



Deze web-magazine is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“ Redactie ten Anker “

Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
06-25160899

tenanker@kpnmail.nl



“ ten Anker “

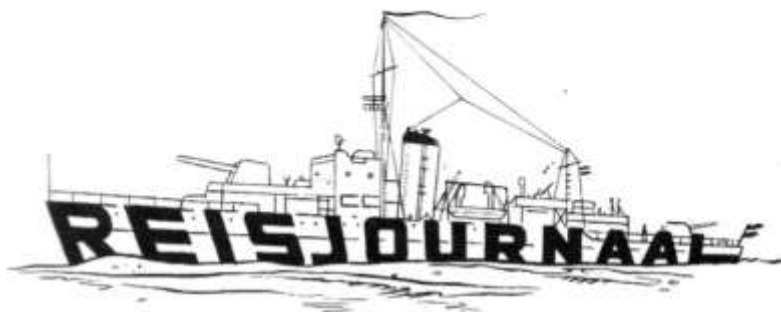
Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

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 22 - 4 e jaargang – 28 mei 2021



- Blz. 2 Reisjournaal Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau deel 6
- Blz. 8 Houtvaart
- Blz. 10 Schepen, zeeslepers...
- Blz. 12 Recht van voetspoeling (antwoord op de vraag uit nummer 21)
- Blz. 14 Innovatie
- Blz. 21 Reisverslag Hr. Ms. Wamandai Den Helder – Curaçao
- Blz. 27 Australische appels...
- Blz. 28 Wandelsportvereniging “de Zeemansloop”
- Blz. 29 De kip en de techniek
- Blz. 30 KM herinneringen – Tijdzone en Spoed van Bart
- Blz. 33 Mariniers in Washington DC



van Harer Majesteits Fregat
„Johan Maurits van Nassau”

Motto:
Reports are like Bikini-bathing suits,
what they reveal is suggestive but
what they conceal is vital.

Deel 6...

Bezoek en pure busuk.

Op een volgende patrouille kregen we op een Zondag bezoek van de Commander in Chief Far East Station, Vice Admiral Sir Charles E. Lambe

R.N. maar het viel allemaal erg mee. De Admiraal bezocht verschillende schepen en de garnizoenen op twee eilanden, er werd wat “demonstratie” gevuurd op de kust waarbij wij als fregat niet in het minst onder deden voor de drielingtorens van de kruiser en de Amerikanen gaven een nummertje fantastisch formatievliegen en napalm weg dat naam mocht hebben. Ons schip bracht de Admiraal van de wal terug naar zijn kruiser en hij bekeek het schip van onder tot boven en sprak vele vriendelijke woorden. In de Asdic-hut was hij diep getroffen door de wandversiering die voornamelijk bestond uit leden van het andere kunne, die gekleed in lipstick en nylons de kou moedig trotseerden, kortom de Admiraal was “verv much impressed” en wij ook, door de eer van dit hoge bezoek.



... de hele nacht „Heen en weer”...

Ook aan deze lange patrouille kwam een eind en moegeschoten en geankerd stoomden we terug naar Sasebo om daar de verjaardag van H.M. de Koningin te vieren en onze nieuwe eretekens op te spelden en tijdens deze trip gebeurde er nog iets dat zeker in de annalen van ons schip dient vastgelegd te worden. Wat was het geval! Op mysterieuze wijze verdwenen op de hondenwacht telkens allerlei etenswaren, die koud gezet waren voor de volgende dag, uit de provisiekast onderofficieren en de daders waren spoorloos. Tot op een morgen ontdekt werd dat een hele pudding verdwenen was en de onderofficieren de hoofden bijeen staken om aan deze nachtelijke eetpartijen op hun rekening een einde te maken. Tja en nou was daar ook een sergeant-ziekenverpleger bij die laxeerpoeder voor het grijpen had.

Er werd een smakelijke puré schotel gemaakt en met vertrouwen zag men de toekomst tegemoet. Toen de volgende morgen iemand op ziekenappel verscheen met “zo’n verschrikkelijke race..... U weet wel” (boze tongen mompelden dat hij de hele nacht in de weer en heen en weer geweest was) was de zaak vierkant en het mysterie opgelost. Iedereen die deze dag meer als normaal “even weg moest” werd met argwaan aan de tand (of liever aan de maag) gevoeld en het leedvermaak nam deze dag ongekende vormen aan en de onderofficieren kunnen hun hap in den vervolge veilig weten.

Koninginnedag werd in gepaste vreugde gevierd. De Commandant hield een toespraak, drie hoezee’s voor Hare Majesteit de Koningin daverden over de Japanse haven en de geallieerde schepen, die alle van harte mee gepavoiseerd hadden ter ere van dat ene donkere fregat dat de verjaardag van haar vorstin vierde. ’s Avonds moest iedereen om 11 uur binnen zijn en was

het voor de volgende dag ook aftrap passagieren vanwege de 1 Mei-viering in Japan. Zo had ook deze medaille haar keerzijde waarmee we maar zeggen willen dat er toch niets gaat boven een 30 April thuis bij moeders en dat we volgend jaar zeker weer van de partij zullen zijn.

Rest and Convalescence Centre Miya-Jima.

"Tenue vrij, zeilen en zwemmen, bedden met lakens, 5 maaltijden per dag," met dit voor ogen zette de verlofpartij van Her Netherlands Majesty's Ship voet aan wal op Miya-Jima, een klein bergachtig eiland in de Japanse Binnenzee tegenover Hiroshima. Het rest-centre werd gerund door een omvangrijke Australische adjudant, die ons in onverbloemd Australisch vertelde, dat hij erg blij was, dat hij boys van de "Naievie" hier had en dat we ons maar moesten amuseren. En dat gebeurde dan ook. Nog geen half uur na aankomst liepen de Dutchies in alle mogelijke en wonderlijke tenues, van lang khaki tot complete Bebophemden, de zaak te verkennen of lieten zich in de gezamenlijke eetzaal bedienen door de Japanse girlsans.

's Middags werd er stevig gezeild (en omgeslagen!), gewandeld en inkopen gedaan in het keurige Japanse dorpje op dit eiland. De vele tempels op Miya-Jima, het schijnt een soort "heilig" eiland te zijn, waarom mag Joost weten, werden zorgvuldig bezocht en sommigen woonden zelfs de Boeddhistische godsdienstoefeningen bij, anderen kon je aantreffen hoog in de bergen bij een beekje, in volle overgave spelend met miniatuur onderzeebootjes, misschien oorspronkelijk gekocht als souvenirs voor jongere broertjes, maar ja...

En zo vlogen de dagen voorbij, eten, slapen (en ontbijt op bed, indien mijnheer dat wenste, zonnen en zeilen en iedereen genoot van de mooie natuur en vooral van de weldadige stilte overal om je heen.

Kortom het was een zeer opgewekte en uitgeruste verlofpartij, die enige dagen later weer in een motorboot stapte om over de Japanse Binnenzee teruggebracht te worden naar de "Maurits", die langs een kade te Kure, moeilijk te doen lag met repareren en victualie laden, en Japanse werklui, die overal, beleefd buigend, rondscharrelden.

Stillig- en reparatieperiode.

Zij die achtergebleven waren, hadden zich inmiddels ook niet bepaald verveeld. Het was tropendienst geblazen en na twee uur 's middags kon het merendeel van de bemanning zijn hart ophalen aan zwemmen, voetballen of souvenirs kopen (waar ze dan meestal de hele patrouille al over gepraat hadden).

Aan de andere kant van de kade kwam H.M.S. "Ocean" ons gezelschap houden en al spoedig zagen we de drie Nederlandse luitenants ter zee vliegers weer aan boord en het moet gezegd worden, dat de Onderofficier van de Wacht wat dom keek, toen hem een vriendelijk "goede middag" gewenst werd door een officier die zo van de "Ocean" kwam aflopen. Die vliegers hadden overigens een drukke tijd achter de rug, 3 of 4 vluchten per dag en bij zonsopkomst hingen ze al in de lucht. Deze Firefly's en Seafury's van de "Ocean" waren voor ons echt geen onbekenden, wanneer we op ons patrouilleterrein waren en vliegtuigdirectie bedreven.

Tja, wat gebeurde er nog meer te Kure; officieren woonden een originele sukkiakki-partij bij (compleet met echte geisha's), aangeboden door de Japanse werf, er werd hevig gebustocht naar Hiroshima, waar net als in Nagasaki van de atoombom weinig meer te bespeuren viel, en het waterpoloteam was zo sterk, dat ze geen tegenstanders kon vinden, wat naar voor haar was. Als laatste bijzonderheid valt nog te vermelden dat zo nu en dan Australische soldaten aan boord kwamen, die voortreffelijk Hollands spraken en vaak nog niet eens zo erg lang geleden uit Holland vertrokken waren. Ze werden gul onthaald.

Mist, zon en regen

Op een goede Maandagavond koos het fregat weer zee en de volgende ochtend hadden wij het genoeg voor de ingang van de Straat van Shimonoseki een wolkbreuk mee te maken, zoals nog niemand ooit meegemaakt had en die in Japan geweldige overstromingen veroorzaakte,

waarbij het aantal slachtoffers in de duizenden liep. Een inzameling voor het Japanse Rampenfonds bracht later te Sasebo f 433,25 op, onder het motto "voor wat, hoort wat," waarmee we alle andere schepen ver achter ons lieten.

Maar goed, we kwamen op de Westkust van Korea en toen begon het langzaam maar overtuigend weer dicht te trekken van de mist en zo zou het voorlopig blijven ook. Eigenlijk hebben we van een zomer nog niet veel gemerkt. In Maart en April scheen wel veel de zon, maar het was toch behoorlijk fris, en na die tijd wisselden regen en mist elkaar met eentonige regelmaat af, en vandaag 27 Juli 1953, de dag waarop de wapenstilstand ondertekend werd, (maar dat is een langer, lang verhaal), schijnt voor het eerst de zon weer een hele dag en we hopen dat het zo maar blijven mag, tot Gibraltar toe. In de overtuiging, dat het een vrij eentonige patrouille zou worden, werd een uitgebreid O.S.& O. programma opgezet met klaverjas, dam- en schaakcompetitie, muzikale en normale hersengymnastiek, en om in de O.S.& O. vaktaal te blijven, "vele fraaie prijzen." Vrij onverwachts werden nog enige programmapunten hieraan toegevoegd en het succes was overweldigend, 400 granaten van 10,5 cm en bijna 1300 Boforsgranaten verschoten in twee uur tijds.



...souvenirs kopen



...in het keurige dorpje...

Assisteren bij gedwongen evacuatie van eiland Sunwi-Do.

Kijk, dat zat zo. In het patrouillegebied waar wij als Task-Unit-Commander de baas waren, bevonden zich behalve een paar grote eilanden met Amerikanen, vliegvelden en radarstations, een aantal kleinere eilandjes, waarop de laatste dagen veel infiltraties hadden plaatsgevonden door Noord-Koreaanse strijdkrachten.

En zo ging op een nacht een bataljon van het First Partisan Infantry Regiment, o.l.v. twee Amerikaanse officieren aan land op één van deze eilanden om hetzelfde te zuiveren van vreemde troepen. Wij lagen voor anker als ruggensteun en de nacht verliep zonder veel schokkende

gebeurtenissen, alleen het gebruikelijke schieten van het front, het dagelijkse luchtalarm en nu en dan wat vuren van lichte wapens op het eiland. De volgende morgen stoomden we naar de andere kant van dit eiland om verbinding te zoeken en te kijken hoever men al opgeschoten was. We slaagden erin contact te krijgen met de diverse stoottroepen via de voortreffelijke radiosets van de Amerikanen waarvan wij er ook een aantal aan boord hebben en we waren net bezig een vijandelijke mitrailleurstelling onder vuur te nemen, op aanwijzing van een der Amerikaanse officieren die er met zijn compagnie vlak voor zat, toen plotseling een ware veldslag op het eiland losbarstte en na een half uur melde de "loetenant" op het eiland, dat de situatie "very rotten en very bad" was en nog geen uur later zagen we een gedeelte van het bataljon ijlings in de prauwtjes op het strand stappen op de voeten gevolgd door de Noord-

Koreanen, in lichtgroene uniformen, die prompt de prauwtjes onder vuur begonnen te nemen, en rondom de prauwtjes wemelde het van geweer- en mitrailleuranslagen. Toen we zeker wisten dat al "onze" mensen van het eiland af waren, spraken onze Boforsmitrailleurs en kanons een hartig woordje mee en het schieten was daarna vrij gauw afgelopen. Inmiddels waren de twee officieren heelhuids bij ons aan boord gekomen, bek af en blij het leven er af gebracht te hebben en na een kop koffie en een strootje was het leed voorlopig geleden. Via een Koreaanse tolk, die alsmaar onuitspreekbare klanken over onze RTF set uitstootte, wisten ze weer orde op zaken te stellen. Wij namen van een aantal prauwtjes de gewonden over, verblijf 1 en 2 werden snel in een noodziekenboeg getransformeerd, ziekenverplegers hadden handen vol werk om alle schotwonden te verbinden, maar na enige tijd had iedereen een schoon verband, een glas limonade en strootjes en nadat onze dokter in de ziekenboeg de zwaargewonden geholpen had, kon hij een rondje maken langs deze patiënten. Het was net een echt ziekenhuis, alleen leverden de namen van de patiënten grote problemen op, maar na een uur stomen was het schip weer terug bij het grote eiland en met een LCM werd alles aan wal gebracht en was ook dit avontuur weer achter de rug.



...in volle overgave spelend...

Ondersteunen landing op eiland Ojak-Jo.

Eigenlijk was deze actie nog maar een voorproefje van wat er de volgende dag komen zou, nl. een invasie bij daglicht op een ander eilandje dat kortgeleden van vriendschappelijk, vijandelijk geworden was.

