

Kabelgast is Daan de Jong.

Na een poosje achter de broek aangezet te zijn door de secretaris en tevens auteur van de kabelgat ben ik toch maar begonnen om te schrijven als kabelgast.

Mijn naam is Daan de Jong, geboren op een koude zondagmorgen, 29 januari 1972. Een broekie in de ogen van velen aan boord. Op mijn werk ben ik bijna de oudste. Ik ben samen met Caro en onze dochter Puck. We wonen in Achthuizen op Goeree-Overflakkee.

Ik ben opgegroeid in Strijen. Jos was mijn buurjongen, Dick Wijnstekers is zijn vader.

Bij velen bekend. Met Dick gingen wij op zondagochtend vaak mee met de havendienst. We mochten sturen en het dek helpen schrobben. Maar het liefst was ik in de machinekamer.

De liefde voor grote motoren is hier wel ergens geboren. Maar echt grote motoren zitten in grote schepen en grote schepen varen op grote zeeën. Ik heb het vaak geprobeerd maar ik ben en blijf snel zeeziek. Dit werd het dus niet. Maar dat kwam later wel goed, heb ik gemerkt. Ik had zelf een klein zeilbootje en met de boot van mijn oom Richard zeilden we de vierentwintig uursraces op de Binnenmaas.

Mijn lagere school was klein. Ongeveer 28 leerlingen. En na de LTS mechanische techniek ging ik naar de bedrijfsschool van Fokker. Ik ben daar twee jaar naar de bedrijfsschool gegaan en heb er daarna nog twee jaar gewerkt. Vanwege mijn korte diensttijd lag ik er in de eerste ontslagronde al uit.

Aan het einde van de bedrijfsschoolperiode had ik mijn dienstkeuring. Ik werd op 28 januari gekeurd. De dag voor mijn achttiende verjaardag. Ik ging op mijn Puch naar het station in Dordrecht. Ik kwam nauwelijks vooruit want het waaide vreselijk hard. Daarna met de trein naar Breda. De indelingsofficier zei dat ik vele mogelijkheden had. Monteur bij de luchtmacht of duiker bij de genie. Want duiken deed ik toen ook al jaren. Veel zin had ik daar niet in op dat moment. Ik woonde al op mijzelf en kon van de soldij niet rondkomen. Ik heb er alles aan gedaan om afgekeurd te worden, en dat is toen gelukt. Een geluk op dat moment. Einde van de keurings- dag werden we naar buiten geleid. Er waren andere zorgen. Het dak was namelijk van de kazerne afgewaaid. Dus ik weer terug naar het station, naar de trein die mij terugbracht naar Dordrecht. Op Mijn brommertje was ik zo thuis vanwege de storm die ik mee had. Dit is het enige dienstverhaal wat ik dus heb.

Bij sollicitaties werd er nog wel eens naar gevraagd. Als ik collega's en vrienden, en aan boord van de Bernisse, hoor praten en dienstverhalen hoor, dan merk ik wel dat ik wat gemist heb. Kameraadschap en gekke grappen, ik smul van die verhalen.

Ik verhuisde van een bovenwoning in Rotterdam-zuid naar een boerderij in Ooltgensplaat. We gingen anti-kraak wonen. Intussen had ik een baan gevonden bij Masterfoods, het voormalig Koen Visser. In de avonduren deed ik een opleiding in de procestechniek. Na drie jaar stopte ik daar. We pakten onze rugzakken en vertrokken op wereldreis. India, Azië, Nieuw-Zeeland en de Pacific waren de hoogtepunten dat jaar. Na een veilige thuiskomst vond ik weer werk. Eerst losse contracten en daarna werd het steeds langer. Ik heb onder andere zes jaar bij Heineken gewerkt. Het reizen bleef trekken. Deze baan zegde ik ook weer op en deze keer pakten we de rugzakken voor anderhalf jaar. Eerst zeven maanden Zuid-Amerika. Daarna Paaseiland, Tahiti, Australië, Indonesië, en vanaf India over land naar huis gereisd. Verhalen genoeg.

Ik kon weer aan het werk bij Heineken, deed in de avonduren mijn tweede en eerste monteurs opleiding. Mijn relatie ging over, bij Heineken werd er gereorganiseerd en er werd een drie-ploegendienst opgezet. Omdat ik uit een vijf ploegendienst kwam was dat eigenlijk geen optie meer voor mij. Deutz vroeg mensen en adverteerde in het Algemeen Dagblad. Ik

solliciteerde en kon aan de slag op de Sluisjesdijk in Rotterdam. Geweldig vond ik het daar! Ik sleutelde natuurlijk wel aan machines bij Heineken en aan auto's en motoren voor mijzelf, maar motoren bij Deutz waren van een heel ander niveau.

Motorrijden deed ik toen al veel maar dat werd na de Heineken wel minder omdat ik een auto van mijn werkgever kreeg. De Volvo Amazone had ik toen al en later maakte de SMV-caravan erachter het plaatje compleet.

Maar bij Deutz, dit is het echte werk! Het gaat hier om WKK-motoren. Deze staan opgesteld waar warmte en elektriciteit nodig is. Ze staan stationair dus ik word er niet zeeziek van. Na een poosje ben ik voor Caterpillar gaan werken. Hier werkte ik ook wel eens aan diesels. Het grootste deel van mijn werk bleef wel de WKK-s, die op gas draaien. Nu werk ik inmiddels 14 Jaar voor Jenbacher, een Oostenrijkse motorenfabrikant. Deze maakt uitsluitend gasmotoren. In de energietransitie zijn deze motoren nog hard nodig. Daarna is het ongewis en zullen er andere oplossingen gevonden moeten worden. Nu is het zo dat we deze motoren op elke gassoort kunnen laten draaien. Dus niet alleen op aardgas en biogas. Synthetische gassen kunnen een oplossing zijn voor deze motoren.

De eerste keer dat ik hoorde over de Bernisse was in 2014, weer via Dick Wijnstekers. Toch duurde het nog jaren voordat ik actiever werd aan boord. Ik ben natuurlijk nog geen pensionado. De contacten zijn er leuk. Meevaren zou ik vaker willen maar komt niet altijd uit. Ik doe wat ik kan.

Mijn vijftigste verjaardag heb ik op de Bernisse gevierd. Rondje over het Haringvliet gevaren. Leuk om met mensen op deze boot te zijn. Sommigen had ik in de coronajaren niet gezien. Sommige gasten praten er nu nog steeds over als ik ze weer spreek. Het was voor velen een onvergetelijke dag. En nacht ook want er bleven er ook nog een aantal in een tampedje slapen.

Tot slot maak ik mij wel zorgen over nieuwe aanwas. Het in orde houden van de techniek aan boord en onderhoud aan het houtwerk is veel werk. Het varen is natuurlijk de beloning van al dat werk. Vrijwilligers met de gewenste achtergrond vinden is lastig, hoor ik.

Ik hoop dat ik mijn pensioentijd ook mag vieren aan boord en dat de oude dame dan nog steeds in de vaart is.

Daan de Jong