

VAREN IN HET VERLE



Het s.s. „Besitang” bij de blikkenfabriek te Pladju

ERLEDEN



De 79-jarige heer Schaap is een vlot verteller

In Heemstede woont de heer H. Schaap. Hij is 79 jaar, wat men hem niet aanziet, en draagt een onuitputtelijke hoeveelheid herinneringen met zich mee aan de pioniers-tijd van onze tankervloot. De heer Schaap was eens officier op legendarische tank-schepen als de „Sultan van Koetei”, de „Vulcanus” en de „J.B. Aug. Kessler”. Hij is onder andere gezagvoerder geweest op de allereerste tanker van de „Koninklijke”, de „Besitang”. In de eerste wereldoorlog had hij een paar spannende en gevaarlijke ontmoetingen met Duitse duikboten. Hij hielp bij het leggen van de onderzeese Miri-pijpleiding, haalde de eerste olie uit Perzië, en was vele jaren lang Nautical Adviser voor de Shell in Singapore.

Toen hij in het prille begin van deze eeuw voor het eerst de installaties van de „Koninklijke” bij Pladju zag, zei hij: „In deze Maatschappij steek ik nooit een cent”, maar nu heeft hij een deel van zijn geld in aandelen „Koninklijke” belegd...

Wij hebben deze vitale oudgediende in zijn woning aan de drukke Heemsteedse Dreef opgezocht om ten behoeve van „Olie” zijn bron van herinneringen aan te boren. Het was niet moeilijk de heer Schaap op zijn praatstoel te krijgen. De verhalen en anekdotes rolden eruit alsof ze de week daarvoor gebeurd waren. De ene herinnering ontstak de andere. Het werd een boeiende middag.

De aantekeningen die we maakten terwijl hij vertelde, hebben we later in chronologische volgorde gerangschikt en aan de hand daarvan zullen we proberen U een

kort „filmje” te vertonen van zijn zeemans-leven.

Door de schubben

De heer Schaap komt van Terschelling en stamt uit een echte zeevaardersfamilie. Zijn grootvader voer nog met een zeilschip op de west en zijn vader was kapitein bij de koopvaardij. Toen hij zestien jaar was, ging hij ook naar zee. Het was in die tijd niet eenvoudig een betrekking te krijgen. Zo betaalde zijn vriend Jan van Buren Schele (later nautisch adviseur van de Java-China-Japan-Lijn) aan boord van zijn schip één gulden kostgeld per dag om op die manier aan de 365 voor zijn diploma benodigde zeedagen te komen.

Bij een oom die kapitein was op een vrachtboot en bij zijn Maatschappij wel een potje kon breken, klopte Hille Schaap aan voor een baantje. Het antwoord dat hij kreeg, was hard maar wijs: „Ga jij eerst maar door de schubben”. Met andere woorden: begin maar bij de haringvaart.

De jonge Hille Schaap volgde de raad op. Hij kwam op een Vlaardingse haringlogger waar zijn voornaamste taak was: vis bakken. Maar daar liet hij het niet bij. Hille was een doorzetter en iemand die snel vooruit wilde. Elk vrij uurtje gebruikte hij om te studeren in de boeken van zijn broer die op de zeevaartschool was. Hij voer onder andere vaak naar de Witte Zee en liet aan boord geen tijd onbenut om zich door zelfstudie verder te bekwamen. Vier maanden zeevaartschool op Terschelling leverden hem daarna het diploma derde



Kapitein Hille Schaap, een foto uit de Eerste Wereldoorlog

rang op. De eerste schrede op de promotieladder was gezet.

Na zijn diensttijd bij de Marine in Den Helder ('s avonds weer studeren) kwam hij als tweede stuurman op een der schepen van de bekende reder Joost de Poorter. Daarna zette hij een paar stevige voeten aan boord van de „Zaanstroom”, van de Hollandsche Stoomvaart Maatschappij, die op Londen en Plymouth voer.

In 1908 solliciteerde hij bij de „Koninklijke” „Ik moest bij kapitein Lutz komen, in het kantoor aan de Vijverberg”, vertelde hij. Het was juist in de tijd na de amalgamatie van de „Koninklijke” en de „Shell” Transport. Verschillende Engelse tankschepen gingen over naar Nederlandse vlag.

Hij werd aangenomen als derde stuurman op de „Sabine Rickmers”, die in het verre Oosten voer. Als passagier op de „Oranje” ging de heer Schaap erheen. Aan boord was hij al spoedig de beste maatjes met een van de stuurlieden, die de weetgrage en intelligente jongeman de hele reis liet meenavigeren.

Olie uit Perzië

De heer Schaap maakte snel promotie. In 1910 werd hij al eerste stuurman, namelijk op de „Sultan van Koetei” en daarna op de „Vulcanus”, de eerste motortanker van de Groep, een schip van 1194 ton.