Hadden we de vorige maal de actie uitgevoerd met de 3-divisie oorlogswacht, nu kwam de gehele gevechtswacht op post, compleet met helmen, anti-flash-gear, zwemvest met fluitje en lichtje, handschoenen enz.



...een baard als souvenir...

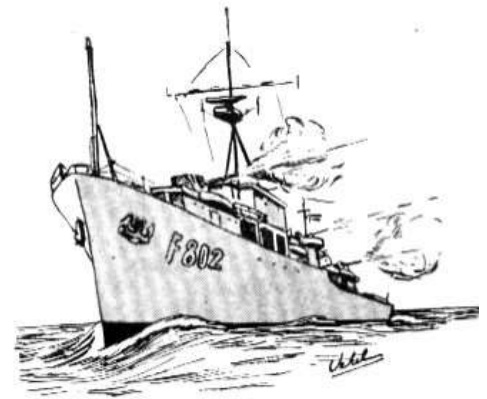
De "Maurits" was weer het enige oorlogsschip dat aan deze actie deelnam en onze taak was het eiland "stormrijp" te maken. Met groot enthousiasme mogen we wel zeggen, heeft het schip zich van deze taak gekweten. Twee uur lang werd het eiland met alle wapens onder vuur genomen en alle bunkers en loopgraven, waar we bij konden, werden vernietigd, zelfs de vorm van dit kleine eilandje, dat niet veel meer was dan een enkele kale rots, veranderde onder de "indruk" van onze 10,5 cm granaten.

We schoten op alles wat we zagen bewegen, er waren ogenblikken dat iedere stukscommandant van de Bofors- en Oerlikonmitrailleurs zijn eigen vuurleider was en een enkele opmerking als:

"Overste, daar links van die bunker zie ik een mitrailleurpost, mogen we?" was voldoende om naar eigen inzicht zo'n doel voor rekening van zijn Bofors te mogen nemen.

De kanonbemanningen vernietigden de ene bunker na de andere, de granaten werden zo gezegd precies in het laatje gelegd en toen tijdens een vuurpauze een der prauwen van de "invasievloot" eens poolshoogte ging nemen, sprak de Amerikaanse officier die daar aan boord zat, z'n oprechte bewondering uit voor de accurate schutters. Even later zat hij bij ons in de longroom, na door de dokter verbonden te zijn. Het "poolshoogte" nemen had een schot door zijn rechterschouder opgeleverd, terwijl een Koreaan in datzelfde prauwtje gedood werd.

Zo gingen we, op en neer houdend voor het eiland, ruim twee uur door, totdat de prauwtjes van de invasievloot zo dicht het eiland genaderd waren, dat verder schieten gevaarlijk zou zijn voor onze eigen mensen. De lopen der kanons waren zwart geblakerd, het hele schip rook naar kruitdamp en de koks begonnen koffie met brood rond te brengen.



...op alles wat we zagen bewegen...



...alles werd bekeken...

Voorlopig was onze taak afgelopen en het woord was nu aan de partizanen. Snel naderden de prauwtjes het strand en spoedig was de troep aan wal en daarmee was ons aandeel aan de herovering van dit eiland volkomen geslaagd. Dat de verdere verovering niet zo'n vlot verloop had, lag aan het feit, dat men de Noord-Koreaanse troepen wat onderschat had. Ze bleken over een uitstekende vuurdiscipline te beschikken en nauwelijks was de troep aan wal of een mitrailleurspost, die buiten ons bereik had gelegen, vuurde er lustig op los. Zelfs begon men met mortieren ons eigen schip onder vuur te nemen, maar de aanslagen vielen er gelukkig allemaal behoorlijk naast.

De partizanen zagen kans om één van de twee heuveltoppen op het eiland te veroveren, groeven zich in en wachtten verder de nacht af. Wij gingen voor het eiland ten anker, gaven zo nu en dan ondersteuningsvuur af, maar verder bleef het vrij rustig

op één prauwtje na, dat plotseling dichterbij kwam en met een machinegeweer over de brug heen ging schieten, waarschijnlijk alleen maar om te laten zien dat ze vriendschappelijk waren. We hebben het later meermalen net zo zien doen, maar er zijn, dachten we, toch ook wel minder enerverende methoden om zulks aan te geven. We hebben hier langzamerhand een hoop geleerd en een van deze dingen is dat je zo min mogelijk gebruik moet maken van lichte wapens, want ze weten heus van geen ophouden. De twee Lancaster-machinepistolen, die altijd klaar voor gebruik in een hoekje op de brug staan, zijn geenszins een overbodige luxe, maar alles met mate, en zo hebben we ook in dit geval er maar geen gebruik van gemaakt. Om verder kort te gaan, de volgende morgen werden we bedankt voor de bewezen diensten en stoomden we, natuurlijk in de mist, terug naar onze gebruikelijke dag ankerpositie en gaven weer de gewonden en helaas een dode af aan de Zuid-Koreanen op het grote eiland.



Later hoorden we dat het eiland, vrij spoedig na ons vertrek, weer heroverd was door de Noord-Koreanen, wat ons respect voor deze lieden wel deed toenemen.

Verder verliep deze patrouille zonder al te veel moeilijkheden, onze Koreaanse mijnenvegers vroegen alsmaar om eten, maar dat doen ze altijd. Eén van deze schepen liep op het strand, maar werd vlot gekregen met behulp van een Amerikaanse sleepboot. En toen we terugstoomden naar Sasebo, na in de dichte mist de wacht te hebben overgegeven aan onze opvolgers in de trant van: "Dat en dat is er loos, verder niks bijzonders, doe je best", die zich nu eens een tijdje met het Mac-Arthurspelen konden bezig houden, was het nog steeds dik van mist.

(Inderdaad het verhaal wordt eentonig, maar dat was de mist ook).



...gemeten in tubes Colgate...

"Rommelaars, attentie."

Om dit verslag niet al te schieterig te maken en omdat de rommelwedstrijd ook een belangrijk punt van het O.S.&O-programma was, nog even iets hierover. Al een week van te voren verschenen overal in het schip mysterieuze plakaten: "Heb jij je al opgegeven voor de Rommelwedstrijd", "Kun je nog rommelen, rommel dan mee" en tijdens de dagelijkse verzoekplatenprogramma's werd een ieder herhaaldelijk onder ogen gebracht dat het "Zaterdagmorgen schoonschip was, maar Zondagmiddag rommelwedstrijd." Enfin, 24 teams van 3 man gaven zich op en het zou nu duidelijk worden wie de meest bereisde maten aan boord had. Op het verheven moment verzamelden zich de teams bij de jury en kreeg ieder team een verzegelde enveloppe, waarin zich 20 opgaven bevonden die binnen twee uur tijd zo goed mogelijk opgelost en bij de jury ingeleverd moesten worden.

Nou, een gebakken ei bij de jury brengen is niet zo moeilijk, al lagen de eieren niet voor het grijpen, maar wanneer je het verschil moet meten tussen de staarten van Kure en Maurie, en een van deze lieverds is op straat, dan moeten er hersens aan te pas komen. Dat was ook het geval bij de vraag: "Wat is het aantal klinknagels in de schoorsteen, maal het aantal patrijspooten in het stokersverblijf, plus de lengte van de geusstok gemeten in tubes Colgate-tandpasta," vooral wanneer je na een half uur in de schoorsteen gezeten te hebben tot de ontstellende ontdekking komt, dat er helemaal geen patrijspooten in het stokersverblijf zitten. Een andere vraag, die tot grote moeilijkheden leidde was: "het product van de stamboeknummers van de schipper en de majoor-machinist." De schipper was nl. aan zijn Zondagmiddagdutje bezig en had de deur van zijn hut grondig op slot gedaan, na eerst een paar keer wreed uit zijn slaap gerukt te zijn. Maar tegen het einde der wedstrijd, toen deze vraag steeds om een antwoord schreeuwde, bezon men zich er op hoe de schipper uit zijn hut te lokken en ja, de Overste vond het goed, en de Officier van de Wacht praaide door de scheepsomroep "ankerrol op post" en toen moest hij wel en de deur was nauwelijks open of een woeste menigte drong naar binnen en sloeg vervolgens zwaar aan het vermenigvuldigen (de majoor had nl. zijn stamboeknummer aan de buitenkant van zijn hut geprikt, maar daar moet je machinist voor wezen).

De volgende dag reikte de Commandant de "vele fraaie prijzen" uit, en zei dat deze wedstrijd bijzonder geslaagd genoemd kon worden, en daar was een ieder het behoorlijk mee eens.



Tenslotte, we lagen tien dagen in Saseba. Het was of bloedheet, of het stroomde van de regen, en dan was het nog heet. Iedereen deed, wat hij placht te doen tijdens een stilligperiode en hierna begonnen we aan de volgende patrouille, niet vermoedend, dat er "historische ogenblikken" te beleven zouden zijn.

Wordt vervolgd in ten Anker nummer 23

HOUTVAART (UIT ALLE HENS MAART 1952)

GRAVEND in de geschiedenis van ons land lezen we dat de Nederlandse scheepvaart zich in de 17de eeuw toelegde op het transport van hout uit de landen van de Oostzee naar Europa. Enige zeer voordelige contracten werden afgesloten met de regeringen van bijvoorbeeld Noorwegen en Zweden. Hierdoor was hout in ons land overvloedig voorradig en kon een bijzonder efficiënt en goedkoop werkende scheepsbouw op grote schaal ontstaan. Dit had tot gevolg, dat de Nederlandse reders goedkopere vrachten konden berekenen dan hun buitenlandse concurrenten en zo werden wij de vrachtvaarders van Europa en een natie van grote rijkdom en macht.

Hoe nu is die houtvaart vandaag. Wat is er van overgebleven, wat is het belang ervan, nu, in deze tijd van vergane rijkdom en vervlogen macht?

Om de antwoorden op deze vragen te geven hebben wij boeken gelezen en de mensen bezocht die de houtvaart bedrijven.

We hebben horen bevestigen dat hout in deze tijd van plastic en metalen een bijzonder belangrijk artikel is, dat de houtvaart nog een van onze drukste bezigheden vormt. Hout voor de vaten van onze haring, palen waarop we de huizen bouwen, hout voor woningbouw en meubilair, dwarsliggers voor spoorwegen, hout voor papierfabrieken, havenbouw, kisten, klompen en lucifers.

We hebben andermaal beseft dat dit een wereld-vaart is, waarin Nederland een belangrijke plaats inneemt, want niet alleen hout voor eigen binnenlands gebruik wordt aangevoerd. Ongeveer de helft van



het aangevoerde hout wordt in de een of andere bewerkte vorm weer uitgevoerd. Het hout wordt gezaagd en ongezaagd ingevoerd. Tot ongeveer 1876 werd alles hier in Nederland gezaagd, doch daarna hebben de zagerijen in de productielanden van het hout dit werk meer en meer overgenomen. Vooral in Zweden en in Amerika werd daarna de in overvloed beschikbare waterkracht veel toegepast voor de houtzagerij met het gevolg dat de zagerijen in ons land nog steeds aan belangrijkheid verliezen. Natuurlijk wordt wel ongezaagd hout per schip ingevoerd, voor meerpalen en heipalen bijvoorbeeld, maar de overgrote meerderheid wordt gevormd door gezaagd hout en dat wordt per schip over zee aangevoerd.

Lang heeft men geprobeerd vloten te slepen, men dacht dat dit goedkoper zou zijn dan scheepvaart. Het is echter niet gelukt. Het is ook niet eenvoudig een vlot van wel 300 meter lengte, 40 meter breedte te slepen.

Ondanks het feit dat de vloten met zware kettingen en stalen trossen samengebonden waren, betekende een goede storm dikwijls het einde van de reis. Slechts één voorbeeld van een succesvolle reis is ons bekend. Dat was een groot vlot dat tegen het einde van de eerste wereldoorlog van Noorwegen naar Engeland gesleept werd. Nederlandse sleepboten ondernamen het karwei, doch het succes was meer te danken aan de uitzonderlijke bekwaamheid van de sleepers dan aan de vaststaande mogelijkheid deze wijze van vervoer als de normale te aanvaarden.

De laatste grote poging tot slepen van een groot vlot had plaats in 1936. De Russen, bij gebrek aan scheepsruimte, probeerden het van Leningrad naar Memel. Er kwam niet veel van terecht. Reeds na twee dagen werd het vlot uiteengeslagen en ondanks de hulp van vele sleepboten die toegesneld kwamen, bereikte slechts 40 % van het hout zijn bestemming.

De houthandel is misschien meer nog dan enig ander artikel afhankelijk van de geldende conjunctuur, van vraag, aanbod en prijs. Daarom is houtvaart een bij uitstek wilde vaart. De schepen varen op Zweden, West-Afrika, Suriname, Amerika, Joego-Slavie, Finland, waar ook maar een voordelige lading te halen is.

Een typisch houtschip moet wel aan bijzondere voorwaarden voldoen. In de eerste plaats moeten de ruimen zo groot mogelijk zijn en vrij van obstakels. Voorts is hout licht, daarom is bij volle ruimen het maximum draagvermogen van het schip nog lang niet bereikt en kan dus een grote deklust opgebouwd worden.

Deze grote deklust vormt problemen op zich zelf. De draaipunten van de laadbomen bijvoorbeeld moeten zich hoog aan de mast bevinden om vrij van de lading te blijven. Het stuwen van het hout moet zeer oordeelkundig geschieden, het zware hout onderin, het lichte hout bovenop, anders kapseist het schip. De lading mag niet gaan schuiven en . . . moet gemakkelijk over boord gegooid kunnen worden.

