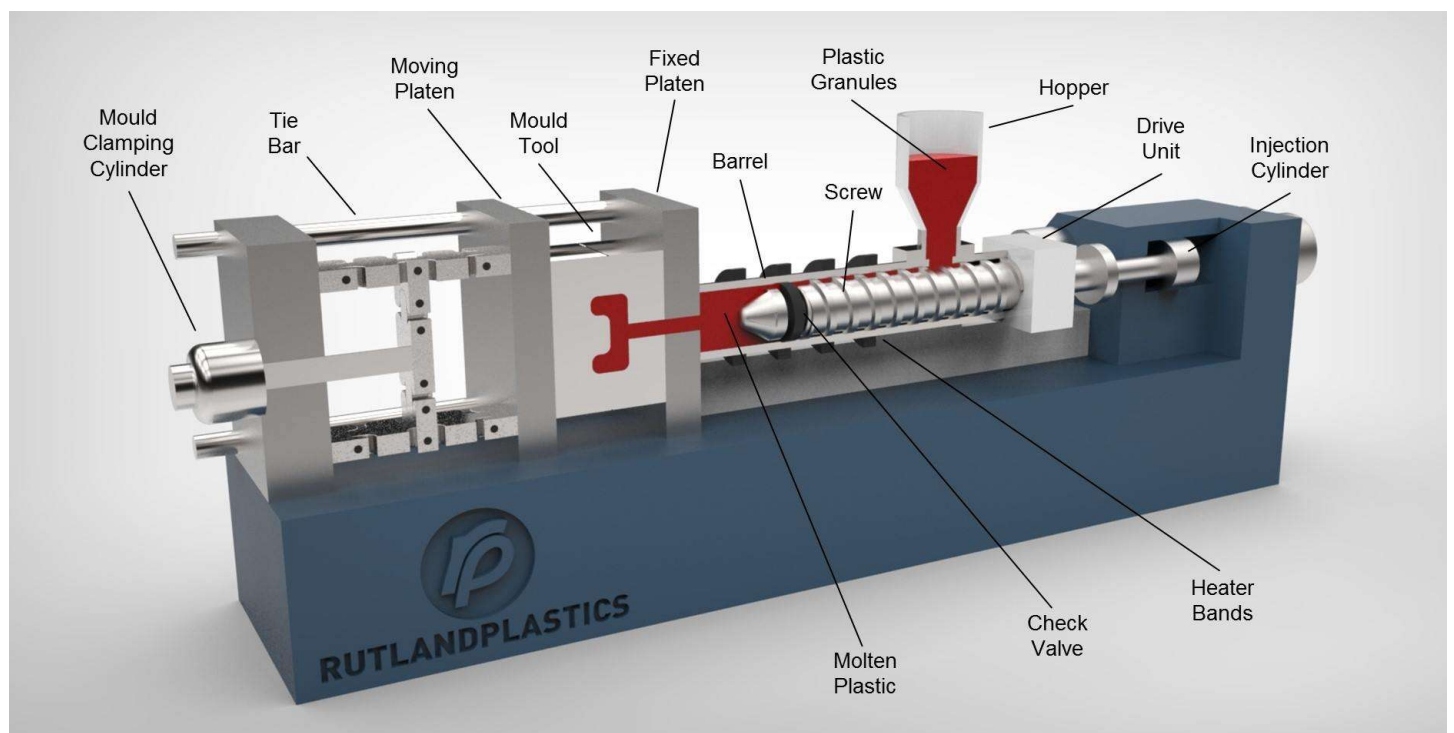


Als ik aan Engeland denk komen onwillekeurig al die dienststreizen in m'n gedachten.

De eerste keer was in 1980 waar ik met een collega op cursus werd gestuurd voor een grote spuitgietmachine waar je wasbakken op kon maken.

Eigenlijk moest Rudy daar op werken, maar men vond dat ik als backup maar mee moest voor als er problemen zouden optreden. Dan hoefde er niet meteen een monteur de oversteek te maken.



Zo vertrokken Rudy en ik op een zondagmiddag met een Fokker 50 turboprop naar Leeds Bradford. Ja, dat was wel even een verschil met Schiphol. De landingsbaan lag tussen grasvelden die eerder aan voetbal dan luchtvaart deden denken. Tenminste zo had ik dat in m'n geheugen opgeslagen, maar nu ik op het www kijk was het minder erg. Toch hebben ze de hele boel na 1982 verbouwd.



Waar we op Schiphol keurige transportbanden hadden had je daar iets in de vorm van een halve transportband, maar dan van hout. Medewerkers gooiden onze bagage erop en wij konden ze uitzoeken.

