



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 37 - 4e jaargang – 10 september 2021....



- Blz. 2 HMS Albion
- Blz. 3 Nederlandse Marineraad nr. 34
- Blz. 13 Zo maar een oude poster
- Blz. 14 Barre voedseltocht in hongervinter deel 5 en 6
- Blz. 19 Vervolg verbouwde Japanse passagiersschepen
- Blz. 23 Spionage werkt als kanker.... AH 1962
- Blz. 29 Marine beleid 50 jaar geleden...



DOOR ROLAM KORTENHOK Sr

Velen kennen haar en zijn trots op haar: Hr. Ms. 'Rotterdam'. Het doordachte moederschap van het korps Mariniers. Wie de 'Rotterdam' goed kent, zal dan ook onmiddellijk in zijn ogen wrijven wanneer de HMS 'Albion' in zicht komt! Dat schip lijkt wel heel er veel op de 'Rotterdam'. En dat is ook zo, het is namelijk hetzelfde, Nederlandse ontwerp. Nederlandse scheepsbouw kunde in een Britse jas!

Toen enige jaren geleden de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' in Vlissingen werd overgenomen door Damen Shipyards, wist iedereen het eigenlijk wel: nu komt er een enorme exportpower in die werf! Dat is ook wel gebleken. De Schelde wordt steeds meer op de internationale kaart gezet. De resultaten zijn er ook naar. Met trots kon vorig jaar een grote order voor Indonesische korvetten worden genoteerd. Maar het zijn niet alleen complete schepen waarmee 'De Schelde' de exportmarkt is opgegaan. Ook de kennis die deze topwerf in huis heeft wordt op slimme wijze te gelde gemaakt. HMS 'Albion' is daar een schitterend voorbeeld van.

De Engelsen willen vernieuwing

Net als de Nederlandse strijdkrachten zijn ook de Engelse steeds meer betrokken bij internationale missies. Daarvoor is een sterk

'expeditionair' vermogen een vereiste! Dus het vermogen om snel overal ter wereld een behoorlijke troepenmacht in te kunnen zetten en met faciliteiten te kunnen ondersteunen. Vanuit die behoefte ontstond de wens bij de Royal Navy over een aantal nieuwe schepen te beschikken. Toen Damen/De Schelde dat vernam, was constructief contact snel gelegd. Deze Nederlandse kennis-

werf kon de opdracht in de wacht slepen voor het ontwerp en de engineering van een nieuwe serie 'Landing Platform Dock'-schepen voor de Engelse marine. Het werd uiteindelijk een serie van vier schepen, waarvan HMS 'Albion' er één is. Basis voor dit ontwerp was de Hr.Ms.'Rotterdam',

Veelzijdig

De HMS 'Albion' werd een veelzijdig moederschap met heel veel mogelijkheden. Zo beschikt zij over een enorme 'garage' waarin 550 meter zogeheten 'laan-lengte' beschikbaar is voor allerhande militaire voertuigen. Die kunnen variëren van bijvoorbeeld een pakket van 31 trucks met nog eens 36 Landrovers of een 70 ton zware Challenger O Battle tank, De ruimte is echter ook geschikt om bijvoorbeeld zeven helikopters mee te nemen. Vanaf het grote helikopterdek achter de opbouw kan tegelijkertijd met twee helikopters worden geopereerd. Hierin ligt overigens ook het grootste verschil met de Hr, Ms.'Rotterdam'. De 'Rotterdam' heeft direct naast het platform een hangar. Daar kan klein onderhoud en allerlei ondersteunend werk gedaan worden, dat niet in het ruim mogelijk is. Bezuinigingen bij de Engelsen eisten hier hun tol. Een gedeelte van de gigantische laadruimte

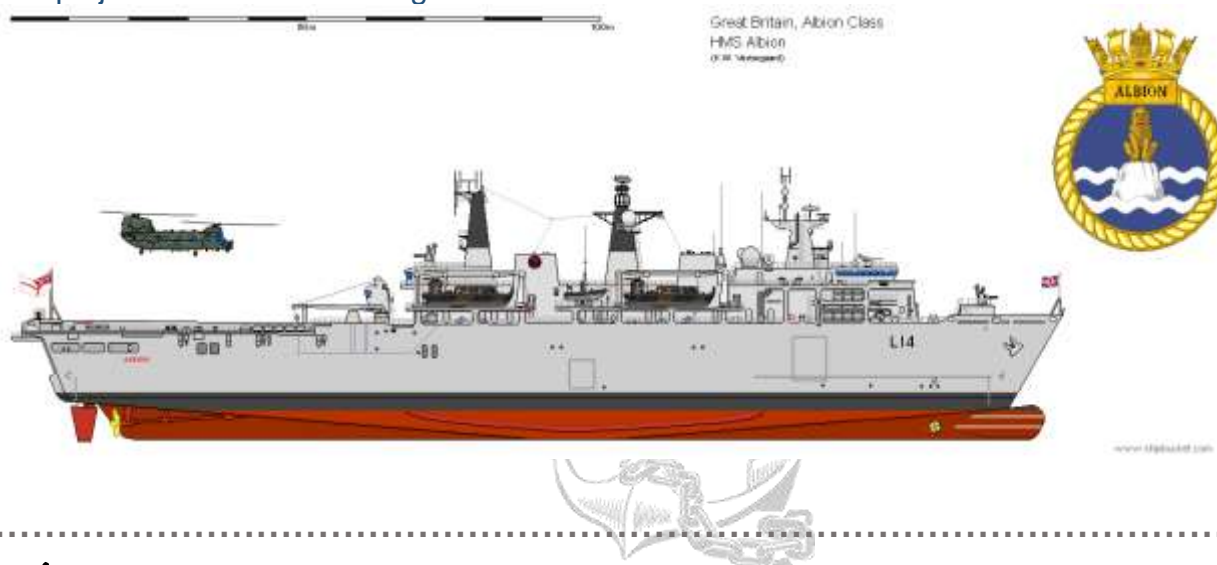
HM5 'AlMon' in een regenachtig Plymouth. Foto: Roland Kortenhorst.

kan 3,5 meter worden afgezonken. Als dan

de hekdeur wordt geopend, heeft HMS 'Albion' de beschikking over een behoorlijke 'haven'. Landingsboten, maar ook kleine Hovercrafts kunnen zo van en aan boord gaan, lading (en voertuigen) van boord nemen en naar de vaste wal brengen. Ook boven het laadruim, in de accommodatie, blijkt de veelzijdigheid van het schip. Zo kan het onderdak bieden aan zo'n 60 mariniers. Ook beschikt het schip over een groot commandocentrum. Dat maakt het mogelijk om grote operaties te coördineren en te leiden. Zeker bij grote humanitaire rampen zijn een permanent overzicht en intensieve communicatie een absoluut vereiste!

Heel Engels... én heel Nederlands!

Binnen de accommodatie blijkt overigens, ondanks het 'made in Holland'- design, dat we het hier over een oer-Engels schip hebben. Waar anders kun je op een oorlogsschip stoelen met bloemetjesmotief tegenkomen? Wel op HMS 'Albion'! Onder het laadruim is het 'made in Holland'-gevoel weer helemaal terug. In de machinekamer is het één en al Nederlandse motoren- en machinebouw. Zowel de hoofd- als de hulpmotoren zijn Wartsila-motoren: iedereen uit Zwolle zou er een trots gevoel bij krijgen. De twee hoofdmotoren, ieder met een vermogen van 6.250 KW (ofwel 8,300 pk), drijven één 5-blads vaste spoedschroef aan. Daarmee heeft het schip een dienstsnelheid van iets meer dan 18 knopen. Doordat het overal in de wereld ingezet moet kunnen worden, heeft het enorme bunkers en een grote voorraad capaciteit. De actieradius is 9.300 mijl (17.000 km) met 15 knopen vaart. HMS 'Albion' is bepaald geen kleintje, lengte over alles 176 meter, breedte 29 meter en een waterverplaatsing van 18.500 ton. Bij het van boord gaan vroegen we aan de commandant, captain Keith Winstanley, wat nou de belangrijkste verschillen zijn tussen de Nederlandse 'Rotterdam' en de Engelse 'Albion'. Het antwoord kwam er vlot en diplomatiek uit, 'You simply build perfect ships, and.,, in time'. Perfect en op tijd. Dat weten ze in Engeland dus ook...



Nederlandse marineraad

Nummer 43

Uitspraak van de Nederlandse marineraad inzake het aan de grond stoten van de onderzeeboot Hr. Ms. Zeehond op 5 februari 1973 in de Upper Loch Fyne.

Op 5 februari 1973 op periscoopdiepte varende nabij de geruismeetbaan in de Upper Loch Fyne, is Hr. Ms. Zeehond te ongeveer 08.40 uur, tijdens de uitvoering van een Williamson Turn over stuurboord, ter plaatse aan de grond gestoten, tengevolge waarvan het schip enige schade opliep. Naar aanleiding van de vanwege de commandant der zeemacht in Nederland aan de voorzitter van de Nederlandse marineraad toegezonden uitkomsten van het voorlopig onderzoek, dit aan de grond stoten betreffende, besliste de raad, dat in verband met de aard van dit ongeval een onderzoek door de raad zou worden ingesteld.

Dit onderzoek vond plaats in de openbare zitting van de raad op 1 mei 1973, gehouden te 's-Gravenhage. De raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek.

Ter zitting werden als getuigen achtereenvolgens gehoord de commandant van Hr. Ms. Zeehond, de officier van de wacht (in dit geval de tweede officier) en de ondergeschikte officier van de wacht (in dit geval de derde officier) tevens navigatieofficier - ten tijde van het aan de grond stoten de jongste officier (in dit geval de vijfde officier), alsmede de officier belast met de functie van hoofd technische dienst. Tevens werd als getuigedeskundige gehoord de stafofficier onderzeedienst van de marinestaf van het ministerie van defensie (marine).

Uit vorenbedoelde stukken, gegevens en de verklaringen der getuigen is het volgende gebleken:



Hr. Ms. Zeehond is een onderzeeboot van het zogenaamde drie-cilinder type behorende tot de Koninklijke marine, groot 1.494 standaard ton waterverplaatsing, lengte over alles 79,5 meter, grootste breedte 7,8 meter en een gemiddelde diepgang aan de oppervlakte van 4,8 meter. Het schip wordt voortgestuwd door twee schroeven, dieselelektrisch aangedreven door twee- MAN-dieselmotoren (totaal 3.100 bhp) en twee hoofdelektromotoren (totaal 4.200 hp). Het schip is onder andere voorzien van twee periscopen, een girokompas, een automatisch plot, een echolood en een patentlog. Het schip is uitgerust met een PWS-1 sonar en een LWS-10 sonar.

In de zogenaamde centrale staan onder meer opgesteld de plottafel met daarnaast het echolood, beide periscopen, een logdochter, een roerverklikker, een lintkompas, machinekamertelegrafien met daarachter de plaats voor de roerganger.

De onderzeeboot werd gebouwd bij de Rotterdamse droogdok maatschappij, op 20 januari 1960 te water gelaten en op 16 mei 1961 in dienst gesteld. Het aantal officieren aan boord bedroeg zeven, te weten de commandant, vijf zeeofficieren en een officier technische dienst. De commandant diende sedert 1960, in alle voorkomende officiersfuncties, bij de onderzeedienst.

In 1970 volgde hij met gunstig resultaat de Nato-Commanding Officers Qualifying Course en van augustus 1971, met een onderbreking van 23 juni

1972 tot 8 januari 1973 wegens onderhoud van de boot op de werf, was hij belast met het bevel over Hr. Ms. Zeehond.

De tweede officier aan boord vervulde de functie van sonarofficier en was belast met de torpedo's en de elektronische installaties. Hij diende sedert 1968 bij de onderzeedienst, eerst op Hr. Ms. Tonijn en sinds 4 januari 1973, aan boord van Hr. Ms. Zeehond. Hij verkreeg in 1970 de aantekening afgeoeffend wachtsofficier onderzeeboten.

De derde officier aan boord vervulde de functie van navigatieofficier en diende sedert augustus 1969, met een onderbreking van een jaar, bij de onderzeedienst. Eerst aan boord van Hr. Ms. Dolfijn, daarna, vanaf januari

1973 aan boord van Hr. Ms. Zeehond.

De vijfde officier, tevens jongste officier aan boord, diende sinds september 1972 bij de onderzeedienst. Na een zogenaamde typecursus werd hij in oktober 1972 geplaatst aan boord van Hr. Ms. Tonijn en op 4 januari 1973 naar Hr. Ms. Zeehond overgeplaatst.

Hr. Ms. Zeehond vertrok op 4 januari 1973, na gereedheid van haar derdetraps onderhoud, uit Rotterdam naar Den Helder, alwaar het schip op 5 januari binnenliep.

Na een week van voorbereiding, vertrok de boot op 12 januari naar zee voor de aanvang van haar invaar- en opwerkschema. Gedurende deze periode werd op 13 januari de eerste trimduik gemaakt en, na enige dagen van individueel opwerken, op 18 januari de diepduik uitgevoerd. Na afloop hiervan keerde de boot naar Den Helder terug voor een onderhoudsperiode van twee weken.

Op 29 januari koos Hr. Ms. Zeehond zee voor een reis van drie weken, waarin achtereenvolgens gepland waren onder andere het varen over de gemeten mijl, het doen van geruismeetproeven op de daartoe bestemde Britse meetbaan in de Upper Loch Fyne en ontsnappingsoefeningen te Portsmouth.

Op 31 januari werd gedurende twee uren in de Noordzee onderwater gevaren ter beproeving van de LWS-10 sonar, en daarbij geconstateerd dat deze sonarinstallatie, die reeds tijdens de vorige reis niet in orde bleek te zijn en die men in de onderhoudsperiode had gereviseerd, nog niet operationeel bruikbaar was. De PWS-1 sonar voldeed daarentegen zeer goed.

Van de voormiddag op 1 februari tot de volgende dag te 15.00 uur werd vervolgens nabij het eiland Arran op de gemeten mijl, zowel onder- als bovenwater gevaren, voor het afregelen van de automatische dieptestuur- in richting en de log.

Vrijdag 2 februari 16.15 uur tot zondag 4 februari lag het schip gemeerd op de boei te Rothesay. Gedurende deze dagen embarkeerden twee uit Nederland overgekomen technici van het marine-elektronisch bedrijf, die op verzoek van de commandant waren gezonden ter assistentie bij de reparatie van de nog steeds niet operationeel bruikbare LWS-10 sonar.

Zondag 4 februari te 09.50 uur ontmeerde Hr. Ms. Zeehond en werd van 10.50 uur tot 12.00 uur nabij Arran onderwater gevaren voor het beproeven van de LWS-10 sonar ten behoeve van de technici van het marine-elektronisch bedrijf.

Hierna zette de boot koers naar Upper Loch Fyne en verkende aldaar van 15.30 uur tot 16.30 uur de geruismetbaan voor wat betreft peilpunten op de wal, alsmede om de in Den Helder gemaakte plot te controleren.

Deze plot gaf het gebied weer van Upper Loch Fyne waarin de geruismet-baan lag en was vóór de reis, onder verantwoordelijkheid van de navigatie- officier van het schip, door een matroos der I e klasse radioafstandpeilerplot der I e klasse vervaardigd op de kamer zee-instrumenten van de onder- zeedienst.

