



“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 18 – 7e jaargang –
30 april 2024



koopvaardijmonument.
nationaal ereveld loenen - erebegraafplaats
mijnenleggers deel 2
verhalen van vroege (r) trassi
uitspraak marineraad 1976 hr. ms. hoogezand
de scheepsbel van tabian
een terugblik in het maritiem verleden deel 2
dienst conservatie mijnenvegers 1963
kroonvaarders raasdondersmaaltijd aan boord van de 'pollux'
fort hoek van holland
reisverslag van squadron mijnenvegers 127- 10—15 juni 1960
Een afdeling mariniers wordt opgeheven

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

[b.g.g.h.](http://b.g.g.h)

06-25160899

www.tenanker.com

Koopvaardijmonument

Wie Rotterdam binnenrijdt, kan er bijna niet omheen. Met een hoogte van 45 meter is het Nationaal Koopvaardij Monument De Boeg op de Boompjeskade bij de Leuvehaven een blikvanger. Het is op 10 april 1957 door Hare Koninklijke Hoogheid prinses Margriet onthuld ter nagedachtenis aan de meer dan 3500 burgeropvarenden die het leven lieten bij de ondergang van vijfhonderd Nederlandse koopvaardij schepen tijdens de Tweede Wereldoorlog. De openingshandeling bestond uit het bedienen van een sloopstelegraaf aan boord van het Spidoschip Erasmus en ontrollen van een doek met de spreuk 'Zij hielden koers'.



De Boeg is een monument van grote symbolische betekenis, waarbij 'grote' ook letterlijk genomen kan worden. In de visie van kunstenaar A. Carasso heeft het gigantische afmetingen en dat wordt duidelijk bij wie er recht onder staat. Op 28 augustus 1956 is het monument op zijn sokkel geplaatst. Het oorspronkelijk ontwerp van de schepper bestond uit niet meer dan een boeg en de boeggolven. Bij het nader uitwerken van de plannen werd besloten, het monument uit te breiden met een bronzen beeldengroep van acht meter aan de voet, die redding en solidariteit uitbeelden. Deze beeldengroep werd pas in 1965 zonder enig ceremonieel bijgeplaatst. Een commissie van bekende Rotterdamse bouwkundigen als ir. A. Aronsohn, H.A. Maaskant en ir. C. van Traa hebben grote invloed gehad op de definitieve vorm, bouwwijze en

materiaal gebruik. Door de ranke vorm en hoogte was een speciale constructie noodzakelijk die elke storm kan doorstaan. De Boeg bestaat uit een staalconstructie, bekleed met zware aluminium platen en boeggolven van gewapend beton. In de volksmond wordt het ook aangeduid als 'de stopnaald', vanwege de naaldvorm en het oog in de top. Elk jaar vindt op 4 mei bij het monument een nationale herdenking plaats.

Bron: De Oud Rotterdammer 2009 week 8

Nationaal Ereveld Loenen – Erebegraafplaats

Auteur: Redactie Historiek



Kapel op het Nationaal Ereveld Loenen (Historiek)

lets ten zuiden van Apeldoorn bevindt zich sinds 1949 het Nationaal Ereveld Loenen. Op deze erebegraafplaats liggen ongeveer vierduizend Nederlandse oorlogsslachtoffers. Niet alleen militairen, maar ook veel verzetsstrijders, politieke gevangenen, Engelandvaarders en slachtoffers van gedwongen tewerkstelling (Arbeitseinsatz) in nazi - Duitsland. De geschiedenis van de begraafplaats in vogelvlucht.

In 1947 besloot de Nederlandse regering een grote repatriëringsactie op poten te zetten. 'Goede Nederlanders' die tijdens de Tweede Wereldoorlog in Duitsland om het leven waren gekomen, moesten – als de nabestaanden dat tenminste wilden – overgebracht worden naar

Nederland, om daar een waardige herbegravenis te krijgen. Moeilijkheid hierbij was het vaststellen van de identiteit van de slachtoffers. Daarnaast moest onderzocht worden of het daadwerkelijk om 'goede Nederlanders' ging.

In Duitsland waren tijdens de oorlog immers ook NSB'ers omgekomen, of burgers die dienst hadden genomen in het Duitse leger.

Voor de repatriëring van slachtoffers die in Oost-Duitsland en Polen om het leven kwamen, was haast geboden. De Russen, die grote delen van dit gebied na de oorlog bezetten, wilden namelijk maar korte tijd toestemming verlenen voor het opgraven van slachtoffers. In 1948 kwamen de eerste stoffelijke overschotten al aan in Nederland. Het ereveld in Loenen was toen echter nog niet klaar. De lichamen werden daarom tijdelijk begraven op begraafplaats Rusthof in Amersfoort.



Foto van een herbegravenis in Loenen (Nationaal Ereveld Loenen)

Militairen en verzetsstrijders die tijdens de oorlogsjaren in Nederland om het leven kwamen, waren in de meeste gevallen relatief eenvoudig op te sporen. Sommigen van hen werden tijdens de oorlog al op lokale begraafplaatsen herbegraven. Soms werden zij later alsnog overgebracht naar Loenen.

Bekende namen

In Loenen liggen vanzelfsprekend ook een groot aantal bekende slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog. Enkele voorbeelden zijn predikant Bastiaan Jan Ader, verzetsvrouw Anda Kerkhoven, politicus Herman Wiardi Beckman en de Surinaamse schrijver en verzetsman Anton de Kom.



Enkele graven op de erebegravingplaats (Historiek)

Oorlogsgravenstichting

De begraafplaats is aangelegd op initiatief van de Oorlogsgravenstichting. Deze stichting werd in 1946 opgericht en formuleerde haar doel destijds als volgt:

“Het aanleggen, inrichten en in stand houden en verzorgen van graven en erevelden – waar ook ter wereld – van na mei 1940 gevallen militairen van de Nederlandse krijgsmacht en van Nederlandse burgers die, hetzij metterdaad de vijand bestrijdende, dan wel ten gevolge van hun handelingen of houding tegenover die vijand, het leven verloren.”



Herbegrafenis van Nederlandse oorlogsslachtoffers te Loenen (cc – Anefo – 1960)

Voor de aanleg van de erebegraafplaats liet de stichting eerst het oog vallen op een bos in Bilthoven. Toen aankoop niet mogelijk bleek, kreeg men van de gemeente Apeldoorn een terrein van veertien hectare groot aan de Kustweg (nu Groenendaalseweg) in Loenen aangeboden voor het bedrag van 50.000 gulden. In principe wilde de stichting tot aankoop overgaan, maar men krabbelde vanwege geldtekort toch terug. De gemeente Apeldoorn verlaagde het aankoopbedrag hierna naar 20.000 gulden, waardoor het terrein alsnog kon worden aangekocht.

De erebegraafplaats werd op 18 oktober 1949 officieel geopend door prinses Wilhelmina.

Slingerende paden

Voor de inrichting van het terrein werd landschaps- en tuinarchitect D. Haspels in de arm genomen. Hij wilde dat het park een typisch Veluwe uitstraling kreeg, met heide en naaldbomen. De gebouwen op het terrein moesten een landelijke uitstraling krijgen. Vanuit het midden van het terrein bij een groot wit kruis, ontwierp Haspels in vijf richtingen een doorkijk. Vanaf iedere plek op het ereveld kan de bezoeker zich zo eenvoudig oriënteren.

Haspels omschreef zijn idee voor de slingerende paden op het terrein als volgt:
“De paden zullen de belangrijkste terreingolven volgen, ze worden op zeer eenvoudige manier verhard en mogen daarna zo spoedig mogelijk vermossen opdat de begraafplaats en landschap een eenheid gaan vormen.”



De architect wilde in het landschap horizontale lijnen zoveel mogelijk laten domineren. Om die reden zijn er – anders dan op veel andere erebegraafplaatsen – in *Groot wit kruis centraal op het terrein (Historiek)* Loenen geen opstaande grafzerken te vinden. Alle graven hebben een liggende witte steen en elke steen is even groot. Haspels motiveerde dit besluit zo:

“Met het aanbrengen van te veel verticale lijnen, bijvoorbeeld opstaande graftekens, moeten we uiterst voorzichtig zijn. De veelvoudige herhaling van opstaande graftekens zou de natuurlijke, rustige sfeer ongetwijfeld verstoren.”



Toegangspoort Ereveld Loenen (Historiek)

Entreegebouw

De twee gebouwen op Nationaal Ereveld Loenen – een entreegebouw en kapel – zijn ontworpen door architect A.M. de Rouville de Meux. Het entreegebouw herbergt aan de

linkerzijde een woning voor de beheerder van de begraafplaats. Het gebouw aan de rechterzijde is via een muur en toegangspoort met dit gebouw verbonden en deed vroeger dienst als berging en verblijf voor tuinlieden. Tegenwoordig is hier een klein informatiecentrum te vinden.

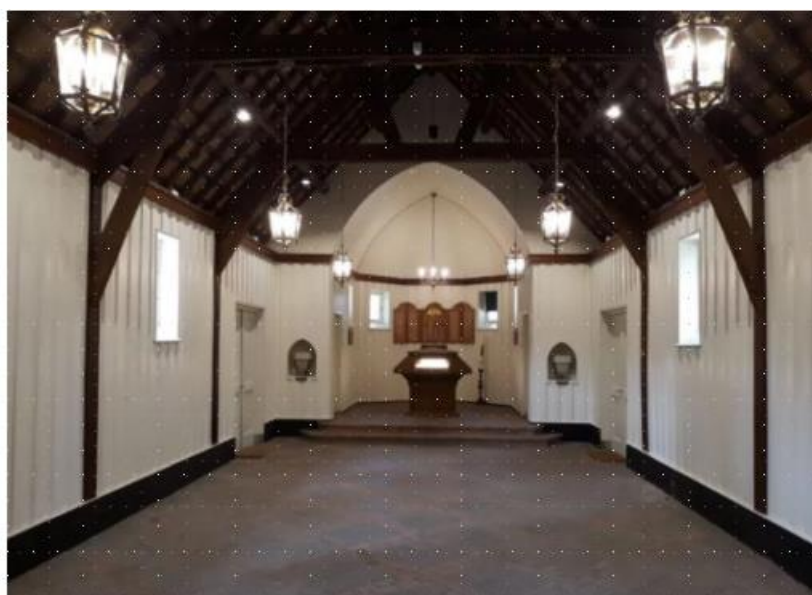
Kapel. De rietgedekte kapel bevindt zich op een centraal punt van de begraafplaats. Aanvankelijk was deze bedoeld om uitvaartdiensten te houden voor oorlogsslachtoffers die vanuit Duitsland op het ereveld werden herbegraven. Tegenwoordig doet hij vooral dienst als nagedachtenis-kapel. In 1972 werd in de kapel een urn geplaatst met daarin aarde uit de concentratiekampen Majdanek, Sobibor en Treblinka in Polen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen daar duizenden Nederlanders om het leven. Velen van hen werden na hun dood gecremeerd. In een andere urn, die al in 1949 werd geplaatst, zit as uit concentratiekamp Buchenwald.



Kapel van Ereveld Loenen met links het monument 'De Vallende Man' (Historiek)



Urn met as uit concentratiekamp Buchenwald (Historiek)



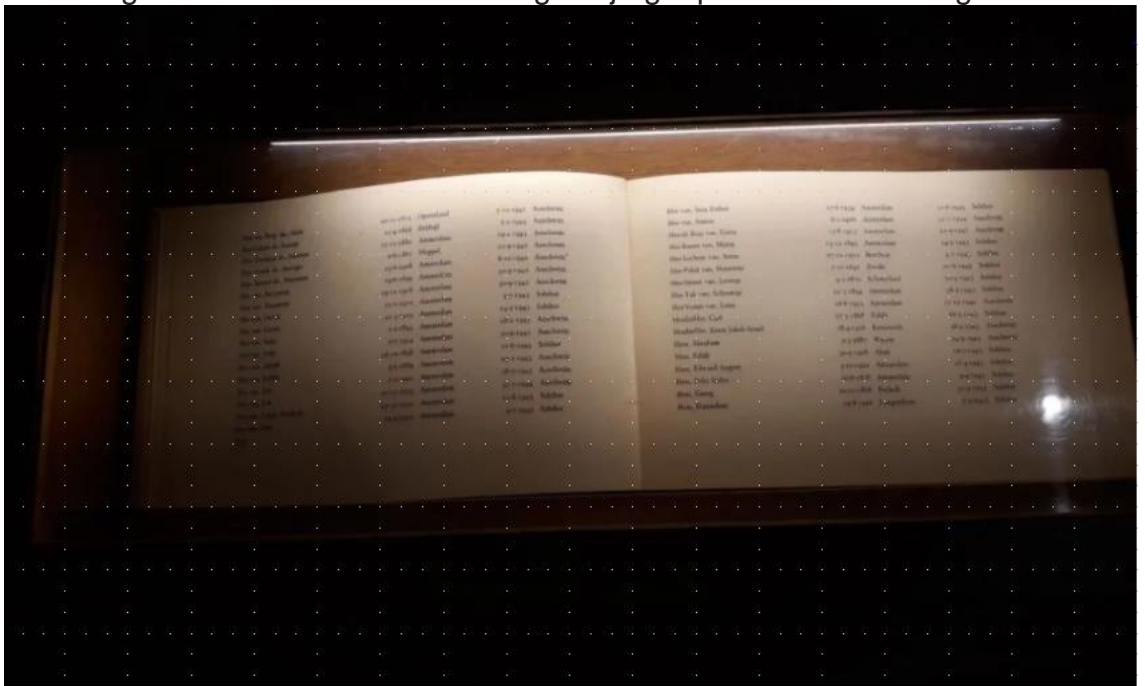
Interieur van de kapel (Historiek)

Gedenkboeken

Achterin de herdenkingskapel is een schrijn te vinden met een serie van 42 gedenkboeken waarin de namen staan van 130.000 oorlogsslachtoffers van wie niet duidelijk is waar zij precies omgekomen zijn. Deze schrijn vormt de centrale gedenkplaats van oorlogsslachtoffers voor wie geen graf kon worden ingericht. Een van de boeken ligt altijd geopend en iedere dag wordt een

bladzijde omgeslagen. Helemaal achterin de kapel hangt een houten bord met daarop de namen van Engelandvaarders die tijdens de oorlog om het leven kwamen.

Dit bord was tijdens de opening van de *Opengeslagen pagina uit een van de gedenkboeken (Historiek)* begraafplaats in 1949 een geschenk van prinses Wilhelmina.



Bord met de namen van omgekomen Engelandvaarders (Historiek)

De Oorlogsgravenstichting:

In de kapel is verder onder meer een plaquette te vinden ter nagedachtenis aan Nederlandse onderdanen die in de jaren 1941-1945 een zeemansgraf vonden in Azië.

De Vallende Man

Naast de herdenkingskapel staat het monument *De Vallende Man* van de Rotterdamse beeldhouwer Cor van Kralingen.

“Het beeld symboliseert allen die zich tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben ingezet om Nederland te bevrijden en daarbij zijn gesneuveld, doodgeschoten, gefusilleerd, omgebracht of anderszins zijn overleden in een van de concentratiekampen.”

Natzweiler Monument

Achter de kapel bevindt zich sinds 1959 het Natzweiler Monument, ter nagedachtenis aan de Nederlanders die in het Nacht und Nebel-kamp Natzweiler om het leven kwamen. Gevangenen moesten in dit kamp zware dwangarbeid verrichten. Tijdens de oorlog zaten er ongeveer zeshonderd Nederlandse verzetsmensen met uiteenlopende politieke achtergronden gevangen. Daarvan overleefden er 280 de oorlog niet. Het monument, dat is gehouwen uit steen uit de beruchte steengroeve van het kamp, bevat een urn met aarde uit Natzweiler.



Monument 'De Vallende Man' (Historiek)



Natzweiler Monument (Historiek)

Onbekende Verzetsstrijder

In 1952 werd in een lemen kuil, symbolisch voor het ondergrondse verzet, een monument geplaatst voor de 'Onbekende Verzetsstrijder'. Het gaat om offerschaal met op de rand de tekst 'Den Vaderlant Ghetrouwe'.