De terminal leek eerder op een pub waar mensen hun vrije zondagmiddag doorbrachten met spelletjes aan tafel, zoals Monopoly, Mens-erger-je-niet en kaarten.

Aan de kant stond een gokmachine en een flipperkast.

De douane herinner ik me niet meer, maar we zullen ongetwijfeld gecontroleerd zijn.

Voor het gebouw stonden allerlei taxi's en we namen een Austin Princess waarvan we de deur vast moesten houden; tenminste dat moest ik aan de passagierskant omdat het slot niet goed werkte.



In de kofferbak was het een chaos en gelukkig kon er nog wat bij Rudy op de achterbank.

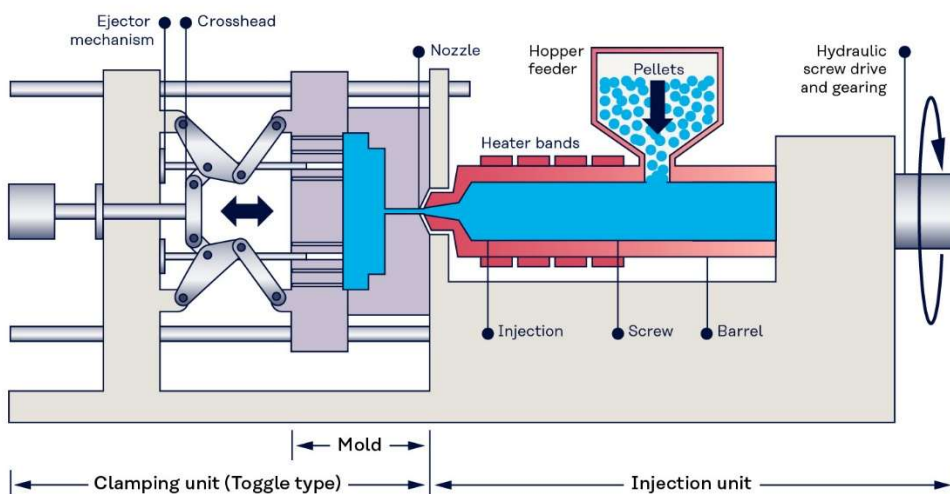
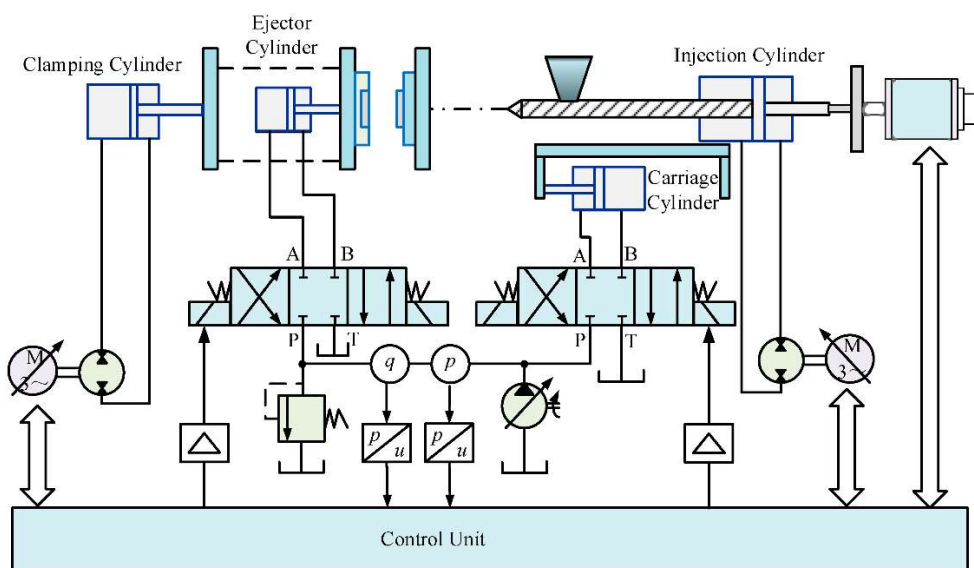
Zo reden we naar The Rutland hotel in Sheffield. We hadden elk een kamertje waar een bed en een klerenkast stond. De WC en badkamer moesten we delen met 8 personen.

's Morgens wassen en aankleden en naar het ontbijt. Ik kan me niet meer herinneren of je je daar kon douchen. Het was allemaal low budget zo te zien, geregeld door de fabriek waar we les zouden krijgen. In de hal van het hotel zag ik een vrouw de plinten boenen en ik had de indruk dat ze ouder was dan mijn grootmoeder die toen al lang in het bejaardenhuis zat.