De daarbij gebruikte schaal bedroeg 1 inch = 500 yards. De plot was bedoeld om tijdens de onderwaterruns voor de geruismetproeven op de plottafel in de centrale te worden gebruikt voor het bijhouden van de positie van de boot. Op de plot stonden daartoe ondermeer de diverse gegevens van de geruismetbaan, de te stomen lichten- en/of merklijnen, enige peilpunten aan de wal en voorts, aan weerszijden van het vaarwater, alleen de 50 vadem dieptelijn met daartussen de dieptecijfers. Na constructie waren door de navigatieofficier de belangrijkste punten van de plot met de zeekaart vergeleken, hierbij ook de voornaamste punten van de diepte- lijnen. Verder was de plot in het algemeen, voorzover door hem nodig geacht, op juistheid gecontroleerd. Geen bijzonderheden werden geconstateerd.

liet verkennen van de geruismetbaan op die zondag 4 februari hield in, het inpeilen van kenbare punten aan de wal en het verifiëren van de plot. Dit geschiedde met behulp van de navigatieperiscoop uit de centrale door

de oudste en de tweede officier, die als het ware optraden als een zogenaamd mistnavigatie team en zich zodoende konden oriënteren op en zich vertrouwd maken met de meetbaan. Beide officieren zouden de volgende dag tijdens de geruisproeven namelijk de functie van officier van de wacht vervullen, de tweede officier op de voormiddag en de oudste officier op de achtermiddag.

De boot voer bij de verkenning bovenwater en de derde officier stond als navigatieofficier op de brug. Naar de commandant zich zeker meende te herinneren werd aan de noordzijde van de baan een Williamson Turn uitgevoerd, vermoedelijk met vaart zeer langzaam vooruit. De zuidelijke begrenzingslijn van de meetbaan werd hierbij niet gepasseerd, omdat de boot bij de meethut enige tijd gestopt lag en daarna om de noord werd weggestoomd.

Hoewel volgens eigen verklaringen als nauw vaarwater te beschouwen, was gedurende het verkennen van de meetbaan door de commandant, noch door andere officieren het gebruik van eventuele merklijnen en/of veiligheids- peilingen bij het maken van een Williamson Turn voorbereid. Na afloop van de verkenning werd te 16.56 uur weer op de boei bij Inverary afgemeerd. Op maandag 5 februari te 07.35 uur ontmeerde Hr. Ms. Zeehond en werd koers gezet naar het noordelijk gedeelte van de geruismetbaan.

Op het programma van die dag stond het maken van verschillende runs op de meetbaan, met diverse vaarten en op diverse diepten.

Vóór vertrek uit Den Helder was door de commandant, in verband met deze proeven, met de onderwaterdetectieofficier van de onderzeedienst een voorbereidingsbespreking gehouden, waarbij werd afgesproken dat te ongeveer 08.30 uur op de dag van de runs, radio- (ultra hoge frequentie) en onderwatertelefoonverbinding zou worden gemaakt. De onderwaterdetectieofficier trad bij geruismetingen van Nederlandse onderzeeboten gewoonlijk op ter assistentie en coördinatie van de Britse bezetting, en bevond zich daartoe ook deze dag in de controle- en meetkamer bij South Hut.

Van 07.30 uur tot 07.56 uur werd bovenwater varende met beide machines zeer langzaam vooruit (90 omwentelingen = 4,2 knopen) in de lichtenlijn — koers 2081° - van de meetbaan gestoomd en hierbij de kompasfout vergeleken, die 0° bleek te zijn.

Te 07.56 uur werden beide machines gestopt en moest met het onderwater- gaan voor aanvangen van de proefrun worden gewacht in verband met het eerst schoonmaken van de periscoopenzen, hetgeen vóórdien had dienen te gebeuren doch hetwelk men had vergeten. Door dit oponthoud ondervond het oorspronkelijke plan van de commandant te ongeveer 08.00 uur onderwater te gaan, teneinde eerst een proefrun te maken om de benodigde

organisatie voor het doen van de meetruns tijdig op te lijnen, enige vertraging.

De boot bevond zich tijdens het gestopt liggen ter hoogte van South Hut, het zicht was goed, de lichtenlijn van de geruismetbaan was duidelijk zichtbaar, er woei een zuidelijke wind kracht 3, en gedurende het ongeveer 20 minuten stil liggen werd geen stroom waargenomen.

Te 08.20 uur bezette de commandant de navigatieperiscoop en gaf hij de tweede officier, die als officier van de wacht op de brug stond, opdracht instappen en luiken sluiten waarmede hij automatisch ships control van hem overnam. Tevens werden drie stoten op de claxons gegeven en ging de boot daarna met koers 208° rechtwijzend onderwater naar periscoopdiepte 15 meter, in een positie ongeveer dwars van South Hut, in de lichtenlijn. Tussen ongeveer 08.20 uur en 08.27 uur werd de boot via halve kracht vooruit en langzaam vooruit, op zeer langzaam vooruit (90 omwentelingen = ongeveer 3,8 knopen) om de zuid op de lichtenlijn varende afgetrimd, waarna de commandant de periscoop zonder nadere instructies overdroeg aan de navigatieofficier, dat is de derde officier. Deze was de dag tevoren reeds door de commandant aangezegd, dat hij na het onderwater gaan op de voormiddag van 5 februari als ondergeschikte van de officier van de wacht zou fungeren.

Het lag oorspronkelijk in de bedoeling van de commandant de meetruns met de gebruikelijke twee oorlogswachtdivisies uit te voeren, waarbij op de voormiddag de tweede, vierde en vijfde - tevens jongste - officier de wacht hadden.

Bij nader inzien had hij echter besloten de navigatieofficier als ondergeschikte aan de officier van de wacht toe te voegen, waardoor hij op de voormiddag over twee ervaren officieren beschikte waarin hij volledig vertrouwen stelde. Aangezien hij verder zo min mogelijk mensen in de centrale wilde hebben, werd de vierde officier toestemming verleend met de oudste officier, die na het aftrimmen van de boot om hem had verzocht, mee te gaan.

Tezelfder tijd werd ook de jongste officier door hem bedankt.

De commandant gaf vervolgens ships control weer terug aan de officier van de wacht, waarbij hij hem tevens zijn plannen mededeelde voor de eerste meetrun. Te weten, het maken van de proefrun om de zuid en zodra het schip de zuidelijke rode stippellijn op de plot had bereikt - namelijk het punt dwars van het merkteken Red Triangle op de oóstoever door middel van de Williamson Turn aanvangende over stuurboord op tegen- koers gaan liggen voor de eerste meetrun van het programma, die zou worden gedaan met vaart sluipvaart (60 omwentelingen). Voor wat betreft de te maken Williamson Turn verstreekte de commandant de officier van de

wacht geen speciale orders ten aanzien van de te gebruiken vaart en roer- uitslag. De Williamson Turn is de gebruikelijke methode van draaien, die wordt toegepast indien men met een schip dezelfde plaats waar met de draai wordt aangevangen, op tegenkoers wil passeren. De Williamson Turn wordt uitgevoerd met een bepaalde - naar keuze afhankelijk van de grootte van de gewenste draaicirkel - vaste vaart en roeruitslag, en hetzij over stuurboord dan wel over bakboord aangevangen totdat het schip 70-80 graden van koers is veranderd, waarna met eenzelfde roeruitslag over de andere zijde het schip tenslotte wordt gedraaid tot het op tegenkoers ligt in het verlengde van de vorige trek.

Tijdens het opgeven van zijn plannen aan de officier van de wacht, merkte deze laatste op dat hij zich herinnerde dat bij een vroegere gelegenheid het draaien door middel van de Williamson Turn meer zuidelijk, ter hoogte van Gregganspier, geschiedde in verband met de meer beschikbare ruimte. De commandant zei daarop, wegens tijdwinst de draai direct na passeren van de rode stippellijn op de plotkaart — grens van de geruismetbaan - te willen inzetten. Hiermede hoopte hij tegemoet te komen aan de wens van de Engelsen - hem bekend via de onderwaterdetectieofficier van de onderzeedienst - om de draaiprocedure zo kort mogelijk te maken teneinde het programma (ongeveer 14 runs) tijdig te beëindigen.

De commandant achtte op deze plaats, volgens de plot en de zeekaart, de afstand tot de 50 en de 20 vademlijn voldoende groot om door middel van een Williamson Turn eerder op tegenkoers te gaan; waarbij hij uitging van een draaicirkel van 500-600 meter bij zeer langzaam vooruit (90 omwentelingen) en een roeruitslag van 25°.

Bij sluipvaart (60 omwentelingen) was de draaicirkel nog niet bepaald, doch hij hield rekening met een diameter van 800-1.000 meter. Hij had het niet nodig geoordeeld, in verband met de uit te voeren Williamson Turn, draai- cirkels op de plot of de zeekaart in te tekenen ter nadere controle van de beschikbare ruimte.

Na het terugkeren van ships control aan de officier van de wacht bleef de commandant de algemene leiding behouden, doch concentreerde hij zich meer op de verbindingen over de ultra hoge frequentie radiotelefonie en de onderwatertelefoon met de onderwaterdetectieofficier van de onderzeedienst, die zich in de controlekamer op de wal bij South Hut bevond.

Deze verbindingen werden aan boord in de centrale naast de plottafel bediend, waarbij men dan gewoonlijk met de rug naar de periscoop staat. Zijn beweegredenen voor een gesprek met de onderwaterdetectieofficier hielden verband met drie vraagpunten, waarover hij van gedachten wilde

wisselen en die hij liefst vóór de aanvang van de meetruns zag opgelost. Het meest urgent geachte punt betrof het al dan niet beschikbaar zijn van een bepaald elektronisch meetapparaat aan de wal, ten behoeve van de technici van het marine-elektronisch bedrijf voor de reparatie van de LWS- 10 sonar. In het bevestigende geval wilde hij trachten het meetinstrument vóór de eerste run aan boord te krijgen, terwijl anderzijds indien niet beschikbaar, de technici van het marine-elektronisch bedrijf die in dit geval aan boord weinig konden uitrichten, mogelijk tijdig aan de wal konden worden gezet voor spoedige terugkeer naar Nederland.

Door deze verbinding met de wal, waarvan de totstandkoming bovendien technische moeilijkheden opleverde, werd de aandacht van de commandant sterk in beslag genomen. Hoewel het oorspronkelijk in zijn bedoeling had gelegen de eerste Williamson Turn meer onder zijn directe leiding te doen uitvoeren, zag hij zich door de omstandigheden - mede in verband met de ondervonden vertraging in het onderwater gaan genoodzaakt hiervan af te zien en liet hij deze manoeuvre over aan het navigatieteam te weten de tweede officier en de navigatieofficier, waarin hij volledig vertrouwen stelde.

Te ongeveer 08.27 uur werd de vaart van het schip teruggebracht van zeer langzaam vooruit (90 omwentelingen = ongeveer 3,8 knopen) naar sluip- vaart (60 omwentelingen = ongeveer 2,5 knopen).

Deze vaartvermindering die de officier van de wacht op verzoek van het hoofd technische dienst had doen uitvoeren, ontging de commandant. Het hoofd technische dienst was bij de officier van de wacht gekomen met de vraag zo tijdig mogelijk op sluipvaart, de vaart voor de eerste meetrun, over te schakelen teneinde de boot alvast te kunnen aftrimmen, zodat hij tijdens de run zijn aandacht aan andere zaken de geruisproeven betreffende kon wijden. Het was hem niet bekend dat de commandant de draai tussen opeenvolgende runs zo snel mogelijk wilde doen uitvoeren. Zijn verzoek om deze lagere vaart was geheel te goeder trouw en geenszins gesteld in de vorm van een noodzakelijke en onmiddellijke uitvoering.

De officier van de wacht, menende dat het hoofd technische dienst zulks toch gaarne zag, besloot de vaart echter direct te doen verminderen. De overschakelprocedure hiervoor vereiste ongeveer 15 seconden, terwijl de benodigde tijd voor het aftrimmen gerekend kon worden op 3 a 5 minuten; deze is namelijk afhankelijk van verschillende omstandigheden.

Le ongeveer 08.29 uur meldde de navigatieofficier van achter de periscoop, dat de boot in de lichtenlijn van de meetbaan het punt dwars van Red Triangle Oostoever passeerde. Hiermede was de zuidelijke grens van de meetbaan bereikt, de plaats waar, ingevolge opdracht van de commandant aan de officier van de wacht, de draai van het schip door middel van een

Williamson Turn over stuurboord moest worden ingezet. De officier van de wacht, staande bij de plot en druk bezig met de voorbereidingen van de eerste meetrun, hoorde de melding van de navigatieofficier.

Hij realiseerde zich dat het schip zich in de juiste positie bevond, doch nam geen directe actie. Tussen zijn gesprek over de ultra hoge frequentie radio met de wal door, had ook de commandant het bericht van passeren Red Triangle opgevangen; met een blik op de plot, zag hij dat de plotpositie klopte. Toen hij echter niet spoedig daarna de order hoorde voor stuurboordroer, informeerde hij of men de draai al had aangevangen.

Eerst op dat ogenblik, naar schatting 30 a 60 seconden na de melding, reageerde de officier van de wacht door het geven van 20 graden stuur-boordroer. De betrokkene kon geen verklaring geven, waarom hij aan de draai, zulks in afwijking van de opdracht van de commandant, geen onmiddellijke uitvoering had gegeven.

Een roeruitslag van 20 graden, in stede van 25 graden waarmee de commandant rekening hield zonder hiertoe echter opdracht gegeven te hebben, achtte hij in eerste instantie voldoende.

Bij het inzetten van de Williamson Turn beschikte de officier van de wacht niet over exacte getallen betreffende draaicirkels. Vóór de reis had hij zich hierin niet specifiek verdiept. Uit ervaring rekende hij echter met een diameter van 500-700 yards, waarbij hij op dat moment er evenwel niet bij had stil gestaan dat de vaartvermindering tot sluipvaart hierop van ongunstige invloed zou kunnen zijn. Achteraf is evenwel gebleken, dat er praktisch geen verschil bestond tussen de draaicirkels bij zeer langzaam vooruit en sluipvaart, in verband met het geringe vaartverschil (ongeveer 1-11 knoop).

De officier van de wacht had op de plot, ter plaatse waar de Williamson Turn diende aan te vangen, vóóraf geen draaicirkel met een diameter van 500 - 700 yards ingetekend, ter controle van de voor de manoeuvre beschikbare veilige ruimte. Hij had dit niet nodig geoordeeld, bovendien achtte hij zulks niet gebruikelijk.

Te ongeveer 08.30 uur, vrijwel direct na aanvang van de draai, liet de navigatieofficier zich achter de periscoop aflossen door de jongste officier, onbewust van het feit dat deze reeds door de commandant was bedankt. Bij de overgave werden door hem geen instructies verstrekt, noch kenmerkende punten overgegeven, aannemende dat de jongste officier voldoende op de hoogte was van het gebruik van de periscoop. De aflossing was door hem zelf geïnitieerd, hieromtrent was geen afspraak met de officier van de wacht, evenmin achtte hij diens toestemming hiertoe nodig.

De normale gang van zaken was dat de periscoopwacht iedere tien minuten werd afgelost en de wachtdoende officieren dit onderling regelden.

Na te zijn afgelost begaf de navigatieofficier zich naar de plot, alwaar hij meende beter te kunnen assisteren en meer bewust bij de wacht te zijn ingeschakeld. De plot had hij te voren gezien, bovendien was deze onder zijn zorg vervaardigd en door middel van afstanden tot de wal door hem geverifieerd, de voornaamste punten van de dieptelijnen daarbij inbegrepen. Geen bijzonderheden werden geconstateerd.

De officier van de wacht bemerkte, doordat de navigatieofficier bij hem aan de plot kwam te staan, dat de jongste officier de periscoop had overgenomen.

Hij had zich hierover niet verbaasd, aangezien de jongste officier in feite tot zijn wachtdivisie behoorde en het hem was ontgaan dat deze door de commandant was bedankt. Hij vertrouwde erop dat de jongste officier in geval van bijzonderheden zou waarschuwen en realiseerde zich hierbij onvoldoende de bijzondere, met betrekking tot de periscoopwacht meer ervaring vereisende, omstandigheden van een nauw vaarwater.

Te ongeveer 08.33 uur bereikte het schip een koers van 280° rechtwijzend en gaf de officier van de wacht de roerganger opdracht bakboord 20 graden roer te geven en vervolgens naar koers 028J° te draaien. De diepte conform het echolood bedroeg 120 meter. Gedurende de Williamson Turn maakte de officier van de wacht ten behoeve van de navigatie van de boot gebruik van de plot, het echolood en de periscoopuitkijk. De zeekaart werd die voormiddag door hem niet geraadpleegd.

