



## “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:*

<https://www.tenanker.com>

*en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

.....

*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*

Nummer 17 – 7e jaargang –  
25 april 2024



Mijnenleggers en Mijnenveggers deel 1  
Mijn plaatsing op de korvetten Tidore en Boeroe  
Stagereis M.S. Prinses Margriet  
Onze G Booten...  
De MOK naar boven .... En nog wat  
De bellen van Rufina  
Een terugblik in het maritieme verleden deel 1  
Een marine-officier vlieger met R.A.F ploten naar Midden Java  
Witte zwanen

### Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

[b.g.g.h.](mailto:b.g.g.h)

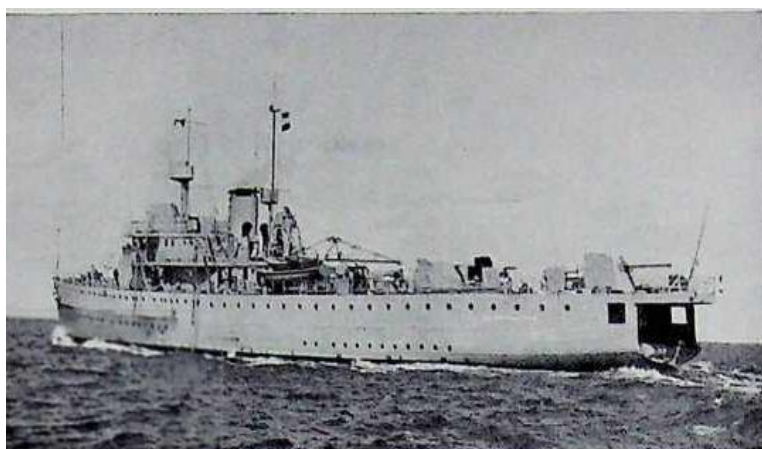
06-25160899

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)



## Mijnenleggers

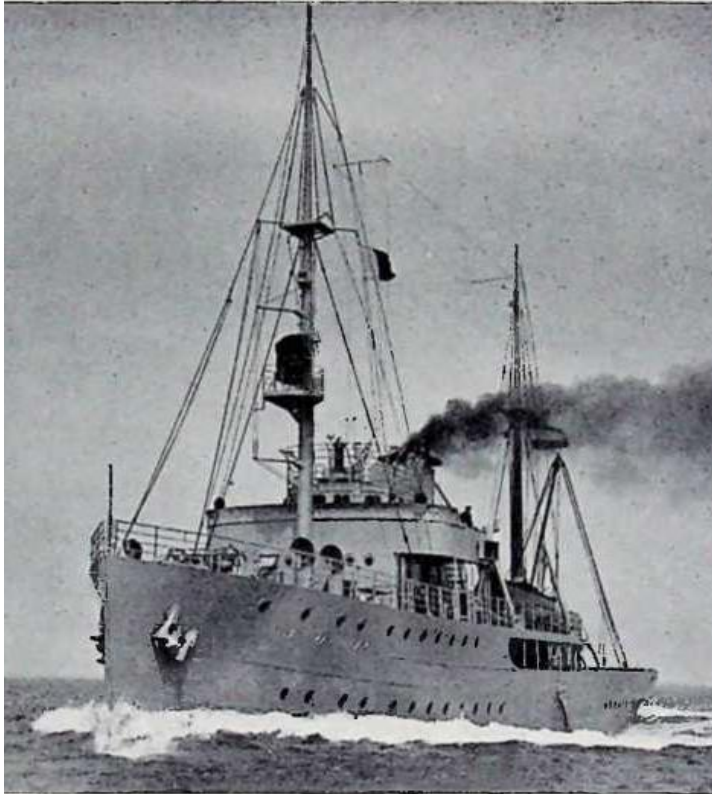
Het leggen van mijnversperringen geschiedde aanvankelijk door de torpedisten, die men zoowel bij de landmacht als bij de marine had. Bij de marine waren de torpedisten geplaatst aan boord van de torpedobooten, aanvankelijk de z.g. spartorpedobooten, waar de torpedo nog de vorm van een mijn had en versper torpedo werd genoemd; later de vischtorpedobooten, toen de torpedo's als sigaarvorm uitkwamen met een voortstuwings-mechanisme.



Men oefende zelfs in de jaren 1900 — 1905 nog aan boord van de spartorpedobooten met exercitie-mijnen. Toch werd omstreeks dien tijd al melding gemaakt van oefeningen met verspermijnen aan boord van de kanonneerboot „Hadda”, die als mijnenlegger 35 jaar later nog dienst deed. In dienzelfden tijd (1905) werden alle spartorpedobooten van de sterkte afgevoerd en werd een duidelijker onderscheid gemaakt tusschen torpedo's en mijnen. In 1907 werd een mijn ontworpen, welks type in 1940 nog gebruikt werd, hoewel uiteraard ook op dit gebied heel wat variaties en verbeteringen in het wezen van de mijn gekomen zijn. In 1909 werd de kanonneerboot „Balder” omgebouwd tot mijnenlegger en een jaar later werden onze eerste, speciaal voor dit doel gebouwde, mijnenleggers op stapel gezet, n.l. de „Hydra” en de „Medusa”. Sindsdien zijn er plm. 25 mijnenleggers geweest, zoowel voor den dienst in Indië als in Nederland, waarvan er bij het uitbreken van den Mei-oorlog 1940 nog 18 in dienst waren. Het aantal mijnen dat per schip kan worden meegenomen, varieert tusschen 30 en 150. Onze nieuwste mijnenlegger is de „Willem van der Zaan”, die in 1937 op stapel werd gezet bij de Ned. Dok Mij te Amsterdam; in 1939 te water gelaten en begin 1940 in dienst gesteld. Sommige mijnenleggers hebben in vreedstijd een bijzondere taak. De „Nautilus” en de „Jan van Brakel” zijn dan aangewezen voor de visscherijpolitie, de „Rigel” behoort feitelijk tot de gouvernementsmarine in Oost-Indië en de „Willem van der Zaan” zou dienst doen als schoolschip voor de Adelborsten, waarvan er 40 aan boord geplaatst kunnen worden.

Door het uitbreken van de mobilisatie 1939 is aan de „Willem van der Zaan” direct de oorlogsbestemming gegeven. Het schip is 75.2 m lang, 11.2 m breed, 3.4 m diepgang, waterverplaatsing 1300 ton. machinevermogen 2200 Aspk, snelheid 15 mijl, bemanning 90 koppen. De bewapening bestaat uit 2 kanons van 12 cm no. 7. 2 dubbel mitrailleurs van 40 mm, 4 mitr. van 12.7 mm, terwijl 120 mijnen meegenomen kunnen worden. De „Willem van der Zaan” beschikt over een zware hijschijnrichting, waarmede niet alleen de sloepen, doch ook een vliegtuig op het bovendek geplaatst kan worden. De open ruimte op het achterschip, dat het lanceerdeek genoemd wordt, kan uiteraard met waterdichte schotten worden afgesloten. Het schip is genoemd naar den 17-eeuwschen schout bij nacht Willem van der Zaan; geb. 29 Juni

1621, gesneuveld 1699 tegen de Algerijnsche zeeroovers. Hij onderscheidde zich in de zeeslagen van 1652 — 1666. Gedurende den Mei-oorlog 1940 heeft de „Willem van der Zaan” liggende op en om het Marsdiep met het antiluchtgeschut, krachtig medegewerkt aan de verdediging van Den Helder tegen vliegtuigaanvallen. Na de capitulatie heeft het schip zich aan



in beslagname kunnen onttrekken. In Januari 1941 verscheen in de in Nederland verschijnende pers een bericht, dat de „Willem van der Zaan” een Portugeesche haven was binnen gelopen om nog denzelfden dag „een reis naar Kaapstad” voort te zetten. Vermoedelijk heeft het schip zich naar Oost-Indië begeven.

## Visscherij-politie.

De visscherij politie is al eeuwen oud en uit onze geschiedenis ter zee weten we, dat daarmede voornamelijk bedoeld werd, de bescherming van de visscherij op de Noordzee en de Noordelijk Atlantische Oceaan. De vader van Maarten Harpertsz. Tromp, Harpert Lamberts van der Well, was omstreeks 1598 kapitein op een

buisconvoyer ter bescherming van onze visschers rond de Schotsche kust. Walter Raleigh (\*1552 — +1618) vertelde, dat jaarlijks 3000 schepen met totaal 50.000 man uit Holland ter visscherij trok.

Op 7 April 1676 verscheen een resolutie ter bescherming van de Hollandse visschers, waarvoor een eskader van 12 schepen werd uitgerust. Ook in de oorlogen van 1652 tot 1713 werden speciale maatregelen genomen ter bescherming van de visschers. Op 22 Juni 1703 werd de Noord-Hollandsche haringvloot onder bescherming van drie convoyers en een fregat door den Duinkerker Saint de Pol aangevallen nabij de Shetlands waarbij de convoyers, het fregat en 160 haringbuizen buit gemaakt werden. Na het herkrijgen van onze onafhankelijkheid in 1813 herleefde de visscherij en werd het politietoezicht hervat. Op 6 Mei 1882 werd te Den Haag de internationale conventie inzake politietoezicht op de Noordzeevisscherij gesloten tusschen de oeverstaten, uitgezonderd Zweden en Noorwegen en omvatte het gebied tusschen Dover en Calais en den breedtegraad van 61° N., dat is het Noordpunt van de Shetland-eilanden. In 1881 werd Zr. Ms. gaffelschoener „Argus” op stapel gezet als eerste vaartuig voor de visscherij-politie, hoewel ook andere schepen van oorlog met dezen dienst werden belast. In 1889 kwam de „Dolfijn”, in 1892 de „Zeehond” als speciale vaartuigen voor de visscherij-politie. Van 1924 tot 1928 werd deze dienst uitgeoefend door de daarvoor aangekochte en omgebouwde trawlers „Vulcanus” en „Triton”. In 1928 werd bij de Rotterdamsche Droogdok Mij. te Rotterdam de kiel gelegd voor een visscherij-politievaartuig tevens mijnenlegger Hr. Ms. „Nautilus”, die in 1929 te water werd gelaten. Daarna de „Jan van Brakel”, die in 1934 bij „De Schelde” te Vlissingen op

stapel gezet werd, op 8 Febr. 1936 te water kwam en ditzelfde jaar op 25 Juni in dienst gesteld werd, ter vervanging van de „Vulcanus”.

De politiekruiser „Jan van Brakel” is tevens ingericht als mijnenlegger, waarvan er 60 aan boord geplaatst kunnen worden. Het schip is 58.7 m lang, 10 m breed, 3.45 m diepgang, waterverplaatsing 715 ton, machinevermogen 1600 asp, snelheid 15 mijl en heeft een bemanning van 61 koppen. De bewapening bestaat uit 2 kanons van 7.5 cm no. 2, 4 mitrailleurs van 12.7 mm en 1 kanon van 3.7 cm. Het schip gaf de eerste maal als politiekruiser acte de présence met politiekruisers van verschillende nationaliteit op 23 tot 26 Oct. 1936 ter viering van het 50-jarig bestaan van de vissershaven te Wesermünde. Op 11 Januari 1938 vertrok de „Jan van Brakel” naar West-Indië en maakte den oversteek over den Atlantischen Oceaan van 2200 mijl ineens in 12 dagen. Op 24 Jan. 1939 kwam het schip weer in Nederland, bracht nog eenige bezoeken aan buitenlandsche havens voor de visscherij-inspectie en trad als mijnenlegger in functie toen de mobilisatie in 1939 uitbrak. Gedurende de Mei-oorlog 1940 was het schip op zijn post en wist zich na de capitulatie aan de inbeslagname te onttrekken.

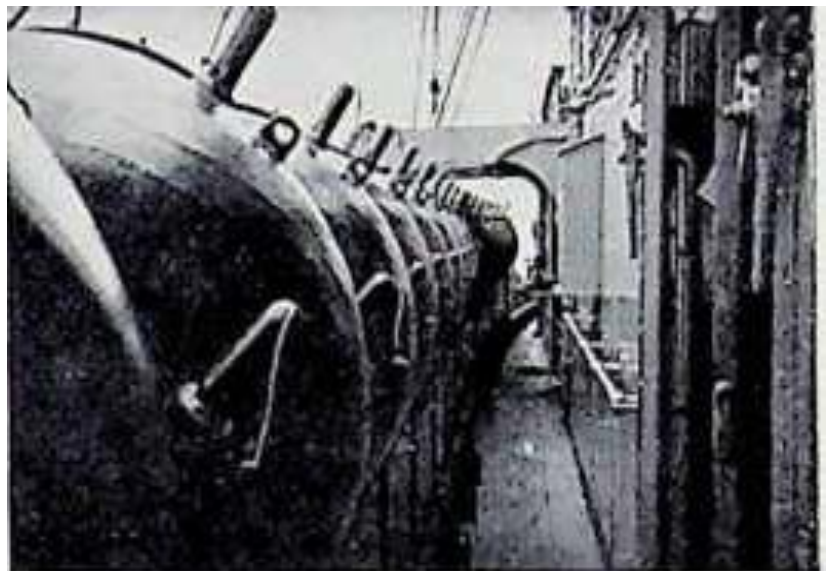


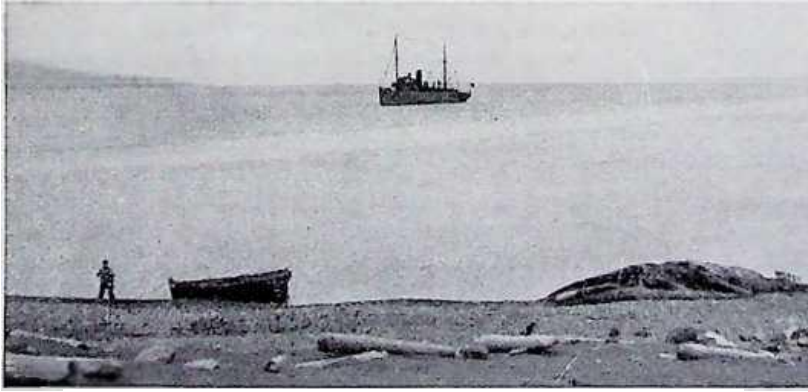
## Hr. Ms. Nautilus

*Links: Hr. Ms. Nautilus in de haven*

*rechts: een kijkje op het mijnendek*

De politiekruiser voor de visscherij, Hr. Ms. „Nautilus”, tevens mijnenlegger, werd in 1928 op stapel gezet bij de R’damsche Droogdok Mij. en in 1929 te water gelaten. De lengte van het schip was 58.5 m; breedte 9.5 m; diepgang 4.15 m; waterverplaatsing 800 ton; machinevermogen 1350 pk; snelheid 14 zeemijl. De bemanning bestond uit 50 koppen. Als bewapening voerde het schip 2 kanons van 7.5 cm no. 3; 1 kanon van 3.7 cm en 2 mitrailleurs van 12.7 mm. Het schip kon 40 mijnen aan boord meenemen. Opmerkelijk voor dit moderne schip was, dat het aan den achtersten mast een gaffelzeil voerde als het op de vischgronden vertoefde.





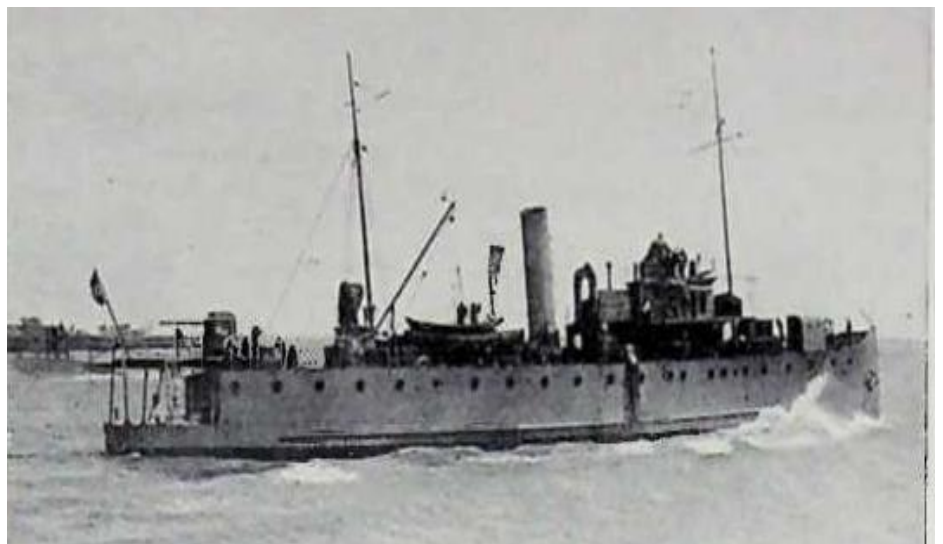
*Hr. Ms. „Nautilus” in Walrusgat*

De „Nautilus” oefende niet alleen politiedienst uit, doch verleende ook eerste hulp, zoowel bij ongevallen den visschers als hun motoren of vaartuigen overkomen, zond weerberichten uit en gaf praairapporten over de vischvangst door. Het schip werd op 2 Mei 1930 in dienst gesteld en vertrok op 21 Juni van dat jaar met een piëteitvolle opdracht naar het Jan Mayen-eiland, ter

plaatsing van een gedenksteen ter herinnering van de 7 Hollanders, die daar in 1634 overwinterden en stierven.

Deze steen was aangeboden door het Kon. Nederl. Aardrijkskundig genootschap en werd geplaatst aan de noordelijke helft van Walrusgat. Op 22 Sept. 1931 maakte de „Nautilus” een reis naar Reykjavik op IJsland. Van 19 tot 24 Juni 1936 en van 10 Mei tot 15 Juni 1937 was het schip naar de Far-oër en rond IJsland voor biologisch visscherijonderzoek. Omdat het schip tevens ingericht was voor mijnenleggen en 40 mijnen kon meenemen, deed het tijdens de mobilisatie 1939 dienst als mijnenlegger in de Noordelijke zeegaten. Na de capitulatie van het Ned. leger op 14 Mei 1940 wist de „Nautilus” zich aan inbeslagname te onttrekken, door naar elders te vertrekken. Op 11 October 1941 kwam het ontstellende bericht via de in Nederland verschijnende pers, dat de „Nautilus” ten gevolge van een aanvaring was vergaan. Nadere bijzonderheden omtrent tijd en plaats werden niet bekend gemaakt. Voorzoover in December 1941 bekend was, zijn bij dit ongeval geen slachtoffers te betreuren.

In 1920 werden bij de werf Gusto te Schiedam twee mijnen-leggers op stapel gezet van hetzelfde type, n.l. 54.8 m lang, 8.7 m breed, diepgang 3.1 m, waterverplaatsing 687 ton, machine- vermogen 1000 lpk, die een snelheid zouden ontwikkelen van 13 mijl per uur. De bemanning zou bestaan uit 60 koppen; de bewapening: 3 kanons van 7.5 cm no. 4 en 2 mitrailleurs no.