Na het ontbijt kwamen er busjes die ons naar de fabriek van Bone Cravens Daniels brachten. Voor de poort stonden allemaal stakers die er op toezagen of er geen spullen werden aangevoerd. Vrachtauto's kwamen er niet in en mochten er niet uit. Het was de tijd van Thatcher en de bonden hadden veel kritiek op haar beleid.

Binnen maakten we kennis met de cursisten en de docenten en toen kon het feest beginnen.

We kregen allemaal een grote map vol met technische tekeningen en drie dagen werden we volgestampt met alles op het gebied van hydraulische systemen. Hoge- en lage druk, pompen, verdeelblokken, kleppen enz.



Tussen de middag gingen we naar een fish and chips restaurant (elke dag patat en vis) en die Engelsen dronken daar achter elkaar een hele pint weg en een paar konden er gemakkelijk twee van die enorme glazen naar binnen gieten.

De cursus was niet moeilijk, maar 's avonds in de bar begon men allerlei vragen te stellen over hoe het mogelijk was dat wij zo'n cursus in een vreemde taal konden volgen.

Dat was het moeilijkste om uit te leggen hoe ons onderwijs er uitzag, over politiek en als je de krachttermen niet kent moet je het omschrijven.

Het eten was lekker en elke dag nam ik een grote steak, zodat ik in die week wel enige kilo's ben aangekomen. Mijn overjas ging niet meer dicht.

Een cursist vroeg aan zo'n lakei in een zwart pak of ze ook kreeft serveerden. Dat hadden ze niet in huis, maar als hij zeker wist dat hij het zou nemen, zou het besteld worden. Wat bleek? Die jongen moest van z'n baas op cursus en mocht zoveel eten als hij wou, maar het drinken moest hij zelf betalen en dus nam hij het duurste gerecht...

Op een avond zijn we naar een theater geweest waar The Barron Knights optraden. Je kon daar ook wat eten en van tijd tot tijd werd een naam omgeroepen van iemand die naar het podium moest komen. Die bleek dan jarig en kreeg een presentje dat de familie had geregeld. Wij vragen een plaat aan, maar daar doen ze het zo.

Na drie dagen hydrauliek volgde nog anderhalve dag Electra ook weer met alle schema's en de rest van de tijd werd besteed aan een stukje praktijk.

Op die fabriek werkte een monteur die ook al eens bij ons in Amsterdam was geweest en hij had toen met Rudy aan de machine gewerkt. Hij haalde ons op en kwamen bij hem thuis. Ik dacht dat ze aan het verbouwen waren, maar nee, in de kamer stond een bankstel, een soort salontafel en aan de overkant een voor die tijd grote TV.

Aan de muur hing nog een klok en dat was het. Geen schemerlampen, geen gordijnen, geen planten. Nooit eerder zoiets gezien. De mensen waren echt aardig en na een uurtje werden we naar het station van Doncaster gebracht.

Waarom en hoe weet ik niet meer, maar we zouden terugvliegen vanaf Manchester. We hadden wel een trein ticket van Sheffield naar Manchester, maar moesten nu nog een kaartje kopen voor de reis Doncaster Sheffield.

De trein die eraan kwam leek meer op een Amsterdamse stadsbus; de machinist deed dezelfde handelingen met de versnellingsbak als wat ik altijd op lijn 32 zag.



Je moest nergens aankomen, want dan zat je onder de smeer. Ze zijn gek op olie en vet daar.

Rudy en ik zaten achter een houten kozijn met een raam vlak achter de machinist en er stapte nog iemand bij hem in. Dat was de man van de rode lantaarn. Voor dat er elektra op de treinen werd gebruikt moest er als het donker werd een rode lantaarn op petroleum worden geplaatst. De term wordt ook nog in de Tour de France gebruikt.

De bonden hadden de treinmaatschappijen verplicht om de lampopsteker in dienst te houden zolang hij nog niet met pensioen ging en dus zat hij voorin bij de machinist. Onbegrijpelijk, maar ik heb het met eigen ogen gezien.

Toen we Sheffield binnenreden werd het al donker en bij vertrek konden we ook naar voren niets meer zien omdat de lampopsteker het gordijn dicht deed. In de coupé zat je in kaarslicht en we vervolgden onze reis dwars door het Penninisch gebergte en tientallen tunnels; voor je gevoel heel smal.

