

“Ten Anker”

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



REDACTIE:

A.C.Krijgsman

Abeelstraat 96
3328 AG Dordrecht
Nederland

Telefoon 10.00 / 16.00 uur
078-7507545
b.g.g.h
06-25160899

E-mail:

arcon46@kpnmail.nl

NL98 INGB 0002 4713 68



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.

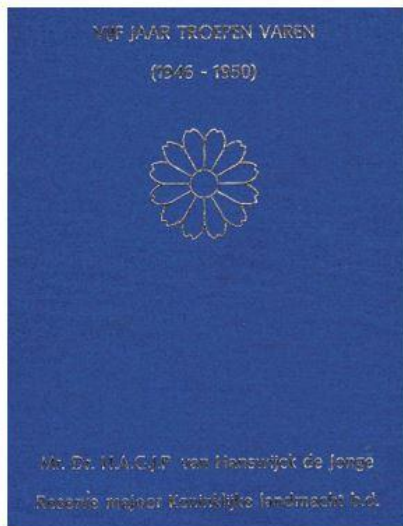


Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 10 – 6e jaargang – 10 maart 2023



Vijf jaren troepenvaren – Waterman 1950 – laatste deel
Bill Buldozer en Barend Barbergreene
170 jaar onder stoom, deel 10 en deel 11
De ondergang van de HMHS Britannic
Het Panamakanaal, heden en verleden
De crash van de Russische JAK-28P
Een stelletje hippies bij de marine
Nationale strategie en koopvaardij deel 2 (slot)
De Morgenster



VIJF JAAR TROEPEN VAREN

Bijdrage tot de geschiedenis van het
zeewezen

door

mr dr H.A.G.J.P. van Hanswijck de Jonge
Reserve majoor Koninklijke landmacht b.d.

Uitgave afdeling maritieme historie

Ministerie van defensie

's-Gravenhage, 1979

DE DERTIENDE REIS NAAR INDONESIË

Laatste hoofdstuk

met de Waterman

23 juni 1950 tot 25 november 1950

Van Semarang via Balikpapan naar Koepang (Timor). Wonderlijke ervaringen. Daarna weer naar Priok.

In de vroege ochtend van 23 augustus waren we te Semarang. De Ambonezen debarkeerden daar diezelfde dag, doch de lossing van de bagage zou nog tot de volgende middag duren.

Van de militaire instanties te Semarang kregen we vlot een schoonmaakploeg van 60 man om het schip weer bewoonbaar te maken. En verder werd ons voor ontspanning een trip naar Salatiga aangeboden, waarvoor we zoveel vervoer kregen, dat we, behalve onze vaste staf, ook nog 20 leden van de bemanning mee konden nemen. Van dit bijzonder mooie tripje hebben we weer volop genoten. In de middag van 24 augustus vertrokken we naar Balikpapan om nieuwe passagiers te halen; op onze reis daarheen hadden we toen alleen de 31 passagiers (politie-families) aan boord, die destijds in Makassar embarkeerden; zij maken dus wel een hele ommelandse reis om in Priok te komen. Op 26 augustus zijn we weer terug in Balikpapan. Daar kregen we toen een militair transport van 621 Timorese mannen, vrouwen en kinderen aan boord en verder nog 203 Timorese burgers; al deze mensen moeten we nu naar Timor brengen. Voorts embarkeerden 352 hollandgangers en nog 79 Makassaren, die eerst mee gaan naar Timor doch voor Priok bestemd zijn. Ook al een hele omreis. Diezelfde avond vertrokken we met dus ongeveer 1250 passagiers aan boord naar Timor, een reis van twee dagen. Via de Java Zee en Flores Zee varende en tussen de eilanden Flores en Soembawa door naderden we op 28 augustus de rede van Koepang. En toen hadden we al weer een bijzondere belevenis: het schip gaat op minstens een kilometer buiten de kust voor anker. De gezagvoerder zegt dat hij volgens zijn zeekaart niet verder kan varen; het water wordt te ondiep. Daar liggen we dan. De Timorezen zien ginds hun geboortegrond liggen, doch hoe komen we daar? We hebben de K.P.M. van onze

komst op de hoogte gebracht, doch er komt niemand. Nadat nog enige malen naar de wal geseind is zien we dat zich daar een roeibootje los maakt en naar ons toekomt. Als het langs zij de Waterman ligt, blijken daar de agent van de K.P.M. en de commandant van het doorgangskamp in te zitten. Zij vertellen ons dat nooit zulke grote schepen naar Koepang gestuurd worden en men niet over motortractie beschikt. We besluiten ons motorsloepje te strijken, naar Koepang te varen en met de K.P.M. na te gaan wat ons verder te doen staat, er blijken prauwen genoeg te liggen, doch ons sloepje is te licht om die te slepen. En overroeien is te ver en te gevaarlijk met nog het bezwaar van de vele lading. Doch er kwam een mogelijkheid. De volgende dag zou de Samuel Jacob, een kleine K.P.M.'er, hier aankomen en die had een motorbarkas aan boord. Als we dat scheepje een dag konden ophouden en de motorbarkas mochten gebruiken waren we klaar. Radiografisch verzochten we Batavia om toestemming en die kregen we. Ook de gezagvoerder van de Samuel Jacob bleek gaarne bereid te helpen.

En dan zien we in de ochtend van 29 augustus een armada van prauwen om ons heen liggen, die door de motorbarkas naar de Waterman waren gesleept. De debarkatie kon beginnen. Langs touwladders daalden de passagiers in de prauwen af en telkens als er vijf vol waren werden ze naar de wal gesleept, net was een complete veerdienst. Maar het was niet zo eenvoudig die bootjes vol te krijgen; vooral voor de vrouwen en kinderen was het een hele toer om langs die touwladders naar beneden te komen. Doch we hielpen allemaal graag. Ook ons eigen sloepje werd ingezet, zij het niet als tractie. De tweede stuurman en ik vonden het veel te leuk om aan deze veerdienst mee te doen. Telkens met vijftien passagiers voeren we over. Zo zijn we met elkaar zes uur bezig geweest om alle Timorezen aan de wal te krijgen. Doch toen wachtte ons een nieuwe verrassing, Nadat we met ons sloepje de laatste passagiers hadden afgezet en nog even op de kade stonden te kijken, kwam daar de laconieke opmerking van de stuurman: kijk eens, de Waterman is van zijn ankers los geslagen en drijft af. We hebben nog geprobeerd haastig naar ons schip terug te keren, maar de afstand was te groot en de zee te woelig geworden, zodat de stuurman van verdere pogingen afzag. De Waterman moest toen terugkomen en dat zou wel enkele uren duren, omdat de turbine eerst weer in werking moest worden gesteld. We hebben deze gedwongen vrije tijd toen maar besteed met een kijkje in Koepang te nemen en daarna konden we ook nog een bezoekje aan de Samuel Jacob brengen. Toen de Waterman dan eindelijk terug was, waren ook wij in staat weer aan boord te komen. Overigens had het schip toch terug moeten komen, omdat de volgende dag de bagage zou worden gelost. En ook dit gebeurde met behulp van de motorbarkas en de prauwen.

Op 30 Augustus zijn we uit Koepang vertrokken. We hadden toen nog ongeveer 400 passagiers aan boord, waarmee we op 2 september te Priok aankwamen.

Van Priok naar Semarang en terug. Misdrijven op de Waterman?

In Priok hebben we nu een paar dagen om tot rust te komen na een zwerftocht van zeven weken. Van het uiterste westen (Belawan) zijn we naar het uiterste oosten (Hollandia) geweest en van het uiterste zuiden (Koepang) tot vrij ver noord (Menado). Meer dan 6000 mannen, vrouwen en kinderen hebben we vervoerd: Nederlanders zowel als Javanen, Ambonezen, Menadonezen, Timorezen, Makassaren, Toradja's, Papoea's en anderen, plus gevangenen. Voor een belangrijk deel waren het landverhuizers, militairen van het voormalige Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, die weer naar hun geboortegrond dan wel naar doorgangskampen moesten worden gebracht. De meesten zullen weer burger worden. Veel lief en leed hebben we meegemaakt: zeven kinderen werden geboren, doch ook vijfmaal moest wegens een sterfgeval de vlag halfstok worden gehesen. Ongelooflijk veel werk hebben die mensen ons gegeven en het was steeds weer een

hele toer om alles behoorlijk te doen draaien en het schip schoon te houden, klaar dat vergeten we graag, want we hadden erg vriendelijke en dankbare passagiers aan hen. In deze dagen mocht ik Herman Van Dijk zo nu en dan weer ontmoeten; samen hebben we nog enkele mooie trips in en rond Batavia gemaakt. Doch tevens konden we het aangename met het nuttige verenigen. Bij onze vaste staf kon ik, gezien de grote transporten met vooral veel vrouwen en kinderen, nog best een verpleger gebruiken. Herman wilde wel graag en het legerhospitaal gaf toestemming. Dezelfde dag nog kwam hij aan boord en werd aan onze vaste staf toegevoegd. Woensdag, 6 september, vertrokken we naar Semarang; we moesten daar het 451e bataljon infanterie, dat het 425e zou aflossen, brengen en het 425e weer meenemen naar Priok. Twee dagen later waren we daar ook al weer terug. En toen kwam ons een bijzonder interessant verhaal ter ore. In de "Nieuwsgier" van 8 september stond het volgende bericht, dat in alle kranten was overgenomen:

Mysterieus geval

" In de Indische bladen trekt begrijpelijkerwijs sterk de aandacht een bericht over een perkara op de Waterman, welk schip terug keerde van Hollandia en nu in Priok zou worden vastgehouden. Volgens Antara had dit schip tien officieren aan boord, die in een kist waren opgesloten. Acht van de tien zou den tijdens de reis zijn overleden. Twee anderen zijn nog in leven, zij het ook zeer verzwakt.

Antara heeft terzake onvoldoende opheldering kunnen krijgen, doch de betrokken autoriteiten houden het schip vast voor onderzoek."

Hierover woei heel wat stof op. Iedereen, ook het Hoge Commissariaat, wilde weten wat we hadden uitgevoerd. Er waren mensen, die een vijandige houding tegen de Waterman aannamen. De koelies langs het schip werden vervelend. Sommige leden van de bemanning durfden niet meer van boord te gaan. Natuurlijk was er van dit bericht niets waar. We hadden wel gevangenen vervoerd, zelfs 126 van Priok naar Hollandia, doch die waren daar allen van boord gegaan. En van Hollandia komend, hadden we er 11 vervoerd, die in Soerabaja afgeleverd waren. Op deze reis had voorts een Timorese vrouw een zeemansgraf gekregen en het vermoeden bestaat nu, dat we een spion van de republiek aan boord hadden, die deze begrafenis had gezien, doch vermoedde, dat we bezig waren die elf gevangenen kwijt te raken.

