

Een vlag als geen ander.

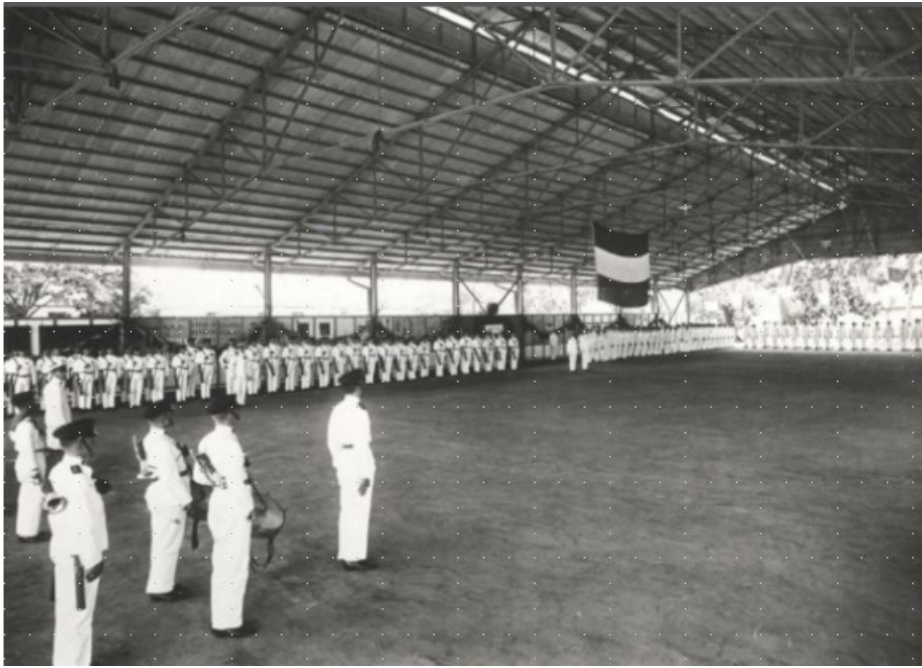
Bij de ingang van de haven van Lagos in Nigeria ligt de Lagos Yacht Club. Op een mooie zondagochtend vaart een vrachtschip langzaam de haven binnen, vlak langs de jachtclub, zoals schepen dat altijd doen. Het is een Nederlands schip en wat opvalt is, dat het een bijzondere natievlag voert. Meerdere leden van de jachtclub melden het aan de 'headboy' die de clubvlag langzaam laat zakken als groet. Op de brug van het schip ziet men dat en groet terug met de vlag van de Koninklijke Marine Reserve (KMR). Het is een opvallende vlag met een onklaar anker in de witte baan in het midden. Een gezagvoerder van een schip onder Nederlandse vlag, die tevens officier is van de Koninklijke Marine Reserve mag, onder voorwaarden, die vlag voeren. Het voorval in Lagos (waar ik destijds werkte) is mij altijd bijgebleven en deed mij vele jaren later op zoek gaan naar fotos van Nederlandse koopvaardij-schepen met zo'n markante vlag.

Niet zo lang geleden waren er meerdere Nederlandse koopvaardij-schepen die een dergelijke vlag voeren. Hoe zo was dat?

De Koninklijke Marine Reserve werd opgericht in 1894, die zou worden "samengesteld uit hen die vroeger bij de actieve zeemacht hebben gediend of wier beroep in de tijd van vrede nauw verwant is aan de dienst ter zee". Het voornaamste doel van de oprichting van deze reserve was het in oorlogstijd snel kunnen bemannen van schepen, zonder in vreedetijd een te groot personeelsbestand te hoeven aan te houden. Ten tijde van het de dienstplicht in Nederland werd een selectie dienstplichtige officieren opgeleid tot Aspirant Reserve Officier (ARO). Zo werden koopvaardij-officieren dan toegevoegd aan het KMR-bestand. Dit goldt voor zowel nautische- als ook voor technische officieren.

De opleiding tot reserveofficier vond niet zomaar even tussen twee koopvaardijreizen plaats. Het jaarlijks aantal voor de Koninklijke Marine benodigde reserveofficieren werd evenredig betrokken uit de Nederlandse rederijen. Omdat de opleiding van de via zijn rederij aangewezen stuurman/wtk bijna twee jaar duurde, werd geen rekening gehouden met het feit of de schepen van de betrokken rederij al dan niet regelmatig Nederlandse havens aanliepen. Men denke aan de grootste rederij die Nederland ooit had, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij of de Java China Japan Lijn, wier schepen nimmer op Europa voeren.