Uiteindelijk kwamen we aan op Manchester Piccadilly station en zagen we supermoderne treinen in de vorm van de HSL. De tegenstelling had niet groter kunnen zijn. Aan de muren hingen TV schermpjes met aankomst- en vertrektijden.

Vlakbij het station was het Piccadilly hotel waar we de nacht zouden doorbrengen. Nou dat was wel even wat anders dan The Rutland. Keurige kamer met dik tapijt, luxe badkamer, TV, enz., maar in de lobby zouden we nog een Engelse collega ontmoeten, die een aantal jaren in Amsterdam heeft gewerkt. Gezellig een bakkie doen met Dave Buckle.

De volgende morgen (het was inmiddels zaterdag) namen we een taxi (zo'n zwarte cabby) naar het vliegveld en vlogen we in een uurtje naar Amsterdam met een Boeing 727 van British Airways; zo'n lawaai apparaat met een staartmotor.

Engeland 1

Als ik aan Engeland denk komen onwillekeurig al die dienstreizen in m'n gedachten.

De eerste keer was in 1980 waar ik met een collega op cursus werd gestuurd voor een grote spuitgietmachine waar je wasbakken op kon maken.

Eigenlijk moest Rudy daar op werken, maar men vond dat ik als backup maar mee moest voor als er problemen zouden optreden. Dan hoefde er niet meteen een monteur de oversteek te maken.

Zo vertrokken Rudy en ik op een zondagmiddag met een Fokker 50 turboprop naar Leeds Bradford. Ja, dat was wel even een verschil met Schiphol. De landingsbaan lag tussen grasvelden die eerder aan voetbal dan luchtvaart deden denken. Tenminste zo had ik dat in m'n geheugen opgeslagen, maar nu ik op het www kijk was het minder erg. Toch hebben ze de hele boel na 1982 verbouwd.

Waar we op Schiphol keurige transportbanden hadden had je daar iets in de vorm van een halve transportband, maar dan van hout. Medewerkers gooiden onze bagage erop en wij konden ze uitzoeken.

De terminal leek eerder op een pub waar mensen hun vrije zondagmiddag doorbrachten met spelletjes aan tafel, zoals Monopoly, Mens-erger-je-niet en kaarten.

Aan de kant stond een gokmachine en een flipperkast.

De douane herinner ik me niet meer, maar we zullen ongetwijfeld gecontroleerd zijn.

Voor het gebouw stonden allerlei taxi's en we namen een Austin Princess waarvan we de deur vast moesten houden; tenminste dat moest ik aan de passagierskant omdat het slot niet goed werkte.

In de kofferbak was het een chaos en gelukkig kon er nog wat bij Rudy op de achterbank.

Zo reden we naar The Rutland hotel in Sheffield. We hadden elk een kamertje waar een bed en een klerenkast stond. De WC en badkamer moesten we delen met 8 personen.

's Morgens wassen en aankleden en naar het ontbijt. Ik kan me niet meer herinneren of je je daar kon douchen. Het was allemaal low budget zo te zien, geregeld door de fabriek waar we les zouden krijgen. In de hal van het hotel zag ik een vrouw de plinten boenen en ik had de indruk dat ze ouder was dan mijn grootmoeder die toen al lang in het bejaardenhuis zat.

Na het ontbijt kwamen er busjes die ons naar de fabriek van Bone Cravens Daniels brachten. Voor de poort stonden allemaal stakers die er op toezagen of er geen spullen werden aangevoerd. Vrachtauto's kwamen er niet in en mochten er niet uit. Het was de tijd van Thatcher en de bonden hadden veel kritiek op haar beleid.

Binnen maakten we kennis met de cursisten en de docenten en toen kon het feest beginnen.

We kregen allemaal een grote map vol met technische tekeningen en drie dagen werden we volgestampt met alles op het gebied van hydraulische systemen. Hoge- en lage druk, pompen, verdeelblokken, kleppen enz.

Tussen de middag gingen we naar een fish and chips restaurant (elke dag patat en vis) en die Engelsen dronken daar achter elkaar een hele pint weg en een paar konden er gemakkelijk twee van die enorme glazen naar binnen gieten.

De cursus was niet moeilijk, maar 's avonds in de bar begon men allerlei vragen te stellen over hoe het mogelijk was dat wij zo'n cursus in een vreemde taal konden volgen.

Dat was het moeilijkste om uit te leggen hoe ons onderwijs er uitzag, over politiek en als je de krachttermen niet kent moet je het omschrijven.

Het eten was lekker en elke dag nam ik een grote steak, zodat ik in die week wel enige kilo's ben aangekomen. Mijn overjas ging niet meer dicht.

