

Een nieuw schip voor Delfzijl PDW

Sinds 2 oktober 1978 beschikt de Post Douane te water (PDW) in Delfzijl over een nieuw schip, de 'Aalscholver'. Weer een schip met een vogelnaam.

De 'Aalscholver' werd gebouwd op de scheepswerf Le Comte-Holland in Vianen. Het is een zusterschip van het vorig jaar in gebruik gestelde douanevaartuig 'Zeekoet', dat in Hansweert is gestationeerd.

Wanneer de Belastingdienst een gebouw officieel in gebruik neemt is het in de regel al maandenlang 'bewoond'. Bij een schip ligt dat anders, wanneer het de werf verlaat volgt direct daarop de overdracht, dat was ook in Delfzijl het geval.

Een aantal bemanningsleden was naar Vianen gereisd om samen met bedrijfsleider Schouwenburg het schip over te brengen. De reis ging over de Noordzee. Proefvaarten met het schip waren al eerder gemaakt, tijdens deze 'overbrengvaart' kon nog eens het een en ander aan een laatste test worden onderworpen.

'Het schip liep goed, alle apparatuur functioneerde zoals het behoorde. Zelfs hebben wij het schip nog kunnen beproeven bij een erg harde wind', vertelden de opvarenden.

Bij windkracht 7-8 werd een van de zeegaten bij Terschelling 'genomen', de 'Aalscholver' danste en sprong in de hoge en wilde golven, maar had zich best gehouden. Gebruikmakend van de ervaringen met de 'Zeekoet' zijn op dit nieuwe schip enkele zaken gewijzigd. Het ankergerief bijvoorbeeld en ook de geluidsisolatie. Wijzigingen die tevens verbeteringen bleken te zijn.

Er is ook een rubber hulpboot, met hulpmotor, aan boord. Deze boot hangt in de davits aan de achterstaven. In het Waddengebied, met eb en vloed, is deze dingy een onmisbaar hulpmiddel. Bij laagwater kan de 'Aalscholver' lang niet overal varen, overigens moet met het hulpvaartuig nog praktijkervaring worden opgedaan. Iets nieuws zijn de vijf-bladige schroeven, waarvan een goed rendement wordt verwacht.

Gecomplieerd 'instrument'

De officiële overdracht vond plaats in het gebouw van de gemeente Delfzijl, waar een enorme maquette een goed beeld gaf van de stad en van de haven- en industriegebieden. Een grote foto van het nieuwe schip, door de schipper v.d. Zwaan gemaakt, gaf al een goed beeld.

Na het welkomstwoord van de heer De Boer, hoofd van de Inspectie I.A. te Winschoten, voerden scheepsbouwer Le Comte en de heer Bottema, hoofd van de Rijksvaartuigendienst, het woord. Onvoorziene omstandigheden hadden bij de



foto: D. A. v.d. Zwaan

bouw wat vertraging opgeleverd. Zo waren de schroefassen, die uit het buitenland moesten komen, op een bepaald moment zoek. Later bleek dat die op een buitenlandse luchthaven op een afhaaler lagen te wachten. En zo waren er nog meer tegenvallers. Zo'n vaartuig is een zeer gecompliceerd 'instrument', vol met allerlei apparatuur en alles wat daarbij hoort. De kans op tegenslagen is dus erg groot. 'De 'Aalscholver' heeft voldoende snelheidsoverschot voor het praaien van snelle schepen en is zeewaardig tot 5 mijl uit de kust', constateerde de heer Bottema.

de bemanning



De heer G. W. R. de Vries, plaatsvervangend hoofd van de Directie Organisatie van de Belastingdienst, aanvaardde het douanevaartuig voor Financiën. Hij sprak onder andere over de eisen welke zijn gesteld voor het welzijn van de opvarenden, die tijdens hun diensturen op het schip moeten leven. Daarna ondertekende hij en met hem de heren Le Comte en Bottema de proces-verbaal van overneming. Toen was het schip pas eigendom van Financiën.

Nieuw en anders

Directeur Schouwstra wendde zich tot de be-



De heren De Vries en Schouwstra

manningsleden. 'U gaat eigenlijk een nieuw leven tegemoet. Een nieuw schip, andere diensten, twee bemanningen. Dat alles vraagt *aanpassing, verdraagzaamheid, collegialiteit*.

Dit is echter *niet* nieuw voor u, u heeft voorheen al, in die geest, uw werk gedaan. Met vertrouwen in de bemanningsleden draag ik daarom het schip over aan het Hoofd van de inspectie, en wens u allen een goede en behouden vaart'.

De heer De Boer noemde het een goede zaak, dat de bemanningsleden al een in-

breng hadden tijdens het bouwen, aanvaardde toen het beheer van de 'Aalscholver', en besloot: 'Ik wens alle bemanningsleden een goed verblijf aan boord toe'.

Na een bescheiden 'oorlam' was het tijd voor de gastvaart. Bij de overdrachtsceremonie hadden we al kennisgemaakt met de bemanningsleden van dit moment, er komen er nog enkele bij. Voor schipper Van der Zwaan is de 'Aalscholver' het 6e douaneschip waarop hij vaart, voor Schipper Plas nummer 3. De heer Pietersen komt tot nummer 2, de heer Makken stapt op zijn 5e schip

De heren De Vries, Sottens en Spij



(op de 3e standplaats), de heer Muider spreekt over zijn 2e, de heer Visser over zijn 1e schip. Ter kennismaking was aanwezig de heer Westerbrink, die van de 'Zeearend' in IJmuiden naar Deifzijl is verplaatst. Bijna allen hadden zij ook al eens Lobith als standplaats. Op één na hebben deze 'zeedouaniers' een cursus aan een Zeevaartschool gehad. Schipper Plas is zelfs bevoegd als 3e stuurman te varen.

