons. Daarna heeft de Alma waarschijnlijk - zoals vele andere binnenvaartschepen - werkeloos op een Duitse rivier gelegen.

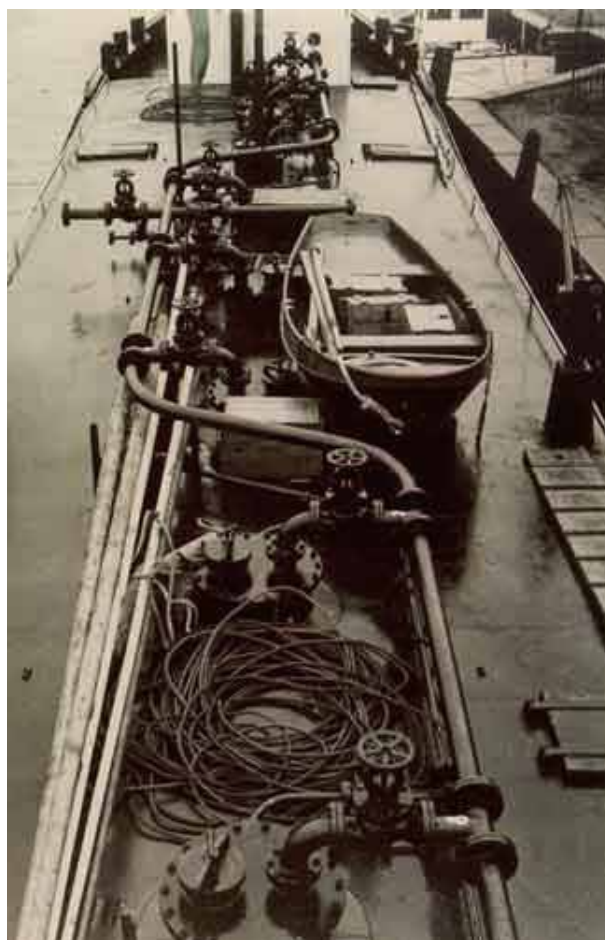
Direct na de oorlog begonnen schippers te zoeken naar hun gestolen schepen. De krachten werden gebundeld in het Bureau Teruggave Binnenvaartschepen die Nederlandse schepen opspoorde en aan hun rechtmatige eigenaars teruggaf. Volgens Wolthuis wilde de laatste eigenaar, schipper Springer, de Alma niet terug en besloot tot verkoop. De Albatros Superfosfaat Fabrieken (ASF) kocht en verbouwde het voormalig sleepschip grondig. In het ruim worden negen tanks geplaatst voor het vervoer van zwavelzuur. Een nieuwe achterwoning komt in de plaats van het Theehuis en in het voorschip bouwt men een voorroef als onderkomen voor de matroos. De grootste verandering is de plaatsing van een 120PK Industrie motor. Ook krijgt het schip, dat nu voor het eerst op eigen kracht vaart een nieuwe naam; de Assam II.

De Assam II is niet het enige schip van de ASF, de Assam I, III en IV en de Albatros 1 tot en met 4 vormen de vloot. Schipper de Jong komt als eerste aan boord van de Assam II en voorin woont stuurman Jan Tempelaars met zijn vrouw Jopie. "Toen mijn man en ik aan boord kwamen, was het schip zo goed als nieuw. Wij woonden in de voorroef, een klein maar prachtig verblijf." De familie Tempelaars woonde dus in het huidige kabelgat, waar nu de tuigage, verf, touwwerk en gereedschappen bewaard worden. Deze kleine ruimte bood plaats aan een keuken, een slaapkamer, een kleine zithoek en een toilet. Na drie jaar maakt Jan Tempelaars promotie en verhuist met Jopie naar de achterwoning. "Vanaf mijn flat in de Bolder kijk ik uit over de hele Vlaardingse Haven. Elke zomer zie ik de Assam dan weer uitvaren als de zeekadetten op zomerkamp gaan".