De opleiding als Aspirant Reserve Officier (ARO) begon met een periode van zes maanden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine in Den Helder, maar ook in Nederlands Oost-Indië (zie foto hieronder). Na het examen, benoeming en beëdiging volgde praktijkervaring bij een of meerdere marine-onderdelen. Na één jaar en negen maanden verleende de Koninklijke Marine "Groot verlof" en kon men zijn civiele loopbaan bij zijn rederij vervolgen. Formeel bleef je als Luitenant ter Zee 3^e klasse in dienst van de Koninklijke Marine. Na drie jaar werd je gepromoveerd tot LtZ 2^e klasse en op 45 jarige leeftijd kreeg je eervol ontslag als KMR-officier.



Beëdiging van ARO's in 1930 in Surabaya



Maar ook in Hilversum werden ARO's beëdigd – jaartal onbekend – een veertigtal

Hoe luidde het besluit omtrent het voeren van de KMR vlag?

Besluit voeren van de vlag der Koninklijke marine-reserve

De Minister van Defensie

Besluit:

Artikel 1

Een officier of een gewezen officier van de Koninklijke marine-reserve met de rang van luitenant ter zee der 2e klasse of een hogere rang die is aangesteld als gezagvoerder van een Nederlands koopvaardijship mag, mits hem daartoe op verzoek door de Minister van Defensie vergunning is verleend, op dat schip als natievlag voeren de vlag der Koninklijke marine-reserve, omschreven in artikel 3.

Artikel 2

Een vergunning als bedoeld in artikel 1 wordt in beginsel slechts verleend indien het desbetreffende schip een bruto inhoud heeft van ten minste 500 registertonnen. De vergunning geldt tevens ten aanzien van andere schepen waarover de betrokken officier als gezagvoerder wordt aangesteld en die toebehoren aan dezelfde rederij, waartoe het schip, waarvoor de vergunning was verleend, behoorde.

Artikel 3

De vlag der Koninklijke marine-reserve is de Nederlandse vlag, waarvan het midden van de witte baan half-cirkelvormig is verbreed tot halverwege de rode en de blauwe baan, op welke verbreding met zwart garen is geborduurd een onklaar anker, gedekt door een kroon.



De vlag der Koninklijke Marine Reserve

Artikel 4

De gezagvoerder van een koopvaardijship dat de vlag der Koninklijke marine-reserve voert is verplicht, indien hij met dat schip in het buitenland vertoeft, aan de commandanten van de Nederlandse oorlogsschepen en aan de Nederlandse diplomatieke of consulaire ambtenaren op hun verzoek inzage te verlenen van het besluit waarbij de vergunning tot het voeren van die vlag is verleend.

Artikel 5

Ingetrokken wordt het ministeriële besluit van 18 januari 1991, nr. P 82, houdende het Besluit voeren van de vlag der Koninklijke marine-reserve.

Artikel 6

Dit besluit treedt in werking met ingang van de datum van ondertekening en werkt terug tot en met **27 april 1991**.

Artikel 7

Dit besluit, dat in de Nederlandse Staatscourant zal worden geplaatst, kan worden aangehaald als: Besluit voeren van de vlag der Koninklijke marine-reserve.

Draagt op aan het hoofd van de centrale afdeling post- en archiefzaken: dit besluit te doen publiceren in de Nederlandse Staatscourant.

Afschrift van dit besluit zal worden gezonden aan: het hoofd van de centrale afdeling post- en archiefzaken.

De voornoemd, Minister voor deze,
De Directeur Personeel Koninklijke Marine
N. W. G. Buis

.....

In de periode 1894 tot 1940 waren talloze kapiteins bij de Holland Amerika Lijn marine reserve officier. Kapitein F.H. Bonjer was de eerste KMR kapitein en de NIEUW AMSTERDAM laat in 1906 zien dat haar kapitein een KMR-officier was.

Schilderij van de Nieuw Amsterdam in 1906 met F.H. Bonjer als kapitein.



Andere HAL kapiteins waren onder andere kapitein P. Visser (na een volledige loopbaan en pensionering bij de Koninklijke Marine) en kapitein P.J. van Maurik. De laatste had eerst meerdere jaren gevaren bij de KNSM/Kroonburg en was in die tijd opgeleid als ARO.