Hoe het ook zij, onze Waterman stond ineens in een bijzonder slecht daglicht. En als we gingen passagieren en onze havenpassen moesten tonen, waar de naam van het schip in stond, dan werden we helemaal niet vriendelijk aangekeken. Weliswaar is dit krantenbericht later gedemanteerd, doch het is de vraag of dit dementi ook in de verschillende kranten is opgenomen. Intussen zij nog vermeld, dat er twee maanden later een soortgelijk doch nog veel griezeliger verhaal over de Waterman werd gepubliceerd en uiteraard was dat evenzeer een fabel. Kennelijk vindt de pers hier het maar zeer gewoon om door middel van zulke leugenachtige sensatie haat tegen Nederland te kweken. Deze keer zouden we vijf dagen, dus van 8 tot en met 12 september in Priok blijven liggen. En in die dagen komt dan ineens het feestelijke bericht, dat kapitein Oude Boerrigter, die ziek in Bizerta had moeten achterblijven, weer in Batavia was aangekomen. Men had hem tijdelijk in hotel Savoy ondergebracht. Natuurlijk zijn we daar toen direct heengegaan. Wat fijn was het hem weer mee terug te kunnen nemen naar de Waterman, waar het uiteraard een extra blijde incomste werd.

Ook kon nog worden bewerkt, dat we een vaste schoonmaakploeg van 20 Nederlandse militairen mee zouden krijgen; gezien hetgeen we alzo meemaakten, was dat geen overbodige luxe.

De tweede reis via Semarang en Soerabaja naar Menado . Trip door de Minahassa. Bezoek aan Tarakan. Dan naar Soerabaja.

Op 12 september kregen we weer heel wat passagiers aan boord en wel een compagnie van het 431e bataljon infanterie, die we naar Semarang moesten brengen en ongeveer 650 Menadonezen, zijnde militairen met hun gezinnen, die naar Menado gingen. Na diezelfde avond vertrokken te zijn lagen we de volgende morgen al op de rede van Semarang, waar dus de genoemde compagnie van boord ging. Nog een dag later, 14 september, hadden we Soerabaja bereikt. Daar kwam weer een groot contingent Menadonezen aan boord en wel 950 mannen, vrouwen en kinderen. Vanwege alle bagage, die deze mensen meebrachten hadden we tien volle uren nodig voor alles was ingescheept. Toen hadden we weer 1600 passagiers aan boord. Door al die bagage waren de ruimen te klein en moesten bovendeks grote tenten worden opgezet. En om alles nog een beetje voller te maken waren er op het achterschip vijf grote vrachtwagens geparkeerd, die ook naar Menado moesten. Aan boord was het weer hetzelfde kampongleven als voorheen. Met dekens en sarongs werden zowel in de ruimen als bovendeks familieplekjes afgeschermd. Waslijnen met wasgoed hingen over het gehele schip verspreid. Veel mannen liepen in een pyjama rond en de vrouwen veelal in kleurrijke sarongs of jurkjes. Op verschillende plaatsen zag je de baby's, hangende in een doek aan een veer, heen en weer schommelen. De grotere broertjes en zusjes konden overal op het schip op- en afklauteren. Deze altijd met potten en pannen lopende families zijn toch maar een gezellig en gemoedelijk volkje. Intussen ook een vruchtbaar volkje, want het wemelde van de baby's en vrouwen die in verwachting waren. Steeds zag je ook weer moeders, die baby's aan het voeden waren: op de dekken, in de eetzaal, tijdens het debarkeren, op de kade; daarvoor gingen ze zich heus niet afzonderen. Nadat we in de avond van 14 september uit Soerabaja waren vertrokken, moesten we helaas de volgende dag de vlag halfstok hijsen; 's morgens was in het hospitaal een baby overleden, hoe ingrijpend was het om dat mooie in een lichtgroen jurkje geklede kind daar in dat keurige kistje te zien liggen. Tegen zonsondergang werd het lijkje, gedekt door de Nederlandse vlag, op zee begraven. Doch ook de volgende dag wapperde de vlag halfstok; wederom was er een kindje overleden; het werd dood in het ruim gevonden. Maar omdat we een dag later in Menado zouden zijn, werd besloten het daar te begraven. En dat was dus onze eerste bemoeienis, toen we zondagmorgen, 17 september ter plaatse waren. Ook nu gingen we weer op de rede voor anker, waarna de debarkatie kon beginnen. Met prauwen moesten de passagiers met hun bagage en ook de vrachtwagens naar de wal worden gebracht, waarvoor we twee dagen nodig hadden. Doch tot zaterdag zouden we hier nog blijven liggen. Hadden we de vorige keer in Menado met wild-west toestanden te maken, nu het Worang-bataljon weg is, is het rustig geworden. Moeilijkheden hebben zich niet voorgedaan, integendeel de T.N.I. beijverde zich ons zoveel mogelijk te helpen. De debarkatie van de passagiers duurde de gehele zondag; de lading zou de volgende dag van boord gaan. Eerst brachten de mannen de handbagage in de prauwen tot die vol waren en daarna haalden ze hun gezinnen. Intussen was het voor de vrouwen en kinderen weer niet zo gemakkelijk langs de touwladders af te dalen, doch er waren ook nu veel helpende handen. Ook onze vaste staf vond deze hulp een welkome en prettige afwisseling. Gelukkig dat we Herman er nu bij hadden. De gehele dag zag je hem bezig kleintjes langs de touwladder naar beneden te dragen om die daarna in de prauw bij hun ouders te brengen. En als die prauwen dan eenmaal vol waren, werden ze ook direct met een sleepboot naar de kade gebracht. Al met al hebben we met deze bezigheden een wonderlijke zondag gehad, doch we waren blij dat we deze mensen wat konden helpen. Tijdens dit weekje te Menado, en wel op 20 september, viel ook mijn verjaardag. Als ik dacht dat niemand dat wist, was ik er wel goed naast. Al tijdens het ontbijt werd er door de omroep een extra plaatje aangekondigd en toen wist het gehele schip het en moesten er vanzelfsprekend nog al wat

handjes worden gedrukt. Maar er gebeurde meer. Want in de loop van de ochtend werd ik verzocht in mijn hut te komen, waar de gehele staf aanwezig bleek te zijn. En na een hartelijk speechje van kapitein Oude Boerrigter werd mij toen namens onze gehele vaste staf een prachtige Djocja-zilveren asbak aangeboden. Deze waarderende woorden en dit kostbare aandenken waren wel het mooiste wat ik op mijn verjaardag kon krijgen. Maar dat was nog niet alles, want de scheepsstaf kwam mij nog een grote taart en de bemanning een vaas met bloemen aanbieden. Voor die middag had ik een trip door de Minahassa georganiseerd en wel voor de vaste staf en de uit Priok meegenomen schoonmaakploeg, in totaal 50 man. De T.N.I. had niet alleen toestemming hiervoor verleend, doch gaf zelfs twee officieren mee voor het geval we onderweg moeilijkheden mochten krijgen. Nadat de motorsloep ons naar de kade had gebracht, konden we daar plaats nemen in de voor ons gereserveerde bus. De route die we gereden hebben was: Menado - Tomahon - rond het Meer van Tondano - Kakas - Kawangkowan - Sonder - Tomahon - Menado. Dat de Minahassa zo prachtig was hadden we nooit kunnen vermoeden; het is wel een van de mooiste trips geworden, die ik in Indonesië heb gemaakt. Liefst 1400 meter zijn we geklommen en dat ging langs veel bochtige en gevaarlijke wegen. Onderweg hadden we zo nu en dan een rijkelijk uitzicht over de zee en de prachtig begroeide bergachtige omgeving. In de plaatsen die we passeerden bezochten we ook enkele protestantse en katholieke kerken, soms met een kerkhof daaromheen, en daar zagen we heel wat Nederlandse namen. De huizen waren nagenoeg alle van hout. De gehele omgeving zag er florissant uit; dorpen en huizen maakten een goed onderhouden indruk. In Tomahon zijn we nog bij een Nederlandse dokter geweest, die daar een ziekenhuisje had opgezet. Nadat hij het ons van binnen had laten zien, heeft hij ons verder op de trip rond het Meer van Tondano vergezeld. Op een schilderachtig plekje aan dit meer is ons gezelschap toen wat later neergestreken om te gaan picknicken en zwemmen. We waren daar nog maar net of we hadden al een hele massa nieuwsgierige kinderen om ons heen. Doch zo eens rondziende konden we in de omgeving slechts enkele huisjes ontdekken en dit ontlokte toen onze vraag aan de dokter hoe groot de gezinnen hier nu gemiddeld waren. We vernamen dat tien kinderen heel gewoon is en dat dit minimum hier als een soort erekwestie wordt gezien. Doch zestien is niet ongewoon en twintig komt ook voor. Wat het sterfte-percentages betreft, van de tien blijven er zes of zeven in leven. De voeding is hier geen groot probleem; die bestaat meestal uit wat rijst en vis. En de kleding is minimaal. In de namiddag waren we weer in Menado terug, waar de sloep gereed lag om ons naar de Waterman te brengen. En voor die avond moest er natuurlijk een verjaarsfeestje volgen. Wel, dat is er geweest en wel op het verlichte dek. De gezagvoerder met alle sloopofficieren en de gehele vaste staf waren aanwezig. We hebben een gezellige avond in onze fijne vriendenkring gehad en natuurlijk is er weer veel gezongen. Op zaterdag, 23 september, zijn we uit Menado vertrokken en toen werd koers gezet naar Parakan, waar we olie moesten laden. Deze plaats, die bekend is vanwege de grote nederzetting van de Bataafse Petroleum-Maatschappij, ligt op een eilandje tegenover de noordoost-kust van Borneo. We waren daar zondagavond en kwamen aan een der oliesteigers te liggen. Aan alles was te zien dat deze maatschappij hier regeert; overal zag het er even keurig uit. Er stonden verschillende boortorens die na 1945 waren gebouwd. Overigens zijn we hier niet verder geweest dan de kade, want van de T.N.I. mocht niet worden gepassagierd. Gezien hetgeen kortgeleden over de Waterman was gepubliceerd, voelde men er kennelijk niets voor die gevaarlijke vaste staf aan de wal te laten. Bij aankomst te Tarakan hadden we een vaargeul door een daar aangelegd mijnenveld moeten volgen en om die reden konden we ook, hoewel we veel eerder klaar waren, niet voor de volgende morgen bij daglicht vertrekken. En toen werd koers gezet naar Soerabaja.