De nieuwe bewoner van de voorroef is de heer Silvius, stuurman en motordrijver op de Assam II. "We voeren in die tijd zwavelzuur voor de ASF. Dit haalden we uit tal van fabrieken in België, Duitsland en Nederland en brachten dit vervolgens naar Rotterdam, waar het met andere chemicaliën verwerkt werd tot kunstmest." In de periode dat de twee families samen varen, vinden de nodige veranderingen plaats aan het schip. "Als eerste kwam het

koproer." herinnert de heer Silvius zich. "Maar ook al was de Assam eigendom van de ASF, Jan en ik moesten alle verbeteringen aan het schip zelf regelen. Eerst een plan maken en dan naar de directie om geld te vragen, anders gebeurde er niets." In de jaren zestig wordt de motor verdieseld. Een andere grote verbetering is de vervanging van het enkele roer voor de (huidige) dubbele roeren. "Voor die tijd stond je je rot te sturen," herinnert de voormalige roerganger zich. "Maar toen het schroefwater tussen de twee roeren doorkwam, kon je varen met duim en wijsvinger."

| Dek van de Assam als tanker - jaren zestig.





“Alleen zat er geen vaart in”, vervolgt Jopie Tempelaars. “We voeren maar vier kilometer per uur. Als wij om vier uur ‘s ochtends vertrokken, gooiden de andere ASF schepen pas om acht uur hun trossen los. Ze haalden ons vervolgens rond het middaguur in en stopten om drie uur ‘s middags, waar wij dan pas tegen achten langszij kwamen. Als je achterom keek, kon je nog zien waar je die ochtend vertrokken was,” zegt ze lachend. Dat veranderde toen de motor werd vervangen door de 205 PK Cummins dieselmotor, de huidige motor van de Assam. Er kwam een einde aan de lekkende, koperen leidingen die in de machinekamer een nevel van gasolie veroorzaakten. De nieuwe motor was letterlijk en figuurlijk een grote vooruitgang. Toch ging het nog wel eens fout. Zo liep de Assam op de Waal een keer uit zijn roer en eindigde in de oever met een gat in de boeg. “Gewoon een flink stuk spek erover en doorvaren,” zegt Silvius. Een nog groter probleem was de gevaarlijke lading, met name tijdens het laden en lossen. “In Amsterdam zag ik ineens een bulb ontstaan in de slang. De verdikking sprong open en het zwavelzuur spoot alle kanten op. Het verteerde zelfs de verf op het dek. Schipper Jan Tempelaars kreeg het zuur over zich heen.” zegt Silvius. “Hij sprong gelijk het water in en kwam zonder broek en hemd weer boven. Gelukkig had hij geen brandwonden.” Mevrouw Tempelaars herinnert zich hetzelfde voorval. “We vroegen aan de directie nieuwe kleren. Die zeiden dat Jan toch zeker geen nieuwe kleren aan dek droeg? Kreeg die alleen een tweedehands broek terug!”

| Assam met de oude brug – jaren 80.

“Eenmaal over de grens waren drank en sigaretten lekker goedkoop. Als we ‘s avonds aanlegden, zochten de binnenvaartfamilies elkaar op en dan maakte de gastheer van de dag altijd wel een flesje open. Zo lagen we tijdens een strenge winter in Duitsland bijna zeven weken ingevroren. Elke dag was er wel iemand jarig, als je begrijpt wat ik bedoel. Zo stonden we in februari nog olieballen te bakken!”.

Begin jaren zeventig komen de zeekadetten om de hoek kijken. Een chef bij de ASF was voorzitter van Zeekadetkorps Rotterdam. Via hem kwam Jan Tempelaars ook bij de zeekadetten terecht. Eerst als officier en later als commandant. Tijdens hun vakantie namen ze de kadetten mee aan boord op zomerkamp, want het toenmalige korpschip van Rotterdam kon niet varen.

“Een toast wordt uitgebracht op heil en levensvatbaarheid van ons korps.”

Zo staat te lezen op de eerste bladzijde van het Scheepsjournaal van 23 oktober 1976. Het eerste wapenfeit van Zeekadetkorps Vlaardingen, de oprichtingsvergadering, is volbracht. De glazen klinken op een oude zolder aan de Havenstraat nummer 7, die tijdelijk door de gemeente Vlaardingen beschikbaar is gesteld. Twee weken later gaan de deuren voor aspirant-leden open, maar een schip is er nog niet.

De jeugd wordt opgeroepen via de lokale kranten met koppen als "ZKK Vlaardingen zet koers uit!", en, "Zee-kadetten van stapel". Van het hoofdbestuur krijgt het nieuwe korps een beenhakkervlet, zodat de kersverse kadetten in ieder geval het water op kunnen. Op de eerste korpsdag, 6 november 1976, meldt het scheepsjournaal: "14:30 uur: eerste belangstellende wordt ontvangen".