Na-oorlogse graven

Sinds eind jaren tachtig worden op de erebegraafplaats in Loenen ook militairen begraven die zijn omgekomen bij vredes- en crisisoperaties waaraan Nederland heeft deelgenomen. In 2007 werd bijvoorbeeld de urn van soldaat eerste klasse Timo Smeehuijzen bijgezet in Loenen. Hij kwam op 15 juni om bij een zelfmoordaanslag in Uruzgan om het leven.



Monument voor de Onbekende Verzetsstrijder (Historiek)

Erevelden op Java

Op Java zijn zeven erevelden te vinden waar circa 25.000 oorlogsslachtoffers worden herdacht die tussen 1942 en 1951 om het leven kwamen. Op de begraafplaats in Loenen staan zeven grote witte kruisen die deze herdenkingsplaatsen symboliseren. De Oorlogsgravenstichting wil daarmee een plek bieden waar nabestaanden van deze slachtoffers hun dierbaren kunnen eren.



Zeven kruizen die symbool staan voor de Erevelden op Java (Historiek)

Dodenherdenking

Op 4 mei organiseert de Oorlogsgravenstichting jaarlijks een openbare dodenherdenking op het ereveld. Bij het monument van *De Vallende Man* worden dan kransen gelegd.

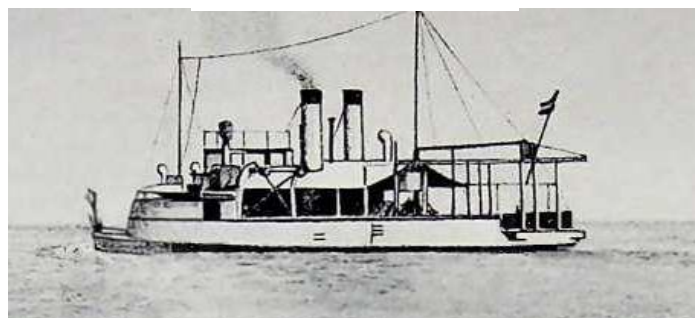
Bron: no 38/2022



Van 1871 tot 1879 werden 30 stoomkanonneerbooten op stapel gezet ter verdediging van de zeegaten. Deze scheepjes waren vrijwel alle van hetzelfde type: waren plm. 27 m lang; ruim 8 m breed; diepgang 2.35 m; standaard waterverplaatsing plm. 240 ton; machinevermogen 120 pk;

Mijnenleggers (deel 2)

Hr. Ms. „Bulgia”



snelheid 7 zeemijl, waren bewapend met één kanon van 23 of 28 cm en hadden een bemanning van 34 koppen.

Negen van deze kanonneerbooten, zij het dan sedert lang verbouwd, vierden hun gouden jubileum. Bij het uitbreken van den Mei-oorlog 1940 (ruim 60 jaar na den stapelloop) waren nog enkele van deze booten in dienst, o.a. de „Freyr”, „Hefring” en de tot mijnenlegger omgebouwde „Vidar” en „Bulgia”. In 1906 werd de „Bulgia” verbouwd om dienst te doen voor de opleiding matroos, doch twee jaar later werd het schip toegevoegd aan de „Bonaire” voor de aspirant-machinistenschol te Hellevoetsluis. In 1910 is de „Bulgia” tengevolge van een aanvaring op het Haringvliet gezonken. Maar het schip kon gelicht worden en na herstelling zijn taak vervolgen. In 1926 werd het verbouwd als mijnenlegger. Gedurende de mobilisatie 1939 deed de „Bulgia” met de „Vidar” dienst op de Zeeuwsche wateren en toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak waren beide schepen juist gereed met het visschen van een serie mijnen in de Roompot, ten Noorden van Walcheren om deze eventueel te vernieuwen. Want de aldaar door onze mijnenleggers

gelegde mijnen moesten regelmatig worden gecontroleerd door de opvarenden van de „Bulgia” en de „Vidar”. Toen beide scheepjes op 10 Mei 1940 te Hellevoetsluis lagen, kregen zij opdracht zich naar Vlissingen te begeven.

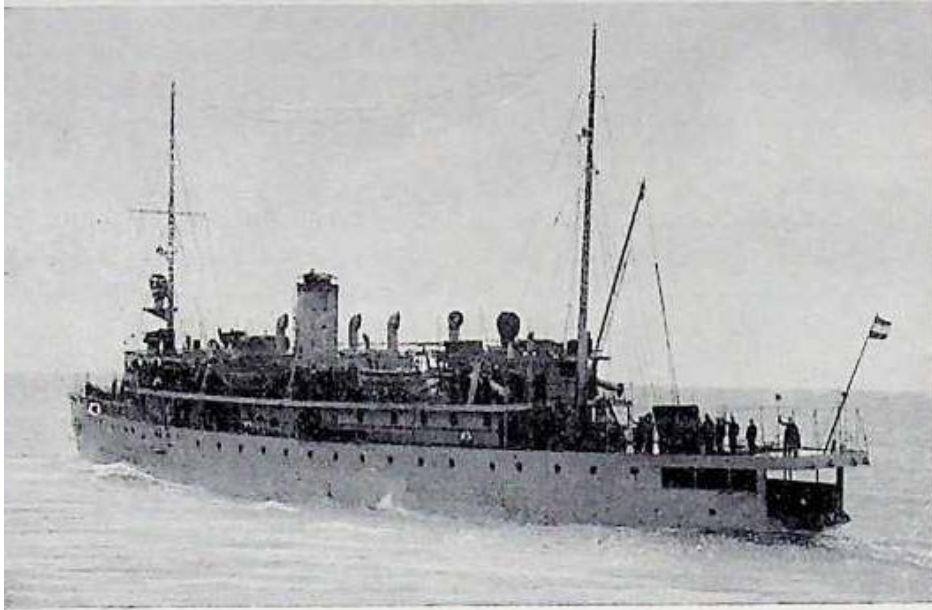
Hun eenige bewapening bestond uit een kanon van 3.7

cm, doch via Haringvliet, Volkerak, tusschen Duiveland en St. Philipsland, rond Noord Beveland het Veergat door langs het kanaal van Walcheren, bereikten zij onopgemerkt door vliegtuigen, Vlissingen, waar zij zich gereed moesten houden om de door Duitsche vliegtuigen geworpen mijnen te lichten. Zij hadden ligplaats gekozen achter het opleidingsschip „Noord Brabant”; de „Vidar” langs de kade, de „Bulgia” er naast. Op Zondag 12 Mei, toen de opvarenden van de „Bulgia” en de „Vidar” gereed waren met kolenladen, kwamen omstreeks half 12 een 6-tal bommenwerpers, die 'n aanval ondernamen op de binnenhaven van Vlissingen, in het bijzonder op de „Van Meerlant”, die achter een boomenrij langs de kade verdekt opgesteld lag en met zijn geschut voortdurend in actie was. Een van de in duikvlucht vallende bommen trof de „Bulgia” aan stuurboord, ter hoogte van de brug. Het schip zonk binnen een minuut en alleen de zich aan dek van de „Bulgia” en de „Vidar” bevindende personen konden zich redden. Op hetzelfde moment sprong de stoomketel van de „Bulgia” uiteen. Twaalf man sneuvelden. Volgens het opruimingsplan van de in Zeeland gezonken schepen kon de „Bulgia” eerst op 31 Juli 1940 worden geborgen, op den wal gezet en de stoffelijke resten van de gesneuvelden worden begraven. De „Bulgia” werd gesloopt.



Een torpedomaker demonteert een opgevischte mijn.

Mijnenleggers voor Oost-Indië



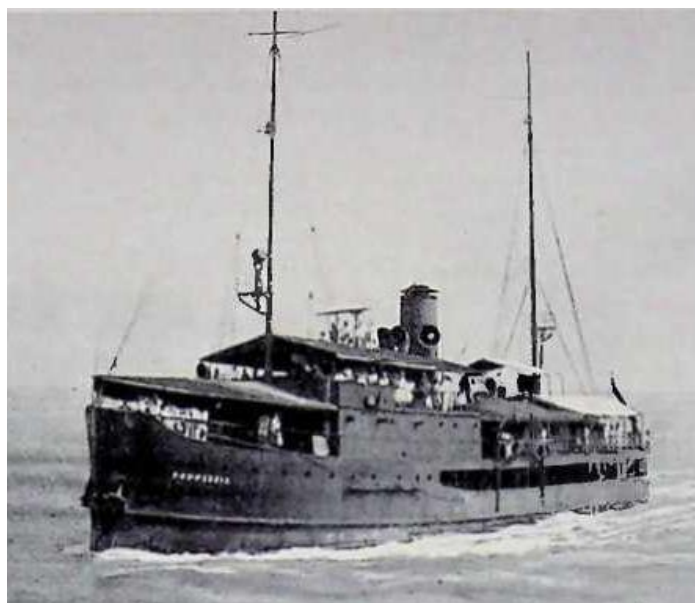
Van de in Nederland verkregen ervaringen met versperringen als onderdeel van den torpedodienst kon reeds direct partij getrokken worden voor Ned. Indië. In 1908 — 1909 werd het personeel in Indië geoefend met de behandeling van deze mijnen aan boord van het flottieljevaartuig „Assahan" en in 1909 werd dit schip zoodanig verbouwd, dat het als onze eerste mijnenlegger in Oost-

Indië in dienst gesteld kon worden. Een jaar later werd een tweede flottieljevaartuig, de „Siboga", tot mijnenlegger verbouwd. In 1911 werd de „Assahan" weer flottieljevaartuig en kwam de „Serdang" als mijnenlegger in dienst, die nu nog, maar nu als torpedowerkschip in functie is. Jarenlang hebben deze beide schepen de geheele mijnendienst in Oost-Indië verzorgd.

Men moet zich daarvan geen al te groote voorstelling maken, doch er toch ook weer niet te gering over denken. De waarde van het leggen van mijnen werd eerst in den wereldoorlog 1914 — 1918 erkend toen de Duitsche marine op groote schaal mijnen wierp op de voor Engeland vitale routes voor de wereldscheepvaart. Engeland had in 1914 nauwelijks 5000 mijnen beschikbaar, toen Duitschland in 6 groepen 1000 mijnen in de open zeeroutes wierp. Maar toen is de mijnendienst ook met geweldige sprongen omhoog gegaan. Gedurende den wereldoorlog 1914 — 1918 werden door Engeland alleen in de Britsche wateren 1360 groepen met totaal 11 duizend mijnen geworpen en in de Duit- sche Bocht 43 duizend! Onze mijnendienst in Indië beperkte zich tot het blokkeeren van de voornaamste haveningangen, d.w.z. op Java. Het is voor een zoo uitgestrekt eilandenrijk, waartusschen zich zeeën bevinden zoo groot als de Middellandsche Zee, ondoenlijk en ook onnoodig overal mijnen te werpen. Onze eerste mijnenleggers in Indië waren beide van hetzelfde type, n.l. 54 m lang, 9,5 m breed, 3,60 m diep, waterverplaatsing plm. 800 ton, machinevermogen plm. 1350 pk, snelheid plm. 13 mijl. Het aantal manschappen bestond uit 55 Europeanen en 45 inheemschen. Als bewapening voerden deze schepen 1 kanon van 10,5, 4 kanons van 3,7 en 1 mortier van 7,5 cm. In 1921 en 1922 werden de speciaal voor Indië en in Indië gebouwde mijnenleggers op stapel gezet, n.l. de „Pro Patria" en de „Krakatau". De in Nederland gebouwde „Rigel" voor de gouvernements marine, doch te transformeeren tot mijnenlegger, werd 1929 op stapel gezet. Daarna kwamen in 1930 gelijktijdig bij de Rotterdamsche scheepsbouw Mij. „De Maas" op stapel, de mijnenleggers „Prins van Oranje" en de „Gouden Leeuw".

Ze werden in 1931 te water gelaten en resp. op 29 Jan. 1932 en 24 Febr. 1932 in dienst gesteld. Deze mijnenleggers zijn 66 m lang, 11 m breed, 3,55 m diep, waterverplaatsing 1292 ton,

machinevermogen 1750 Aspk, snelheid 15 mijl, bemanning 121 kopen. De bewapening bestaat uit 2 kanons van 7,5 cm no. 8. 2 mitrailleurs van 40 mm no. 1, 2 mitr. van 12,7 mm. Het aantal mijnen dat kan worden mee-genomen bedraagt 150, bovendien kan een vliegtuig worden geplaatst. De „Prins van Oranje” vertrok op 7 Maart 1932 naar Oost-Indië en ankerde ruim een maand later in Sabangbaai: de „Gouden Leeuw” vertrok 8 Dec. 1932 naar Oost-Indië en kwam daar op 27 Januari 1933 aan. en is niet meer in Nederland teruggekeerd, omdat ze speciaal bestemd is voor den dienst in Oost-Indië. De „Gouden Leeuw”, waarvan hier een afbeelding gegeven wordt, is genoemd naar het admiraalschip van Cornelis Tromp.



Eenige jaren vóór den wereldoorlog 1914 — 1918 was men op de marinewerf te

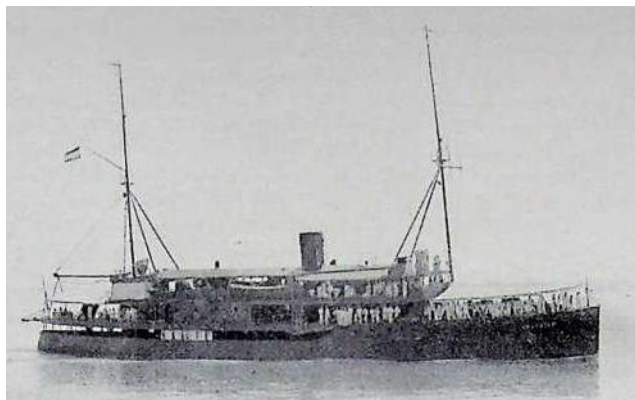
Soerabaia (men noemde dit steeds het: marine-etablissement) begonnen met het bouwen van aanvankelijk kleine vaartuigen. In 1912 liep daar van stapel het gouvernemensvaartuig „Orion”; in 1913 de „Aldebaran”, die sedert 1937 dienst doet als logementschip voor de gouvernementmarine. Twee jaar later volgde de „Castor” voor de bebakening en kustverlichting. Tot nog toe waren het schepen om en nabij 50 m lengte. In 1915 waagde men te Soerabaia het eerste schip op stapel te zetten voor de oorlogsmarine. n.l. de „Tydeman”, die 69 m lang is. Wel is de „Tydeman” gerangschikt onder de opnemers en is er in normale omstandigheden geen grooter geschut aan boord dan 2 kanons van 3.7 cm, doch de bouw er van op de marinewerf te Soerabaia was een goede stap in de richting, naar den bouw van „echte”

Hr. Ms. „Pro Patria”

oorlogsschepen. Het schip is vlot van stapel gelopen en heeft goede diensten als opnemer gedaan. In 1921 werd het eerste oorlogsschip op de marinewerf te Soerabaia op stapel gezet. Dat was de mijnenlegger „Pro Patria”.

Het schip werd in 1922 te water gelaten en op 26 Jan. 1924 in dienst gesteld. Het was nog maar een klein scheepje, dit eerste oorlogsschip, dat van de marinewerf kwam, n.l. 47 m lang, 8,6 m breed, diepgang 2,8 m, waterverplaatsing 612 ton, machinevermogen 650 pk, met een snelheid van 10 zeemijl per uur. De bemanning bestaat uit 61 kopen. Dit aantal lijkt groot, doch in Indië kan de Europeesche bemanning, althans wat de huisvesting betreft, gemakkelijk met een aantal manschappen worden aangevuld, omdat de huisvesting aan inheemsche schepelingen eenvoudiger is. Als bewapening voert Hr. Ms. „Pro Patria” 1 kanon van 7.5 cm, s-aut. no. 4 en 2 mitr. no. 6. Er kunnen 80 mijnen aan boord meegenomen worden. Van schepen, die speciaal voor den dienst in Indië bestemd zijn, verneemt men zelden of nooit, dat ze „buitenlandsche” reizen maken. En omdat van de verrichtingen der schepen van onze Marine in Oost-Indië geen reisrapporten verschijnen van reizen binnen het Indische territoriaal, — ook niet al zijn het dikwijls reizen die één of twee maanden duren — is van de verrichtingen van deze schepen weinig bekend. Althans van de „Pro Patria” is alleen te melden, dat het schip op 2 Januari 1928, tot dusver hoofdzakelijk gebruikt als hulpschip bij het doen van lanceeringen en onderwater seinproeven met onderzeebooten, als mijnenlegger in dienst gesteld werd en na

gehouden oefeningen door de „Serdang” werd vervangen. Sedert dien bleef de „Pro Patria” afwisselend dienst doen als mijnenlegger en hulpschip, totdat het in 1937 toegevoegd werd aan het torpedo-atelier te Soerabaia.



