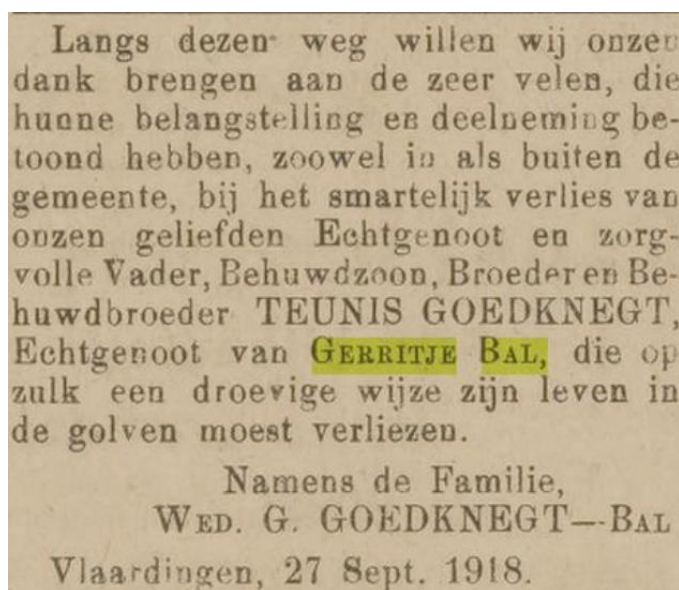


Gerrit Goedknecht – van de koopvaardij naar de bagger

Op 17 januari 1907 werd in Vlaardingen **Gerrit Goedknecht** geboren, als zoon van **Teunis Goedknecht (1875–1918)** en **Gerritje Bal (1874–1957)**. Hij groeide op in een stad waar het water nooit ver weg was. Vlaardingen was in die jaren sterk verbonden met de scheepvaart. De havens, de schepen en het leven van vissers en zeelieden bepaalden voor een belangrijk deel het gezicht van de stad.

Voor Gerrit zou het water later ook een belangrijke rol in zijn leven spelen.



Zijn jeugd werd echter vroeg getekend door verlies. In **1918** kwam zijn vader Teunis door verdrinking op zee om het leven. Gerrit was toen pas elf jaar oud. Dat de zee zowel het dagelijks leven als het verdriet van zijn familie bepaalde, moet een blijvende indruk op hem hebben gemaakt.

De koopvaardij

Als jongeman koos Gerrit voor de Nederlandse koopvaardij. Hij trad in dienst bij de **Rotterdamsche Lloyd** en werkte aan boord als **eerste machinist**. Dat was een verantwoordelijke functie.

De machinist droeg zorg voor de machines die het schip voortstuwden en voor de technische installaties die ervoor moesten zorgen dat het schip veilig en betrouwbaar kon blijven varen.

Het leven aan boord betekende lange perioden van huis zijn. De wereld van Gerrit speelde zich grotendeels af tussen de machinekamer, het schip en de havens die hij onderweg aandeed.

Volgens een kaart in het **Zeemansregister 1941–1943** trouwde Gerrit met **Margaret Doak**, afkomstig uit **Gourock in Schotland**. Als postadres werd het adres van Gerrits moeder vermeld: weduwe Goedknecht, **Oranjestraat 18 in Vlaardingen**.

GOEDKNEGT
NAMES: **GOEDKNEGT**
NATIONALITY: **Dutch**
BORN: **17 Jan 1907** PLACE: **Vlaardingen**
MARRIED OR SINGLE: **Single**
RELIGION: **Protestant**
SEAMAN'S BOOK NO.: **484027**
DIPLOMA: **RM**
SHIP: **SS. G. Goedknecht**
RANK: **1st Mate**
REASON: **For long service in the Royal Navy**

Het echtpaar kreeg een zoon. Uit een bericht in het *Rotterdamsch Parool* blijkt dat daarvan op **25 november 1948** aangifte werd gedaan.

Het gezinsleven speelde zich echter af tegen de achtergrond van een steeds onrustiger Europa. Toen in mei 1940 de oorlog Nederland bereikte, veranderde ook het leven van Gerrit ingrijpend.

De oorlogsjaren op zee

Na de Duitse inval in Nederland werd de Nederlandse koopvaardij onderdeel van de geallieerde oorlogsinspanning. De Nederlandse handelsvloot was van grote betekenis voor de bevoorrading van de geallieerden. Schepen vervoerden over de wereldzeeën onder meer brandstoffen, levensmiddelen, materialen en militair materieel.

Voor de bemanningen was het varen allesbehalve zonder gevaar. Schepen konden worden aangevallen door vijandelijke vliegtuigen en onderzeeboten of op mijnen lopen. Tegelijkertijd waren de opvarenden vaak maandenlang van huis.

Door de invoering van de **vaarplicht** bleef het dienstverband van veel Nederlandse koopvaardijopvarenden tijdens de oorlog voortduren. Wie eenmaal voer, kon niet eenvoudig terugkeren naar Nederland. Voor de gezinnen aan de wal betekende dit lange perioden van onzekerheid.

Ook Gerrit bracht een groot deel van deze jaren op zee door. Als eerste machinist had hij daarbij een bijzondere verantwoordelijkheid. Terwijl boven dek de dreiging van oorlog voortdurend aanwezig was, moest in de machinekamer het technische hart van het schip blijven functioneren.