Dezelfde dag nog melden zich nog vijf nieuwe leden. Albert van der Velden, oud zeekadet, was er een van. "Ik kwam kijken na het lezen van een advertentie in de krant. De nieuwe taak van de eerste binnenkomer, Peter Nieuwstraten, was het inschrijven van andere belangstellenden. Hij was nummer 001, en ik kreeg nummer 002."

| Assam vaart de Vlaardingse haven binnen – begin jaren 80.



Ondanks het gebrek aan een korpschip, wordt er op de zolder stevast gesproken over 'het ruim', de vloer is 'het dek' en niemand gaat naar binnen of naar buiten, nee, je gaat 'aan of van boord!' De ruimte heeft een kombuis, een kachel en een bureau voor de staf. "Die eerste zaterdagen bestonden voornamelijk uit roeien, schiemanen (*red.: klaarmaken van het touwwerk*) en theorielessen over zeemanschap en zeilen," zegt Albert. "Het bovenzolder-tje noemden we het kabelgat, waar het touwwerk en de verf opgeslagen lag. Een deel ervan was afgezet wegens instortingsgevaar. Als je daar toch kwam zakte je zomaar door de vloer!"

In het voorjaar van 1977 kunnen de kadetten met twee oude sloepen spelevaren in het Buizengat. In februari krijgen alle leden oude uniformen en ketelpakken van de koninklijke Marine. Zeekadetkorps Vlaardingen is nu officieel als elfde korps toegevoegd aan de landelijke vereniging. Momenteel zijn er 20 korpsen in Nederland.

In 1978 besluit de ASF/UKF directie dat de Assam II gesloopt moet worden, maar daar steekt de inmiddels gepensioneerde Jan Tempelaars een stokje voor. Hij overtuigt de directie om de Assam tegen sloopkosten aan de Vlaardingse zeekadetten te verkopen. Het geld krijgen ze van Jantje Beton, waar de zeekadetten nog elk jaar voor collecteren. Tijdens een ouderavond in de Lijndraaier, in oktober 1979, wordt de sleutel van de Assam officieel overgedragen aan Commandant Ouwenbroek. De volgende zaterdag is er voor de inmiddels veertig kadetten een excursie naar hun nieuwe korpschip, dat in de Koningin Wilhelminahaven ligt afgemeerd. De Assam zit vol met pompleidingen voor de negen zuurtanken die in het ruim staan. De achterwoning en de voorwoning zijn anno 2023 nog onveranderd en heten nu longroom en kabelgat.

Voor de kadetten staat een enorme klus te wachten. De tanks moeten eruit om plaats te maken voor een accommodatie. Het dek moet vrij worden gemaakt van alle leidingen en schuin onder de stuurhut zal een wasplaats en



De huidige Longroom
(voorheen Theehuis en Achterwoning).

een kombuis moeten vrijrijzen. Voorlopig zal het walonderkomen aan de Havenstraat nog in gebruik blijven. Om de club voor de jonge kadetten aantrekkelijk te houden, worden de jongens in drie roulerende bakken verdeeld. Elke zaterdag gaat één bak met de sloepen de Vaart op, blijft er één bak in de Havenstraat en gaat de derde bak meehelpen aan boord.

De Assam gaat het dok in en vervolgens naar de werf Figee in de Koningin Wilhelminahaven, waar de tanks eruit worden gesloopt. Door hulp van ouders, vrijwilligers en de hulp van bedrijven wordt een meerjaren plan binnen enkele maanden afgewerkt. Het hele benedenschip wordt met hoge druk schoongespoten en in de teer gezet, wat een enorme tijdsbesparing geeft in schrappen, borstelen en verven. HVO stelt enkele mensen beschikbaar die de hoofdingang aan dek plaatsen met een trap naar het benedenschip. Tot 1980 wordt volop verbouwd. In het ruim komen slaapverblijven, voor de machinekamer wordt een drinkwatertank geplaatst en een toko, het winkeltje van de zeekadetten voor als het pikheet (pauze) is. Albert: "Het was schoonmaken, schrappen, blikken en verven. Iedereen hielp mee. Maar alleen de kadetten die doorzetters waren bleven aan boord." Toch was er ook tijd voor ontspanning, zoals de tewaterlating van de Nedlloyd Baltimore, of gewoon de leuke momenten van

een doorsnee zaterdag. "We gingen een sloep ophalen bij de zeekadetten van Maassluis. Eenmaal op de terugweg scheurde het carter (*red.: deel van een verbrandingsmotor*) en dreven we stuurloos op de Waterweg. De havendienst sleepte ons naar Vlaardingen, waar een niet erg tevreden commandant ons opwachtte".