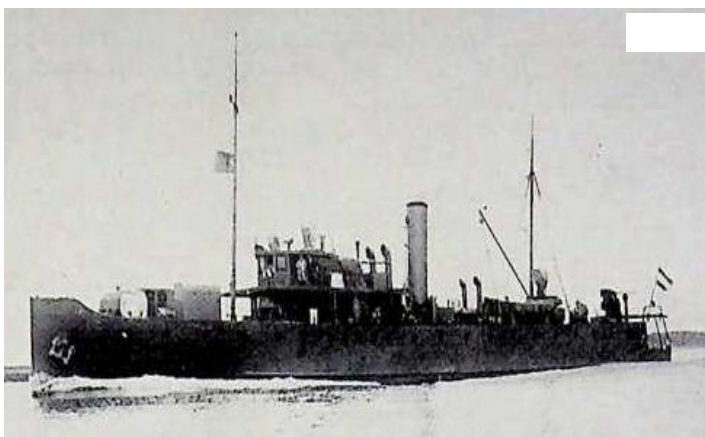


*Hr. Ms. „Van Meerlant”*

3. Het mijnendek werd ingericht voor 60 mijnen. Ze kregen de namen van

„Douwe Aukes” en „Van Meerlant”. De „Douwe Aukes” werd op 2 November 1922 in dienst gesteld; de „Van Meerlant” op 25 Juli 1922.

Douwe Aukes was de bevelhebber van de „Vogelstruis”. die zich in den eersten Engelschen oorlog had onderscheiden. Van Meerlant was de kapitein-luitenant ter zee R. H. van Meerlant, geboren op 11 Maart 1871 te Utrecht en overleden op 14 Juli 1919, eveneens te Utrecht. Hij maakte zich zeer verdienstelijk op het gebied van mijnenleggen. Hr. Ms. „Van Meerlant”, waarvan hier een foto is opgenomen, maakte de eerste buitenlandsche reis, samen met de „Hydra”, van 7 tot 19 Juli 1930, naar Dover en Boulogne. In de jaren 1931 tot en met 1938 was de „Van Meerlant” tevens aangewezen voor vaar oefeningen met de adelborsten, in den loop waarvan de Noordzeehavens Portland, Rouen, Southampton, Ostende, Zeebrugge, Dover, Great-Yarmouth, Boulogne-sur-Mer, Weymouth, Cherbourg en Lowestoft werd binnengelopen. Zools dit ook met schepen, bestemd voor de opleiding van matrozen het geval was — we herinneren aan de „Nautilus” rondom 1900 — nam de „Van Meerlant” in de herinnering van



*Hr. Ms. „Douwe Aukes”*

vele zee-officieren een bijzondere plaats in. Gedurende de mobilisatie 1939 — 1940 vertoefde de „Van Meerlant” hoofdzakelijk in het Zuiderfrontier, d.w.z. de Zeeuwsche wateren. Toen het Nederl. leger in den Mei-oorlog 1940 capituleerde, ging aanvankelijk het gerucht, dat de „Van Meerlant” gezonken was.

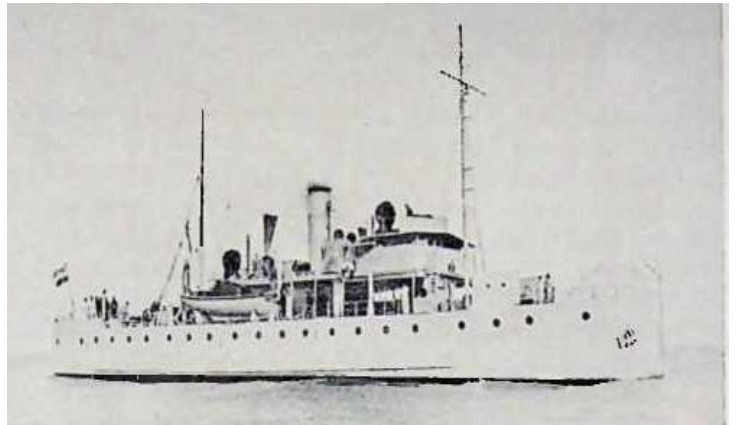
Eind 1940 liepen in Nederland de geruchten, dat het schip in Lissabon geïnterneerd lag. Dit gerucht kon niet bevestigd worden, hoewel berichten in de in Nederland verschijnende bladen een correspondentieadres voor dit schip te Lissabon publiceerden. Op 11 October 1941 verscheen in de in Nederland verschijnende bladen de mededeeling, dat de „Van Meerlant” en de daarbij behoorende tot mijnenveger bestemde trawler „Carolina”, ten gevolge van oorlogshandelingen in den strijd gezonken waren. Nadere berichten bleven achterwege en de gebruikelijke Roode Kruis mededeelingen betreffende gesneuvelden waren in December 1941 in Nederland nog niet bekend.

Met de „Van Meerlant” behoorde de „Douwe Aukes” tot de tweede serie mijnenleggers, die 10 jaar na de eerste groep „Hydra” en „Medusa”, de marine in 1920 kwam versterken. Kort na de indienststelling op 2 November 1922 werd het schip „in dienst opgelegd”, d.w.z. het werd in den miljoenenhoek op de marinewerf te Den Helder opgenomen en bleef daar tot einde 1924 toen het gereed gemaakt werd voor oefentochten met de adelborsten. Dat gereed maken had ook in de daarop volgende jaren plaats, gedurende het voorjaar, want in de zomermaanen werd het oudste jaar adelborsten in ploegen aan boord van de „Douwe Aukes”, de „G 16” en een enkele maal ook aan boord van de „G 13” geplaatst. Deze oefentochten werden gehouden op de Zuiderzee. In 1930 werd de „Douwe Aukes” afgelost door de „Van Meerlant”, die vanaf 1931 met de adelborsten oefentochten maakte. In Febr. 1930 werd de „Douwe Aukes” tijdens het achteruitstoomen in de haven van Vlissingen aangevaren door een motorbinnenschipper, waarbij beide schepen schade kregen. De eerste buitenlandsche reis maakte de „Douwe Aukes” met de „Hydra” van 18 tot 26 Juni 1935 naar Hamburg. Van 30 Mei tot 11 Juni 1936 maakte het schip een reis naar Oostende en Rouen; van 3 tot 12 Mei 1937 met de „Hydra” naar Bremen en van 14 tot 16 October van ditzelfde jaar naar Antwerpen. Tijdens zeer dikken mist,

op 15 Febr. 1937, kwam de „Douwe Aukes”, toen het schip de haven van Nieuwediep uitstoomde, in aanvaring met de Texelsche boot, de „Dr. Wagemaker”. Beide schepen konden echter hun reis vervolgen.

Gedurende de mobilisatie 1939 — 1940 behoorde de „Douwe Aukes” tot de patrouilleering en de verzorging van de mijnevelden rond de Waddeneilanden. Daaronder moet ook worden verstaan het onschadelijk maken van aangespoelde mijnen. De manschappen van dezen mijnenopruimdienst hadden een zeer moeilijke en uiterst gevaarlijke taak. Soms moesten de losgeslagen en nog drijvende mijnen met een vlet worden opgepikt en gedemonteerd, soms ook moesten reeds op de Wadden aangespoelde mijnen door explosie onschadelijk worden gemaakt. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak, lag de „Douwe Aukes” op haar post en na de capitulatie van het Nederlandsche leger kon het schip zich aan de inbeslagname onttrekken.

In 1910 werden op de Marinewerf te Amsterdam de kielen gelegd voor twee schepen, die speciaal ingericht zouden worden voor mijnenleggen, n.l. de „Medusa” en de „Hydra”. De naam „Medusa” (schrikaanjagend monster uit de Grieksche mythologie) was reeds eerder gegeven aan 'n drietal schepen van onze zeemacht. Vooreerst was er 't korvet de „Medusa” die in 1842 werd gebouwd, doch herdoopt werd in „Van Speyk” en het kuilkorvet met hulpstoomvermogen „Medusa”, dat op 11 Juli 1863 de Straat van Simonoseki in Japan forceerde.



*Hr. Ms. „Hydra”*

De naam „Hydra” werd reeds eerder gedragen door een in 1873 in dienst zijnde kanonneerboot. De mijnenleggers „Medusa” en „Hydra” waren 49.7 m lang, 9 m breed, diepgang 2.75 m, waterverplaatsing 593 ton, machinevermogen 800 lpk, snelheid 11.5 zeemijl; bemanning 59 koppen. Als bewapening hebben deze schepen 2 kanons van 7.5 cm halfautomatisch no 2 a.1.; 1 kanon van 7.5 cm h.a. no 2 en 1 mitr. no 3. Elk dezer schepen kon 70 mijnen meenemen. De „Hydra” waarvan hier een af-beelding gegeven wordt, werd in 1911 te water gelaten en op 25 Jan. 1912 in dienst gesteld. Tengevolge van een aanvaring met de „Z 3” moest de „Hydra” in 1922 in herstelling genomen worden. Hoewel speciaal bestemd voor binnenlandschen dienst, maakte de „Hydra” twee korte buitenlandsche reizen en wel in Juli 1930 met de „Van Meerlant” naar Dover en Boulogne, en in Mei 1937 met de „Douwe Aukes” naar Bremen. Gedurende de mobilisatie 1939 vertoefde de „Hydra” voornamelijk in de Zeeuwsche wateren en toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak was het schip juist gereed met het opnieuw leggen van een serie mijnen in de Roompot nabij Veere, waar het den eersten oorlogsdag bleef kruisen en op 11 Mei binnendoor naar Vlissingen ging. Op dien tocht was het schip voortdurend in alarmstelling, omdat herhaaldelijk vliegtuigen overkwamen, die onder schot genomen werden.

Gedurende 12 en 13 Mei was de „Hydra” met het geschut actief en patrouilleerde op de Schelde. Toen op 14 Mei het bericht kwam, dat zich troepen op den Moerdijk bevonden en het Nederlandsche leger capituleerde, kwam tevens het bericht,

WORDT  
VERVOLGD

dat Zeeland zou blijven doorvechten. Op 15 Mei kreeg de „Hydra” bevel naar Zijpe op te stoomen. Onder den wal bij Bruinisse zijnde, werd de „Hydra” vanuit Philipsland beschoten, waarna de „Hydra” het vuur opende. Tegen den avond terugvarende door het Mastgat, werd het schip blijkbaar met antitankgeschut vanaf den wal wederom onder vuur genomen, tengevolge waarvan de stoomleiding stuk geschoten werd en het schip, door grondschoten reeds water maakte. Ondanks het feit, dat de manschappen achter bakboordskanon ongedekt stonden (kanons zonder schild) bleven zij op hun posten. Met een slecht bestuurbaar en gehavend schip, dat veel water maakte, probeerde men in de vallende duisternis uit het Mastgat te komen, toen plotseling gevaar dreigde, dat de stoomketel springen zou. Men verliet met booten het zinkende schip. Een man was gesneuveld, althans den volgenden morgen werd het stoffelijk overschot van den korp. bottelier C. Broere nabij Bruinisse gevonden. Toen de majoor mach, van Rijswijk zwemmende den wal bereikte, werd hij door een Ned. schildwacht voor een „vreemd soort parachutist” aangezien en neergeschoten. In groepen verdeeld bereikten de opvarenden ongewapend den wal, doch werden den 17den Mei krijgsgevangenen gemaakt.

---

*Mijn plaatsing aan boord van de korvetten Hr.Ms. Boeroe en Tidore, tijdelijk overgedragen aan de Gouvernements Marine voor ondersteunende politionele operaties.*

Er bleek behoefte te zijn aan ervaren officieren om aan boord van korvetten de verbindingen met het Marine Hoofdkwartier te onderhouden. Voor de actie zette de Marine fregatten, torpedobootjagers, LST's, mijnenleggers en -vegers in, alsmede kleine patrouillevaartuigen, de RP's (Rijks Patrouille motorboten). Deze laatste waren kleine boten, slechts bewapend met een Oerlikon op het voordek en wat vast opgestelde machinegeweren aan beide zijden van de commandobrug. Er waren daar twee soorten van, de van de Engelsen overgenomen houten HDML's (Harbour Defence Motor Launches die in de wereldoorlog belast waren met de verdediging van de Engelse havens), die maximaal 25 zeemijl ( $\pm$  40 kilometer) per uur haalden, en de veel langzamere stalen Higgins boten; deze hadden dezelfde bewapening als de HDML's maar konden "met de koffiemolen bij" niet meer dan 10 mijl per uur halen. Beide typen, waarvan de Marine er een veertigtal had, waren overgenomen van de Australische marine, net als overigens de korvetten, waarvan het bijzondere is geweest dat die tijdens de Tweede Wereldoorlog voornamelijk door Australische vrouwen op de werven daar gebouwd zijn. Het waren schepen met een waterverplaatsing van 790 ton, bewapend met een 10 cm. kanon op het voordek, Oerlikon's op de brug, Bofors op het achterdek, vierloop pompom's tegen laagvliegende vijandelijke vliegtuigen en dieptebommenrekken tegen vijandelijke onderzeeboten.

Tot mijn groot genoegen kreeg ik een boordplaatsing op een van deze korvetten, Hr.Ms. Boeroe. Dat betekende in feite een "uitplaatsing" omdat de drie korvetten Boeroe, Ceram en Tidore waren uitgeleend aan de Gouvernementsmarine, die op orders van de Koninklijke Marine verantwoordelijk waren voor patrouillediensten tussen Indië en het Aziatisch vasteland



(Singapore en Malaya, het tegenwoordige Maleisië) om de wapensmokkel naar de Indische rebellen te voorkomen. Daarnaast kregen zij ook operationele opdrachten tijdens de politionele acties. Zij dienden als moederschepen voor de kleine RP's en gaven vuurdekking bij landingen en patrouilles.

Normaliter bestond zo'n eskader uit een korvet en ongeveer 6 tot 12 van die HDML's en Higgins boten. Tijdens patrouilles in bijvoorbeeld de Riouw Archipel (onder Singapore) kwamen deze RP's op afgesproken data bij het korvet olie en munitie laden en natuurlijk proviand voor de elfkoppige bemanning. Naast mijn verantwoordelijkheid voor de operationele verbindingen aan boord had ik als taken daarnaast het inspecteren van tongkangs en prauwen op mogelijke contrabande (smokkelwaar maar vooral wapens en munitie voor de rebellen), optreden als artillerieofficier voor het 4 inch kanon, terwijl ik eenmaal aan boord ook nog werd gestrikt als wachtlopend dekkofficier en de proviandering in de aan te lopen havens en de verdeling daarvan over de RP's op zee.

En zo ging ik op 13 december 1948 bepakt en gezakt scheep op de Boeroe. Behalve de Nederlandse Gezaghebber De Rooy (zoals de rang van scheepscommandant bij de Gouvernements Marine heette) en de eerste officier, Piet Hokke en bestond de verdere bemanning uit Javanen en Molukkers. Waar ik tot die tijd geen Maleis van enig belang kende, leerde ik die taal aan boord spelenderwijs.

De eerste week werd er constant geoefend, vooral met het kanon en de boordwapens. De gezaghebber benoemde mij tot geschut commandant, naast mijn taak dus als verantwoordelijke voor de radioverbindingen. Wij voeren voor deze oefeningen door de Javazee en Straat Soenda.

Daarbij werden grote drijvers uitgezet op vier aan lange palen aan elkaar verbonden oliedrums waarop, verticaal, aan lange stokken een groot stuk canvas aan verticale palen was bevestigd. Op ruime afstand, zo'n 2000 meter, werd dan op en neer gevaren en moest er met het kanon op het doel worden geschoten.

Daartoe nam ik positie in achter een horizontaal spiegelvizier bovenop de brug, waarmee het mogelijk was de exacte afstand tot het doel te bepalen. Via een hoofdmicrofoon kon ik de afstand dan doorgeven aan de kanonnier, die verantwoordelijk was voor het instellen van de afstand. Het nam toch wel wat tijd voordat we succesvol waren, maar in de dagen daarop was vrijwel elk schot raak.

Hetzelfde gebeurde met de Oerlikon's op het achterdek, waarbij de Boeroe zich met hoge vaart van het doel verwijderde en de kunst was natuurlijk om de steeds grotere afstand naar het doel op de juiste elevatie in te stellen. Twee keer werd geoefend met de boordwapens, waarbij Tiger Moth vliegtuigen van onze Luchtmacht een sleep achter zich aan hadden, waarop met de dubbelloops Oerlikons moest worden geschoten.

Na een paar weken was de bemanning, ik inclusief, voldoende geoefend om deel te nemen aan mogelijke acties.

Dat zijn er drie geweest, de landing op Zuid Sumatra (de havenplaats Telok Betong tijdens de operatie Oosthaven), het herstellen van een gedoofde vuurtoren op het uiterste westpunt van Java, en later de landing op de noordkust van Java voor de doorstoot van het Korps Mariniers en de 7 December Divisie van de landmacht naar Djokjakarta.

Voor ik daarmee begin, zal ik vertellen waarmee wij ons tijdens die eerste patrouilles op zee bezig hielden. We ontvingen, nadat we ons als schip en bemanning hadden ingewerkt, de order om naar Noord-Java op te stomen en daar te waken tegen wapen- en troepeninfiltraties van de TNI, terwijl de landingen van de Mariniers Brigade met hun Sherman tanks en de 7-December Divisie van de landmacht als onderdeel van de Tweede Politionele Actie plaatsvond. Wij patrouilleerden tussen de eilanden Borneo, Bawean, Madoera en Java. Er viel niets te



ondernemen en vier dagen later stoomden we op naar Straat Soenda, de zeestraat tussen Java en Sumatra, om de torpedobootjager Hr.Ms. Kortenaer af te lossen, die voor periodiek ketelonderhoud naar Soerabaja zou opstomen.

*Soerabaja, voorjaar 1949. Hr.Ms. Boeroe terug van een patrouille met de Gouvernements-marine. Rechts op de foto zittend P.J. van den Bent met ernaast mevr. Hokke. Achter haar gezagvoerder P. Hokke.*

*Foto P.J. van den Bent.*

Wij fungeerden nu als moederschip voor een aantal patrouilleboten, de RP's B 052, B 090, B 113 en B 139; de eerste drie waren Higgins boten, de laatste een HDML. Deze boten waakten tegen infiltraties door gewapende prauwen en tongkangs van de rebellen. Zij moesten zich elke twee uur radiografisch bij ons melden, waarbij zij hun positie opgaven, zodat wij in noodgevallen er als de bliksem naar toe konden stomen om zo'n RP de benodigde vuurdekking te geven wanneer dat noodzakelijk zou zijn.

De B 113 had bijvoorbeeld zo'n probleem. Zij waren voor verkenning aan land gegaan op het eilandje Karang Hantu (Karang = koraalrots en Hantu = kwade geest) en werden onder vuur genomen. Omdat de overmacht groot was, keerden ze naar de RP terug en bleven buiten schootsafstand op en neer varen. We gingen er met volle kracht op af en op aanwijzing van de B 113 schoten we een aantal loodsen in brand met speciale brisantgranaten van het 10 cm. geschut.

Vervolgens schepte ik me in op een van de twee met Winchester machinegeweren bewapende motorbarkassen en gingen we poolshoogte nemen. De loodsen bleken vol te liggen met kopra (handelswaar dus) maar ook kisten met militaire kleding en een kleine hoeveelheid geweren, handwapens en munitie. De TNI was gevlucht en wij konden de echte contrabande dus per barkas weghalen. En zo waren er veel van deze schermutselingen.

