

EEN LICHTSCHIP GESTRAND OP DE HONDSBOSSCHE ZEEWERING

Jan Bremer

*Er was eens een lichtschip te Petten
dat wilde de bakens verzetten.
Het lag op z'n kant
op het Pettense strand
in de geur van patat en kroketten.*

Zo luidde in 1991 de limerick van Daniëlle Jeske van de Vaarweg-markeringsdienst. Want vroeg in de ochtend van 2 oktober was het lichtschip Texel, een aantal uren ervoor bij stormwind losgeslagen van zijn ankers, op drift geraakt en tegen de Hondsbossche Zeewering gestrand. Daar kwam al gauw zoveel volk op af dat het de moeite waard was er een patatkraam bij te zetten.

Zo'n lichtschip zag je immers zelden van dichtbij en zeker nooit in zo'n deplorabele toestand. Het schip lag vanwege de hoge zeegang behoorlijk te slingeren in de branding. Er sloegen golven overheen die de nodige vernielingen aanrichtten en men vroeg zich af of het schip nog te redden zou zijn. De meeste ramptoeeristen hadden geen idee wat een lichtschip eigenlijk was. Een soort drijvende vuurtoren ja, maar verder?

Volgens de Grote Winkler Prins Encyclopedie is een lichtschip een tot de kustverlichting behorend, ten anker liggend schip voorzien van een bijzondere verlichtingsinstallatie. Het is te herkennen aan zijn kleur (rood geschilderd) en aan de merkwaardige opbouw door de hoge lichtinstallatie in de midscheeps. Het is voorts uitgerust met een sterke mistinstallatie en een radiobaken. Lichtschepen, aldus de encyclopedie, worden in het algemeen zodanig uitgelegd dat zij de banken in zee of bijzondere knooppunten in de scheepvaartroutes dekken. De bemanning is onder andere belast met uitkijkdienst, het rapporteren van bijzonderheden op scheepvaartgebied, het verzenden en op vaste tijden verzenden van meteorologische gegevens.

Vuurschepen

Aanvankelijk sprak men van vuurschepen. Vuurtorens, vuurschepen. Maar in tegenstelling tot de vuurtoren waarop oorspronkelijk inderdaad een vuur gestookt werd als baken voor de scheepvaart, is dit nooit gebeurd op een lichtschip. Met de toename van de scheepvaart in de 19e eeuw kwam er behoefte aan lichtbakens op plekken waar geen torens gebouwd konden worden. Maar de kosten van bouw, onderhoud en bediening van de schepen waren vaak niet gering. Bij bouw moet men niet alleen aan het schip, zo'n 40 à 50 m bij 8 à 10 m breedte gedacht worden, maar vooral aan de 'opbouw,' de installaties. De oudste schepen uit het begin van de 19e eeuw waren van hout. Aan de nok van de ra werd een lantaarn gehesen waarin olielampen werden gebrand. Pas een eeuw later kon men beschikken over generatoren ten behoeve van de lichtinstallatie en



diverse andere apparatuur. Het meest kenmerkende deel van het schip bleef het zogenaamde lichthuis (met cardanisch opgehangen lenzenoptiek).

Behalve licht in de duisternis was geluid in de mist erg belangrijk. Misthoorns, eerst sirenes, later zogenaamde nautafoons. Rond 1930 kregen de lichtschepen een radiobaken, kort na de oorlog begon de opmars van de moderne radionavigatiemiddelen en de toepassing van radar.