Een cursist vroeg aan zo'n lakei in een zwart pak of ze ook kreeft serveerden. Dat hadden ze niet in huis, maar als hij zeker wist dat hij het zou nemen, zou het besteld worden. Wat bleek? Die jongen moest van z'n baas op cursus en mocht zoveel eten als hij wou, maar het drinken moest hij zelf betalen en dus nam hij het duurste gerecht...

Op een avond zijn we naar een theater geweest waar The Barron Knights optraden. Je kon daar ook wat eten en van tijd tot tijd werd een naam omgeroepen van iemand die naar het podium moest komen. Die bleek dan jarig en kreeg een presentje dat de familie had geregeld. Wij vragen een plaat aan, maar daar doen ze het zo.

Na drie dagen hydrauliek volgde nog anderhalve dag Electra ook weer met alle schema's en de rest van de tijd werd besteed aan een stukje praktijk.

Op die fabriek werkte een monteur die ook al eens bij ons in Amsterdam was geweest en hij had toen met Rudy aan de machine gewerkt. Hij haalde ons op en kwamen bij hem thuis. Ik dacht dat ze aan het verbouwen waren, maar nee, in de kamer stond een bankstel, een soort salontafel en aan de overkant een voor die tijd grote TV.

Aan de muur hing nog een klok en dat was het. Geen schemerlampen, geen gordijnen, geen planten. Nooit eerder zoiets gezien. De mensen waren echt aardig en na een uurtje werden we naar het station van Doncaster gebracht.

Waarom en hoe weet ik niet meer, maar we zouden terugvliegen vanaf Manchester. We hadden wel een trein ticket van Sheffield naar Manchester, maar moesten nu nog een kaartje kopen voor de reis Doncaster Sheffield.

De trein die eraan kwam leek meer op een Amsterdamse stadsbus; de machinist deed dezelfde handelingen met de versnellingsbak als wat ik altijd op lijn 32 zag.

Je moest nergens aankomen, want dan zat je onder de smeer. Ze zijn gek op olie en vet daar.

Rudy en ik zaten achter een houten kozijn met een raam vlak achter de machinist en er stapte nog iemand bij hem in. Dat was de man van de rode lantaarn. Voor dat er elektra op de treinen werd gebruikt moest er als het donker werd een rode lantaarn op petroleum worden geplaatst. De term wordt ook nog in de Tour de France gebruikt.

De bonden hadden de treinmaatschappijen verplicht om de lampopsteker in dienst te houden zolang hij nog niet met pensioen ging en dus zat hij voorin bij de machinist. Onbegrijpelijk, maar ik heb het met eigen ogen gezien.

Toen we Sheffield binnenreden werd het al donker en bij vertrek konden we ook naar voren niets meer zien omdat de lampopsteker het gordijn dicht deed. In de coupé zat je in kaarslicht en we vervolgden onze reis dwars door het Penninisch gebergte en tientallen tunnels; voor je gevoel heel smal.

Uiteindelijk kwamen we aan op Manchester Piccadilly station en zagen we supermoderne treinen in de vorm van de HSL. De tegenstelling had niet groter kunnen zijn. Aan de muren hingen TV schermpjes met aankomst- en vertrektijden.

Vlakbij het station was het Piccadilly hotel waar we de nacht zouden doorbrengen. Nou dat was wel even wat anders dan The Rutland. Keurige kamer met dik tapijt, luxe badkamer, TV, enz., maar in de lobby zouden we nog een Engelse collega ontmoeten, die een aantal jaren in Amsterdam heeft gewerkt. Gezellig een bakkie doen met Dave Buckle.

De volgende morgen (het was inmiddels zaterdag) namen we een taxi (zo'n zwarte cabby) naar het vliegveld en vlogen we in een uurtje naar Amsterdam met een Boeing 727 van British Airways; zo'n lawaai apparaat met een staartmotor.





Bone Cravens Daniels Ltd

Staniforth Road, Sheffield S9 4LS, England.
Tel: (0742) 440891 Telex: 54379

Date.....19.3.80.....

BONE CRAVENS DANIELS TRAINING SCHOOL

THIS IS TO CERTIFY THAT MR.A.MIEDEMA ATTENDED
OUR MAINTENANCE COURSE.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'E. Dunkey'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end. Below the signature is a line of small dots.

E. DUNKEY
SENIOR DEVELOPMENT ENGINEER



Mijn eerste vliegbelevenis zat erop en ik kijk er met heel veel genoeg op terug.