Er moeten dus met name in de Jaren '50 en '60 van de vorige eeuw talloze officieren geweest zijn die als ARO – mits ze aan de eisen van de beschikking voldeden – gerechtigd waren een KMR vlag te voeren. Maar er zijn natuurlijk ook talloze geweest die het niet nodig vonden een dergelijke vlag aan te schaffen (de vlag was een unicum en was in kleine oplage beschikbaar – dus duur). De rederij verplichtte het niet en betaalde ook niet voor die vlag! Uiteraard waren er ook officieren die het overdreven vonden dergelijk vertoon te uiten.

De historie van de KMR is kort maar krachtig beschreven door de beroemde maritiem historicus L.L. von Münching bij het honderdjarig bestaan in 1994. Hij schrijft:

“... tot de officieren der KMR behoren de eervol ontslagen marine-officieren, terwijl daarnaast nu ook gezagvoerders en stuurlieden van de grote stoomvaart maatschappijen door H.M. de Koningin kunnen worden benoemd tot luitenant ter zee. Het aantal personeelsleden dat men ten tijde van oorlog dacht nodig te hebben was belangrijker groter dan wat in vreedstijd beschikbaar was. Dit kwam onder andere omdat men rekening moest houden met de aflossing van marinepersoneel in de “Oost” en de “West”. Men moest niet alleen kunnen beschikken over officieren, maar ook over machinisten, vuurstokers, torpedisten e.d. ...”



*De Baloeran van de
Rotterdamsche Lloyd
met KMR-vlag*

Iedere KMR-officier, behalve de oud-zee-officieren, zou elke twee jaar drie maanden in dienst komen voor deelname aan oefeningen. Iedere maand zou een cursus gehouden worden. Zo kon de marine bij het uitbreken van de oorlog in 1914 beschikken over 11 luitenants KMR der 1e klasse, 50 der tweede klasse en 37 adelborsten der eerste klasse. In de Jaren 1914-1918 is er herhaaldelijk beroep gedaan op KMR personeel.

In het tijdvak tussen de beide wereldoorlogen kwamen jaarlijks circa 10 officieren van de koopvaardij in aanmerking om KMR officier te worden. Begin 1937 werd ook een beroep gedaan op talloze werkloze koopvaardij-officieren. De Spaanse burgeroorlog woedde en er moest op worden toegezien dat geen contrabande vervoerd werd van/naar Spaanse havens – een regeling die door de Volkerenbond was ingesteld. KMR officieren werden hierbij ingezet, ongeacht onder welke vlag.



Konvooidiensten in de Straat van Gibraltar tijdens de Spaanse Burgeroorlog. Links voor: pantserschip Hr.Ms. Hertog Hendrik (1904-1968), midden KNSM schip, rechts schip van de Rotterdamse Lloyd. Foto genomen vanaf de BALOERAN .

In de tweede wereldoorlog zijn talloze (hulp) schepen, mijnenvegers, tankschepen, werkschepen, enz. bemand door KMR-officieren. Na deze oorlog gingen meerdere terug naar hun rederij.

Kwamen de officieren KMR vroeger alleen voor bij de zeedienst, in de tweede wereldoorlog trof men hen ook aan bij de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) , als officier-vlieger/waarnemer, bij de Marine Stoomvaart Dienst en ook bij het Korps Mariniers.

In de na-oorlogse jaren ontstonden talrijke functies binnen het KMR-bestand en wie thans zoekt op een website betreffende de KMR, zal circa 800 KMR officieren zien (m/v).

Tegenwoordig komt men weinig schepen meer tegen die een KMR-vlag voeren. Dat komt mede omdat Nederlandse rederijen veel schepen onder buitenlandse vlag hebben varen, maar ook omdat kapiteins op de overgebleven schepen onder Nederlandse vlag vaak een niet-Nederlandse nationaliteit hebben en dus niet voldoen aan de voorwaarden.

Ik blijf zoeken naar afbeeldingen van schepen met een KMR-vlag. Indien u een foto of afbeelding hebt (oud- of nieuw) van een schip met een KMR-vlag, verneem ik dat graag en zie uw afbeelding met veel belangstelling tegemoet.]

Hieronder enkele afbeeldingen die ik tijdens mijn zoektocht heb opgedoken:



De STATENDAM, proeftocht 1929.