De meeste lichtschepen konden niet op eigen kracht varen. Het ankerspil, bijzonder zwaar uitgevoerd, bevond zich op het voorschip. De ankerketting was voorzien van een schokbreker die de ergste klappen bij stormweer moest opvangen. Superzware ankers (van ca 1500 kg) waren er nogal eens de oorzaak van dat de ketting brak. Bij te lichte ankers (minder dan 700 kg) kon het anker gaan 'krabben' en schoof het schip van z'n plaats. Vandaar dat bij het schip 'waaktonnen' lagen. Goed verankerd met steen aan een ketting. Was het schip dan 'verschoven' dan was dat door middel van deze waaktonnen te constateren. Na de Tweede Wereldoorlog nam het belang van de lichtschepen af als gevolg van de ontwikkeling van navigatiesystemen. Steeds meer van de lichtschepen voor onze kust werden vervangen door (grote) boeien. In de loop van de jaren tachtig was de periode van de bemande lichtschepen voorbij. Er werd daarna alleen nog maar gebruik gemaakt van enkele onbemande, geautomatiseerde lichtschepen.

Nachtlicht van de zee

Zo'n honderd jaar geleden was het leven van de (ongeveer tien) bemanningsleden aan boord van een lichtschip grauw en eentonig. Althans in de beschrijving van de destijds befaamde journalist van de Nieuwe Rotterdamse Courant M.J. Brusse (1911). Aan boord was een strenge hiërarchie. Gezagvoerder, stuurman (?) en werktuigkundige hadden zekere privileges (eigen hut b.v.). Het overige personeel moest het doen met een gezamenlijk logies, waarin geleefd, gegeten en geslapen werd.

'Vier weken op, twee weken af.' Vier weken achtereen met dezelfde collega's in een beperkte ruimte. Althans in de periode vanaf 1905 tot in de jaren vijftig. Daarvóór was het zelfs: twee maanden op. Alleen op dinsdag kwam er post (en pakjes). Aldus Brusse. Hij schreef niet alleen over de eentonigheid van het leven aan boord, maar ook hoe zwaar het werk toen was, zoals het optuigen, aansteken en 'opdraaien' van het grote nachtlucht: 'Zes lichtwachters stappen naar de groote wins (winch) op het achterdek. De twee zware kettingen waaraan de lantaarn hangt, worden langzaam opgewonden en statig rijst de kiosk met lampen, langs den mast ... Hoog in de mast hangt (tenslotte) de grote lichtkiosk.' Later werd één en ander een kwestie van een druk op de knop, maar tot in de jaren dertig was het werk aan boord van een lichtschip vaak zwaar. Daarna bestonden de werkzaamheden van matrozen vooral uit het schoonhouden van het logies, dek schrobben, bikken, schrapen, schilderen, soppen. Voor de motordrijvers: het onderhoud van de motoren, de verlichting en allerlei reparaties aan de apparatuur. Voor men naar de wal ging moest het beddengoed gelucht worden, de kooi gesopt, de vloer gedweild enzovoort. Uiteraard moest er wachtgelopen worden, weerrapporten voor het KNMI (ieder uur!) worden opgesteld, voorbijgaande schepen worden genoteerd (naam, land van herkomst, richting waarin het schip voer).

Kerstpakketten Leger des Heils

Toch was er veel vrije tijd. Hoewel er veel geknutseld werd, spelletjes werden gedaan (kaartspelen vooral) door sommigen werd gestudeerd, getekend of geschreven, was men verheugd toen er aan de wal een inzameling gehouden werd voor de aanschaf van radio's. Het Loodswezen was een zuinige werkgever. 'Nooit hadden we iets extra's. De baas vond dat we daar zelf maar voor moesten sparen. Met Kerstmis ontvingen we een pakket van het Leger des Heils.' Aldus oud-gezagvoerder Arie Boon op betonningsvaartuig 'Breeveertien' over zijn jaren op het lichtschip Texel (1954/55 en 1965/66). Ja, het Leger des Heils stond op de lichtschepen goed aangeschreven. Dat bleek ook toen het televisietijdperk aanbrak: 'Wij kregen echter geen toestellen. Volgens de PTT was de ontvangst te slecht. Maar het Leger des Heils bood (in 1963) aan om de televisie te leveren. Dat vond de directie van het Loodswezen toch wat te grijs. Ze gaf daarom alsnog aan onze wens gehoor. 'Er is ook wel eens een gezagvoerder op een lichtschip geweest die enigszins misbruik maakte van het Heilsleger. Hij wou z'n schip tegen de kerst 'Spik en span' in orde hebben en kondigde aan dat er een kolonel op inspectie zou komen. Maar toen de man kwam bleek het geen kolonel van de marine – het Loodswezen viel onder de marine – maar van het Leger des Heils.