Op de plot werd geen potloodtrek van de door het schip afgelegde draai bijgehouden, aangezien de plot nog voor meer runs moest worden gebruikt en diverse treks de plot onoverzichtelijk dreigden te maken.

Hierdoor ontbrak evenwel een goede methode om de mate van draaien te controleren. Ten aanzien van de navigatie bepaalde de officier van de wacht zich in feite hoofdzakelijk tot het waarnemen van het echolood en van de mate van koersverandering op het kompas, en het af en toe kijken op de plot om te zien of de aanwijzing van het echolood in overeenstemming was met de positie van het schip - aangegeven door een lichtstip op de plot. Bij onderlinge afwijking werd de plotpositie als de juiste aangehouden. Tijdens de draai werden met de periscoop geen peilingen genomen; ook veiligheidspeilingen werden niet toegepast.

De jongste officier achter de periscoop zag rondom het schip land op betrekkelijk korte afstand. Hij oordeelde dit echter niet abnormaal, gezien het nauwe vaarwater, en door hem werden hieromtrent ook geen meldingen gemaakt.

Te ongeveer 08.34 uur, kort na het omleggen van het roer naar bakboord, begonnen de diepteaanwijzingen van het echolood terug te lopen.

De officier van de wacht maakte zich hierover aanvankelijk geen zorgen, aangezien een blik op de plot hem leerde dat het schip zich nog ongeveer 500 yards van de 50 vademlijn bevond. Wel werd door hem van het teruglopen van de diepte en van de afstand tot de 50 vademlijn hardop melding gemaakt.

Bij de beoordeling van de afstanden op de plot, maakte de officier van de wacht evenwel de welhaast beruchte fout, in plotschaalinterpretatie, door een inch op de plot te rekenen als 1.000 yards - de normaal gebruikelijke schaal - in plaats van 500 yards, de speciale plotschaal voor deze gelegenheid benut in verband met het betrekkelijk nauwe vaarwater.

De werkelijke afstand van de boot tot de 50 vademlijn bedroeg op dat ogenblik dus geen 500 yards, doch 250 yards. Hoe hij deze interpretatie- fout kon maken wist hij niet te verklaren; de vergrote plotschaal was hem bekend en bovendien stond deze duidelijk op de plot aangegeven. Toen de diepte voortdurend bleef teruglopen en daarbij de positie/ diepte correlatie begon te rammelen, begon de officier van de wacht zich enigszins zorgen te maken. Overigens oordeelde hij nog geen direct gevaar aanwezig, daar de positie op de plot nog buiten de 50 vademlijn viel. Wel achtte hij het gewenst de draai van de boot te versnellen en gaf hij opdracht het roer bakboord aan boord te leggen. Bij controle achteraf, bleek de 50 vadem dieptelijlijn op de

plotkaart onjuist te zijn aangegeven, waardoor de werkelijkheid ongunstiger was dan de plot aangaf. Tussen zijn gesprekken met de wal door had de commandant de melding omtrent het teruglopen van de diepte gehoord, doch was bij hem geen ongerustheid ontstaan toen hij vernam dat de afstand tot de 50 vademlijn nog geen 500 yards bedroeg - achteraf 250 yards gebleken.

Te ongeveer 08.37 uur meldde de officier van de wacht dat de diepte op het echolood snel terugliep en 45 meter onder de kiel aanwees. Hij maakte zich toen bepaald ongerust over de situatie en vond het vooral verwarrend, dat de diepte volgens het echolood niet klopte met de positie van de plot. Hij besloot derhalve de commandant te waarschuwen, terwijl hij tegelijkertijd het echolood overschakelde van slow naar fast.

De navigatieofficier markeerde daarop de plotpositie op de 50 vademlijn op een afstand van ongeveer 450 yards uit de wal, bij draaiend schip over bakboord en een koers van 270° rechtwijzend.

De commandant die wel had vernomen dat de diepte voortdurend terugliep, was zich op dat moment nog niet van de ernst of het gevaar bewust. Hij was in een geconcentreerd gesprek gewikkeld met de wal over de benodigde oscilloscoop - meetapparatuur ten behoeve van de technici van het marine-elektronisch bedrijf waarbij hem de vraag werd gesteld welk type werd verlangd.

Aangezien de commandant dit niet wist, vroeg hij de officier van de wacht, die op dat ogenblik dringend zijn aandacht vroeg, of hij die vraag kon beantwoorden. Insteede daarvan, deelde de officier van de wacht de commandant echter mede dat hij zich geheel niet gelukkig voelde met de positie van het schip omdat de diepte op het echolood, inmiddels teruggelopen tot 35 meter, niet overeenstemde met de plot.

Te 08.38 uur gealarmeerd door dit bericht, realiseerde de commandant zich ineens het gevaar van de situatie en viel hem de ongewenste toestand op, dat de jongste officier achter de periscoop stond. Terstond nam hij deze van hem over. Het roer lag nog steeds bakboord aan boord en toen de officier van de wacht hem toestemming vroeg beide machines op langzaam vooruit te zetten, teneinde de draai te versnellen, gaf hij hiertoe in eerste instantie akkoord. Na een snelle rondblik met de periscoop oordeelde de commandant het vrijdraaien met het schip van de wal echter uitgesloten.

In een snelle opeenvolging gaf hij daarop de volgende orders: Beide stop Rijken - Rijken en leegmaken en vervolgens - nadat de boot te 08.40 uur, (tijdens het rijken met enige helling achterover en zeer geringe vaart vooruit, in de positie 56°11.3' noord en 05°06.3' west aan de grond liep Waterdicht sluiten - flink blazen - Beide halve kracht achteruit Beide volle kracht achteruit -, waarmede het schip bovenwater werd gebracht en vrij kwam van de grond, en tevens naar dieper water werd gemanoeuvreed. De commandant durfde in eerste instantie niet direct achteruit te slaan uit vrees de schroeven te beschadigen.

Na bovenwater komen te ongeveer 08.41 uur, volgden nog de orders:

Luiken open, blowers bij - Beide langzaam achteruit - Beide stop, waarna het schip te ongeveer 08.45 uur middenvaarwaters gestopt lag.

De schade aan Hr. Ms. Zeehond toegebracht, bestond uit:

- a PWS-1 transducer verdwenen - afgebroken.
- b Sonar-dome PWS-1 afgescheurd, beschadigd en gedeeltelijk verdwenen,
- c Lekkage via lekwaterkraan, tengevolge van een defecte koolringafdichting.

Gelet op al het vorenstaande komt de raad tot het volgende oordeel:

Het aan de grond lopen van Hr. Ms. Zeehond moet worden geweten aan een samenstel van factoren, te weten:

- a onvoldoende voorbereiding;
- b onzorgvuldige uitvoering;
- c onvoldoende organisatie.

De raad grondt dit oordeel op de volgende overwegingen:

Met betrekking tot a. Bij de constructie, en daaropvolgende controle door de navigatieofficier, van de speciaal ten behoeve van de navigatie tijdens het varen op de geruismetbaan vervaardigde plotkaart, is niet de vereiste zorgvuldigheid betracht. Hierdoor kon het gebeuren dat de 50 vadem dieptelijn onjuist stond aangegeven. Deze fout is bij diverse controles daar-na ook niet ontdekt.

Ofschoon de vervaardiging van een speciale plotkaart met vergrote schaal op zichzelf nuttig wordt geacht, wil de raad met nadruk stellen dat indien van een plotkaart gebruik wordt gemaakt, een nauwkeurige weergave van het beeld volgens de zeekaart een vereiste is en volkomen moet zijn verzekerd.

In dit verband wordt voorts door de raad betreurd dat naast de onjuiste weergave van de 50 vademlijn, tussen deze dieptelijn en de wal op de plotkaart dieptegegevens achterwege werden gelaten, terwijl bij het uitvoeren van de Williamson Turn een eventuele geringe mate van overschrijding van deze lijn wel werd geaccepteerd.

Bij de verkenning van de geruismetbaan op 4 februari heeft de navigatorische voorbereiding zich vrijwel uitsluitend beperkt tot het door middel van de periscoop inpeilen van kenbare punten aan de wal en het zeer globaal verifiëren van de speciaal voor de meetruns vervaardigde plotkaart.

Bovenwater varende, werd hierbij alleen aan de noordzijde van de baan een Williamson Turn gemaakt met – voor zover de commandant zich kon herinneren - vaart zeer langzaam vooruit. Van een wezenlijke voorbereiding tot het maken van een Williamson Turn was echter, noch tijdens deze verkenning, noch op de dag van de meet- proeven zelf, sprake, terwijl dit volgens de raad, gelet op de bijzondere omstandigheden van het betrekkelijk nauwe vaarwater, wenselijk ware geweest.

De raad is van mening, dat een juiste planning en voorbereiding van de Williamson Turn, waarbij de uit te voeren draai aan beide einden van de meetbaan op de plot op schaal waren vergeleken met de omgeving en conditie van het vaarwater ter plaatse volgens de zeekaart, en tevens gezocht zou zijn naar bruikbare merklijnen en/of veiligheidspeilingen, tot een meer verantwoorde keuze zou hebben geleid omtrent het voor de aanvang van de draai te kiezen punt, alsmede of deze naar bakboord, dan wel naar stuurboord diende te geschieden. Bij een dergelijke voorbereiding zou het de commandant duidelijk en tijdig zijn opgevallen dat de door hem gekozen positie voor het inzetten van een Williamson Turn over stuurboord

aan de zuidzijde van de meetbaan, vanwege de beperkte beschikbare ruimte ter plaatse, ondeugdelijk was, zoals hij achteraf ook zelf heeft verklaard. Bovendien hadden aan de hand van de hierbij verkregen concrete gegevens de wachtsofficieren vóóraf meer exact kunnen worden geïnstrueerd inzake de tijdens de meetruns te maken Williamson Turn en de te gebruiken controlepeilingen, hetgeen er toe zou hebben geleid dat zij hiervan beter op de hoogte zouden zijn geweest dan op de dag van de geruisproeven het geval bleek te zijn. Duidelijk kwam toen naar voren dat de officier van de wacht onvoldoende op de veilige uitvoering van een Williamson Turn was voorbereid.

De te gebruiken draaicirkels waren niet op de plotkaart aangebracht, getallen betreffende de grootte van draaicirkels bij diverse vaarten waren hem niet bekend, terwijl ter controle van een veilige manoeuvreerruimte geen gebruik werd gemaakt van tevoren verkende merklijnen en/of veiligheidspeilingen.

Zijn mening dat er voor een Williamson Turn voldoende ruimte aanwezig was baseerde de officier van de wacht thans vrijwel uitsluitend op schatting en zijn terzake eerder opgedane ervaringen, doch deze berustten niet op exacte gegevens.

Met betrekking tot b. Bij de navigatie werd in het geheel geen gebruik gemaakt van de zeekaart en zelfs tijdens de draai, toen de diepte volgens het echolood tot beneden de 50 vadem was teruggelopen en de plotkaart binnen deze dieptelijn geen dieptecijfers meer vermeldde - zulks in tegenstelling tot de zeekaart -, werd deze laatste niet geraadpleegd. In dit verband is het de

raad opgevallen dat toen de officier van de wacht naderhand een tegenstrijdigheid meende te bespeuren tussen de aanwijzing van het echolood en de positie van het schip op de plot, welke gaandeweg meer geprononceerd werd, hij aanvankelijk de plotpositie heeft laten prevaleren. Deze keuze acht de raad onjuist en zij heeft hem bevreemd, aangezien bij onderwater varen over het algemeen primair meer waarde moet worden gehecht aan de echoloodaanwijzingen en zeker indien deze in ongunstige zin afwijken van de positie op de plotkaart.

Het wordt door de raad betreurd dat de officier van de wacht, als afgeoefend wachtsofficier onderzeeboten, de voor hem onverklaarbare snelle dieptevermindering onvoldoende zwaar heeft doen gelden en aanvankelijk aan het hulpmiddel plot kennelijk meer gewicht heeft toegekend en het middel navigatieperiscoop geheel heeft veronachtzaamd.

Door de navigatieofficier werd, zonder verdere nadere aanduiding van wat diende te gebeuren, de periscoopwacht overgedragen aan de jongste officier, van wie hij kon verwachten dat deze over onvoldoende ervaring beschikte om onder de bestaande omstandigheden de verantwoordelijkheid te kunnen dragen.

De officier van de wacht heeft niet tijdig de Williamson Turn over stuurboord op het afgesproken punt bij het passeren van de zuidelijke grens van de meetbaan ingezet, hoewel hij hiertoe opdracht van de commandant had gekregen.

De officier van de wacht en de navigatieofficier hebben zich niet voldoende tijdig gerealiseerd, dat de plotkaart vervaardigd was op een schaal van 1 inch 500 yards, waardoor de afstand tot de 50 vademlijn telkens tweemaal te groot werd beoordeeld en op een bepaald moment door de officier van de wacht als 500 yards werd opgegeven, in plaats van 250 yards.

De raad is van oordeel dat alle voor de navigatie verantwoordelijke officieren, te weten de commandant, de officier van de wacht en de navigatie-officier, zich niet voldoende bewust waren dat voor het voeren van een veilige navigatie men voornamelijk dient te vertrouwen op de primaire navigatiemiddelen - in het onderhavige geval dus de periscoop en het echolood - en dat de plot slechts een navigatiehulpmiddel is.

Met betrekking tot c. Er was noch door de commandant, noch door de officier van de wacht een behoorlijke werkindeling gemaakt ter uitvoering van het bevaren van de meetbaan en de daarbij behorende manoeuvres. Hierdoor bestond er onvoldoende samenspel tussen de officier van de wacht en de navigatieofficier en kon het onder meer gebeuren dat de positie van het schip in het geheel niet door middel van peilingen werd gecontroleerd, noch de trek op de plot werd bijgehouden en aan de hand van ingetekende draaicirkels werd geverifieerd. De verontschuldiging dat de plot tengevolge hiervan onleesbaar zou worden vanwege de nog meer te maken runs, acht de raad niet aanvaardbaar. Ook het feit dat toen de diepte volgens het echolood gevaarlijk begon af te nemen de jongste officier niet direct achter de periscoop werd afgelost, duidt op een gebrek aan inzicht en samenspel in het juiste gebruik van de navigatiemiddelen.

De commandant heeft zich, na het teruggeven van ships control aan de officier van de wacht, te intensief met de walverbindingen bezig gehouden, waardoor hij onvoldoende aandacht had voor de algemene leiding bij, en controle op, de veilige navigatie van het schip.

Tengevolge hiervan is het hem ontgaan dat de vaart was verminderd van zeer langzaam vooruit tot sluipvaart, de periscoopwacht was overgedragen aan de jongste officier en de Williamson Turn was ingezet met een roer- uitslag van 20 in plaats van 25 graden; terwijl hij zich bovendien, naar aanleiding van de voortdurend afnemende diepteaanwijzingen van het echolood, welke door de officier van de wacht werden gemeld, niet tijdig heeft gerealiseerd in welk een gevaarlijke situatie het schip was gekomen, zodat te laat werd ingegrepen.

Gelet op het feit dat Hr. Ms. Zeehond nauwelijks een maand in dienst was en de tweede officier en de navigatieofficier pas aan boord waren geplaatst, voorts in aanmerking genomen het nauwe vaarwater van de geruis- meetbaan, is de raad van oordeel dat de commandant zijn aandacht primair aan de veilige navigatie van het schip had behoren te wijden, in plaats van zich te concentreren op de telefoonverbinding met de meethut aan de wal. Door het meer betrokken zijn, en meeleven, met het manoeuvreren had hij, ondanks de onvoldoende navigatorische

voorbereiding, alle fouten in de uitvoering en organisatie kunnen corrigeren en door zijn ervaring zou hij zodoende vrijwel zeker het aan de grond lopen kunnen hebben voorkomen. Het moet dan ook zeer worden betreurd dat hij zich niet aan zijn oorspronkelijke plan, zelf de leiding te nemen bij de uitvoering van de eerste Williamson Turn, heeft gehouden.