Het s.s. ROTTERDAM bij het Isle of Wight.

Uit een oude RIL Post van Royal Interocean Lines.



COMING AND GOING

In the late afternoon of November 1st, m.v. Tjimenteng moved slowly away from the buoy in Hong Kong harbour, the pilot sampan tucked into her side, and the R.I.L. colours flying for the last time in those waters.

At her stern was flying the flag of the Royal Dutch Naval Reserve, to which the Master – Captain A.J. Winkelmolten – is entitled.

On her way out, the old ship sailed past m.v. Straat Frazer,

busily loading for the African coast. The sleek lines of this brand-new vessel seemed to personify our hopes for the future.

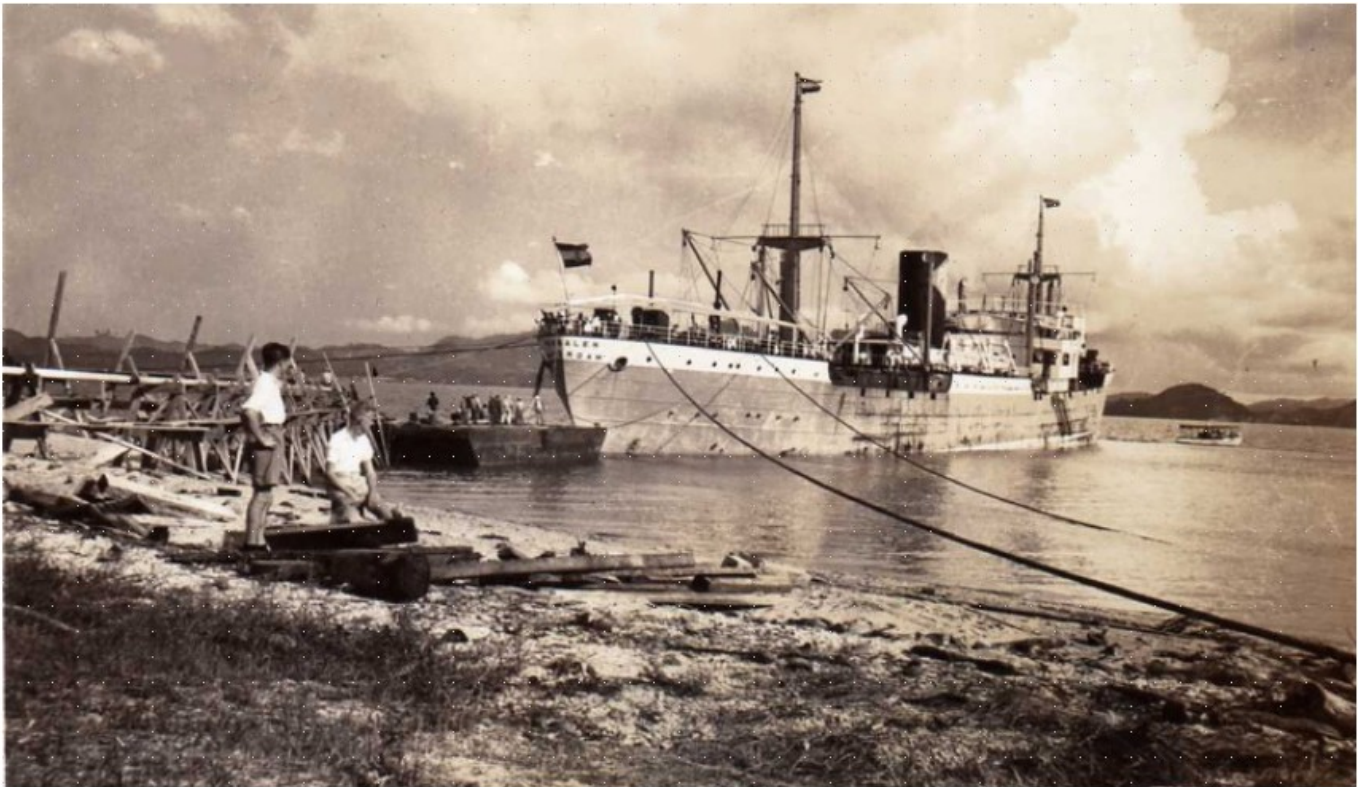
At the end of the year we look back (see the following two pages) to Tjimenteng's past. With the coming of 1964 we shall look forward to the entry of all four Straat F-ships to the FEWAS, commencing with m.v. Straat Franklin in January.