Omdat de RP's erg klein zijn en maar een beperkte actieradius hebben, kwamen zij eens in de drie dagen langs om brandstof in te nemen, zoet water en natuurlijk voedsel voor de elfkoppige bemanning. We waren daarmee dus op open zee vaak en langdurig bezig. Door (vaak vrij sterke) wind en de deining was het een hele opgave om te voorkomen dat er schade optrad. Wanneer wij naar een verder gelegen patrouillegebied gingen, namen we de RP's aan sleepkabels met ons mee, om zodoende hun motoren en dieselolie te sparen. Wanneer er wat

zwaardere wind was en/of de zeegang wat moeizamer, brak er wel eens een sleep en waren we een paar uur kwijt om zo'n "kind" van ons weer aan het lijntje te krijgen.

En zo maakten we zo'n sleeptocht van 1500 zeemijl langs Zuidoost Sumatra, tussen Banka en Sumatra door, langs de Riouw Archipel naar de Siak rivier. Daarvan hadden we bericht dat de rivier, waarvan de delta vele mijlen breed is, door de wapensmokkelaars werd gebruikt om contrabande (wapens dus) vanuit Singapore en Malakka diep landinwaarts te brengen. Het opslepen van die RP's vroeg om een tijdrovende voorbereiding.

Aan beide zijden van het korvet werden voor en achter een soort laadbomen dwars uitgehangen. Hieraan konden per laadboom maximaal twee RP's worden vastgemaakt en zo "zeulden" we deze boten met ons mee.

Daar lieten we de RP's weer los, die vervolgens hun patrouillevaarten vervolgden. Wij moesten nu zelf gaan bunkeren, zowel olie als drinkwater, en de nodige verse proviand voor ons en de RP bemanningen. Dat deden we in Tandjoeng Oeban of Tandjong Pinang (niet te verwarren met Penang Island), waar de marine een groot etablissement bezat, die op diens beurt weer werden bevoorrad door de schepen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en natuurlijk de lichtbepapende coasters van de Gouvernements Marine.

Aan mij weer de tijdrovende klus om de voorraadlijsten bij te werken, bestellijsten te maken en te zien dat we alles inkochten en aan boord ontvingen wat benodigd was. Voor verse zaken zoals groenten en fruit werden de lokale markten gebruikt, waar de Chinezen stinkend rijk van werden ! Ik zorgde er dan wel voor dat ik de nodige gratis sloffen Engelse sigaretten van hen cadeau kreeg ...

We waren maar net op tijd bij de Siak rivier, want de B 052, B 113 en de B 139 waren de rivierdelta ingevaren om daar poolshoogte te nemen, waarbij zij hevig beschoten werden. De kanonnier van de Oerlikon op de B 052 werd door mitrailleurvuur getroffen, gelukkig niet levensgevaarlijk. We voeren vervolgens zelf de Siak rivier op en namen de gewonde over. We seinden naar Tandjoeng Oeban, waar permanent een PBY Catalina was gestationeerd, speciaal voor zulk een geval, die na enkele uren, vlak voor het invallen van de duisternis, naast ons op zee landde, de gewonde overnam en hem linea recta naar Singapore vloog voor ziekenhuis opname. Vervolgens leenden we een kanonnier van de Gouvernements Marine van onze Boeroe uit aan de B 052.

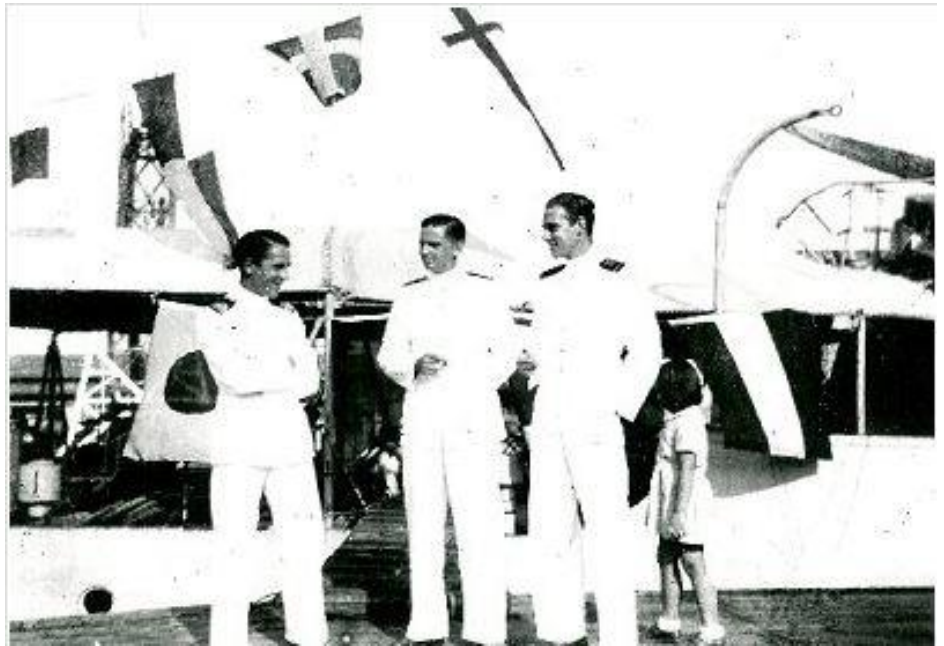
Vervolgens zijn wij zelf de Siak opgevaren, onderzochten twee kampongs die plotsklaps verlaten bleken en waar we bij doorzoekingen geen contrabande aantroffen, rendez-vousden weer met ons "gebroed" terug voor verdere patrouilles langs de kust.

Na zes weken loste Hr.Ms. 'Flores', een kanonneerboot van de Koninklijke Marine ons af en vervolgden we een erg lange patrouille verder om de Noord van Sumatra, bunkerden in Sabang, om daarna om de Zuid langs de Westkust van Sumatra te gaan. Onderweg hadden we een rendez-vous met een fregat van de Britse marine, het HMS Gloucestershire in de Straat van Malakka.

Het doel was om info uit te wisselen, aangezien de Britten net zoveel als wij er gebrand op waren eventuele opstandige elementen in Malaya - dat toen nog een Britse kolonie was - zo goed als mogelijk van hun eigen gezagsgebied weg te houden.

*De etat-major van Hr.Ms. Tidore met uiterst links Ltz. P.J. van den Bent.*

*Foto P.J. vanden Bent.*



Die ontmoeting was erg interessant om reden van het feit dat de Britten veel meer en betere “intelligence” over onze toch gemeenschappelijke vijand (de rebellen) hadden dan wijzelf. De whisky in de longroom van de

Gloucestershire was om te zuigen. In feite was het de eerste keer dat ik dit goddelijk nectar tot mij nam. Daarbij was het leuk om eens een andere taal dan je eigen te gebruiken, ook al was dat schoolengels. Verder waren we nogal wat jaloers op de uitrusting van zo’n fregat; daarbij vergeleken was de Boeroe maar een heel klein en onderbewapend ukkie.

Na deze bijzonder lange patrouille keerden we terug naar Soerabaja, waar ik werd overgeplaatst op het zusterschip, de Tidore; de gehele Gouvernements bemanning ging ook over; alleen de gezaghebber bleef achter, want hij ging met pensioen naar Nederland. Piet Hokke, onze eerste officier, werd nu zelf in rang verhoogd tot Gezaghebber en hij werd nu mijn baas. Plezierig, want ik mocht hem bijzonder en hij mocht mij ook.

Toen alles “ship-shape” was, vertrokken we naar Tandjong Priok, om ingezet te worden bij een vrij belangrijke zeeactie: De landing bij Telok Betong, Zuid-Sumatra

De Tidore had tot taak mee op te stomen met het landingseskader en behulpzaam te zijn bij het bluswerk rondom de haven van Telok Betong. Daartoe waren we speciaal uitgerust met een enorme hoeveelheid brandslangen en speciale hogedruk pompen aan dek.

De feitelijke landing werd ondernomen door de Mariniersbrigade, die met een groot aantal Shermantanks aan boord van drie LST’s werden overgevaren van Tandjong Priok op Java naar Zuid-Sumatra. Voor de vuurdekking stonden de kanonneerboot Flores en de torpedobootjager Tjerk Hiddes, alsmede het fregat Van Kinsbergen ter beschikking; verder waren er bevoorradingschepen en een troepentransportschip met mariniers.

Wij voeren achterin het konvooi mee en we moesten dus, nadat een bruggehoofd was geslagen, de haven binnenvaren en zo nodig ontstane branden in de grote loodsen rondom de haven zien te blussen.

We vertrokken ‘s middags geheel achterin het konvooi en arriveerden voor de rede van Telok Betong bij het kriecken van de nieuwe dag, doch hadden met de eigenlijke landing niets van doen. Het was bekend dat er een vrij groot aantal TNI-soldaten (Tentara Negara Indonesia) in en rond de haven aanwezig was en het boordgeschut van de schepen bestookten aan weerszijde van de haveningang de TNI-stellingen. We zagen de LST’s het strand opvaren, de laadkleppen laten zakken en de Shermantanks en jeeps er afrijden; met de kleine LCT’s

(Landingcraft Troops), die vanaf de bevoorradingsschepen in zee werden neergelaten, werden de mariniers naar het strand gevaren.

Inderdaad was er wat tegenvuur met mitrailleurs en mortieren, maar dat was wat sporadisch. Toen de LST's en LCT's hun werk hadden gedaan, stoomde de Tidore de haven binnen.

Inderdaad was er brand ontstaan in twee van de goederenloodsen en het duurde maar kort om die met onze brandblusapparatuur te doven. Ons werk zat er op. In de namiddag ging ik van boord met een peloton die draagbare brandblussers bij zich had en zo konden nog een paar nasmeulende brandjes worden gedoofd.

We vonden in de loodsen nogal wat klein wapenmateriaal en munitie, naast veel legertextiel, dat natuurlijk als oorlogsbuit mee aan boord ging van een van de bevoorradingsschepen. De dag daarop konden wij, omdat onze taak er opzat, weer sloop gaan naar Tandjong Priok. De gedoofde vuurtoren op West Java die opnieuw moest worden ontstoken.

Onderweg kwam er een gecodeerd telegrambericht binnen, waarbij wij opdracht kregen een onderzoek in te stellen bij een vuurtoren die op een landtong op het uiterst westelijk punt van Java staat, bij het plaatsje Merak. Deze vuurtoren bakent Straat Soenda tussen Java en Sumatra en is uiterst belangrijk voor de vaart van de Indische Oceaan naar de Javazee; alle handelsschepen maakten van de Straat Soenda gebruik om naar Batavia te komen. De vuurtoren was normaliter in gebruik, maar om een of andere reden was het licht gedoofd. Dat kon zijn door sabotage van de Indonesische rebellen, maar het kon ook zijn dat er een defect aan was.

En zo voeren we langs het eiland Krakatau, beroemd om zijn uitbarsting aan het eind van de vorige eeuw. De krater rookte nog steeds hevig. Onze opdracht was om een onderzoek in te stellen en vervolgens telegrafisch Batavia op de hoogte stellen van onze bevindingen. Daarna moesten we verdere instructies afwachten.

We gingen op zo'n 500 meter uit de kust voor anker en met een motorbarkas gingen we er op af. Uiteraard waren we redelijk goed bewapend, omdat West-Java TNI-gebied was. Ikzelf was bewapend met een Winchester mitrailleur en met mij gingen twee Gouvernements Marineofficieren mee en vier gewapende matrozen. De Tidore zou ons met het vier inch kanon en de Oerlikons zo nodig vuurdekking geven.

We landden zonder problemen, om de eenvoudige reden dat de TNI, zo die daar was, bij het zien opstomen van ons korvet verdwenen was. Wij zagen of ontmoetten niemand.

We beklommen de vuurtoren en constateerden dat de reden van het niet-branden van het licht het feit was, dat er geen carbid meer was, die daarvoor werd gebruikt. Met vlaggeseinen werd dit doorgegeven aan ons moederschip en in afwachting van nadere instructies keken we uit vanaf de vuurtoren en we zagen op een paar honderd meter afstand een kampong. We besloten om met achterlating van de seiner op de toren, de kampong te gaan verkennen.

Er was geen levende ziel te bekennen, totdat we een van de kamponghuisjes binnengingen en daar, gezeten op hun slaapbanken, zagen we een twintigtal Javanen met lepra. Het waren allemaal oude mannen en vrouwen. Bij ondervraging bleek dat inderdaad de TNI zich had teruggetrokken. Natuurlijk waren we niet zo erg zeker van onszelf en we maakten hals over kop dat we terug naar de barkas gingen.

Terug aan boord van de Tidore was in de tussentijd een telegrafische boodschap uit Batavia gekomen, waarin werd vermeld dat de volgende dag een Catalina vliegboot van de Koninklijke marine zou arriveren om een aantal vaten carbid af te leveren. We bleven dus voor anker en de

volgende dag kwam de Catalina er aan en konden we het carbid bij de vuurtoren aanleveren. De melaatsen hebben we toen kunnen vertellen wat het geval was en we vroegen hen om de carbid aan de TNI over te dragen zodat die het licht weer konden ontsteken. We bleven die nacht daar liggen en inderdaad werd het licht bij het inzetten van de duisternis ontstoken. Het behoeft vermelding dat de Indonesische rebellen zelf ook belang hadden bij de werkende vuurtoren, want voor bevoorrading vanuit Maleisië en Singapore naar Zuid Java moesten de smokkelschepen ook door Straat Soenda.

We kregen vervolgens telegrafisch de order om alle melaatsen uit de kampong te verzamelen en mee te nemen naar Tandjong Priok. Op een enkeling na die weerstand bood, waren de meesten zo ziek dat ze gedwee megingen. Terug in Priok werden deze arme donders naar het eiland Edam (een van de zo geheten Duizend Eilanden ten noorden Priok) gebracht. Op dat eiland was een speciale leprakolonie, waar deze mensen konden worden verpleegd. Ik ben daar later eens als meevarende opstapper op een motortorpedoboot geweest en zag daar enkele van onze "gasten" terug. Ze grijnsden vergenoegd naar ons, weet ik nog; ze werden goed gevoed en de verpleging bleek wat te helpen, want echt grote open leprawonden waren verdwenen.

Met de Tidore gingen we vervolgens op patrouille langs de gehele westkust van Sumatra (Sumatra strekt zich op de kaart van Europa uit van Amsterdam tot aan Brindisi in Italië). Ter hoogte van Sibolga, halverwege de lange kust kwamen we terecht in wat een "Sumatraantje" wordt genoemd. Een enorme tropische storm, waarbij het zicht nul komma nul was en vrijwel de gehele bemanning zeeziek werd. We reden de storm uit, die drie dagen duurde. Ik ben gelukkig niet echt bevattelijk voor zeeziekte, maar ik herinner me dat ik me toch wat lamlendig voelde en weinig trek in eten had.

Via Straat Soenda koersten we weer noordwaarts langs de Oostkust van Sumatra. Opnieuw was het patrouilleren geblazen, maar nu hoofdzakelijk in de Riouw Archipel, de eilandengroep ten zuiden van Singapore, met Tandjong Oeban als bunkerhaven. Het vertrouwde beeld weer met het fungeren als moederschip voor de RP's. en het geven van vuursteun bij acties. Een bijzonder fenomeen deed zich voor, toen ik de hondewacht van middernacht tot vier uur op de brug liep. Het was volkomen windstil en de zee was werkelijk spiegelglad onder een volle maan. We liepen stille vaart, wat betekent dat we nauwelijks een mijl of vier per uur voeren; we waren op de kijkuit naar mogelijke smokkelschepen en we voerden geen lichten. Ik keek mijn ogen uit toen de zee langzamerhand volkomen melkwit werd. De Gezaghebber, Piet Hokke, die een brugcontrole deed, kwam naar boven en toen ik hem op dit vreemde schouwspel attent maakte, vertelde hij mij dat hij het daarvoor nog maar één keer eerder had gezien en dat het een zeldzaam biologisch verschijnsel was.

Er is een bepaald soort plankton (microscopisch organisch leven) dat bij een bepaalde temperatuur van het zeewater en een boven- en onderstroom van lichtgroen verandert in melkwit. Het was onder die volle maan en met die doodse stilte om ons heen een adembenemend gezicht. Vele jaren later kwam ik in een boek de beschrijving hiervan tegen en inderdaad bleek het een uiterst zelden voorkomend gebeuren te zijn. We waren er beiden erg stil van. Feeëriek en toch ook wat beangstigend, dat varen door een eindeloze melkplas. Ik bleef na mijn turn tot vier uur op de brug om er als betoverd naar te staren.

Vervolgens voeren we door Straat Ringgit, een kaarsrecht en haast kunstmatig soort kanaal tussen twee eilanden in. De naam van de zeestraat, Ringgit betekent rijksdaalder en door de smalte van de zeestraat (hooguit 60 meter) was het als een rijksdaalder die op zijn kant staat. De eilanden van deze archipel waren in het bezit van de Indonesische rebellen en door de smalte van Straat Ringgit was het niet ongevaarlijk; we liepen dus oorlogswacht. Halverwege de straat werd er ineens met zwaar geschut op ons gevuld. Het bleef bij een enkel schot en het was dus kwestie om wat verderop te gaan stilliggen en telegrafisch contact op te nemen met Batavia. Na een uurtje of zo kregen we instructie om op onderzoek uit te gaan. Dat betekende voor mij dus weer een tochtje met de bewapende motorbarkas naar de kant. Gewapend met karabijnen, handgranaten en een machinepistool gingen we op onderzoek uit en troffen notabene een Duits kanon van middelbaar kaliber aan, verdekt en gecamoufleerd opgesteld. De kanonbemanning had het hazepad gekozen. Via de walkie-talkie kregen we van onze gezaghebber de order het kanon onklaar te maken. Dat werd gedaan door enkele keren een handgranaat in het sluitstuk van het kanon te werpen. Nadat we ervan overtuigd waren dat het kanon zodoende onklaar was gemaakt, gingen we terug aan boord van de Tidore. Hoe en op welke wijze dit Duitse kanon daar op dat eilandje terecht is gekomen, weten we niet; ik neem aan dat de Japanners dat ding daar tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden geplaatst. Het is en blijft een raadsel, daar midden tussen wat kleinere eilanden dat monsterlijk grote kanon te vinden.

De mislukte jacht op een wapensmokkel-MTB.

Van de Riouw Archipel gingen we richting Singapore, omdat we een telegram uit Batavia ontvangen hadden waarin stond dat een beruchte Chinese smokkelaar verwacht werd door te breken met een lading oorlogsmateriaal voor de Indonesische rebellen. Het was bekend dat deze smokkelaar daartoe regelmatig een omgebouwde MTB (motortorpedoboot) gebruikte, die tijdens de Tweede Wereldoorlog vooral in het Kanaal tussen Engeland en Frankrijk opereerden en werden aangedreven door een vliegtuigmotor, gekoppeld aan de schroefas. Die boten konden een snelheid van 35 mijl (56 km.) per uur halen tegen de magere 15 mijl van ons korvet (als de koffiemolen tenminste ook meedraaide!). Wij hadden echter radar en we konden zodoende een kans krijgen gedurende de nacht de MTB te onderscheppen en met ons 10 cm. kanon op afstand vernietigen. De smokkelaar ondernam die tochten viermaal per maand, in het holst van de nacht. Het enige dat bekend was, was dat hij vanuit Singapore vertrok naar steeds weer wisselende kampongs op Sumatra's Oostkust op steeds wisselende nachten en tijden en waarbij hij natuurlijk nooit navigatielichten voerde.