Hr. Ms. „Krakatau”

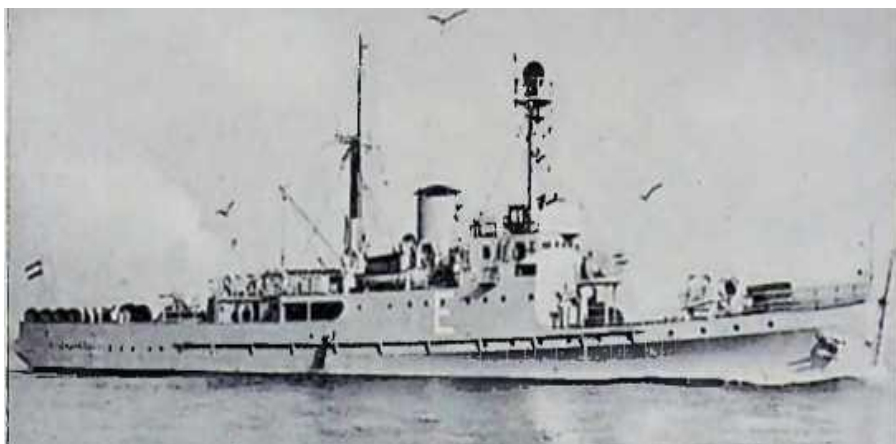
Het tweede oorlogsschip, dat op de helling van de Marinewerf te Soerabaia werd gebouwd, is de mijnenlegger „Krakatau”, die in 1922 op stapel kwam. Op 2 Februari 1924 werd het schip te water gelaten en op 11 December 1924 in dienst gesteld. Het schip is 65 ra lang. 10,5 m breed, 3,2 diepgang, waterverplaatsing 982 ton, machinevermogen 2500 ipk, snelheid 15,5 zeemijl per uur. De bemanning bestaat uit 91 koppen. Als bewapening voert de „Krakatau” 2 kanons van 7.5 cm s-aut. no. 5 en 4 mitr. no. 6.

Het aantal mijnen dat kan worden meegenomen is 150. Evenals met de mijnenleggers in Nederland het geval was, werden de mijnenleggers in Oost-Indië voor tal van diensten gebruikt en werd alleen voor oefeningen zoo nu en dan mijnen geworpen. Zoo was de „Krakatau” in 1927 ter Oostkust van Sumatra, oefende daarna ter hoogte van Tjiitjap en spoorde aan het einde van dit jaar een op drift geraakt lichtschip op. hetwelk 180 mijl oostelijk van zijn oorspronkelijke ligplaats werd aangetroffen en naar Soerabaia gesleept. In 1928 verleende de „Krakatau” assistentie voor het plaatsen van een radiostation op Lang eiland in Straat Loenda en begaf zich naar het eiland Krakatau om er de erupties waar te nemen van den nieuw gevormden vulkaan op dit eiland. Gedurende enkele maanden bleef het schip aldaar ter observatie en hulpverlening. In dit zelfde jaar maakte de „Krakatau” ter begeleiding van het gouv. s.s. „Wega” aan boord waarvan zich de gouverneurgeneraal bevond, voor een reis naar Borneo, Bali en Lombok. Van 8 tot 28 Nov. 1928 ging de „Krakatau” naar de Zuid- en Westkust van Borneo en de Karimondjawa eilanden; in 1929 bezocht het Parakan, Balik Papan, Dongala en Makassar, legde mijnen — vooroefening — bij Tjilitjap, assisteerde te Tandjong Priok en oefende te Soerabaia met bommenwerpers.

Tijdens een inspectie aan boord kapseisde het schip op 16 October 1932 in het Oostervaarwater nabij Soerabaia. Het was gunstig weer en het schip liep volle kracht, toen, tijdens een manoeuvre op betrekkelijk ondiep water, tengevolge van de zuigkracht van het schip, een achteropkomende golf binnenboord stroomde, door de openstaande deuren van het mijnendek. Binnen enkele minuten kenterde het schip en kwam met stuurboordszijde op een bank te liggen in ongeveer 3 meter water. De bemanning kon zich grootendeels redden door de patrijspoorten. Niemand werd vermist, zoodat het ongeval zonder verlies van menschen, nog goed afgelopen is. Omdat het schip op ondiep water lag, op den rand van een vrij stijl aflopende bank, kon men het schip met speciaal daarvoor ontworpen bokken weer overeind brengen en te water houden. Na bijna twee maanden werken kwam het schip op 3 Dec. 1932 weer vlot, met eigen middelen. De „Krakatau” had zoo goed als geen schade en was dan ook spoedig weer in de vaart. In 1936 is het schip eenigen tijd te Balik Papan gestationneerd geweest voor het oefenen van mijnenleggen. In het zoo uitgestrekte gebied van onzen

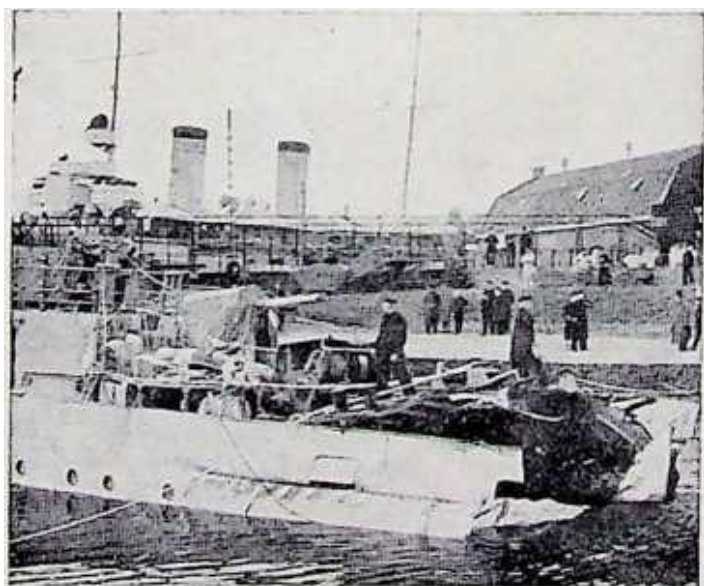
Indischen Archipel hadden ook de mijnenleggers een belangrijk oefenterrein, dat zij elk jaar telkens op een ander gedeelte doorkruisten en er oefeningen hielden.

De mijnenveggers „Willem van Ewijck” en „Jan van Gelder”



Tijdens de mobilisatie gedurende den wereldoorlog '14 — '18 en de mobilisatie 1939 werd de marine getroffen door het, tengevolge van mijnexplosie, in de lucht vliegen van vier van haar schepen. Op 30 Maart 1918 liep de torpedoboot „G 11”, even buiten het Stortemelk, tusschen Vlieland en Terschelling, op een mijn en zonk. Eén der opvarenden kwam daarbij om het leven. Ongeveer een maand later, n.1. op 2 Mei 1918, liep Hr. Ms. mijnenlegger „Frans Naerebout” eveneens in het Stortemelk op een mijn en zonk. Het schip was visschende naar mijnen op het terrein waar de „G 11” gezonken was. Tien opvarenden van de „Frans Naerebout” kwamen bij dit mijnongeval om het leven. De „G 11” was een groot type torpedoboot. in 1908 bij Fyenoord te water gelaten, en had 25 koppes aan boord. De „Frans Naerebout” was tot 1917 stoomloodstransportvaartuig in het 4e en 5e district van het loodswezen en werd einde 1917 omgebouwd tot mijnenlegger. Een ontzettende ramp trof onze marine toen op 8 Sept. 1939 de mijnenveger „Willem van Ewijck” op een mijn liep en zonk. In den namiddag van 8 Sept. waren vijf schepen van den mijnendienst bijeen voor het controleeren van de mijnenvelden rondom de Waddeneilanden.

Het waren de mijnenlegger „Nautilus” en de mijnenveggers „Pieter Florisz”, „Jan van Gelder”, „Abraham van der Hulst” en „Willem van Ewijck”. Tegen den middag waren de schepen ter hoogte van den Noordvaarder bij West-Terschelling, toen de „Van Ewijck”, kort na het middaguur door een geactiveerde verspermijn midscheeps geraakt werd en de 200 kg trotyl tot ontploffing kwam. De gevolgen waren ontzettend. Door de geweldige explosie werd het schip als het ware uit het water omhoog getild, brak in twee stukken en verdween in enkele oogenblikken in 10 meter water, een groot deel van de opvarenden met zich meesleurende. Zesentwintig mannen vonden den dood in de golven met de „Van Ewijck” in één gemeenschappelijk graf. Van



de 25 overige opvarenden, die door de explosie te water geslingerd werden, waren er vier zwaar gewond en stierven kort na het ongeval.

Drie weken later, op 1 October 1939, liep de mijnenveger „Jan van Gelder” bij Terschelling op een mijn, d.w.z. vermoedelijk hebben de wentelende schroeven van het schip aan den rand van het mijnenveld een mijn geraakt, die tot explosie kwam en het geheele achterschip uiteensloeg. Zes man werden gedood. Doordat de waterdichte schotten tijdens de werkzaamheden in het mijnenveld altijd gesloten zijn, bleef de „Van Gelder” drijven. Het schip werd van Terschelling naar Den Helder gesleept en nadat het verbogen en verwrongen achterschip op de marinewerf was afgesneden, werd op de werf „Gusto” te Schiedam een nieuw achterschip aangebouwd. Op 15 April 1940 kwam de „Van Gelder”, geheel hersteld, weer in de vaart en opereerde tijdens den Mei-oorlog 1940 op de Zuiderzee, waar het o.m. behulpzaam was bij de redding van de in den grond gebombardeerde „Friso”. Na de capitulatie wist de „Van Gelder” zich aan inbeslagname te onttrekken. Aan de „Van Ewijck” was, na de explosie op 8 Sept. 1939. niets te redden. In 1939 werden gelden uitgetrokken voor den bouw van een nieuwe mijnenveger, die wederom den naam „Willem van Ewijck” zou dragen. Toen de Mei-oorlog 1940 uitbrak, was het schip bijna gereed, doch nog niet in dienst gesteld en derhalve niet in de gelegenheid zich aan inbeslagname te onttrekken.

WORDT
VERVOLGD

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

TRASSI

Zoals ik al eerder schreef, maakte ik ooit een term in de West met Hr.Ms. Utrecht.

We maakten negen maanden met een kleine drie honderd man op zo'n oorlog schip een tijd door waar je erg op elkaar

was aan geweest.

Een van de belangrijkste dingen was de dagelijkse voedsel voorziening.

Nu hadden wij in die tijd een chef kok wiens creaties wat dat betreft zeker niet in aanmerking konden komen voor de benaming haute-cuisine, integendeel.

Dat hij daar zelf weinig waarde aan hechte kon je zien zien aan zijn tengere lichaams bouw.

Ook wanneer je langs de kombuis liep was er over het algemeen weinig bedrevenheid.

De chef kok was een goedlachse man die dit zelfs onder het sterkste commentaar vol hield.

Het gevolg was dat de verorberde hoeveelheid eten bijna gelijk was aan die welke in de spoeling ton verdween.

Onze chef was echter wel inventief. Om een uur of zeven 's avonds kwamen heerlijke geuren



Een voor velen onwelriekende smaakmaker welke bij de KM veel werd gebruikt bij het bereiden van Indonésische gerechten.

uit zijn kombuis. Hij frituurde lekker gekruide kippen poten, loempia's en frikandellen en verkocht ze voor een redelijke prijs. De niet al te goede kwaliteit van zijn dagelijkse maaltijden zorgden er waarschijnlijk voor dat de afname van de knapperige aanbiedingen vrij groot was. Na een tijdje drong dit ook door tot de hogere leger leiding aan boord. De commandant verbood onze chef de verkoop van zijn heerlijkheden met directe ingang.

De volgende dag werd bij overal (opstaan) over het gehele schip een doordringende lucht waargenomen. Bij nadere inspectie bleek dat alle relingen, leuning en zo voorts 's nachts waren ingesmeerd met een niet te geringe laag trassi. Het was waarschijnlijk de wraak van onze chef kok.

Deze desperate actie en het feit dat de kwaliteit van de voedsel voorziening niet verbeterde zal hem zeker geen versnelde bevordering bezorgd hebben.

UITSPRAAK NEDERLANDSE MARINERAAD 1976

Nummer 49

Uitspraak van de Nederlandse Marineraad inzake het aanvaren van de verkenningston Schulpengat door Hr. Ms. Hoogezand op 7 oktober 1975.

Op 7 oktober 1975 te 05.18 uur heeft Hr. Ms. Hoogezand de verkenningston Schulpengat overvaren, tengevolge waarvan ernstige schade ontstond aan schroeven en schroefassen en aan de ton.

Naar aanleiding van het vanwege de Commandant der Zeemacht in Nederland aan de voorzitter van de Nederlandse Marineraad toegezonden resultaat van het voorlopig onderzoek deze schadevaring betreffende, besliste de raad in zijn vergadering van 4 maart 1976, dat in verband met de aard en de omvang van dit ongeval en mede gelet op de mogelijk hieruit te putten lessen, een onderzoek door de raad zal worden ingesteld. Dit onderzoek vond plaats ter openbare zitting van 30 maart 1976 te 's-Gravenhage.

Ter zitting werden als getuigen gehoord de officier van de wacht ten tijde van de schadevaring en de commandant van Hr. Ms. Hoogezand en de gezagvoerder van het betonningsvaartuig Breeveertien.

Uit de stukken van het voorlopig onderzoek en uit het verhandelde ter zitting is, zakelijk weergegeven, het volgende komen vast te staan:

Hr. Ms. Hoogezand is een mijnenveger van de Dokkum-klasse, behorende tot de Koninklijke marine, in dienst gesteld op 7 november 1955, waterverplaatsing 417 ton, grootste lengte 46,62 meter, grootste breedte 8,75 meter en een gemiddelde diepgang van 2,28 meter. Het schip wordt voortbewogen door twee schroeven en heeft per schroef een motorvermogen van 1250 pk en loopt 14 knopen maximaal. De bemanning telt normaal 38 koppen, waar-onder de commandant en drie officieren.

Te 17.00 uur op 6 oktober 1975 verliet Hr. Ms. Hoogezand de haven van Vlissingen met bestemming Noordzee en formeerde een verband met twee schepen behorende tot dezelfde flottielje, Hr. Ms. Rhenen en Hr. Ms. Giet-

hoorn. Op een nader te bepalen tijdstip zou Hr. Ms. Hoogezand het verband verlaten om naar Den Helder op te stomen, daar personeel op te halen en zich te begeven naar het oefenterrein voor het houden van schietoefeningen op de voormiddag van de volgende dag.

Op de hondewacht van 7 oktober 1975 verbrak Hr. Ms. Hoogezand op orders van de flottieljecommandant de formatie en zette te 02.08 uur koers naar de ingang van het Schulpengat om vervolgens naar Den Helder te varen en daar om 06.30 uur aan te komen. Vanaf 03.45 uur werd genavigeerd met behulp van zichtpeilingen; de weersomstandigheden waren bij de aanvang van de dagwacht als volgt: helder zicht 8, zeetoestand 4, noordnoord-westerwind kracht 5, stroomrichting 015° rechtwijzend en snelheid 1,1 mijl per uur, bewolking 7/8. In verband met de aanleg van een pijpleiding vanuit zee naar de Noord-Hollandse kust tussen Huisduinen en Callantsoog was met ingang van 6 september 1975 ter markering van de



Hr. Ms. Hoogezand

ankerplaats van een pijplegaak een spergebied ingesteld, waardoor de nadering van de ingang van het Schulpengat vanuit het westen voor de scheepvaart was versperd.