Bij slecht weer namelijk, wanneer het schip veel water over neemt, wordt het nat wordende hout zo zwaar dat er gevaar voor het schip zou kunnen ontstaan. Daarom wordt de deklading gesjord met staaltrossen die door slip-haken zijn vastgezet. Eén klap op de sliphaak en de lading kan overboord. Bij deze schepen bestaat eenzelfde probleem als bij tankers, n.l. de retourlading. Het hout gaat van bron naar afnemer, maar wat gaat er terug?

Hierbij wordt een groot voordeel ondervonden, n.l. dat hout een zindelijke lading is. Er gaat dus geen kostbare tijd verloren met het schoonmaken van ruimen. We zien dan ook, dat onze Nederlandse houtschepen zelden in ballast hun uitreis beginnen. Zout uit Boekelo en cokes van de Staatsmijnen vormen wel de belangrijkste uit-lading. Brandgevaar? Het mag eigenaardig klinken maar dat is praktisch niet aanwezig. Er is geen enkel geval bekend van broeien van een lading hout in een schip. Daarom zijn er in houtschepen dan ook geen bijzondere voorzieningen op het gebied van ventilatie of brandblussen.

Neen, in oorlogstijd is het enige werkelijk grote gevaar de kans op een torpedotrefter in het met een andere lading dan hout beladen houtschip. De enorme ruimen namelijk bieden weinig kans op behoud van het schip. We zien dan ook dat in de afgelopen oorlog getroffen houtschepen zelden konden worden binnengebracht.

Zijn ze echter met hout beladen dan wil het schip nog wel eens op de lading blijven drijven. De plaats welke Nederland in de houtvaart inneemt?

De directeur van Vinke en Co, maatschappij voor houtvaart, die wij deze vraag stellen, begint te lachen. „Schrik niet” zegt hij, „na Engeland en de Scandinavische landen komen wij”. Op de derde plaats dus. De houtvaart breidt zich snel uit, voornamelijk omdat de Nederlandse scheepvaart, in het bijzonder met moderne coasters, zich goed inwerkt in het houttransport. Dit alles ondanks fenomenaal gestegen prijzen van het Finse hout waardoor de invoer in Nederland voor 1952 sterk zal verminderen. Hout is echter de basis van alles en ook dit zal dus wel weer veranderen.

Bron: Alle Hens 5^e jaargang / maart 1952

SLEEPBOOTEN.

Een sleepboot is, hoe bescheiden van omvang hij ook moge zijn, in havens onontbeerlijk. Een groot schip moet, om bestuurbaar te blijven, steeds eenige vaart kunnen loopen en dat zal in den regel niet mogelijk zijn in havens met een druk scheepvaartverkeer. Daar vangt de taak van de sleepbooten aan.

Bij groote schepen zullen meestal twee sleepbooten dienst moeten doen. De eene sleept het schip aan den sleeptros, de andere „hangt er van achteren aan“, houdt het schip als het ware tegen. Deze achterste boot, die den indruk maakt van den verkeerden kant op te trekken, heeft ten doel, het groote schip onder het sleepen binnen de vaargeul te houden.

Omdat het niet mogelijk is, in een kanaal of binnen het havengebied eenige vaarsnelheid te ontwikkelen, is deze achterste sleepboot bepaald onmisbaar, want anders zou het gesleepte schip onvermijdelijk door wind en stroom uit de richting worden gedreven.

Sleepbooten, voorzover zij in de havens en binnengaats dienst doen, zijn vrij kleine, breedgebouwde vaartuigen, voorzien van zeer sterke machines, van minstens 200 p.k. De schoorsteen is gewoonlijk een heel eind voor het midden geplaatst, wat ten doel heeft, dat de sleephaak aan de „beting“, waaraan de tros wordt bevestigd, zoo dicht mogelijk bij het zwaartepunt van de sleepboot kan worden aangebracht.



Daardoor vermindert het gevaar, dat de sleepboot omver zou worden getrokken, terwijl het schip aldus bovendien veel beter kan manoeuvreren. De stuurhut, het dekhuis en de mast bevinden zich evenals de schoorsteen alle op de voorste helft van de sleepboot, hetgeen aan dat type schip een gedrongen en stoer karakter geeft. Waar noodig, worden de mast en de schoorsteen van een sleepboot zóó geconstrueerd, dat zij voor vaste bruggen kunnen worden gestreken.

Bij het sleepen van mailbooten en vooral van de machtige Oceaanstoomers zijn twee sleepbooten natuurlijk lang niet in staat om het schip in bedwang te houden: daar heeft men soms wel 8 a 10 sleepbooten bij noodig. Bij krachtigen wind en sterken stroom zouden twee of drie sleepbooten den hoogen

kolos onmogelijk binnen de vaargeul of in den juisten koers kunnen houden. In zoon geval kan het uren duren, voordat het mailschip aan de kade gemeerd ligt.

Als wij in Holland over sleepbooten spreken, denken wij wel in de eerste plaats aan het wereldberoemde bedrijf van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst Mij. uit Rotterdam, aan wie ook de hierbij afgebeelde „ZWARTE ZEE“ toebehoort. Smit's krachtige sleepers hebben de moeilijkste opdrachten steeds op zulk een betrouwbare wijze ten uitvoer weten te brengen, dat het zelfs meermalen is voorgekomen, dat te versleepen objecten, als drijvende dokken, baggermolens e.d., slechts konden worden verzekerd op voorwaarde, dat Smit & Co. met het sleepen werd belast. Op het hierbij afgebeelde halfmond is de langste sleepreis afgeteekend, die ooit werd volbracht en waarbij een droogdok met een draagvermogen van 17000 ton in 1932 door de sleepbooten „ZWARTE ZEE“ (de oude van 1906) en „WITTE ZEE“ in 5½ maand van de Tyne in Schotland naar Wellington in Nieuw-Zeeland werd gesleept over een afstand van 13.000 zeemijlen. Een kranige prestatie!

SCHEPEN

NAAR DEN DEENSCHEN TEKST VAN
MOGENS MOE VRIJ BEWERKT DOOR
JHR. MR. A. F. DE SAVORNIN LOHMAN
MET ILLUSTRATIES VAN STUDIO CERTO
TE AMSTERDAM EN VAN MOGENS MOE

UITGEGEVEN DOOR AMSTLEVEN

1939

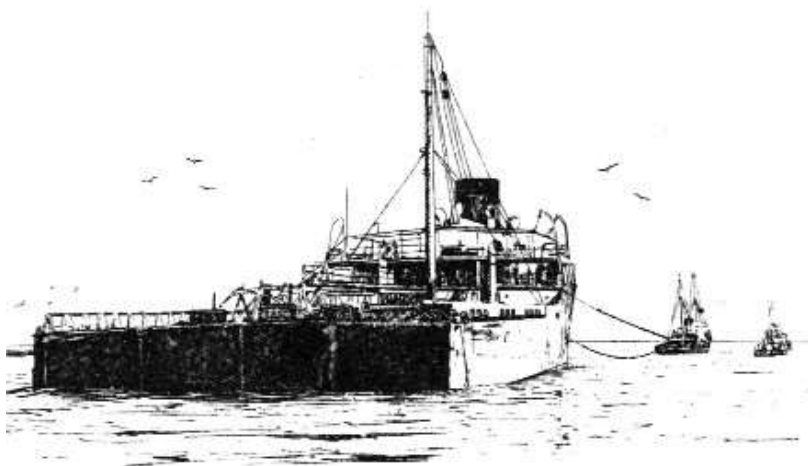


Om andere redenen merkwaardig is de sleepreis met het halve wrak van den Noorschen tanker „JAGUAR”, Sandefjord, een schip van 9.721 b.r.t., gebouwd in 1927, dat op 17 Januari 1939 op 800 zeemijlen bewesten de Azoren door midden brak bij hooge zee. Alle 37 opvarenden konden worden gered. Na heel veel moeite brachten enkele weken later de Duitse sleepboot „SEEFALKE” en de Hollandsche zeesleepboot „THAMES” van L. Smit & Co. de verbinding met het achterschip, dat drijvende was gebleven, tot stand, waarna de sleepreis naar Rotterdam werd aanvaard.

Deze reis werd alleen onderbroken door het aanloopen van de Azoren; einde Maart 1939 werd de Nieuwe Waterweg behouden bereikt. Men ziet het wrak hier op sleeptouw van de „THAMES” en de „SEEFALKE”. De twee zwarte ballen, die het wrak in top voert, vormen een waarschuwingsein, dat het schip gesleept wordt en niet kan manoeuvreeren.

De „ZWARTE ZEE” is de eerste motorzeesleepboot, die ooit gebouwd werd en is nog steeds de krachtigste sleepboot ter wereld. Ook de in 1938 te Rotterdam gebouwde „ROODE ZEE” en „THAMES” zijn

motorzeesleepboten. Behalve voor het volvoeren van sleepreizen in opdracht van bepaalde reederijen en andere lichamen, zijn deze sleepboten tevens bestemd voor het verleenen van assistentie aan schepen, die op de Noordzee en op den Atlantischen Oceaan in nood verkeerden en draadloos om hulp roepen, daar zij niet meer op eigen kracht de reis kunnen voortzetten.



Met dit doel zijn zeesleepboten van Smit & Co. gestationneerd in Queenstown (Ierland), Coruna (Portugal), op de Azoren en te St. John's op New-Foundland, en, speciaal voor reddingen op de Noordzee, te Hoek van Holland en Vlissingen in ons eigen land en te Gr. Yarmouth en Harwich in Engeland. Dit alles omvat nog slechts onderdeelen van dit bedrijf, dat veel te uitgebreid is om volledig beschreven te worden. Een voor ouderen zeer boeiende schildering van het bergingswerk op den Oceaan vindt men in het meesterlijke boek van Roger Verceel: „Remorques”, dat in een Hollandsche vertaling van Stuurman Boosman door „de Toorts” is uitgegeven onder den titel: „De „Cyclone”.”



De enkelschroef motorzeesleepboot „ZWARTE ZEE" is 793 b.r.t. groot, heeft een lengte van 197 Eng. voeten bij een breedte van 32 voeten en een diepgang van 20 voeten.

Zijn Werkspoor-Dieselmotor met een vermogen van 4200 p.k. kan hem een vaarsnelheid geven van 17.5 knoop. Het schip is uitgerust met tal van nieuwe vindingen, o.a. bij de bevestiging van den sleeptros (electrische sleeplier, die den sleeptros bij variaties in de trekkracht automatisch viert of inhaalt), en heeft voorts zeer

moderne installaties aan boord voor het leegpompen van schepen, voor het blusschen van brand, voor het verrichten van een duiker-onderzoek e.d. Het ringvormige toestel boven op het stuurhuis is de richtingzoeker voor het doen van radiopeilingen. De proeftocht op de Noordzee, gemaakt op 3 Oct. 1933, werd bij gewoond door H. K. H. Prinses Juliana.

Antwoord op de vraag uit nr. 21

Het recht van voetspoeling

TOEN in 1631 tijdens de slag op het Slaak vierduizend gevangenen waren gemaakt, zat men met dit grote aantal een beetje in de maag. Vandaar dat het Admiraliteitscollege van de Amsterdamse Admiraliteit een vertoog richtte aan de Staten-Generaal, waarin de volgende zinsnede onze aandacht heeft:

“Off Hunne Hoog Moghenden bij dees occasie, datter zoo veel gevangenen op 'svyands vloot zijn becomen, voor den dienst van 't Lant niet geraadsaem zouden vinden, een vigoureuse resolutie te nemen noopende 't recht van voetspoeling ter zee en deselve courageuselijck ter executie te stellen.”

De fraaie en beleefde bewoordingen doen niets af aan het feit, dat het College hiermede zonder blikken of blozen voorstelde om de vierduizend krijgsgevangenen zonder vorm van proces te verdrinken.

“Het recht van voetspoeling” houdt namelijk niets anders in dat dat men zijn overwonnen tegenstander eenvoudig overboord zet. Dit weinig sympathiek gebruik werd sinds overoude tijden toegepast jegens zeeroovers, dat zijn buiten de wet gestelde piraten, die hun oneerlijk handwerk zonder aanzien des persoons uitoefenden. Het was echter nimmer de gewoonte om het voeten-spoelen toe te passen op de overwonnen vijand in het algemeen. Krijgsgevangenen van oorlogsschepen en gevangen genomen bemanningen van koopvaarders en vissersschepen werden doorgaans tegen losgeld vrijgelaten, of, zoals dat heette, gerantsoeneerd, ook wel ingeruild tegen eigen gevangenen, en soms tot slavernij gebracht, maar niet afgemaakt.

Het voetspoelen heeft in de tachtigjarige oorlog een grote rol gespeeld, vooral in verband met de strijd tegen de Duinkerker kapers. Men moet goed onderscheid maken tussen een kaper en

een zeerover. De „vrije neering” was weliswaar een particuliere onderneming, die er op uit was om buit te behalen, maar zij was door een bevoegde Overheid toegestaan, hetgeen bleek uit een door die Overheid verstrekte kaperbrief of commissie. Zulk een document maakte van een kaperschip eigenlijk een officieel strijdmiddel. De activiteit van zulk een kaperschip behoorde zich dan ook uitsluitend te richten tegen de vijanden van de lastgever, dus net als een oorlogsschip maar alleen uitgerust voor particuliere rekening.

De opvarenden der kaperschepen waren dus ook geen zeerovers en behoorden als krijgsgevangenen te worden behandeld.

De Duinkerker kapers nu werden in 1585 door Parma georganiseerd als een hulpstrijdmacht van de Koning van Spanje tegen de opstandige Nederlandse gewesten. Zij waren dus geen zeerovers, maar deden niettemin onze koopvaardij grote schade.