We kregen opdracht positie in te nemen in de internationale wateren even ten Zuiden van Singapore.

De eerste nacht de beste leek het raak te zijn. Om ongeveer vier uur in de ochtend kregen we een radarecho van een betrekkelijk snelvarend schip, dat geen navigatielichten voerde, op een afstand van zo'n 10 zeemijlen. We zagen dat het schip iets ten Westen van onze eigen vaarroute zat en we veranderden onze koers enigszins om het te kunnen onderscheppen. Natuurlijk werd oorlogswacht betrokken en de kanonniers stonden paraat bij onze 4 inch op het voordek. De Gezaghebber besloot voor alle zekerheid het daglicht af te wachten; de afstand was bovendien wat te groot om accuraat te kunnen vuren.

Net op het moment dat het schip op vuurafstand was gekomen, brak daglicht aan en kon worden vastgesteld dat het schip veel te groot was voor een MTB.

Tot onze schrik bleek het een Britse kruiser te zijn, die zelf op patrouille was. Opluchting ook, omdat als we hadden gevuurd, er een internationaal incident van de eerste orde zou zijn ontstaan. Wij veranderden van koers en passeerden de kruiser op een paar mijl afstand, waarbij wederzijds de nodige eerbetuigingen met de nationale vlag werden gemaakt. Twee nachten later was het eindelijk écht raak. Opnieuw kregen we een duidelijke radarecho op ons scherm. Opnieuw dus oorlogswacht. We konden op de radar de snelheid van het schip meten; het voer zo'n 20 mijl per uur. Tegen de tijd dat we op voldoende afstand waren om het vuur te openen, moet de smokkelaar lucht hebben geroken, want van het ene moment op het andere liep zijn snelheid op tot maximum en verdween hij van het radarscherm. Een derde poging werd door het Marine Hoofdkwartier afgeblazen en aangezien de marine onvoldoende MTB's had (er was er maar één op de basis Tandjong Priok), is het dus bij onze twee pogingen tot onderschepping gebleven.

Het werd weer tijd voor het grote 6-weeks onderhoud van de Tidore op de marinebasis van Soerabaja en dus voeren we daar naar toe. Toen we daar bijna waren, kregen we onverwacht de order om nog een patrouille te doen rond het grote eiland Bawean, ten noorden van Soerabaja. Ook hier was sprake van vermeende wapensmokkel tussen dat eiland en Java. We patrouilleerden daar voor een week, maar zonder resultaat en uiteindelijk meerden we af en ging de Tidore in dok. Toen het schip hoog en droog in dok lag, kon je zien hoe vervuild het onderschip was; een vele centimeters dikke laag zeepokken, wier en mossel-achtige aangroei was goed te zien.

We zouden opnieuw op patrouille gaan, maar dat ging voor mij niet door, want ik ontving telegrafische orders om naar Batavia te vliegen, voor een walplaatsing. Ik droeg mijn verantwoordelijkheden over aan mijn plaatsvervanger en vloog met een DC3 van de Marine Luchtvaartdienst naar Batavia, waar ik opnieuw mijn intrek nam in de Marinemess op de Menteng Boulevard.

Aldus het verhaal van Ltz.3 KMR P.J. van den Bent.

---

## Stagereis m/s Prinses Margriet Memoires van een Sparks

Als studenten aan de Hogere Zeevaartschool "de Ruiter" in Vlissingen, werden we in de gelegenheid gesteld een stage-reis te maken met het Koopvaardij-opleidingsschip "Prinses Margriet". Dit relaas speelt zich af in Oktober 1976.

Met een aantal mede-leerlingen van onze R/O-opleiding (Radio-Officier) reizen we in uniform af naar Amsterdam, waar we zullen inschepen aan boord van dit 'beruchte' schip. Berucht, want van andere leerlingen die al eerder met de 'Prinses Margriet' gevaren hebben, komen we te weten dat dit schip een echte slingerbak is, waar iedereen zeeziek op wordt. We denken dat het allemaal wel zal meevallen, en dat het 'indianen-verhalen' zijn om ons bang en onzeker te maken.





Enmaal aan boord zien we op diverse strategische punten op het schip kotszakken hangen, niet echt een bemoedigend signaal. Zelf vrees ik weinig of geen last te krijgen van zeeziekte, want ik heb op zeil- en vissersschepen al ruime zee ervaring opgedaan.

Enmaal aangekomen, worden we door de vaste bemanning 'aangemonsterd', en worden we ingedeeld in een 'wacht'. Gedurende de reis zullen

we diverse taken moeten uitvoeren, van het helpen in de kombuis, het schoonmaken van de verblijven, wachtlopen op de brug, en specifiek voor ons, Radio-Officieren het wacht lopen in de radiohut, wat voor ons het meest interessante deel van de stage zal zijn. Ook zullen we instructie krijgen m.b.t. veiligheid, zoals brandrol, sloepenrol, man-over-board manoeuvre en zelfs hoe we (zouden) moeten stappen.

Onder de brug van de 'Prinses Margriet' ligt een tweede brug, waar ook navigatie apparatuur staat voor instructie. Het schip is mooi afgewerkt, met hardhouten deuren en panelen, en koper beslag, maar als contrast, op de vloer in het bemanningsverblijf ligt linoleum, waar we later het nut van zullen ondervinden. We kijken al met spanning voorruit naar de instructie die we zullen krijgen, om te werken met radar, radio-richtingzoeker, echolood e.d. en naar de werkzaamheden in de radiohut, zoals het opnemen van weerberichten, persberichten, berichten aan de Scheepvaart e.d, en een aantal van onze groep zal zelfs (morse) berichten mogen versturen met Scheveningen radio PCH.

We zijn laat in de middag ingescheept, en nadat iedereen ingedeeld is en een hut is toegewezen, wordt er voor en achter gemaakt, en gaan we via het Noordzee-kanaal richting IJmuiden.

Enmaal door de sluizen heen begint het schip al wat meer te bewegen, zelfs voordat we de golfbrekers voorbij zijn. We hebben in de radiohut het weerbericht al opgenomen en naar de brug gebracht en aan de stuurman van de wacht overhandigd.

**Dogger, Humber, Thames, German Bight Northwesterly winds force 7, Forties, Viking, Fisher Northwesterly 8 .**

**Dat betekent dat er flink wat deining zal staan, en dat is al goed te merken, het schip begint te stampen en te slingeren, de koers ligt vrijwel gelijk aan hoe de deining inkomt, maar op de ondiepe Noordzee maakt dat niet veel uit.**

Het is komisch als we in het vooronder (waar onze hutten liggen) naar het toilet gaan, het lijkt of je met een lift 5 à 6 verdiepingen omhoog gaat, om met één klap weer naar beneden gesmeten te worden. Het is moeilijk om staand je behoefte te doen, en dan spreek ik nog alleen maar over de vertical beweging... Het slingeren, is exact zoals beschreven door onze voorgangers; ziekmakend !

Aangezien het schip geen lading heeft, behalve de ballast dan, zijn er door de werf anti-slingertanks geïnstalleerd, welke tanks een vertragend, en onnatuurlijk effect geven aan de slingerbeweging.

Op het moment dat je denkt dat het schip terug komt uit de slingerbeweging, geven de tanks nog een extra zetje ... Het ziekmakend effect blijft niet uit, en voordat de loods van boord is, zijn er diverse mede-studenten groen en geel, en staan aan de zeerailing of in de toiletten te kotsen. Nu weet ik waarom in de meeste



ruimtes van het schip linoleum ligt, dat is gemakkelijker en sneller schoon te maken...

Een oud vissermans gezegde zegt;

**Aan loef loden en gissen  
aan lij loggen en vissen**

Ter wille van de hygiëne wordt `loggen en vissen' vaak veranderd in `kotsen en pissen'.

Ik voel dat de stamp- en slingerbeweging wel wat effect heeft op mijn lichaam, maar ik ben niet misselijk of draaierig, en ik kan mijn taken gewoon uitvoeren.

Gelukkig hoeven wij als aspirant RO's 's-nachts geen wacht te lopen, dus dat is de eerste meevaller. We bereiden ons voor om te gaan slapen, gelukkig staat mijn kooi langsscheeps. Voor de zekerheid stuw ik een zwemvest onder één kant van het matras, zodat ik niet uit mijn kooi kan slingeren.

06:00 uur, opstaan, ik heb goed kunnen slapen. Het stampen en slingeren is toegenomen in amplitude, maar afgenomen in frequentie. De golven zijn regelmatig, omdat we in dieper water zijn aangekomen. Het douchen is een hele klus, je hebt minimaal één hand nodig om je vast te houden, en met de andere kun je je insmeren met shampoo of zeep. Bij het tanden-poetsen komen er weer diverse gasten in de problemen, en komen de spontane braak-neigingen weer boven. Het scheren slaan de meesten gewoon over, dat is onder de huidige omstandigheden te gevaarlijk.

De stank in de toilet- en douche-ruimte is niet te beschrijven, maar gelukkig kom ik er ongeschonden uit. Ontbijt, mijn eetlust is niet echt geweldig, maar ik wilt toch wel wat eten. In de messroom schuif ik aan tafel met mijn makkers. Van de ongeveer 80 leerlingen aan boord, zitten er maar een stuk of 20 aan tafel, de rest is of op wacht, of ziek, zwak en misselijk.

Eddie de steward brengt het ontbijt aan de tafels, koffie, thee, geroosterd brood, en..... gebakken eieren met spek !!!! van de twintig aanwezigen, blijven er minder dan tien over, de rest snelt zich naar buiten.

De rest van de reis verloopt voor mij volledig naar wens, ik leer veel en leg een goede basis voor wat ik de volgende 7,5 jaar in mijn carrière ga doen, werken als Radio Officier (Sparks).

Zodra we weer voet aan wal zetten in Amsterdam, blijkt het slinger-effect nog steeds invloed te hebben op onze manier van lopen, we lopen al slingerend naar het Centraal Station om met de trein en een voldaan gevoel terug te keren naar Vlissingen.

Bron: Memoires van een



Sparks.

Dick Bal



## G- booten

Met de G-booten bedoelt men aan te geven, dat het groot model torpedobooten zijn. Of dit oorspronkelijk ook het geval was, is niet waarschijnlijk, want de G-booten I tot en met 12 waren alle van hetzelfde type: n.l. 46,5 m lang, 4,8 m breed, diepgang 1,2 m, waterverplaatsing 140 ton, machinevermogen ruim 2000 pk, snelheid ruim 24 zeemijl, bemanning 25 koppen.

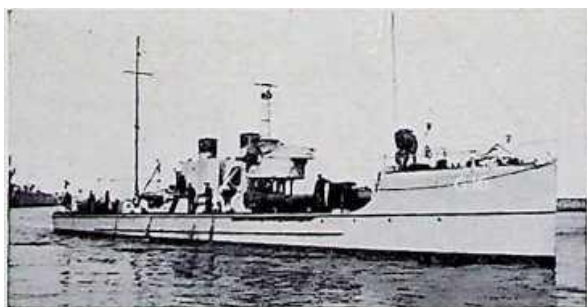
De booten „G 1 tot en met G 8” hadden aanvankelijk een naam, resp. Johan van Brakel, Jan Danielszoon van de Rijn, Meyndert Jentjes, Willem Willemsze, Roemer Vlacq, Pieter Constant, Jacob Cleydyck en Cornelis Janssen de Haan. Zij werden in de jaren 1903—1905 op stapel gezet. In 1907 werd de kiel gelegd voor de G-booten 9 tot en met 12: in 1912 kwamen de G-booten 13 tot en met 16. Deze G-booten waren met het uitbreken van den Mei-oorlog 1940 nog

in dienst, behoudens de „G 14”. Deze boot zank op 11 Jan. 1919 in de buitenhaven te Vlissingen ten gevolge van een ketelontploffing. waarbij de brug en de huid over S.B. gedeeltelijk werden weggeslagen: twee man werden gedood en vijf gewond. Het schip zank en werd van de sterkte afgevoerd.



De „G 13, 15 en 16” zijn 49,5 m lang, 5,2 m breed, 1,4 m diepgang, waterverplaatsing 180 ton, machinevermogen plm. 3000 pk. snelheid 26 zeemijl, bemanning 27 koppen. Als bewapening voeren deze booten 2 kanons van 7,5 cm no. 4 en drie torpedokanons. De booten hebben een verhoogde platte bak, in afwijking van de andere G-torpedobooten, die een schuin naar den boeg toeloopende bak hadden. De „G 13 en G 16” hebben twee maal een korte buitenlandsche reis gemaakt en wel naar Oostende, samen met de „Douwe Aukes”. Van 6 tot 10 Juni 1924 hadden deze bezoeken ten doel tegenwoordig te zijn bij de internationale roeiwedstrijden, gelijk dit ook het geval was van 29 Mei tot 2 Juni 1925. Bij die gelegenheid waren ook drie Engelsche mijnenleggers en twee Amerikaansche torpedojagers aanwezig. In de jaren 1925, 1926 en 1927 werden de G-booten tevens dienstbaar gemaakt voor oefeningen met adelporsten. Sedert 1929 werden de „G 13, 15 en 16” aangewezen voor speciale diensten.

Dit wil feitelijk zeggen, dat zij geen gevechtswaarde meer hebben, doch voor opleidingen nog uitstekend geschikt zijn. Zij werden dan ook hoofdzakelijk gebruikt voor het inschietbedrijf, dat is voor het oppikken van torpedo's, die door onderzee- booten ter oefening werden gelanceerd. Als zoodanig deden deze booten tevens dienst voor opleiding stokers en machinekamer personeel om zich te oefenen in practische bruikbaarheid. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak lag de „G 16” reeds geruimen tijd in reparatie op de marinewerf te Den Helder en was bijna gereed. De boot werd, na de capitulatie van het Ned. leger, door eigen bemanning tot zinken gebracht in het Werf- kanaal, doch kon in Juni 1941 weer worden gelicht en is met de noorderzon



vertrokken. De „G 13 en G 15” vertrokken op 14 Mei met de „Johan Maurits van Nassau” naar elders. Nabij Callantsoog werd deze groep door vliegtuigen aangevallen, waarbij de „Johan Maurits van Nassau” zank. De „G 13 en G 15” konden een gedeelte van de bemanning van de „Johan Maurits van Nassau” uit de zee oppikken. Sedert dien is er van deze schepen geen bericht meer ontvangen.

*G 16 in de Buitenhaven Nieuwediep.*

## **Naar “De Mok”; naar boven .... En nog wat**

't Was natuurlijk weer mistig op de reê.

De zee verloor zichzelf in de vage heiligheid, de horizon liet zich slechts gissen.

Texel was een dikke lijn, daar heel ginds.

Toen gij, lezer iets zag staan van mist, hebt ge zeker direct aan Nieuwediep gedacht? Inderdaad, ik stond op Helder's zeekant. Daar vèr weg, een half uur varen had men mij verteld, daar was het.... Texel, „de Mok”.... vliegtuigen.... een oefenvlucht in groepsverband wachtte mij.. . . om 11 uur Buitenhaven: „Daar ziet U het bootje wel” had de Commandant mij gezegd ....

Verduiveld nogantoe, wat liep dat horloge langzaam. Toch stonden de wijzers niet vast op kwart voor tien. Het is werkelijk elf uur geworden en om vijf minuten over elf hakkepofte ik tusschen het fort en de pier door, een grootsche sensatie tegemoet. Ja, dat ik onderweg geen snelle kruisers ben tegengekomen hoef ik U niet te vertellen. Kijk daar had je wel de „Hadda”, een heel oud kanonneerbootje, dat voor stokersopleiding vaart; een heel eind verder was de „Medusa” bezig en vlak bij lanceerde de K XVI op een sleepdoel.

Het vliegekampbootje voer verder, terwijl er drie toestellen over heen vlogen, vrij laag, een beetje plagerig; net of ik niet wist dat ze veel harder kunnen opschieten dan een aardworm die een half uur nodig heeft om van den Helder naar Texel te varen. De Mok ligt aan den rand van een meertje, dat den vorm heeft van een koekepan.

De pan, het meertje is het landingsterrein”, de steel is het Kanaal naar de open zee.

De machines van de Mok taxiën als regel daar eerst doorheen om op open water meer ruimte te hebben voor den start. Een groep van drie watervliegtuigen, de buitenste twee bestuurd door leerling-vliegers heeft natuurlijk ruimte nodig.

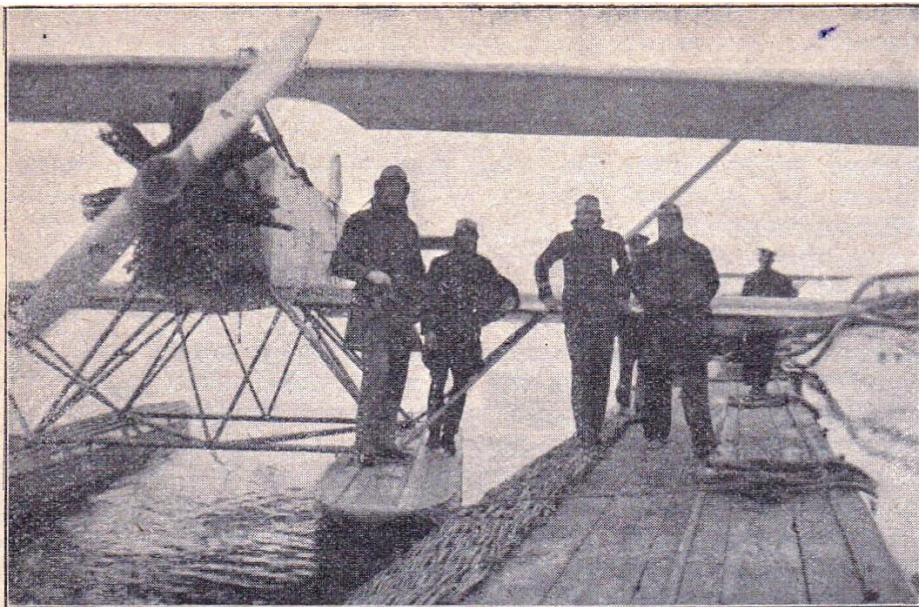
Door het zoeven genoemde kanaal, geachte lezer, , voer het bootje en zette mij af aan den steiger van het vliegekamp. Ha, ik zag het al, vette jekkers, dito kragen, bruine knuisten, gegroefde koppen, ik naderde een vliegekamp. Eenige handen gedrukt, dat was nu de Mok.

Een paar flinke hangars, een woongebouw voor officieren met dienstlokaliteiten, een dito voor manschappen en een lang houten vlot waaraan de machines gemeerd lagen.