Vier dagen te Soerabaja. Bezoek aan Tretes. Dan weer naar Priok.

Met slechts één passagier aan boord, en dar was een dokter, kwamen we donderdagmiddag, 28

september, te Soerabaja aan. We zouden daar tot 3 oktober blijven liggen en dan met 800 Holland-gangers naar Priok vertrekken. En daar deze passagiers pas een dag voor het vertrek aan boord kwamen, hadden we de gelegenheid ons enkele dagen te ontspannen. De dag na aankomst hebben we een trip naar Tretes gemaakt en daar we hiervoor enkele drietonners kregen konden er 50 man, onder wie ook de gezagvoerder en een deel der bemanning, van deze prachtige tocht genieten. Over Tretes en het ontspanningscentrum voor militairen "De Oase" is al eerder uitvoerig geschreven, zodat ik niet in herhaling zal treden. Wat een overweldigende plantengroei en wat een wereld van de meest kleurrijke bloemen zagen we daar weer rondom "De Oase". In de kantine hebben we gezamenlijk geluncht en daarna konden we ons hart ophalen aan het biljart of in het zwembad of met een ritje te paarde. In de namiddag zijn we vertrokken en 's avonds waren we weer aan boord. Ook hebben we nog enkele bezoeken aan Soerabaja zelf gebracht. Het viel ons op dat de levensmiddelen en de consumpties sterk in prijs waren gestegen. De restaurants en café's bleken dientengevolge vrij leeg te zijn. Doch het heette dat de bioscopen elke avond vol zaten. Op het vermaak werd niet bezuinigd. Zaterdag was ook de Kota Inten in Soerabaja aangekomen en die lag nu vlak naast ons. Diezelfde avond zijn we een bezoekje bij de gezagvoerder, Frits de Jonge, gaan brengen. Het weerzien was bijzonder prettig en aangezien we lang niet uitgepraat raakten kregen we de uitnodiging de volgende avond bij hem te komen eten. Ook kapitein Oude Boerrigter en overste Hamelers, die nu commanderend officier troepen op de Kota Inten was, werden voor dit etentje gevraagd. Het is weer een erg gezellige avond in een goede vriendenkring geworden, met als slot nog de vertoning van een interessante film. Op maandag, 2 oktober, vond de inscheping van de 800 Holland-gangers plaats; de volgende dag zou daar nog een klein aantal passagiers bijkomen.

Vroeger heb ik al eens over de prima kwaliteit van de maaltijden aan boord van de Waterman verteld. Als we in een haven liggen nodigen we nogal eens iemand uit, die we daar op een vorige reis gebracht hebben en aan zo een invitatie wordt meestal graag gevolg gegeven. Zo had ik voor vandaag een officiers-echtpaar voor de lunch gevraagd en die bestond uit soep, hutspot met klapstuk, een tompouce en koffie. Wel, dat krijgt men hier in Soerabaja natuurlijk nooit en er is dan ook heerlijk van gesmuld. Zaterdag hadden we een soortgelijke aardige belevenis. Dat is altijd de dag van óf bruine bonen of capucijners met spek en uien. Nu was er in Soerabaja een overste gestationeerd, die we ook eerder aan boord hadden gehad en van wie we wisten dat hij dit kostje zo graag lustte. We besloten hem een telegram te sturen en dat luidde: "Het is weer Zaterdag, dus bruine bonen met spek en uien". Wel, de overste was tegen lunchtijd prompt aanwezig! Dinsdag, 3 oktober, zijn we in de loop van de middag naar Priok vertrokken. Wegens plaatsgebrek aan de kade mochten we daar pas donderdagmorgen binnenkomen. En dat terwijl de Waterman maar 22 tot 24 uur over deze reis behoeft te varen. In ieder geval zouden we hier tot zaterdag blijven liggen. In de loop van dezelfde ochtend gingen alle passagiers ook al van boord.

De derde reis naar Menado. Vandaar weer naar Soerabaja.

Zaterdag, 7 oktober, zijn we met 1400 Menadonese passagiers aan boord vertrokken en evenals op de vorige reis was het weer een bonte menigte van mannen, vrouwen en kinderen met een enorme hoeveelheid bagage en dieren. Onder de grote schare kinderen waren meer dan 100 baby's en dit deed ons besluiten de moeders met de jongste baby's in het hospitaal onder te brengen; als grens stelde de dokter twee maanden. Direct na het vertrek werd een speurtocht door de ruimen en over de dekken gehouden en dan volgde steeds, als we weer zo een kleintje ontdekten, de vraag aan de moeder "berapa boelan?" (hoeveel maanden?). Nu vonden wij het als mannen natuurlijk helemaal niet gemakkelijk vast te stellen of een baby twee of drie maanden oud was. En de moeders, die een plaatsje in het hospitaal lang niet gek vonden, zullen vast wel wat

gesmokkeld hebben. Doch in het hospitaal was er gelukkig vrij wat ruimte, zodat ook die smokkelwaar er wel bij kon. En verder verheugden de passagiers zich bij voorbaat op een luxe vierdaags reisje. Spoedig liepen ze dan ook al in hun fleurige kledij rond. Wat hadden we weer een prettig en gezellig volkje aan boord. Ze zijn op hun manier wel altijd druk bezig en maken dan heel wat rommel, doch daar zijn we aan gewend en als we straks in Menado zijn zullen we wel weer een grote schoonmaak organiseren. Dit reisje zou niet alleen een prettige reis worden, doch ook een vruchtbare. Liefst vijfmaal streek de ooievaar op de Waterman neer om een vrachtje af te leveren en dat ging vaak zo haastig, dat de dokter amper tijd had het in ontvangst te nemen, het kon gebeuren dat hij ineens uit de eetzaal naar de operatiekamer geroepen werd met de mededeling dat er ergens een kind op komst was, om een half uur later zijn maaltijd weer te komen voortzetten. Vanwege die vijf nieuwe wereldburgers hebben we toen maar een grote hut als speciale verblijfplaats voor die gelukkige moeders met haar baby's ingericht. Het was gewoon een genoegen om daar zo nu en dan eens een kijkje te gaan nemen. Het nieuwe kroost lag in twee bedden bij elkaar: vier jongetjes en één meisje, allen mooie kindertjes. Wat waren die moeders trots en wat was het leuk eens met ze te praten: "Anak bagoes, hèn"(mooi kindje, hèn)? De zeer jeugdige moeder lachte blij: "Saja toewan" (ja, mijnheer). "Anak jang pertama?" (is dit je eerste kind?). Aan een wat oudere moeder vroeg ik hetzelfde en toen was het antwoord: "jang ke sembilan" (het negende kind). De ouders die zoiets helemaal niet gewend waren, stonden verbaasd over de uiterst zorgvuldige behandeling, die de moeders en baby's kregen. In de kampong lopen en werken die vrouwtjes na één of twee dagen al weer. Met één baby, die aan boord geboren werd, ging het helaas mis. het was een zeven-maands kindje met een gewicht van anderhalf pond. Omdat we geen couveuse aan boord hadden werd het in een extra verwarmd doosje gelegd, het overleed echter enkele uren later. Volgens de dokter zou het toch ook in een couveuse niet in leven zijn gebleven. Van woensdag 11 tot zaterdag 14 oktober hebben we op de rede te Menado gelegen. De beide eerste dagen hadden we nodig om al onze passagiers met hun bagage en vee aan land te brengen, waartoe twintig grote prauwen vol naar de kade moesten worden gesleept, Mede vanwege de vele zieken, kraamvrouwen en baby's was deze wijze van afvoer lang niet gemakkelijk. En ook nu weer voelde onze vaste staf zich gelukkig hierbij de helpende hand te mogen bieden. Dit afwisselende en fijne werk deden we graag. Vrijdag kregen we een corveeploeg van 60 Menadonezen, die het schip een grondige schoonmaakbeurt hebben gegeven. En daarna hadden we zaterdag nog de gelegenheid een tripje te maken; de commandant van het doorgangskamp was namelijk zo vriendelijk ons een busje ter beschikking te stellen, weliswaar een gammel busje met houten banken en kapotte ramen, waardoor het stof naar binnen woei, maar we waren er toch blij mee. We hebben dezelfde tocht gemaakt als de vorige keer, dus door de Minahassa en rond het Meer van Tondano en van de prachtige natuur hebben we ook deze keer weer intens genoten. Ook hebben we de prettige ervaring opgedaan, dat de mensen hier nog steeds erg Hollandsgezind zijn; overal waar we kwamen waren ze beleefd en vriendelijk. Van de vele militairen die we hierheen hebben vervoerd heb ik er nog enkele ontmoet en gesproken. We zagen hen onderweg of ze werkten weer als tani (boer) op hun land, vaak nog in de oude soldatenuiform. Bij het meer kwamen we er ook enkele tegen en ineens hoorde ik toen zeggen: "Toewan majoor dari kapal Waterman ada" (dat is onze majoor van de Waterman) en weer waren er hartelijke gesprekken en handen te drukken. De mensen zijn hier gelukkig. Ze hebben weinig zorgen. Hun eenvoudige huisjes bouwen ze zelf van hout, bamboe en atap; 't kost maar weinig. Huisraad en kleding hebben ze haast niet nodig, hoewel ze voor bijzondere gelegenheden altijd een keurig pakje achter de hand hebben. Zelf verbouwen ze de nodige rijst, ze vangen wat vis en de klappers en pisangs groeien voor het grijpen in de bergen. Behoeften hebben ze verder niet. Miet hun vele kinderen leven ze in hun eenvoud overgelukkig; tevredenheid en geluk stralen van hen af. Deze mensen zijn te benijden. Zaterdagavond, 14

oktober, zijn we, zonder passagiers, naar Soerabaja vertrokken.

Weer vijf dagen in Soerabaja. Trip naar Malang en Lawang. Dan naar Priok.