De raad is tenslotte van oordeel dat door de commandant van Hr. Ms. Zeehond, nadat hij de periscope van de jongste officier had overgenomen, op beheerste en zeer kordate wijze de nodige maatregelen werden genomen om het aan de grond lopen, zo al niet te voorkomen dan toch de gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken, en wenst hierover 's raads waardering uit te spreken.

Aldus gedaan door de heren mr. R. Prins, voorzitter, J. C. H. van den Bergh, H. H. van Weelde, J. L. Langenberg, leden en F. Poldermans, plaatsvervangend lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

Uitgesproken ter openbare zitting van de Nederlandse marineraad gehouden te 's-Gravenhage op 19 juni 1973 door de voorzitter mr. R. Prins, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

Bron. Jaarboek van de Koninklijke Marine

.....



Zo maar een oude poster

Het bijzondere van deze oude poster van de KNSM is dat hij nooit daadwerkelijk als reclamemiddel door de rederij is gebruikt! Wat was dan wel het geval?

In de loop van 1929 overwoog de KNSM-directie twee passagiersschepen over te nemen van de SMN, namelijk de zusters „Prinses Juliana” en „Koningin der Nederlanden”, gebouwd in 1910-11.

Maar in december 1929 stak de Raad van Commissarissen van de KNSM - gealarmeerd door de verslechterde economische omstandigheden in de wereld - daar een stokje voor en werd er slechts één schip overgenomen: de „Prinses Juliana”, later voor de KNSM varende onder de naam „Costa Rica”.

Voor het andere, aanvankelijk over te nemen schip, was door de KNSM blijkbaar de naam „El Salvador” bedacht. Er was al een reclameposter gemaakt met beide schepen er op. Maar dat feest ging dus niet door.

De „Costa Rica” werd in 1930 ingrijpend verbouwd en kreeg onder meer een tweede, loze, dus niet-rokende schoorsteen. De posterontwerper wist dit laatste blijkbaar (nog) niet, want op de poster komt er rook uit de (tweede) schoorsteen...!

De „Costa Rica” ging op 27 april 1941 ten noorden van Kreta onder, na door Duitse vliegtuigen te zijn gebombardeerd. Er vielen daarbij geen doden.

De ontwerper van de poster is de redactie onbekend.

dH

Bron: De Blauwe Wimpel



Barre voedseltocht in hongervinter (5)

Verhalen van soms gruwelijke loop- en fietstochten in de hongervinter van 1944-1945 naar noordelijke en zuidelijke provincies voor het bedelen van voedsel zijn er legio. Ondanks alle ellende onderweg met Duitse soldaten en NSB'ers werd de humor behouden. Daarin slaagde ook schippersdochter Johanna Antonia (roepnaam Annie) van der Meulen-Kooren. De toen 24-jarige Charloise huisvrouw maakte aantekeningen, die ze pas veel later uitwerkte. Haar door Rein Wolters bewerkte realistische verhaal gaat over haar eerste tocht van twaalf dagen per fiets vanuit Charlois in haar geboortestad Rotterdam naar de Achterhoek, in januari 1945. Deze keer: deel 5.

Aan het eind van deze niet zo prettig begonnen dag van hun voedseltocht hadden Annie en Rini van der Meulen geen voorspoed verwacht. Als ze zich niet zo volgegeten hadden, zouden ze vast en zeker van blijdschap een rondedansje hebben gemaakt door het kamertje. Eindelijk weer een bed. Ze kleedden zich snel uit, want rokken, truien en kousen hoefden ze niet aan te houden. Maar toen Annie haar kousen uit wilde doen, kon ze niet meer bukken om ze over haar enkels te trekken. „Ik krijg ze niet uit”, hijgde ze. „Oh Annie, hou op, ik kan onmogelijk lachen, dan klap ik”, bracht Rini met horten en stoten uit. Ook zij worstelde met haar kousen. Eindelijk lukte het en Annie sloeg de dekens terug om in bed te kunnen stappen – pardon rollen – want op een andere manier lukte niet.

Volle maag

Hoe heerlijk zacht en warm ze ook tegen elkaar lagen, ze konden niet slapen. Hun volle magen protesteerden tegen elke slaaphouding. Ging Annie op haar zijde liggen, dan moest ze zich al snel weer omdraaien, want haar maag rolde mee en werd te zwaar. Als ze zich draaide moest Rini mee en omgekeerd, want het bed was niet erg breed voor twee personen. Een half uur was het zuchten en onderdrukt lachen. Ze spraken af niet meer zo inhalig te zijn, ze hadden er niets dan last van. Maar het eten was zo verleidelijk geweest en hun ogen groter dan hun magen. Wat later vielen ze gelukkig toch in een diepe slaap en zo was ook de derde dag van hun avontuur ten einde.

Voedsel

Geen konijn, maar wel een haan...

Ze werden 's morgens wakker door een plotse lichtinval. De knecht klapte de raamluiken open. "Zullen we dan maar opstaan?", vroeg Annie lusteloos. "Ja", geeuwde Rini, "het zal wel moeten." Het viel niet mee uit het warme bed te kruipen en opnieuw een onzekere dag tegemoet te gaan in de kou, brrr. Maar iets aanlokkelijks was er ook: het eten. Ja, het dagelijks leven draaide om voedsel. Maar wie dit soort hongertochten heeft gemaakt, kent de gesprekken over eten wel. "Lekker gegeten bij die boer, hé", "of wat was die jus vet" en noem maar op. Annie en Rini voelden zich als dieren, altijd op jacht naar eten. Annie betrapte zich op een oude fout: afdwalen van het onderwerp. Maar het ontbijt was werkelijkheid. Héérlijk, versgebakken brood met leverworst, van een kwaliteit zoals Annie in Rotterdam nog nimmer gegeten had. Als extraatje ook nog roggebrood en een beker warme melk.

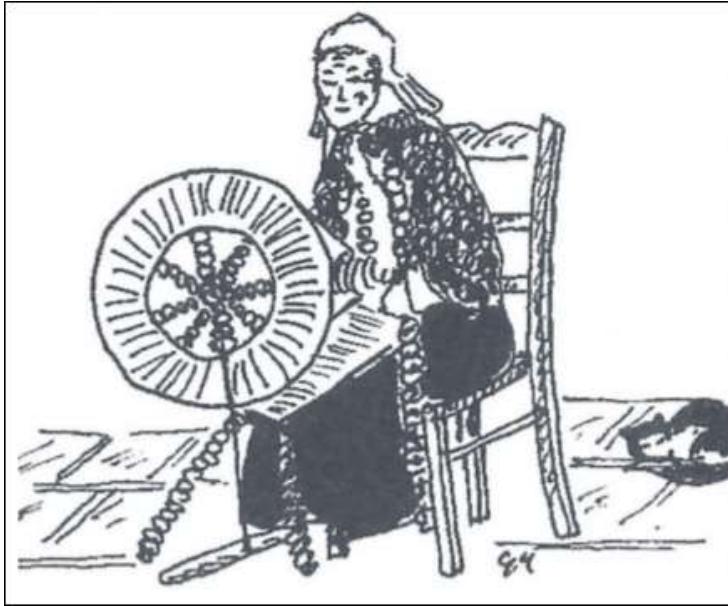


Verder

"Hebben jullie genoeg gegeten, zeg het gerust als je nog meer lust", moedigde de oude boerin aan. De goede voornemens niet te veel te eten waren ze alweer vergeten. "Als u het niet te brutaal vindt, lust ik nog wel wat", glunderde Rini. Annie schatte in dat ze een veertiendaags stadsrantsoen verstouwden, want normaal eten kon je het niet noemen. Het werd echter tijd weer aan hun 'zaken' te denken en dat betekende ook afscheid nemen van deze vriendelijke mensen. "Waar gaan jullie nu heen?", vroeg de boerin belangstellend. En: "Waar slapen jullie dan vannacht?" "Dat wachten we maar af, ik heb goede hoop na de prettige ervaring die we hier hebben opgedaan", bracht Annie haar gevoelens onder woorden. Blijkbaar was er over de Rotterdamse voedselzoeksters gesproken in de familie. De boerin kwam met het voorstel de boeren in de omgeving af te gaan en 's avonds weer bij haar terug te komen om te slapen. "Meent u dat werkelijk?", vroegen Annie en Rini in koor. "Is dat niet teveel gevraagd?" "Och nee, we moeten elkaar toch wat helpen als dat nodig is", sprak de boerin hartelijk.

Spinnen

Ondanks hun volle maag, gingen ze zo licht als een veertje op pad. Geen zorg meer waar ze die avond terecht zouden komen. Annie en Rini besloten een paar kilometer door te rijden, tot ze in het dorp zelf waren en vandaar hun operatie te beginnen. Ook bij de boerderij die ze daar troffen werden ze vriendelijk ontvangen. Een oud vrouwtje deed open. "Kom er maar in, het is koud, hé. Jullie lusten zeker wel een paar sneden brood met koffie", en ze liep gelijk naar de kast. "Ja graag, we lusten wel wat", klonk het. "We hebben genoeg, eet maar lekker. Ik ga door met mijn werk, ik heb nog heel wat te spinnen." "Spinnen", vroeg Rini verbaasd. "Dat doen ze toch in een fabriek?" "Maar ik kan het ook. Vroeger als jong meisje deed ik dat al." En ze liet het spinnenwiel snorren.



Sprookje

Terwijl Annie at, keek ze geboeid toe. Het was ook een aardig tafereeltje. Dat vriendelijke oude vrouwtje met een wit mutsje, gebogen over het spinnenwiel. Annie en Rini hadden nooit eerder een spinnenwiel in werking gezien. Ze kenden het alleen uit het sprookje van Doornroosje en ze waanden zich in een ver verleden. In haar peinzen werd Annie gestoord door de jonge boer die binnenkwam. “Mogge dames, al zo vroeg op pad?” Hij herinnerde hen er onbedoeld aan dat ze hier niet waren voor een buurpraatje en dus vroeg Annie zakelijk of hij voedsel te koop had. “Een half roggebrood heb ik

wel”, sprak de man goedig. Een half roggebrood woog ongeveer vier pond. “Fijn”, riep Annie verheugd en ze kreeg nieuwe moed. “Onderweg hebben we mensen gezien met konijnen en ganzen. Zijn die hier in de buurt te koop?” “Ja, soms wel.” “Heeft u misschien een konijn voor ons?” “Helaas, maar ik kan jullie wel aan een haan helpen.” Daarop werd tot de aankoop van de haan besloten. In gedachten zag Annie het verwonderde gezicht van haar man voor zich als zij met het beest thuiskwam. Maar zo ver was het nog lang niet. Ze stond er evenmin bij stil dat het beest onderweg nog afgepakt zou kunnen worden door Duitse soldaten of andere kwaadwilligen, wat gelukkig niet gebeurd is. Maar nu moesten ze wel proberen ergens anders nog een haan te kopen, dan hadden ze er beiden een. Vriendelijkheid “Mogen we de haan en het roggebrood vanavond komen afhalen”, vroeg Annie, want ze wilden elders nog hun geluk beproeven. Dat was geen probleem en welgemoed gingen ze weer op pad.



Een vriendelijk oud vrouwtje deed de deur open. Illustraties Bert Klandermans

Bij een volgende boerderij mochten ze ook binnenkomen. Ook hier troffen ze dezelfde vriendelijkheid. Annie vroeg zich in gemoede af hoe het toch kwam dat de mensen aan de ene kant van de IJssel veel vriendelijker waren dan aan de andere zijde. Ze hadden misschien minder te missen, maar een vriendelijk woord kost toch niets? Onder het genot van een kop koffie maakten ze hun wensen kenbaar. Rogge had de boerin niet, maar ze kon wel aan haar man vragen of hij een konijn wilde slachten. Op dat antwoord begon een van haar kinderen te huilen. Het waren zijn konijnen. Hij hilde zo erbarmelijk om zijn konijntje, dat de twee voedselzoeksters hun hoop zagen vervliegen. De boer stapte binnen en de boerin legde de situatie uit. Hij stond zichtbaar voor een dilemma en zei bedachtzaam dat hij wel een haan voor hen had. “En ook een paar eieren, als jullie dat willen.”

Barre voedseltocht in Hongerwinter (6)

Deze keer: deel 6.

Annie en Rini van der Meulen keken elkaar blij aan. “Wat graag, dan hebben we elk een haan.” Het rook heerlijk in de keuken, de boerin was bezig met het eten. Annie voelde haar maag alweer in opstand komen. Rini sprak het verlossende woord en vroeg: “Misschien mogen we bij u eten, want we hebben reuze honger en ik weet geen andere manier om aan eten te komen dan het te vragen.” Annie kon een glimlach nauwelijks onderdrukken, ook zij had weer honger ondanks de stapel boterhammen en kommen koffie die ze een paar uur eerder hadden verorberd.

Annie en Rini fietsten ook langs het Brabantse Dorp op hun voedseltocht van en naar de Achterhoek Foto's Rein Wolters

Hebberig

“Er is voor jullie ook genoeg, want ik kook altijd wat meer”, klonk het welwillend. De boer ging in de tussentijd de haan slachten. Annie en Rini zaten bij de heerlijk warme



kachel en Annie vroeg zich af hoe het aan het thuisfront zou zijn. Ze waren pas vier dagen van huis, maar door het ongewone leven leken het wel weken. Het eten was klaar en de mening van sommigen dat boereneten altijd hetzelfde is – stampot met vet – werd teniet gedaan. De grote ronde tafel was netjes gedekt, er stonden twee soorten groenten op tafel en een flinke pan met aardappelen. Annie en Rini kregen elk een stuk worst op hun bord en ook een stuk vlees. Ze mochten zoveel eten als ze wilden, wat ze ook deden, hebberig als ze waren.

Sneeuw

Hun tocht ging daarna verder, de dode haan bungelde aan het stuur en de eieren zaten in een trommeltje dat ze bij zich hadden, net als een rugzak en allerlei grote en kleine zakken. De twee beseften wel dat ze nog heel wat boerderijen af moesten om alles gevuld te krijgen. Al die tijd liepen ze naast hun fietsen, tot de enkels in de sneeuw, want de paden waren onbegaanbaar. Ze deden nog verschillende boerderijen aan en bij de meeste hadden ze succes. De buit was niet echt veel, maar alles bij elkaar viel het toch wel weer mee. Niet overal gingen Annie en Rini naar binnen, dat zou ook te veel tijd kosten. Hun vragen aan de deur waren meestal: “Dag juffrouw, heeft u misschien wat rogge of iets anders voor ons?” Was het antwoord afwijzend, dan probeerde Annie: “Misschien wel wat eieren?” Dat lukte ook niet altijd, maar de twee waren niet voor een gat te vangen. Ze werden steeds geraffineerder, nood breek immers wetten: “Maar een klein stukje worst of spek voor onderweg als we teruggaan naar Rotterdam, heeft u toch wel voor ons?”

Gezwicht

Meestal zwichtte de boer of boerin en zodoende hadden ze aan het eind van de dag een paar stukken spek en allerlei stukken worst vergaard. Hoe moeilijk het ook was van het voedsel af te

blijven, ze bewaarden alles voor thuis. Ze verheugden zich op de blijde gezichten, als ze thuis het allegaartje van dat knorrende beest – het varken dus – zouden zien.



Zowel op de heen- als terugreis passeerde het duo de Van der Takstraat op het Noordereiland Foto BOF/Jaap Berkhout

Bij een van de boerderijen was een boer die een konijn voor hen had en hij haalde het dier welwillend uit zijn hok. “Voel maar eens hoe zwaar.” “Ja, ja, dat geloof ik wel”, pareerde Annie niet erg zakelijk. “Volgens mij zijn de dames een tikje bang, is het niet”, lachte de zoon van de boer.