Een daarvan zou mij zoo straks Nieuwediep op de kruin doen kijken.... ha, daar was de commandant.... gouden strepen, petten.... jekkers met „vinken” erop.. . . braniekoppen vanwege het metier .. . „Even kennis maken”.... officier-vlieger van der Kroef.... Ach U begrijpt het al.... een liefhebber voelt zich daar pas lekker.... eenige minuten later regende het vaktermen uit den mond van zoo juist genoemden vliegerofficier, hoofdzakelijk bestemd voor een kapitein van het Indische leger die ook van de partij was.. . . hoor.. . . Lynxmotoren.... P.K.'s.... vleugelbelasting.... bommenrekken.... metalen schroeven die stopten bij mitrailleurschieten, neen daar voelde de heer van der Kroef niets voor, hij prefereerde houten schroeven.... kruisdraden.... kijkers.... generatortje.... zendontvangers.... divingbommen.... pontons. Is het wonder dat die kerels lang jong blijven. Hoe kan men nu verdrogen achter een brullenden motor, de machine beheerschend met dat eindje gasbuis dat stuurknuppel heet. Ja zeker, achter een te hoog bureau, om half tien 't licht aan op een jeugdig, toch al kalend hoofd schijnend, meteen eindeloze berekeningen bijschemerend, zoo'n man is op zijn dertigste jaar oud. Maar hier op „de Mok” of op „de Kooy” (straks meer daarover) of op de Soesterbergsche vlieghei, kan men sportief zijn van professie, het werk brengt het mee.

Gij heeren met de vink op de linkerborst, de schroef op Uw kraag, honderden uren in uw vliegboek, gij zijt bevoorrecht. Prosit.

Later staan we in de gang van het officiersgebouw.



De leden van de Groep. V.l.n.r.: onze verslaggever, luit. t.z. Douw v. d. Krap, luit.-vlieger Vroon en een korp.-vlieger.

De heer Vroon zal mij vliegen. De „vink” plus de W van den waarnemer op zijn jas, officieervlieger-waarnemer, 10 jaren vliegerservaring staan mij ten dienste. Dat móet wel een succes worden. Changement de décor.

Daar komen mijn leeren jas, vliegkap, bril, elleboog handschoenen en een wollen das als een paardedeken.

Heeft U lezer, als niet-vlieger, dat gevoel wel eens gehad, dat gevoel van zelfvertrouwen dat de aardworm zoo noode mist, dat gevoel van je-ook-eens-sterk-denken dat U doortrilt bij het aantrekken van zoo'n leeren geval. Ik kon de haken en oogen wel niet zoo gauw vinden, maar na eenige oogenblikken zat toch alles gemonteerd. Toen werd de groep in elkaar getimmerd. Rechtsbuiten de luitenant ter zee-leerling-vlieger Douw van der Krap, linksbuiten een korporaal en in het midden officier-vlieger Vroon met als „waarnemer”, neen ik moet passagier zeggen, ondergeteekende, Uw verslaggever.

Even langs het weerbericht, hm, kon veel beter. . . vooruit maar, naar buiten, naar het vlot, via het vlot naar de L-9, een 2 persoons Fokker C-VII W, Lynxmotor van 220 pk.; op de ponton, op den vleugel, linkerbeen in de achtercockpit, rechterbeen, vanwege de lengte, met de hand bijgetrokken, zakken en. . . daar zitten we, achter het windscherm, kortom, de idylle is volkomen, van buitenaf gezien hooren we ook bij de Marine.

Kan het mooier? Een burger in een militair vliegtuig, een watervliegtuig nog wel.... drie kwartier vliegen.... hartelijk dank admiraal!

Een bolle sergeant klautert op de machine, grijpt den . startslinger, die achter mij opgeborgen blijkt, en start den motor. De Lynx begint te spinnen, een kleine siddering doorvaart het vliegtuig en mij, van louter genoegen. Even luisteren, de motor doet precies wat hij doen moet, „los” brult de vlieger, de tros waarmee de machine aan het vlot vastligt wordt achteruit gerukt; daar gaan we, de motor meerdert toeren en trekt ons in eenige seconden naar het midden van de koekepan, verder maar, het zeestraatje door, de deining wordt sterker, open water, we rijden op de golven.... Klets, een golf valt op den ondervleugel en maakt het windscherm doornat, bonk, een andere golf rolt onder de pontons door en is zoo hoog dat de staart op het water slaat, respect voor den vliegtuigbouw hoor,... daar zijn de buitenmannen, rechts en links dobberen de andere L-kisten.

De groepscommandant ziet het ook, steekt de hand op (het heroïeke manuaal uit de wereld van vleugels en vliegers der twintigste eeuw) en slaat haar snel neer, dat is het signaal voor den start, 220 paarden zwellen vól aan, sleuren ons bonkend over de golven, de stooten worden

snel minder, eigenlijk vliegen we al, maar het water raakt ons nog, 't duurt één seconde.... lós, vliegen, stijgen, weg zakt de Noordzee, ik geniet.

Hooger, 500 meter, we worden geslingerd dat 't een lieve lust is, hooger, 800 meter, wat een remous, de aarde is vrijwel onzichtbaar, nevelslierten gieren langs ons heen, ik kijk om, de andere kisten lijken wel haasje-over te spelen, verrukkelijk, de korporaal grijnst, een witte spleet in een bruinzwarten kop met twee glimmende nikkelomrande brilleglazen, ik grijns terug, de derde machine-Douw van der Krap lijkt wel minder snelheid te hebben, maar 't zal wel aan 't weer liggen,.. .. wat 's dat nou? de groepscommandant beduidt den vleugelmannen dat we gaan dalen, plots ligt de esquadrille zacht hellend voorover en glijdt met groote snelheid omlaag, we vlogen pas 12 minuten, een paar oogenblikken later rijden we weer op het water en taxiën op het vlot aan, we liggen vast.... „'k kan d'r niet dóór komen”, zegt de groepscommandant, er zijn veel te veel wolken en 'k heb geen spullen voor blindvliegen in de machine. Wat ik een ramp dacht te zijn, lezer, werd juist een extra-attractie, want toen het wat opklaarde, gingen we wéér weg, 'k had dus twee starts en twee landingen te pakken ; later kwam er iets meer licht, boven de wolken was het prachtig  
Wilt ge meer van de schoonheid in de lucht weten, wel ga dan óf vliegen of grijp Viruly. Neem, lees en geniet.

Mijn taak was U een indruk te geven van het vliegers-volk van de Mok. Ook daar in dat verlaten stukje Texel ligt een deel van onze zeemacht, dat met zijn, nu eenmaal bescheiden middelen, doet wat het kan. Men gaat er rustig zijn gang, houdt de vliegtuigen, die hoofdzakelijk voor instructiedoeleinden zijn, in goeden staat, houdt oefenvluchten en.... het belangrijkste, onze Marinemannen die de geschiktheid bezitten, worden daarvoor zeevlieger opgeleid. Onder de bekwame leiding van den Chef-instructeur van der Kroef krijgen ze bij hun zeebeenen, nog zeevleugels toe om ook in de lucht hun land te kunnen dienen.

**Tot ziens „de Mok”. Happy landings!**

**Nog wat! schreef ik hierboven.**

Den volgenden dag was het „Onze-Vloot-vaartocht”. Het detachement waarvan ik deel moest uitmaken embarkeerde op Hr. Ms. Douwe Aukes. Grappig was het te merken dat „Onze Vloot” zoo verschillende talen onder haar leden hoort spreken: „Kaak, die gaone faan mit de torrepeidaubaut, die faore feie herder, is det wet?”

Den Haag tuurt ook over de verschansing: „Oe, keek, die oode torpiedoebot gaet oek mie, wat slengert dat deng....!” Ja, ja zoo moet het zijn.... „steunende op de sympathie der geheele natie”. We varen al, langs het wachtschip en het directiegebouw, de mannen aan bakboord- in de houding, handen aan kleppen, het bootmansfluitje schrikt zijn eenvoudige nootjes door de Nieuwediepsche lucht, de pier, het fort, buiten zijn we.

Harde wind, golven, schuim, „volle kracht”, „Onze Vloot” vaart, mijnenoefening, één voor één plonsen ze over boord, het eentonige tellen van een matroos houdt er regel in.

Ik wandel tusschen de mijnen door op het werkdek. Met leekenoog kijk ik ze aan, die grijs geschilderde, genummerde, keurig onderhouden, op rails in 't gelid staande, stonzwijgende dikkoppen. Zij moeten 't doen.... de „Hertog Hendrik” zinkt nog steeds niet, de „Gelderland” breekt alle leeftijdsrecords, ja zij moeten het doen.... o, even een prettige gedachte, de onderzeedienst is er nog.... Schorer.... Doorman.... van der Kun.... Stille Hulde!

Verder weer, 's Middags ter Kooye. Wel niet met „de escadrille Poelman”, nee jammer genoeg niet, maar toch „ter Kooye” met een eskader Onze-Vloot-automobielen. De Kooy ontving ons

wel heel luisterrijk. De eerste officier was verheugd mensen te zien die zich niet louter afbrekend voor de Marine interesseerden. Begrijpelijk! Daar raasden ze al voorbij de C's en de D's. Een esquadrielle-aanval drong tot het publiek schijnbaar niet zoo erg door. Er werd hard gewerkt daarboven, uit iedere aanvaller stak dreigend de mitrailleur van den waarnemer. Het dankbaarst blijkt altijd nog te zijn bij vliegemonstraties, laag over het veld razen en:.. .. een nummertje stunten. Iemand zei mij „dat achteruitvliegen was leuk”, ik peinsde en antwoordde „... . ja dat was erg aardig”.

Sergeant van Dijk, U toonde ons veel schoons, het applaus na de landing was welverdiend. U is wel een echt Marineridder van-het-levier.

Mij rest nog mijn hartgrondigen dank te betuigen aan de navolgende autoriteiten voor hun welwillende medewerking. Z.E. admiraal Brutel de la Rivière voor zijn kostbare toestemming; oud-overste Wijmans voor zijn wonderen doende introductie; den luitenant ter zee adjudant Reynierse, die deze introductie realiseerde; overste Vreede en luitenant ter zee ter Poorten voor hun bereidwilligheid mij „zonder schending van het dienstgeheim” een vluchtigen indruk van onzen voortreffelijken onderzeedienst te laten opdoen; de luitenants ter zee van der Feer en Stroband voor hun zeer vriendelijke ontvangst op „de Mok”, met name den commandant betuig ik hier mijn groote erkentelijkheid; den officier-vlieger Vroon, die mij zoo kostelijk boven Jutterland rondpiloteerde en wel „last” maar vooral „not least” Ds. Vaandrager, den vlootpredikant wiens gastvrij Hoofdgrachtelijk perceel de operatiebasis was voor mijn vreedzame strooptochten.

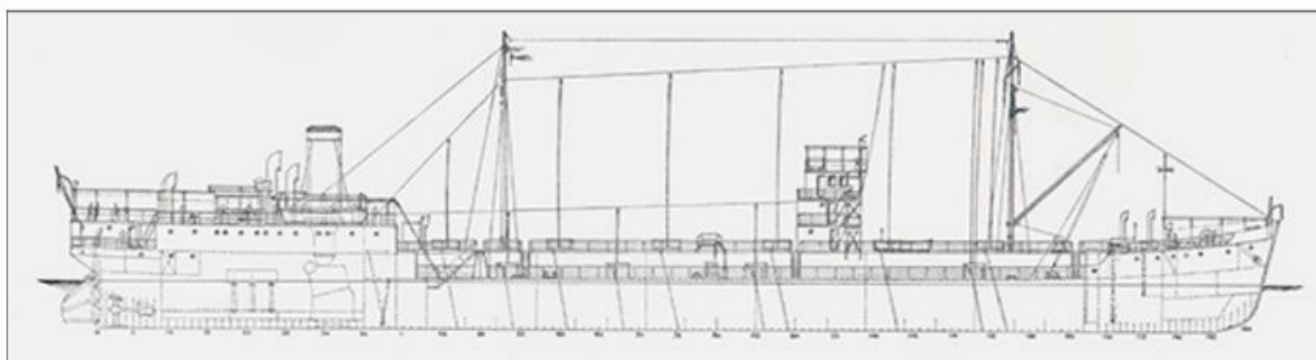
Lezer, gij zoudt misschien denken dat den Helder maritiem gesproken, louter fraais te aanschouwen geeft. Ach, neen, ware dat zoo! In de ontvangzaal ten paleize hangt een prachtig portret van den grooten Vlissingschen Michiel. Hij kijkt door DE RAMEN HEEN, tusschen de pieren door, het zeegat uit. Hij is somber gestemd. Hij wacht, steeds maar wacht hij.... op nieuwe schepen.

L. A. BODAN. Afd. Rotterdam.

26<sup>e</sup> jaargang, september 1934



## De bellen van de Rufina



*Zijaanzicht van de Rufina*

Op 12 juni 1937 liepen bij de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) te

Amsterdam vanaf helling 3, twee voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij N.V. gebouwde schepen van stapel. De beide stoomtankschepen werden in elkaars verlengde gebouwd en dat was op zich niet bijzonder, de afmetingen waren immers bescheiden n.l. lengte over alles 104,65 meter, breedte 17,07 meter en holte 4,51 meter.

Op het lage deel van de helling was het de Rosauro die op die dag als eerste het IJ in gleeed, een uur later gevolgd door de Rufina. Het was mevrouw Udema die in beide gevallen de dooprede uitsprak en de stapelloop in gang zette. In 1934, 1935 en 1936 gingen de Rosa, Rita en Renata beide schepen voor. Deze zogenaamde lake-tankers, varende voor de Royal Shell Group, hadden Willemstad als thuishaven. De overdracht van de Rufina vond plaats tijdens de proefvaart op 30 juli 1937.

Wat is nu de aanleiding van dit schrijven? Zoals wellicht iedereen weet, behoort een scheepsbel tot de vaste scheepsuitrusting. In de bel zijn in de regel de naam en het bouwjaar van het schip gegraveerd en dit maakt deze bellen dan ook tot een gewild collectorsitem. Het gaat nu niet over nut en noodzaak van de scheepsbellen maar specifiek over de bel van de Rufina, of beter gezegd, beide bellen van de Rufina.

Als onderdeel van de Stichting NDSMHerleeft beschikt het NDSM-werfmuseum al geruime tijd over een koperen "Rufina-bel".

Het was in 2017 toen er een reactie kwam van iemand die aangaf eveneens over een bel te beschikken die van de Rufina afkomstig was, inclusief ingegraveerde naam en jaartal. Dat riep voor ons beiden vragen op.



*31-1-1937, op de hoge kant van helling 3 de Rufina, op de lage kant de Rosauro. Rechts de Tegelberg*



*12-6-1937, vanaf helling 3 loopt de Rufina van 30-7-1937. Rufina overdracht op open zee Rechts de Tegelberg in aanbouw.*



Behalve dat de Rufina geen heel bijzonder schip was waarover dikke boeken zijn volgeschreven, ontbreekt het ook aan gedetailleerd fotomateriaal. Er is echter een zwart/wit foto waarop,



zij het vaag, een bel te zien is op het voorschip. Deze bel is qua afmetingen redelijk te vergelijken met het hoofd van een persoon die naast de bel staat.

De grootte van de bel is ongeveer die van het hoofd van deze persoon. Hoe is de aanwezigheid van twee bellen te verklaren? Een reconstructie geeft mogelijk een antwoord op deze vraag en daarvoor gaan wij terug naar de vijftigerjaren.

De Rufina was, na ruim 20 dienstjaren, feitelijk al afgeschreven, te Curaçao opgelegd en bestemd voor de sloop. Aannemelijk is dat toen de bel en ook andere memorabilia zijn verwijderd en vanaf dan bij deze of gene nu mooie sier maken. De Suezkanaalcrisis deed de vraag naar olietankers echter toenemen en dit was de aanleiding om de Rufina in 1956 weer in de vaart te brengen en werd daardoor voorlopig gered van de sloop.



*Eerste bel van de Rufina*



*Tweede bel van de Rufina*

Het kán zo gegaan zijn dat de oorspronkelijke zilverkleurige bel (kelkdiameter 31 cm) toen niet meer te traceren was en daarom, ten einde aan . Stichting NDSM-Herleeft 16 Nieuwsbrief 17 de regelgeving te voldoen, een andere bel is aanschafft. Deze koperen bel werd eveneens voorzien van de naam en bouwjaar. De afmetingen van deze bel zijn een paar maatjes kleiner (kelkdiameter 14 cm), was waarschijnlijk ook goedkoper en werd als tijdelijk gezien. Uiteindelijk zou de Rufina tóch gesloopt worden. Er zijn nog een paar verschillen. De bel is behoorlijk gehavend en zit aan een zijde vol krassen en pitten. Hoe is dit dan te verklaren?

De uitkomst ligt mogelijk in een artikel dat in het maritieme magazine De Blauwe Wimpel van januari 1998 is gepubliceerd. In deze uitgave is een ingekorte versie van het manuscript van Jan Aartsen geplaatst. Aartsen is als stuurman werkzaam geweest bij Shell Tankers en heeft gezocht naar informatie m.b.t. de Rufina.

Het verbaasde hem toen al dat er vrijwel niets over dit schip te vinden was dat verwees naar een aanvaring. Niet in officiële bronnen alleen een stukje summiere tekst in een krant, verder niets, nergens.

Het idee dat er aan het ontbreken van informatie een luchtje kleefde werd zijn drijfveer tot gedegen onderzoek. Deze nieuwsbrief leent zich niet tot het uitgebreid herhalen van dit verslag. Indien u meer informatie wilt ontvangen dan is een zoektocht naar de betreffende uitgave van de Blauwe Wimpel een goed begin. Hier slechts een hele korte samenvatting van het toen in de Blauwe Wimpel gepubliceerde verslag over wat er op 13 mei 1957 heeft plaatsgevonden.

## Tankers in aanvaring op Meer van Maracaibo

De tanker Rufina (3216 ton) van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Mij. te Willemstad, is in de nacht van maandag op dinsdag op het Meer van Maracaibo in aanvaring gekomen met de Noorse tanker Thorunn (10.173 ton), aldus meldt U.P. De Rufina, die vaart voor de Shell, had in Maracaibo ruwe olie geladen. De Thorunn was op weg om petroleum te laden.

Een Noorse zeeman van de Thorunn wordt vermist, acht opvarenden van de Rufina werden gewond. De Rufina kon drijvende worden gehouden en werd bij de ingang van het Meer van Maracaibo aan de grond gezet. Het schip is gisteren vlot gesleept. Vandaag zal de lading in een andere tanker worden overgepompt. Beide schepen werden bij de botsing zeer zwaar beschadigd. De aanvaring zou een gevolg zijn geweest van ongunstige weersomstandigheden.

16-5-1957 *Algemeen Handelsblad*

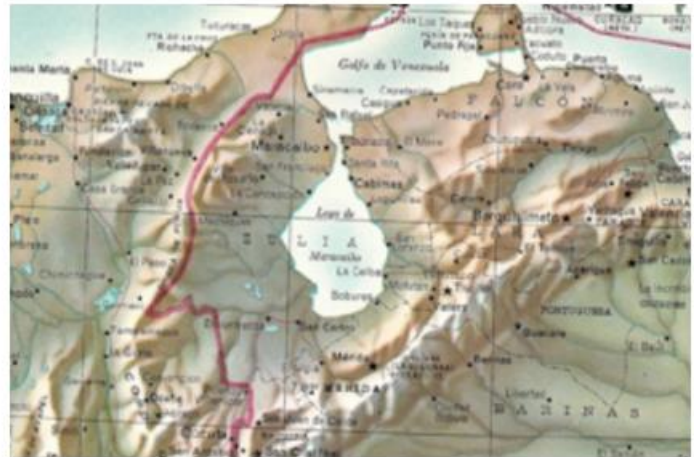
Op die dag vond in het Canal de la Barra in het Meer van Maracaibo (Venezuela) een aanvaring plaats tussen de Rufina en de tegemoet varende Noorse T2-tanker Thorunn. Dit geballaste schip was echter niet gasvrij. De geladen Rufina raakte met de stuurboordboeg de Thorunn t.h.v. de stuurboord ladingtank 2. De wrijvingswarmte, staal op staal, was dusdanig dat aanwezig gas in de ladingtanks explodeerde. Het gevolg een enorme steekvlam aan boord van de Thorunn en een gat zo groot als een huis. De explosie en daaropvolgende brand heeft op beide schepen een bemanningslid het leven gekost. Daarnaast raakten op beide schepen een aantal bemanningsleden licht tot zwaargewond vanwege brandwonden en/of door rondvliegende staal- en glassplinters.

