



De „Horizon”

als Hospitaalschip

„Daar waar één vijand bleef,
vielen alle grenzen weg...”

De „Horizon”
terug in
Amsterdam.

(Foto Het
Vrije Volk)

Het was daar in Zeeland na 1 Februari '53 wel met recht een continubedrijf, en wel in de ruimste zin van het woord!

Na water en schepen zo'n dikke twintig jaar van alle kanten te hebben leren kennen, klopte het bericht van de stormvloed wel aan een zeer ontvankelijk gemoed, temeer daar ik zelf uit Zeeland kom. Reeds Zondagmorgen werd contact opgenomen met verschillende instanties, die — jammer genoeg — de ramp nog niet op volle omvang bleken te peilen. Zo niet echter het Roode Kruis... daar aan de Paulus Potterstraat heerste een bevrijdende activiteit.

Gezien het feit, dat ik sinds '49 de leiding had bij het verbouwen van de 114-tons Groninger tjalk „Linquenda” tot het tjalkjacht „Horizon”, welke verbouwing, gezien eisen en doel, een grote in- en uitwendige verandering meebracht, kon ik dit schip voor hulpactie aanbieden. Doordat echter de toestemming om officieel te kunnen optreden even op zich liet wachten, kon de organisatie niet zo snel als nodig was worden aangepakt. Maandag ca. 23 uur was dit obstakel overwonnen en kon definitief met uitvoering der plannen begonnen worden. Om spontaan, doch zonder goede coördinatie en voorbereiding te gaan varen, was mij te veel in tegenspraak met goede zeemanschap!

Gedurende de nacht van 2 op 3 Februari mocht het kantoor van het Roode Kruis gebruikt worden als centraal organisatiepunt. Ook werd hier de officiële Roode Kruis-verklaring gemaakt, waarin werd aangegeven, dat de „Horizon” met mij als gezagvoerder, in het rampgebied, varende onder Roode Kruisvlag, doch geheel zelfstandig optredend, belangeloos hulp ging verlenen. Later zou blijken dat alleen door dit papier voor tienduizenden guldens materiaal aan boord kwam!

Dezelfde nacht werd door mij uit de aanwezige vrijwilligers een bemanningskern gevormd. Met het oog op de ontberingen die deze winterse expeditie bij

continu varen allicht mee zou brengen werden alleen vaklui met zeebenen gemonsterd. Deze kernbemanning bestond uit mijzelf en: stuurman, marconist, scheepsdokter, kok-hofmeester, kwartiermeester, matroos, monteur en kombuis-hulp; de laatste drie zouden echter, bij overbelasting in Zeeland, op de grote sleepboot over kunnen stappen. De kok was een jongeman uit Zuid Afrika, die al van zijn twaalfde jaar op een walvisjager had gevaren, de dokter was een grote vaartman en de marconist kwam via Radio Holland. Het begon er dus op te lijken.

Alleen voor de heenreis waren verder nog aan boord: een politie-officier en een verslaggever van een dagblad, terwijl in Rotterdam de verpleegster aan boord kwam en lest best de door de Commissaris van het Loodswezen toegewezen loodschipper 1e klas B. Goedhart uit Vlissingen, kapitein van het inspectievaartuig „Rotterdam”.

De speciale uitrusting en inventaris bestond uit o.a.: 2 grote dekkleden voor de deklast van levensmiddelen; 2 schuim-