Hiervan was mededeling gedaan in het Bericht aan zeevarenden nummer 2705 (T) en nader bekend gesteld in het telegrafisch navigatiebericht nummer 44 datumtijdgroep 241323Z september. Het navigatiebericht vermeldde: passage (naar en uit het Schulpengat) uitsluitend oost van de lichtboeien, die ter aanduiding van de noordoost- en zuidoosthoek van het spergebied waren neergelegd; voorts werd vermeld, dat met ingang van 24 september 1975 de verkenningsstoon Schulpengat was gedoofd, doch in kaartpositie, liggende vrijwel op de noordgrens van het spergebied. Dit navigatiebericht was op 7 oktober 1975 van kracht en aan boord bekend.

Het nachtoederboek, dat als gewoonlijk aan boord door de officier van de hondewacht, zijnde de oudste officier, was ingevuld, vermeldde voor deze nacht: 'Koersen conform kaart. Commandant waarschuwen bij aanlopen van spergebied één mijl zuid van Schulpengat-verkenningsstoon'.

Voor de navigatie werd gebruik gemaakt van de Nederlandse zeekaart nummer 1350. Hierin was door de officier van de hondewacht de koerslijn 075° rechtwijzend ingezet vanaf de positie van 02.15 uur, nadat de formatie was verbroken, naar de zuidelijke toegang van het Schulpengat. De positie noch de koers waren door de commandant, die de eerste wacht had gelopen en daarna naar kooi was gegaan, gecontroleerd.

De intentie van de commandant om via de voorgeschreven route het Schulpengat door te gaan, was aan de opvolgende officieren van de wacht bekend. Bij de aanvang van de dagwacht bevond het schip zich 10 mijl zuidwest ten westen van de ingang van het Schulpengat en drie mijl zuid van de koerslijn. De radar stond op een bereik van zes mijl, maar radarcontact binnen een straal van 800 tot 1000 yards was door de seaclutter vrijwel onmogelijk.

Omdat het gunstiger was met het oog op het slingeren van het schip, werd door de officier van de dagwacht vanaf 04.00 uur koers 080° rechtwijzend gestuurd. Om de ongeveer 20 minuten werd plaats bepaald en te 04.42 uur was het schip weer bijna terug op de koerslijn, geholpen

door de stroom, die sinds 03.00 uur om de noord was gaan lopen.

Tezelfdertijd werd overgegaan op de detailkaart nummer 1452, maar hierop was de koerslijn 075° rechtwijzend naar de ingang van het vaarwater niet aangebracht. Er werd vaart geminderd tot zes knopen en de koers bepaald op 80° rechtwijzend.

Te 04.58 uur werd opnieuw een plaats in de kaart gezet en de vaart op vijf knopen en de koers op 085° rechtwijzend gebracht. De werkelijk behouden koers en vaart tussen de laatste twee posities bedroegen 065° rechtwijzend en acht knopen. De invloed van stroom en wind deed zich gelden. Het schip was nu 2,6 mijl van de ingang van het Schulpengat verwijderd en ten westen van het spergebied en vóór op het tijdschema.

Omstreeks 05.00 uur zag de officier van de wacht, dat de pijplegaak, anders dan verwacht, niet in het spergebied aanwezig was. Ten zuiden van de zuidoosthoek van het spergebied, dus nabij de toegang tot de voorgeschreven route, zag hij een concentratie van echo's.

Met deze gegevens als bericht deed hij de commandant porren. Toen deze te 05.07 uur op de brug verscheen, trof hij de situatie aan zoals hiervoor omschreven. Het schip was toen ongeveer een halve mijl west van de grens van het spergebied. De contacten zuid van de aanloop naar het Schulpengat waren ook visueel waarneembaar als vermoedelijk vissersschepen. Bovendien namen de commandant en de officier van de wacht toen een baggervaartuig waar in het Schulpengat op een zuidelijke koers nabij boei. S1A.

Deze omstandigheden deden zich aan de commandant als niet gunstig voor voor het nemen van de route, die in het navigatiebericht was aangegeven. Behalve dat de schepen nabij de toegang het identificeren van de boei op de zuidoostbank zouden kunnen bemoeilijken zou het baggervvaartuig in een nauw gedeelte van het vaarwater moeten worden gepasseerd. Het spergebied scheen leeg en er stond genoeg water voor een veilige passage in het geval de pijpenlegger zijn ankers had laten liggen. Te 05.12 uur werden de vuurtoren Kijkduin en het licht van de Grote Kaap gepeild.

Toen deze een positie bijna op de westgrens van het spergebied opleverden, besloot de commandant op voorstel van de officier van de wacht, door het spergebied heen te varen. De koers werd gewijzigd in 115° rechtwijzend. Zonder een exacte kennis van de invloed van de stroom op het schip meenden de commandant en de officier van de wacht voldoende houvast te hebben aan de lichtenlijn Grote Kaap-Kleine Kaap. Deze ligt over de kaartpositie van de verkenningston Schulpengat en zolang zij deze twee lichten vanaf de brug ruim open zouden zien, zou de gedoofde ton in hun gedachtengang geen gevaar voor het schip opleveren. Voorts konden zij visueel de positie waarnemen van de lichtboei op de noordoosthoek van het spergebied, die dan over bakboord gepasseerd moest worden om veilig een weg door het Schulpengat te kunnen vervolgen.

Te 05.17 uur werden de vuurtoren Kijkduin en het licht van de Grote Kaap opnieuw gepeild en tezelfdertijd koers 180° rechtwijzend opgegeven met 20 graden stuurboord roer om uit te wijken voor het baggervvaartuig, dat nabij boei S1A op zuidelijke koers naderde. De positie van 05.17 uur werd niet op de kaart ingetekend. Een minuut later - het schip was nog in de draai - raakte het schip een obstakel en geraakte bakboordschroef en later ook stuurboordschroef verward in de ketting van wat in het licht van de schijnwerper de verkenningston Schulpengat bleek te zijn. De officier van de wacht deed achteruit slaan, doch beide motoren vielen stop. Het schip zwaaide terug van koers 160° rechtwijzend naar 060° rechtwijzend. In opdracht van de commandant werd door de officier van de wacht de positie bepaald. Het schip zou, volgens de toen verkregen positie, nog 400 yards zuidelijk van de kaartpositie van de verkenningston

verwijderd zijn. De peilingen, die dit moeten bevestigen, zijn echter niet meer te achterhalen; zij stemden overeen met de peilingen van de positie van 05.17 uur, zoals de officier van de wacht zich die herinnerde. De commandant constateerde na het aanvaren en na het omzwaaien, dat het schip nog zuid van de lichtenlijn moest zijn, gezien het 'open zijn' van de lichten Grote Kaap en Kleine Kaap. Na enige minuten kwam het schip los van de ketting. Nadat beide motoren eerst met de hand waren getornd, werden zij te 05.28 uur gestart. Daar bleek, dat de bakboordschroef het schip hevig deed trillen, werd alleen op stuurboordschroef doorgevaren via het Schulpengat naar Den Helder, waar te 07.00 uur werd afgemeerd.

Omtrent de positie van de verkenningston Schulpengat ten tijde van de schadevaring is het volgende komen vast te staan:

De ton is met een ketting van 60 meter verankerd aan een steen. De kaartpositie is die van de steen. Ketting en steen wegen één respectievelijk twee ton. Gezien de diepte ter plaatse, kan de ton van 40 tot 50 meter uitzwaaien buiten de exacte kaartpositie. Bij speciale controle door het loodswezen bleek de ton op 24 september 1975 in positie te liggen, evenals op 8 oktober 1975, de dag na de schadevaring. In de afgelopen twee jaar is de boei niet uit positie gemeld. Bij dertien passages van marineschepen in en uit het Schulpengat in de periode van 30 september tot 8 oktober 1975, zijn géén afwijkingen van de kaartpositie gemeld; de laatste van deze passages vond plaats op 6 oktober 1975 te 22.35 uur; op 3 oktober 1975 werd speciaal aandacht besteed aan de positie van de ton door Hr. Ms. Blommendal, doch géén afwijking van de kaartpositie bevonden. Bij acht passages op 6, 7 en 8 oktober 1975 (11.15 uur) door het Belgisch schip Jacques Letzer, dat de positiebepalingen verzorgt voor het pijpenleggen in dat gebied, zijn géén afwijkingen vermeld.

De raad is op grond van hetgeen aldus in het onderzoek is komen vast te staan, in de eerste plaats van oordeel:

dat naar regelen van waarschijnlijkheid tevens als vaststaand kan worden aangenomen dat de verkenningston Schulpengat ten tijde van de aanvaring in de juiste positie lag en niet was verdreven.

Deze vaststelling wijkt af van de door het schip opgegeven positie ten tijde van de aanvaring met de ton te 05.18 uur, maar de raad kon daartoe op de reeds vermelde waarschijnlijkheidsredenen des te gereder besluiten, omdat is gebleken dat de door het schip opgegeven positie van 05.18 uur niet als exact kan worden aanvaard. Immers werd deze slechts aangenomen als dezelfde als die van 05.17 uur, omdat de door de officier van de wacht genomen peilingen overeenstemden met die van 05.17 uur, zoals hij zich die herinnerde. De positie van 05.17 uur was overigens ook niet terstond in kaart gebracht. Daarbij komt dan nog dat de positie van het schip te 05.28 uur - het ogenblik van het starten der motoren na het vrijkomen van ton en ketting - op zeer korte afstand benoorden van de kaartpositie van de boei ligt. De raad merkt hierbij nog op dat, hoewel de meldingen aan de Commandant der Zeemacht in Nederland terstond na het ongeval inhielden dat de boei verdreven was, de positie van de aanvaring noch als zodanig in kaart werd gebracht, noch in het brug- of scheepsjournaal vermeld.

De raad is voorts van oordeel dat de aanvaring is veroorzaakt door een onzorgvuldige wijze van navigeren en wel op grond van het volgende. Hoewel de nachtorders inhielden dat koers diende te worden gezet volgens de in kaart gebrachte koerslijn naar een plaats ongeveer één mijl zuidelijk van de Schulpengatverkenningston - en het daar gelegen spergebied - heeft de officier van de dagwacht de koers niet behouden, in de eerste plaats omdat hij een gunstiger koers

voor de zeegang heeft doen sturen en in de tweede plaats omdat hij de invloed van de stroom om de noord in het geheel niet heeft onderkend. De koers- en vaartcorrecties die hij tijdens de opmars naar de voorgeschreven aanlooppositie voor het Schulpengat toepaste waren daardoor steeds te weinig krachtig, zodat hij bleef 'nailjen'. Dientengevolge verzeilde het schip naar een positie ten westen van het spergebied, inplaats van de opgedragen positie ten zuiden daarvan aan te lopen, hetgeen de officier van de wacht had kunnen vermijden, indien hij naar goed zee-mansgebruik zou hebben 'vooruitgegist'.

Het moet voor de commandant, toen hij na gepord te zijn op de brug kwam, onaangenaam zijn geweest het schip in die positie aan te treffen, maar daarbij dient te worden opgemerkt, dat hij zulks ten dele aan zichzelf te wijten heeft gehad, daar hij in het algemeen géén straffe discipline ten aanzien van het volgen van een opgedragen koers van zijn officieren van de wacht heeft verlangd, en in tegendeel goedgevond dat daarvan zonder zijn toestemming werd afgeweken. De raad meent ook dat de commandant het invullen van het nachtorderboek en het trekken van een koerslijn na het verbreken van het verband, niet aan de oudste officier - officier van de hondenwacht - had mogen overlaten. De wijze waarop het nachtorderboek thans was ingevuld, was niet ondubbelzinnig en enigszins oppervlakkig en routinematig.

Gegeven de verkeerde aanlooppositie en gegeven de omstandigheden dat de pijplegaak niet in het spergebied werd waargenomen en dat ten zuiden daarvan bij de voorgeschreven aanlooproute een concentratie van enige (zes) schepen werd gezien, lag de verleiding voor de hand voor het voorstel van de officier van de wacht en de dienovereenkomstige beslissing van de commandant om dan toch maar, in afwijking van de voorgeschreven route, dwars door de noordkant van het spergebied vanuit het westen het Schulpengat te naderen.

Beide wilsuitingen echter getuigen niet alleen van een algemeen gebrek aan discipline in de zin van gehoorzaamheid aan hetgeen nu eenmaal is voorgeschreven, maar óók van slecht zeemanschap, in dier voege dat het risico van het aanvaren van onbekende en onverlichte obstakels werd aanvaard. De bezwaren tegen de voorgeschreven route - de aanwezigheid van enige schepen aldaar en het tijdverlies van hoogstens drie kwartier - wegen naar het oordeel van de raad niet tegen dat risico op. Daarenboven betekende de door de commandant en officier van de wacht beiden waargenomen nadering van een baggervaarttuig door het Schulpengat op zuidelijke koers nabij boei S1A een mogelijke belemmering voor de kortste vaart naar het Schulpengat langs de noordzijde van het spergebied.

Als een trefzeker hulpmiddel ter vermindering van het risico van een aanvaring met de gedoofde Schulpengatverkenningston, meenden zowel de commandant als de officier van de wacht gebruik te kunnen maken van het 'openhouden' van de lichtenlijn Kleine Kaap-Grote Kaap, doch naar het inzicht van de raad, ten onrechte. Weliswaar is juist, dat de kaartpositie van de ton - dat wil zeggen van de verankering - in die lichtenlijn ligt, maar een afwijking daarvan van slechts één graad - die visueel wordt ervaren als 'ruim openhouden' van de lichtenlijn - betekent in werkelijkheid ter plaatse een afstandsverschil van slechts 60 meter of wel niet veel meer dan de lengte van het schip én van de straal van de vrije zwaai van de ton. De commandant en de officier van de wacht hadden zulks naar het oordeel van de raad met hun kennis en ervaring kunnen en moeten beseffen, in stede van een onfeilbaar hulpmiddel voorhanden te wanen. Tenslotte hebben de commandant en de officier van de wacht de werking van de noordgaande stroom onderschat tijdens de uitwijkmanoeuvre voor de naderende baggeraar en de met die manoeuvre gepaard gaande vaartvermindering, waardoor het schip verder verdaagde naar de noordgrens van het spergebied en de daar gelegen ton, waarna de aanvaring plaatsvond.

De raad komt op grond van het voorgaande tot het oordeel, dat aan de commandant en de officier van de wacht de onzorgvuldige wijze van navigeren verwijt van het ongeval kan worden gemaakt. De raad meent voorts naar aanleiding van het onderzoek naar dit ongeval te moeten vaststellen:

- dat het zogenaamde 'openhouden' van een lichtenlijn ter vermijding van daarin gelegen obstakels als navigatorisch hulpmiddel slechts een zéér beperkte waarde heeft en slechts met kritisch besef van plaats en afstand kan worden gehanteerd;
- dat het aanbeveling verdient, dat het nachtorderboek te allen tijde ondubbelzinnig en duidelijk wordt ingevuld, door de commandant zelf wordt ondertekend en dat van de daarin vervatte orders alleen met zijn toestemming mag worden afgeweken;
- dat het risico van afwijking van voorgeschreven scheepvaartroutes in beginsel niet mag worden aanvaard;
- dat het aanbeveling verdient, dat na een ongeval - voorzover van belang - de positie van het schip nauwgezet door twee officieren wordt vastgesteld en vervolgens in kaart wordt gebracht en in de desbetreffende journalen wordt vermeld en dat de kaarten, waarop werd genavigeerd, voor eventueel onderzoek bewaard blijven.

Aldus gedaan door de heren mr. A. Berkhout, voorzitter, K. T. Venema, lid, I. C. de Regt, W. Enterman en G. IJzerman, plaatsvervangende leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, jhr. F. T. Laman Trip.

Uitgesproken ter openbare zitting van de Nederlandse Marineraad gehouden te 's-Gravenhage op 16 juli 1976 door de voorzitter mr. A. Berkhout, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, jhr. F. T. Laman Trip.