Toen we dinsdagmorgen, 17 oktober, te Soerabaja aankwamen, was het daar maar erg ongezellig; er lag geen enkel schip aan de kade en dat in de grootste haven van Indonesië. Vijf dagen zouden we hier in die hitte moeten blijven liggen terwijl we niets te doen hadden. En het schip was zoals gezegd in Menado al schoongemaakt. Doch de volgende dag hadden we ineens een meevallertje, want toen we om de terugreis te bespreken bij een militaire instantie moesten zijn, werd ons daar een auto aangeboden en daarmee hebben we toen direct maar weer een tripje naar Malang en Lawang gemaakt. De route en deze plaatsen, waar vroeger veel gepensioneerden gingen wonen, hebben we al eerder beschreven en daarover zullen we dus niet weer uitwijden. Wat we deze keer in Malang opmerkten was, dat de gedenknaald, die de Nederlanders destijds ter ere van onze gesneuvelde militairen hadden opgericht, er niet meer stond. Dit tekent wel weer de mentaliteit van de terroristen, die zich aan deze grafschennis hadden schuldig gemaakt. De nog resterende tijd hebben we merendeels besteed om vrienden en bekenden in Soerabaja te bezoeken en ons wat nader te oriënteren over het leven, zoals dat daar nu is. We vernamen dat de Nederlanders zich hier ook niet meer zo gelukkig voelen; nu onze militairen grotendeels zijn vertrokken is er weinig bescherming over. Het is gewenst een wapen mee te nemen als je met de auto op stap gaat. Het rijden langs stille of onbekende wegen wordt, anders dan in konvooi, afgeraden. Diefstal is aan de orde van de dag en dat komt mede, omdat alles zo peperduur is geworden. De winkels en café's zijn leeg. Het wemelt van de bedelaars, mannen zowel als vrouwen en kinderen. En ook van straatverkopers, die vooral doeken, houtsnijwerk en sigaretten te koop aanbieden. Ze hebben vaak draagbare kraampjes bij zich, die ze 's avonds met een oliepitje kunnen verlichten. En dit alles zagen we in de hoofdstraat van Soerabaja. Maar er zijn Nederlanders die ondanks alles toch blijven. Dat zijn ook nogal eens doktoren. Medische hulp is eveneens erg duur geworden, doch onze dokters hebben een bijzonder goede naam en de bevolking wil hun hulp dan ook beslist niet graag missen. Op zaterdag, 21 oktober, kregen we in totaal 140 passagiers aan boord met bestemming Priok en daarmee zijn we de volgende morgen vertrokken.

Voor het laatst in Priok en Batavia.

Maandagmorgen, 25 oktober, lagen we al weer aan de kade te Priok, waar onze passagiers dezelfde ochtend van boord gingen. We vernamen dat we hier nog een week zouden blijven om daarna op 30 oktober in konvooi met de Johan van Oldenbarnevelt naar Nederland terug te keren. In die tussentijd zouden we weinig te doen hebben. Erg prettig vonden we dat niet, temeer omdat we ook nog drie dagen op de boeien zouden moeten liggen met als gevolg weinig mogelijkheid van communicatie. Gelukkig kregen we die dagen nogal wat bezoek; ook Herman Van Dijk liet zich enkele malen zien. Veel bijzonders is er over deze week niet te vertellen. We zijn enige malen naar Batavia geweest, doch het vervoer was slecht en het was ook lang niet veilig, vooral 's avonds langs de stille Priokweg. Je liep de kans aangehouden te worden en je jeep kwijt te raken. In veel auto's plachten daarom gewapende militairen mee te rijden. De beide avonden die ik aan vriendenbezoek besteedde kreeg ik ook militair geleide mee. En verder zijn we maar rustig aan boord gebleven; nergens kon je het beter krijgen en daar had je ook je vrienden. Maandag, 30 oktober, was het de dag van inscheping en toen kregen we 1067 passagiers aan boord en wel het 455e bataljon infanterie plus detachementen Koninklijke Marine, Koninklijke Landmacht, Koninklijk Nederlands-Indisch leger, 50 arrestanten en nog wat individuen. Gedurende de gehele reis zouden we de Johan van Oldenbarnevelt moeten konvooieren en in verband daarmee ook

Belawan en Colombo aandoen. Mede omdat de Waterman heel wat sneller is dan de Johan zou onze vaartijd zeker enige dagen langer duren dan normaal. Het verblijf in Indonesië loopt ten einde. We hebben een prachtige interinsulaire reis gemaakt. We hebben 12500 passagiers vervoerd en daarvoor meer dan 17000 zeemijlen (30000 kilometer) gevaren, waarbij 32 maal een haven werd aangedaan. We hebben passagiers van de meest uiteenlopende aard gehad. We hebben veel lief en leed meegemaakt: dertien kinderen werden geboren, acht passagiers kwamen te overlijden. We hebben ook alle ellende meebeleefd die over veel mensen was uitgestort. Doch we hebben eveneens ervaren en dat heeft ons diep getroffen hoe gemakkelijk het voor eenvoudige mensen kan zijn innig gelukkig en tevreden te zijn. Ter verdere oriëntatie over dit interinsulaire vervoer is als bijlage een specificatie toegevoegd. Daarbij wordt hier reeds vermeld, dat de afkortingen van-de rangen betekenen: officieren, adjudant-onderofficieren, sergeant-majors, sergeanten, korporaals en soldaten. Voorts zijn er de afkortingen voor vrouwen, onbekend en bedienden.

De thuisreis via Belawan en Colombo. Konvoovaren. Herinneringen.

In de middag van 30 oktober verlieten we Priok met een kleine 1300 passagiers aan boord. Onze vaste staf was aangevuld met legerpredikant Ds Den Boer en aalmoezenier Stokman.

De nacht vóór het vertrek hadden we het schip laten versieren; bij de valreep, op het dek en in de eetzaal stonden bovendien vlaggen. Voor velen was het vertrek naar Holland immers een feestelijke dag en dus moest het schip ook een feestelijk aanzien hebben. Was het voor mij ook een blijde dag? Vermoedelijk zou deze reis wel de laatste zijn. Sinds 1946 had ik gevaren en enorm veel gezien en beleefd. Wat een prachtige vriendschappen waren er ontstaan, zowel met de leden van onze vaste staven alsmede de scheepsofficieren en bemanning waarmee ik had gevaren. Maar hoe prettig was ook de kennismaking met vele passagiers en daaronder zeker niet te vergeten de Indonesische passagiers, als de Ambonezen, Menadonezen en Timorezen. Met veel van deze mensen, die toch merendeels een onzekere toekomst tegemoet gingen, heb ik gesproken en hun lief en leed ging ook mij ter harte. Maar praktisch nimmer heb ik iets anders dan vriendelijkheid en goedheid van hen ondervonden. Ook toen ik vrij lang in het hospitaal lag kreeg ik daar een liefderijke verzorging. Ik ben van deze mensen gaan houden. Ik kan alleen maar dankbaar zijn voor die heerlijke jaren, die nu ten einde lopen. Die jaren waarin ik practisch vrij was naar hartelust te organiseren en iets voor al die mensen te kunnen doen en zijn. En dan denk ik aan die kinderfeesten op Sabang, die ik nooit zal kunnen vergeten. Hoe zou ik dat land, met overal weer die prachtige natuur, hoe zou ik Buitenzorg, Bali, Tretes, Malino en de Minahassa kunnen vergeten? Oneindig heb ik genoten van de bergen en de bossen, van de meren en de steeds weer mooie zee. Weemoedig word je als je je indenkt dat je van dit heerlijke land en van deze mensen afscheid moet nemen, misschien voor goed. Het ogenblik van vertrek is dan ook zwaar. Indonesië, het ga je goed; ik wil je graag terugzien. Tabeh! Na het vertrek hebben we eerst een tijd buitengaats gelegen om op de Johan van Oldenbarnevelt te wachten, die we dus moesten begeleiden en die twee uur later zou vertrekken. Samen zijn we toen, tussen Sumatra en Banka door, naar Belawan gevaren, waar we op 2 November aankwamen. Broederlijk lagen we naast elkaar op de rede; wij hadden daar niets te doen, doch de Johan kreeg er passagiers aan boord. Nadat die met bootjes waren aangevoerd hebben we de reis naar Colombo voortgezet. De dienst aan boord liep al weer gauw tot tevredenheid. Na het vertrek was ook direct met de organisatie van de geestelijke verzorging en de recreatie begonnen. Van alle kanten was de medewerking prima. Het was weer ouderwets gezellig. De volgende morgen passeerden we Sabang, het plekje van de allermooiste herinneringen, en daarna werd koers gezet naar Colombo, hetgeen nog twee dagen varen zou zijn. Doch daar aangekomen, hadden we pech, want we kwamen aan de boei en

hadden geen kans even aan de wal te gaan. In de haven was er echter veel vertier; er kwamen koopmansbootjes langs en er werden heel wat souvenirs verkocht. In de loop van de nacht zijn we weer vertrokken en toen werd koers gezet in de richting van Minecoy.

Maandag, de 6e november, was onze populaire Ds Den Boer jarig, hetgeen we toevallig wisten. Zonder dat hij er ook maar enig vermoeden van had hebben we toen wat plannen gemaakt om hem een prettige avond te bereiden. De rooksalon werd versierd, onze chef-kok maakte weer een van zijn fameuze taarten en alle officieren gaven een bijdrage, genoeg voor drie consumpties per persoon. 's Avonds na zijn avondsluiting, vroeg ik de dominee even voor een nabespreking mee naar de rooksalon te gaan. En daar trof hij toen tot zijn grote verrassing niet alleen een 50-tal officieren, doch ook de gehele vaste staf en de gezagvoerder met zijn scheepsofficieren. Direct na binnenkomst werd hij toegezongen en daarna overhandigde de chef-kok hem de taart en werd met het serveren van de koffie begonnen. Nadat de jarige vervolgens van verschillende kanten in het zonnetje was gezet bood de gezagvoerder een borrel aan. En die werd later dus gevolgd door de drie vrije consumpties. Onze accordeonist bracht zo nu en dan wat gezellige muziek ten gehore en er werd blij meegezongen. Over en weer werden herinneringen aan de diensttijd opgehaald en dat gaf vaak veel vrolijkheid. En zo hadden we met elkaar een bijzonder gezellige avond die tot het middernachtelijk uur voortduurde. Doch behalve vreugde was er ook leed; in deze dagen brak er namelijk een dysenterie-epidemie uit en die leek vrij ernstig. Onze hospitalen met 46 bedden in totaal waren te klein, want we hadden ineens een honderdtal zieken. Alle opvarenden moesten twee dagen sulfa-tabletten innemen en werden op een dieet van droge rijst, toast en thee gesteld. Voorts werden er hygiënische maatregelen voor wat het gebruik van de toiletten betreft genomen. Daar zou de gehele dag een schoonmaakploeg actief zijn. Iedereen werkte mee en op de 10e november was de epidemie tot staan gebracht; er kwamen toen geen nieuwe gevallen meer bij. Het dieet kon wat worden verzacht. Nog een dag later was de situatie weer normaal.