“Bang is het woord niet, maar ik wil dat beest geen pijn doen door het aan zijn oren op te tillen”, verdedigde Annie. “Dat zal wel, maar hoe moet dat dan als je dat konijn mee wilt nemen?” Rini en Annie keken hem niet begrijpend aan. “U zult hem dan toch moeten aanraken... hij moet toch ook eten.” “Eten?” Annie schaterde het uit. “U denk toch niet dat we het beest levend meenemen?”, gierde ze tussen twee lachbuien door. De zoon lachte wat schaapachtig mee, hij begreep intussen wel dat hij iets gek gezegd had. “U zal hem niet levend thuis krijgen, komen jullie van ver?”, vroeg de boerin belangstellend. “Ver? Néé, dat valt wel mee”, deed Annie nuchter, “uit Rotterdam.” “Och, och, dat is toch verschrikkelijk. Is het heus zo erg in de grote steden?” “Erger dan de situatie nu is, kan het bijna niet. Rini en ik zijn gelukkig in staat er op uit te trekken, al valt het niet mee zo’n eind van huis te zijn in een onbekende streek waar we niemand kennen”, zei Annie bedrukt.



In diverse boerderijen kregen Annie en Rini onderweg stoven om hun steenkoude voeten te warmen Tekening Bert Klandermans

Dat begreep de boerin wel en met een hoofdknik naar haar man: “Je hebt toch zeker nog wel wat rogge voor de dames?” Verrast Daarnaast kregen ze ook te eten, waarna ze welgemoed verder gingen met hun al aardig beladen fietsen. Annie en Rini hadden geen besef waar ze zich bevonden.

Ze vertrouwden op hun tot dan goede gesternte, dat hen naar de goede weg leidde. Weer doemde een boerderij op. De boerin zei geen rogge te hebben: “Maar hebben jullie misschien iets aan broodbonnen?” De twee keken elkaar verrast aan. Aan die mogelijkheid hadden ze nog niet gedacht. “Als u die kunt missen, graag. Dan komen we misschien thuis in Rotterdam met een heel groot roggebrood.” “Ach, komen jullie van zo ver weg. Waar slapen jullie vannacht?” Dat was ook wat... ze wisten niet eens de naam van de gastvrije boer waar ze eerder hadden afgesproken te slapen en ook de naam van zijn boerderij niet. Maar ze konden het wel duidelijk maken. “Oh, dat is boer Rozegaar. Daar heb je het mee getroffen. Hij is puur de beste en een

van de grootste boeren van Halle.” Eieren Ze vertelden er heerlijk geslapen te hebben en dat ze er deze nacht weer terecht konden. “Ik zei het al, jullie hebben het goed getroffen. Ik zal de bonnen even pakken.” De boerin liep naar de kast. Ze gaf bonnen ter waarde van vier pond brood en dat was een buitenkansje. “Ik zie dat ik ook nog havermoutbonnen heb, alsjeblieft. Pak aan.” Annie, brutaal: “Heeft u misschien ook nog wat eieren?” Ook die had ze. Terwijl zij ze ging halen, keken Annie en Rini elkaar tevreden aan. “Fijn hé”, zei Rini. “Wat treffen we het hier en wat hebben we al veel voedsel gekregen.” Annie knikte instemmend en de boerin kwam terug met zes eieren. “Lusten jullie een paar sneden brood”, vroeg ze uitnodigend en vriendelijk. De twee hadden afgesproken niets te weigeren, dus gingen gretig op het aanbod in. Honger gestild “Zo heel de dag op pad maakt hongerig”, vond de boerin. “Hebben jullie vandaag al gegeten?” “Niet veel”, mompelde Annie. Ze durfde Rini niet aan te kijken. “Je kunt hier gerust overal vragen, voedsel wordt – op een enkele uitzondering – nergens geweigerd.” Die boodschap knoopten ze goed in hun oren. “Ze moest eens weten”, fluisterde Rini. Annie verslikte zich bijna in de koffie. Ook hier vertrokken ze weer. “Wat zijn we toch een huichelaars”, zei Annie, niet helemaal tevreden over hun hebzuchtige gedrag. “Nou ja, de mensen geven toch graag”, praatte Rini hun gedrag een beetje schoon.

Wordt vervolgd.

.....

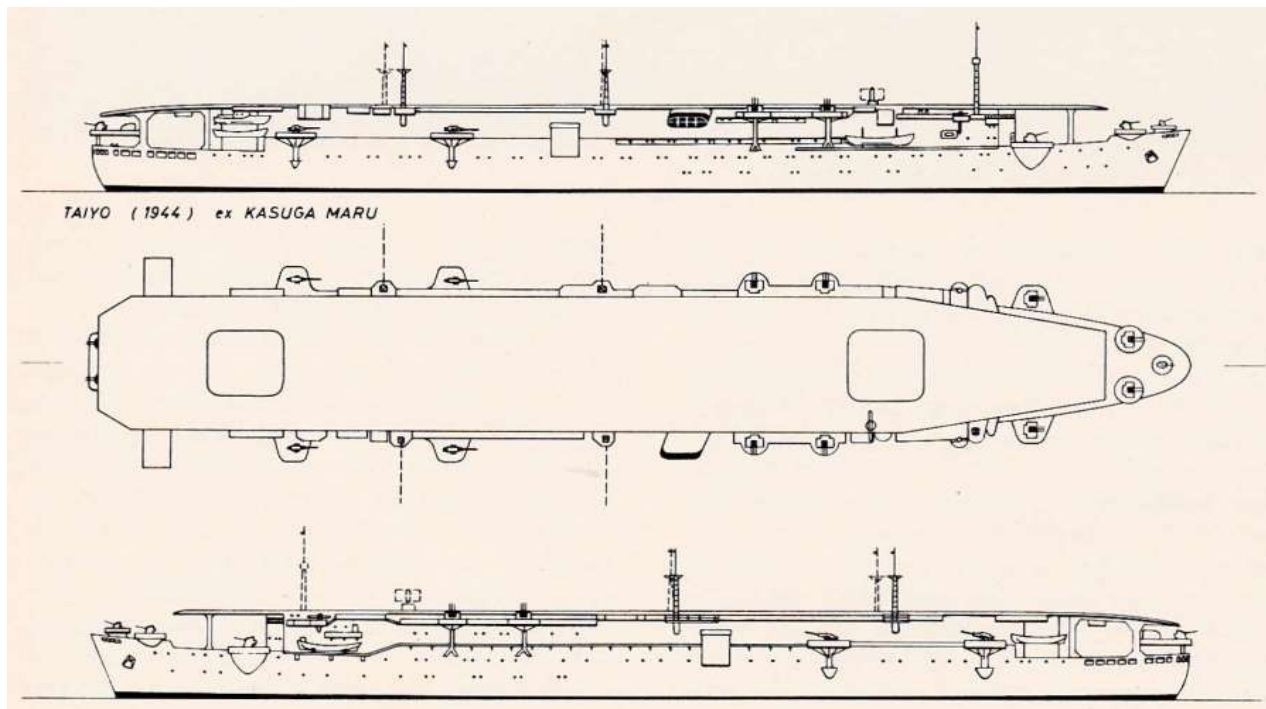
(II) Tot vliegkampschip verbouwde Japanse passagiersschepen

Een vloot, bij voorbaat tot ondergang gedoemd

door L. L. von Münching

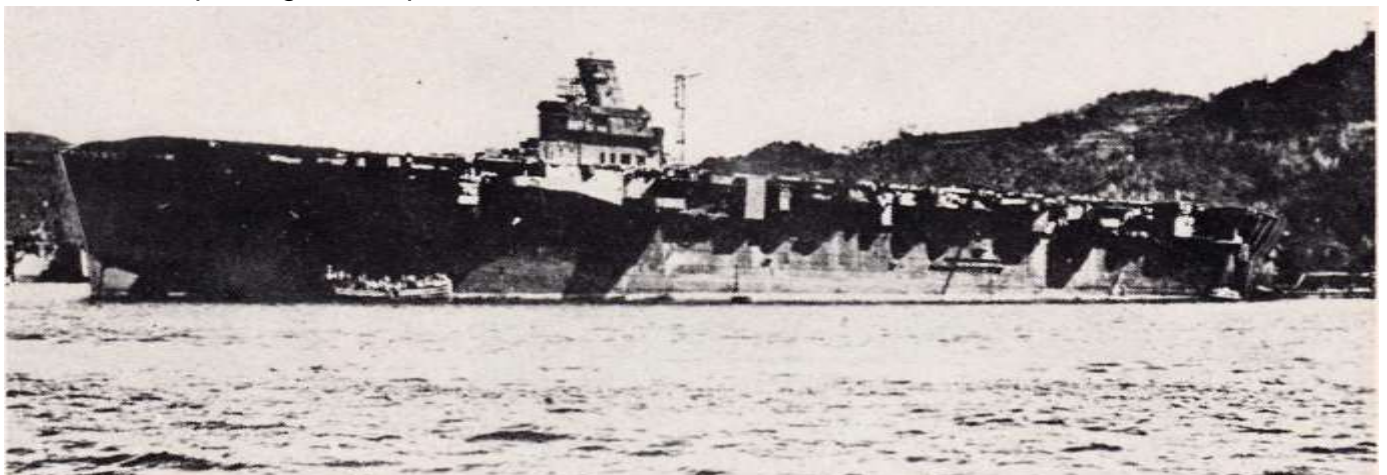
In het eerste artikel zagen wij dat de periode kort vóór wereldoorlog II een algemene uitbreiding en versnelling bracht van de passagiersdiensten tussen West-Europa en het Verre Oosten. Tal van grote rederijen die van oudsher deze traditionele diensten onderhielden, breidden deze uit met grote en snellere schepen of hadden plannen voor de bouw van dergelijke schepen gereed, zoals de Norddeutscher Lloyd, de Messageries Maritimes, de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd. Ook in de diensten op Zuid-Afrika en Australië — al vallen die buiten het bestek van dit artikel — zagen we deze tendens.

Ook de Japanners wilden zich op deze route meer laten gelden. Met hun passagiersschepen „Terukuni Maru” en „Yasukuni Maru” (resp. 11.930 en 11.933 brt, beide in 1930 gebouwd bij de Mitsubishiwerf te Nagasaki en met accommodatie voor 249 passagiers) hadden ze wel een aandeel in het verkeer op dit traject, maar deze schepen liepen slechts 17 mijl. Daarom bestelde de Nippon Yusen Kaisha drie nieuwe snelvarende passagiersschepen van 17.200 brt, voortgestuwd door stoomturbines van 21.000 apk en met een dienstvaart van 21 mijl. Zij zouden ruimte bieden aan 285 passagiers en de namen krijgen „Nitta Maru”, „Yawata Maru” en „Kasuga Maru,” zodat de beginletters van deze namen tevens de initialen vormden van de rederij.

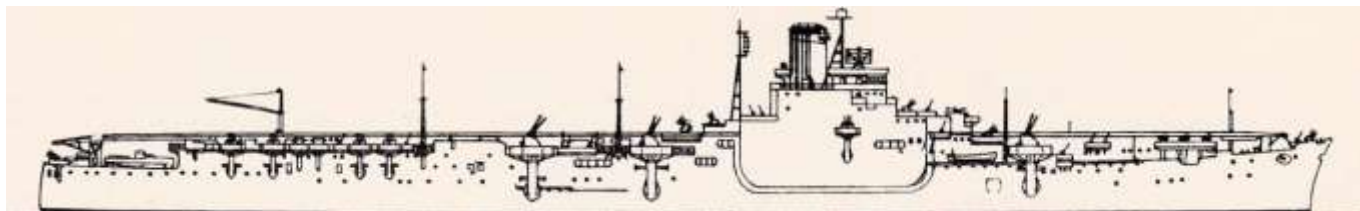


*Het silhouet van het Japanse vliegkampschip „Taiyo”, de voormalige „Kasuga Maru”; de beide zusterschepen waren vrijwel identiek.
Silhouet: Erich Gröner †*

Als eerste van deze drie schepen liep de „Nitta Maru” (17.150 brt) op 20 mei 1939 te Nagasaki van stapel. Op 29 maart 1940 zou zij voor haar eerste reis naar West Europa vertrekken, maar intussen was 3 september 1939 de oorlog uitgebroken. Desondanks leverde de werf het schip precies op tijd af; op 23 maart 1940 werd de „Nitta Maru” opgeleverd, maar de rederij had geen plannen het nieuwe, kostbare schip op deze gevaarlijke route — de wateren van West-Europa waren door de oorlog vanaf de eerste oorlogsdag volledig oorlogsgebied — te exploiteren. Zij had al leergeld betaald, want op 21 november 1939 liep de „Terukuni Maru” nabij The Naze op de Noordzee op een Duitse mijn, die daar in de nacht van 17 op 18 november was gelegd door de Duitse torpedootjagers „Bernd von Arnim”, „Wilhelm Heidkamp” en „Hermann Künne”. Het was dezelfde mijnversperring, die ook zulke fatale gevolgen had voor het Nederlandse passagiersschip „Simon Bolivar”.



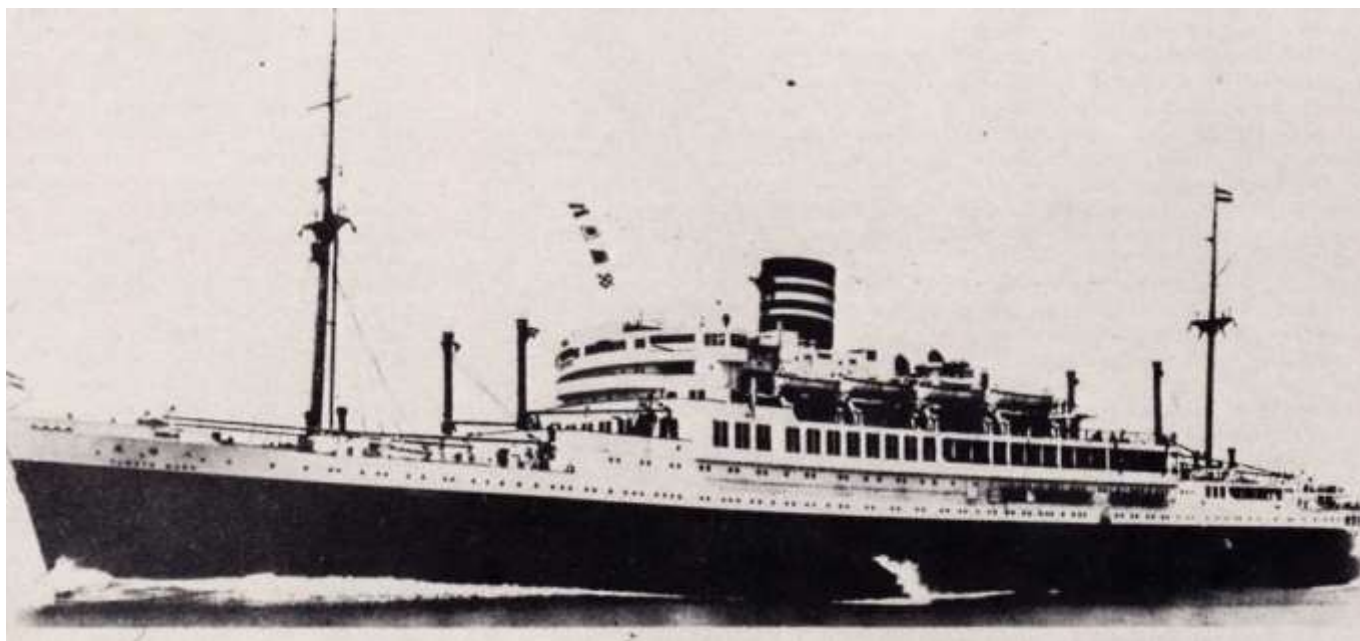
Het Japanse vliegkampschip „Junyo”, zoals het na de oorlog door de Amerikaanse marine in beschadigde toestand op de vlootbasis Sasebo werd aangetroffen. Het is later gesloopt. Official U.S. Navy photograph



