

In de 12de jaargang van de “**Blauwe Wimpel**” van juni 1957 werd stilgestaan bij het recentelijk overlijden van kapitein Teun Vet. Journalist Kees Borstlap wijde er een artikel aan.

## Kapitein Vet's bijna vergeten SEINE-DRAMA

**De eerste én laatste maal dat hij zelf een noodsignaal gaf.**

Door **Kees Borstlap**

Een groot zeeman is van ons heengegaan: Teun Vet, kapitein van de zee-sleepboot “*Zwarte Zee*” van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. In de late zondagmiddag van 22 juni achterhaalde de dood hem in zijn woning aan de Govert van Wijnkade te Maassluis na een lang ziekbed. Een dodelijke kwaal overviel hem in augustus van het vorige jaar, toen hij met zijn schip in Port Said lag. Hij werd afgelost en kwam per vliegtuig naar huis. Een zware operatie volgde, waarvan hij aanvankelijk leek te herstellen. Een tweede operatie was noodzakelijk maar kon niet worden uitgevoerd. Teun Vet was ten dode opgeschreven. Hij werd 63 jaar.

Enkele uren vóór zijn dood liep zijn trotse schip, de “*Zwarte Zee*”, nu gecommandeerd door kapitein Slijp, de Maassluise haven binnen. Het was of de “ouwe” van de sleper op dit moment had gewacht; dat hij toen pas rustig kon sterven. Want Teun Vet was gehecht aan zijn schip, dat hij van de geboorte in 1933 af al had gecommandeerd, tot vele overwinningen had gevoerd en uit de Tweede Wereldoorlog had thuisgebracht, overladen met roem. Een halve eeuw heeft Teun Vet gevaren, in den beginne op een klein sleepbootje voor Rotterdam, later als matroos op de zeeslepers van Smit. Eerst op zijn 25ste jaar ging hij studeren. In twee jaar haalde hij zijn diploma voor de zeesleepvaart. In 1921 werd hij benoemd tot stuurman. Vijf jaar later kreeg hij zijn eerste commando. Toen begon zijn roemruchte loopbaan die slechts wordt geëvenaard door die van gezagvoerders als Kees Verschoor en Nils Persson uit het verleden en mannen als Jan Kalkman en Martien Engels, zijn leeftijdgenoten uit het heden.

Karakteristiek voor Teun Vet was zijn afkeer van publiciteit. Maar hij wilde wel altijd praten over zijn merkwaardige belevenissen buitenboord in verre streken. Dan kwam hij echter vanzelf wel op het varen al moest je hem met allerlei trucjes verleiden tot wat meer summiere gegevens. Wie Vet echter goed kende en een potje kon breken, vergunde hij wel een blik achter de schermen. Voor hem wilde hij wel eens bekennen hoe het had gespannen. Karakteristiek was ook zijn Virginiasigaret in het halflange bruindoorrookte ivoren pijpje. Zonder die twee zag men hem zelden. Als je zijn sigaret waardeerde, kon je veel bij Teun Vet bereiken.

Ik heb tal van prettige herinneringen aan Teun Vet, die graag deed of hij kort van memorie was en geen gezichten kon onthouden. Maar later bleek dat meer een pose dan werkelijkheid te zijn. We hebben heel wat uren doorgepraat, op zijn schip, in zijn woning aan de Maassluise haven en ook in het buitenland wanneer ik hem daar kwam overvallen als hij weer eens iets merkwaardigs had gepresteerd.

Die stormachtige avond, precies drie jaar geleden, in het Marine-hotel te Troon aan de Clydebaai, was een belevenis om nooit te vergeten. Daar was hij het middelpunt van een kleine kring vrienden. Jan Kalkman van de “*Thames*” en Martien Engels van de “*Oostzee*” waren ook van de partij. Zij hadden na veel wederwaardigheden die morgen het overschot van het gigantische Singapore-dok van Singapore in Engeland teruggebracht.

“Een sleep om hoofdpijn van te krijgen!” zei hij toen. Tot diep in de nacht gingen de zilte verhalen door. Bij een goed glas werden de zorgen een ogenblik opzij gezet.

Teun Vet was een rusteloos mens, al verborg hij dat onder een grote uiterlijke kalmte. Als hij enkele weken thuis was, kon men er staat op maken dat hij op een morgen op het kantoor

verscheen om te vragen of hij niet weg kon. Lag zijn schip in reparatie dat werd hem altijd toegevoegd hij, als hij weer op de “Zwarte Zee” weg wilde, toch zou moeten wachten tot het schip gereed was. Hij nam daar dan genoegen mee, maar begon van die dag af de werf op te jagen tot snel afwerken. Dat kende men zo langzamerhand wel van hem.

Hoe rusteloos hij was, mag blijken uit dat vers in zijn kleine notitieboekje dat hij een mensenleeftijd bij zich droeg en waarin hij alle reizen in korte notities optekende. Dat vers tekende zijn geestestoestand en hij moet het wel als de grote waarheid hebben beschouwd dat het mocht staan tussen al die grote feiten die hij als gezagvoerder bedreef.