Bron:



Jaarboek
KM 1976

De scheepsbel van de Tabian

In nieuwsbrief Nr.17 (juni 2019) van de Stichting NDSM-Herleeft is aandacht besteed aan de scheepsbel van het motorschip Rufina. Dit schip is in 1938 voor rekening van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij N.V. bij de NSM op helling 3 gebouwd. De uitleg ging toen met name over het feit dat er van dit schip twee bellen bestaan. Het onderwerp werd "De bellen van de Rufina".

Na een reconstructie is duidelijk geworden waaróm er twee bellen zijn geweest.



Argea Prima

Inmiddels heeft de stichting, dankzij sponsoring, ook een bel aan de collectie kunnen toevoegen. Deze bel is afkomstig van het eveneens bij de NSM gebouwde motorschip Tabian. Dit schip is gebouwd voor de N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland" en liep in 1930 van stapel.



Na de aanvaring (foto Hans Spies)

Na het verwerven van de bel bleek, indien met een kritisch oog bekeken, dat de tijd op de bel weinig invloed heeft gehad. Gebruikssporen, enige mate van oxidatie door weer, wind en zeewater, ontbraken na negentig jaar (1930-2020). Hoe kon dit?

Het antwoord op die vraag was snel gevonden, óók de Tabian heeft twee bellen gehad. Het waarom leest u hieronder.

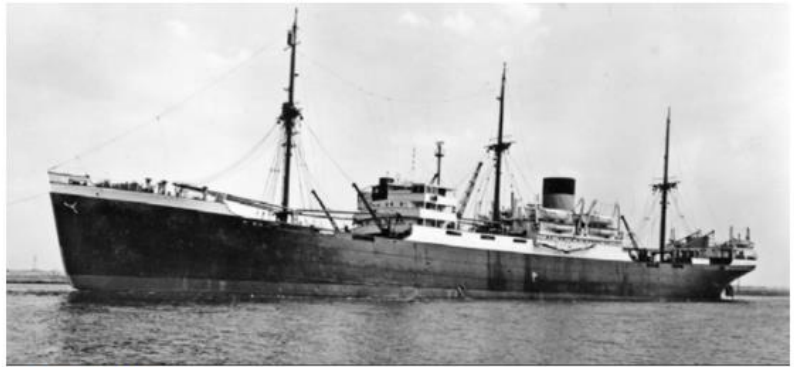
Op 19 mei 1955 vond er in de Perzische Golf tussen de met stukgoed geladen ms. Tabian, op weg naar Basrah en Calcutta, en de Italiaanse met "crude oil" geladen tanker Argea Prima een aanvaring plaats. De Tabian kwam met de neus terecht op het schot tussen de twee achterste

zijtanks van de Argea Prima.

Op beide schepen brak brand uit. Op de Argea Prima brandden de beide zijtanks alsmede de achteraccommodatie uit. De neus van de Tabian, tot het voorpiekschot, verdween geheel in zee. Dit was inclusief ankers, kettingen, kettingbak, ankerspil enz. Het kan dus niet anders zijn dan dat ook de scheepbel die op het bakdek was geplaatst verdween. De brand kon met eigen middelen worden geblust en de Tabian werd met behulp van de sleepboot Loire die toevallig in de buurt was, Bahrain binnen gesleept en daar op de rede geankerd met geleende ankers.



De Tabian in het dok voor reparatie



Ms Tabian

De haven van Bahrain, hoofdzakelijk bestaande uit oliestations, had geen reparatiefaciliteiten zodat herstel aldaar was uitgesloten. De beschadigde lading van de Tabian werd overgeladen naar een gecharterd Liberty-schip dat langs zij kwam. Door het lossen van deze lading kwam het voorschip van de Tabian, of wat daarvan nog restte, boven water waarna, o.a. door de bemanning, werd begonnen aan de noodreparatie.

Op 2 augustus 1955 vertrok de Tabian uit Bahrain en kwam op 9 september in Amsterdam aan waarna werd afgemeerd aan de NDSM werf. Omdat de Tabian bij de NSM was gebouwd waren de bouwtekeningen nog in huis en kon al voor aankomst worden begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Alles lag gereed nog voor de Tabian aan de werf arriveerde. In twee secties werd een geheel nieuwe kop gebouwd. Tevens werden vervangende ankers, ankerspil e.d. besteld die tijdig konden worden geleverd. De Tabian heeft tussen 14 september en 26 oktober in dok 2 gelegen.



Bel ms Tabian in Blauwdruk

Op 23 september werd het eerste deel van de kopsectie met een gewicht van 35 ton geplaatst.

De bovenste kopsectie volgde op 1 oktober. Op de rede van Bahrain is tijdens het overzetten van de lading naar het Liberty-schip, veel schade aan de huid ontstaan waardoor naast de kopschade ook nog 90 ton aan huidplaten moest worden vervangen. Totaal is er 450 ton aan staal gebruikt voor het herstel. Op 7 november 1955 heeft de Tabian de werf verlaten en vijf dagen later zee gekozen, mét een nieuwe bel. Onze bel die inmiddels in ons ontvangst- en informatiecentrum De Blauwdruk

hangt!

Bron



Een terugblik in het maritieme verleden (deel 2)

De mobilisatie van de zeemacht in 1914 en in 1939



De Duitse kruiser Karlsruhe aan de Juliana-steiger (met kruithuis) in het Schottegat te Curagao op 12 augustus 1914. Links Hr. Ms. Kortenaer, rechts Hr. Ms. Jacob van Heemskerck. Geheel recht de Peruaanse torpedobootjager Teniente Rodriguez, die eveneens op 12 augustus arriveerde

De eerste wereldoorlog en de periode tot het begin van de tweede wereldoorlog

Naast het handhaven van de neutraliteit was één van de belangrijkste taken het periodiek onderhoud geven van de gelegde mijnevelden en van het opruimen van vreemde mijnen, die op de Nederlandse kust aanspoelden.

Na de val van Antwerpen (9 oktober 1914) werd de verdediging van de Schelde versterkt en in april 1915 werd het commando ingesteld onder bevel van een vlagofficier. In juli 1916 werd de stelling van de monden van de Maas en van het Haringvliet en de werken aan de Wester Schelde onder bevel geplaatst van een vlagofficier met de titel van commandant van de stelling van de monden der Maas en der Schelde.

In 1914 was men reeds begonnen met het vliegen met vliegtuigen en men begon met het aanleggen van zeevliegkampen op Texel, bij Schellingwoude en te Veere, en van kampen voor landvliegtuigen bij Souburgh en aan de Kooi bij Den Helder.

Op 18 augustus 1917 werd de marineluchtvaartdienst opgericht.

In augustus 1917 werd het personeel, dat aan boord van de onderzoekingsvaartuigen diende, gemilitariseerd, omdat men genoodzaakt was krachtiger op te treden tegen de steeds meer voorkomende neutraliteitsschendingen.

Eén van de incidenten uit deze oorlog was het zogenaamde Bergen-incident. Enige Duitse koopvaardij schepen, varende voor de Nederlandse kust en binnen de territoriale wateren, werden door Britse torpedobootjagers aangevallen en buitgemaakt, dan wel op het strand gejaagd.

Er werden reizen ondernomen naar Oost en West Indië; in de eerste plaats moest men het personeel in Indië aflossen en voorts wilde de regering vlagvertoon maken, ondanks de oorlog. Op 3 juli 1918 vertrokken Hr. Ms. pantserschip Hertog Hendrik en Hr. Ms. hulpkruiser Tabanan, een passagiersschip van de Rotterdamse Lloyd (bouwjaar 1908), met een konvooi, bestaande uit de stoomschepen Noordam en Bengkalis, van Nederland naar Indië. De reis ging benoorden de Britse eilanden langs en rond Kaap de Goede Hoop. Aan boord van de Noordam bevonden zich gouvernementspassagiers, die op een gelegenheid hadden moeten wachten om naar Indië te gaan. De Bengkalis fungeerde als kolenvoorraadschip voor Hr. Ms. Hertog Hendrik, aangezien het pantserschip niet genoeg kolen kon nemen voor de lange reis. Bovendien zouden kolen in de tussenhavens niet te verkrijgen zijn.

Ondanks het feit, dat de Nederlandse marine geen oorlogshandelingen verrichtte, werden er toch verliezen geleden.

Op 30 maart 1918 liep Hr. Ms. torpedoboot G 11 op een mijn in het zeegat van Terschelling; op 2 mei 1918 liep, ongeveer terzelfder plaatse, Hr. Ms. hulpmijnenlegger Frans Naerebout op een mijn en zonk. Op 13 november 1918 ontploften er enige afvuurinrichtingen aan boord van Hr. Ms. mijnenlegger Hellevoetsluis. In totaal kwamen bij deze 3 ongevallen 14 mensen om het leven

Nadat in november 1918 de wapenstilstand was gesloten, werden er maatregelen genomen om de sterkte van de zeemacht te verminderen. Op 14 november 1918 werden enige lichten naar huis gezonden, aan vrijwilligers wier dienstverband was geëindigd, werd ontslag verleend. In december 1918 werd de kustwacht opgeheven.

In januari 1919 was de onderzoekingsdienst opgeheven. In november 1918 was de gelijkstelling van bewapende koopvaardij schepen met oorlogsschepen opgeheven. De kustverlichting werd weer ontstoken en de vredesbetonning gelegd. De sterkte van de vloot werd weer teruggebracht op vredesvoet en voor de zeemacht bestond de vredestand feitelijk weer in januari 1919. Tijdens de oorlog had men slechts weinig marine schepen aan de vloot kunnen toevoegen en het materieel was na de oorlog geheel opgevaren. In 1916 waren wel 2 kruisers op stapel gezet, doch gebrek aan materialen maakte, dat deze schepen eerst in 1925 (Hr. Ms. Java) en in 1926 (Hr. Ms. Sumatra) werden overgenomen.

Toch moest de regering wat doen om het materieel weer op peil te brengen. Immers in het Verre Oosten was Japan opgekomen en machtiger dan ooit. Nederlands Indië grensde aan het Japanse mandaatgebied en de Nederlandse regering zag duidelijk in, dat hier gevaar dreigde. Bij de behandeling van de staatsbegroting deed zij onder andere de volgende uitspraak: 'De veiligheid van den Staat eischt, dat wij ons naar de mate van onze krachten en middelen voorbereiden om ons tegen een die veiligheid bedreigende handeling te verweren. Voor de handhaving der Nederlandsche Souvereiniteit is een Staats-marine onontbeerlijk. De verdediging te water, zowel in Moederland als in de Koloniën zal moeten geschieden met klein materieel; in Nederland georganiseerd als kustverdediging, zonder offensief optreden buitengaats, in de Koloniën zal naast verkennen van den vijand, het er op aankomen zijn doordringen in den Archipel zoo lang mogelijk te vertragen, hem te beletten met een geringe macht zijn heerschappijen in de Indische wateren te vestigen, zijn transportvloot naar vermogen verliezen toe te brengen en zijn verbindingen te bedreigen. Hiertoe acht de Regering naast onderzeebooten, mijnenleggers en vliegtuigen ook jagers en enkele snelle kruisers nodig'. In mei 1920 werd een staatscommissie benoemd met de opdracht voor de eerstvolgende jaren een plan op te maken van het materieel, dat nog voor aanbouw in aanmerking zou moeten komen, om met hetgeen reeds voorhanden en in aanbouw was, te geraken tot de vorming van een logisch samenstel van de vloot! Uiteraard moesten de uitgaven voor de aanbouw tot het hoog nodige beperkt worden!

In januari 1921 waren de voorstellen gereed, doch de consequenties hiervan waren in Nederland niet populair en in 1922 werd wederom een commissie benoemd, de zogenaamde vlootwetcommissie. Het ontwerp vlootwet, die het resultaat was van de voorstellen van deze commissie, werd in oktober 1923 bij de behandeling in de tweede kamer afgestemd met 50 tegen 49 stemmen! In 1925 probeerde de regering het weer, doch ook deze keer mislukte de poging. Bij kabinetsrescript van 18 mei 1927 nummer 49 werden de 'Grondslagen voor de

verdediging van Nederlandsch Indië' vastgelegd, zowel voor de marine als voor het leger. Het doel van de weermacht in Nederlands Indië zou zijn: Handhaving van het Nederlandse gezag in de archipel tegen onrust en verzet binnen de grenzen, verzekering van rust en orde en vervulling van de militaire plicht als lid van de volkengemeenschap tegenover andere volken. De zeemacht zou in Indië bestaan uit de zeegaande vloot, de maritieme luchtmacht, schepen voor lokale verdediging en versperring en de maritieme inrichtingen aan de wal. De zeegaande vloot zou een minimum sterkte hebben van 2 kruisers, 8 jagers en 12 onderzeeboten. Voor de zeegaande vloot werd Soerabaja als vlootbasis voltooid.

In 1930 werd een nieuw vlootplan (vlootplan Deckers) opgesteld met het doel een materiaal reserve aan te bouwen van 50% van de minimumsterkte. dus 1 kruiser, 4 jagers en 6 onderzeeboten. Deze sterkte moest in 1940 zijn bereikt. Voor de zeemacht in Nederland kwamen 2 flottieljeleiders in het plan voor, alsmede een flottieljevaartuig voor West Indië. De twee flottieljeleiders waren bestemd om de pantserschepen Hr. Ms. Hertog Hendrik en Hr. Ms. Iacob van Heemskerck te vervangen.

Nauwelijks was dit plan bij de volksvertegenwoordiging ingediend of de economische crisis liet zich voelen en men begon weer te denken aan bezuinigen. Een technische bezuinigingscommissie (commissie Idenburg) werd ingesteld in 1933, die een bezuiniging voorstelde van f 13 miljoen voor de marine (op een totale marinebegroting van f 42 miljoen!) en van f 6.5 miljoen voor het leger.

Van alle voorstellen werd door de regering echter weinig overgenomen en eind 1934 werd de commissie Kan ingesteld met de opdracht de regering te adviseren in hoeverre met behoud van de doelstelling der weermacht in Nederlands Indië en van de taak der zeemacht en van het leger ingevolge de defensiegrondslagen 1927 door wijziging in de onderlinge verhouding der strijdmiddelen van de zeemacht, met name door een uitbreiding van de maritieme luchtmacht tegen een gelijktijdige vermindering van het bovenwater materieel, een besparing van betekenis op de militaire uitgaven kon worden verkregen. Met andere woorden moesten de kruisers vervangen worden door vliegtuigen?

De commissie adviseerde, met de kleinste meerderheid van stemmen, tot het prijsgeven van het kruiserwapen ten behoeve van het vliegtuig. De meerderheid kwam tot een strijdmacht waarvan de zeegaande vloot en de kern van de luchtstrijdkrachten zou bestaan uit 12 torpedojagers, 18 onderzeeboten, 54 grote zeevliegtuigen en 108 landvliegtuigen.

De minderheid kwam tot een strijdmacht waarvan de zeegaande vloot conform het plan 1930 zou bestaan uit 3 kruisers, 12 torpedojagers, 18 onderzeeboten en 96 grote zeevliegtuigen.

In 1938 werd in de memorie van toelichting op de begroting door de minister van defensie een vloot nodig geacht in Indië van 3 kruisers, 2 flottieljeleiders, 12 torpedobootjagers en 18 onderzeeboten en in Nederland 3 flottieljevaartuigen - waarvan 1 voor West Indië - 6 bewakingsvaartuigen, 8 mijnenleggers, 12 mijnnevegers, enkele torpedomotorboten, hulpvaartuigen en 72 grote zeevliegtuigen.

De toestand in Europa in 1938 maakte het de Nederlandse regering duidelijk, dat de marine haar taak in Nederland niet kon beperken tot de zuivere kustverdediging. Men kwam weer tot het inzicht, dat de voornaamste taak van de oorlogsmarine was het beschermen van de koopvaardijvloot, een taak, welke door de eeuwen heen onveranderlijk was gebleven en nog steeds van kracht is.

De agressieve houding van Japan liet de regering ook niet in het ongewisse wat haar in

Nederlands Indië te wachten kon staan en versterking van de zeemacht in dit gebiedsdeel was dus van groot belang. Door een commissie van zeeofficieren werd een plan opgesteld om de zeemacht te versterken, welk plan in september 1939 gereed kwam. Dit zogenaamde slagkruiserplan omvatte de aanbouw van onder andere 3 slagkruisers van 27000 ton. In het voorjaar van 1940 werd dit plan door de regering ingediend en op 30 april 1940 door de volksraad goedgekeurd. Toen het plan bij de volksvertegenwoordiging werd ingediend, raakte Nederland in de oorlog betrokken. Weer was Nederland te laat geweest met de versterking van zijn vloot!