Silhouet van de „Junyo”, het Japanse vliegkampschip, dat als passagiersschip op stapel werd gezet. Wat op bijgaande foto wèl, doch op het silhouet vrijwel niet uitkomt, was de eigenaardige, naar buiten staande schoorsteen, waarvan de Japanse marine het monopolie scheen te bezitten. Silhouet: Erich Gröner †

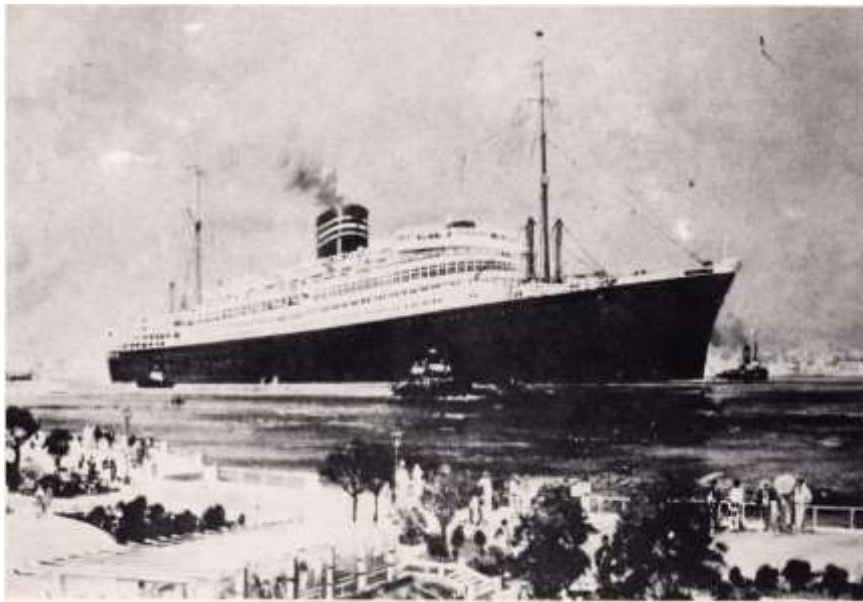
Het tweede schip van de serie, de „Yawata Maru” (17.128 brt) liep 31 oktober 1939 van stapel en werd 31 juli 1940 opgeleverd; aangezien er toen tussen Japan en de Verenigde Staten nog geen oorlogstoestand bestond, werden beide schepen geëxploiteerd in de dienst tussen Japan en San Francisco.

Het laatste van dit drietal, de „Kasuga Maru” (17.127 brt), dat pas 19 september 1940 van stapel liep, werd direct daarna door de Japanse marine in beslag genomen en verbouwd tot hulpvliegkampschip. Deze verbouwing had plaats op de marinewerf te Sasebo. Het schip werd 5 september 1941 in dienst gesteld als „Taiyo”. Ook de beide zusterschepen werden tot



Het motorpassagiersschip „Yawata Maru” was het tweede van een serie van drie zusterschepen, die door de N.Y.K. waren ontworpen voor de dienst tussen Japan en West-Europa. Maar géén van deze schepen zou meer in deze dienst komen. Zij werden tot vliegkampschip verbouwd en zijn tijdens wereldoorlog II tot zinken gebracht.

hulpvliegkampschip omgebouwd en herdoopt in resp. „Chuyo” (ex „Nitta Maru”) en „Unyo” (ex



„Yawata Maru"). Deze verbouwing geschiedde bij de bouwwerf; zij werden in dienst gesteld op resp. 25 november en 31 mei 1942.

Deze drie voormalige passagiersschepen hadden als hulpvliegkampschip een waterverplaatsing van 17.830 ton; zij waren bewapend met 8 kanons van 12,7 cm. („Tayo" slechts 6) en 8 anti-lucht mitrailleurs van 25 mm. De „Taiyo" accommodeerde 27,

de beide andere schepen elk 30 vliegtuigen. De anti-lucht batterij is later tijdens de oorlog opgevoerd, maar geen van deze drie schepen overleefde de oorlog. De „Chiyo" werd 4 december 1943 getorpedeerd door de Amerikaanse onderzeeboot „Sailfish" op 260 mijl ten zuidwesten van Yokosuka, de „Taiyo" 18 augustus 1944 door de Amerikaanse onderzeeboot „Rasher" op 22 mijl ten zuidwesten van Kaap Bojeaor, en een maand daarna viel de „Unyo" als laatste ten offer aan enkele torpedo's van de Amerikaanse „Barb" in de Zuid-Chinese Zee.

De Japanse passagiersschepen, bestemd voor de dienst over de Pacific van de Nippon Yusen Kaisha, de „Idzumo Maru" en „Kashiwara Maru", werden beide nog in de loop van 1939 op stapel gezet; voor laatstgenoemd werd op 20 maart 1939 de kiel gelegd bij de Mitsubishi-werf te Nagasaki en voor de „Idzumo Maru" werden de eerste kielplaten gelegd bij de Kawasaki-werf te Kobe op 30 november van dat jaar. De politieke situatie begon toen al zodanig te worden, dat de Japanse regering het wenselijk achtte dat deze beide grote snelvarende passagiersschepen in tijd van oorlog tot vliegkampschip zouden kunnen worden verbouwd. Er waren toen al voldoende passagiersschepen, die voor de regering als troepentransportschip zouden kunnen fungeren. De plannen werden door de rederij teruggenomen en nieuwe ontwerpen gemaakt, die zodanig waren, dat de schepen in tijd van nood tot vliegkampschip zouden kunnen worden verbouwd. De regering zou tevens een subsidie verstrekken om deze schepen op de route over de Pacific te kunnen exploiteren. Zo waren zij b.v. reeds ontworpen met dubbele kiel, extra brandstoftanks, en waren voorzieningen getroffen voor de bouw van liften. Op 24 juni 1941 liep de „Idzumo Maru" te Kobe van stapel, twee dagen later gevolgd door de „Kashiwara Maru" te Nagasaki. Aangezien de verhouding tussen de Verenigde staten en Japan in die dagen meer en meer verslechterde, nam de Japanse marine in augustus 1941 de beide rompen over. Zij werden afgebouwd als vliegkampschip en kwamen gereed als „Junyo" en „Hiyo" op resp. 3 mei en 31 juli 1942.

Zij hadden toen een waterverplaatsing van 24.140 ton, waren bewapend met 12 kanons van 12,7 cm, en 24 anti-lucht mitrailleurs van 25 mm. Zij boden plaats aan 53 vliegtuigen. Doordat men de schepen met een nieuw type ketel had uitgerust, kwam de topsnelheid, die oorspronkelijk 24 mijl zou bedragen, nu op 25,5 mijl.

Na de indienststelling werd de „Junyo" toegevoegd aan de 4e divisie vliegekampschepen. Tijdens de Japanse aanval op Midway (4-6 juni 1942) was het schip ingedeeld bij de „Northern Area Force", die de aanval op de Aleoeten uitvoerde. Vliegtuigen van dit schip namen, tezamen met die van de „Ryujo", deel aan de aanval op Dutch Harbor. Op 14 juli ging zij over naar de 2e divisie en nam op 26 oktober deel aan het zeegevecht bij de Santa Cruz Eilanden. Op 5 november 1943 werd zij beschadigd door een torpedo van de Amerikaanse onderzeeboot „Halibut". Zij nam weer deel aan de Slag in de Filipijnen Zee op 20 juni 1944 en werd daarbij beschadigd door een bomtreffer van vliegtuigen van het Amerikaanse vliegekampschip „Lexington". Op 10 juli 1944 ging zij weer over naar de 4e divisie en op 9 december van dat jaar werd zij ernstig beschadigd door een torpedo van de Amerikaanse onderzeeboot „Redfish" ten oosten van Nagasaki. Zij werd naar Sasebo gesleept en daar lag het schip nog bij het einde van de oorlog. Zij is daar later gesloopt.

De „Hiyo" werd na de indienststelling ingedeeld bij de 2e divisie vliegekampschepen. Op 10 juni 1943 werd zij beschadigd door een torpedo van de Amerikaanse onderzeeboot „Trigger" en tijdens de Slag in de Filipijnen Zee werd zij op 20 juni 1944 door vliegtuigen van het Amerikaanse vliegekampschip „Belleau Wood" tot zinken gebracht.

Behoudens de beschadigde „Junyo" overleefde geen van deze voormalige passagiersschepen de tweede wereldoorlog.

Bron: De Blauwe Wimpel

Spionage werkt als kanker...

ZONDER inlichtingen betreffende bewapening, uitrusting, organisatie, verbindingen, plannen en tactiek, onze kracht en nog bestaande zwakheden is iedere maritieme actie voor de vijand niet veel meer dan een gok.

We zagen in ons vorige nummer dat het bij militaire acties een eerste vereiste is zoveel mogelijk gegevens over de vijand te bezitten.



... Wel kreeg de typiste afdrukken van de naaktfoto"» op haar bureau. Tenslotte werd zij veroordeeld wegens spionage voor de Oostduitse inlichtingendienst...

De geschiedenis heeft de juistheid van dit principe regelmatig bewezen. Er zijn weinig voorbeelden van overwinningen waarbij de overwinnaar niet vooraf over de noodzakelijke inlichtingen beschikte om zijn beslissingen hierop te baseren. Aan de andere kant zijn de meeste nederlagen het gevolg van het ontbreken van de nodige inlichtingen of aan een

verkeerde uitleg daarvan. Daarom hebben de meeste landen dan ook een inlichtingendienst, die gegevens verzamelt in het land van de vijand en de landen van mogelijke vijanden. Precies zoals de dictatuurstaten de oorlogvoering op een revolutionaire wijze hebben veranderd, wijzigden zij ook de grondslagen van hun inlichtingenapparaat. Spionage is n.1. niet langer meer uitsluitend het werk van enkele goed getrainde spionnen met als opdracht om hooggeplaatste autoriteiten geheimen te ontfutselen. Moderne dictators, leiders van een wereldbeweging, maakten spionage tot een massabeweging op militair, politiek en economisch terrein van honderden personen in ondergeschikte posities. Enige gegevens over in de Bondsrepubliek aan het licht gekomen spionagegevallen bewijzen dit overtuigend.

In mei 1960 werd n.1. bekend gemaakt door het Westduitse ministerie van binnenlandse zaken, dat in 1958 niet minder dan 565 Oostduitse spionnen werden achterhaald, die 2780 opdrachten hadden uitgevoerd en 236 uit overige communistische landen, die 755 opdrachten hadden uitgevoerd.

In 1959 werden in Westduitsland 264 Russische plus 462 Poolse. Bulgaarse. Tsjechische en Roemeense spionnen gearresteerd. die respectievelijk 791 en 965 opdrachten hadden uitgevoerd. Voorts werden in hetzelfde jaar 2325 Oostduitse spionnen opgepakt, die 8234 opdrachten hadden vervuld. Naar schatting bevinden zich nog 16.000 communistische spionnen in Westduitsland. De gearresteerde handlangers van de Sovjet-spionagediensten bleken voor een groot deel partijgenoten van de dictator te zijn, die uit politieke overtuiging hun medewerking verleenden. Vele anderen werden gedwongen tot spionage door chantage op hun familieleden in de dictatuurstaten.

De taak van al deze informanten is om zoveel mogelijk inlichtingen op ieder gebied te verzamelen. Bovendien hebben ze tot taak om te assisteren bij het verspreiden van valse geruchten, het plegen van sabotage, het ondermijnen van het moreel, enz. Op economisch terrein hebben zij tot opdracht de produktie te ontwrichten door het aanzetten tot stakingen e.d. Specialisten verwerken tenslotte alle inlichtingen die van de vijfde-colonne worden verkregen tot gedetailleerde overzichten die als basis voor verdere acties moeten dienen.

Misstappen

Nu in het bijzonder de laatste jaren communisten en sympathiserenden steeds consequenter uit militaire en civiele overheidsdiensten en andere vitale functies worden geweerd. zijn de mogelijkheden tot werving onder geestverwanten dus evenredig beperkt. Deze maatregel heeft er toe geleid, dat de laatste tijd steeds meer gevallen aan het licht komen, waarbij overigens volkomen betrouwbare personen door middel van chantage tot spionage blijken te zijn gebracht. Gezien de risico's die hieraan voor een spionagedienst zijn verbonden, worden deze chantagepogingen bij voorkeur bij bezoeken achter het „ijzeren gordijn” uitgevoerd. doch ook wel in het vrije Westen als de kans gunstig wordt geacht. Ook (vermeende) geestverwanten worden bij voorkeur achter het ijzeren gordijn als informant aangeworven, aangezien daar bij weigering geen risico's bestaan dat de spionagedienst in opspraak wordt gebracht, daar alles kan worden ontkend. Voor dit doel speuren communistische agenten ijverig in het verleden van hun slachtoffers naar een misstap of trachten de „recruut” rechtstreeks in een positie te manoeuvreren waarin hij kan worden gechanteed. Als ze hun slachtoffer eenmaal zover hebben, wordt hij onder druk gezet door b.v. te dreigen zijn vrouw of zijn chefs in te lichten, of een schandaal te verwekken door zijn (uitgelokte) misstap openbaar te maken, enz. Een in een verliefde stemming gebrachte brave huisvader wordt op het hoogtepunt van zijn liefdesbetuigingen gefotografeerd. Al of niet in de hand gewerkte overtredingen van douanevoorschriften, het strafrecht, veiligheidsbepalingen e.d. worden opgeblazen tot misdrijven en met langdurige straffen bedreigd. In een ongeremde stemming gedane uitlatingen worden op de band (van een zakformaat bandrecorder) opgenomen, enz. De een wordt met dit chantagemateriaal tot daadwerkelijke spionage gebracht, de ander b v. tot het verrichten van koeriersdiensten, zoals zeelieden en personeel van andere vervoersondernemingen. Enige aan het licht gekomen gevallen kunnen hier wellicht een indruk geven van de vergaande methoden

die door de Sovjet-in-lichtingendiensten worden gebruikt om ook overigens goede vaderlanders tot landverraad te brengen.

Bandrecorder

De Kapitän-leutnant van de Bundesmarine Walter Krentz ontmoette eind 1957 na jaren zijn oude kameraad uit de oorlog Erich Sommer. Bij hun gesprek over de oorlog liet Krentz zich enthousiast uit over de moderne vuurleidings- apparatuur. Sommer toonde zich sceptisch, waarop Krentz geestdriftig de principes en de werking verklaarde om zijn oude vriend te overtuigen. Sommer die intussen voor de Oostduitse inlichtingendienst werkte, nam de explicaties van Krentz met zijn miniatuurrecorder op. waarmee hij én de geheimen én Krentz in zijn zak had. Met het opgenomen gesprek wist hij Krentz tot spionage te pressen. Op 26 januari 1961 volgde de arrestatie van Krentz en op 12 juli 1961 zijn veroordeling tot 10 jaar tuchthuisstraf.

De oud-onderofficier van de Royal Navy Harry Houghton, die in maart 1961 wegens spionage tot 15 jaar gevangenisstraf werd veroordeeld, had in 1951/1952 bij de Engelse ambassade te Warschau gediend. Vrouwen, drank en schulden vormden voor hem aanleiding tot een slechte beoordeling door zijn superieuren. Bij zijn proces verklaarde hij in zijn latere functie als burgerambtenaar bij de Royal Navy door chantage tot spionage en verraad te zijn gebracht. Een zwakke figuur als Houghton zwichtte hier overigens maar al te gauw voor.

Naaktfoto's

Een 36-jarige ongehuwde typiste op een Westduits militair bureau werd op een dusdanige wijze verliefd op haar chef, dat dit voor haar .omgeving niet verborgen kon blijven. Haar chef reageerde echter in geen enkel opzicht. Een lerares Mensendieck verzekerde haar toen, dat indien zij slechts 2 maanden haar gymnastieklessen en massage zou volgen, zij weer haar meisjesfiguur terug zou hebben, dat door jarenlang zittend werk nogal had geleden.