Niet alleen splinters maar ook een omvangrijk brok losgescheurd staal en een tankdeksel belandde op de Rufina. De schade aan de Noorse tanker was gigantisch en ook aan boord van de Rufina was de chaos niet gering. Dit werd vergroot doordat ook op de Rufina nog een explosie volgde.

Wat de Rufina betraf was de schade het grootst op het voorschip aan stuurboord. De brug van de Rufina was verlaten en de machines draaiden achteruit. Hierdoor kwam de Rufina een tweede maal in

aanvaring met de Thorunn. Tot zover de aanvaring. Uitgaande van de positie van de bel op het voorschip is de schade aan stuurboordzijde van de bel hierdoor mogelijk te verklaren. Het voorschip van de Rufina maakte water en zakte dieper tot op de bodem. Het achterschip bleef echter boven water. Het Noorse schip bleef drijven en is voor anker gegaan. Dat er over deze ramp door Aartsen niets is teruggevonden, heeft hem sterk verbaasd. Het ging immers niet om een beetje lakschade. De Rufina is, waarschijnlijk op Curaçao, alsnog gesloopt. Wel zeker is dat de tweede bel nadien naar Nederland is gekomen en bij zijn dienstverlating aan een Shell employé is geschonken.

Het verhaal is een dramatische story, veel slachtoffers, veel schade en dan de vraag hoe het verder ging m.b.t. de schuldvraag en de juridische afwikkeling.



*Het Maracaibo-meer in het midden*

Dit laatste laat ik buiten beschouwing.  
Probeer de betreffende Blauwe Wimpel in uw bezit te krijgen.

Dan leest u ook het verhaal over een mogelijke doofpottheorie m.b.t. deze ramp zoals door Aartsen is beschreven.

Bron



*De schade is goed zicht- en voelbaar*

---

## Een terugblik in het maritieme verleden deel 1

De mobilisatie van de zeemacht in 1914 en in 1939

### ***Het voorspel tot 1914***

Voor het verkrijgen van een begrip over de oorzaken van de eerste wereldoorlog in 1914 dient men terug te gaan tot 1870.

De periode 1870-1914 wordt gekarakteriseerd door de macht van Duitsland, de zwakte van Frankrijk en de onverschilligheid van Engeland.

De eerste helft van deze periode, die ook wel het tijdvak van de gewapende vrede wordt genoemd, werd geheel beheerst door Bismarck. In het algemeen kan men wel zeggen, dat de politiek van Bismarck vredelievend was, aangezien hij bevreesd was, dat het Duitse rijk, dat hij had opgebouwd, in een volgende Europese oorlog aan zijn einde zou komen. Ook de staatslieden van de andere Europese landen hebben eigenlijk de oorlog niet gewild. Doch er waren enkele factoren, die een rol speelden in het onvermijdelijk maken van de oorlog.

**1** Politieke tegenstellingen in het Europese statensysteem. Vooral de Frans- Duitse tegenstelling was hierbij van groot belang. Immers met de vrede van Frankfurt van 10 mei 1871, waarbij een eind gemaakt werd aan de Frans-Duitse oorlog van 1870 - 1871, moest Frankrijk Elzas-Lotharingen aan Duitsland afstaan en bij de Fransen wekte dit een gevoel om revanche te nemen. De belangrijkste drager van de revanchegedachte was de Franse politicus Gambetta (1838 - 1882) wiens uitspraak 'N'en parlons jamais, mais y pensons toujours' tot een geveugelde uitdrukking werd.

**2** Het streven van Rusland om de zeestraten naar de Oostzee en de Middellandse zee te beheersen; vooral de Dardanellen speelden een grote rol in de Russische politiek. Deze Russische drang naar warme wateren in zuidwestelijke richting stuitte vooral op verzet van Engeland, die zijn belangen in de Middellandse zee hierdoor bedreigd voelde.

Bovendien kwam ook Oostenrijk in dit gebied naar voren, aangezien dit land na 1866 in zuidoostelijke richting naar compensatie ging zoeken na zijn uitschakeling in de Duitse politiek. In deze kwestie koos Duitsland de zijde van Oostenrijk en uiteindelijk leidde dit weer tot het Frans-Russische verbond van 1893.

Bismarck volgde een politiek van verbonden, welke uiteindelijk de Europese staten in 2 kampen moest splitsen, die tegenover elkaar kwamen te staan.

**3** De expansie van de Europese staten in Afrika en Azië was eveneens van belang. Rond 1900 stond de Duitse diplomatiek nog vrij sterk door de koloniale rivaliteit tussen Engeland aan de ene kant en Frankrijk en Rusland aan de andere kant. Het is begrijpelijk, dat dit alles nog meer aanleiding gaf tot wrijving tussen de verschillende staten.

**4** Van groot belang was ook de rivaliteit tussen Engeland en Duitsland op het gebied van de vlootbouw. De geforceerde bouw van Duitsland's vloot was er de aanleiding toe, dat Engeland en Frankrijk toenadering zochten. Via de Entente Cordiale kwamen Engeland, Frankrijk en Rusland tot de Triple Entente. De bouw van de Dreadnought in 1906 had als gevolg, dat alle slagschepen, welke tot dat jaar gebouwd werden, verouderd waren. Dit betekende, dat alle mogendheden met een grote zeemacht, hun bouwprogramma's konden schrappen en opnieuw moesten beginnen met het maken van plannen. Tevens betekende dit voor Engeland, dat zijn overwicht op zee, die hij in de vorige eeuw had opgebouwd, praktisch was verdwenen. Voor Engeland was het bovendien van groot belang, dat omstreeks deze tijd de liberalen aan de regering kwamen en zij waren voorstanders van een beperking van de bewapening!!

'British numerical superiority in up-to-date battleships had been sacrificed by the completion of the revolutionary Dreadnought in 1908'.

**5** Duitsland had met Italië en de Donaumonarchie een verbond gesloten, de Dreibund (20 mei 1882). Hierin vormde Italië echter de zwakke schakel, mede in verband met de Italiaanse irredenta in Oostenrijk-Hongarije.

**6** Een andere factor was de nationalistische propaganda, die zich in alle staten van een steeds groter wordende volksmassa meester maakte. Vooral de nationale bewegingen van de volken in Oost en Midden Europa speelden hierbij een grote rol. In de Donaumonarchie vormde het Servische nationalisme een grote dreiging, die in de Balkanoorlogen aan kracht won.

**7** In het economische vlak lagen ook enkele wrijvingspunten. Na 1870 kwam Duitsland meer en meer naar voren en begon een ernstige bedreiging te vormen voor Frankrijk en vooral voor Engeland. In 1865 produceerde Duitsland minder staal dan Frankrijk, doch tegen 1900 was de Duitse staalproductie groter dan die van zijn twee rivalen bij elkaar. De Engelse totale export bedroeg in 1898 ongeveer 1.200.000.000 dollar, die van Duitsland in hetzelfde jaar ongeveer 850.000.000 dollar. Vijftien jaar later bedroegen deze cijfers respectievelijk ongeveer 2.520.000.000 en 2.490.000.000 dollar!



Aartshertog Franz Ferdinand  
(foto: Google)

Zo stonden de landen, in kampen verdeeld, tegenover elkaar. Het wantrouwen aan beide zijden was groot en men had zich zwaar gewapend om op eventualiteiten voorbereid te zijn. Het lont, dat dit kruitvat tot ontploffing zou brengen, werd op 28 juni 1914 ontstoken toen de Oostenrijkse troonopvolger, aartshertog Franz Ferdinand, en zijn gemalin, de hertogin van Hohenberg, te Serajewo werden vermoord door een Joegoslavische nationalist, Gavrilo Princip (1894-1918), lid van een Bosnisch-Servische nationalistische jongerenorganisatie.

Oostenrijk-Hongarije had zich steeds meer bedreigd gevoeld door het Servische nationalisme en benutte nu deze moord om met Servië af te rekenen. Op 23 juli diende Wenen een ultimatum in bij Belgrado, doch Servië willigde dit ultimatum niet geheel in.

Op 28 juli 1914 verklaarde Oostenrijk de oorlog aan Servië. De gebeurtenissen volgden elkaar nu snel op. Rusland voelde er niets voor, dat Servië van de kaart zou verdwijnen en

mobiliseerde zijn gehele krijgsmacht. De Duitsers eisten een herroeping van dit bevel tot mobilisatie, doch toen hier niets op gehoord werd, werd op 1 augustus door Duitsland de oorlog verklaard aan Rusland. In een ultimatum aan Frankrijk eiste Duitsland vervolgens de neutraliteit van Frankrijk, die echter werd afgewezen. Op 3 augustus verklaarde Berlijn nu de oorlog aan Parijs. Op dezelfde dag marcheerden de Duitse troepen België en Luxemburg binnen. Voor Engeland was de schending van de neutraliteit van deze landen genoeg om op 4 augustus Duitsland de oorlog te verklaren.

Het begin van de eerste totale oorlog was er!

### ***De toestand in Nederland***

Nederland zou in de eerste wereldbrand neutraal blijven. Aanvankelijk zag dit er niet naar uit. Immers in 1905 had Von Schlieffen (1835 - 1913), chef van de Duitse generale staf (sinds 1898), zijn beroemde plan ontworpen. Dit plan hield in, dat in geval van een oorlog op 2 fronten tegen Frankrijk en Rusland, op het oostelijke front aanvankelijk een defensieve stelling zou worden ingenomen. Hierdoor zou Duitsland in staat zijn om zoveel mogelijk troepen te concentreren teneinde Frankrijk op een krachtige, snelle wijze te omvatten over de noordelijke vleugel via een inval in Nederlands Limburg en België.

In 1906 werd Alfred graaf Von Schlieffen als chef van de generale staf echter opgevolgd door Helmuth von Moltke (1848 - 1916), die het Schlieffenplan enigszins wijzigde en bepaalde, dat de neutraliteit van Nederland niet geschonden zou worden. Hiervoor waren verschillende redenen aanwezig:

**a** Onder Colijn had Nederland veel gedaan om zijn defensie te verbeteren en het verzet zou wel eens zo groot kunnen zijn, dat te grote krachten onttrokken zouden moeten worden aan de opmars door België.

**b** Bovendien vreesde Von Moltke, dat de Nederlandse kust en de Schelde voor de Engelsen zouden worden opengesteld.

**c** Een neutraal Nederland zou tenslotte wel eens van belang kunnen zijn voor de voorziening van levensmiddelen van Duitsland. Engeland had belang bij de neutraliteit van Nederland, aangezien het geen Duitse basis aan de Nederlandse kust wenste.

Voor de Nederlandse regering en bevolking kwam de oorlog als een volkomen verrassing. De regering (sinds 29 augustus 1913 onder leiding van mr. P. W. A. Cort van der Linden (1846 - 1935)) was zich wel bewust van een oorlogsdreiging, maar men had een oorlog onmogelijk geacht. Had Treub (1858 - 1931), minister van financiën van 1914 - 1916, immers niet geschreven: 'Men had in de laatste jaren al zoo dikwijls gelezen van dreigende conflicten van ernstigen aard tusschen de groote mogendheden, die telkens vóór het tot een uitbarsting kwam, langs diplomatieken weg waren bijgelegd. Zóó zou het ook nu wel gaan'.

Toch werden meteen maatregelen genomen door de regering om de situatie het hoofd te bieden. Een Koninklijk besluit van 30 juli verklaarde, dat er oorlogsgevaar bestond in de zin der wet en op dezelfde dag werd de eerste neutraliteitsproclamatie door Nederland afgekondigd. Grens- en kustwacht- afdelingen alsmede bewakingsdetachementen van de landweer werden opgeroepen. Op 31 juli 1914 volgde de algemene mobilisatie.



Luitenant-generaal C.J. Snijders. (foto: beeldbank NIHM)

Alle dienstplichtigen van de zee- en landmacht moesten zich op 1 augustus melden op de plaats, zoals die in hun zakboekjes stond aangegeven.

De mobilisatie verliep zeer vlot en op 2 augustus hadden de troepen hun stellingen betrokken. Op 1 augustus was de chef van de generale staf, luitenant-generaal C. J. Snijders (1852 - 1939), door de regering benoemd tot opperbevelhebber van de land- en zeemacht. Generaal Snijders had er op gestaan, dat in zijn instructie duidelijk naar voren zou komen, dat hij voor zijn krijgsbeleid en voor de wijze waarop hij zijn gezag uitoefende, verantwoordelijk zou zijn aan de regering. In artikel 6 van zijn instructie, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 31 juli 1914, nummer 101, stond deze eis van de generaal vastgesteld. Hij stond hierdoor onafhankelijk van de minister van oorlog dan wel van marine.

### ***De Nederlandse marinepolitiek vóór 1914***

Met de overgang van de 19e in de 20e eeuw was de stoomvaart opgekomen en behoorde de zeilvaart tot het verleden. Grote triomfen werden gevierd door de ontwikkeling van de exacte wetenschappen en de voortschrijding van de techniek.

Oost en West ontwaakten en een sterke intensivering van het handelsverkeer was het gevolg van de steeds groeiende industrialisering.

Nederlands Indië was een geheel andere plaats gaan innemen in de nationale en de internationale politiek. Het Nederlandse gezag werd geleidelijk aan uitgebreid en geconsolideerd. De archipel nam snel in groei en bloei toe. Het land kreeg grote betekenis als leverancier van wereld stapelprodukten en het werd een belangrijke afnemer op de wereldmarkt.

Nederlands Indië geraakte uit zijn isolement door de ontwaking van geheel Azië.

In 1889 kwam duidelijk aan het licht, dat de zeemacht in een onvoldoende staat verkeerde en de minister van marine Dyserinck (1838 - 1906) gaf een opdracht aan een commissie om na te gaan welk aandeel de marine bij de landsverdediging behoorde te hebben. De commissie werd benoemd bij Koninklijk besluit van 3 maart 1890. Een andere commissie, benoemd bij Koninklijk besluit van 27 juli 1889, moest een herziening ontwerpen betreffende de kostenverdeling tussen Nederland en Nederlands Indië.

De conclusies waren, dat men moest komen tot vervanging van het oude materiaal door nieuwe

schepen, die ten volle strijdwaardig waren. In 1893 stelde de minister van marine voor 10 pantserschepen te bouwen, waarvan 3 in hetzelfde jaar op stapel werden gezet. Dit werden Hr. Ms. Piet Hein, Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Kortenaer, schepen van slechts 3400 ton water- verplaatsing met een hoofdbewapening van 3 kanons van 21 cm en 2 kanons van 15 cm. Om de kosten niet te hoog te maken, moesten 9 kanonneerboten hun kanon van 21 cm afstaan!

In 1895 was de minister van marine, jhr. H. M. van de Wijck (1843 -



*Pantserschip Hr. Ms. Evertsen (foto: Pinterest)*

1932), echter van oordeel, dat de marine meer met kruisers, dan met kleine pantserschepen was gediend en dit leidde tot de bouw van 3 pantserdekschepen van 3900 ton in 1895 en nog eens 3 pantserdekschepen van 4000 ton in 1897, respectievelijk Hr. Ms. Holland, Hr. Ms.

Zeeland, Hr. Ms. Friesland en Hr. Ms. Utrecht, Hr. Ms. Gelderland en Hr. Ms. Noordbrabant. De hoofdbewapening bestond uit 2 kanons van 15 cm en 6 kanons van 12 cm. De maximum snelheid bedroeg 19 a 20 knopen.

Minister Van Wijck was doordrongen van de grote betekenis voor Nederland van het behartigen van zijn maritieme belangen. Hij had met zijn plannen voortgebouwd op de conclusie van de commissie van 1889, dat de scheepsmacht in Indië zou moeten bestaan uit een kern van 6 krachtige oorlogsschepen, welke de Nederlandse rechten in dat gebied zouden kunnen verdedigen. Voorts moesten er kleinere schepen voor politionele diensten komen, alsmede materieel voor lokale verdediging en enkele schepen voor opnamewerkzaamheden.

Onder de minister van marine, vice-admiraal jhr. J. A. Roëll (1838 - 1924), werd de bouw van een pantserschip, Hr. Ms. Koningin Regentes, van ongeveer 5000 ton toegestaan voor de algemene dienst en voor Nederlands Indië. Nog steeds was men echter niet gekomen tot schepen, die ten volle strijdwaardig waren. Immers in het buitenland werden reeds schepen van 10000 ton gebouwd. Bij de begrotingen tot 1905 werden nog 4 schepen van ongeveer 5000 ton gebouwd, Hr. Ms. De Ruyter (1901), Hr. Ms. Hertog Hendrik (1902), Hr. Ms. Maarten Harpentsz. Tromp (1904) en Hr. Ms. Jacob van Heemskerck (1906).

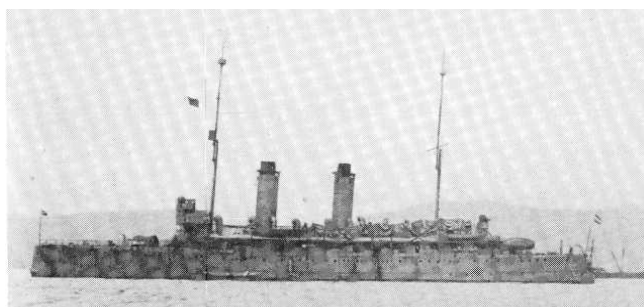
De eerste grotere torpedoboten, de G-boten, van 140 ton en een snelheid van 25 knopen stamden ook uit deze tijd. Met deze nieuwbouw was het einde van de zeilfregatten en de oude gepantserde vaartuigen ingeluid.

De ontwikkeling van de politieke toestand in het begin van de 20e eeuw gaf de regering de overtuiging, dat de Nederlandse zeemacht verder versterkt moest worden. De minister van marine W. J. Cohen Stuart oordeelde het in 1906 nodig, dat er voor Nederland nog een pantserschip type Heemskerck werd gebouwd alsmede 4 pantserschepen van 7000 ton voor Nederlands Indië. Deze beperking van 7000 ton hield verband met de diepte van de toegangen tot de vlootbasis te Soerabaja. Naast de beperking betreffende de waterverplaatsing werden de afmetingen van de schepen ook nog bepaald door de doorvaartwijdte van de Oosterdoksuis te Amsterdam; deze sluis gaf toegang tot het marine-etablissement te Amsterdam en tot de werf aldaar! Het gevolg was, dat een 'compromis-schip' van stapel liep, Hr. Ms. De Zeven Provinciën, van 6500 ton waterverplaatsing. De hoofdbewapening bestond uit 2 kanons van 28 cm en 4 van 15 cm. In 1910 vertrok het schip naar Indië.