Diezelfde dag passeerden we Aden en daarop volgde dan de Rode Zee, hetgeen drie dagen lang een puffende hitte betekende. De volgende dag was het zondag. De gebruikelijke kerkdiensten werden gehouden; dat zij deze keer extra druk bezocht waren en er veel dankbaarheid van uitstraalde ligt wel voor de hand. Op 14 november hadden we Suez bereikt en toen lag het Suezkanaal voor ons, dat we samen met de Johan van Oldenbarnevelt invoeren. Dit konvooi had tot dusver geen problemen opgeleverd; wel vonden onze thuisvarenden het niet altijd even prettig, dat we onze snelheid steeds aan die van de langzamer varende Johan moesten aanpassen, hetgeen op de gehele reis nog al wat vertraging zou betekenen. Over de vaart door het kanaal en het oponthoud van enige uren te Port Said zullen we hier niet verder uitwijden omdat de ondervindingen niet anders waren dan op vorige reizen. En dan ligt het laatste traject voor ons, te weten van Port Said naar Rotterdam. In de ochtend van 16 november begon de vaart door de Middellandse Zee, die vijf dagen zou duren. Na de 18e 's middags Malta en de 20e 's morgens Algiers gepasseerd te zijn, hadden we 21 november Gibraltar en daarmee de Atlantische Oceaan bereikt. Hoewel er steeds volop recreatie aan boord was wilden we toch ook nog een sinterklaasfeest organiseren en dat had op 20 november plaats. Bij die gelegenheid werden niet alleen onderling verschillende cadeautjes uitgewisseld doch wilde men ook aan de scheepsleiding iets aanbieden. Bij wijze van dank en als afscheidcadeau ontvingen alle scheepsofficieren en ook de chef-kok toen namens de passagiers een mooi parelmoeren sigarettenkistje. Ook op deze reis hebben de passagiers weer graag meegedaan aan onze bijzondere acties, met als resultaat dat aan het Prinses Margrietfonds en het Rode Kruis een aardig bedrag kon worden overgemaakt. Hadden we in de Middellandse Zee nog mooi en rustig weer, na Gibraltar werd het koud en kwam er heel wat deining met als gevolg vrij veel zeezieken.

Doch bij het naderen van Het Kanaal kregen we gelukkig weer zacht weer en een kalme zee.

In de vroege ochtend van 25 november hadden we Hoek van Holland bereikt en enige uren later lagen we aan de kade te Rotterdam. Wat een ontroerend ogenblik was het toen voor onze militairen die zo lang weg waren geweest hun familie en vrienden terug te zien; ze waren behouden en weer veilig thuis.