De *Hondsrug*

Een van de schepen waarop Gerrit voer was de *Hondsrug*. Het was een relatief klein Nederlands vrachtschip van ongeveer **227 bruto ton**. Het schip was in **1937** gebouwd onder de naam *Anbeja* en kreeg in december 1939 de naam *Hondsrug*.

Vanaf **8 december 1945** stond het schip geregistreerd bij de Rotterdamse **N.V. Vrachtvaart Maatschappij 'Devoty'**.

Voor Gerrit was de *Hondsrug* een van de laatste schepen die in verband met zijn loopbaan bij de koopvaardij worden genoemd. Na jaren van varen, en na de ingrijpende oorlogsjaren, kwam hij in **1946 met buitengewoon verlof** terug naar Nederland.

Daarmee kwam een belangrijke periode van zijn leven ten einde. Maar zijn werkzame leven op en rond het water was nog lang niet voorbij.

Van de koopvaardij naar de bagger

Na de oorlog maakte Gerrit de overstap van de koopvaardij naar de **bagger**. Hij verliet daarmee niet de wereld van schepen, machines en water, maar veranderde wel van werkteerein.

Nederland was na de oorlog volop bezig met de wederopbouw. Tegelijkertijd groeide de internationale vraag naar Nederlandse kennis en ervaring op het gebied van waterbouw en baggerwerken. Nederlandse baggerbedrijven hadden wereldwijd een goede reputatie en waren betrokken bij grote projecten in binnen- en buitenland.

Voor iemand met Gerrits ervaring in de scheepvaart en techniek bood de baggerwereld nieuwe mogelijkheden.

En die mogelijkheden zouden hem uiteindelijk ver van Vlaardingen brengen.

Naar Australië

Op **22 juni 1950** begon voor Gerrit een nieuw hoofdstuk. Hij per vliegtuig naar Australië met een **KLM-vlucht naar Melbourne**. Zijn vrouw Margaret (1912) met de 1 jarige zoon Teunis volgde hem per schip en kwam op 8 oktober 1950 met de Johan Barnevelt aan in Melbourne. (National Archives of Australia. Hun eiondbestemming 94 Powerstreet Williamstown.

)Van deze reis is een bijzonder document bewaard gebleven: een passagiers- en zitplaatsenlijst van de vlucht. Daarop staat Gerrit vermeld als “**Dhr. Goedknecht**”, met zitplaats **B4**. Binnen de familie is deze plaats bekend gebleven als stoel **4B**.

De reis was geen gewone toeristische onderneming. Nederlandse baggerarbeiders werden in deze periode naar Australië uitgezonden voor werkzaamheden aan grote waterbouwkundige en havenprojecten. Nederlandse expertise op het gebied van baggeren en waterbouw was internationaal gevraagd.

Voor Gerrit betekende dit een nieuwe stap in een leven dat zich al meer dan eens rond het water had afgespeeld. Hij had de Nederlandse koopvaardij achter zich gelaten en begon aan een bestaan in de internationale baggerwereld.

De reis zelf moet een bijzondere ervaring zijn geweest. De afstand tussen Nederland en Australië was enorm en een vliegreis naar Melbourne was in 1950 nog verre van alledaags. De KLM-vlucht maakte onderweg meerdere tussenstops voordat Melbourne werd bereikt.

Voor Gerrit was het niet alleen een lange reis, maar ook een vertrek uit een vertrouwde wereld. Vanuit Vlaardingen, waar hij was geboren en opgegroeid, ging hij naar een land duizenden kilometers verderop.

Een leven op en rond het water

Wanneer we terugkijken op het leven van Gerrit Goedknecht, valt op hoe sterk het water als een rode draad door zijn levensverhaal loopt.

Hij werd geboren in **Vlaardingen**, een stad die nauw verbonden was met de zeevaart en visserij. Zijn vader vond de dood op zee, toen Gerrit nog maar elf jaar oud was. Later koos Gerrit zelf voor de koopvaardij en werd hij **eerste machinist bij de Rotterdamsche Lloyd**.

Tijdens de oorlog bleef hij varen, onder omstandigheden die voor de Nederlandse koopvaardij bijzonder zwaar en gevaarlijk waren. Een van de schepen waarop hij voer was de *Hondsrug*. Na de oorlog sloeg hij een nieuwe richting in en maakte hij de overstap naar de **bagger**.

Ook daar bleef het water zijn werkterrein.

In juni **1950**, op 43-jarige leeftijd, stapte Gerrit vervolgens in het vliegtuig naar Australië. De reis naar Melbourne vormde het begin van een nieuw hoofdstuk in zijn leven en bracht hem naar een werelddeel dat voor veel Nederlanders in die tijd letterlijk aan de andere kant van de wereld lag.

Van Vlaardingen naar de wereldzeeën. Van de machinekamer van de koopvaardij naar de bagger. En uiteindelijk van Nederland naar Australië.

Het zijn verschillende hoofdstukken in één mensenleven, maar telkens loopt dezelfde draad erdoorheen: **het water**.

Gerrit Goedknecht – een leven dat telkens weer door het water werd verbonden.