Voeding

'De voeding was vaak niet om over naar huis te schrijven. Op woensdag grauwe erwten en op zaterdag snert met een stuk ranzig spek. Op de andere dagen aardappelen met vlees en groente. Het ontbijt bestond uit gort met een lik stroop. Brood werd

door een particuliere bakker geleverd. De overige proviand werd door de marine geleverd. Omdat er geen vriesinstallatie aan boord was, was het voedsel in de zomer gauw bedorven. Kon de aflevering niet op tijd plaatsvinden, dan werd harde scheepsbeschuut verstrekt. Die was niet te eten zonder ze eerst in de koffie of thee te dopen.' Aldus K.H. van der Wijk over de jaren dertig aan boord van het lichtschip 'Haaks' (later 'Texel').

Arie Boon zei hierover: 'We moesten zelf ons brood bakken. We hebben een kok gehad die telkens als hij weer aan boord terugkeerde eerst het overgebleven brood overboord gooide. Het zakte als een baksteen, de meeuwen keken er niet eens naar om ... Het menu was eenzijdig. Je wist elke dag wat je kreeg, telkens vier weken lang. Voor de afwisseling probeerden we nog wel eens met een hengeltje wat te vangen. Of we ruilden met visserlui. Wij vis, zij brood, bier en kaas...

Mist was het ergste

'Dag in dag uit lag het lichtschip Texel aan zijn ankerketting te trekken. Op en neer, op en neer. Een enkele keer spiegelde de romp zich af in een gladde zee. Maar zulke mooie dagen waren zeldzaam. Meestal lag het schip op de golven te stampen. Op en neer, op en ...

Bij hevige storm konden passerende schepen een veilige haven opzoeken. Wij niet. Wij bleven waar we waren en vielen gewoon uit onze kooien. Bij zeer dikke mist had je weer andere zorgen. Dan ging je in de hut boven zitten wachten op de klap van een aanvaring. Er was (nog) geen radar aan boord, dus we zagen niks. We konden slechts hopen dat anderen ons wel in de gaten hadden. Als waarschuwing lieten we de nautafoon, de misthoorn, klinken ...' Aldus Arie Boon.

Collega Van der Wijk wist ook wat het ergste was: 'Dat is mist.' En hij vertelde: 'We zaten op een zondagmorgen aan boord van de 'Haaks' te kaarten. Er was dikke mist. Aan dek zitten alarmschellen, die in verbinding staan met de hutten, het logies en de motorkamer. Plotseling alarm. Wij naar boven. Er gaat vlak aan ons een groot Duits passagiersschip voorbij. Je kon er je pet tegenaan gooien, zo dichtbij. In zo'n geval is het beroerdste dat je zelf niets kunt doen, je kunt niet manoeuvreren ...'



De ondergang

De posities van de Nederlandse lichtschepen bleven in de loop van de jaren vrijwel dezelfde. Zo lag 'de Haaks' voor Den Helder/Texel op 52° 58' Noorderbreedte en 4° 18' Oosterlengte, na 1960 'Texel' op bijna dezelfde positie 53° 1,5' N.br. en 4° 21,5' O.l.