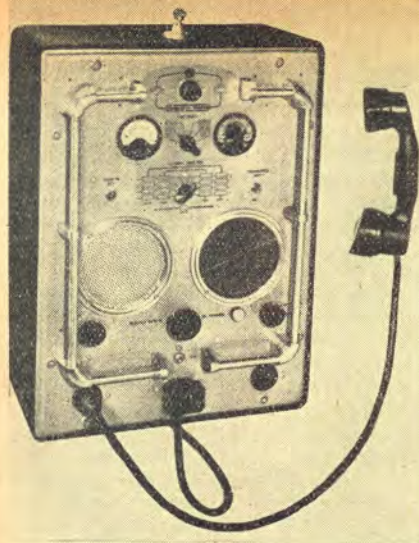
blussers met ca. 20 gasaansluitingen; 1 fles gecomprimeerde lucht voor nood-aansluiting op de drinkwatertanks; 8 flessen Butagas; 1 fles propaangas; 4 mud kolen voor de kachels in messroom, dekhuis en paviljoen; 1 vat benzine voor de lichtmachine en motorpomp; 2 diaphragmapompen 4"; 1 6-pk motorpomp 3" op wagen; zwemvesten, reddingboeien en rubberboot; 2 Buta-kachels; 1 zuurstofkoffer; 1 draagbare lichtmachine; 2 schijnwerpers met 12 volt accu's; hotelpannen, borden enz.; ca. 100 dekens, ca. 50 lakens; 2½ ton fruit, groente en aardappels; ca. 400 kg pantrywaren; 100 broden; 100 flessen melk; Hydrografische dienst-kaarten der Zeeuwse wateren; medicamenten, verpleeg- en verbandmiddelen; een stel handy-talkies; een radiotelefonie-zendontvanger type „Dolphin”.

Zo kon, goed bemand en uitgerust, deze reis beginnen.

Dinsdag 3 Febr. ca. 12 u. werd tegenover het Amstelhotel afgevaren. De kleine sleepboot „Emma” trok ons zo hard ze kon naar Rotterdam, alwaar ca. 23 u. tegenover het Bolwerk gemeerd werd. De enige averij van deze tocht werd 's avonds veroorzaakt, toen de sleepboot door onbekendheid op stroom, even boven Moordrecht met eb op een krib liep en zover omhoog kwam, dat onze kluiverboom de stuurhut finaal aan splinters drukte, gelukkig zonder ongelukken. Het ontstane tijdverlies werd echter mooi ingelopen, doordat het veerbootje, dat de „Emma” los kon trekken, aanbood tot Rotterdam met slepen te helpen.



Militaire hulp. Zijn het Fransen of Belgen, Amerikanen of Engelsen of misschien Duitsers, die hier zwoegen in de ondergelopen polder? (Foto Het Roode Kruis)



Onzo gecombineerde radio zend- en ontvang-telefoon-installatie.

(Foto Radio Holland)

Onze sleepboot had gelukkig geen vlakshade.

Gedurende deze dag was ons nog geen definitieve bestemming opgegeven, ofschoon onze marconist toch geregeld „in de lucht” was.

Woensdag 4-2. 's Nachts werd het beloofde materiaal van de G.G.D. gehaald en tevens een verpleegster opgezocht. Verder bleek de Onderzeedienst geen bijboten meer te hebben, het toegezegde materiaal was inmiddels al vertrokken.

Even na daglicht bracht het Legioen van Oudstrijders grote manden met lunchpakketten en werden 100 flessen melk aan dek gestuwd.

Zodra te 9.30 u. de zuster en de loods aan boord waren begon de laatste etappe boven de bruggen.

In Dordt ging de mast omhoog, waardoor tevens de antenne verhoogd kon worden. Meteen kwam de grote stoomsleepboot er voor en vertrokken we op volle kracht naar Numansdorp, alwaar vrouwen en kinderen van de dijk gehaald moesten worden. Onze kwartiermeester was intussen in Dordt gebleven om batterijen te halen en de voor hem achtergebleven „Emma” had een zware torn om op te lopen.

Numansdorp bleek ons eerste „loos alarm” te zijn. Nietsdoen werd het gelukkig niet, want we kregen Geniesoldaten, L.S.K.-mannen en Marine-personeel aan boord om droog te worden, koffie te drinken, een warme hap te eten en... eindelijk op een droog plekje de oververmoeide body wat rust te gunnen. Deze nacht was geen kooi van de 25 onbeslapen en lagen de mannen zelfs dwars onder de tafels in de messroom! 40 dekens gingen de wal op. 's Avonds kwam Luitenant ter Zee Wilkes van het speciale duikschip aan boord en vertelde ons hoe hij de kilometers lange vloot van IJsselmeervissersschepen had geopend, die in één wilde run naar het Zuiden was gekomen.

Midden in de nacht rende ik aan dek om nog juist bijtijds het roer dwars te kunnen zetten tegen het zwaaiende achterschip van een Motor Torpedoboot.

Om Scheveningen Radio niet te veel

te belasten belde ik A'dam op bij de Havenmeester, de enige lijn die nog functioneerde.