Dit verdroef de Staten-Generaal, die de commercie boven alles ging, ten eerste en daarom was zij bijzonder op de Duinkerkers gebeten. Daar kwam ook nog bij, dat zij de Duinkerkers eigenlijk beschouwde als te behoren tot de eigen volksgemeenschap, zodat zij zich, door zich aan de zijde van Spanje te scharen, tot overlopers maakten. Vandaar dan ook, dat in 1587 werd besloten, dat de Duinkerker kapers voortaan, kaperbrief of geen kaperbrief, zouden worden beschouwd als zeerovers, en dienovereenkomstig behandeld, dat wil zeggen, de toepassing van het recht van voetspoeling werd verplicht gesteld; hiermede hoopte men de dienst bij de Duinkerkers zo riskant te maken, dat het kwaad vanzelf zou verdwijnen of althans verminderen.

Nu blonken de zeelieden dier dagen niet direct uit door overdreven zachtmoedigheid. Toch is het opmerkelijk dat juist zij het zijn, die deze maatregel van hogerhand zodanig hebben gesaboteerd, dat het recht van voetspoeling tegen de Duinkerkers nooit op grote schaal werd toegepast en ten slotte geheel in onbruik raakte.

Het vogelvrij verklaren der Duinkerkers had niet het gehoopte resultaat, dat men voor de dienst op de kaperschepen zou terugschrikken, maar wel leidde het natuurlijk direct tot represailles. En de Hollandse zeelieden beseften zeer wel, dat niet de Heren op het groene kussen, maar zijzelf het waren, die op den duur het gelag zouden moeten betalen. Doch niet alleen deze overweging was het die hen tot verzet bracht. Het vermoorden van weerloze gevangenen lag de zeeman niet. En kon hij het nog wanneer het werkelijke zeerovers betrof, zoals de Algerijnen, dan werd het hem toch wel erg moeilijk, als hij tegenover stamverwante Christenen stond, die in zekere zin eerlijke tegenstanders waren. Het ging dus slecht met de toepassing van het recht, en vele bevelhebbers brachten hun gevangenen binnen, het aan de magistraten overlatend om hun geweten met het moordwerk te belasten.

Dit nu was in het geheel niet naar den zin der Heren, en zij gingen er toe over om een kapitein onder ede te laten beloven, dat hij het voetspoelen genadeloos zou toepassen. De tegenzin was echter zo groot, dat men daardoor grote moeite kreeg om bekwame en betrouwbare officieren aan te werven, die bereid waren om op die voorwaarde in zee te gaan. Ook werden allerlei foefjes verzonnen om aan het voetspoelen te ontkomen, zoals het overboord zetten in minder dan twee meter water nabij de kust. Het antwoord op deze maatregel bleef niet uit en ook van de Duinkerker kaperkapiteins werd voortaan een eed geëist waarbij zij zwoeren alle combatanten die zij in handen kregen, de voeten te zullen spoelen. Ook deze zeelieden hadden gewetensbezwaren en bovendien gaven zij er als goede handelslieden verre de voorkeur aan om hun gevangenen tegen een flinke losprijs te rantsoeneren. Ook zij gaven dus maar schoorvoetend gehoor aan de bevelen hunner Overheid.

Het risico van het dienen bij 's Lands vloot en bij de Duinkerkers was nu ongeveer gelijk geworden, terwijl de kapers, die op koopvaarders en vissers aasden, natuurlijk veel meer buit behaalden. Waar onze zeelieden veelal nog maanden achterstallige gage te vorderen hadden was het onder deze omstandigheden geen wonder dat menig Hollands oorlogsmatroos bij de Duinkerkers dienst nam.

Toen na enige tijd bleek, dat onze bevelhebbers het met hun eed op het voetspoelen niet zo nauw namen, werd bepaald dat die eed jaarlijks moest worden vernieuwd. Dat hielp echter maar weinig.

Toen de Commandeur Quast, die met een smaldeel op patrouille was, in 1627 eens een Duinkerker had genomen, paste hij het voetspoelen niet toe met de uitvlucht, dat zijn eed dat jaar nog niet was vernieuwd, zodat zij niet geldig was; immers een eed die elk jaar moest worden vernieuwd, kon ook maar voor een jaar geldig zijn. Dit optreden gaf aanleiding tot aanzienlijke ontevredenheid onder de Heren der Staten-Generaal, en weer werden ordonnantiën uitgegeven, waarbij ditmaal met bestraffing door de krijgsraad werd bedreigd bij niet opvolging en toekenning van premiegelden bij wel opvolging! Quast en zijn onderbevelhebbers trokken zich echter van deze verordening niets aan, en men durfde tegen hem niets te beginnen, omdat Quast een zeer bekwaam vlagofficier was, die de Duinkerkers enorm veel schade toegebracht had.

Er mag ook wel op gewezen worden, dat deze barbaarse maatregel lijnrecht in strijd was met hetgeen in dien tijd in de landoorlog gebruikelijk was. Immers, soldaten-krijgsgevangenen werden wel degelijk uitgewisseld of gerantsoeneerd. Soms mocht een troep die de wapens gestrekt had zelfs met vliegende vaandels en slaande trom aftrekken. Dit recht eisten de zeelieden ook voor zich op.

Het optreden van Quast en zijn onderbevelhebbers werd allengs bekend, en iedereen, ook de vijand, nam het over. Nog enige malen probeerden de Heren het verderfelijke middel tot bescherming hunner dierbare commercie nieuw leven in te blazen, zoals de Admiraliteit van Amsterdam in 1631, getuige de aanhaling in het begin van dit artikel, maar het is hen niet mogen gelukken. Reeds van 1629 af werd het regel de gevangenen in leven te laten en te rantsoeneren of uit te wisselen.

Op deze wijze heeft de Nederlandse zeeman de doorvoering van een schandelijke handelwijze, die door de Regenten noodzakelijk werd geacht ter bescherming van zeevaart en handel, doch die in de praktijk averechts bleek te werken, onmogelijk gemaakt.



E-MAIL

tenanker@kpnmail.com

INNOVATIE...



Wat is er zoal veranderd in een tijdsbestek van 50 jaren....

Heel vaak horen we de kreten zoals "het is mijn marine niet meer" en "we hebben geen vloot meer", "de marinehaven is leeg" ..., maar is dat wel zo?

In de afgelopen 50 jaren is er natuurlijk veel veranderd, begin 60er jaren hadden we nog veel vloot nodig ter bescherming van Nederlands Nieuw Guinea, dat alles uiteraard gepaard gaande met de personele bezetting van duizenden manschappen van vloot en mariniers.

De bezetting op de Nederlandse Antillen, waar ook veel vloot personeel is gestationeerd, alsmede personeel van het Korps Mariniers en Marine Luchtvaartdienst.

De dreiging vanuit het Oostblok in de Koude Oorlog periode waar ook veel inzet vanuit de KM voor nodig was met tal van schepen in NAVO verband alsmede individueel, denk bijv. ieder

weekend “schip van de wacht” en het schaduwen, opsporen en begeleiden van de z.g. vissersvloot uit het Oostblok...

In deze jaren hadden we natuurlijk ook van doen met verjaring en veroudering....

De grote uitgebreide Mijnveegvloot bijvoorbeeld is drastisch gekort qua schepen, enerzijds door de techniek, maar ook worden de dreigingen van de zeemijnen met de jaren minder daar er al veel is geruimd.

Onze R 81 is verdwenen en met hem ook het personeel wat de Squadrons bemanden, alsmede beide Kruisers met hun honderden manschappen...enz., enz.

Tal van schepen, die bij de ouderen onder ons het beeld vormden van een sterke KM met veel schepen in de volle haven, en die op zee onze vloot vormden moesten worden vervangen door een modernere. Mede hierdoor werd de personele bezetting ook ingekrompen, want waar we in de beginjaren schepen hadden varen met veel personeel, wordt nu volstaan met een bezetting die ruimschoots is gehalveerd.

Die tijd staat niet stil...maar wat verdwijnt er mee ...

De saamhorigheidsgeest ...

Ook gingen we vroeger vrijdags (als je geen wacht had dat weekend) om 1600 uur met weekend verlof, want wonen deed je aan boord, dependance of kazerne ..., dat was jouw thuis. Samen de week doorworstelen met veel, soms héél veel collega's, of je zat weken, maanden soms zelfs jaren met elkander aan boord waar een geest van saamenhorigheid heerste.

“Samen hoeren, snoeren en taxie rijden” de geijkte kreet die je vaak te horen kreeg. Wat bedoelden men daar nu eigenlijk mee... simpel... **samen lief en leed delen.**

Die tijden zijn in de loop der jaren veranderd, want jouw thuis is thans je woonadres, en jouw plaatsing is je werk! Velen komen s 'morgens aan en gaan aan het einde van de dag er weer van tussen. Varen duurt vaak niet langer dan enkele maanden. Ook de achterban is qua beleving en acceptatie veranderd.

De redactie is op zoek gegaan naar wat gegevens en cijfers over de personele bezetting die ik hieronder weergeef uit 1960 en die uit 2010. Helaas heb ik niet de beschikking over 2020.

Maar U kunt nu een goed beeld vormen over wat er in 50 jaar is veranderd!

Voor het jaar 2021 heeft men thans al te maken met een personeelstekort van bijna 1900 man. Heeft dat te maken met Innovatie?...Ik denk het niet.

HET PERSONEEL

Personeelsorganisatie

De sterkte van het beroepspersoneel is, dank zij de vrij gunstige aanneming in 1960, iets verbeterd.

Niettegenstaande de krappe arbeidsmarkt is de aanmelding slechts weinig teruggelopen en is het beeld, behalve bij de aanmelding van adelborsten, bevredigend.

Evenals in 1959 bestond vooral voor de technische dienstvakken een goede belangstelling. Het aantal liefhebbers voor dienstvakken, waarin een lagere-school-vooropleiding als minimumeis is gesteld, bleef in 1960, met uitzondering van de aanneming voor het korps mariniers, evenals in 1959 achter bij de verwachting.

Het onderstaande beeld geeft een vergelijking tussen de aantallen aangenomen beroepspersoneel in de laatste jaren

	vloot			marineluchtvaart dienst			mariniers		
	1958	1959	1960	1958	1959	1960	1958	1959	1960
adelborsten	51	67	60	reeds begrepen in het getal voor de vloot			4	7	10
schepelingen	1552	1325	1202	173	190	172	200	155	213

Het personeelsbeleid werd in het afgelopen jaar nog beïnvloed door het tekort aan beroepspersoneel. In verband met het grote aantal taken dat aan de Koninklijke marine is opgedragen, vereiste dit tekort de voortdurende aandacht om overbelasting van het personeel te voorkomen.

Zoveel mogelijk werd het tekort aan beroepspersoneel aangevuld met reservepersoneel en dienstplichtigen, waarbij deze aantallen niet zo mochten groeien, dat aan het doel van de dienstplicht geweld werd aangedaan.

De gehele cyclus van het in alle opzichten op verantwoorde wijze aantrekken en zo snel mogelijk opleiden van personeel werd nog verzaamd, doordat een verhoging van de totale sterkte in vreedstijd nodig bleek. In dit opzicht moet er ook aan herinnerd worden, dat de krappe arbeidsmarkt als gevolg van de nog steeds doorzettende hoogconjunctuur belemmerend werkte.

Een belangrijke maatregel om de sterkte van het beroepspersoneel te vergroten was, dat diverse aanbevelingen uit het rapport van de commissie werkelijke dienst dienstplichtigen reeds in daden werden omgezet. Zo werd een salarisverhoging met ingang van 1 oktober van kracht en werden de secundaire arbeidsvoorwaarden verbeterd.

Veel aandacht werd besteed aan de continuïteit van plaatsingen. Hierbij moet men zich realiseren dat een groot aantal overplaatsingen wegens opleiding, uitzending naar de tropen en dergelijke onvermijdelijk is en vooral, dat in dit verband ook het tekort aan beroepspersoneel een nadelige invloed doet gelden.

Het zoeken naar maatregelen, welke kunnen bijdragen om de sterkte van het beroepspersoneel te vergroten, werd voortgezet.

De sterkte van het beroepspersoneel op 31 december van de afgelopen 3 jaar was a.v. als volgt.

	VLOOT			MLD	MARNS.			TOTAAL		
	Off. *)	adb. *)	schep.	schep.	off.	adb.	schep.	off.	adb.	schep.
1958	1565	140	10264	1679	141	16	1422	1706	156	13365
1959	1588	143	10450	1752	143	15	1423	1731	158	13625
1960	1570	155	10372	1803	148	15	1478	1718	170	13653

*) daaronder begrepen officieren en adelborsten voor de MLD.

Of de uit het bovenstaande overzicht blijkende toename van het aantal beroepsschepelingen reeds de conclusie wettigt, dat de genomen stimulerende maatregelen op het personeelsgebied aan het beoogde doel hebben beantwoord staat nog niet vast.

Afgezien van de cijfers betreffende de werving, waarover hieronder meer volgt, is het ook van belang te bezien, welke aantallen beroepsmilitairen de zeemacht met ontslag verlieten. Hieronder volgt een vergelijkend overzicht betreffende dit verloop van de verschillende categorieën van de jaren 1958, 1959 en 1960.

	Vloot		MLD	Marns.		TOTAAL	
	Off. en	Schep. ADB**		Off. en	Schep. ADB	Off. En ADB	Schep.
1958	117	1096	78	3	183	120	1357
1959	84	1104	117	4	156	88	1377
1960	100	1248	145	5	159	105	1552

***) incl. daaronder begrepen de officieren en adelborsten, behorende tot of bestemd voor de marineluchtvaartdienst.

Uit dit overzicht is af te leiden, dat het aantal ontslagenen in 1960 ten opzichte van 1959 toenam met 19% bij de officieren en 13% bij de schepelingen. Bij de schepelingen is het grotere verloop hoofdzakelijk te vinden bij de korporaals en manschappen, van wie het dienstverband is geëindigd.

Hieronder volgen de percentages ontslag ten opzichte van het totaal aantal schepelingen van wie het dienstverband afliep.