En voor mij zou dit de laatste reis zijn en het einde van vijf jaar troepenavaren.

~~~~~

## Bill Buldozer en Barend Barbergreene

Zij kenden elkaar reeds uit het aloude Holland, waar zij beiden werkzaam waren bij de M.O.G. (Maatschappij van Ondernemende Graafwerken). Daar het werk bij genoemde maatschappij onder mijnend werkte op hun beider geestesgesteldheid, keken ze uit naar iets anders. En toen dan ook hun door het graven getrainde oog viel op de zorgelijke slagzin: "Zorg datje er bij komt", besloten ze de marine ook een kans te geven. Ze draafden op bij een ambtenaar ter zee, die voor zulke ronselgesprekken een zeer illusoir kamertje had doen inrichten in één van de 144 gebouwen die onze bescheiden bloedeigen ministerie van marine rijk was.

Tot hun ontstellende vreugde vernamen Bill en Barend dat er bij de marine ontegenlijk veel graafwerk te doen was; zij het níet ondernemend. Dit echter mocht de pret niet drukken en na een kwartier verklaarde de heer ter zee, dat de zaak gebeiteld was.

Na twee weken ontvingen zij een nogal ingrijpend telegram."

**BILL BULDOZER EN BAREND BARBERGREENE BESTEMD BIAK."**

Toen Bill dit met zijn alom bekende grafstem had voorgelezen, uitte Barend de welhaast klassieke woorden: "Ze hebben ons gelijkmd". Het is verder onnodig te vermelden dat de tropentoelage van beide klanten met spoed in de zakken van een niet nader te noemen firma "H'kens" belandde, reden waarom u ze thans hier te lande in zo'n scharrig tenue ziet rondpersen.

De Koninklijke Marine had alles uitstekend gepland! De militaire vorming aan beide heren zou gedurende de vliegreis gegeven worden door een oude sergeant der mariniers, die nog 13 punten nodig had om majoor te worden.

De "plane" had de kakken nog niet op de baan gezet of Bill en Barend moesten het bokketuig over de schamele schouders hangen en een spuit in draaghouding (een halve handbreedte voor de gepoetste koppelplaat) nemen.

Het programma was druk bezet, maar zeer efficiënt. In Rome de doodgewone infanterie-exercitie; te Cairo (04.00uur 's-ochtends) schildwachtdienst; in Karachi (45 graden Celcius) compagnie-school; in Bangkok smulden ze van een portie velddienst, terwijl te Manilla het bajonetvechten werd beoefend.

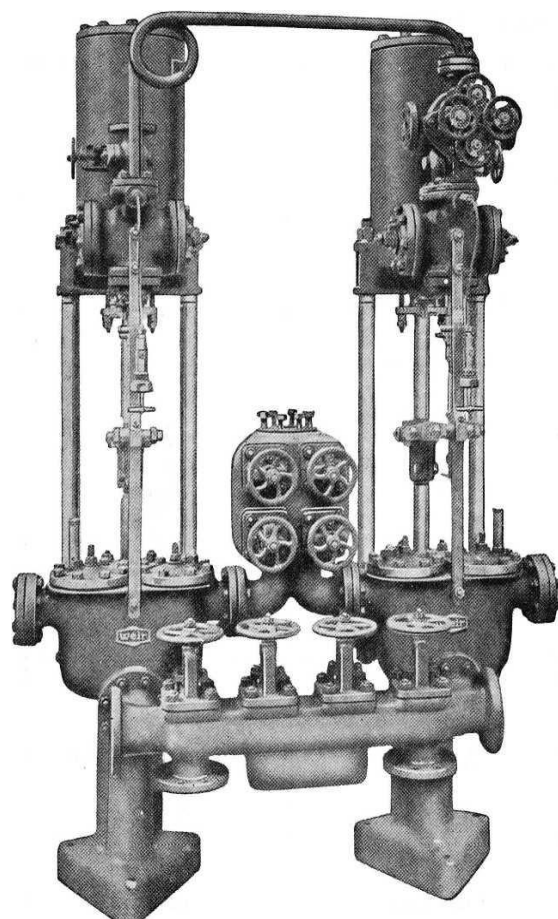
Toen het vliegtuig moeizaam te Biak landde, stapten er dan ook twee fanatieke militairen uit. Het heilige vuur brandde in hun ogen. Het bleek al dadelijk dat ze voor dit scharrige eiland véél te militair waren, want toen zij de volgende morgen met model vliegdekken en gepoetste spatoes, met hun Bulldozer en Barbergreene rechts- gericht op de linkervleugel van het baksgewijs aantra- den, weigerde de schipper hun "militaire glimlach" te beantwoorden.

Bill en Barend hadden erg primitieve ideeën. Zij dachten al dat de bodem van genoemd eiland nog maagdelijk was. Toen Barend een dertigtal meters “proefsleufde” waren de gevolgen interessant. Hij raakte in de gauwigheid een aantal draden en leidingen die vele voorgangers daar moeizaam hadden neergelegd, met als resultaat, dat de watervoorziening stilstond, de dieselcentrale uitviel, het bier in de kantine 2 cent duurder werd, de Super-Connie 24 uur te laat kwam en het recreatierijden werd beperkt.

Uiteraard kwam Barend zich zelfers tegen in het hotel “Stoot je hoofd niet”, waar hij ruimschoots de gelegenheid kreeg (met vermindering van kost en kadje) om het leidingenplan van Biak te bestuderen. Ondergetekende herinnert zich nog deze KW-ers die zich wel iets meer (konden?) permitteren dan de “gewone Jannen”. Zo waren deze parttime marinemannen evenals de fulltime profs, niet elke dag ingenomen met de eigenlijk traditionele “goede hap” bij de Navy. Nieuw Guinea was wel even wat anders.

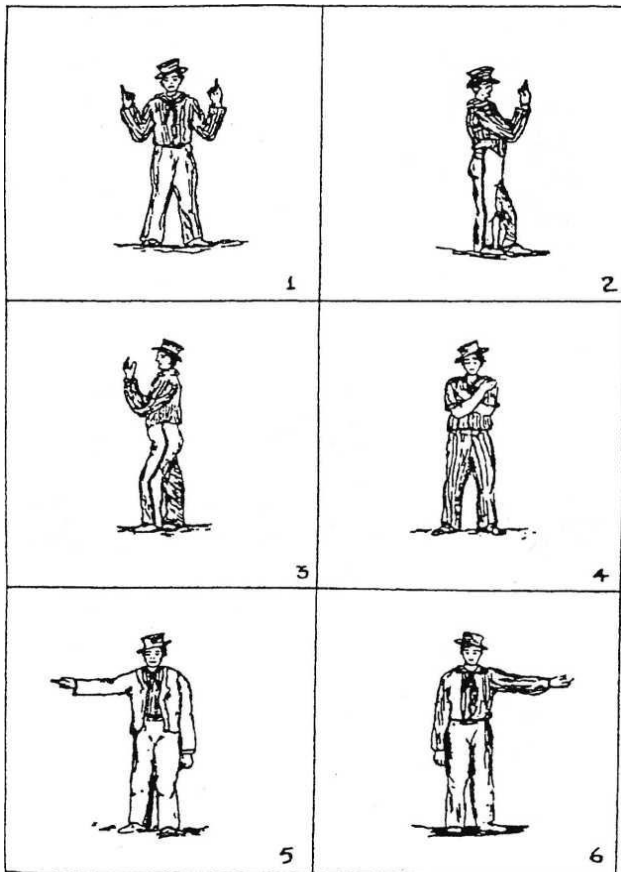
Toen weer eens de “tennisballen” uit blik van de firma Van de Berg en Jurgens op de bakstafel werden voorgeschoteld, gingen enkele van deze KVV-ers naar hun materieel (bulldozers) en ploegden zich door de karang naar de hut (lees bungalow) van de commandant. Er werd een “peuk staaldraad” om de hut gelegd en vervolgens op deskundige “Smit-Tak-wijze” aan één der bulldozers vastgehaakt. Op een spandoek (ja, toen ook al) stond met grote letters de noodkreet zeer dwingend: “Beter vreten of de hut gaat de zee in”. Het onderkomen van de commandant stond namelijk pal aan zee, ongeveer 3 a 4 meter boven de waterspiegel. De dreiging werd na enkele toezeggingen en concessies afgewend en ook de “ouwe hap” profiteerde mee van een tijdelijk wat aantrekkelijker “warme hap”.

Bron: Chris Marks †



**HET VOLGEN VAN TELEGRAAFORDERS.**

**10**



In het begin van de stoomvaart moesten de orders tussen de brug en de machinekamer in gebarentaal worden doorgegeven. De afbeelding toont het systeem van kapitein ter zee Sir John Ross met de betekenissen.

1. start de machine 2. langzaam 3. achteruit 4. stop 5. stuurboord 6. bakboord

Daarna werd de machinekamer-telegraaf uitgevonden en voor gesprekken tussen de brug en de machinekamer kwam een spreekbuis. Hier volgt zo'n gesprek.

"Hallo brug, hier de machinekamer" klonk het door de spreekbuis op de brug.

"Hallo machinekamer, hier de brug. Wat is er?"

"We moeten vaart minderen, want de voedingspomp is vastgelopen"

"Niet zo mooi. We zullen de telegraaf op STOP zetten. Hoelang duurt het?"

"We hopen ongeveer 10 minuten." was het antwoord uit de machinekamer.

Na 10 minuten kwam het HMK met enige druppels op zijn voorhoofd op de brug van Hr.Ms. Ternate. De kust in Straat Sele bij Sorong in Nieuw Guinea was gelukkig nog niet vlakbij. Maar de vaart was wel bijna uit het schip. "Het is weer in orde" zei hij. De commandant vroeg wat er gebeurd was. Het HMK vertelde dat de voedingspomp van de ketel in onderste stand was blijven staan.

De afbeelding toont een vernuftige voedingspomp met een laag stoomverbruik. Maar als het waterniveau in de ketel op peil was, moest de pomp tergend langzaam op en neer blijven gaan. De pomp kreunde daarbij en de zuiger kwam soms niet meer omhoog. Het was dan een hele toer de pomp weer aan de gang te krijgen. Met een houten hefboom en met veel krachtsinspanning moest eerst de zuiger omhoog gebracht worden en als de hulpschuif dan in de goede stand werd gezet, wilde het wel weer lukken.

"Zijn er dan geen betere pompen?" wilde de commandant weten.

Wel op turbineschepen die met oververhitte stoom werken, vertelde het HMK. Maar wij hebben verzadigde stoom vanwege onze triple-expansie machines. Hier aan boord is allemaal armen- en benenwerk.

"Het is pas de eerste keer dat de machinekamer het laat afweten. Zo erg is het ook weer niet." zei de commandant.

"Dat komt omdat de mensen beneden hun uiterste best doen de telegraaforders op te volgen. Die melden niet gauw aan de brug dat gestopt moet worden. Integendeel, er zijn enkele voorbeelden waarin doorgedraaid werd onder extreme omstandigheden." "O, ja. Vertel er eens een paar."

## **De hoofdcirculatieleiding scheurt tijdens een actie.**

Het is alweer enkele jaren geleden dat onze Hr. Ms. Ternate de hoofdbatterij moest gebruiken in voormalig Nederlands-Indië. Het schip voer onder de kust van Sumatra toen het onverwachts beschoten werd. Het vuur werd beantwoord door het kanon op het voorschip. Tijdens deze actie werd volle kracht gevaren en bij het schieten trilde en schudde het hele schip. Er ontstond een scheur in de koelwaterleiding van de hoofdcondensor. Een tussenstuk wat als verteringsleiding diende had het begeven. Het zeewater spoot eruit. Eigenlijk moesten de schuiven dicht en de condensor worden afgezet. Maar dan zou ook een hoofdmachine stoppen. Men draaide door en de lenspomp ging bij. Er kwam echter meer water binnen dan werd uitgepompt. Wat nu?

Het was bekend uit de opleiding dat met een reep spek een scheur kon worden afgedicht, althans de lekkage zou verminderen. Maar waar haal je in de machinekamer spek vandaan? Een vindingrijke oplossing werd gevonden in de ronde vormen van een sergeant machinist. Hij trok zijn overall en onderbroek uit en ging op de leiding zitten. Zo heeft hij de scheur naar behoren afgedicht, terwijl het kleine zeegevecht doorging. Hij heeft zo uren gezeten en af en toe werd hem een mok koffie gebracht. Op de vraag of hij het kon volhouden antwoordde hij simpelweg: *"Ik zit wel lekker zo"*. Ondertussen werden de telegraaforders nauwgezet opgevolgd.

*"Zijn er nog meer van zulke verhalen'?"* wilde de commandant weten.

## **Een waterballet wat goed afliep.**

*"Elk geval is weer anders,"* zei het HMK.

In het najaar 1951 ging de lichte kruiser Hr.Ms. Tromp anker op in de baai van Gibraltar. De zee was helemaal bezaaid met grote wervelden. Het wier verstopte de condensoren binnen enkele minuten. De voormachinekamer moest al gauw stoppen. De hoofdcondensor moest geklaard worden nadat de grote schuiven gesloten waren. De achtermachinekamer stond onder leiding van een majoor-machinist. Die stopte de schroef niet, want hij begreep dat het schip dan in het werveld zou blijven liggen. De piepjonge en onervaren chef van de wacht in de voormachinekamer zag dat de achtermachinekamer doordraaide en belde op hoe dat kon. Hij kreeg geen antwoord en ging maar eens kijken.