Want Vet heeft veel gepresteerd. Hij sleepte alles wat in een halve eeuw maar te slepen was. Hij haalde tientallen schepen voort de poort van de hel weg, niet in met minst gedurende de Tweede Wereldoorlog toen hij met zijn “Zwarte Zee” in geallieerde dienst wonderen van zeemanschap verrichtte. Niet voor niets werd hem, naast andere onderscheidingen, het Distinguished Service Cross verleend.

In het diepst van de grote depressie van de dertiger jaren had L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst de moed een super-sleepboot te laten bouwen, de nu nog grandioze “Zwarte Zee”. En de sleepdienst bemande dit nieuwe schip met jonge mensen onder een jonge gezagvoerder. Die gezagvoerder was Teun Vet, toen 39 jaar oud.

Van die eerste reis in de herfst van 1933 af heeft hij de “Zwarte Zee” gecommandeerd. Vet en “Zwarte Zee” waren één. En men wil wel eens beweren dat hij die benoeming te danken had aan een gebeurtenis in het jaar 1928, toen hij nog geen twee jaar gezagvoerder was en de kleine sleepboot “Seine” van een bijna zekere ondergang redde. Dat voorval met de “Seine” is zoekgeraakt tussen al het spectaculaire dat hij op zee bedreef, maar ik prijs mij gelukkig dat ik toen als jong journalist deze bijna dramatische belevenis van Teun Vet heb mogen weergeven.

Het was mijn eerste ontmoeting met hem. In een van de gemeentelijke droogdokken van Rotterdam lag zijn verramponeerde “Seine” in reparatie. Hij scharrelde er zo'n beetje rond en was niet erg happig om te vertellen wat er eigenlijk aan de hand was geweest. Tenslotte kreeg ik hem zover dit adembenemende avontuur te vertellen. Ook toen rookte hij de ene sigaret na de andere. Alleen het ivoren pijpje was er nog niet.

Het is in de februari maand van het jaar 1928. Dagenlang ligt de Atlantische Oceaan reed onder de geseling van de felle depressies die van New Foundland af het wijde water optrekken. Zware stormen en orkanen wisselen elkaar in bijna eentonige regelmaat af. En de lucht is vol noodseinen. De sleepboot “Zwarte Zee” (II) van L. Smit & Co's Internationale Sleedienst zeult met een stuurloze tanker, de “Varand”, naar een Engelse kanaalhaven. Maar in het zware weer vordert de sleepboot niet voldoende.

Teun Vet, nog geen twee jaar gezagvoerder bij de sleepdienst, ligt met zijn “Seine” op station in Queenstown. Dan besluit het “Westplein” deze kleine sleepboot ter assistentie van de “Zwarte Zee” te zenden. In de avond van 7 februari ontvangt Vet de order uit te varen. De sleep is niet zo ver meer van de ingang van Het Kanaal. Binnen twaalf uur zal de “Seine” ter plaatse kunnen zijn.

Het orkaant van het zuidwesten, maar de kleine “Seine” steekt onvervaard zijn plumpe steven in het watergeweld. In de twintig jaar die Teun Vet al op het diepe water heeft doorgebracht heeft hij nog nooit zo'n beestenweer meegemaakt. Maar reeds in de morgen van de volgende dag om 8 uur krijgen zij de zware sleep in zicht. Het weer is nog uiterst slecht en er is dus geen kans vast te maken. Zo zwaar stormt het, dat Teun Vet moet besluiten bij te draaien. Met de kop op zee blijft hij liggen terwijl de sleep langzaam door het stormgeweld doorworstelt. 's Middags om 4 uur zijn sleep en “Seine” reeds veertig mijl van elkaar verwijderd. Dan komt de klap!

Teun Vet bevindt zich met de stuurman en de roerganger in de stuurhut. De rest van de bemanning is onder dek. Plotseling ziet hij aan stuurboord twee torenhoge zeeën vlak achter elkaar op de “Seine” toestormen.

“Languit op de grond!” schreeuwt hij stuurman en roerganger toe. Alle drie laten ze zich op de vloer van de stuurhut vallen. Enkele seconden later valt de eerste zee met een klap op als

een kanonschot over de kleine sleepboot. Oorverdovend is het lawaai. De zware eikenhouten reling van de buitenbrug is brandhout geworden, de centimeter dikke ruiten van de stuurhut zijn alle ingeslagen. De zee stort zich naar binnen.

“Liggen blijven!” schreeuwt Teun Vet, want hij heeft de tweede zee gezien die vlak achter de eerste liep.