Met de „Sultan van Koetei” haalde hij als eerste olie uit Perzië, van de plaats waar nu Abadan ligt. Maar hij deed daarbij meer. Nauwkeurig bracht hij het voor tankschepen nog onbekende vaarwater in kaart en die gegevens werden later gebruikt in de officiële zeilaanwijzingen van de Maatschappij.

Het is dan ook niet te verwonderen dat de ambitieuze en bekwame jongeman al vrij spoedig het hoogste gezag op een schip in handen kreeg. Eind 1914 werd hij gezagvoerder op de „Atlas” en daarna stonden respectievelijk ook de „Daisy” en de „Besitang” onder zijn commando.

De wereldoorlog was inmiddels uitgebroken maar daar had de heer Schaap in het Verre Oosten nog niet veel last van. Ook niet in de periode dat hij eerste stuurman was op de veel grotere en voor die tijd hypermoderne tanker „J.B. Aug. Kessler”.

Zijn avonturen begonnen pas goed toen hij in de zomer van 1916 met verlof was in Nederland. Hem werd gevraagd of hij de „Hebe”, die op een werf bij Dordrecht was gebouwd, buitenom naar IJmuiden wilde brengen. Na dit tripje zat de heer Schaap voorlopig aan de „Hebe” vast. Hij werd definitief tot gezagvoerder van het nieuwe schip benoemd en moest er de eerste reis naar Londen mee maken, via New Castle voor een lading kolen. Het werd een reisje dat hem nu, vijftig jaar later, nog heugt als de dag van gisteren. Om te beginnen werd hij aangehouden door een Duitse onderzeeër. Het liep allemaal goed af; de papieren van het in ballast varende schip werden

gecontroleerd en de „Hebe” mocht verder varen. Maar de woorden waarmee de overigens voorkomende Duitse officier afscheid nam, bleven de heer Schaap lang in de oren klinken: „We krijgen jullie wel, als je terugkomt”.

Na tussen New Castle en Londen nog de ergste storm van z'n leven te hebben doorgemaakt (met runners aan boord) kreeg hij in Londen te horen dat zijn schip toegevoegd zou worden aan de Engelse Marine. Met de opmerking van de onderzeeboot-officier in gedachten, vroeg de heer Schaap heel listig hem dubbele scheepspapieren te geven: verzegelde voor z'n ware bestemming en onschuldige gefingeerde papieren voor het geval er weer een duikboot op zou duiken.

De reis ging naar Port Said waar de kolen werden gelost. Daarna moest de „Hebe” benzine voor onderzeebootjagers naar Saloniki in Griekenland brengen. Verpakte benzine. De kisten waarin de blikken zaten, lekten nog wel eens, maar gelukkig was de „Hebe” een heel modern schip. Het had gasdichte luiken en de benzinedampen konden worden weggezogen.

Periscoop

De eerste Middellandsezeereis naar Saloniki was er een vol avonturen. Het begon met de grote schrik toen de wacht vrij dichtbij de periscoop van een onderzeeër ontdekte. Kapitein Schaap gaf razendsnel het enige juiste bevel: Met volle kracht er recht op af... Van jager werd de duikboot plotseling gejaagde. Hij verdween naar de diepte en heeft zich niet meer laten zien. De schemering was overigens de gevaarlijkste tijd van de dag, want dan konden de onderzeeërs hun prooi het best benaderen zonder dat hun periscoop gezien werd. Daarom voer de „Hebe” gedurende deze tijd steeds zigzag.

Toen Saloniki in zicht kwam en kapitein Schaap z'n peiling maakte, klopte deze niet. Nog eens en nog eens voerde hij met zijn eerste stuurman de peiling uit en elke keer deugde deze niet. Totdat bleek dat hetgeen zij aan de wal zagen, geen huizen waren, maar enorme stapels kisten met legervoorraden van de Geallieerden. Het eigenlijke Saloniki, dat verderop lag, werd er door verborgen.

Een haven was er bij de opslagplaats niet. Het schip moest op volle kracht de modder in tot bij een wankelende steiger. Het lossen van de kisten met blikken benzine geschiedde onder het wakend oog van een Engelse officier met twaalf manschappen. Zodra de „Hebe” Port Said bereikt had, monsterde de helft van de Chinese bemanning af. Met veel moeite wist Kapitein Schaap z'n monsterlijst weer vol te krijgen. Onder de nieuwe bemanning bevonden zich ook zes Japanners. Maar laat nu juist in die dagen de oorlog tussen China en Japan uitbreken. Het gevolg was, dat de Japanners en Chinezen elkaar te lijf gingen. Met



de revolver in de hand moest de heer Schaap ze uit elkaar jagen. De grootste oproerkraaiër liet hij zelfs aan de mast binden. Gelukkig konden de Japanners op het laatste moment nog vervangen worden door Chinese overlevenden van een getorpedeerde vrachtboot.