Het was verbluffend wat hij zag. De majoor had de condensorluikjes geopend zonder de schuiven dicht te zetten. De luikjes waren ongeveer 30 cm in doorsnede met een scharnier en 4 knevels. Het zeewater golfde de machinekamer in. Overal lagen grote hoeveelheden wier. De lenspompen stonden volle kracht te werk, maar het water stond al aardig hoog in het scheepsvlak. Bovenop het water dreef een laagje stookolie. In het water stonden 4 stokers die al hun kleren hadden uitgedaan. Zij hadden zwarte vegen van de stookolie op hun witte blote lijven. Met een grote houten hefboom werd getracht een luikje tegen de waterstroom in zover dicht te krijgen dat de knevel konden worden aangedraaid. Maar dat lukte niet. De majoor stond boven op een bordes aanwijzingen te schreeuwen.

De chef van de wacht bezag het tafereel met groot wantrouwen. Hier werd een groot risico genomen, maar de majoor-machinist had de oorlog meegemaakt en had meer risico's gelopen.

De chef van de wacht ging weg nadat hij de majoor toevoegde op te bellen naar de voormachinekamer hoe het afliep. Er werd alsmaar niet opgebeld, maar wel volgde de achtermachinekamer de telegraaforders nauwgezet. Eindelijk kwam aan het einde van de wacht het verlossende telefoontje.

*"De achtermachinekamer heeft geen bijzonderheden."* werd gemeld. *"De hoofdcondensor is geklaard"* volgde er laconiek achteraan.

De chef van de wacht ging met kloppend hart naar achteren om zich te overtuigen. Tot zijn grote verbazing zag de machinekamer er uit alsof er niets gebeurd was. Het scheepsvlak was schoon en droog. Nergens was meer wier te zien. Maar het mooiste gezicht waren de 4 stokers. Zij waren allemaal gewassen en gekamd en hadden schone overalls aan. Zij stonden te glunderen als grote kinderen. Alleen de achtermachinekamer had immers nauwgezet alle telegraaforders opgevolgd en ervoor gezorgd dat het schip het wiereveld was uitgekomen. De majoor nam met een veelzeggende glimlach en ietwat verlegen het complimentje in ontvangst, alsof hij zeggen wilde: "Ach mijnheer, ik weet wel wat ik doe, dat kunt u aan mij overlaten."

*'Dit is een pracht verhaal. Jullie hebben toch wel bijzonder personeel in de machinekamer. "* zei de commandant.

Dat heb ik niet vaak gehoord op de brug, dacht het HMK. Maar het is waar dat de majoor-machinisten vaak uitermate bekwame mensen zijn. Zij kennen de installatie het beste vanwege hun grote ervaring. Toen zij voor de oorlog in dienst kwamen was er een grote selectie aan personeel. Alleen de allerbeste vaklui kwamen toen in dienst. Menig HMK is hen veel dank verschuldigd voor hetgeen zij door hun niet aflatende inzet en plichtsbetrachting hebben gedaan om de telegraaforders te blijven volgen.

## **Pauze.**

Het is tijd om te pauzeren, want alle verhalen kunnen niet in één keer worden uitgelezen. Een menselijk brein bereikt evenals stoom een verzadigingspunt.

*"Is er nog iets verteld tijdens de pauze<sup>1</sup>?"*

Ja, de vlagofficier technische dienst tevens hoofd werktuigbouw is op een werkbezoek geweest op de kruisers in afbouw in Rotterdam. Hij had een overall aangetrokken en ging beneden rondkijken. Daarbij stuitte hij op een luik dat was afgesloten met knevels. Een in de buurt aanwezige sergeant-machinist werd gezegd het luik open te maken, maar deze keek niet om en gaf als antwoord: *"Doe het maar zelf, je hebt toch niets aan je handen."*

Dat had nog nooit iemand tegen hem gezegd en hij was hoogst verbaasd. Even later keek de sergeant om en realiseerde zich wie hem dat had gevraagd. Hij verontschuldigde zich met de woorden: *"Neem mij niet kwalijk schout bij nacht, ik dacht dat u een werfiaan was,"* en hij maakte het luik open.



Het is met genoegen, maar ook met enige schroom dat ik meen te moeten voldoen aan de uitnodiging van de commissie 170 jaar Stoomvoortstuwung om iets te schrijven over de problemen met de stoomketels van Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau in de periode van november 1952 tot februari 1954. Met genoegen omdat ik van mening ben dat zeer weinigen van de uiteindelijke problemen op de hoogte zullen zijn, maar met schroom omdat na ruim 40 jaar mij een aantal details niet meer scherp voor ogen staan.

Begin oktober 1952 moest ik mij melden op de Rijkswerf als toekomstig HMK (Hoofd Machine Kamer) van Hr.Ms. Johan Maurits van Nassau die op de werf in reparatie lag. Het schip was aangewezen als aflosser van Hr.Ms. Piet Hein in Korea met als vertrekdatum begin november 1952. De Johan Maurits van Nassau was ongeveer drie maanden eerder uit Nieuw Guinea gekomen en had op de Rijkswerf een vrij uitgebreide reparatie ondergaan. Er werd in de maand voor het vertrek veel werk verzet, speciaal op het gebied van de bevoorrading, want wij zouden vrijwel verstoken blijven van regelmatige bevoorrading. Gelukkig was het een Engels gebouwd schip en wij zouden zo nodig kunnen proberen op de Royal Navy terug te vallen.



Hr.Ms. fregat Johan Maurits van Nassau in 1943 in Schotland gebouwd. 2 Triple-expansie machines. 5.500 IPK. Snelheid 20 mijl. 1325 ton. Het fregat heeft tijdens de oorlog escortedienssten verricht. Ging in 1952 naar Korea. Werd in 1959 voor de sloop verkocht.

Het openingsgambiet in de ketelaffaire viel op de dag voor het vertrek naar Korea tijdens de formele afmelding bij de SOMAT (Stafofficier Materieel) van Commandant

Zeemacht Nederland. Ik had onder de SOMAT gevaren op Hr.Ms. Karel Doorman en ook waren wij bij de uitleen- bemanning geweest op Hr.Ms. Tromp ten tijde van de officiële oprichtingsbijeenkomst van de NAVO in de baai van Penzance. Het onderhoud verliep derhalve in een zeer aimabele sfeer, maar het venijn zat in de staart. Bij het afscheid nemen zei de SOMAT: "O ja, ik moet je nog iets laten zien". Hij trok het onderste laadje van zijn bureau open en produceerde een paar stukjes doorgezaagde ketelpijp waarvan sommigen papierdunne plekken vertoonden. De pijpen waren getrokken voor periodieke inspectie en dienden afgekeurd te worden. De SOMAT zei dat er met geen mogelijkheid op korte termijn ketelpijpen geleverd konden worden door de Royal Navy en dus werden de pijpen per definitie goedgekeurd. De

SOMAT kon niets anders doen dan mij goede reis en geluk toe te wensen. Zoals aan het einde van dit verhaal zal blijken hebben we toch uiteindelijk geluk gehad.

Tijdens de afscheidsborrel met familie en bekenden op de middag van vertrek werd een van mijn jonge ondergeschikten door de chef van de wacht naar de longroom gestuurd met de mededeling dat stukken ketelbemetseling in de vuurhaard waren gevallen, hetgeen mogelijkernstige gevolgen zou kunnen hebben. Ik heb hem teruggestuurd met de mededeling dat we eerst ons officiële vertrek zouden afmaken en later, op de rede aangekomen, een nader onderzoek zouden instellen. Gelukkig bleek later dat waarschijnlijk een paar losse stukken steen naar beneden waren gevallen. De volgende morgen in het Engelse Kanaal sloeg de Weirs voedingspomp van de bij staande ketel muurvast. Zelfs met de bekende balk was er geen beweging in te krijgen en wij waren genoodzaakt over te gaan naar het andere ketelruim. Later bleek dat de vlakke schuif behoorlijk hol was en het eerste reparatieklusje voor de Japanse werf had zich aangediend. Een klein incident deed zich voor in het Suez Kanaal. We vertrokken laat in de avond in konvooi van de Bittermeren naar Suez. Door onopgehelderde oorzaak vergiste de loods zich in de verlichting van het Suez Kanaal en stuurde ons abusievelijk tussen een lichtopstand en de wal door. Wij namen de ondiepte op professionele wijze, een vlugge inspectie van het scheepsvlak wees uit dat er geen schade was ontstaan en we vervolgden onze weg.

De commandant was geen lachende derde. Hij moest zijn nachtrust opofferen om een proces-verbaal op te stellen ten behoeve van de Suez Kanaal autoriteiten. Het bleef rustig tot op de Indische Oceaan. Daar constateerde de arts dat een blindedarmoperatie bij een van de schepelingen noodzakelijk was op dezelfde tijd dat de BB triple-expansie machine een warmloper produceerde. Met beide mankementen werd deskundig afgerekend. Tussen Singapore en Hong Kong pikten wij een staartje van een tyfoon op. Bijliggen was het parool en het schip gedroeg zich als een zwaantje. Uiteindelijk konden we, zij het met een volgelopen kettingbak, onze reis vervolgen om met gejuich door Hr.Ms. Piet Hein in Hong Kong ontvangen te worden. Volgestopt met wijze raad en nuttige adviezen van de opvarenden van de Piet Hein diende de commandant zich enige dagen later aan in Sasebo voor zijn eerste briefing en wij gingen blakend van enthousiasme op onze eerste patrouille.