Donderdag 5-2. Te 9 u. werd opdracht ontvangen om het ziekenhuis van Flakkee te Dirksland te evacueren. Daar de zeer smalle kanaalingang voor ons alleen met doodtij ingevaren kon worden, werd op stroom geankerd. De inmiddels bij ons convooi gevoegde motorreddingvlet „Prinses Margriet” gaat de zaak verkennen, maar ook hier bleek hulp overbodig, zodat we snel anker op gingen en naar het inmiddels opgegeven Renesse voeren.

Halverwege werd deze bestemming veranderd en werden wij ter beschikking gesteld van de Burgerlijke Commandant Noord-Zeeland, Commodore Vellenga uit Rotterdam, die tijdelijk a/b van de viskotter UK 41, roepnaam Summus Umbra, zijn mobiele post had. Later werd dit een scheepje van Waterstaat. Zo komen we tegen zonsondergang in de vluchthaven van Zijpe en meren langs een lege coaster.

Nog die avond wordt het meeste schepenmateriaal als overcompleet teruggeleverd. Onze vloot breidt zich echter uit, daar we nu nog twee Marine launches met bemanning te verzorgen krijgen, ets waar ze hard aan toe zijn. De „Prinses Margriet” is bemand door drie loodsen en een motordrijver uit de Hoek, mannen die in hun open scheepje ook al dagen ontbering achter de rug hebben.

Midden in de nacht komt bericht, dat de „Dorus Rijkers” bij Zierikzee op een pier is gelopen. Meteen vertrekt onze grote sleepboot tezamen met de „Prinses Margriet”, pas tegen de morgen komen ze terug.

Vrijdag 6-2. We liggen nu tegen de palen en zien om ons heen wel een zeer illuster stel schepen waaronder: achter ons de „Van der Steng”, „De Hoop”, het jacht van de Hydrografische dienst en twee Marineboten; tegenover ons de „Piet Hein” en de „Rival” van Jan de Hartog. Een Shell tankboot en een waterboot met chloorwater uit Rotterdam zijn druk doende iedereen zo snel mogelijk te helpen.

Onze lichtmachine doet op verschillende schepen goede dienst voor het bijladen van accu's voor radio-ontvangtoestellen. Vandaag kregen we van de Marine eindelijk de vlet nodig voor walcommunicatie.

En hier was het, dat vriend Koppenol met zijn strandvonderssloop zich bij ons voegde.

Laat in de middag ging ik de wal op om werk voor de dokter te zoeken, de eerste was een Duitser in Amerikaans uniform, die in de kombuis van zijn amphibievoertuig een behoorlijke gasverstikking had gekregen, de tweede was er erger aan toe: een matroos met een gekwetste knie, die niet op de juiste manier behandeld was, deze man kwam op een draagbaar door inschakeling van de zeeschouw St. 5 aan boord. Dat de waterwereld klein is bleek hier weer eens; de visserman van deze schouw verdween meteen naar de kombuis voor een warme hap, alleen de kok was veranderd, zei hij!

Zaterdag 7-2. Vandaag vertrok de „Emma” met vier man, het scheepje had zich met haar bemanning krانig gehouden. Daar van nu af de actie van het water uit geheel militair werd en ik niet de gelegenheid had het schip als permanent hospitaal ter beschikking van de Provinciale Griffie te stellen, ging ik het schip bij Waterstaat en Marine afmelden.

De laatste levensmiddelen — ca. 7 ton — werden aan de zorg van een kapitein van het Leger des Heils toevertrouwd.

Onze laatste evacuë was een vrouwtje van tachtig jaar, dat ik aan boord droeg, daar ze niet over de steiger durfde. Juist nu kwam een groot schip met nieuwe lijkkasten uit Amsterdam. Ik vond het meer dan symbolisch, dat over dezelfde steiger tegelijk met deze kisten van de andere kant een baby in een deken werd aangegeven. De Vogel Phoenix of de vruchtbare vulkaanaarde!

Vanaf het met bevroren buiswater bedekte voordek werd de mast pas op het allerlaatst neergelaten zulks ter wille van de antenne. Aan de Merwedekade te Dordrecht werden de gewonden en de evacuë's met Roode Kruiswagens weggevoerd.

Zondag 8-2. Het dikke sneeuwkleed lag als een lijkwade over alle dingen, het zoute water was het enige dat bleef leven.