Enkele seconden later valt ook deze over de sleepboot. De deuren worden uit de sponningen geslagen en spoelen overboord. Het kompas slaat van zijn voetstuk en wordt in een hoek gesmeten. De vlaggenkasten worden van de wand geveegd en slaan uit elkaar. De inhoud vliegt overal in de stuurhut rond. En de drie op de vloer grijpen wild om een houvast om zich heen, want zij drijven in het water. Als dat door een deuropening verdwijnt en zij overeind krabbelen, blijkt, wonder boven wonder, geen van drieën gewond te zijn. In de zware teakhouten wanden van de stuurhut steken honderden glasscherven die er als met een moker ingeslagen schijnen. Het stuurrad is intact maar onder een chaos van wrakstukken bedolven. Nog zo’n zee en ze vertellen het niet na. De “*Seine*” is van een helper-in-de-nood zelf een hulpbehoevend schip geworden. En Teun Vet doet het enige wat hij kan doen.... Hij geeft voor de eerste maar ook voor de laatste maal in zijn leven het noodsein. Hij is een dapper maar ook een voorzichtig man. En hij is boven alles zeeman.

Dat noodsein alarmeert alle schepen in de buurt die het ook niet gemakkelijk hebben. De collega “*Zwarte Zee*” bedenkt zich geen moment. De “*Varand*” kan het wel even alleen af. Met laat de tros slippen en zet koers naar de “*Seine*”. Het Duitse s.s. “*München*”, het Amerikaanse s.s. “*Agwistone*” en de Britse trawler “*Settsu*” laten via de radio weten dat zij ook de “*Seine*” te hulp komen. Daar blijven ze echter niet bij de pakken neerzitten. De sleepboot ligt dwarszee en wordt geregeld door enorme brokken water overspoeld. Het stuurrad is onbereikbaar door al dat wrakhout. Ze zien kans de zaak te klaren en weer te sturen. Zij brengen de boot op zee maar precair blijft de toestand. Dan schijnt de orkaan er genoeg van te hebben. De wind neemt langzaam in kracht af. De zee wordt wat minder hoofd. De “*Seine*” waagt het weer vaart te lopen en koers te zetten op het Bristolkanaal. Ze bedanken de hulp die naar hen onderweg was. “Hartelijk dank maar we kunnen het zelf weer klaren.”

Maar spannend blijft het. Geregeld slaan nog brokken water de open stuurhut binnen.

Oliestorten moeten ze, om de zee rond de sleepboot wat in bedwang te houden. Ze kunnen weinig hebben. Maar Teun Vet levert in die avond en nacht misschien de grootste stunt van zijn leven. Hij stuurt een wrak om de oost, een schip dat nog maar een duwtje nodig heeft om onder te gaan. Een geslagen schip.

In de vroege morgen bemerken zij dat de trawler “*Settsu*” in de buurt is gebleven. Zij kunnen slecht koers houden want het kleine vloeistofkompas dat zij uit de verkreukelde reddingsloep hebben gehaald om dat op het weggeslagen kompas geen land meer te bezeilen was, is onbetrouwbaar. De “*Settsu*” biedt aan voor te stomen. Zij aanvaarden dankbaar die hulp. Achter de trawler aan sukkelt de “*Seine*” mee, koers op Queenstown. Na zes en dertig uur strompelt de murw geslagen sleepboot de Ierse haven binnen. Teun Vet heeft zijn “*Seine*” behouden, zijn leven en dat van zijn mannen gered.

Tussen al die min of meer bekend geworden wonderreizen van Teun Vet op zijn roemruchte “*Zwarte Zee*” is dit voorval in de loop der jaren zoekgeraakt. Het is goed deze ongeluksreis op te halen omdat Teun Vet toen als jong gezagvoerder toonde wat hij waard was, toen hij tijdelijk in de zee zijn meerdere moest erkennen en hulp moest inroepen. Hij bracht in die zware februaridagen van 1928 zijn verramponeerde sleepboot veilig binnen. En dat werd niet vergeten toen vijf jaar later de super-sleepboot “*Zwarte Zee*” in de vaart werd gebracht, die hij commandeerde, bijna een kwart eeuw lang.

## Seine

Gebouwd in 1908 bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam. (Bouwnr. 16)  
(NLD) Brandmerk: 6000 Rott. / (NLD) Brandmerk: 1766 Z Rott. / (NLD) IVR 27.01766.  
L x B x D = 42,02 x 7,43 x 3.76 m. 307,7 brt. 1 schroef.  
Triple expansie 3 cilinder stoommachine van R.D.M. (2 boilers nr. 33 & 34). 850 ipk.

1908: “**Seine**”, Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam.

1914: Als onderzoekvaartuig naar de Koninklijke Marine.

1918: “**Seine**”, Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam.

1923: “**Seine**”, L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Maatschappij N.V., Rotterdam.

1940: “**Seine**”, Britse Admiraliteit onder commando van kapitein M. Becker.

1946: Gesloopt bij Frans Rijdsdijk's Industriële Ondernemingen, Hendrik Ido Ambacht.

### Referentie:

<http://www.kombuispraat.com/viewtopic.php?f=1&t=1812&start=1600>

(14 juli 2013, kombuispaat.com, Leroy)