De buitenlandse toestand tussen 1919 en 1939

Na de eerste wereldoorlog duurden de spanningen voort en sinds het begin van de economische wereldcrisis in 1930 en vooral sinds Hitler in 1933 aan de macht was gekomen, waren zij acuut geworden. De kloof, welke er bestond tussen het nationaalsocialistische Duitsland en de westelijke democratieën werd nog vergroot door Hitler's politiek op kerkelijk gebied en de maatregelen, die hij tegen de joden nam. Op 26 januari 1934 sloot hij een verdrag met Polen en verzekerde zich op deze wijze van een dekking in de rug tegen het oosten. Sedert het uitbreken van de oorlog van Italië tegen Ethiopië, in oktober 1935, werden de banden tussen Duitsland en het fascistische Italië nauwer.

Duitsland, Italië en Japan hadden zich eerst zeer laat in de koloniale politiek begeven met het gevolg, dat de beste expansiemogelijkheden reeds door Engeland en Frankrijk waren gerealiseerd. Nu hadden Japan en Italië met een overbevolking te kampen en samen met Duitsland zochten zij naar 'Lebensraum'. Op 5 november 1937 verklaarde Hitler, dat alleen de weg van geweld open bleef en dat de kwestie van het Lebensraum niet langs een vredige weg opgelost kon worden.

In de Italiaans-Ethiopische oorlog hoopte Frankrijk op Italiaanse steun tegen Duitsland en was daartoe bereid aan Mussolini toe te geven. Engeland wilde echter niet zo ver gaan.

De remilitarisering van het Rijnland, hoewel een schending van de verdragen van Versailles en Locarno, kon daarentegen weer genade vinden in de ogen van Engeland, zodat Frankrijk de moed maar opgaf.

De burgeroorlog in Spanje, de oorlog van Japan tegen China, de bezetting van Oostenrijk door Duitsland en de overeenkomst te München op 29 september 1938 waren alle stappen in de richting van het uitbreken van de wereldoorlog. Een grote stap werd gedaan door Hitler met de bezetting van het nog overgebleven gebied van Tsjechoslowakije. Zelfs Chamberlain ('Peace for our time') werd hierdoor een tegenstander van de appeasement. Het Verenigd Koninkrijk bood nu garanties aan aan Polen, Roemenië, Griekenland en Turkije, allen mogelijke slachtoffers van een eventuele Duitse agressie.

Rusland begon geheime onderhandelingen met Duitsland, aangezien het zijn vertrouwen in het westen had verloren na de overeenkomst van München. Eigenlijk begon Rusland reeds eind 1936 Duitsland te benaderen. Stalin kon begrijpen, dat noch Engeland, noch Frankrijk risico's wilden nemen over Ethiopië, doch hij was van oordeel, dat beide landen wel zouden handelen bij een optreden van Hitler in het Rijnland, aangezien dit gebied van groot belang was voor Frankrijk en Engeland. Toen er echter niets gebeurde, begon Stalin zich af te vragen waar zij dan wel zouden optreden. Uit Mein Kampf had de Russische leider zeer goed begrepen, dat Duitsland zijn blik naar het Oosten gericht had - Oostenrijk, Tsjechoslowakije, Polen en tenslotte de Oekraïne. Stalin was daarom vastbesloten met Hitler tot overeenstemming te komen, voordat het te laat was. Ook Engeland en Frankrijk begonnen besprekingen met de Russen ten

behoefte van een defensieve alliantie. De moeilijkheid was echter, dat de buurstaten van Rusland, zoals Polen en Roemenië geen Russische troepen op hun gebied wensten. Engeland en Frankrijk waren echter niet voornemens druk uit te oefenen op deze 2 landen om aan de Russische verlangens te voldoen.

Dit stond in scherpe tegenstelling tot de houding van Duitsland, welk land Rusland de Baltische staten, Oost Polen en Bessarabië aanbood bij een verdrag van non-aggressie. Het niet-aanvals-pact tussen Duitsland en Rusland op 23 augustus 1939 kon daarom nauwelijks een verrassing zijn.

Intussen was Duitsland begonnen Polen diverse eisen te stellen. Met de westelijke garanties achter zich gaf Polen echter niet toe. Op 1 september 1939, te 04.45 uur, vielen de Duitse troepen onverhoeds Polen binnen. Engeland en Frankrijk eisten dezelfde dag de terugtrekking van de Duitse troepen. Op 3 september liep het Engelse ultimatum te 11.00 uur af, het Franse ultimatum te 17.00 uur en verklaarden deze 2 landen Duitsland de oorlog.

De mobilisatie van de zeemacht in 1939

In de tweede helft van augustus 1939 verscherpten zich de internationale verhoudingen ten gevolge van de spanningen tussen Duitsland en Polen.

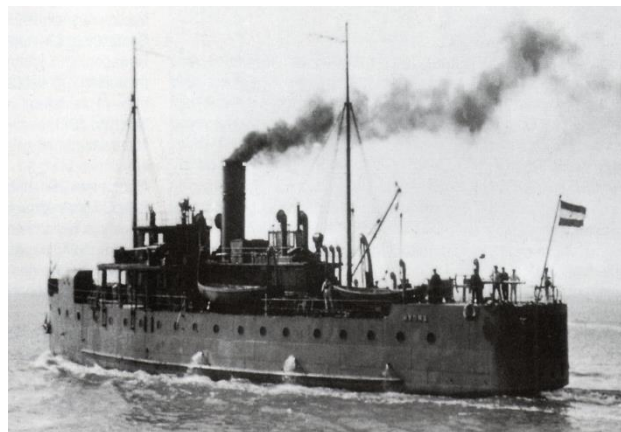
Op 23 augustus werd door de regering een waarschuwingstelegram uitgezonden en op 24 augustus werd de vóór-mobilisatie afgekondigd met 25 augustus als opkomstdag. Deze vóór-mobilisatie omvatte het met spoed in werkelijke dienst oproepen van bepaalde categorieën van dienstplichtigen, van personeel der Koninklijke marine-reserve, van wegens langdurige dienst gepensioneerden en van met in werkelijke dienst zijnde vrijwilligers. Het was een maatregel van voorzorg en ter vergemakkelijking bij een daarop volgende algemene mobilisatie.

Op 28 augustus besloot de regering tot algemene mobilisatie. Als eerste mobilisatiedag werd 29 augustus 1939 bepaald. Bij Koninklijk besluit van 28 augustus 1939 S nummer 185 werd generaal I. H. Reynders benoemd tot opperbevelhebber van land- en zeemacht (OLZ).

Mijnendienst

De taak van de mijnendienst bij de aanvang van de mobilisatie kon worden onderscheiden in:

- 1 Het door de mijnenleggers, dan wel hulpmijnenleggers, leggen van de no-dige versperringen volgens te voren opgemaakte plannen in de Nederlandse territoriale wateren.
- 2 Het door mijnenvegers en hulpmijnenvegers vegen van bepaalde scheepvaartroutes, welke mogelijk met vijandelijke mijnen versperd waren.
- 3 Het opruimen van drijvende en aan de kust aangespoelde mijnen door de mijnenopruimdienst.



Hr. Ms. Hydra (foto wikipedia)

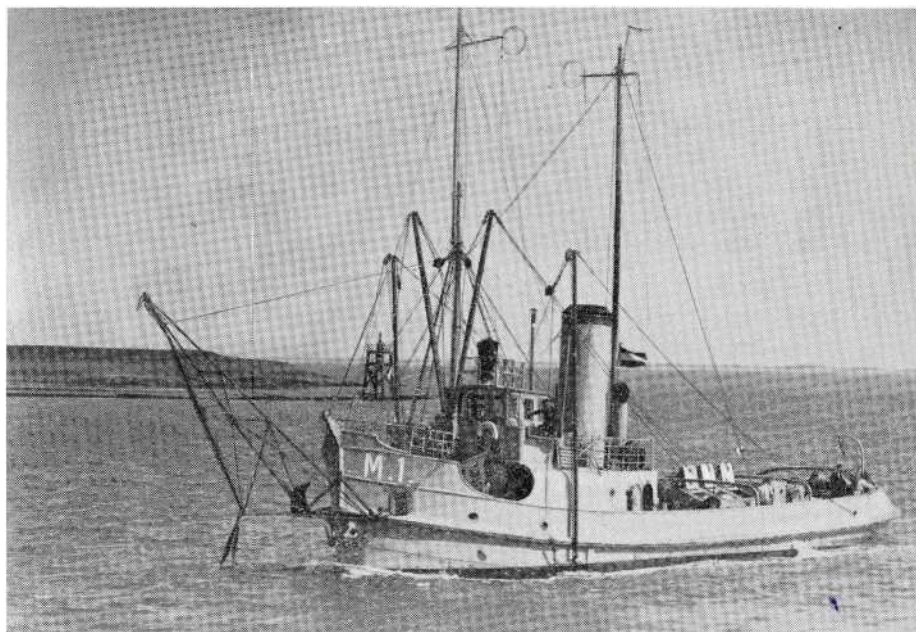
Vanaf 11 april 1939 stonden ter beschikking van de chef van de mijnendienst (een functie ingesteld op 18 januari 1937) de volgende 7 mijnenleggers voor het leggen van mijnen: Hr. Ms. Nautilus (40 mijnen), Hr. Ms. Hydra (70 mijnen), Hr. Ms. Van Meerlant (60 mijnen), Hr. Ms. Abraham van der Hulst, Hr. Ms. Jan van Gelder, Hr. Ms. Pieter Florisz en Hr. Ms. Willem van Ewijk. De laatste 4 schepen waren tevens mijnenvegers.

Op 24 augustus 1939 werden de volgende 6 schepen gereed gemaakt dan wel in dienst gesteld

als mijnenlegger: Hr. Ms. Medusa (70 mijnen), Hr. Ms. Douwe Aukes (60 mijnen), Hr. Ms. Willem van der Zaan (120 mijnen), Hr. Ms. Jan van Brakel (60 mijnen), Hr. Ms. Prins Willem I (hulpmijnenlegger I, 40 mijnen) en Hr. Ms. Koningin Emma (hulpmijnenlegger II, 40 mijnen). Als mijnenlichter werden gereed gemaakt Hr. Ms. Bulgia en Hr. Ms. Vidar. Begin september 1939 werd een begin gemaakt met het leggen van mijnversperringen.

Vanaf 11 april 1939 waren de volgende 8 mijnenvegers gereed voor de dienst: Hr. Ms. M 1, Hr. Ms. M 2, Hr. Ms. M 3, Hr. Ms. M 4, alsmede Hr. Ms. Abraham van der Hulst, Hr. Ms. Jan van Gelder, Hr. Ms. Pieter Florisz en Hr. Ms. Willem van Ewijck; op deze laatste 4 schepen werden op 11 april te Vlissingen de mijnenrails opgetuigd, zodat zij ook dienst konden doen als mijnenlegger.

Op 24 augustus 1939 werden 10 trawlers gevorderd, welke tot hulpmijnenveger dan wel boeienschip werden omgebouwd. Dit waren Hr. Ms. Walrus (hulpmijnenveger 1), Hr. Ms. Azimuth (hulpmijnenveger 2), Hr. Ms. Alkmaar (hulpmijnenveger 3), Hr. Ms. Hollandia (hulpmijnenveger 4), Hr. Ms. Bloemendaal (hulpmijnenveger 5), Hr. Ms. Aneta (hulpmijnenveger 6), Hr. Ms. Witte Zee (boeienschip 1), Hr. Ms. Ewald (boeienschip 2), Hr. Ms. Maria R. Ommering (boeienschip 3) en Hr. Ms. Amsterdam (boeienschip 4). Het bemannen van deze hulpmijnenvegers was niet gemakkelijk en er werd besloten tot de instelling van de zogenaamde vrijwillige reserve hulpschepen- dienst, aangeduid als personeel VRH. Het personeel hiervoor werd betrokken uit hen, die hun beroep bij de trawlervisserij uitoefenden en die zich bij de indiensttreding wilden verbinden om het rijk gedurende 5 achtereenvolgende jaren bij de Koninklijke marine-reserve te dienen.



Hr. Ms. M 1 met Goedhart-zelfbeveiligingstuig

Onderzoekingsdienst

Het doel van de onderzoekingsdienst was:

- 1** Het scheppen van een waarschuwingsdienst tegen een onverhoedse, met geringe macht ondernomen, aanval op strategisch belangrijke zeegaten, welke voor de handel moesten worden opgehouden.
- 2** Het verstrekken van loodsmansaanwijzingen aan bonafide handelsschepen, bestemd voor bovengenoemde zeegaten.

In april 1939 werd een onderzoekingsdienst voor de havens van IJmuiden en Hoek van Holland ingesteld. Op 24 augustus werd de onderzoekingsdienst in volle omvang ingesteld in de zeegeaten welke voor de scheepvaart geopend bleven:

Schulpengat, IJmuiden, Hoek van Holland, Oostgat en Wielingen. De hiervoor bestemde dienstdoende loodsboten werden als zodanig uitgerust. Aan boord van de schepen bestemd voor de onderzoekingsdienst werden geplaatst een officier van de Koninklijke marine reserve, 2 matrozen - waarvan 1 kanonnier - en 1 seiner of telegrafist.

Eind augustus waren de volgende onderzoekingsvaartuigen in dienst:

Den Helder Hr. Ms. BV 3 (ex-Amsterdam) en Hr. Ms. BV 5 (ex-Witte Zee);

IJmuiden Hr. Ms. BV 16 (ex-stoomloodsvaartuig 4) en Hr.

Ms. BV 17 (ex-stoomloodsvaartuig 5);

Hoek van Holland Hr. Ms. BV 18 (ex-stoomloodsvaartuig 16), Hr. Ms. BV 19

(ex-stoomloodsvaartuig 17) en Hr. Ms. BV 19a (ex-stoomloodsvaartuig 19);

Vlissingen Hr. Ms. BV 30 (ex-stoomloodsvaartuig 8), Hr. Ms. BV 32 (ex-stoomloodsvaartuig 12) en Hr. Ms. BV 33 (ex-stoomloodsvaartuig 9);

Westerschelde (bij Bath) Hr. Ms. Bath I (ex-Borneo) en Hr. Ms. Bath II (ex-Achilles).

Op de gevorderde vaartuigen werd het burgerpersoneel gemilitariseerd door het aangaan van een verbintenis bij de vrijwillige marine-reserve. Dit militariseren was noodzakelijk in verband met het feit, dat tevens bewakingsdienst werd verricht. Het loodspersoneel werd niet gemilitariseerd.



DIENST CONSERVATIEVE MIJNENVEGERS

De zich in conservatie bevindende mijnenvegers waren in 1963 verdeeld over 3 stations.

De dienst conservatie mijnenvegers te Den Helder conserveerde en verzorgde mijnenvegers van de Onversaagd-, Beemster-, Dokkum/Wildervank-en Van Straelen-klasse.

De dienst conservatie mijnenvegers te Vlissingen verzorgde de mijnenvegers van de Dokkum-klasse en de Van Straelen-klasse.

De dienst conservatie mijnenvegers te Hellevoetsluis verzorgde mijnenvegers van de Wildervank-klasse en de Van Straelen-klasse. De mijnenvegers Hr. Ms. Lisse en Hr. Ms. Rhenen werden door de rijkswerf omgebouwd tot duikvaartuig. Hr. Ms. Leersum werd begin 1963 als duikvaartuig in dienst gesteld.

Duikbedrijf

Operatieve eenheden van het duikbedrijf namen deel aan de 3 Navo-mijnzoekeoefeningen en 1 oefening inzake maatregelen bij onderzeeboot-ongevallen, namelijk Hr. Ms. Leersum nabij Brest van 12 tot 28 mei en nabij Hoek van Holland en Den Helder van 7 tot 18 september; de opleidingen nabij Den Oever van 1 tot 12 oktober; Hr. Ms. Cerberus nabij Portsmouth van 7 tot 12 mei.