Intussen was in 1906 bij Koninklijk besluit van 3 augustus een commissie ingesteld met de opdracht 'aan Hare Majesteit voorstellen te doen tot herziening van den inhoud van het Koninklijk besluit van 27 juli 1896 (staatsblad no. 141) in dier volge, dat eene doelmatige samenstelling en indeeling der zeemacht in Nederlandsch-Indië ook in den vervolge mogelijk zij, en dat de uitgaven voor die zeemacht naar billijkheid tusschen de staatsbegroting en de begroeting van Nederlandsch-Indië worden verdeeld'. Bij de installatie van de commissie, op 5 september, werd de commissie uitgenodigd advies te geven over de samenstelling van de vloot, welke nodig was om in de Oost de Nederlandse neutraliteit te handhaven of een aanval van buitenaf te weerstaan. De aanbevelingen, die deze commissie deed, hebben er echter toe geleid, dat er van de aanbouwplannen niet zoveel terecht is gekomen. In de nu volgende jaren werden slechts 8 torpedootjagers type Wolf (480 ton, 30 mijl) gebouwd, alsmede de 2 eerste speciale mijnenleggers Medusa en Hydra. Voorts ging men door met de ontwikkeling van de onderzeeboot, waarvan de eerste in 1906 in dienst van de marine was gesteld.



*Anti-luchtdoel oefening met het kanon van 3,7cm. aan boord van Hr. Ms. Holland. Met lette op de verlichting van de pelorus*



Hr. Ms. Holland tijdens de eerste wereldoorlog

Deze toestand duurde tot 1912, toen de internationale toestand in Nederland het besef bracht, dat er iets gedaan moest worden indien men in geval van oorlog, de neutraliteit wilde handhaven. Bij Koninklijk besluit van 5 juni 1912 werd nu een staatscommissie ingesteld, onder voorzitterschap van de minister van binnenlandse zaken, mr. Th. Heemskerk (1852 - 1932), met de opdracht de verdediging van Nederlands Indië te herzien gezien vanuit een staatkundig, financieel en technisch oogpunt. Het rapport van deze commissie kwam echter te laat. In juli 1914 zou het in behandeling worden genomen. Op 2 augustus brak de oorlog uit. Het rapport, dat een indrukwekkend aanbouwplan voorstelde, waaronder de bouw van 9 pantserschepen van 21000 ton (hoofdbewapening 8 kanons van 34 cm, 16 kanons van 15 cm en een snelheid van 21 knopen), werd in de ijskast gestopt en vergeten! In 1912 werden in de nieuwsbladen advertenties geplaatst om de bevolking op te roepen tot het geven van vrijwillige bijdragen voor een 10e pantserschip.

### ***De mobilisatie van de zeemacht in 1914***

De taak van de marine in deze tijd was in hoofdzaak tweeledig:

- 1 Het verlenen van medewerking aan de verdediging van Nederland. Hierbij speelde het leger de voornaamste rol en de marine een meer ondergeschikte rol.
- 2 De verdediging van Nederlands Indië, die in hoofdzaak moest geschieden door de vloot. Op 26 juli 1914 waren er in verschillende stellingen reeds bevelen ontvangen om de nodige maatregelen voor een mobilisatie van de strijdkrachten te nemen. De volgende dag werden de schepen, welke op zee waren, teruggeroepen. Mijnenleggers werden in dienst gesteld en gereedgemaakt voor hun taak. Voorts werden de in dienst zijnde torpedoboten en onderzeeboten eveneens in orde gemaakt voor de oorlog. De voorlopige militaire kustwacht werd ingesteld en men begon met het terugroepen van het vrijwillig personeel, dat met verlof was.

Weer een dag later, op 28 juli, kreeg de vloot order om over te gaan tot de bewaking van de kust.



Bij de bewaking van de kust moesten de pantserscheperen en de torpedoboten de zeegaten onder hun hoede nemen, terwijl de onderzeeboten op verschillende punten op de kust patrouilleposten kregen aangewezen. Hierbij kregen de schepen de volgende opdracht: 'Zeegaten bewaken en bij vertreding bepaling Koninklijk besluit toelating vreemde oorlogsscheperen protesteren en draadloos bericht zenden.

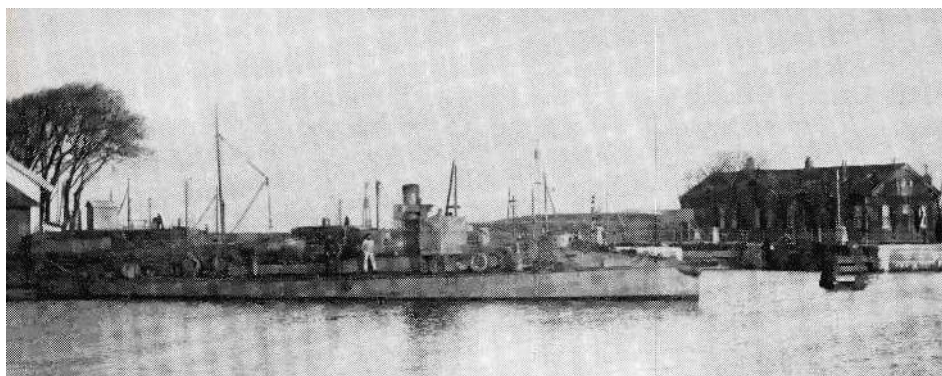
Bij mobilisatie wordt toegang vreemde oorlogsscheperen bij Koninklijk besluit geheel verboden voor alle zeegaten. Indien dan overtreding geconstateerd wordt, dan overtreder waarschuwen, zoo mogelijk eerst mondeling of per sein, daarna scherp schot voorover, vervolgens scherp schot door tuig, tenslotte bij volharding der overtreding den overtreder met torpedoboot of onderzeeboot aanvallen en torpederen'. Op 30 juli werd het waarschuwingstelegram voor een aanstaande mobilisatie door de regering verzonden. Voor de Koninklijke marine betekende dit, dat men nu begon met de gereedmaking van de nodige vaartuigen voor de uitoefening van de onderzoekingsdienst en voor het leggen van de oorlogsbetonning. Schepen, welke niet in dienst waren, werden gereed gemaakt en gedeeltelijk in dienst gesteld.

Bij Koninklijk besluit van 30 juli 1914 werd het Koninklijk besluit van 30 oktober 1909, welke de toelating van vreemde oorlogsscheperen in de Nederlandse territoriale wateren en het daarbinnen gelegen Nederlandse watergebied betrof, tijdelijk buiten werking gesteld. Dit was de eerste Nederlandse neutraliteitsproclamatie. Het Koninklijk besluit van 1909 bepaalde, dat 3 oorlogsscheperen van een oorlogvoerende mogendheid zich terzelfder tijd in Nederlandse wateren mochten bevinden, wat in overeenstemming was met artikel 15 van de conventie van 18 oktober 1907. Bij het besluit van 30 juli 1914 werd het verblijf van oorlogsscheperen van vreemde mogendheden in Nederlandse wateren geheel ontzegd, behalve in geval van nood, zeegevaar of averij.

De volgende dag volgde de uitvaardiging van de algemene mobilisatie. Bij de marine beschikte men over een vrij groot contingent vrijwilligers. Dit betekende, dat men met het verplaatsen van personeel, dat bij de mobilisatie een andere bestemming zou krijgen, niet behoefde te wachten op de opkomst van de militia. Zo begon men reeds op dezelfde dag, 31 juli, met het vervoer van dit vrijwilligerspersoneel.

Eveneens op deze dag werd de onderzoekingsdienst ingesteld. Dit betekende, dat op de Westerschelde en voor de zeegaten van Goeree, Hoek van Holland, Texel en Terschelling een vaartuig, hetzij een loodsvaartuig hetzij een sleepboot, werd gestationeerd met een marineofficier aan boord. De bemanning van de schepen werd echter niet gemilitariseerd. De opdracht luidde binnenkomende schepen te onderzoeken met de bedoeling zekerheid te krijgen, dat men niet met een kleine macht een onverwachte aanval zou doen op belangrijke punten aan de wal. Zodra na de mobilisatie meer militair personeel beschikbaar was gekomen,

zou de onderzoekingsdienst kunnen worden vervangen, dan wel worden gesteund door gewapende schepen van de bewakingsdienst.



*Hr. Ms. Christiaan Cornelis*

De bewaking van de bovenrivieren werd ingesteld door middel van zee- en riviersleepboten, welke gehuurd werden, bewapend met 3.7 cm kanons en bemand met marinepersoneel. Deze schepen waren aangekocht of ingehuurd. Tenslotte werden op 31 juli de officieren van de Koninklijke marine-reserve opgeroepen en werd de militaire kustwacht volledig ingesteld. Door de mobilisatie had de Koninklijke marine onder de wapenen gekregen de lichten van 1909 tot en met 1914. Hoewel de opkomst snel verliep, kwamen vele miliciens eerst later op, aangezien zij met vissersvaartuigen buitengaats waren. Begin augustus 1914 bedroeg de sterkte van het marinepersoneel in Nederland ruim 9000 man.

Wat betreft het materieel was de toestand op 1 augustus 1914 als volgt.

Kort voor de mobilisatie waren de pantserscheperen Hr. Ms. Evertsen en Hr. Ms. Piet Hein, alsmede de pantserdekscheperen Hr. Ms. Friesland en Hr. Ms. Utrecht van de sterkte van de vloot afgevoerd.

Gereed voor de dienst in Nederland waren:

**I** 3 pantserdekscheperen, Hr. Ms. Zeeland, Hr. Ms. Gelderland en Hr. Ms. Noordbrabant. Hr. Ms. Zeeland werd op de Schelde vóór Vlissingen gestationeerd, de twee andere schepen werden aangewezen voor het patrouilleren van de Noordzeekust onder het bevel van de directeur en commandant te Willemsoord, sinds 1 maart 1915 commandant der marine te Willemsoord. In reparatie lagen Hr. Ms. pantserschip De Ruyter en Hr. Ms. pantserdekschip Holland, welke juist uit de Oost waren teruggekeerd.

**II** 7 mijnenleggers, namelijk Hr. Ms. Medusa en Hr. Ms. Hydra, voorts de kanonneerboten Hr. Ms. Balder, Hr. Ms. Hadda, Hr. Ms. Vidar, Hr. Ms. Vos en Hr. Ms. Havik, welke tot mijnenlegger waren omgebouwd.

**III** 1 pantserboot, Hr. Ms. Gruno. Twee pantserboten, Hr. Ms. Brinio en Hr. Ms. Friso, waren praktisch gereed.

**IV** 7 kanonneerboten, Hr. Ms. Njord, Hr. Ms. Tyr, Hr. Ms. Braga, Hr. Ms. Wodan, Hr. Ms. Hefring, Hr. Ms. Freyr en Hr. Ms. Thor.

**V** 25 torpedoboten, waarvan 10 van het type Ardjoeno, 12 G-boten en 3 K-boten. Deze schepen bezetten posten in de bewakingsdienst en patrouilleerden voor de zeegaten en voor de kust. Voorts werden zij ook gebruikt voor transportdiensten.

**VI** 5 onderzeeboten, namelijk de boten I tot en met IV en Hr. Ms. K I.

De laatste boot was bestemd voor de dienst in Nederlands Indië, doch bleef, in verband met de mobilisatie, voorlopig aangewezen voor de dienst in Nederland. Hr. Ms. K I vertrok eerst op 12 september 1916 van Nederland naar Indië, gesleept door de sleepboot Witte Zee. De schepen werden verdeeld over de maritieme stellingen en de positie IJmuiden.

Meteen op 1 augustus kon men beginnen met het leggen van mijnversperringen in enkele belangrijke aanlooproutes aan de Nederlandse kust. Tevens werd begonnen met het opnemen van de vredesbetonning en het leggen van de oorlogsbetonning. Op 4 augustus was deze taak reeds voor het grootste gedeelte gereed. De lichtscheperen Terschellingerbank en Haaks werden naar binnen gebracht. Met uitzondering van IJmuiden, Scheveningen, Hoek van Holland en Westhoofd werden de kustlichten gedoofd.

Voorraden levensmiddelen, steenkolen en uitrustingsgoederen werden opgeslagen.

Hulphospitalen werden ingericht.

Op de bovenrivieren werd een bewakings- en onderzoekingsdienst ingesteld. De eerste maatregelen werden reeds op 26 juli 1914 getroffen, waarop op 28 en 29 juli de riviersleepboten Volharding I, Volharding III, Metje Cornelia, Cosmopoliet, Goudvisch en

Ordonnans met geschut of mitrailleurs werden bewapend. Aan enkele van deze sleepboten werden noodzakelijke reparaties verricht. De schepen werden voorts bemand en uitgerust om de bewakingsdienst op de bovenrivieren uit te oefenen.

Op het gebied van personeel werden onder andere de volgende maatregelen genomen.

**I** De oudste jaars adelborsten werden op de vloot geplaatst; de jongste jaars werden met verlof gezonden.

**II** In Leiden werd de kweekschool voor de zeevaart gesloten.

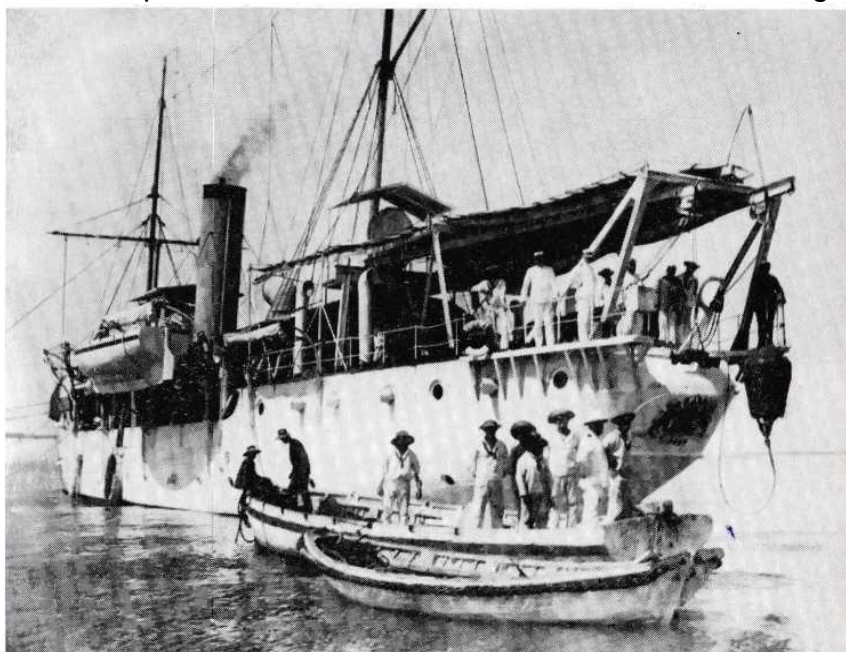
**III** Dertig lichtmatrozen en jongens ouder dan 16 jaar, die de opleiding aan boord van Hr. Ms. Van Galen te Hellevoetsluis volgden, werden gedetacheerd in de Nieuwe Hollandse waterlinie.

**IV** Van de matrozenopleiding te Willemsoord gingen die leerlingen, die niet naar de opleiding voor onderofficier gingen, naar actieve schepen, naar de Oost en naar Vlieland, Terschelling en Ameland. Op deze eilanden

was een bezetting gelegd voor de bewaking van de kust en de bescherming van de mijnversperringen.

Te Terschelling werd Hr. Ms. kanonneerboot Geep als logementschip gestationeerd.

**V** In IJmuiden werd de kanonneerboot Hr. Ms. Ever gestationeerd als logementschip voor de bemanning van de snelvuurbatterij, welke daar was opgericht.



*Hr. Ms. Siboga als mijnlegger met een Sautter Harlé mijn*

in Nederlands Indië had de marine 2 geheel verschillende opdrachten te vervullen, namelijk:

**a** de verdediging van de archipel en

**b** de handhaving van de neutraliteit. De Koninklijke marine beschikte hiervoor over het Nederlands eskader in Oost Indië en de Indische militaire marine.

Het eskader stond bij het uitbreken van de oorlog onder bevel van kapitein ter zee F. Bauduin en bestond uit de volgende schepen:

de pantserschepen Hr. Ms. De Zeven Provinciën, het vlaggeschip van de eskadercommandant, Hr. Ms. Koningin Regentes, Hr. Ms. Maarten Harpertsz. Tromp en Hr. Ms. Hertog Hendrik, alsmede de torpedootjagers Hr. Ms. Panter, Hr. Ms. Vos, Hr. Ms. Hermelijn, Hr. Ms. Lynx, Hr. Ms. Jakhals en Hr. Ms. Bulhond. Aan het eskader werden toegevoegd Hr. Ms. flottieljevaartuig Assahan van de Indische militaire marine en Hr. Ms. opnemingsvaartuig Van Gogh. Voorts werden de Lemaire (3025 brt) en de Camhuys (2776 brt) van de Koninklijke pakketvaart maatschappij ter beschikking gesteld van de eskadercommandant als voorraadschepen. Met uitzondering van de laatste 4 schepen waren de overige schepen uitgerust met draadloze telegrafie. Aan de wal bevonden zich draadloze telegrafie stations te Sabang, Sitoebondo, Ambon, de marinewerf te Soerabaja en het departement van marine te Batavia.

De Indische militaire marine bestond uit 2 mijnenleggers (Hr. Ms. Serdang en Hr. Ms. Siboga), 1 flottieljevaartuig (Hr. Ms. Mataram), 9 torpedoboten, alsmede 3 opnemingsvaartuigen. Voorts kon men beschikken over de schepen van de gouvernementsmarine.

In West Indië bevonden zich de pantserschepen Hr. Ms. Kortenaer en Hr. Ms. Jacob van Heemskerck, die patrouilletechten uitvoerden ter handhaving van de neutraliteit. Reeds eerder was echter besloten (ministeriële beschikking van 21 oktober 1913, nummer 74) dat de permanente stationering van een oorlogsbodem in de Caraïbische zee voorlopig werd opgeheven. In het periodieke vlagvertoon in de Westindische wateren zou dan worden voorzien door van tijd tot tijd schepen daarheen te zenden, die in Nederland in dienst waren. Het gevolg was dan ook, dat Hr. Ms. Kortenaer op 1 oktober 1914 de Caraïbische wateren verliet en dat Hr. Ms. Jacob van Heemskerck op 28 mei 1915 volgde.

West Indië werd gedurende de eerste wereldoorlog alleen nog maar bezocht door Hr. Ms. Kortenaer van 9 oktober 1915 tot 11 januari 1916, Hr. Ms. Holland van 7 januari 1917 tot 25 januari 1917 en Hr. Ms. Zeeland van 18 juli 1917 tot 24 juli 1917.