	Ontslag na het 1 ^e dienstverband	ontslag na het volgend dienstverband
1958	58%	29%
1959	55%	18%
1960	60%	23%

De wervingsresultaten van de marine-vrouwen afdeling waren in 1960 iets beter dan in 1959 nl. 54 recruten in 1959 en 56 recruten in 1960. Toch waren de spanningen op de arbeidsmarkt in 1960 veel groter dan in 1959. Het betere resultaat in 1960 wordt toegeschreven aan 2 oorzaken:

verlaging van de minimum leeftijd voor meisjes met MULO-diploma of een daarmee gelijk te stellen opleiding van 18 tot 17 jaar. In 1960 werden tien 17-jarigen aangenomen; en zeer intens huisbezoek bij aanvraagsters van de marva-brochure.

Het ontslagcijfer in 1960 was ook minder ongunstig dan in 1959 nl. 65 in 1959 en 57 in 1960. Desondanks overtrof het ontslag de aanneming in 1960 met 1. De gemiddelde dienstduur van degenen, die met ontslag gingen, was 3 jaar en 1 maand. De voornaamste ontslagreden was huwelijk en wel in 34 gevallen of 59.6%.

Sociale zaken

Door toedoen van het bureau sociale zaken van het ministerie van defensie (marine) werd waar nodig hulp verleend aan gezinnen van het actief dienende personeel, alsmede aan de nagelaten betrekkingen van degenen, die tijdens het verslagjaar overleden dan wel in de laatste wereldoorlog sneuvelden.

Bron: Jaarboek KM 1960

Vanwege de afname van het aantal schaarstecategorieën werden er minder bindingspremies toegekend dan in het voorgaande jaar. De directeur Personeel heeft gesteld dat geen sprake meer mag zijn van meerjarige toekenningen.

Het plan om de opleidingsachterstanden terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau heeft in 2010 tot positieve resultaten geleid. De genomen maatregelen hebben geresulteerd in een CZSK-brede daling van de opleidingsachterstand van circa 15% en is, meer specifiek, de achterstand bij de veiligheidsopleidingen met circa 20% afgenomen. Parallel hieraan is per scheepstype onderzocht hoe het aantal benodigde opleidingen aan boord kan worden teruggebracht.

In november is de vacaturebank ingevoerd. Deze dient ter vervanging en verbetering van de arbeidsplaatsenbank en sluit aan bij de doelstellingen van het flexibele personeelssysteem. De toegang van de diverse selfservicefaciliteiten binnen het mobiele domein blijft, door de beperkte bandbreedte aan boord, een punt van aandacht.

De Koninklijke Marine in cijfers

Personeelsgegevens per 31 december 2010.

De gegevens zijn ontleend aan de opgave van de afdeling Personeelslogistiek. Dit overzicht geeft het aantal voltijdsfuncties weer. Omdat een aantal functies in deeltijd kan worden vervuld, geven de cijfers niet altijd het aantal KM-medewerkers in werkelijke dienst weer.

Militair personeel

Vloot	6875
Mariniers	3075
Totaal	9950

Burgerpersoneel

Schaal 0 t/m 5	831
Schaal 6 t/m 10	235
Schaal 11 en hoger	144
Totaal	959

Schepelingen onderverdeeld naar dienstgroep

Operationele Dienst (OD)	383
OD Nautische Dienst	225
OD Operaties	438
OD Verbindingen	407
Wapentechnische Dienst (WTD)	134
WTD Zeesystemen	396
Technische Dienst (TD)	291
TD Werktuigtechniek	438
Elektrotechnische Dienst	257

TD Vliegtuigtechniek	114
Logistieke Dienst (LD)	
LD administratie	362
LD geneeskundige dienst	188
LD goederenbeheer	241
LD verzorging	530
Bijzondere Diensten	
muzikant	52
wasser	25
automonteur	8
speciale dienst	17
tandartsassistent	9
verbindingen	1
vliegverkeersdienst	3
weerkundige algemeen	10
audiovisueledienst	11
motortransport/chauffeur	41
bijzondere diensten	4
algemeen	2
Marinier Algemeen	2318
monteur	12
pijper	5
tamboer	1
verbindingen	60
adspirant off. vlieger	2

Adelborsten

Elektrotechnische Dienst	10
Administratie	15
Technische Dienst	14
Zeedienst	157
Mariniers	96

Militair personeel onderverdeeld naar rang

Officieren

Viceadmiraal/ Luitenant-generaal	3
Schout-bij-nacht/ Generaal-majoor	5
Commandeur/ Brigadegeneraal	16

Kapitein ter zee/ Kolonel der Mariniers	116
Kapitein-luitenant-ter-zee / Luitenant-kolonel der Mariniers	398
Luitenant-ter-zee 1 / Majoor der Mariniers	573
Luitenant-ter-zee 2oc / Kapitein der Mariniers	660
Luitenant-ter-zee 2 / Eerste luitenant der Mariniers	349
Luitenant-ter-zee 1 / Majoor der Mariniers	117

Schepelingen

Adjudant-onderofficier / Adjudant-onderofficier der Mariniers	443
Sergeant-majoor / Sergeant-majoor der Mariniers	1063
Sergeant / Sergeant der Mariniers	1266
Korporaal / Korporaal der Mariniers	1504
Matroos / Marinier der Eerste Klasse	2854
Matroos / Marinier der Tweede Klasse	232
Matroos / Marinier der Derde Klasse	392

Officieren onderverdeeld naar korps

Zeedienst	872
Mariniers	326
Mariniers kapel	2
Technische Dienst	224
Elektrotechnische Dienst	285
Speciale Diensten	79
Administratie	306
Officieren Arts	84
Officieren Tandarts	19
Officieren Apotheker	2
Officieren Vlieger	23
Officieren Waarnemer	5
Vlootgeestelijken	17

Bron : Jaarboek KM 2010

Reisverslag van Hr. Ms. Wamandai

8 APRIL-27 MEI

Den Helder - Plymouth - La Coruna - Lissabon - Santa Cruz de Tenerife - Sao Vincent - Trinidad - Curaçao

Commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie F. Th. de Bree

Vorbereidingen

Na het verkrijgen van de opdracht om in het voorjaar met Hr. Ms. havensleepboot Wamandai de uitreis naar de Nederlandse Antillen te maken, werd begonnen met het vaststellen van een zo gunstig mogelijk reisschema.

Gezien de geringe afmetingen van dit enkelschroefschip verdiende het aanbeveling om in slechtweer gebieden voldoende vluchthavens binnen kort bereik te hebben. Zodat besloten werd, hoewel de actieradius van het schip groot genoeg is, (4000 mijl bij 10,3 mijlsvaart), niet de route langs de Azoren te volgen doch de eigenlijke oversteek te beginnen vanaf Sao Vincent op de Kaap Verdische eilanden.

Op deze route mocht gerekend worden op een extra duwtje in de rug van de noordoost passaat en de hierdoor veroorzaakte Noord Equatoriale stroom. Een extra punt van overweging was verder de wetenschap dat Hr. Ms. Van Ewijck eind mei de thuisreis naar Nederland zou maken waardoor bij een eventueel mankement tijdens het oversteken van de Atlantische Oceaan een rendez-vous met dit fregat tot de mogelijkheden ging behoren.

Door Plymouth en La Coruna op te nemen in het vaarplan bleven de af te leggen afstanden klein en kreeg de commandant de mogelijkheid om bij slechte weersomstandigheden af te wijken van de in het reisplan gestelde data zonder dat daarmee het tijdstip van een eventueel rendez-vous met Hr. Ms. Van Ewijck werd beïnvloed.

Op 17 februari werd begonnen met het deconserveren van Hr. Ms. Wamandai, op 2 maart vond de indienststelling plaats en in de periode van 10 tot 20 maart werd het schip intensief beproefd op de rede van Texel en buitengaats.

Tijdens een vaarproef van 16 maart bleek het schip, varend van lichtschip Texel naar lichtschip Goeree en vice versa, ook bij windkracht 5 tot 6 goed zeewaardig te zijn, hoewel het verblijf aan boord bij deze weersomstandigheden in verband met de korte slingertijd (ongeveer 5 seconden) en het zware stampen niet bepaald aangenaam was.

Bij het vaargereed maken voor de uitreis werd uiteraard extra aandacht besteed aan de zeewaardigheid, waarbij enige voorzieningen noodzakelijk bleken.

Dank zij het gewicht van het grote pakket reserve machineonderdelen met de vele droge stores en dranken moesten de beide 20 mm opstellingen met de bijbehorende munitie en detailgoederen van boord af en separaat worden verzonden.

Het grote luik van het trossenruim werd verzekerd met drie stalen U-balken tegen het vele water dat, vooral bij zee achterlijker dan dwars, voortdurend op het sleepdek komt, terwijl al eerder, om dit water snel te kunnen lozen, twee extra lenspoorten in de verschansing werden gesneden om zo de kans op een schadelijk vrij vloeistof oppervlak te minimaliseren.

Aan bakboord werd tegen het dekhuis een opblaasbaar reddingvlot voor 20 personen aangebracht voorzien van slipinrichting en hydrostatische ontkoppelinrichting.

De reserve voortstuwder werd met een stalen pot zeevast op het sleepdek bevestigd.

De verdere uitbreiding van de scheepsuitrusting hield in: een extra ontvanger en middenfrequent zender voor de telegrafist, een Arma Brown gyrokompas met bijbehorende

omvormer en P.S.A., een barograaf en de aanpassing van het navigatiegegevensinformatiedetail aan de navigatie in open zee.

Gezien de, als gevolg hiervan, gewijzigde gewichtenverdeling aan boord bij een diepgangsvermeerdering van ongeveer 19 centimeter werd op 31 maart opnieuw de stabiliteit van het schip door middel van een hellingproef bepaald, waarbij bleek dat Hr. Ms. Wamandai ook bij deze belading voldeed aan de eisen, welke aan een sleepboot in het algemeen mogen worden gesteld.

Nautisch gedeelte

Op 8 april werd na het traditionele afscheid te Den Helder begonnen aan de eerste etappe bij een zuidwestenwind met kracht 4 en golvende zee.

Gevaren werd via de lichtschepen Goeree, Noord Hinder, West Hinder, Sandettie, Varne en Royal Sovereign naar Owers en vervolgens via St. Catherine Point, Anvil Point, Start Point en Penlee Point naar Plymouth alwaar het schip de breakwater op 10 april te 08.00 uur passeerde.

Te Plymouth werd het weer nauwlettend bestudeerd aan de hand van home fleet forecast messages en de weather charts and forecasts van het Royal Air Force meteorological office aldaar.

Tussen een vrij stationair lagedrukgebied ten zuiden van IJsland en een stationair hogedrukgebied ten westen van de Azoren trokken voortdurend fronten over het Kanaal waarbij de wind draaide tussen zuidwest en noordwest met kracht variërend van 4 tot 6.

Toen uit de weerkaart bleek dat op 13 april de wind, na de frontpassage, uit het noordwesten zou gaan waaien met kracht 4-5 en 's avonds zou krimpen naar west besloot de commandant om niet tot 14 april te wachten, maar reeds op 13 april te 10.00 uur te trachten, om de zuid varend, het slechte weer te ontlopen.

Aeolus had evenwel andere ideeën want tot op de eerste wacht van 14 april, ongeveer 100 mijl voor La Coruna, bleef de wind in een zuidwestelijke hoek, maar gelukkig met een niet grotere kracht dan 4 Beaufort.

Na Ushant op de eerste wacht te zijn aangelopen en vervolgens te 00.15 uur lle de Sein op 17 mijl dwars te hebben gepeild, werd koers gezet naar La Coruna alwaar Hr. Ms. Wamandai, uiteraard een dag te vroeg, op 15 april te 09.15 uur afmeerde.

Ook in deze haven werd het weerbeeld aan de hand van de weerberichten en zelf getekende weerkaarten nauwgezet gevolgd.

Ten gevolge van een uitdiepend lagedrukgebied boven Europa met een centrum boven Valentia en de Zuid Hebriden naast een hogedrukgebied boven de Azoren waren vele stormwaarschuwingen van kracht op de dag van vertrek. Windkracht 8 uit het zuidwesten met aanschietende zee hielden Hr. Ms. Wamandai langs zij de steiger.

Ten einde een zo goed mogelijk overzicht te krijgen van de weersverwachting werd contact opgenomen met het meteorologisch instituut te La Coruna alwaar uit de grote weerkaart bleek dat, nadat het huidige front gepasseerd zou zijn, gerekend mocht worden op een tijdelijke afname van de wind.

Het volgende stormgebied was echter al op de kaart getekend en naderde de Golf van Biskaye. Omdat Hr. Ms. Wamandai na het rondenvan Kaap Finisterre naar het betere weer toe zou stomen, besloot de commandant om de volgende dag, 21 april, te trachten deze kaap te rondenvan indien de barograaf een stijgende lijn zou vertonen en de wind zou zijn afgenomen tot kracht 5.

Door bij deze aflandige wind kort onder de kust te varen mocht op een redelijk vlakke zee worden gerekend.

Op 21 april werd te 08.30 uur zee gekozen bij westzuidwesten wind kracht 5 en een hoge deining met golfhoogte van ongeveer 5 meter.

Na achtereenvolgens Cabo Villano en Cabo Torinana op ongeveer 2 mijl afstand te zijn gepasseerd kon te 15.05 uur kaap Finisterre worden gerond en een zuidelijke koers worden bepaald naar Lissabon.

De wind draaide geheel volgens de verwachting geleidelijk naar noordwest en ging over in de Portugese noord met kracht 2-3, terwijl de zee genoegzaam afzwakte.

Op de platvoet van 22 april werd via het Canal do Sol Lissabon aangelopen en ondanks het heilige weer was de lichtenlijn goed zichtbaar. De radar liet het schip wederom in de steek en zou dat steeds meer gaan doen totdat nabij de Kaap Verdische eilanden het laatste plaatje van deze reis te zien zou zijn.