In 1983, als ik als aspirant aanmonster als zeekadet nummer 099, is de Assam al een paar jaar in gebruik als varende clubhuis, maar de kleine stuurhut is te krap om degelijke vaarinstructie te geven. In 1988 wordt na een grote verbouwing de nieuwe brug voltooid, en krijgt de Assam de gedaante zoals we haar nu kennen. De zeekadetten varen met zomerkampen het hele land door: van de Zeeuwse wateren, het Veerse en Brielse Meer, de Grevelingen, het IJsselmeer, de Friese randmeren tot zelfs een keer over de Waddenzee naar Texel. Dit jaar zijn de zeekadetten naar het nationaal zomerkamp in Den Helder gegaan.

Zeekadetkorps Vlaardingen telt sinds de oprichting bijna 500 leden en vrijwilligers. De zeekadetten komen elke zaterdag bijeen aan boord van de Assam II. Vanaf het schip worden allerlei leuke en spannende activiteiten georganiseerd. Een zeekadet leert varen, roeien en zeilen. Maar er is meer. Al het materiaal wordt door de kadetten zelf onderhouden. Zo kan een kadet sleutelen in de machinekamer of koken voor de hele bemanning in de kombuis.

Zie: www.zeekadet.nl voor meer informatie.

Op weg naar het Zomerkamp 2002.



Boekbespreking

Frans W. Assenberg

50 jaar postzegels verzamelen

Afwezigheid van jonge mensen opvallend

Het onlangs verschenen boek over het 50-jarig jubileum van de Filatelistenvereniging 'Vlaardingen en omstreken' ziet er keurig uit. Het is jammer dat de maatschappij zo aan het veranderen is dat het gebruik van postzegels afneemt. Maar ja, daar valt niets aan te veranderen. Een fraai boekje houdt de herinnering aan de vereniging levendig

Het is feest, want hun club bestaat 50 jaar! In 1943 werd er in de Visbank gehandeld in postzegels door voornamelijk scholieren. In dat jaar werd de afdeling Vlaardingen van de Nederlandse Vereniging van Postzegelverzamelaars (NVPV) opgericht. De eis was wel dat men, alvorens lokaal lid te worden, zich aansloot bij de landelijke club. Er was duidelijke behoefte aan, want er waren 35 leden en een jeugdlid. Ene J. Erkelens werd voorzitter en mr. F.O. Fock secretaris of geheimschrijver. De penningen ressorteerden onder P. Hoogland. Kennelijk verkeerde het bestuur in de veronderstelling dat het niet druk zou worden, schreef de samensteller van het keurig uitgevoerde jubileumboek Guus de Ruiters, want het zaaltje van Café Excelsior aan de Oosthavenkade pulde uit. De volgende ledenvergadering werd dan ook gehouden in het toen bekende R.K.--verenigingsgebouw aan de Markgraafaan. Of de bezetter de vereniging beperkingen oplegde blijkt niet uit de notulen. Kennelijk waren het 'veilige teksten'. Na 12 september 1944 zijn er geen vergaderingen meer. Wel in september 1945, waarin men evenwel met geen woord rept over overledenen, gedeporteerden of over vermiste leden. Met andere woorden: het zijn zakelijke verslagen. Meer belangstelling was er voor de jubileumjaren van de landelijke organisatie.

50jaar 



Een tweede club!