WILLEM RUYSS. 1947 proefvaart



VOLENDAM Kapitein P. Visser.



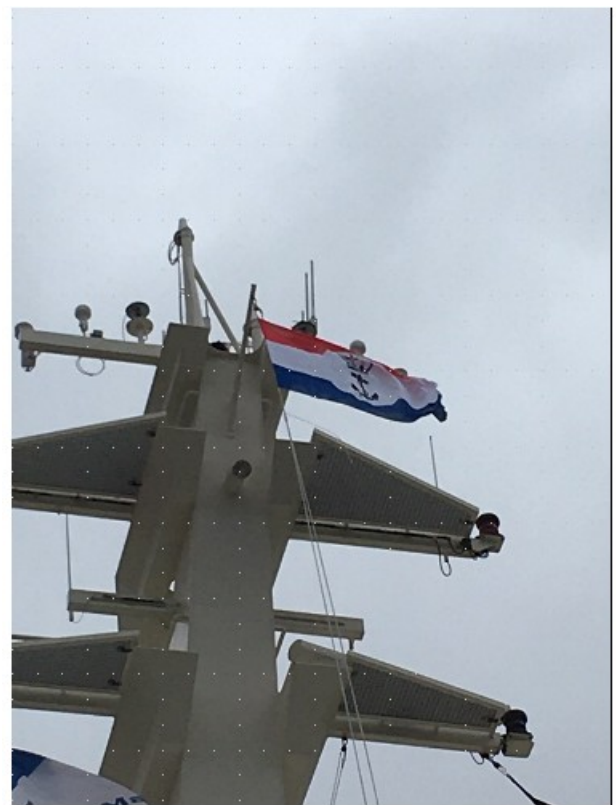
Deze foto van de BENGALEN werd gemaakt op een zeer rampzalig moment ten tijde van de bijna verovering van Java door de Japanners eind februari 1942. Het schip werd hier klaargemaakt om te laten zinken in het Westervaarwater tussen Java en het eiland Madura, zijnde de ingang naar Tanjung Perak de haven van Surabaya. Links op de foto Kapitein Ferdinand Stutterheim, die ook in WO I als KMR officier had gevaren en zijn vlag is duidelijk zichtbaar.



STRAAT HONG KONG, Kapitein Harry Voight.



NEDER LEK



ACTA ORION, kapitein A. Dörsch, juli 2020



HOLLANDS DIEP in Hong Kong.



NEDLLOYD MANILA, Kapitein P.P. Van der Jagt.

MINISTERIE VAN DEFENSIE

AFDELING Personeel KM

NUMMER P.Jagt/920331

S.GRAVENHAGE

7 APR. 1992

VOORSTEL-/OPDRACHTNR.:

ONDERWERP Voeren van de vlag der
Koninklijke marine-reserve
als natievlag

DE MINISTER VAN DEFENSIE.

Gelezen het verzoek van luitenant ter zee der 2e klasse der Koninklijke marine-reserve b.d. P.P. van der Jagt van 29 oktober 1992;

Gelet op het Besluit van de vlag der Koninklijke marine-reserve;

Besluit:

Artikel 1

Aan luitenant ter zee der 2e klasse der Koninklijke marine-reserve b.d. P.P. van der Jagt wordt met toepassing van artikel 1 van het Besluit voeren van de vlag der Koninklijke marine-reserve vergunning verleend om op schepen waarover hij als gezagvoerder wordt aangesteld, de vlag der Koninklijke marine-reserve te voeren als natievlag.

Artikel 2

Deze beschikking treedt in werking met ingang van 1 april 1992.