Na drie en een halve dag verliet Hr. Ms.

Wamandai op 26 april te 08.30 uur de stad der Fado's om, na de Taag te zijn afgevaren, koers te zetten naar de Canarische eilanden. Omdat nog geen ervaring was opgedaan ten aanzien van de nauwkeurigheid waarmee aan boord stersbestekken konden worden gemaakt, liep de koers in de kaart via Alegranza, noord van het eiland Lanzarote, opdat de kans om op de onverlichte Salvage eilanden te verdagen zo klein mogelijk zou zijn. De aanvankelijk zuidwesten wind draaide al spoedig naar noordwest tot noord met sterkte variërend van 3 tot 5, waardoor bij ieder stersbestek en middagbreedte bleek dat het behoud 1 1 mijl bedroeg. Vrij spoedig werd een aapachtige behendigheid verkregen in het sterren schieten op het zeetje zodat er mooie plaatjes verschenen in de bestekschriften en er tot aan Trinidad nimmer twijfel behoefde te bestaan omtrent de ware plaats. Alegranza werd op de achtermiddag van 28 april in de verwachte peiling verkend, het licht La Isleta op Grand Canaria op de hondewacht van 29 april gepeild en Santa Cruz de Tenerife op dezelfde dag te 07.00 uur binnengelopen.

Het oorspronkelijke plan om via de Noordafrikaanse kust naar de Canarische eilanden te varen werd, gezien de gunstige weersomstandigheden, verlaten opdat niet op de voormiddag van Koninginnedag in Santa Cruz zou behoeven te worden gemeerd. Iets wat bij het opstellen van het vaarplan geheel aan de aandacht was ontsnapt. Nu was het mogelijk om daags te voren een en ander met de consul te bespreken.

Teneinde ook Sao Vincent niet te vroeg binnen te lopen verliet Hr. Ms. Wamandai op 3 mei Santa Cruz eerst te 20.25 uur voor de volgende etappe naar de Kaap Verdische eilanden. Besloten werd om van de te Santa Cruz opgetuigde zonnetent alleen het tentdoek weg te nemen omdat dit een duidelijk merkbare invloed had op de stabiliteit en het schip minder wreed maakte. Iets wat op de eigenlijke overtocht van Sao Vincent naar Trinidad niet gebeurde omdat tegen het einde van de reis de metacenterhoogte al merkbaar zou worden gewijzigd door het water-, brandstof- en victualie verbruik (afname van ongeveer 4 centimeter = ongeveer 6 procent). Dank zij de met kracht 3-4 tussen noordoost en noordwest variërende wind kon ook op dit traject 11 mijl worden behouden zodat reeds op de eerste wacht van 6 mei Sao Antonio in zicht kwam, terwijl op 5 mei te 06.30 uur de noorderkeerkring was gepasseerd. Gedurende de nacht werd op en neer gehouden in de 8 mijl brede straat Sao Vincent en op 7 mei te 07.50 uur afgemeerd te Mindelo.

Op 11 mei begon Hr. Ms. Wamandai aan de langste etappe. Alleen op de laatste dag van de oversteek was het, in verband met de bewolking, onmogelijk om een stersbestek te maken en toen op de dagwacht van 19 mei Little Tobago in zicht kwam behoefde geen koers te worden gewijzigd. Dankzij stroom en wind was het behoud 11,2 mijl.

Het echolood gaf aan de overkant duidelijk de 50 vademlijn aan hetgeen een mooie controle op de aanloopkoers was. Dat de overtocht Sao Vincent-Trinidad buiten de route ligt, is overigens acht dagen lang overduidelijk gebleken want men zag geen enkele maal een schip of vliegtuig. Dank zij de aanwezigheid van vele peilpunten op Trinidad en Tobago leverde de stroom geen enkel probleem op en kon Port of Spain op 19 april te 16.45 uur worden binnengelopen. De verkleuring van het water voor de golf van Paria was, ten gevolge van het door de Orinoco in zee gebrachte slib, werkelijk opvallend en het aantal enorme mantaroggen dat voor de toegangen naar de golf van Paria werd gezien overtrof alle verwachtingen.

Aangezien aan de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen geseind was dat Hr. Ms. Wamandai op 27 mei te 10.00 uur te Willemstad zou arriveren, werd Trinidad op maandag 25 mei te 14.00 uur verlaten teneinde koers te zetten naar Curacao.

Ten gevolge van de laaghangende bewolking was het moeilijk om aan de hand van de vele bergtoppen op de noordkust van Venezuela een goede positie te bepalen zodat op gegist bestek werd gevaren totdat na zonsondergang de vuren op de wal in zicht kwamen.

Het Margarita channel werd op de hondewacht genomen zonder al te veel navigatorische problemen en het echolood bewees wederom uitstekende diensten voor het controleren van de positie.

Isla la Tortuga dreef op de voormiddag van 26 mei op korte afstand voorbij waarna koers werd gezet naar Klein Curacao. Bonaire toonde op de hondewacht het eerste Nederlandse lichtje sinds twee maanden.

Precies 10 uur op 27 mei werd front gemaakt over stuurboord voor het Wilhelmus en de gewapende wacht, welke stond aangetreden voor het gouvernementshuis te Willemstad.

Havens en formaliteiten

Plymouth

Na het passeren van de breakwater kwam, met de loods, de officier van piket namens de Commander-in-Chief Plymouth ter verwelkoming aan boord. Bij eb werd gemeerd langs zij het fregat HMS Penelope van de nieuwe Leander-klasse waarmee longgroombezoeken werden gewisseld. Bovendien werd dankbaar gebruik gemaakt van de aangeboden badkamer faciliteiten. Aangezien de Commander-in-Chief Plymouth afwezig was, werd bezoek afgelegd bij en tegenbezoek ontvangen van zijn chef-staf.

Voor liaisonzaken was een chief-petty-officer aangewezen, die werkelijk alle problemen heeft weten op te lossen.

La Coruna

Aangezien Hr. Ms. Wamandai voor was op het reisschema werd La Coruna 24 uur te vroeg binnengelopen. De loodsboot kwam, ondanks het gehesen verzoek, pas langs zij toen reeds op eigen gelegenheid een ligplaats werd gezocht.

Er bleek een ligplaats vrij te zijn vlak bij de Club Nautico en de telefonisch gewaarschuwde consul kwam daarna vrij snel aan boord. Met hem werden informele bezoeken af gelegd bij: Commandante de Marina, Gobernador Militar, Gobernador Civil en Alcalde. Tegenbezoek aan boord werd ontvangen van de Commandante de Marina persoonlijk en de secretaris van de Gobernador Civil. De vertegenwoordiger van de Alcalde kwam op 16 april zijn verontschuldiging aanbieden dat hij verhinderd was.

Een liaisonofficier werd niet toegewezen en alle problemen werden opgelost via de Nederlandse consul.

Commandant en oudste officier hadden cocktails bij de consul thuis, dineerden verscheidene malen met hem in de stad en werden, qualitate qua, geacht lid te zijn van de Club Nautico. Voor de bemanning kon niets worden georganiseerd en zij hebben voornamelijk hun passagierstijd doorgebracht aan boord van de te La Coruna gestationeerde Duitse zeesleper Seefalke of op de geëigende manier aan de wal. De bemanning bezocht meerdere malen een matroos van de Koninklijke Nederlandse stoomboot maatschappij, die was opgenomen in het Sanatoria Santa Lucia te La Coruna.

Lissabon

De havenloods kwam aan boord nabij de toren van Belem waarna werd gemeerd aan de Doca de Marinha vlak bij de oude Portugese wijk Alfamma. Er bleek vlak onder de wal een sterke neer te staan waarvoor de loods niet tijdig waarschuwde en het was alleen aan de grote manoeuvreerbaarheid van Hr. Ms. Wamandai te danken dat de meer manoeuvre niet mislukte. Bij aankomst was aanwezig de ambassade-attaché, mr. H. J. van Oordt, en een officier van piket, die Hr. Ms. Wamandai welkom heette namens de Commandante da Forca Naval de Continent.

Aangezien in Portugal kennelijk prijs wordt gesteld op officiële bezoeken werden (op verzoek van de ambassade met sabel) op 23 april Hr. Ms. ambassadeur, dr. R. Flaes, en de Commandante da Forca Naval de Continent, Comodoro Antonio da Cunha Aragao, bezocht. Tegenbezoek aan boord brachten Hr. Ms. ambassadeur en een officier namens Comodoro Aragao en hoewel hieraan vrijwel de gehele bemanning te pas moest komen was het toch mogelijk om de hand te houden aan alle voorgeschreven eerbewijzen.

Diezelfde dag gaf Hr. Ms. ambassadeur een informeel dejeuner te 13.00 uur voor commandant, oudste officier en een deel van de Nederlandse kolonie. Dank zij de plezierige medewerking der Portugese marine kon een gesprongen koelwaterleiding worden vervangen en daarmee kreeg de bemanning de gelegenheid om met warm water te mandiën aan boord van een marine-sleepboot, welke voor assistentie langs zij kwam.

Santa Cruz de Tenerife

Na op 29 april te 08.00 uur te zijn gemeerd werd de Nederlandse consul te Santa Cruz via de loods van de komst op de hoogte gebracht.

In tegenstelling met alle andere havens behoeften geen bezoeken te worden afgelegd of ontvangen.

In verband met het uitzonderlijk zonnige weer werd tropentenuue bepaald en de zonnetent opgetuigd.

De verjaardag van Hare Majesteit de Koningin werd traditioneel getrouw gevierd met onder andere de officiële ontvangst aan boord van burger en militaire autoriteiten, leden van de Nederlandse kolonie en officieren van binnenliggende Nederlandse coasters, allen op verzoek van de commandant uitgenodigd door de consul. Met deze circa 40 gasten kon op het sleepdek onder de tent een dronk worden uitgebracht op het welzijn van Hare Majesteit.

Na enig passen en meten kon normaal van top worden gevlagd en gepavoiseerd. Acht man van de bemanning hebben in de loge van de consul een, volgens zeggen, uitstekend stierengevecht gezien en op zaterdag 2 mei hebben verscheidene leden van de Nederlandse kolonie de gehele bemanning -met uitzondering van de wachtdivisie— over het eiland rondgereden en halverwege een lunch aangeboden. Bij het vertrek verraste de consul de commandant en de oudste officier met een kistje zwarte sigaren.

Sao Vincent

Nadat op 7 mei te 07.50 uur te Mindelo op aanwijzing van de havenloods was gemeerd, kwam de via een shiphandler gewaarschuwde Nederlandse consul aan boord. Hij vergezelde de commandant bij de officiële bezoeken aan: His Excellency Capitaio-Tenente Leao de Tavares Rosado do Sacramento Monteiro -gouverneur; Colonel de Artillaria Joaguim Mendonfa - havenofficier; Ex. Senhor Manuel Louis Fontes - administrateur; Ex. Senhor Doctor Henrique Teixeira de Sousa - burgemeester.

Alle autoriteiten hebben persoonlijk een tegenbezoek afgelegd met uitzondering van de gouverneur, die zich liet vertegenwoordigen.

Ook hier was het mogelijk om aan alle formaliteiten te voldoen, een gelukkige bijkomstigheid, want het was duidelijk dat de Portugezen er zeer veel prijs op stelden.

Het contact met de legerofficieren was uitermate hartelijk en vooral de adjudant van de kolonel, Capitaio de Cavalaria Flamengo Jorge Malheiro Jarcia, was zeer gastvrij en nodigde commandant en oudste officier voor een diner thuis.

De commandant en oudste officier waren tevens aanwezig bij de opening van een restaurant alwaar na het diner de avond op en rond de dansvloer bij de tonen van een lokale band gezellig werd voortgezet.

Op zondag maakten de consul en de adjudant van de kolonel met hun dames voor het eerst kennis met de rijsttafel.

Het eiland Sao Vincent is overigens een dorre, kale, stoffige rots met als enige recreatie een schelpenstrandje met prachtige zwemgelegenheid. Voor de bemanning reed er op zaterdag een bus heen en het was jammer dat dit door de administrateur beschikbaar gestelde vervoer op zondag de geest gaf zodat er niet gezwommen kon worden.

Aangezien het vliegtuigje dat de verbindingen tussen de Kaap Verdische eilanden onderhoudt defect was, moest de post per schip worden gebracht. Het hulpschip Commandante Almeida Cavalho liep daartoe op zondag Mindelo binnen en tussen haar commandant en de commandant van Hr. Ms. Wamandai werden beleefdheidsbezoeken gewisseld.

Alles gaat op Sao Vincent kalm aan en het was tekenend voor de sfeer dat het vertrek op 7 mei anderhalf uur moest worden uitgesteld omdat de lang van te voren bestelde brandstof en victualie te laat aan boord kwam. Water moet per tanker van een der andere eilanden worden gehaald en is derhalve erg duur. Ook alle voeding is import doch de prijzen daarvan waren niet schrikbarend hoog.

Port of Spain

Om redenen van verbindingstechnische aard was het niet mogelijk om Hr. Ms. Wamandai in te lichten dat niet in Port of Spain doch aan een steiger van het United States Naval Station Trinidad diende te worden afgemeerd. Bij aankomst voor het gebaggerde kanaal naar de haven van Port of Spain bleken enkele van de in het water gebouwde houten bakens te zijn vervangen door boeien. Omdat de lichtenlijn erg moeilijk te onderscheiden is en men de stuurboordbakens door rode tonnen had vervangen, kostte het aanvankelijk enige moeite om de juiste aanloopkoers te bepalen. Eenmaal in de haven bleek de belangstelling vanaf de wal nihil. Nergens was een ligplaats te bekennen en geen loods verscheen. Voorzichtig manoeuvrerend werd de haven afgezocht tot uiteindelijk, helemaal aan het stuurboordseinde, langs een houten steiger een plaatsje vrij bleek te zijn.