In april 1973 is er in Vlaardingen sprake van de oprichting van een tweede postzegelclub. Waarom is niet duidelijk. Later blijkt, aldus het pas verschenen jubileumboek, dat geld of 'inzetprijzen' de reden zijn. Veilingmeester Sagel is onverbiddelijk: die blijven zo! Er is 'in de oude club' meer ongenoegen en een en ander resulteert in een nieuwe postzegelvereniging in Vlaardingen die eind 1974 een feit is en waar meteen 80 leden zijn. De oude vereniging krijgt het stempel 'bekakt' mee en 'uit de hoogte.' Door de gestegen welvaart kunnen de leden wat (meer) geld aan zegels besteden. Het openen van een girorekening geeft de veranderende samenleving aan. De nieuweiling heet dan 'Filatelistenvereniging 'Vlaardingen en omstreken' die in 1983 gestaag is gegroeid naar 260 leden. Opvallend is dat de afdeling Vlaardingen van de NVPV (de 'oude club') het verschijnsel van een nieuwe postzegelvereniging uit de weg gaat want zij notuleren er met geen woord over. Echter, zij worden door de nieuwe club uitgenodigd eens langs te komen, maar ze gaan niet en de scheiding is daarmee een feit. De Ruiters schrijft erover: "Het is nog jaren gevoeld." Het duurde tot in onze tijd eer er stilzwijgend vrede tussen de filatelistenverenigingen werd gesloten.

In de navolgende tijden is erg veel veranderd, waaronder bijvoorbeeld het verschijnsel 'e-mail' en de leeftijd van de leden van Filatelistenvereniging 'Vlaardingen en omstreken' want tijdens het 50-jarige jubileum was de afwezigheid van jonge mensen opvallend. Maar dat weet ieder lid denk ik want zij schreven het zelf al destijds in de stukken: *Omdat de filatelie vergrijst*. Hoe dan ook: Guus de Ruiter heeft met zijn paladijnen een mooi boekje gemaakt dat de burger weer moed geeft.

Boek 'Oorlogsgoud op Texel'

Opvallende verteltrant

Onlangs verscheen het boek 'Oorlogsgoud op Texel, Vier vrienden, een vakantie en een spannende jacht op nazigoud.' Auteur ervan is Vlaardinger Aad van 't Hof die een mooi jongensboek heeft geschreven, als je dat tenminste tegenwoordig nog mag zeggen of schrijven in deze verwarrende tijden. Hoe dan ook, het boek opent met de kennismaking met vier Vlaardingse jongens die op het punt staan na de schoolvakantie naar de middelbare school te gaan. Ze vervelen zich maar kunnen wel gratis dagelijks naar het mooie BPM-sportpark (van Shell) bij Vlaardingen-Oost. Dat park is helaas inmiddels verdwenen om plaats te maken voor vele woningen. De vier jongens, vrienden Paul, Arie, Kees en Bert, wonen in de zogenoemde Shellbuurt ook wel de Indische Buurt geheten. Leuk is dat als je er gewoond hebt, of woont, het verhaal ineens herkenbaar wordt. De namen Floreslaan, Madoerastraat komen voorbij. Dat belooft meer dan verwacht, want al spoedig verplaatst het verhaal zich naar Texel. Dat is ook leuk, zeker als je het eiland een beetje kent. De jongens hebben er een mooie tijd als zij bij een vermogende oom van een hen enkele weken mogen logeren. Als zij aldaar met een op Texel wonenden en even oude tweeling Bob en Barry vriendschap hebben geslo-

ten, is de weg vrij voor de aangekondigde avonturen. Ze gaan op zoek naar een nog niet ontdekte bunker op het eiland die voorkomt op een kaart. Zij raken betrokken bij de jacht op een nazischat waarbij diefstal, intrige en zelfs moord een rol zullen spelen.

Het verhaal is door Van 't Hof realistisch geschreven dat nog net aan fantasie grenst. Hij heeft volgens de achterflap een redelijk turbulent leven achter de rug en is nu in rustiger vaarwater gekomen. 'Nadat hij de LTS verliet

zonder diploma had hij een carrière van twaalf ongelukken en dertien ongelukken. Na deze periode belandde hij bij de overheid. Op 47-jarige leeftijd haalde hij zijn hbo-diploma en na veertig dienstjaren verliet hij de dienst.' Steeds dacht Van 't Hof na over het schrijven van een boek, niet wetend hoe en waar te beginnen. Op een dag begon hij met schrijven en lag er een manuscript. Het overstappen in de tekst naar een andere tijd komt de leesbaarheid niet geheel ten goede, maar is voor dit werk acceptabel. Jammer is wel dat de cover er een beetje onduidelijk uitziet maar voor liefhebbers van dit genre is de tekst even-

wel een lust voor het oog. Het boek is te koop bij de winkel van Bruna op de Loper in de Holywijk of het Vlaardings Museum aan de Westhavenkade. Mooi boek Aad!