Krijgslist

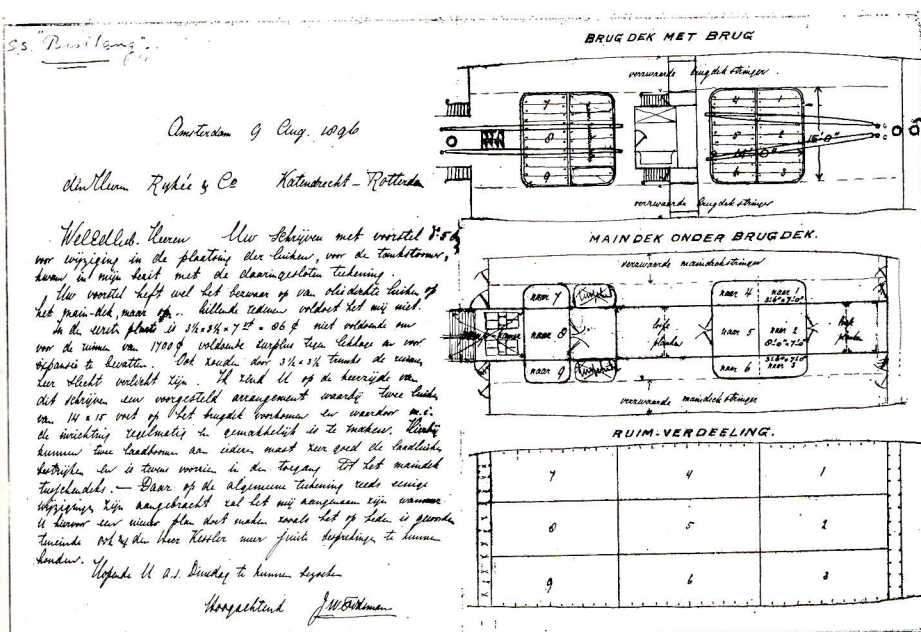
Op de tweede reis kwam de „Hebe” in een nog hachelijker situatie terecht. De bemanning was er getuige van hoe een Engels schip werd getorpedeerd, dat daarna rechtstandig in de golven verdween. En toen kwam de onderzeeër op de onbewapende „Hebe” af. Weer bleek kapitein Schaap over veel tegenwoordigheid van geest en slimheid te beschikken. Hij liet onmiddellijk het sein „Vijandelijk schip in aantocht” hijsen, alsof de „Hebe” dit meedeelde aan een ander schip, dat door de duikboot vanwege z'n lage ligging niet gezien kon worden. De list slaagde. De onderzeeër verdween onder water, waarna de „Hebe” wat snelheid betreft in het voordeel was en kon ontkomen.

De heer Schaap liet ons de vergeelde brief zien, waarin de Anglo-Saxon hem en zijn bemanning namens de Ned.-Indische Tank Stoomboot Maatschappij dankte voor de moedige daad. We willen er één zin uit citeren, waaruit duidelijk blijkt hoe de actie van de „Hebe” gewaardeerd werd. "We know of no incident during the war in the running of these many vessels where a boat has been handled with more ability and decision when confronted by this grave menace, and the conduct of the Master and his subordinates stands as an example to all ships' staffs and crews".

Aan de wal

Na deze gevaren en inspanningen had kapitein Schaap echt wel behoefte aan een wat rustiger walbetrekking. Hij vroeg erom en kreeg deze na enige tijd ook. In 1918 werd hij Nautical Adviser van de Anglo-Saxon Petroleum Company te Singapore. Ook in deze functie kwam hij nog wel eens op zee. De ene keer had een vloedgolf een tankschip op de kade bij Calcutta gezet, dan weer eens liep er een Maatschappij-schip bij Malakka aan de grond. Expert Schaap moest er in zulke gevallen heen om de leiding op zich te nemen van de werkzaamheden die de tankschepen weer vlot moesten brengen.

In 1931 nam hij afscheid van de Maatschappij. Hij vestigde zich in Heemstede en daar kan men de heer Schaap nog altijd vinden. Hij beheert er zijn zaken, geeft aan vele vrienden en bekenden financiële en belastingadviezen, speelt vaak bridge en is voorzitter van de Sociëteit. Ogenschijnlijk het type van de rentenier. Maar begin even over vroeger... en dan staat daar plotseling weer een zeeman, vol verhalen uit de pionierstijd van onze tankervaart...



Correspondentie over de bestelling van de eerste tanker van de „Koninklijke”, de „Besitang”

J. K.