Bij die oefeningen werden in samenwerking met Britse, Belgische, Duitse en Franse eenheden van te voren gelegde oefenmijnen opgespoord en onschadelijk gemaakt. Hr. Ms. Cerberus nam deel aan een grote Submiss- en Subsunk-oefening. Hr. Ms. Woerden en Hr. Ms. Leersum werden van 10 juni tot 17 juli ingedeeld bij het flottielje mijnenvegers 1. Eenheden van het

duikbedrijf namen deel aan drie zelfbeschermingsoefeningen van de vloot tegen onderwatersabotage.

58 maal werd uitgerukt voor het demonteren dan wel vernietigen van zeemijnen, landmijnen, bommen, granaten en andere met explosieven gevulde voorwerpen. Elf maal verleende een duikvaartuig assistentie aan vissersvaartuigen, die zeemijnen hadden opgevist.

Ongeveer 30 maal werd assistentie verleend aan schepen, waarbij het klaren van schroeven en roeren, het nazien van de scheepsbodem en het schoonmaken van in- en uitlaten het meest voorkwamen en 10 maal een sonardome werd verwisseld. Aan de rijkswaterstaat en het waterloopkundig laboratorium werd regelmatig assistentie verleend bij het plaatsen en opnemen van stroommeetapparatuur en bij het nemen van bodemmonsters te Gorinchem, Hellevoetsluis, bij het booreiland Triton en bij de meetpaal ter hoogte van Katwijk. Tenslotte werd aan de politie hulp verleend bij het opsporen van drenkelingen.

Aan boord van de duikvaartuigen werden de voortgezette duikeropleidingen gehouden, speciaal betreffende het afzoeken van de zeebodem op de aanwezigheid van mijnen. Aan boord van het duikwerkschip werd zeer veel aandacht besteed aan het autogenisch snijden en elektrisch lassen onderwater. Verankerde oefenmijnen werden gelegd voor het beproeven van veegrepen voor mijnenvegers.

Duikploegen verzorgden demonstraties te Schagen en Zwartsluis en op de tentoonstelling Frisiana te Leeuwarden werd op 11 januari de tot duikvaartuig verbouwde kustmijnenveger Hr. Ms. Leersum in dienst gesteld.

Aanvankelijk werden de duikopleidingen te Den Oever gegeven aan boord van Hr. Ms. Soemba. Sedert medio februari werd dit schip tijdelijk vervangen door Hr. Ms. Medusa en werd Hr. Ms. Soemba overgebracht naar de rijkswerf, ten einde aldaar grondig te worden verbouwd, om te kunnen voldoen aan de eisen, welke het intensieve opleidingsprogramma thans aan een dergelijk schip stelt. Verwacht wordt, dat de verbouwing in het tweede kwartaal van 1964 zal zijn voltooid.

Er waren 4 opleidingen duiker 2e klasse, 1 opleiding duiker 1e klasse, 1 opleiding seinmeester-onderwaterdemonteur en 1 opleiding hulpduikofficier.

Er werd 1 opleiding duikofficier voltooid en een aanvang gemaakt met de volgende opleiding duikofficier.

Er werden 2 opleidingen voor marinier-kikvorsman en 1 opleiding voor officier-kikvorsman gegeven.

Voorts kwamen er herhalingscursussen voor duikers 2e klasse, duikers 1e klasse en hulpduikers. Voor burgercursisten waren er evenals vorige jaren 2 opleidingen.

Gedurende het gehele jaar werd aan personeel van de onderzeedienst onderricht gegeven in vrije ontsnappingen, zowel te Den Helder als in Portsmouth. Ongeveer 400 man personeel werd getest op gevoeligheid voor zuurstof onder druk in de grote recompressiekamer. Drie patiënten werden behandeld voor duikerziekte (bends).

(bron jaarboek KM 1963)

...

Kroonvaarders raasdondersmaaltijd aan boord van de 'Pollux'

DOOR A.R. KELDER

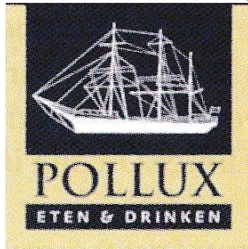
In 2006 had het bestuur van 'De Kroonvaarders, de actieve vereniging van oud- KNSM-ers, gekozen voor een andere dan de gebruikelijke locatie voor de traditionele, jaarlijkse kapucijner- of raasdondersmaaltijd. Ditmaal was de voorkeur uitgegaan naar de prachtig gerestaureerde 'Pollux', het voormalige opleidingsschip voor matrozen voor de Grote Vaart dat, na vele jaren van omzwervingen, thans ligplaats heeft gekozen in het Maritiem Kwartier te Amsterdam-Noord ¹⁾. Na het stopzetten van de opleidingen voor matroos in 1989, raakte het schip zijn markante ligplaats in het Oosterdok kwijt, leek aanvankelijk in IJmuiden aan een nieuwe jeugd te beginnen, maar moest, ten gevolge van het faillissement van de exploitant, executoriaal geveild worden ²⁾. Gelukkig kwam het zover niet. Harry Smits, ooit uitbater van Café 'De Zeilvaart' aan de De Ruyterkade en nu de grote promotor en exploitant van een aantal historische schepen, zoals de barkgetuigde 'Europa', de schoenerbark 'Elisabeth Smit' en het oude opnemingsvaartuig de 'Hydrograaf', ontfermde zich over de moegestreden 'Pollux' en liet het schip restaureren. En hoe!

Wij hadden het
genoegen aan de
kapucijner- maaltijd
van 'De
Kroonvaarders' te
kunnen deelnemen en
konden constateren
dat het schip een
ware metamorfose
heeft ondergaan. Al
bij het over de valreep
aan boord stappen,
word je als oud-
stuurman aange-
naam verrast door
een werkelijk in
onberispelijke staat
verkerend houten

dek, prachtig gebreeuwd met zwarte naden: een lust om te zien. De verschansing, de koekoeks, de dek huizen tot en met de broodwagen op de kampanje: alles strak in de verf, 'zoals Hare Majesteit dat zo gaarne ziet', zouden ze bij de marine zeggen. En dan het interieur! De oude commandeurswoning op het achterschip lijkt met zijn leren banken en fauteuils inclusief een standaardkompas op de 'senior room' van een Engelse herenclub. Beneden is de lengte van het schip verdeeld in drie ruimen, ieder ruim met een eigen bar en voldoende zitplaatsen voor 180 personen. Buitengewoon smaakvol en met het toepassen van veel hout gerestaureerd. Men kan plaatsnemen aan lange bakstafels maar er zijn ook wat intiemer hoekjes gecreëerd. Wij konden vaststellen dat het grote KNSM- gezelschap zich hier



VERENIGING VAN OUD KNSM-ERS
Opgericht 15 maart 1979



De 'Pollux' in het Maritiem Kwartier Amsterdam-Noord. (foto R.A. Kelder)

onmiddellijk thuis voelde; de hele entourage deed immers denken aan de schepen waarop ze zo lang hadden gevaren.

Na de borrel volgde dan de raasdonders-maaltijd, bereid volgens KNSM-recept à la Jan Kempkes, met spekkies en garnituur, gevolgd door griesmeelpudding-met-bessen-sap. Wat kan het leven toch puur zijn! Een dergelijke, buitengewoon geslaagde dag roept natuurlijk om herhaling. Gelukkig behoeven we niet op een volgende uitnodiging te wachten, want in het nieuwe dekhuis dat op de 'Pollux' in de midscheeps is neergezet, bevindt zich een restaurant voor 55 personen, dat elke dag open is, waar men 's middags kan lunchen en 's avonds a la carte kan dineren en waarbij vanzelfsprekend de nadruk ligt op scheepsgerechten. De nieuwe 'Pollux', zonder meer een aanwinst voor de stad!

Noten

1 Het oude NDSM-terrein aan het eind van de Ondinaweg. Rechtstreekse verbinding per stadspont vanaf het CS, is het eenvoudigst.

2 Zie DBW dec. 2003/jan. 2004 voor de geschiedenis van dit opleidingsschip.

Bron:  2 / 2007

FORT HOEK VAN HOLLAND

In 1872, na een aantal jaren van graven, is men klaar met de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Dit is een belangrijke verbinding van de havens van Rotterdam met de Noordzee. De Nieuwe Waterweg bereikt die zee bij Hoek van Holland. Om de toegang veilig te stellen, begint men in 1881 met de bouw van het Fort aan den Hoek van Holland, soms ook aangeduid als Fort Maasmond. Het jaar daarvoor is, als eerste bouwwerk, al een fortwachterswoning neergezet. Tijdens de bouw wordt het gebruikt als kantoor voor de bouwkundigen. De bouw wordt afgerond in 1886. In 1888 is men zover dat het fort kan worden overgedragen aan de militaire autoriteiten. Op 1 september 1889 nemen die het fort officieel in gebruik. Ook na die ingebruikname worden nog aanvullende werkzaamheden uitgevoerd. Het fort ligt op de noordoever van de Nieuwe Waterweg. Het is opgetrokken uit metselwerk en beton. Ongeveer in dezelfde tijd wordt buiten het fort de torpedoloods gebouwd; het gebouw wordt opgeleverd in 1886.

De bewapening bestaat uit vier kanonnen van 24 cm lang 30, die twee aan twee staan opgesteld in de twee pantserkoepels A en B. Verder staan er twee kanonnen van 15 cm lang 30, in pantserkoepel C. Er is ook nog een gepantserde geweergalerij, opgebouwd uit 12 verschillende ruimtes. In zes daarvan staan mitrailleurs, en in zes zijn in ieder vier schietgaten voor geweren. De ruimte is binnen voorzien van geschilderde panorama's van het voorterrein.



Foto 2007; de koepels zijn replica's

Rond het fort ligt een droge gracht met een contrescarpmuur (dat is de buitenwand van de gracht). Achter die muur ligt het buitengebouw met verschillende ruimtes van waaruit de hele gracht onder vuur kan worden genomen. 30 openingen maken het mogelijk om de gracht met

geweren onder vuur te nemen, en vanuit acht kan dat met lichte kanonnen. Behalve de geschutruimtes, zijn hier bakkerij, keukens, ziekenzaal/apotheek/verbandkamer en legeringslokalen voor manschappen. De bezetting van Fort Hoek van Holland bestaat uit negen officieren, 26 onderofficieren en 246 manschappen.

Binnen de genoemde grachten ligt het hoofdgebouw. Ook hier zijn legeringskamers, en verder opslagruimtes bijvoorbeeld voor de munitie.



Geschutopstelling in de contrescarp; foto 1988

Er zijn ook hijsinstallaties om de munitie omhoog te takelen naar de geschutkoepels. In de munitieruimtes worden kruit en kardoezen opgeslagen, en er is mogelijkheid om een en ander te monteren voor gebruik. Zoiets is natuurlijk erg gevaarlijk in een ruimte die nog moet worden verlicht met olielampen. Die lampen staan dan ook achter dicht glas, en kunnen alleen via de andere kant worden bereikt via smalle gangetjes. Zo wordt er alles aan gedaan om de werkomgeving veilig te houden!

Onder het hoofdgebouw zijn de vergaarbakken waarin regenwater wordt

opgevangen, dat kan worden gebruikt als drinkwater. Het regenwater wordt op het dak van het fort opgevangen, en het verdwijnt via een buizenstelsel in de vergaarbakken.

Op twee plaatsen vormen zogenaamde holle beren door de gracht de verbinding met de al beschreven buitengebouw. Het fort staat niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een uitgebreidere linie. Dat is de Stelling van de Monden van de Maas en van het Haringvliet. De andere verdedigingswerken daarvan liggen vooral op Voorne: de vestingsteden Brielle en Hellevoetsluis, en de forten Penserdijk en Noorddijk.

Als het fort in gebruik is genomen, gaan de ontwikkelingen en uitbreidingen gewoon Er komt in 1890 een gepantserde observatiekoepel bij, oftewel de commandotoren. Daarin wordt een gradenring aangebracht, ten behoeve van instellen van juiste schietrichtingen van het Ook wordt een extra betonnen bovendeck gestort. Toch raakt het fort verouderd. Dat komt door de razendsnelle modernisering van het geschut in die Men wil plannen maken voor verbetering, is er zeker nog niet wanneer de Eerste



Instructiebord in de gewoergallerij; foto 1988

verder.

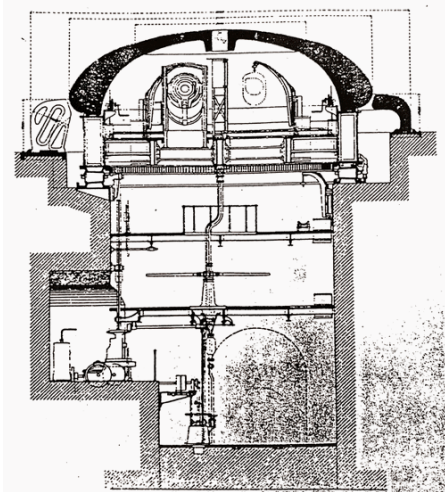
het geschut.

snel

periode. maar die

Wereldoorlog uitbreekt. Al kort na de mobilisatie, wordt aanvullend kustgeschut opgesteld, dicht bij de kust en in bruikleen van de Marine. Aanvankelijk komt dit geschut in vrij eenvoudige opstellingen te staan. Pas later in de oorlog bouwt men scherfvrije betonwerken. Het werkt daaraan stopt echter nadat op 11 november 1918 de wapenstilstand is gesloten.

Nederland blijft neutraal, maar ziet natuurlijk wel van alles om zich heen gebeuren. Mede daardoor schat men na het einde van de oorlog de artilleristische waarde van het bouwwerk niet hoog meer in. Het fort voldoet, samen met andere Nederlandse kustforten, niet meer aan de eisen van de kustverdediging. Toch behoudt het nog enige tijd de functie als verdedigingswerk.

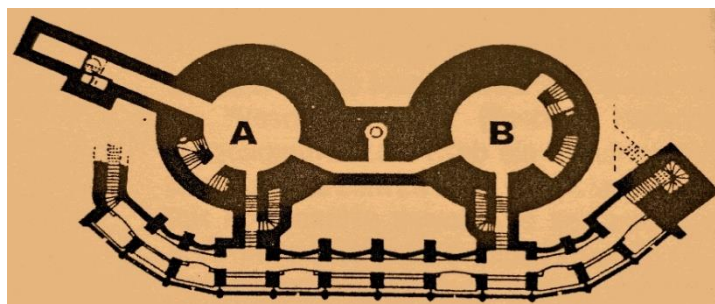


Koepel voor 24 cm geschut

In 1922 gaat de Stelling van de Monden van de Maas en van het Haringvliet op in de Vesting Holland, die dat jaar in het leven wordt geroepen. Als de Tweede Wereldoorlog uitbreekt, vormt het fort als steunpunt tegen landingen nog steeds onderdeel van de kustverdediging van ons land. Het moet zich zowel naar de zeezijde als naar de landzijde kunnen verdedigen. Onderdeel dus van de Vesting Holland, maar ter plekke is sprake van de Positie van Hoek van Holland, die valt onder het Detachement Kustartillerie. Belangrijker voor de kustverdediging binnen die positie zijn de vier kustbatterijen met de nummers V tot en met VIII. Dat is de situatie wanneer Duitse troepen ons land binnenvallen op 10 mei 1940. Binnen het fort is er dan een telefooncentrale die alle onderdelen van de Positie met elkaar verbindt, maar ook contact maakt met hoofd- en stafkwartieren elders. Het fort wordt ook kort

gebruikt om NSB-ers en sympathisanten van die politieke beweging op te sluiten. In de nabije omgeving wordt ook gevochten, omdat hier Duitse luchtlandingstroepen zijn geland. Sommigen van hen raken krijgsgevangen, dat geldt ook voor vliegtuigbemanningen en worden ook opgesloten in het fort. Echte inzet voor de kustverdediging pleegt het fort niet, maar de twee koepels vuren wel regelmatig in de richting van Staalduinse Bos. Dat ligt ten oosten van Hoek van Holland en Duitse eenheden hebben zich daar verschanst. Ze behoren tot het 65^e Infanterieluftlanderegiment van de 22^e Luftlandedivision. Het zijn dus geen parachutisten, maar soldaten die met transportvliegtuigen aan de grond zijn gezet. De beschieting gaat niet oneindig door, want in de loop der dagen raken de koepels defect.