672 PK

In de haven, aan een geïmproviseerde steiger, ligt de 'Aalscholver' te wachten. 14,55 meter lang met een breedte van 3,80 meter, een respectabel schip, dat nog groter lijkt omdat het zo hoog op het water ligt.

Een donkerblauwe romp met een witte opbouw, de naam in grote witte letters aan bak- en stuurboord, de rood-wit-blauwe vlag aan de achterstevan. Een opvallende verschijning temidden van motor- en zeilboten en een enkel vrachtscheepje.

Met een druk op de knop worden de twee zware dieselmotoren gestart, in de machinekamer doen tweemaal 336 paardenkrachten hun werk. Uiteraard eerst in een langzaam tempo, want het schip vaart in een lange havenmond, als we dat zo mogen noemen, het water tussen het vaste land en een enorm lange dijk.

Wanneer het water iets breder wordt, geeft de schipper wat gas. De boeg komt omhoog, het schip ligt nu schuin achterover en krijgt direct veel meer vaart. Een hekgolf van wel een meter hoog loopt ver van het schip aan beide zijden weg.

Nóg meer gas, de heer Schouwburg vaart weer mee en wil nog meer proberen: scherpe wendingen op hoge snelheid. Ook dat gaat feilloos. Een vreemde gewaarwording is – net zoals overigens bij de 'Zeekoet' het geval was – dat het schip naar buiten overheelt en niet, zoals bij voorbeeld bij speedboten, naar binnen.

Jammer genoeg is het water in de Eems zo vlak als een tafel, wie een gastvaart meemaakt zou ook wel eens wat 'leven in de brouwerij' willen zien. In de verte ligt Duitsland, maar in de richting van de Waddenzee is alleen water te zien.

Brede kooi

Het schip is voortreffelijk afgewerkt. Meubelmakers hebben aan het interieur hun beste zorg besteed. De kajuit heeft twee vaste banken en een tafel artussenin. Een grote kaartkast is vernuftig ingebouwd, de zeekaarten zijn hangend opgeborgen.

De bedieningspanelen zijn voor een leek erg gecompliceerd. De stuurman zit rechts, dus aan stuurboord van het schip, voor hem en

aan zijn rechterzijde een verzameling van meters, knoppen, schakelaars enz. Links bevindt zich het radarscherm, aan het plafond weer meters en klokken en knoppen. Radio, marifoon behoren eveneens tot de uitrusting.

De schipper heeft voorin zijn hut een ingebouwde schrijftafel, want ook op een schip is er veel administratief werk te doen.

In het vooronder is een mogelijkheid om bijvoorbeeld een maaltijd op te warmen en natuurlijk kan men daar koffie zetten. Koffie is op een schip even onontbeerlijk als olie voor de motoren.

In het achteronder is het manschapsverblijf. Vier kooien zien we er, waarvan er een wat breder is gemaakt. Een gevolg van de inspraak bij de bouw. Omdat een van de mannen, in de lengte zowel als in de breedte, nogal aan de maat is, had hij daarom gevraagd. Een kleinigheid eigenlijk die tijdens de bouw kon worden verwezenlijkt, maar waarvan later veel gemak kan worden ondervonden. Opgeroeld in een kooi liggen is ook niet zo'n pretje.

De man-in-kwestie toonde iedereen met veel genoegen zijn kooi, het was een van de bezienswaardigheden.

Rood en blauw

Boven op het schip staan twee draailichten, een rood en een blauw. 'Wanneer we een schip willen laten stoppen seinen we met de rode zwaailamp.

In de praktijk is echter gebleken, dat niet iedereen dan begrijpt wat we willen. Wanneer we blauw licht tonen, reageert men direct, daarom hebben we er twee, in feite dubbel

maar wel erg doelmatig', vertelt men ons. De hulpboot hangt in de davits, en kan binnen enkele minuten vaarklaar in het water liggen. Deze dingy zal wel de nodige keren gebruikt moeten worden, we hopen dat de reddingsvloten – nu op het oog nog tonnetjes – op het achterdek nooit nodig zullen zijn. In de motorkamer dreunen de zware machines, die zich goed laten horen. Trillen doet het schip, ook bij hoge snelheid, nauwelijks. Wanneer de 'Aalscholver' tussen de boeien en de tonnen door weer naar de steiger is teruggevaren, hebben de 'gastvaarders' een goede indruk gekregen hoe het aan boord zal kunnen toegaan tijdens een 'rustige vaart'. Wanneer men werkelijk op dienst is tussen de vele diepten en ondiepten van de Waddenzee, tussen de eilanden, temidden van drukke vrachtvaart, vissersboten en wat dies meer zij, zal het wel wat anders zijn. Zeker ook wanneer wind en duisternis, kou en regen meespelen, want de 'Aalscholver' is, net als alle andere boten van de Douanedienst, geen mooi-weer-schip, maar een Douanevaartuig, dat onder alle omstandigheden paraat moet en ook zal zijn. Goede vaart, behouden thuiskomst, 'Aalscholver'-collega's.

V.d.B.

de dingy