De verliefde typiste liet zich inschrijven en bij deze gelegenheid fotograferen en wegen om met het oog op de „garantie” het verschil in vormen en gewicht na afloop van de kuur te kunnen vaststellen. Daarop verdween de lerares (spoorloos) van het toneel. De typiste kreeg op haar bureau wel afdrukken van de van haar gemaakte naaktfoto's met een begeleidende brief.

Tenslotte volgde haar arrestatie en veroordeling wegens spionage voor de Oostduitse inlichtingendienst.

De aantrekkelijke Fraulein Roselie Kunze werd in 1956 bij de Westduitse zeestrijdkrachten als typiste in dienst genomen en op het geheim archief tewerkgesteld. Met een in 1954 gepleegde abortus werd zij gehanteerd en geprest om voor de Russische inlichtingendienst te gaan werken. Haar arrestatie volgde in 1960 na 4 jaar spionage op grote schaal te hebben gepleegd. (Zie augustusnummer Alle Hens pag. Het lid van de Westduitse Bondsdag voor de sociaaldemocraten, tevens lid van de defensiecommissie, Alfred Frenzel, werd in de verkiezingscampagne van 1953 door een politiek tegenstander een (ex-) communist genoemd. Frenzel diende een aanklacht wegens laster in en ontkende onder ede. De Tsjechische afdeling van de Sovjet-inlichtingen- dienst was echter in het bezit van zijn oude partijkaart en stelde hem voor de keus als meinedige aan de kaak te worden gesteld of voor hen te werken. Frenzel zwichtte en verraaide tenslotte 4 jaar lang alle hem bekende politieke en militaire geheimen. In 1961 werd hij veroordeeld tot 15 jaar gevangenisstraf.

In Nederland

Ook in Nederland zijn reeds fraaie staaltjes aan het licht gekomen van de wijze waarop de Sovjetinlichtingendiensten volkomen integere personen door chantage tot spionage trachtten te brengen. In juli 1960 werd de Russische student Smirnof (alias Petrov) wegens spionage het land uitgezet. Door inschakeling van een onder pressie tot spionage gebrachte Oostduitser had hij getracht een ambtenares van de B.V.D. in een compromitterende positie te manoeuvreren,

teneinde haar door chantage eveneens tot collaboratie met de Sovjet-spionagediensten te kunnen dwingen. Voor dit doel moest zij voor een vakantie naar een hiervoor bestemde villa in Berlijn worden gelokt. De in 1952 wegens spionage uit ons land uitgewezen TASS-correspondent Pissarev beloofde zijn contacten enerzijds een goede positie als de Russen hier zouden komen en dreigde aan de andere kant met de sterke arm der Sovjet-Unie als zij iets zouden durven overbrieven.

Uitgeknepen

In alle gevallen waarin het slachtoffer aanvankelijk onder druk toegeeft „een kleine dienst” te verlenen, raakt hij steeds verder in de macht van zijn afpersers, die hun prooi niet loslaten voordat hij tenslotte totaal uitgeknepen als landverrader in de gevangenis wordt geworpen. Kortom, chantage werkt als kanker. Zij vreet door totdat de lijder er aan ten gronde gaat, tenzij er tijdig het mes wordt ingezet. Ook al is de operatie pijnlijk, alleen tijdig opbiechten kan het ergste voorkomen.

Dat ook ons land de ongezonde aandacht van de Sovjet- spionagediensten heeft, bleek voorts al in 1951 toen 4 Tsjechische diplomaten wegens spionage uit ons land werden gewezen. Dr. Oldrich Neuman. administratief ambtenaar van de Tsjechische legatie te Den Haag, bleek het hoofd van dit spionagenet te zijn. Vervolgens werd in 1952 de Russische TASS-correspondent Pissarev wegens spionage uitgewezen, in 1957 V. D. Drankov, 2e ambassade-secretaris en in 1958 A. Zenin. assistent-marine-attaché, G. I. Sukachev, toegevoegd aan de Russische marine-attaché en L. I. Chernov, assistent-militair-attaché. De laatsten allen van de Sovjet-Russische ambassade te Den Haag. Een van hen stelde een zeemilicien-telegrafist een balpen ter beschikking, waarin een foto toestel was gebouwd voor het maken van fotocopies van documenten. Tenslotte werd in 1960 de Russische student Smirnof, eveneens wegens spionage, uit ons land gezet.

21 vragen

Ook de in Brussel geaccrediteerde Tsjechische militaire attaché's Horsky en Hoppe verzamelden inlichtingen in Nederland en kwamen daartoe herhaaldelijk „voor hun genoegen” als „privé”-personen naar ons land.

In juli 1949 kwamen Jiri Horsky (geb. te Bratislava. 26-11-09), alias Berger, alias majoor Winterstein, met zijn vrouw en zijn chauffeur Svoboda naar Nederland. Tijdens hun verblijf bleek de chauffeur een zeer werkzaam aandeel te hebben in de werkzaamheden. Er werd een rondreis gemaakt, waarbij foto's werden gemaakt van de militaire vliegvelden Valkenburg. Eelde. Twente en Soesterberg. Voorts werd de luchtvaarttentoonstelling op Ypenburg bezocht, waar zeer veel vliegtuigen werden gefotografeerd.

Foto's werden eveneens gemaakt van de sluizen in IJmuiden en van de havenwerken in Hoek van Holland. Speciale belangstelling werd aan de dag gelegd voor de Fokkerfabrieken. Horsky zag kans een tussenpersoon te recrutereren die hem over deze fabrieken volledig moest inlichten, zulks in verband met de fabricage van „Gloster Meteors”.

De B.V.D. was van deze relatie geheel op de hoogte. Daar Horsky zich ook in België aan spionage schuldig maakte, verzocht de Belgische regering aan Tsjechoslowakije Horsky terug te roepen. Hij werd in oktober 1949 vervangen door Mireslaw Hoppe, geb. 22-4-15 te Roudnice. In begin 1950 kwam Hoppe in contact met een informant in Nederland, met wie hij in de jaren 1950/51 voortdurend in relatie is gebleven.

Een groot aantal vragen werd door Hoppe gesteld, teneinde deze door een aantal aan te werven spionnen te doen beantwoorden. De voornaamste vragen luiden:

1. Een nauwkeurige opgave van alle bijzonderheden over Nederlandse militaire vliegvelden (gebouwen, materieel en radaropstelling).

2. Opgave van de belangrijkste bruggen en viaducten in de grote verkeerswegen. Tevens werd vei zocht om foto's te verstrekken van deze objecten. Er moesten mensen op de foto's staan om de afmetingen van deze objecten te doen uitkomen.
3. Opgave van de marechausseekazernes en het aantal divisies waaruit dit wapen bestaat.
4. Opgave van de namen van de bevelhebbers en van de sterkte van de legeronderdelen welke door hen worden gecommandeerd.
5. Bijzonderheden over de strategische ligging van Rotterdam, Amsterdam en Den Helder, van welke laatste plaats hij een uitstekende kaart bezat.
6. Nauwkeurige gegevens over de fabriek bij de Hem- brug.
7. Gegevens over het aantal Nederlandse troepen dat naar Duitsland zou gaan.
8. Antwoord op de vraag op welke vliegvelden de Engelse Meteor-straaljagers en op welke vliegvelden de Amerikaanse straaljagers worden gebruikt.
9. Wat is het bedrag van de geheime fondsen op het militaire budget van 1951.
10. Gegevens over vliegtuigbouw bij De Schelde.
11. Waar bevindt zich het voertuigenpark van de uit Amerika gezonden tanks?
12. Een compleet stel Nederlandse stafkaarten.
13. Gegevens over de D.A.F.-fabrieken te Eindhoven.
14. De verhouding tussen de Nederlandse en Amerikaanse soldaten.
15. Opgave van de zich in Nederland bevindende oorlogsindustrieën. De ligging daarvan dient op een kaart aangegeven te worden met aanduiding van grote wegen en spoorlijnen in de omgeving.
16. Opgave van het aantal arbeiders in de onder punt 15 bedoelde bedrijven onder mededeling tevens van details omtrent grondstoffenvoorziening en energielevering. Hoe groot is de produktie van deze bedrijven.
17. Opgave van de vitale punten van deze bedrijven: ketelhuizen en plaats waar de elektrische kabels de fabriek binnengaan.
18. Mededelingen over de bouw van een nieuwe Philips- fabriek en van een nieuwe olieraffinaderij.
19. Inlichtingen omtrent nieuwe elektrische centrales met specificatie van de plaatsen waar de kabels de centrale verlaten.
20. Plaatsen in Nederland waar atoomonderzoek geschiedt.
- 21 Tijdschriften en brochures waarin gegevens voorkomen omtrent vooraanstaande militairen, hun karakter en instelling.

Bron: AH 1962

INTERVIEW Viceadmiraal Rob Kramer draagt commando over

**'Marine maakt stappen
maar niet snel genoeg'**

Viceadmiraal Rob Kramer wilde in zijn periode als Commandant Zeestrijdkrachten de door de bezuinigingen aangetaste marine weer op orde krijgen. De marine maakte stappen op het gebied van personeel en materieel, maar het gaat de vertrekkend commandant niet snel genoeg.

Olof van Joolen

Den Helder □

Een grotendeels lege haven ziet de viceadmiraal vanuit zijn kantoor op de zevende verdieping van de admiraliteit in Den Helder. De meeste oorlogsbodems die er liggen, maken zich klaar voor een uitzending of oefening. Goed nieuws wat betreft de viceadmiraal die 9 september het commando overdraagt aan René Tas. Marineschepen horen wat hem betreft zoveel op zee te zijn. Tegelijkertijd was er afgelopen maanden veel minder positief nieuws voor de Koninklijke Marine. Schepen moeten langs de kant blijven omdat er onvoldoende bemanning voor is.



Vertrekkend Commandant Zee strijdkrachten Rob Kramer: „Ik kan mezelf in de spiegel aankijken. Ik heb gedaan wat ik beloofde: de medewerkers centraal stellen.”

FOTO MATTY VAN WUNBERGEN

Of kunnen alleen met moeite in de vaart worden gehouden omdat ze in de herfst van hun technische bestaan verkeren, terwijl er nog geen contract is getekend voor de bouw van hun opvolgers. Met wat voor gevoel maakt de viceadmiraal de stap naar ambteloos burger? „Ik kan mezelf in de spiegel aankijken”, zegt Kramer. „Ik heb gedaan wat ik beloofde: de medewerkers centraal stellen. Er zijn mooiere vaarprogramma’s gekomen richting de West, Azië, New York. We hebben meer kunnen aansluiten bij de filosofie: ga bij de marine en zie de wereld. Ik wilde iets doen aan de hoge uitstroom. Die is minder geworden, maar er zijn nog steeds problemen. Met name wat betreft technisch personeel.”

Meer in het oog springend is dat er nog steeds geen contracten zijn getekend voor nieuwe fregatten en onderzeeboten.

Frustreert u dat? „Dat klopt, waarbij er wel een verschil is tussen de onderzeeboten en de fregatten waarover volgend jaar hopelijk een contract wordt getekend. Die order is gegund maar er lopen nog gesprekken over de contractvoorwaarden. Voor de onderzeeboten is besloten tot een competitie tussen drie aanbieders. Die kost tijd omdat zo’n aanpak complex is.”

”
Minister heeft
niet voor niks
gevraagd om 4
miljard meer

Ondertussen worden de onderzeeboten er niet jonger op. De eerste nieuwe boten moeten in 2028 in het water liggen. Wordt de urgentie in Den Haag wel gevoeld? Na een stilte: „Laat ik het erop houden dat we het complex hebben gemaakt. Misschien wel iets te complex. Dat is helaas iets wat ik meer heb gezien. Als defensie hebben we intern geprobeerd bureaucratie terug te dringen. Daarin zijn we succesvol geweest. Tegelijkertijd lopen we tegen externe bureaucratie aan die het proces van herstel vertraagt. Als je bijvoorbeeld kijkt naar aanbestedingsregels en de rol van vakbonden waardoor ook kleine veranderingen zoals het verplaatsen van vijf mensen een twee jaar durende reorganisatie vereisen; dat helpt niet om de organisatie klaar voor de toekomst te maken.” **Wat u wel wist te bereiken, is dat de verhuizing van het Korps Mariniers naar Vlissingen werd ingetrokken. Het korps verhuist nu naar Nieuw Milligen. Ziet u dat als een persoonlijk succes?** „Ik heb me daar met mijn toenmalige plaatsvervanger Frank van Sprang hard voor gemaakt omdat we zagen dat vanwege de verhuizing het korps leegliep. Het einde van het korps daardoor was een realistisch risico. Gelukkig hadden de bewindspersonen oren voor die argumenten en is het besluit gewijzigd. We zien nu dat de uitstroom bij de mariniers vermindert.”



De toenmalige korpscommandant Jeff Mac Mootry sprak zich in een column openlijk tegen de verhuizing uit. Het kwam hem in Den Haag op kritiek te staan. Was u gelukkig met die column? „Dat kan ik nu wel zeggen, er was sprake van afstemming... Ik wist van die column en ondersteunde Jeffs initiatief.” **Aan het eind van uw periode bleek de kas leeg en kwam herstel in het geding.** „We hebben met de anderhalf miljard euro die er deze kabinetsperiode bij kwam een stap kunnen zetten, maar het is niet genoeg gebleken. De minister heeft niet

voor niks gevraagd om 4 miljard euro structureel meer.” **Als u terugkijkt, domineert dan toch niet de teleurstelling? U gaat niet weg met het huis compleet op orde.** „Er is ook veel wel gelukt. De contracten voor mijnenbestrijdingsvaartuigen zijn getekend, onlangs is de kiel gelegd voor ons nieuwe bevoorradingsschip en als de trajecten voor de fregatten en onderzeeboten worden afgerond zoals ik verwacht krijgt de marine een compleet nieuwe ruggengraat. Dat is ook hard nodig, want de wereld wordt er niet stabiel op en crises verlopen in steeds hoger tempo. Kijk maar naar wat we in Afghanistan hebben zien gebeuren.” **Is er in Nederland voldoende besef van die dreiging?** „Binnen de marine in ieder geval wel. Toen er op de knop werd gedrukt voor Kabul stonden onze MARSOF-mariniers binnen een paar uur klaar. Bestuurlijk zie je dat het soms ingewikkelder ligt. Daar is er wel de stroperigheid waar ik het eerder over had. We zullen daar echt wat aan moeten doen willen we een krijgsmacht krijgen die klaar is om snel en flexibel in te spelen op de dreigingen. Ook de dreigingen waarvan we nu nog niet eens beseffen dat ze op ons af komen.”

50 JAAR GELEDEN....

Marinebeleid

De Nato

Het Nato-beleid werd in 1971, zoals immer, gekenmerkt door de wens van de lidstaten te komen tot een waarlijke vermindering van de spanningen in Europa. Er wordt daarom gestreefd naar een conferentie van veiligheid en samenwerking in Europa, welke tot doel heeft Europa te herenigen en de samenwerking tussen de verschillende staten te bevorderen, waarbij de barrières die tussen deze staten bestaan zoveel mogelijk dienen te worden geslecht.

De Nato besteedde in dit jaar eveneens veel aandacht aan een ander onderwerp welke tot spanningsvermindering kan leiden; de wederzijdse reductie van strijdkrachten - Mutual and Balanced Force Reductions.

Als voorwaarden worden hier gesteld dat:

- wederzijdse strijdkrachtenverminderingen verenigbaar moeten zijn met de vitale veiligheidsbelangen van het bondgenootschap en dat zij, met inachtneming van verschillen uit geografische en andere overwegingen, geen der partijen in een militair nadelige positie plaatsen;
- verminderingen moeten geschieden op basis van wederkerigheid, gefaseerd en evenwichtig voor wat betreft omvang en tijdstip;
- verminderingen zowel de van elders gestationeerde, als de eigen troepen met hun wapensystemen in het betrokken gebied moeten omvatten;
- voldoende verificatie en controle bestaat om de naleving van de overeenkomsten inzake wederzijdse en evenwichtige strijdkrachtenverminderingen te verzekeren.