Dordrecht zou vriend Koppenol geen geluk brengen. Eerst bleek zijn sloep ongelukkigerwijs onder een afvoerbuys van de gasfabriek gemeerd te zijn zodat deze onder water lag, inventaris inclus. En om de tegenslag voor hem compleet

De „Horizon”, voor het vertrek gemeerd aan de Amstel.



De Roode Kruisvlag in top.



te maken, bleek 's middags zijn kijker onvindbaar te zijn, het enige was het apparaat af te melden en zo verdween hij de wal op.

Officiëel moest van nu af natuurlijk iedereen bij verlaten van het schip gecontroleerd worden. Maar begin daar eens aan na zo'n intense samenwerking!

Na de demontage van de radio-apparatuur ging de marconist naar huis, tegelijk met hem namen de dokter, de verpleegster en de loods afscheid.

Maandag 9-2. De „Shipdock I” sleepte ons die dag, in verband met zijn vaste pijp, over de Westelijke route in een ruk terug naar Amsterdam. Onze Roode Kruisvlag bleek brug- en sluispersoneel tot ongekennde spoed aan te moedigen! Te 20 u. werd in de Nieuwe Meer-sluist met de mobilfoon van de sleepboot contact gezocht met de werf, die de Schreierstoren zou bellen ter wille van de snelle bediening van de bruggen. Dit werkte fantastisch, want zonder vaart te minderen werd elke brug gepasseerd; voordat we goed en wel een brug zagen, was hij al open! Tot 's nachts een uur moest de sleepboot voor de spoorbrug wachten, terwijl wij vast doorvoeren om aan de Houtmankade nog een kooiwacht te pikken.

Deze tocht leverde eens te meer het bewijs dat, onder buitengewone omstandigheden, een goede kameraadschap en een uitstekende geest van samenwerking kunnen bestaan onder mensen, die elkaar volkomen vreemd waren!

Tot slot is het wel interessant te vermelden van wie o.a. allemaal hulp bij de uitrusting van de „Horizon” als hospitaalschip werd ontvangen: Accu Service, Amsterdam; Aurore, Rotterdam; Butagas Hoofddepot; Fa. Eekels; Kon. Marine; Leger des Heils; Loodswezen; Loos & Co.; N.D.S.M.; Radio Holland; Roode Kruis; Rijkspolitie te Water; Shell Nederland; Fa. Tiggers Kleyn; U.V.V.; Fa. Vinke; Hoofdinspectie Volksgezondheid.

Het bovenstaande wil slechts in grote lijnen een beeld geven van de hulp die, gedurende de rampdagen van Februari 1953, door het tijdelijk als hospitaal- en verbindingsschip uitgeruste tjalkjacht „Horizon” in de Zeeuwse wateren kon worden verleend.

Als men mij nu vraagt: waart gij tevreden over het verrichte werk, dan moet ik ronduit antwoorden: neen. Wij hadden een uitstekend schip, wij waren zorgvuldig uitgerust en goed bemand, maar het resultaat van ons werk stond daarmee niet in de juiste verhouding. Deze zelfde ervaring hebben de mensen op vele hulpschepen ongetwijfeld gehad.

Critiek uitoefenen is veelal gemakkelijker dan doen en toch moet het gezegd worden, dat er in de algemene organisatie veel heeft gehaperd. Het was vooral een gebrek aan voldoende coördinatie, een onvoldoende contact tussen de centrale leiding en de plaatselijke leiders, dat hieraan schuld had. Door veel loos alarm veelal tengevolge van een paniekstemming werd onnodige vertraging soms zelfs chaos veroorzaakt. Contrôle op de beantwoording van hulp-oproepen ontbrak, zodat de schepen elkaar dikwijls gewoon in de weg zaten, terwijl op andere plaatsen hulp bitter nodig was. Het waren veelal stuurlieden aan de wal, die de schepen hun aanwijzingen gaven, zonder voldoende over de vaarmogelijkheden te kunnen oordelen.

Het is ver van mij beschuldigingen te willen uitspreken, de organisatie was niet voorbereid en een ketting is nu eenmaal niet sterker dan de zwakste schakel. Maar jammer was het wel...

Amsterdam, Febr. 1954.

E. KRAAMER.