DE MINISTER VOORNOEMD,
voor deze:
DE DIRECTEUR PERSONEEL KM,

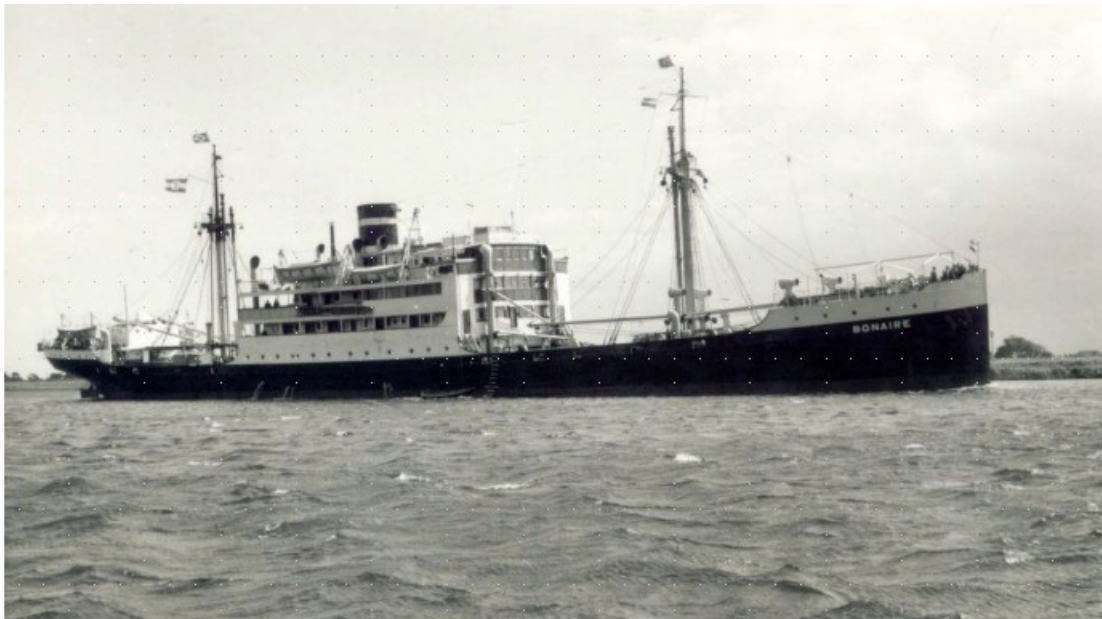


N.W.G. Buis.
schout-bij-nacht



VIKINGBANK, Kapitein D.W. Rotgans

Zie voor Besluit volgende bladzijde.



BONAIRE, Kapitein en jaar onbekend.

AFSCHRIFT

WIJ BEATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Nr. 89.026215
Besluit, houdende
het verlenen van
vergunning tot het
voeren van de vlag
der Koninklijke
marine-reserve als
natievlag aan een
zeeofficier der
Koninklijke marine-
reserve

Op het rekest van 29 september 1989 van luitenant ter zee
der 2e klasse jongste categorie der Koninklijke marine-
reserve D.W. Rotgans en op de voordracht van de
Staatssecretaris van Defensie van 16 oktober 1989,
directie personeel Koninklijke marine, nr. P 016496/891009;

g e l e t o p :

artikel 7 van het Voorschrift personeel marine-reserve,
vastgesteld bij Koninklijk besluit van 16 november 1957
no. 65, zoals dit sindsdien is gewijzigd;

W A A R B I H E B B E N G O E D G E V O N D E N E N V E R S T A A N :

met ingang van 1 november 1989

aan luitenant ter zee der 2e klasse jongste categorie der
Koninklijke marine-reserve

D.W. Rotgans (016496)

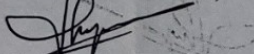
vergunning te verlenen om op de zeesleepboten Maasbank en
Vikingbank, toebehorende aan Smit Havensleepdiensten B.V.
te Schiedam, alsmede andere zee- en kustsleepboten toebe-
hoorende aan genoemde maatschappij, waarover hij als gezag-
voerder mocht worden aangesteld, de vlag der Koninklijke
marine-reserve als natievlag te voeren.

Onze Minister van Defensie is belast met de uitvoering van
dit besluit.

's-Gravenhage, 26 oktober 1989
(get.) BEATRIX.

De Staatssecretaris van Defensie
(get.) J. van Houwelingen.

Voorleesluidend afschrift,
Het hoofd van de secretarie
personeel KM,


Th.W.A. Knappers

Gezien het feit dat de sleepboten van hetzelfde bedrijf ook buitengaats opereerden is de toestemming verleend.

Opmerking Redactie: Het grt van zowel de Maasbank als Vikingbank bedroeg 609.



SALATIGA varend op de Geat Lakes, jaar onbekend.

Er zijn nog meer fotos, maar de meeste zijn vaag of niet geheel scherp.
Ik houd mij zeer aanbevolen voor meer foto's met een KMR vlag!

Theodor A.R. Strauss, met belangrijke inbreng van Henri L'Honoré Naber.

Joncy,

Juni 2023.