---

## ***Een Marine-Officier-Vlieger met R.A.F.-parachutisten naar Midden-Java***

DOOR OFFICIER-VLIEGER

DER 2<sup>E</sup> KLASSE E. C. SENGER

Sneller dan de Command-car van de eerste officier zweefde de kabar-angin (gerucht) de bar binnen. Een vrijwilliger gevraagd om boven Soerabaja te springen. Met vele fantastische plannen om ook mee te kunnen doen aan de bevrijding van Indië hadden wij ons reeds bezig gehouden. Het Cocos-detachement was daar een gevolg van met voldoening gevende resultaten. Gebrek aan meer en beter materiaal beknotte echter zijn groei en de moeder-basis met haar oude Catalina's kwam er voorlopig niet aan te pas. Dies wonden wij ons op over dit simpele bericht. Toch een kans om een van de eersten te zijn die op Java zouden weerkeren na onze minder elegante evacuatie in '42. Waarschijnlijk hadden we nog andere motieven.

Na een korte discussie kreeg de sportofficier voorkeur boven andere gegadigden, o.a. omdat ik geen familie-belangen in Indië had, die mijn aandacht van de job zouden kunnen afleiden. Hieraan heb ik later moeten denken, toen ik de echtgenote van een vriend en medegegadigde ontmoette. Bijna ruwweg wierp ze mij voor de voeten: „Waarom ben jij nu gekomen en mijn man niet”.

Het telegram was nogal vaag. Naar mij medegedeeld werd was de inhoud als volgt: „Officier-vlieger Vrijwilliger gevraagd om boven Soerabaja te springen. 13 September in Trincomalee melden.” Na enige dagen was nog geen nadere instructie ontvangen en kreeg ik toestemming een en ander zelf uit te zoeken.

Telefonisch contact met Kandy gaf de zekerheid, dat er inderdaad een vrijwilliger gevraagd werd, maar aangenomen was, dat wij een opleiding voor parachutist genoten hadden, hetgeen in de R.A.F. wel voorkwam.



Nadere informatie werden verkregen van een kamp voor opleiding-specialisten voor geheime oorlogsopdrachten en van de „Controller” van 136 Force, die er tevens voor zorgde, dat ik 12 September per vliegtuig naar Colombo kon gaan, ten einde mij bij het hoofdkwartier van 136-Force te melden.

Aldaar bleken naam, rang en functie niet geheel juist te boek te lopen en was de Hollandse afdeling onkundig van mijn komst en detachering. Na een vlotte ontwarring van de verwikkelingen kon ik mij naar het uitrustingskamp begeven, waar ik 's avonds laat nog voorzien werd van de door mijn nieuwe commandant bepaalde uitrusting.

De volgende ochtend vroeg gingen wij weer terug naar het hoofdkwartier om ingelicht te worden omtrent onze taak. Het team waarvan ik deel zou uitmaken was het „Nr. 5 Contact Team of Nr. 6 R.A.P.W.I. Control Staff” en stond onder leiding van Wingcommander Tuil.

Het doel was R.A.P.W.I. Relief Allied Prisoners of War and Internees en in het bijzonder het verzamelen en doorgeven van inlichtingen over- en het verlenen van hulp aan de geïnterneerden

van de Ambarawa en Banjoe Biroekampen. De gegevens waren zeer sumier en de ontwikkeling van onze werkzaamheden zou afhangen van het aantal geïnterneerden, de getalverhouding van zwaardere zieken tot herstellenden, de transportmogelijkheden voor aanvoer van medicijnen, versterkende middelen en voedsel in het algemeen en evacuatie-mogelijkheden naar diverse onderkomens en hospitalen op Java. Het binnenlandse bestuur zou tot nader order geheel door de Japanse militairen en ambtenaren, zoals zij aanwezig waren, uitgeoefend worden. Vermeld werd, dat Soekarno een nationalistische beweging gesticht had en speciaal in en rondom Batavia ageerde. Aangezien meerdere teams „gebriefd” moesten worden, werd dit overgelaten aan de respectieve commandanten, die volledig op de hoogte waren gebracht van de laatste gegevens. Hierop volgde een korte bespreking met de Wingco, die helaas mijn nieuwsgierigheid niet wilde bevredigen.

Het team bestond uit: W/Cdr. Tuil, commandant met ervaring van enige parachutisten-operaties achter het Burma-front, en voor de oorlog bestuursambtenaar in Brits-Indië; een FI/Lt. adjudant en tweede man met ervaring van één parachutisten-operatie; de overige leden waren opgeleid tot parachutist in Brits-Indië en hadden behalve hun oefensprongen in opleiding nog geen operatie-ervaring. Zij bestonden uit een FI/Lt. dokter, een FI/Lt. verbindingsofficier, een Sgt. telegrafist, twee korporaals telegrafisten en een korporaal ziekenverpleger. Hieraan was genoemde O.V. als liaison-officier toegevoegd; hij had geen opleiding tot parachutist genoten. Na de „briefing” en verdere uiteenzetting van onze taak door de Wingco vertrokken wij per truck, bestemming Minnerya. Op de open drietonner bevonden zich nog enige parachutisten, die in de buurt van een P.O.W.-kamp op Sumatra zouden springen. Hoewel wij in China-Bay wel gewend waren aan een geringe mate van vrijgevochtenheid, maakte dit gezelschap een

uitgesproken wild-west indruk. Wij kwamen dan ook Colombo niet voorbij zonder een afscheidsbezoekje aan een gelegenheid waar nog bier te krijgen was. Verder was dit tochtje geen onverdeeld genoegen, aangezien de wegen in Ceylon wel zeer slecht genoemd mogen worden en geen tentzeil over de drietonner aangebracht was. Overigens was het een zeer nuttige ervaring, die mij hielp een duidelijk beeld te vormen van de diepe ellende van de ex-geïnterneerden, die op dezelfde wijze op Java vervoerd werden. Alleen kwam daar nog bij, dat op Java de trucks slechter, de wegen zo mogelijk véél slechter en de passagiers patiënten of herstellenden waren, terwijl in vele gevallen de ellende ten top gevoerd werd door aanvallen van Indonesische benden.

Op Minnerya werden wij gastvrij onthaald, waarbij het wel leek alsof men zich onze komende operatie als niet ongevaarlijk indacht. Mij verklaarden ze in beleefde termen voor gek. Ik zou op zijn minst mijn benen wel breken. Even leek het, dat ik misschien toch niet mee kon, aangezien mij werd medegedeeld, dat nog geen toestemming was verkregen van de Hollandse Marine-Staf. 's Nachts om drie uur kwam deze toestemming af. De volgende morgen werden de parachutes gepast, hetgeen een heel karwei is. Vervolgens werd de volgorde bepaald waarin we zouden springen en verdere details geregeld, waarna wij vertrokken naar Kamp W bij China-Bay. Hier kreeg ik wat grondinstructie in parachute-behandeling, neerkomen en rollen, hetgeen naar tevredenheid verliep. De volgende ochtend vertrokken wij per liberator naar de Cocos-eilanden, waar wij wederom een gastvrij onthaal vonden. Door twee „controllers” van 136-Force werd nog een laatste poging gewaagd mij te doen afzien van deelname, aangezien volgens hen de mogelijkheid op ongelukken bij neerkomen op onbekend terrein groot is.

Te middernacht starten wij met een liberator voor Magelang. Na ongeveer tien minuten merkte wij, dat er iets „loos” was. De staartschutter schoot overeind, deed een greep naar zijn eigen parachutetas en maakte aanstalten om het harnas er uit te halen. Hierop kwamen verdere orders per boordtelefoon door en deelde hij ons mee. dat motor No. 4 zware olie lekkage had en in vaanstand gezet was. Aangezien de liberator over de maximum belasting beladen was, kon hij op drie motoren geen hoogte houden en zag de vliegtuigcommandant zich genoodzaakt de bombay-benzinetank en de lading af te gooien. De lading bestond uit twee radiozend- en ontvang-installaties, medicijnen, versterkende middelen en nodig gedachte hulp uitrustingsstukken. Bovendien werd een aanvang gemaakt met het afgooien van de persoonlijke pakketten, waarin o.a. een aanvullende doktersuitrusting, mijn fotoestel, onze kleding en kleinigheden van persoonlijke waarde, zaten. Ten slotte gaf de vlieger een keurige landing weg en konden wij even later een drankje drinken op de nog gunstige afloop van de evenwel mislukte poging.

Een telegram werd verstuurd ter aanvraag van een duplicaat-uitrusting en vier dagen later konden wij nogmaals vertrekken. De verzending van deze duplicaat-uitrusting was door tegenslag enige dagen vertraagd.

Maar eindelijk kwam toch het moment, waarop wij gewacht hadden, het opwindendste moment van het voorbereiden en het springen vond ik wel het aantrekken van de parachute, waarbij één of twee man nodig zijn om het geval vast te sjoeren. Daarbij sta je gebukt onder de inmiddels opgetuigde „chute” of uitglijplank. Vaak moeten de banden nog wat bijgesteld worden, waarna het sjoeren opnieuw begint. Bij het springen waardeer je de genome moeite, omdat een slordig aangemeten parachute zeer onaangenaam kan zijn. Daarna komt de tweede controle, opdat alles ook inderdaad in orde is. Behalve het pak droegen wij op de borst een tasje met eerste

benodigdheden en verder pistool, ammunitie, eventueel mes, kaartentas en kijker en had ik een bundeltje brieven van mensen op Cocos en China-Bay voor familieleden in de kampen. Dit bundeltje vond ik echter veel te klein, vooral nadat ik de vreugde gezien had van de ontvangers tegenover de diepe teleurstelling van hen, die nog géén bericht hadden van verwanten en vrienden.

Boven het veld aangekomen waarop wij moesten neerkomen, namen de eerste vijf op de "chute" plaats, die veel lijkt op een roetschbaan, waarvan het laatste gedeelte overkapt is, voor het geval iemand bij zware remous los mocht komen van de zit-glijplank. De „chute" loopt uit in het bodemluis. Een groen lichtje gaat aan ten teken dat men zich gereed houde voor springen. Nummer een zit met de benen gesloten en gestrekt, de anderen vlak achter elkaar met de benen gestrekt op de rand en de handen aan de rand klaar om op te schuiven. Als een rood lichtje aangaat zet nummer een zich af en glijdt met gekruiste polsen, handen beschermend voor het gezicht, de vrije buitenlucht in. Met korte tussenpozen, gecontroleerd door een lid van de vliegtuigbemanning volgen de anderen. De tweede ploeg neemt plaats, de piloot liep opnieuw in dezelfde koers en op ongeveer tweehonderd meter hoogte het veldje aan waarboven gesprongen zal worden. De snelheid van het vliegtuig wordt zo laag mogelijk gehouden om zo weinig mogelijk last van de slipstroom te ondervinden en om de springers dicht bij elkaar te houden. Mijn plaats was nummer twee in de tweede groep.

Het rode lichtje ging aan, en daar gingen wij, heel even de sensatie van de vrije val plus de sensatie die niet in de instructie vermeld was, nl. mijn valhelm, hoewel pijnlijk vastgesjord, schoof over mijn ogen. Daarna een rustig afremmen van de valsnelheid, waarbij ik gelegenheid kreeg mijn helm terug te schuiven. Na het afremmen draaide ik om mijn lengteas rond, veroorzaakt door de zijden koorden, die wel eens bij het pakken gedraaid komen te liggen. De parachute bestond uit 28 banen, waaraan 28 koorden, die in vier groepen aan het harnas vast zitten. Bij het terugdraaien let men op het vrijkomen van de koorden, waarop men de armen er tussen steekt en naar beneden slaat, waardoor het draaien opgeheven wordt. Toen had ik gelegenheid eens om me heen te kijken, tot ik plotseling hevig in zijdelingse richting ging schommelen, waarschijnlijk door een verticale luchtstoot. Kort aangehouden trekken aan de beide voorste groepen koorden stopte dit. Nu was het ook tijd om te bepalen in welke richting ik mij over de grond bewoog, ten einde uit te maken over welke kant ik zou rollen. Er stond praktisch geen wind en het weinigje wat er stond had ik gelukkig in de rug, zoodat ik voorwaarts kon rollen, waar ik voorkeur voor had. Toen leek het alsof de grond veel sneller naderde dan ik me tot nu toe gerealiseerd had. Snel nog even repeteren: knieën en enkels tegen elkaar, soepele zithouding, rollen voorwaarts over links. Vlak boven de grond nog wat afvangen door optrekken aan de beide vooroordengroepen, lichaam iets rechtsom draaien, hebben, rollen, au, pistool net in mijn maag; harnassluiting draaien en indrukken, banden los, opstaan, viel toch wel mee, niets loos; parachute bij de bovenopening pakken, even over de grond slepen om hem gestrekt te krijgen, oprollen, weer in het harnas pakken, klaar, melden alles O.K.

Intussen stroomden mensen het veld op, die handjes kwamen drukken en ons welkom heetten. Ook was er een Hollandse dokter (kapitein), die behoorde tot een groep doktoren, ex-krijgsgevangenen, ter hulpverlening naar de vrouwenkampen in Midden Java gezonden. Zij waren van onze komst enigermate op de hoogte geweest en hadden ons vier dagen eerder verwacht, hetgeen wel klopte. Intussen had het vliegtuig opnieuw een rondje gedraaid en ging de lading

afgooien. Terwijl deze verzameld werd verscheen een Japanse majoor met tolk en drie wagens om ons te begroeten en naar de stad te brengen. Hotel Montagne werd ons verblijf en tijdelijk hoofdkwartier.

Aan de Japanse majoor gaven wij onze wens te kennen voor elf uur een bijeenkomst te beleggen met de staf van den rayonscommandant, Generaal-Majoor Nakamura, waarmede ons R.A.P.W.I.-werk zou beginnen.

Bron:



---

## Witte zwanen, zwarte zwanen, wie gaat er mee naar Engeland varen

*1949 Was het, 18 jaar was ik, mijn eerste vakantie alleen, mijn eerste buitenlandse reis, mijn eerste bootreis, mijn eerste trip naar Engeland. Een beetje zenuwachtig, dat wel. Via een of andere uitwisseling was ik aan een adres in Radcliffe (bij Manchester) gekomen, waar ik twee weken mocht komen logeren. Mijn ondernemende vader vond het geweldig; mijn moeder deed er het zwijgen toe.*

De oorlog van 1940-1945 lag nog niet zo ver achter ons en een reis naar welk buitenland dan ook vergde heel wat formaliteiten. Ik weet niet meer of ik over een paspoort beschikte, maar in elk geval kostte het heel veel moeite om een 'special permit' te bemachtigen. Het fotoestelletje van mijn vader, een Venaret, kon alleen maar mee als ik dat bij de douane tevoren had aangemeld. Mijn Engelse zakgeld kreeg ik doordat het bedrijf waar ik werkte zo vriendelijk was, aan mijn reisje een soort zakelijk label te hangen. Dat gaf mij wat meer armslag, want de hele familie verwachtte min of meer, dat ik ze bij thuiskomst van nieuw beddengoed en huishoudlinnen zou voorzien.

### Treurig

Vanaf de Parkkade in Rotterdam vertrok ik met de 'MELROSE ABBEY' van de Associated Humber Lines naar Hull. De eerste aanblik van Hull was van een allesoverheersende treurigheid. Havenarbeiders die hun broeken met touw moesten ophouden, van een bestrating op het terrein kon je eigenlijk niet spreken, de inrichting van de kade was uiteraard van voor de oorlog, roetzwarte gebouwen die ooit van vrolijke rode baksteen waren opgetrokken. De familie Crossley kwam me ophalen. Alleen heb ik daar een uur of drie, vier op mijn koffertje gezeten, me steeds eenzamer voelend door het vertrek van elk levend wezen. Maar uiteindelijk kwamen ze toch, met de auto. Een merknaam is me niet bijgebleven, maar hij had twee wielen van voren en één van achteren, wat bij nader inzien ook wel precies andersom kan zijn geweest. De begroeting was hartelijk. Walter en Nelly hadden onderweg pech gekregen. Walter had (dat vermoedde ik al) onder de auto gelegen. Het vehikel maakte een enorme herrie. Dat had zo zijn invloed op ons gesprek. Al snel had ik door, dat mijn mulo-Engels, mijn opgedane ervaring op kantoor en mijn diploma Engelse handelscorrespondentie niet garant stonden voor een hele vlotte conversatie.



## Koude douche

Ik kwam terecht in een heel oud huis aan een doorgaande, drukke straat. Vanaf de straat stapte je zo de woonkamer in. Achter de woonkamer een woonkeuken. De achtertuin diende als werkplaats voor autoreparaties. Mijn kamer was boven. Groter dan ik thuis had, met een twijfelaar. Tot mijn verrassing een schitterende badkamer, maar de kraan gaf alleen koud water. Op mijn vraag hoe ik aan warm water kon komen kreeg ik te horen, dat ik moest wachten tot morgenochtend. Dan ging de open haard aan poosje aan en werd het water warm. Dat werd dus met recht een koude douche. 's Avonds moesten vader en zoon naar de nachtshift in de cottonmill waar ze werkten. Ik was blij dat Nelly besloot tot een 'early night'. De laatste shock van de dag moest echter nog komen. Nelly kwam na een half uurtje de kamer in, trok haar jurk uit en stapte in haar onderjurk gezellig naast mij in bed, zeggend: you don't want to be alone. Toen ik wakker werd, was zij al naar beneden om voor het ontbijt van Walter en Alan te zorgen. Ik treuzelde in de veronderstelling, dat Walter en Alan in de badkamer moesten zijn. Dat was een misrekening, want toen ik eindelijk beneden kwam gingen zij net naar bed. Samen in één bed: de schoenen naast het bed, de bovenbroek op de stoel en zonder 'mijn' badkamer te gebruiken. Gelukkig had Nelly voor mij wel de open haard aangestoken en kon ik na een uurtje baden in heerlijk warm water. Deze luxe overkwam mij in de hele vakantie twee keer.



- Met de 'MELROSE ABBEY' van de Associated Humber Lines naar Hull -

## Super de luxe

Op de boot had een ouder echtpaar uit Manchester me uitgenodigd voor de thee. Samen zijn we erheen gegaan. De wijk waar we naartoe gingen was welvarend, om niet te zeggen: superdeluxe. Daar heb ik me voor het eerst helemaal een toerist in Engeland gevoeld. Een mooi vrij huis, met een enorme, echte Engelse tuin, die veel weg had van een jig-saw puzzel. We waren zwaar onder de indruk. In de salon een vleugel waarop de heer des huizes heel bedreven was. Misschien was hij wel een pianist, maar dat weet ik niet (meer). Na de 'tea', opgediend door een heuse butler, hebben we croquet gespeeld in de tuin. Dit middagje was een enorme tegenstelling tot wat ik tot dusver had gezien.

## **Mchtig schouwspel**

Met Alan ben ik nog een dag uit geweest op de motor. We reden naar het noorden, waar de uitlopers van de Schotse Hooglanden een machtig schouwspel vormden. Jammer, dat we daar niet vaker waren geweest. De terugreis verliep prima; lang aan dek gestaan en met diverse mensen een praatje gemaakt. Mijn Engels was ongemerkt toch wel vooruit gegaan, merkte ik tot mijn genoegen. Voor mij was deze vakantie er één die misschien niet bovenaan mijn verlanglijstje zou staan, maar hoe langer het geleden is, hoe meer ik waardeer, dat ik de kans kreeg een poosje mee te lopen met de Engelsen in die moeilijke naoorlogse periode, die voor hen waarschijnlijk net zo moeilijk was als voor ons.

De OudRotterdammer jaargang 6 week 10 – maart 2010 v.d.  
Jeanne van Leeuwen-van der Heide

---