Oorzaak van het enigszins verleggen was onder meer herhaaldelijk breken van de ankerketting door het onklaar raken in restanten van wrakken. In de nacht van 1 op 2 oktober 1991 is het zover. Het weer wordt ronduit slecht. Stormweer met als gevolg kettingbreuk bij lichtschip 'Texel'. Lichtschip 'Texel' (no. 11) was in 1953 gebouwd op rijkswerf 'Willemsoord' en geautomatiseerd in de periode 1981-'83. Dat laatste betekent dat er bij een kettingbreuk géén bemanning aan boord is om een reserve anker uit te gooien. Betonningsvaartuig 'Breeveertien' en de 'Smit Lloyds 29' komen nog wel in actie om een sleepverbinding tot stand te brengen met het losgeslagen schip, maar dat lukt niet. Pogingen om vanuit de lucht per helikopter mensen aan boord te zetten mislukken eveneens. En zo strandt het schip dus op 2 oktober rond half zes in de ochtend op de Hondsbossche. Golven slaan over het schip heen en al gauw slaat er een en ander op het dek kapot. Een berging wordt niet mogelijk geacht. Het hele schip zal gesloopt worden. Om te beginnen worden de olietanks leeggepompt, daarna - 4 oktober - begint men met het verwijderen van kostbare apparatuur. De dagen erna knapt het weer op en in het weekend 5/6 oktober komt het ramptoerisme op gang. Het is dan ook een uitzonderlijke situatie. Zo'n groot schip hulpeloos op de dijk. Een uitbater die z'n patatkraam neerzet vlakbij het gestrande schip doet goede zaken. Vandaar de limerick die boven dit artikel staat. Op 8 oktober begint men met de sloop. Eerst het helikopterdek, de stuurhut en de voorplecht. Over het behoud van de lichttoren is men nog in beraad. Pettemers willen de toren in het dorp plaatsen, het maritiem juttersmuseum 'Texel' wil het ook wel hebben, maar uiteindelijk gaat het gevaarte naar de Stichting Nautische Monumenten in Den Helder. Daar is de lichttoren nu nog te bewonderen op de oude rijkswerf 'Willemsoord.' Intussen gaat de onttakeling verder en in het weekend van 12/13

oktober is het schip weer volop in de toeristische belangstelling. Een paar dagen later stormt het weer - het is per slot van rekening oktober! - en liggen de werkzaamheden enkele dagen stil. Weer beuken de golven tegen het schip. Door het hoog opspattende water is het schip soms nauwelijks zichtbaar. Zodra het weer het toelaat wordt de sloop hervat, maar in de eerste week van november maken stormen het werk weer onmogelijk. Uiteindelijk heeft het tot 6 december geduurd eer de laatste resten van het lichtschip Texel weer van de dijk verdwenen waren.

Museumschepen

Inmiddels zijn alle Nederlandse lichtschepen vervangen, hetzij door een lichtplatform (Goeree), hetzij door raconboeien. Zo'n platform produceert ten behoeve van de scheepvaart naast lichtbundels (op dertig meter hoogte!), geluidssignalen bij mist, continue radiobakensignalen en signalen van het automatische radar antwoordbaken (Racon). Zo'n baken reageert op radarsignalen van schepen. Als een schip in de buurt komt krijgt het automatisch een streep op de radar. Verder worden ten behoeve van het KNMI waarnemingen gedaan die automatisch worden doorgegeven.

Twee lichtschepen (no. 10 en 12) zijn museumschip geworden. No. 10, gebouwd op Willemsoord, werd in 1952 'uitgelegd' op standplaats Texel.

(Het lichtschip dat verging op 2 oktober 1991 was no. 11). Lichtschip no. 10 ligt nu als Museumschip op Willemsoord te Den Helder:

'We willen zichtbaar maken hoe het toen aan boord van een lichtschip was. Ook de techniek van die dagen laten zien.' Lichtschip no. 12, gebouwd in 1903 ligt in Hellevoetsluis.

Gebruikte literatuur:

- *Grote Winkler Prins Encyclopedie (8e druk 1981)*
- *Noordhollands Dagblad 2 oktober - 6 december 1991*
- *M.J. Brusse, Het nachlicht van de zee. Rotterdam, 1911*
- *Wibo Burgers, Nederlandse Lichtschepen. Alkmaar 1998*
- *'Levend Verleden', kwartaaltijdschrift van de Helderse Historische Vereniging.*
- *11e jaargang no. 1, september 1998 blz. 11-15*