Gelukkig bleek daar slechts voor de helft van de steiger juist genoeg water te staan, want hoewel voor het binnenlopen van de haven de koppeling werd beproefd, reageerde deze tengevolge van de hoge temperaturen zo traag, dat het slechts aan de modder was te danken dat het schip niet al te ver doorzette en een plezierjacht maar juist werd gemist.

De oudste officier wist op de wal na enige moeite telefonisch te weten te komen, dat er op een der steigers van de Amerikaanse basis een meerploeg stond te wachten.

De ontvangst bij de Amerikanen was uitstekend geregeld.

Een liaisonofficier kwam met alle beschikbare gegevens aan boord, samen met een vertegenwoordiger van de Nederlandse ambassade. Gewoontegetrouw kreeg de bemanning toestemming om gebruik te maken van alle op de basis aanwezig zijnde faciliteiten en er werd door hen geregeld gekegeld, naar de film gekeken, gedanst in de Enlisted Men-club en inkopen gedaan in de PX.

De commandant legde bezoeken af bij:

Rear-Admiral J. A. Tyree Jr. USN, Commander South Atlantic Force United States Atlantic Fleet; Captain J. Dinneen USN, Commander United States Naval Station Trinidad; Flr. Ms. buitengewoon en gevolmachtigd ambassadeur, mr. I. C. Debrot; His Worship Counsellor Edward Taylor, burgemeester van Port of Spain; His Excellency Mr. Kenneth Sealy, permanent secretary of external affairs; de commandant van HMS Decoy, welk schip aan dezelfde steiger lag afgemeerd.

Een officieel tegenbezoek werd ontvangen van Admiral Tyree, terwijl Flr. Ms. ambassadeur en Captain Dinneen onofficieel het schip kwamen bezichtigen. Admiral Tyree nodigde bovendien de commandanten van HMS Decoy en Hr. Ms. Wamandai bij hem thuis voor de lunch, terwijl de liaisonofficier, Lieutenant R. E. Allsopp USN, zich met zijn vrouw zeer gastvrij hebben getoond.

Zijne Excellentie mr. I. C. Debrot bood de officieren bij hem thuis op donderdagavond een gezellige borrel aan en op vrijdagavond werd met veel genoegen een cocktailparty aan boord van HMS Decoy bijgewoond. Voor zondag 24 mei verzorgde de ambassade voor de bemanning een dagtrip over het eiland met twee taxi's.

Opvallend was dat door de Amerikaanse marine-autoriteiten er meerdere malen op werd gewezen dat Nederlandse oorlogsschepen steeds van harte welkom zouden zijn op de basis, vermoedelijk omdat men de strategische waarde van deze basis duidelijk aan het zelfstandige Trinidad wil tonen. Het nadeel van de ligplaats is de grote afstand tot Port of Spain - ongeveer 8 mijl - welke per taxi moet worden overbrugd. Er rijdt wel een bus, doch erg onregelmatig en niet 's avonds laat. De prijs van een taxi bedroeg 2 dollars BWI naar de stad en 4 dollars BWI terug naar de basis hetgeen neerkomt op ongeveer 13 gulden.

Niet gelachen, niet geleefd...



Australische appels..

Tijdens de Nieuw Guinea term 1956-57 van Hr.Ms. Kortenaer waren verse groenten en fruit meer uitzondering dan regel aan boord. Op een dag gebeurde het echter dat er een aantal kisten met Australische appels aan boord werd gebracht. Deze appels waren zo groen als gras, hetgeen voor dit soort normaal is, maar waren tevens zo hard als een spijker. De korporaal bottelier liet de kisten daarom aan dek achter de schoorsteen in het zonnetje zetten om de appels zodoende eetbaar te laten worden. Dat had hij beter niet kunnen doen! Na een uur was de inhoud van één van de kisten gehalveerd door bemanningsleden die de hardheid van de appels maar voor lief namen en van het standpunt uitgingen: "Wie appels vaart, die appels eet". De korporaal bottelier, getipt door een bemanningslid over het inhoudloos worden van de kisten, liep onder het uiten van bepaald niet christelijke termen naar de kisten en

zette deze in de bottelarij om vervolgens naar de scheepsmicrofoon in de midscheeps te lopen en aldaar de volgende mededeling ompraaide:

“Attentie, hier de korporaal bottelier. De appels staan niet meer achter de pijp. Uit”.



Wandelsportvereniging de Zeemansloop

opgericht 7

KvK nummer 67463142
Bank: NL76 INGB 0005339860
BIC: INGBNL2A

Wandelverslag van een Zeemansloop

Als organisator van deze Zeemansloop heb ik besloten om ook eens een route te gaan wandelen, met het idee om de ervaringen van de wandelaars aan te horen en wat beter georganiseerd kan worden.

Om 7:30 uur ben ik gaan starten met 2 wandelmaatjes die ook de 30km route wilden lopen. Vanaf de start liep de route over de Houtrustbrug door een parkje langs de Haagse Beek die parallel liep aan de President Kennedylaan, langs ingang van het Catshuis vervolgde wij de weg via Johan de Wittlaan. bij de Willem Lodewijklaan staken wij over en vervolgde wij de Johan de Wittlaan aan de linkerzijde. Hier staken wij Scheveningseweg over en via een rood fietspad en een voetpad dat omlaag liepen wij langs het Monument Nederlands Indië, bij de splitsing met de 10km die ging rechtdoor gingen wij rechtsaf langs Madurodam, bij het George Maduro plein staken wij de weg over en liepen wij verder langs een afwateringskanaal en bij een brug gingen wij linksaf.



De route ging over in de Waalsdorperweg tot aan de Van Akenstraat, daar staken wij over om via de een verhard voetpad in de bosschage te lopen voor een hoog Appartementen gebouw, op het einde gingen wij linksaf en rechtsaf en kwamen wij bij de eerste rust bij Haagse Rugby Club (HRC), na een kopje koffie vervolgde wij de weg en via een brug over de Landscheidngsweg kwam bij de splitsing met de 15km die ging rechtdoor.

De 20/30/40km liepen door de duinen en langs het Herdenkingsmonument op de Waalsdorpervlakte naar de 2e rust bij "Boerderij Meyendel", door 2 liefvallige dames van de organisatie kregen wij voor onze een stempel (zeeman) op onze stempelkaart. Na het verorberen van een overheerlijke pannenkoek liep de route over een verhard voetpad naar de splitsing met de 20km die verder door de Duinen gaat.

De 30km en 40km lopen door de duinen naar de Ganzenhoek de 30km ging linksaf, de 40km gaat rechtdoor, de 30km gaat verder door de duinen naar de Wassenaarse Slag waar wij konden rusten bij "Brasserie de Badmeester" ook waren hier ook andere strandtenten om te rusten.

Vanaf deze rust met een prachtig uitzicht over zee, liepen wij via een vrij lang stuk over het strand en door de duinen en langs de Watertoren, hier kon men rusten bij paviljoen "Onder de Watertoten".



Vanaf hier liepen wij door de duinen naar Scheveningen en via de bebouwde kom liepen wij naar de Pier op de Boulevard gaan. Bij het Vissersvrouwtje gingen wij linksaf en via de 2^e Binnenhaven Nu een met veel plezierjachten en mooie paviljoens. De route liep verder door Scheveningen en weer terug naar de start. Hier waren wij ruime op tijd om te genieten van een biertje van de muziek van het Shantykoor.

Ondanks dat ik de route op Vrijdag had uitgezet heb ik anders genoten van de wandeling, ook mijn wandelmaatjes hebben genoten, onderweg kwamen wij een paar keer wandelaars tegen die niet goed gelopen hadden, gelukkig kon ik hen hierop attenderen maar zij gaven zelf aan dat ze teveel gekletst hadden.

Als er mensen zijn die geïnteresseerd zijn om lid te worden van onze wandelsportvereniging, via onze website www.de-zeemansloop.nl kunt u zich aanmelden en dan krijgt u van het bestuur alle informatie die nodig is.

Shantykoor bij de start/ finish locatie



De Kip en de Techniek

DOOR JAN BIERMAN

Dit is het verhaal van een kip. Geen gewone kip, maar een scheepskip. Waar ze aan boord was gekomen, wist niemand. Ze hoorde gewoon bij de bemanning. Overdag trippelde ze rond op het dek en ze genoot als het mooi weer was. Ze had vrije toegang tot de kombuis en daar viel altijd wel wat te pikken. Drinkwater snavelde ze onder een lekkende kraan. Ze had haar eigen roest onder een afdakje, 's Nachts en bij slecht weer kon ze daar fijn op zitten te dromen. Als het

varken, dat zijn eigen hok had op het achterschip, lag te slapen, stapte ze er binnen en daar was het echt een luilekkerland. Wat het varken niet lustte, was lekker voor een kip. Oppassen als dat vetgevreten monster wakker werd, want die gunde een ander niks en werd dan heel gemeen. Maar verder was ze tevreden en gelukkig aan boord: over haar toekomst had ze nog nooit nagedacht.

En toen gebeurde het vreselijke. Kwam het door een windvlaag tijdens het koers veranderen? Of was het toch die matroos, die kip-penhater die haar een schop gaf? Opeens verloor ze de grond onder haar pootjes en zeilde met de luchtstroom mee de machinekamer in. Wanhopig bijsturend en noodkreten uitstotend verloor ze snel hoogte en landde in de kruk-put van de lagedruk van de triple-expansiemachine.

Zo'n stoommachine was open. Je zag alles bewegen. De zuigerstang ging op en neer en die beweging werd omgezet in een ronddraaiende beweging van de krukas. Een staaltje van technisch vernuft. Er hoorden machinisten bij die tijdens het draaien even de hand op het lager hielden en je precies konden vertellen of de temperatuur normaal was of dat er kans was op een warmloper.

Het kipje had het leven lief en wilde eruit, weg uit die benauwde gevangenis, maar telkens als ze de kop omhoog stak, kwam de kruk eraan, dat geweldige brok ijzer. Snel werd het kopje dan weer ingetrokken en dat herhaalde zich bij elke zuigerslag. Het was een benarde situatie waarin ze verzeild was geraakt. Niemand kon haar helpen zolang de machine draaide. Hete waterdruppels en oliespatten regenden op haar mooie verenpakje. De hoofdmachinist sprak de bedenkelijke woorden: „IK STOP NIET VOOR EEN KIP!” En zo zat het beestje, dat tot voor kort zo heerlijk in het zonnetje had rondgewandeld, nog drie uur lang in de ellende. Toen ging het schip voor anker.

De kok kwam kijken wat er van de kip over was. Dat viel best mee. Liefdevol werd ze uit de put gevist en aan dek neergezet om uit te rusten en te drogen. Maar het gekke was, nog wel een uur lang bleef ze daar op dezelfde plaats zitten en regelmatig ging haar kopje op en neer, terwijl dat toch niet meer nodig was om te blijven leven. Van hoog tot laag stond de bemanning eromheen om dat biologische wonder te kunnen aanschouwen. Maar toen ze weer droog was, de veertjes gladgestreken waren en de oogjes de normale felle blik hadden teruggekregen, stapte ze opgewekt, zelfverzekerd en met nieuwe levensmoed het varkenshok binnen en ging het varken pesten. Een kip die de krukput heeft overleefd is nergens meer bang voor. We weten het, dit waar gebeurde verhaal is eerder op schrift gesteld, maar volgens ons nooit zo ontroerend verteld als door Jan Bierman.

Red. DBW 335



KM- Herinneringen van Bart..

Tijdzone en spoed.

Onlangs hoorde ik het op een Engelse zender weer zeggen, this is the nine o'clock news. Het deed me denken aan jaren geleden voor de Canadese kust.

'Hé, hoor je dat' riep matroos Harry tegen zijn maat op de bak. 'Het is negen uur volgens dit radiootje'. 'Ja hoor' antwoordde Peter. 'Mijn klokje wijst toevallig wel acht uur aan.'

Ons schip, een B-jager van de Kon. Marine dobberde op die vrijdag morgen voor de kust van Nova Scotia, Canada.



We zouden die ochtend om 10.00 uur lokale tijd in Halifax binnen lopen voor een routine bezoek. Olie laden, victualiën aanvullen en de bemanning zou een weekendje vrijaf hebben voor zover er geen wacht gelopen diende te worden. De oversteek van de Atlantische Oceaan was, zo terug kijkend, redelijk rustig geweest. Het weer was al die tijd, september was het, mooi gebleven.

De oversteek duurde wel wat lang, bijna drie weken, maar dat kwam omdat er in het noorden van de oceaan intensief met

andere NAVO-schepen werd geoefend. Wij waren als een extra eenheid bij deze oefening ingedeeld zodat de Nederlandse marine wat meer inbreng zou hebben aan deze internationale oefening. Van deze NAVO schepen hadden we twee dagen geleden afscheid genomen. Eigenlijk waren wij op weg naar de Antillen, teneinde daar voor de komende 8 maanden als stationschip dienst te doen.

Zoals gebruikelijk op een dergelijk moment, kort voor de aanloop van een haven, was een ieder enigszins opgewonden en lekker bezig met datgene wat er gebeuren moest. De meertrossen werden klaargelegd, de ankers “vallen gereed” gemaakt en hier en daar werd er nog wat extra schoon schip gemaakt.

Op het ketelruim hadden we als opkomende divisie net de wacht overgenomen van onze voorgangers. Met een kop koffie in de hand werd nog even wat nagepraat alvorens rustig met de routine controles te beginnen.

‘Hé Harry, weet je wel zeker dat je het goed gehoord hebt’ zei Peter op zijn beurt. ‘Je Engels is nu ook weer niet dat. En dat zes dollar transistor gevalletje van je kraakt en piept ook meer dan dat er wat goeds aan geluid uit komt.’