Het fort speelt nog een belangrijke rol in de meidagen, maar dan meer politiek dan militair. Op 13 mei vindt er namelijk het laatste Kabinetsberaad op Nederlands grondgebied plaats. Daarna vertrekken de ministers naar Engeland.



Koepels voor 24 cm geschut en geweergalerij

De eerder genoemde torpedoloods speelt ook een rol in de meidagen van 1940. Tijdens de voorgaande mobilisatie liggen hier mijnen opgeslagen. Die worden, bij elkaar gehouden door een ketting, over de Nieuwe Waterweg gespannen.

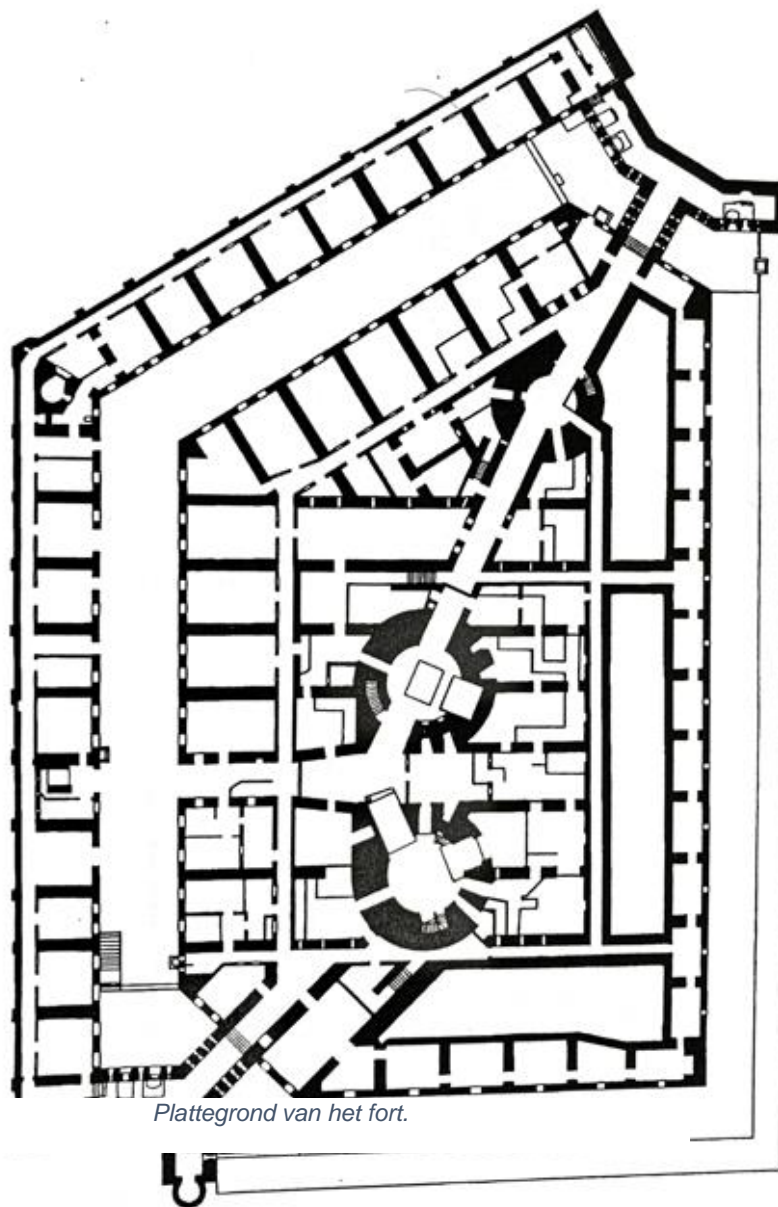


16 mei is het voorbij; de Duitsers bezetten het fort. In de bezettingsjaren halen zij veel materiaal weg, zoals de pantserkoepels, het geschut en de stoommachine met ketel. In de ruimte onder een van de weggehaalde koepels plaatsen zij in 1943 een bakoven, die nu nog steeds aanwezig is. Zij bouwen er geen nieuwe; het exemplaar is al gebouwd in 1919! Hier wordt het brood gebakken voor de Duitse bezetting van Hoek van Holland. Voor dat doel komen er ook mengkommen en deegmolens.

Ook laten de Duitsers enkele muurtekeningen achter. Ze hebben ook het nodige aangepast aan de constructie van het fort. Het fort is dan wel verouderd, maar de omgeving is als Verdedigingsbereich Hoek van Holland een belangrijke plek binnen de Duitse kustverdediging; de Atlantikwall. "Verdedigingsbereich" is daarbinnen de zwaarste kwalificatie. In 1945 is heel Nederland bevrijd, worden er Duitse krijgsgevangenen opgesloten in het fort en nemen Britse militairen het in gebruik.

Duitse bakkerij onder één van de geschutkoepels; foto 1986

Later wordt het gebruik overgenomen door de Koninklijke Marine. Wanneer die het fort verlaat, komt het leeg te staan. Gelukkig komt er later weer aandacht en zorg, als in 1986 de Stichting Fort aan Den Hoek van Holland wordt opgericht. Die wil de instandhouding bevorderen en het fort een passende bestemming geven. De stichting krijgt het fort in 1989 in beheer. Het heeft dan nog niet heel lang leeg gestaan, en is daardoor nog in vrij goede staat. Het lukt de stichting om er een fraai kustverdedigingsmuseum in te richten. Helaas ontstaan er later problemen en intussen beheert de stichting het fort niet meer. De tentoongestelde objecten zouden nu elders te zien zijn, en in het fort is een ander museum gekomen. Het wordt nu Museum 1881 genoemd, en het is tijdelijk gesloten vanwege het doorvoeren van enkele aanpassingen en het uitbreiden van de expositie. Voor wie een bezoek overweegt; kijk later eens op



Plattegrond van het fort.

<https://fort1881.nl/museum/>

Dik Winkelman

REISVERSLAG VAN SQUADRON MIJNENVEGERS 127

10—15 juni 1960

SCARBOROUGH

Commandant: luitenant ter zee der 1e klasse W. Enterman

Hr. Ms. Axel (vlaggeschip), commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie T. J. Doze

Hr. Ms. Aalsmeer, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie W. W. Bak

Hr. Ms. Meppel, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie P. Willemse

Hr. Ms. Venlo, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie K. Zand- I luizen

Hr. Ms. Gieten, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie J. H. Boerstra

Squadron 127 vertrok vrijdag 10 juni ten 11.00 uur van de rede van Hellevoetsluis en ankerde zaterdagochtend 11 juni ten 09.00 in de Scarborough bay. Daar de beide havens van Scarborough bij laag water droog vallen, was het noodzakelijk te ankeren. De ankerplaatsen werden zo dicht mogelijk onder de wal en nabij de haven gekozen in waterdiepten van 7 tot 10 meter, waar goede hougrond verwacht mocht worden. Veiligheidshalve werd bovendien 125 meter ketting gestoken.

Ten 09.30 kwamen de marine-attaché (kapitein ter zee R. M. (Crommelin), de Nederlandse consul te Kingston-on-Hull (de heer J. C. M. Otten), de vice-consul aldaar (de heer D. W. Valkering) en de mayor's secretary (mr. S. H. Fewster) aan boord, teneinde de details van het bezoek te bespreken. Dit werd op prijs gesteld, daar de brieven hieromtrent van de consul en van de mayor nog niet ontvangen waren.

Om 10.15 maakten de squadroncommandant en de commandanten, vergezeld van genoemde autoriteiten, hun opwachting bij de mayor (councillor John Kennedy), de deputy mayor (councillor G. F. Hodgson) en de town clerk (de heer E. Horsfall Turner). Om 11.30 brachten de mayor, de deputy mayor en de town clerk een tegenbezoek aan boord. Ten 12.30 waren de squadroncommandant, de commandanten en nog 6 officieren de gasten van het gemeentebestuur van Scarborough bij een lunch, waarbij de mayor en de squadroncommandant een korte toespraak hielden. 's Avonds van 18.30 tot 20.00 gaven de officieren van squadron 127 een cocktailparty aan boord van Hr. Ms. Axel, waarvoor verschillende autoriteiten uit Scarborough waren uitgenodigd. Dezelfde avond ten 20.30 waren de Squadroncommandant en een achttal officieren de gast van de Scarborough yacht club tijdens een cocktailparty in hun clubgebouw.

Zaterdagavond werd tevens een „grand naval dance” gehouden in Spa ballroom, die om 20.00 aanving en waaraan vele opvarenden deelnamen. In de loop van zondagochtend 12 juni nam de wind steeds meer toe tot zuidwesterstorm, kracht 8. Hoewel het squadron redelijk beschut lag, moesten Hr. Ms. Gieten, Hr. Ms. Aalsmeer en Hr. Ms. Meppel toch verschillende malen hun anker lichten in verband met krabbende ankers.

Tenslotte bleven Hr. Ms. Gieten, Hr. Ms. Axel en Hr. Ms. Venlo liggen achter 150 meter ketting, terwijl Hr. Ms. Aalsmeer eveneens 150 meter ketting stak, maar na 50 meter tevens een boeisteen van 90 kilogram op de ketting bevestigde en Hr. Ms. Meppel voor 150 meter ketting en gekat anker (met behulp van een boeianker) ging liggen. De sloepen moesten gelicht worden, daar zij dreigden vol te slaan. Met passagieren werd gestopt tot maandagochtend 8.30 De kerkgangers, die zondagsochtends reeds vroeg naar de wal waren gegaan, keerden in de loop van de avond, toen de wind iets ging liggen, op het squadron terug met boten, die door de havenmeester kosteloos ter beschikking waren gesteld. Door het slechte weer moesten de squadroncommandant en de oudste commandant verstek laten gaan bij een diner, dat het gemeentebestuur de Nederlandse Ambassadeur zondagsavonds aanbood, en moest tevens 's middags een voetbalwedstrijd tegen het Royal pioneers corps vervallen. Ook het bezoek aan boord van 14.00 tot 16.00 door het publiek viel door de storm geheel in het water. Op 13 juni stond er nog slechts een krachtige tot vrij krachtige wind uit zuidwestelijke richting. Ten 08.30 werd het passagieren weder vrijgegeven. Eén der commandanten was steeds aan boord aanwezig. Om 10.30 waren de squadroncommandant en 4 commandanten aanwezig bij de officiële opening van de „Dutch festival week” door zijne excellentie de Nederlandse ambassadeur. Voor laatstgenoemde stond een uit 1 officier en 10 manschappen bestaande, ongewapende, erewacht van squadron 127 opgesteld op het openingsterrein. 's Middags om 15.15 zou een gezelschap, bestaande uit de ambassadeur, de commissaris der Koningin in de

provincie Noord-Brabant, de burgemeester van Haarlem, de mayor van Scarborough en de lords-mayor uit Yorkshire met hun dames een bezoek brengen aan het squadron. Dit bezoek moest echter in verband met de doorstaande deining afgelast worden. De squadroncommandant bezocht toen echter van 15.00 tot 16.30 een „tea” in de town hall, waar hetzelfde gezelschap aanwezig was. 's Avonds om 18.00 zaten de squadroncommandant en 4 commandanten aan, aan een banket in de town hall ter gelegenheid van de „Dutch festival week”, waarna zij de „Dutch variety show” in de floral hall bijwoonden. Na afloop van de show ten 22.30 was het officiële deel van het bezoek beëindigd. Dezelfde avond werd om 20.00 een „Dutch naval ball” gegeven in de Olympia ballroom, waaraan vele opvarenden deelnamen. Een groep van 60 zeekadetten bezocht 's avonds het squadron.

Dinsdagochtend om 09.00 werden de ankers gelicht en werd koers gezet naar Den Helder, waar squadron 127 woensdag 15 juni ten 08.00 arriveerde. Daar het gemeentebestuur eigenaar is van het grootste deel der vele ontspanningsgelegenheden in Scarborough, werd de mogelijkheid geschapen, dat vele bemanningsleden deze gelegenheid gratis konden bezoeken. De ontvangst van de zijde van het gemeentebestuur was uiterst hartelijk en goed georganiseerd, zodat squadron 127 met genoegen terugziet op zijn bezoek. Klachten over het passagieren der bemanning werden wederom niet ontvangen.

Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1960



november 1947

EEN AFDELING MARINIERS WORDT OPGEHEVEN

Bij beschikking van de Minister van Marine werd bepaald dat de afdeling Mariniers te Tilburg op 1 October 1947 wordt opgeheven.

Deze mededeling werd aan het personeel gedaan op 16 Augustus 1947.

Een goede inrichting ontvalt hier de Koninklijke Marine, doch vooral het Korps Mariniers.

Ik wil even memoreren op welke wijze deze Afdeling tot stand kwam.

Direct na de bevrijding van het Zuidelijk deel van ons land kwamen velen, waaronder oud beroepspersoneel behorende tot het Korps Mariniers, over naar Schotland, waar zij in Helensburgh medisch werden onderzocht en zo nodig werden doorgezonden naar Amerika, om aldaar de laatste nieuwe snufjes van de oorlogvoering te leren. Zij werden daarbij vergezeld van een groot aantal oorlogsvrijwilligers en transporten van 800 tot 1200 man waren geen zeldzaamheid.

Toen ons gehele land bevrijd was, moest worden omgezien naar een geschikte plaats in .Nederland en zo werd op 1 Augustus 1945 deze mooie en ruime kazerne met uitgebreid oefenterrein in dienst gesteld als „Depot Korps Mariniers”.

Hoevelen zijn er hier niet door „de molen” gegaan. Vanaf het begin tot omstreeks Januari 1946 varieerde het aantal geplaatsten van 1500—2400 man. Tentenkampen verrezen als paddestoelen uit de grond, doch velen moesten nog met onbepaald verlof huiswaarts worden gezonden. Later liep de sterkte belangrijk terug en kwam men in Mei /Juni 1946 tot 1000 man.

Daarna kreeg ook het D.K.M. militie- opleidingen te verwerken. Drie divisies in opleiding en daarna naar de Oost. Uit verschillende brieven heb ik vernomen dat ook deze mensen een goede tijd in Tilburg hebben gehad.

10 September 1947 in de vroege morgenuren vertrokken de laatste 3 peletons naar N.I. en kon worden overgegaan tot de uiteindelijke afgifte van goederen, welke niet van onbelangrijke aard was.

Het „Depót Korps Mariniers” werd echter ook nog eens gewijzigd in „Afdeling Mariniers Tilburg” en het Depót gevestigd te Rotterdam.

Ik zal geen namen noemen van hen die hun beste krachten gaven opdat de Afdeling Tilburg niet alleen aldaar, doch ook in andere plaatsen, ja zelfs in het schone Insulinde een goede naam had. Indien ik namen zou gaan noemen, zou ik er wellicht meerdere vergeten. Naar ik echter meen te weten, is er door allen steeds hard gewerkt, zowel door het personeel van de zogenaamde vaste bemanning, als door personeel geplaatst bij opleidingen.

Een goede geest viel er steeds te bespeuren; de omgang met de burgerij was over het algemeen goed, terwijl de Stafmuziek een graag geziene gast was.

Bij de uitdienststelling op 30 September 1947 werd een en ander door de laatste Commandant, de Majoor der Mariniers W. A. van Heuven, gereleveerd en deze dankte in het bijzonder het Gemeentebestuur van Tilburg voor de gastvrijheid, welke werd ondervonden.

De Burgemeester- van -Tilburg sprak daarna zijn dank uit voor het gesprokene en memoreerde voorts de correctheid van passagiers en de omgang van de bemanning van de Afdeling met de ingezetenen.

De Stafmuziek liet pittige muziek horen en sloot de avond met een taptoe, welke door vele autoriteiten en ingezetenen werd bij gewoond.

Allen die geplaatst zijn geweest te Tilburg kunnen terugzien op een prettige tijd en velen van hen zullen het betreuren dat deze Afdeling aan het Korps Mariniers moest ontvallen.

Tilburg, exit.

=====



Tot volgende week