

Tewaterlating “G.S. Walden”

door: C.J. Spelbrink, Zevenerdrift 28, 1251 RC Laren

<http://deoudrotterdammer.nl/online/brieven/weetjenogwel.html>

Rondolaan 77 in Tuindorp Heyplaat was het adres waar ik samen met mijn ouders, een zus en twee broers van 1921 tot 1946 gewoond heb. Het was altijd, zoals ouderen onder u wellicht weten, voor Heyplaat een enorme happening als er bij de RDM (Rotterdamse Droogdok Maatschappij) een schip te water werd gelaten. Zo ook met de tewaterlating van de tanker “G.S. Walden”, destijds de grootste tanker, 100.000 ton, die het bedrijf tot dan toe gebouwd had. Bij een dergelijke festiviteit kwam nogal wat kijken! Allereerst moesten de sleden worden geplaatst, waarop groene zeep en talk werd aangebracht zodat het schip makkelijk van de helling kon glijden. Het schip werd alleen nog vastgehouden door het zgn. beletsel. Naast het schip werd een hele stellage gebouwd. Hierop konden de genodigde plaatsnemen samen met degene die het schip te water zou laten. De tewaterlating gebeurde door een touwtje door te hakken. Daardoor zwaaide de fles champagne door de lucht tegen de voorsteven aan en was daarmee het schip gedoopt. Op hetzelfde moment werden door de dokmeester de laatste beletselen weggeslagen en terwijl de woorden “Ik wens u een behouden vaart” werden uitgesproken, gleed het schip van de helling het water in. Ik vond zo’n tewaterlating een hele belevenis en zodra het schip in het water lag, vlogen ik en andere jongens de helling op om te kijken of er nog iets van de champagnefles over was. Ik had het geluk om een groot deel van de hals van de fles te vinden. De fles was verpakt geweest in iets groens met daar omheen de Amerikaanse vlag en die van de RDM. Toen ik thuis mijn aanwinst eens goed bekeek, ontdekte ik dat de ijzeren draadjes die om de kurk zaten, doorgeknipt waren. De kurk was ook bijgesneden om hem weer in de fles te kunnen steken. Ik hoef u vast niet meer te vertellen wat er waarschijnlijk ‘s nachts voor de tewaterlating met de inhoud van de fles is gebeurd. Wat ze ervoor in de plaats gedaan hebben, weet ik niet maar het schimde in ieder geval fantastisch. Ik neem aan dat de “G.S. Walden” desondanks een behouden vaart heeft gehad.

Aanvullende gegevens van de redactie

De “G.S. Walden” kwam in 1935 gereed. De heer Spelbrink zal dus in dat jaar bij de tewaterlating geweest zijn. Het schip, van het type motortanker, mat geen 100.000 ton, maar 10.627 brt. Vanuit Halifax vertrok de “G.S. Walden”, geladen met gasolie, op 20 april 1941 in het konvooi “HX 122” naar Liverpool, waar het op konvooi op 8 mei aankwam. Op 3 augustus 1942, om 03:05 uur, vuurde de onderzeeboot “U 552” (commandant Erich Topp) twee torpedo’s af op het konvooi “ON 115” ten Oosten van Cape Race (45°52’ NB en 47°15’ WL). De “G.S. Walden” en een Brits vrachtschip

werden geraakt. Een bemanningslid van de “G.S. Walden” kwam daarbij om het leven. Het schip heeft de haven kunnen bereiken en werd gerepareerd. Op 30 juli 1943 voer het schip in het konvooi “HX 250” mee en kwam op 12 augustus 1943 in Liverpool aan. In 1944 was Oriental Tankers Ltd (Standard Transp. Co. Ltd.) te Hong Kong eigenaar van het schip en voer ze onder Britse vlag. Het schip voer mee in het konvooi “GUS 39” en werd op 14 mei 1944 door de onderzeeer “U 616” (commandant Siegfried Koitschka) aangevallen en werd wederom beschadigd. Ze bevond zich op positie 36°45’ NB en 00°55’ OL.

Bronnen:

- <http://www.warsailors.com>
- <http://uboat.net/allies/merchants/3251.html>