‘Peter, ik weet het zeker antwoordde Harry. Doof ben ik nog niet en het verschil tussen eight en nine o’clock, dat weet ik toevallig ook nog wel.’ ‘Ja maar, die lui daar op de brug die weten toch ook wel hoe laat het is. Die hebben er voor door geleerd.’ ‘Je kan me wat’ reageerde Harry, ‘ik ga naar de brug en vertel ze wat ik gehoord heb.’

Op de brug was het al wat drukker dan gebruikelijk. Zo wie zo al om naar de kust in de verte te staren. Bij het binnen lopen van een haven staan er altijd al meer personen op de brug dan normaal. De navigatie officier (navo) was er al. ‘Meneer’ zei Harry, niet al te hardop. ‘Ik dacht dat ik daarnet op dit radiootje hoorde zeggen dat het negen uur was. Wij hebben het nu vijf over acht hier aan boord, klopt dat?’ Bedachtzaam keek de navo Harry eens aan, ‘herhaal dat eens Harry.’ ‘Zoals gezegd meneer, ik was daarnet op de bak bezig en onderwijl luisterde ik naar mijn transistorradiootje. Het lokale nieuws werd aangekondigd met het gebruikelijke tijdsein. Ook meende ik te horen – Harry werd al wat voorzichtiger - dat er gezegd werd dat het negen uur was.’ ‘Nou, nee dat kan niet Harry, dat moet je verkeerd gehoord hebben antwoordde de navo.’ ‘Nou meneer’ kwam seiner Theo tussen beiden, (hij had de dagwacht gelopen en was even op de brug teruggekeerd), ‘eerlijk gezegd vond ik het tijdstip van zonsopkomst ook al een beetje vreemd vanochtend.’

Intussen was ook de commandant (CDT) op de brug verschenen. ‘Wat is er aan de hand mannen?’ De toch wat zichtbare verwarring goed inschattend.

De navo, nu toch ook niet helemaal zeker van zijn zaak gaf tekst en uitleg van hetgeen Harry hem verteld had. ‘Wel, hoe kunnen we hier snel achter komen wat de juiste lokale tijd is?’ ‘Ik maak wel even een controle oproep verbinding met de wal opperde Theo, dan komen we er wel achter.’ En ja hoor, een minuut of wat later bleek Harry het goed gehoord te hebben. Het was acht over negen, in plaats van acht over acht.

'Tweehonderd twintig instellen, beide schroeven vaart vooruit' gaf de CDT de order door aan de roerganger. In de machinekamer rinkelde de telegraaf. De manoeuvreer afsluiters in de voor en achtermachinekamer werd open getrokken. Op het ketelruim rinkelde eveneens de telegraaf. De stokers op de plaat waren gelijk wakker. De stoker achter het stookwiel schrok zich rot en schroefde de stookoliedruk op. Branders werden extra bijgezet. 'Wat is daar nu loos, daar boven op brug' werd er gezegd. 'Iemand over boord gevallen soms, Een schip in nood. Paniek?' Ondanks dat de korporaal, die de turbo ketelventilatoren razend snel bediende, - dit voor de nodige aanvoer van zuurstof naar het inwendige van de ketels - kon hij niet voorkomen dat er toch een behoorlijke paal zwarte rook door de schoorsteen omhoog ging. Daarbij de nodige pijpluizen mee nemend. Dit maakte de schipper weer niet blij die juist met zijn mannen van de krakploeg veel aandacht aan het dek en opbouw had besteed. Kalm aan kwam de vaart in het schip. Met 26 mijl ging het op Halifax aan. De Eastern Passage werd aangelopen, het Mc Nab eiland vloog voorbij. Waarschijnlijk redden we het nog om net op tijd te zijn dacht de navo.



Met de Angus L.Mc. Donaldbrug in zicht, welke Halifax met Dartmouth verbindt, werd er wat vaart teruggenomen.

Aangekomen tegen-over de Dockyard werd een mooie draai ingezet en meerde het schip over stuurboord aan de steiger van de marine basis af. Even na 10.00 uur ging de eerste tros naar de wal.

Bij het aan boord stappen merkte de commandant van de marinebasis tegen de CDT op; 'een mooie manoeuvre was dat sir, deze afmeer procedure. Zelden zie ik dat zo fraai en met een zo'n hoge vaart uitgevoerd worden.'

Dankbaar nam de CDT de loftuiting in ontvangst, denkend aan Harry die opmerkzaam was geweest en adequaat gereageerd had door naar de brug te gaan. Later kon de navigatie officier alleen maar concluderen dat het in de laatste fase van de NATO oefening verkeerd moet zijn gegaan. Op het Noordelijke deel van de Atlantische Oceaan, tussen IJsland, Groenland en Canada in waar de lengtegraden zo kort bij elkaar liggen, werd er in het oefengebied zo vaak van tijdzone gewisseld dat daar vermoedelijk de fout is gemaakt.

Het rustige weekend kon beginnen.

Rustig? Nou nee. De dag na binnenkomst, terwijl op de voormiddag het scheepselftal een wedstrijd speelde, werd plots bekend gemaakt dat we onmiddellijk naar zee moesten vertrekken. Een ieder werd zo goed en zo kwaad als dat ging opgetrommeld. Uiteraard waren de meeste van ons aan boord maar er waren er ook voor "dienst" de wal op. Daar, op de basis werd luid en duidelijk medegedeeld dat men terug moest naar boord.

Het scheepselftal, gefloten door twee scheidsrechters, ieder nam een helft van het veld voor zijn rekening nemend, keerde met winst terug. Er waren echter ook bemanningsleden welke toestemming hadden gekregen om familie te bezoeken, verderop in Canada. Normaal zouden zij weer voor het vertrek van het schip aan boord terug zijn. Deze personen waren na het vertrek nu achterzeiler en zouden later, in een van de volgende havens aan boord komen.

Met gezwinde spoed werd in de middag zee gekozen en met een vaart van 26 mijl ging het op Curaçao af. Twee dagen later kwam het bericht binnen dat we het wat rustiger aan konden doen. Ook wel nodig, want de brandstof hoeveelheid in de voorraadtanken slonk al behoorlijk. De koers werd verlegd naar Norfolk, Virginia, USA.



Waarom moesten we nu met zoveel spoed Halifax verlaten? Er waren voor de kust van Curaçao / Aruba maritieme scheepsbewegingen van Venezolaanse marine eenheden waargenomen die nergens op reageerden. Gelijktijdig werd er in het Schottegat, op de Brionsteigers van de Nieuwe Haven, containers aangetroffen met daarin straaljagers, afkomstig uit België en bestemd voor Venezuela. Weliswaar in segmenten, maar met een paar baco's en schroeven-draaiers zo in elkaar te zetten.

Het zou overigens niet de eerste keer zijn dat er met spoed die richting uitgevaren moest worden. In het verleden, in 1849 en 1874 werden er door Nederland ook extra marineschepen naar de Caraïben gestuurd in verband met een dreiging vanuit Venezuela. Nu echter bleek alles, gelukkig, een storm in een glas water te zijn. Curaçao blij, wij aan boord blij.

Bart Nijeburght

Mariniers in Washington DC

Door: Wim van der Meer, oud-marinier, (Washington 12 februari 1969 / 11 augustus 1969)

Deel 1

Mariniers op de Nederlandse ambassade te Washington DC

Van 1964 tot 1994 waren er 6 mariniers als bewakingsdienst op de ambassade geplaatst. Het was een plaatsing van 6 maanden en om de 3 maanden, kwamen en gingen er 3 terug naar Nederland of door naar de West. De bezetting was 1 sergeant, 2 korporaals en 3 mariniers eerste klas.

Men diende de Engelse taal te beheersen, in het bezit te zijn van een rijbewijs en over goede conduitestaat te beschikken. Het was toch wel min of meer een erebaantje.

De taak was het bewaken van de ambassade van 17.00 uur tot 08.30 uur. Overdag werd de desk in de hal door burger ambassade medewerkers bemand.



In mijn tijd hadden we een geweldige kokkin, in de persoon van mrs Ida Edwards, met trots en zeer terecht,

“The Mother of the Marines”, genoemd.



In de traditie van die tijd, op woensdag Indische rijsttafel, draaide zij haar hand niet voor om. Nu ik eraan terugdenk, zou ik best nog even aan willen schuiven. Heel wat anders dan de kleffe nasimaaltijden die je nu in de kazernes krijgt opgediend. Op woensdagen schoof ook regelmatig de Sergeant-Major van de USMC aan. Die man werd binnen het korps als een godheid gezien. De USMC heeft veel generaals maar slechts een Sergeant-Major.

Alvorens over de taak van het mariniers detachement te bespreken eerst iets over de accommodatie.

De ambassade was een splitlevel gebouw. De ambassade was gelegen in een bosrijk omgeving en via een lange oprit kwam je bij de overkapte ingang van de Ambassade.. Vanuit de hal kon je met trap naar boven, daar was de ontvangsthal en de kantoren gevestigd. Met een trap naar beneden kwam je in het mariniersverblijf. Dit verblijf bestond uit een keuken, met aansluitend de gemeenschappelijke ruimte. In deze ruimte was een bar, de eettafel en een zitje ondergebracht. Daar naast de slaapzaal voor de korporaals en de eersteklasseers en daar weer naast het kantoor en het slaapverblijf van de sergeant.

Voor de begrippen van toen, netjes en ruim.

Het eten was voortreffelijk terug thuis of in de West, moest er bij de meeste heel wat kiloóties af. Het eten was voor die tijd, “Luxe” met een hoofdletter. Waar in Nederland het vlees werd opgediend en verdeeld, kreeg je daar gewoon een flinke lap vlees op je bord, niks delen met broertjes of zusjes.

Toen ik daar in 1969 zat, was het een Nederland nog een erg schrale keuken. Met in iedere stad een frietkraam en een automatiek, waar je een kroket of zo uit de muur kon halen. Hier had je Mc Donalds, Pizza tenten, KFC enz. waar je 24 uur de klok rond eten kon halen of laten bezorgen. Zover ik me kan herinneren lieten we weinig komen of halen, het eten was te goed er was geen behoefte aan meer. Ida had ons wel geleerd om luxe sandwiches te maken voor tijdens de nachtdiensten en de weekends.

De dienst ving aan te 17.00 uur en duurde tot 08.30 uur. Nadat het gebouw leeg was en vóór de komst van de schoonmakers, werd er een veiligheidsronde gelopen. Dit hield in dat er gekeken werd of er geclassificeerd materiaal op de bureaus was blijven liggen. Als dit werd aangetroffen werd het overgedragen aan de sergeant en die droeg het weer over aan de veiligheidsdienst van de ambassade.

Met twee man werd de avond- en nachtdienst gelopen. Afwisselend zat met achter de desk in de hal, terwijl de 2^e man dan z'n ronde liep. Ook een paar slaapuren waren hierbij ingelast. Niet in de eigen kooi, maar in een kamer recht tegenover de hoofdingang, in een andere vleugel van de ambassade.

Zover mij bekend zijn er weinig incidenten geweest, die ingrijpen behoefde. Ik zelf herinner mij maar een incident. Dit incident speelde zich af tijdens mijn wacht. Midden in de nacht, zat ik achter de desk en de 2^e man lag op z'n tampat, toen er met hoge snelheid een auto over het terrein reed kort daarop gevolgd door een tweede auto. Ik sloeg onmiddellijk alarm, porde de

2e man en belde de sergeant en daarna de politie. Ondertussen waren de auto's gestopt. Ze konden namelijk niet verder. De weg eindigde bij de overdekte parkeergarage. Ik bleef op mijn post en hoorde de deuren slaan, gillende vrouwen en roepende mannen. De politie was met 7 voertuigen snel ter plaatse en de Klp.Marn.D.O., ging met de politie mee polshoogte nemen. De inzittenden van de voertuigen waren voorzien van wapens en snel door de politie overmeesterd en geboeid afgevoerd.

Enkele dagen later werden wij verwacht bij, de marine attache, de Schout bij Nacht E.H. van Rees. In volgorde van rang werden de complimenten uitgedeeld. De sergeant voor het leiding geven, de korporaal voor zijn koelbloedig optreden en voor mij als laagste in rang kon er ook nog een klein dankwoordje af. En dat was dat.



Wat deden we verder. In de dagdienst reden we met de chauffeur van de ambassade mee en moesten op diverse plaatsen documenten halen dan wel brengen. Zo ben ik zelf eens verdwaald in het Pentagon. Ik kan je vertellen dat dat een immens groot gebouw is. Toen ik in het meer beveiligd deel kwam, werd ik door een US Marine keurig teruggeleid naar de reeds ongeduldig wachtende chauffeur.

In het weekend hadden we de weekenddienst. We bemanden de desk aan de ingang, liepen rondes door de ambassade en over het ambassade terrein. Op dit terrein stond ook nog een prachtig villa, voor de tweede man. De ambassadeur zelf woonde in een prachtig en statig huis in de stad. Dat hing vol met kunst, het Rijksmuseum waardig. Heel soms moesten wij daar ook dienstdoen, dat was dan meer iets van een ceremoniële taak. Twee man buiten voor de deur en iedere genodigde de militaire groet brengen.

De man aan de desk moest de telefoon aan nemen en om die reden was de eis, kennis van de Engelse taal geen overbodige luxe. Als er berichten in de telexkamer binnen kwamen, gingen wij daar naar



binnen en keken naar de urgentie en moesten indien nodig de codeur van dienst bellen, die dan een dringend bericht uit Nederland moest decoderen en afhandelen. Om die reden hadden we allemaal een geheimhoudingsplicht moeten ondertekenen.



Eten moesten we zelf, in het weekend, klaarmaken. Meestal wat opwarmen wat door Ida was klaar gemaakt of werkten de goed gevulde sandwiches naar binnen.

Einde deel I