Vlaardingen 750 jaar stadsrechten

Het 60e boek van Jan Anderson van het Streekmuseum in de serie 'van 't Oft naar 't Oofd', getiteld '750 jaar Vlaardingen stadsrechten' kent eigenlijk twee gezichten. Het opent met een kennismaking met het museum en vervolgt dan met delen van de geschiedenis van Vlaardingen en Vlaardinger-Ambacht. Het boekwerk kreeg de titel mee 'Vlaardingen 750 jaar stadsrechten' en is samengesteld door Jan Anderson en Hjalmar Teunissen. Anderson schrijft: "Bij het zevenhonderd-jarig bestaan van Vlaardin-



gen werd er een prachtig boekwerk uitgegeven over de geschiedenis van de stad door Schiedammer Hans van der Sloot. Dit jaar is er geen historische publicatie over de stadsrechten uitgegeven. Toch vind ik dat je geen feest kunt vieren zonder de kennis van wel en wee van onze mooie stad." Verder schrijft hij: "Er was nooit eerder een boekje door het Streekmuseum uitgegeven waarin de geschiedenis van onze stad is vastgelegd. Daarom deze uitgave in de serie 'van 't Oft naar 't Oofd.'" Deze uitspraak is een beetje bezijden de waarheid na 60 (zestig) van dergelijke boekjes! Ook dit is een aardig werkje geworden met leuke plaatjes. Opvallend is op pagina 17 de afbeelding van een 'Duits afweergeschut



met Maasland op de achtergrond, 1940.' Ik vraag mij af de bemanning van het ding echt Duitsers zijn want een uniform lijkt te ontbreken en de foto straalt rust uit. Verder vertelt Anderson over de Geuzen in de Tweede Wereldoorlog en hun trieste lot en hoe mensen onderdoken, wat er op de zolder van het Streekmuseum te zien is, over Floris V, opgravingen in de Westwijk de bouw van noodwoningen in de Babberspolder. Het is een bont geheel van onderwerpen die worden afgesloten met een tekstje over het alweer lang verdwenen Hoenderpark dat ooit in Vlaardingse-Ambacht heeft gestaan. Het boekje is te koop in Streekmuseum Jan Anderson aan de Kethelweg nummer 50.

| Duits afweergeschut met Maasland op de achtergrond, 1940.





Historische Vereniging Vlaardingen

internet: www.hvv-vlaardingen.nl

e-mail: info@hvv-vlaardingen.nl

Kom je aan Zwarte Piet, dan kom je aan jeugdherinneringen

De geschiedenis is van iedereen, maar niet iedereen heeft dezelfde geschiedenis. Hans Visser met Vlaardingse ouders heeft een andere achtergrond dan Jeffrey Nawijn met een Surinaamse vader en een Arubaanse moeder. Voor de een was Zwarte Piet cadeautjes, voor de ander een scheldwoord. Kom je aan Zwarte Piet, dan kom je aan jeugdherinneringen.

De geschiedenis is van iedereen, maar niet iedereen kent dezelfde geschiedenis. Voor Maarten waren het de veldslagen van Prins Maurits en de verhalen in *De Spiegel*, voor Francientje was het Don Bosco en de verhalen uit de *Okki*, Onze Kleine Katholieke Illustratie. En nu lezen en zien Hans, Jeffrey, Maarten en Francientje over Nederland, slavernij en koloniën. Vergeten of heeft de meester het nooit verteld?

De Historische Vereniging Vlaardingen helpt door doorgaans weinig pijnlijke kleine geschiedenis de grote te begrijpen. Voor dertig euro per jaar krijgt u een Jaarboek met interessante Vlaardingse geschiedenis, vier Tijdschriften en lezingen. Wie niets met Vlaardingen heeft, moet zeker geen lid worden.

Wie nog maar kort in Vlaardingen woont zou lid moeten worden om dat eigenaardig soort volk –echt heel anders dan Schiedammers– beter te gaan begrijpen.

Word lid, vraag of geef een lidmaatschap cadeau.

Website www.hvv-vlaardingen.nl,

e-mailadres info@hvv-vlaardingen.nl.