Hierbij dient niet te worden vergeten dat de pogingen van de Nato om te komen tot een détente zeer wel verenigbaar is met een voldoende en geloofwaardige verdediging. Een zodanige verdediging is nodig om te komen tot realistische onderhandelingen.

De groei van de Sovjetstrijdkrachten nam in dit jaar gestadig toe, zowel voor wat betreft de strategisch-nucleaire, als voor de conventionele strijdkrachten, waarbij de nadruk valt op de zeestrijdkrachten.

De maritieme ontplooiing, die zich sinds het begin van de zestiger jaren heeft gemanifesteerd, blijft zich onverminderd voortzetten. Zo wordt niet alleen het militaire overwicht van de Sovjet Unie op de noordflank en de bedreiging van de zuidflank van de Nato er door vergroot, maar is ook haar toenemende macht elders ter wereld waar te nemen.

De Nato streeft daarom naar een voortdurende en systematische verbetering van zijn strijdkrachten, terwijl hij tevens over voldoende tactische en strategisch-nucleaire wapens zal dienen te beschikken om een geloofwaardige afschrikking mogelijk te maken.

Veel van het materieel behoeft echter verbetering en aanvulling.

Aanbevelingen hieromtrent werden neergelegd in de rapporten, welke werden opgesteld naar aanleiding van de Alliance Defence Study for the Seventies. In deze vervolgstudies, samengevat onder de naam Follow-On Alliance Defence Study for the Seventies, werden een aantal prioriteiten bepaald, te weten:

- additionele antitank wapens en moderne tanks,
- elektronische apparatuur voor bepaalde gevechtsvliegtuigen,
- het verbeteren van de all-weather aanvals- en herkenningcapaciteiten van gevechtsvliegtuigen,
- het verbeteren van de luchtverdediging en van de zelfverdedigingscapaciteit van vliegtuigen,
- verkrijgen van meer maritieme patrouillevliegtuigen en geleide wapensystemen tegen lucht- en zeedoelen,
- het verbeteren van de maritieme patrouillevliegtuigen en andere onderzeebootbestrijdingsstrijdkrachten,
- de vervanging van verouderde schepen,
- de versterking en modernisatie van strijdkrachten op de noord- en zuidoostelijke flank van het Nato-gebied,
- het verkrijgen van grotere munitievoorraden van land- en luchtmachten. Het bovenstaande houdt in dat de lidstaten een vast en mogelijk groeiend percentage van hun bruto nationaal inkomen voor defensiedoeleinden zullen moeten besteden.

De Koninklijke marine

De voornaamste en meest omvattende taak van de Koninklijke marine is de taak in Nato-verband, naast specifieke Nederlandse militaire taken, waarvan de voornaamste zijn de zorg voor de verdediging van de overzeese rijkdelen. In verband met de geografische ligging van deze gebieden is de Koninklijke marine belast met de maritieme en territoriale verdediging van

de Nederlandse Antillen, de maritieme verdediging van Suriname en het verlenen van bijstand bij de territoriale verdediging van dit gebiedsdeel.

Het is begrijpelijk dat het Nato-beleid en de daaruit volgende strategie, alsmede de aanbevelingen van de Alliance Defence Study for the Seventies van invloed zijn op het beleid van de Koninklijke marine.

In het Jaarboek van de Koninklijke marine 1970 werd op de bladzijden 16-20 reeds uitvoerig ingegaan op de door deze strategie gestelde eisen en de daaruit voortvloeiende leemten en tekortkomingen, terwijl dit alles in dit jaar nog eens wordt benadrukt in de Follow-On Alliance Defence Study for the Seventies.

Nederland zal tenminste de door haar toegezegde bijdrage in de gezamenlijke maritieme machtscomponent van de Nato moeten blijven leveren. Daartoe is het noodzakelijk allereerst de reeds in voorgaande jaren aangetoonde leemten op te vullen. Dit is een proces dat jaren in beslag neemt omdat de voorbereidingstijd voor de bouw van schepen en de daaruit volgende bouwtijd zelf zodanig lang zijn dat een eenmaal ontstane achterstand zeker niet in één jaar, doch slechts in een tijdspanne van ongeveer vijf jaar is in te lopen.

In het jaar 1971 werden deze achterstanden dan ook niet ingelopen, maar wel werd een begin gemaakt met de modernisering van de vloot.

Een aanvang werd gemaakt met de bouw van twee geleide wapenfregatten. Een onderzeeboot van de Zwaardvis-klasse maakte in de laatste weken van het jaar zijn proeftocht, terwijl een tweede onderzeeboot van deze klasse nagenoeg werfgereed is.

De onderzeedienst kreeg verder de beschikking over een botel, ter vervanging van het logementschip Hr. Ms. Cornelis Drebbel.

Enige mijnenvegers werden omgebouwd tot mijnenjager.

Een loodsafhaalvaartuig werd aan de sterkte toegevoegd en de kiel werd gelegd voor een zeegaand betonningsvaartuig.

Het lichtschip Goeree tenslotte werd vervangen door een lichteiland.

Plannen

In het vlootplan is de samenstelling in concreto gericht op de conventionele afschrikking - waarbij het accent ligt op de onderzeebootbestrijding -, op de beheersing van crises — waarbij het accent meer ligt op de bestrijding van oppervlaktestrijdkrachten - en op andere taken die hun grondslag vinden in wettelijke bepalingen, verdragsverplichtingen enzovoorts.

Een groot deel van de hiervoor benodigde schepen, met name de jagers van de Holland- en Friesland-klasse, alsmede de fregatten van de roofdier-klasse, zijn, gezien hun leeftijd, aan vervanging toe. Het vlootplan voorziet dan ook in de vervanging van deze schepen in de naaste toekomst door een standaard type fregat.

Zodra de beschikbare fondsen dit toelaten zal uitbreiding worden gegeven aan het huidige bestand van lange afstands maritieme patrouillevliegtuigen van het type Breguet Atlantic.

In totaal zullen 12 vliegtuigen van dit type worden aangeschaft.

In studie is de aanschaffing van een hefschroefvliegtuig dat zal worden geplaatst aan boord van het hierboven genoemde standaardfregat.

De gedachte gaat hierbij uit naar een hefschroefvliegtuig van gelijke afmetingen als het type Wasp.

Operaties en oefeningen

In 1971 werd onder meer deelgenomen aan de volgende vlootoefeningen in geallieerd verband:

Operaties en oefeningen

In 1971 werd onder meer deelgenomen aan de volgende vlootoefeningen in geallieerd verband:

Europa

- Sunny Seas – met een onderzeeboot.
- Running Scrap – met een onderzeeboot en vier SP-2H vliegtuigen.
- Rusty Razor – met Hr. Ms. De Ruyter en drie fregatten/jagers, een onderzeeboot en vier SP-2H vliegtuigen.
- Royal Knight – met twee jagers.

West Indië

- Spring Board – met een jager en drie S-2N vliegtuigen.
- Doria Salute – amfibische oefening met een jager, marinierseenheden en drie S-2N vliegtuigen.

Bijzondere operaties

- 1 Ook in 1971 heeft de Koninklijke marine met een fregat van de Van Speijk-klasse deelgenomen aan de Standing Naval Force Atlantic.
- 2 Het opwerken van schepen - jagers en fregatten bij Flag Officer Sea Training - vond normaal doorgang.
- 3 De marineluchtvaartdienst nam geregeld deel aan smaldeel oefenreizen. Het opwerken van vliegende bemanningen vond plaats in samenwerking met oppervlakte-eenheden en onderzeeboten.
- 4 Het korps mariniers hield in Zeeuws Vlaanderen in samenwerking met de vloot en de marineluchtvaartdienst een meerdaagse gecombineerde amfibische oefening.
- 5 De bemanningen van drie S-2N vliegtuigen van vliegtuigsquadron 1, gestationeerd in de Nederlandse Antillen, namen deel aan de Jungle Survival Training periode te Suriname, georganiseerd door de commandant troepenmacht in Suriname.

Hydrografie

In 1971 werden - in samenwerking met de Britse hydrografische dienst - de opnemingen in de zeegebieden nabij de Sandettié, de Fairy Bank en de Noord Hinder voortgezet. De lodingen werden vervolgens naar het noordoosten, richting aanloop Eurogeul, doorgezet. Deze werkzaamheden werden begin april tot eind oktober uitgevoerd door Hr. Ms. Snellius. Als gevolg onder meer van deze gezamenlijke opnemingen zal per 3 april 1972 het nieuwe Intergovernmental Mercantile Consultative Organization verkeersscheidingsschema straat van Dover-Noord Hinder van kracht worden, waarbij saillant is de noordoostelijke vaarroute voor zeer diepgaande tankers bewesten de Sandettiébank.

Het rijksopnemingsvaartuig Hr. Ms. Zeefakkel vervolgde de opnemingen van 1970 in het zeegebied bewesten Goeree en Schouwenbank, benoordwesten Walcheren en in de westelijke aanloop van de Westerschelde.-

In de tweede helft van het opnemingsseizoen werd wrakkenonderzoek benoorden de Noordhollandse en Friese eilanden verricht, terwijl de dregboot intussen nog een opneming van de Steile bank bij Lemmer uitvoerde.

Het werk van de opnemingsvaartuigen werd aangevuld door de inzet van Hr. Ms. Hermelijn waarmede in het voorjaar opnemingen benoorden Texel en Vlieland en in het najaar bij de West Hinderbank werden gedaan.

Het verrichten van getijmetingen ten dienste van de opnemingen alsook ten nutte van meer specifieke projecten in samenwerking met de Rijkswaterstaat vond voortgang.

Met de Rijkswaterstaat werden de reeds bestaande contacten op het gebied van overleg en samenwerking geïntensiveerd en geformaliseerd met het oog om vooral met de nieuwe dienst Noordzee tot een optimale werkverdeling te geraken.

Hr. Ms. Luymes zette de onderzoeken in het kader van het projekt Cooperative Investigation of the Caribbean and Adjacent Regions voort, waarbij 10 vaartochten plaats vonden ten dienste van geofysisch, fysisch en chemisch onderzoek, naast het verrichten van ornithologische waarnemingen, het nemen van plankton- en bodemonsters. Zowel in de benedenwindse als bovenwindse zeegebieden werden getijmetingen verricht terwijl van augustus tot december het accent lag op een nauwkeurige beloding van het zeegebied tussen de noordkust van Venezuela en de eilanden Aruba, Bonaire en Curaçao. Hierbij werd gewerkt in nauwe liaison met de Venezolaanse marine en werden mobiele Sea-Fix stations op diverse posities op het Venezolaanse territorium opgesteld en door de Venezolaanse marine bewaakt en in bedrijf gehouden.

Het aantal in 1971 uitgegeven berichten aan zeevarenden bedroeg 3.482, terwijl 401 berichten over de radio werden uitgezonden. Het aantal opgelode zeemijlen bedroeg in de thuiswateren 9.150 en overzee zonder Cooperative Investigation of the Caribbean and Adjacent Regions 10.400. Er werd geen sonaronderzoek verricht.

De produktie van zeekaarten in 1971 bedroeg 56.217 in 75 oplagen.

De proefnemingen met het informatieverwerkend systeem Hydraul aan boord van Hr. Ms. Snellius werden voorgezet. De opgedane ervaringen werden gebruikt bij de opstelling van de eisen waaraan het systeem, bestemd voor de twee nieuwe Noordzee-opnemers, gekoppeld aan de verwerking bij de afdeling hydrografie zal moeten voldoen.

De bouw van deze opnemers werd begin 1971 gegund, terwijl de opdracht met betrekking tot de informatieverwerkende systemen in het najaar kon worden verstrekt.

De souschef der hydrografie nam in het voorjaar te Londen deel aan multilaterale besprekingen over de scheepvaartssituatie in de straat van Dover/ Nauw van Calais en de maatregelen om deze te verbeteren.

Als gevolg van het voortdurend contact met de Hydrographer of the Navy werd door de Britse zusterdienst eind 1971 een tweede opname in de omgeving van de zuidwest punt van de Sandettié gerealiseerd, welke noodzakelijk was voor en aler tot de noordwestelijke mogelijkheid van Very Large Crude Carriers bewesten de Sandettié, als onderdeel van het nieuwe Dover straat/Noord Hinder schema, door de Intergovernmental Mercantile Consultative Organization kon worden besloten.

Met vertegenwoordigers van de bondsrepubliek Duitsland werd tegen het einde van 1971 op werkniveau naar een oplossing gezocht van een deep- draught route naar de havens aan de Duitse Bocht, die het luchtmacht- oefengebied EHR 14 onverlet zal laten, zodra multilateraal tot afzwakking van de Nemedri 9 gevaren kan worden besloten. Een en ander zal wellicht tot samenwerking bij opnemingen in het Noorderkwartier in 1972 kunnen leiden.

De chef der hydrografie nam in september te Wiesbaden deel aan de zittingen van de vierde commissie (hydrografie) van het 13e congres van de Fédération Internationale des Géométries en hield een voordracht over Deepdraught surveys in the Southern North Sea.

Loodswezen, betonning, bebakening en verlichting

Ook in 1971 werd het handhaven en verbeteren van de dienstverlening aan de scheepvaart doelbewust nagestreefd.

Het oogmerk van de dienst is de veiligheid van de navigatie langs de Nederlandse kust, in de zeegaten, op de benedenloop der grote rivieren, op de voor de zeescheepvaart opengestelde kanalen en op het IJsselmeer.

Voor het goed uitvoeren van deze taak is het noodzakelijk, dat de vloot van loodsvaartuigen, betonningsvaartuigen, enzovoorts, alsmede de hulpmiddelen voor de navigatie voldoen aan de bij voortdurend stijgende eisen die worden gesteld, waardoor vernieuwing en aanpassing van de outillage is geboden.

Te Hoek van Holland zijn thans vier moderne snelvarende polyester loods- afhaalvaartuigen in bedrijf.

Een groot zeegaand betonningsvaartuig dat belast zal worden met werkzaamheden op het Nederlandse continentaal plat is in aanbouw.

Het lichtplatform Goeree, ter vervanging van het gelijknamige lichtschip, is met ingang van 1 4 september in bedrijf gesteld.

De bouw van een derde en een vierde loodsvaartuig van de Capella/Wega- klasse is eind 1971 opgedragen.

De defensie van de Nederlandse Antillen

Door eenheden van de Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen werden regelmatig oefeningen gehouden in onderling verband, zowel als in samenwerking met Amerikaanse vlooteenheden.

Op verzoek van de Antilliaanse regering werd met instemming van de minister van defensie dit jaar aangevangen met het opleiden van Antilliaans kader. Op 15 maart begon de eerste opleiding van negen geselecteerde Antilliaanse dienstplichtigen voor zeemilicien-korporaal der mariniers.

Het ligt in de bedoeling om in de toekomst uit de zeemilicien-korporaal marinier Nederlandse Antillen kandidaten te selecteren voor de opleiding tot zeemilicien-sergeant marinier Nederlandse Antillen.

Voor het tegemoetkomen aan de Antilliaanse wens om de Antilliaanse dienstplichtige tijdens zijn diensttijd in de gelegenheid te stellen zich verder te ontwikkelen, werd door de Koninklijke marine aan het geven van algemeen vormend onderwijs en vakonderwijs de nodige steun en aandacht verleend.

Jaarboek KM 1971



De wolf en de zeven geitjes...

De ballade van de stokers van de „Ellewoutsdijk”

Specialist in opmerkelijke schepen...

Barre voedsel tocht in hongervinter deel 7 en 8

Drie beroemde scheepsjongens

Een oude medestrijder in Nederlands-Indië nader bekeken (1)

De ramp van Hr. Ms. Walcheren

Wijzigingen voorbehouden.....