Bij aankomst op het patrouille terrein bleek dat dit in een ijsveld herschapen was. Middenin dobberde een fregat dat door ons moest worden afgelost. Zulks geschiedde en wij vervolgden onze weg, maar niet voor lang. Tegen het einde van de achtermiddag wacht kreeg ik een noodkreet uit de machinekamer dat de condensors warm werden. Al spoedig bleek dat bij gebrek aan een lage inlaat onze wierkasten vol zaten met ijs. Bovendien ontbrak ons een stoomaansluiting. Omdat we maar af en toe de machines konden gebruiken duurde het tot bijna het einde van de 2e platvoet voordat het schip was omgekeerd en open water was bereikt. Grote opluchting alom, behalve bij het machinekamerpersoneel, dat met twee lekke condensors zat opgescheept.

Na wat ketelwater te hebben gekregen van de Engelse kruiser die op station lag, werd de terugreis naar Sasebo aanvaard. Daar regelde de Captain(E) op een vlotte manier de reparatie met de Sasebo Shipyard Co. Alle condensorpijpjes werden op nieuw verpakt. Op zekere dag kreeg ik bezoek van de Chief Petty Officer Boilermaker (wij kennen deze functionaris niet, hij is hoofd-onderofficier ketelmaker). Hij vroeg toestemming om beneden te gaan kijken om zich op de hoogte stellen van de voortgang van de reparaties en van het ketel schoonmaken. Na enige minuten stond de goede man enigszins verbouwereerd in mijn hut en informeerde voorzichtig of

ik van plan was met de ketels in deze toestand verder te gaan. Volgens hem zou ik het einde van de rit gegarandeerd niet halen en hij stelde voor bij de Captain(E) te regelen dat wij op redelijk korte termijn naar Hong Kong zouden gaan voor een ketelreparatie. Ik heb hem verteld dat wij door de Koninklijke Marine waren uitgestuurd om een taak te verrichten en niet om weken in Hong Kong in H.M.S.Dockyard te gaan liggen. Na enig overleg werd besloten dat de CPO met Hong Kong zou regelen dat er een stel ketelpijpen speciaal voor ons gereserveerd zou blijven voor het geval dat. (Ik neem aan dat de CPO zo zijn eigen gedachten heeft gehad over de "Looney Dutchman").

De commandant was blij met deze beslissing want ook hij zag een verblijf in Hong Kong van een paar weken als zeer ongewenst.

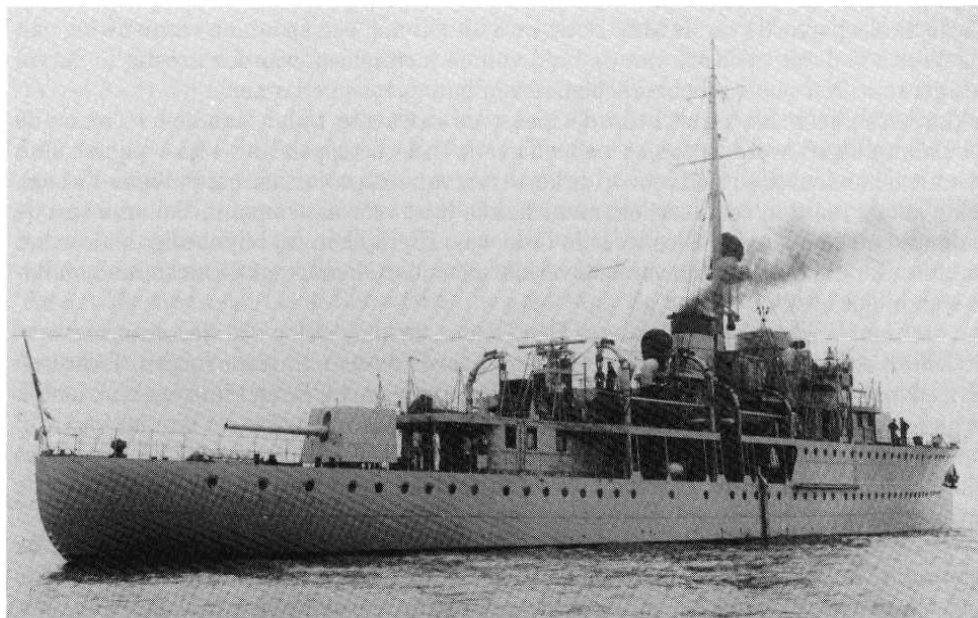
Het lekke ketelpijpen duiveltje begon enige patrouilles later voorzichtig de kop op te steken. Aanvankelijk werd dit als verontrustend ervaren, maar later werd het een routine zaak. Gelukkig bleef de situatie zodanig dat wij onze operationele verplichtingen op een volledig gave wijze hebben uitgevoerd. De komende ketel- schoonmaak periode in Hong Kong vervulde mij met zorg, hoe meer gerommel aan de pijpen hoe meer kans op lekkages later. Gelukkig is dit niet het geval geweest. Wel werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om een ruilmotor voor de motorsloep te bietsen, want onze motor was volledig onbetrouwbaar geworden. Tot mijn verbazing vierde de sloepenloods van H.M.S. Dockyard dit feit met een spontane vernieuwing van ongeveer een derde gedeelte van de huid van de motorsloep, wat ook ernstig in verval was geraakt. Het op de schobberdebonk leven had toch zijn charmes!

Lekke ketelpijpen bleven zich op de meest onverwachte tijden aandienen, maar de ketelruimploegen werden steeds behendiger in het afstoppen van lekke pijpen. Een spannend moment deed zich voor op de korte reis van Acapulco naar het Panama Kanaal. Beide ketels raakten een keer lek, maar ik kon juist voor aankomst in Panama aan de commandant melden dat alles weer in orde was. Hierop kon hij blijmoedig de door het Panama Kanaal autoriteiten vereiste verklaring ondertekenen dat de machine-installatie zich in goede staat bevond.

Van de Kaap Verdische eilanden naar Den Helder, de laatste hop. De slechte weersvoor- uitzichten en de ronding van Kaap Finistère baarde de commandant zorgen. Technisch advies kon ik hem niet geven en ik stelde daarom voor om bij Kaap Finistère aanzienlijk verder uit de wal te sturen dan normaal. Of hij dat gedaan heeft weet ik niet, maar hij was een uitstekend zeeman. Eerlijks halve moet ik vermelden dat, toen het schip paaltjes pikkend haar weg zocht, ik enkele nachten met mijn oor aan de spreekbuis van de machinekamer heb geslapen. Gelukkig allemaal voor niets.

Bij Hoek van Holland kwam de loods aan boord omdat in verband met ijsgang de betonning van het Schulpengat was opgenomen. We zouden derhalve de nacht voor de kust op en neer houden en bij daglicht opstomen naar de rede van Den Helder. We zouden , maar toen was de kaars finaal opgebrand. Kort na elkaar op de eerste wacht raakten beide ketels lek en ik moest derhalve de commandant meedelen dat het afgelopen was met onze reis. Bij gebrek aan alternatieven gaf de loods de uiteindelijke oplossing. Er was, zo stelde hij, een zeer zwakke Oostenwind en de getijdenstroom langs de kust gedurende de nacht zou minimaal zijn. Laat haar dus maar drijven en bestel een sleepboot voor morgenochtend. Een advies dat logisch was in zijn eenvoud en de commandant regelde het een en ander met de staf in Den Helder. Wij legden ons voor de laatste nacht te ruste met gemengde gevoelens. En zo werden wij de volgende dag per sleepboot in Amsterdam afgeleverd in handen van deels verontruste, deels verbaasde, maar zeer blijde familieleden.

Na enige dagen vervoegde ik mij bij de SOMAT in Den Helder om de reparatielijst te bespreken hetgeen geen problemen opleverde. Zelfs mijn verzoek om de krukas van SB triple-expansie machine te laten uitbouwen en controleren op verdenking dat hij krom was, werd vlot gehonoreerd. Ik was blij toen ik enige weken later bij de ADM (Amsterdamse Droogdok Maatschappij) door de draaiersbaas ontvangen werd met de mededeling dat de krukas inderdaad krom was.



De meer bekende flottielje leider Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau , droeg de naam Johan Maurits op de achtersteven. In 1933 gebouwd bij Kon. Mij. De Schelde. 2 triple-expansie machines, 4 Yarrow ketels. 2100 IPK. 15 mijl. In 1940 op de Noordzee tot zinken gebracht. Kanon 3 op halfdek is boven water gebracht en in 1994 geplaatst voor het KIM te Den Helder.

Ik kan mij voorstellen dat sommigen van u

denken dat ik met de nodige bedenkingen terugkijk op deze periode van grote en kleine perikelen. Welnu, niets is minder waar, want het schip op zich, een toegewijde bemanning, een geweldig fijne commandant en een interessante reis maken voor mij de reis tot een "Jewel in the crown" van mijn marine loopbaan.

Tot slot een historische noot. In 1944 was ik HTD (Hoofd Technische Dienst) van de motortorpedoboten op de basis Pareira in Curaçao. Kort nadat het eerste straalvliegtuig bij de R.A.E operationeel werd, heb ik gecorrespondeerd met Rolls Royce over de mijn inziens logische toepassing van gasturbines in motortorpedoboten. Enige weken later kreeg ik een briefje terug van Rolls Royce waarin (wegens de censuur bedekte termen ) werd aangegeven dat men daar inderdaad aan ging werken. Ik ben blij te zien dat de gasturbine nu volledig de stoomturbine heeft verdrongen in de bovenwaterschepen.

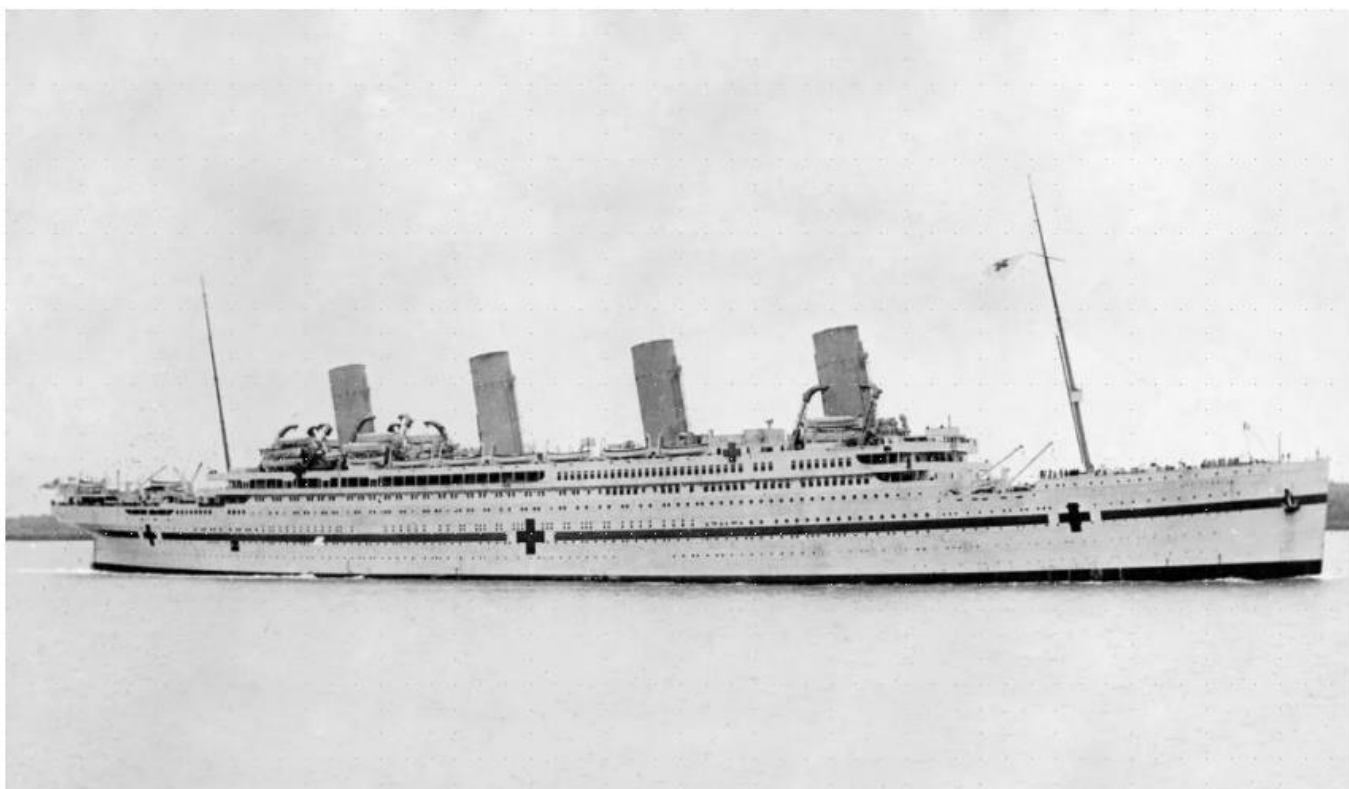
WORDT  
VERVOLGD

Het Ga U Goed!

# Charles Alfred Bartlett en de ondergang van de HMHS Britannic

Zusterschip van de Titanic zonk tijdens de Eerste  
Wereldoorlog

Auteur: Rudi Schrever



Hospitaalschip HMHS Britannic tijdens de Eerste Wereldoorlog

**Charles Alfred Bartlett zal wellicht steeds herinnerd worden als de onfortuinlijke kapitein van het hospitaalschip HMHS Britannic dat in 1916 na een hevige explosie voor de Griekse kust in de golven verdween. Lange tijd bleef het onzeker of het schip werd getorpedeerd of in botsing kwam met een mijn. Pas recent werd duidelijk wat er precies gebeurde. Het relaas:**

## **Bartlett's jeugd en jonge jaren**

Charles Bartlett werd op 21 augustus 1868 geboren in Londen. Reeds op jonge leeftijd raakte hij gefascineerd door de zee en toen hij twintig werd nam hij dienst bij de "*British India Steam Navigation Compagny*", een bedrijf dat instond voor het post- en goederenverkeer tussen Calcutta en Rangoon. In 1893 trad Bartlett als officier toe tot de "*Royal Naval Reserve*" en het jaar daarop ging hij aan de slag bij de *White Star Line*, één van de grootste Engelse rederijen die zich gespecialiseerd had in luxe overtochten voor passagiers tussen het Verenigd Koninkrijk

en de Verenigde Staten. Bartlett maakte er al gauw promotie en werd in het hoofdkantoor te Liverpool aangesteld als maritiem en logistiek verantwoordelijke.

## Het verdere verhaal

In april 1912 haalde de rederij ongewild alle krantenkoppen toen haar vlaggenschip, de **Titanic** op enkele honderden kilometer van de kust van Newfoundland in aanvaring kwam met een ijsberg en in nauwelijks drie uur verging waarbij meer dan vijftienhonderd opvarenden om het leven kwamen.

Het jaar voordien was men in opdracht van de White Star Line op de scheepswerf van "*Hartland and Wolff*" in Belfast begonnen met de bouw van een zusterschip van de Titanic, de HMS Britannic. Bij de tewaterlating op 26 februari 1914 was het drieënvijftigduizend ton wegend passagiersschip met zijn lengte van 269 meter en een breedte van 29 meter het grootste schip ter wereld in zijn genre. Het schip was ontworpen om in alle comfort plaats te bieden aan meer dan vijfduizend passagiers en moest bij het publiek de ramp met de Titanic doen vergeten.

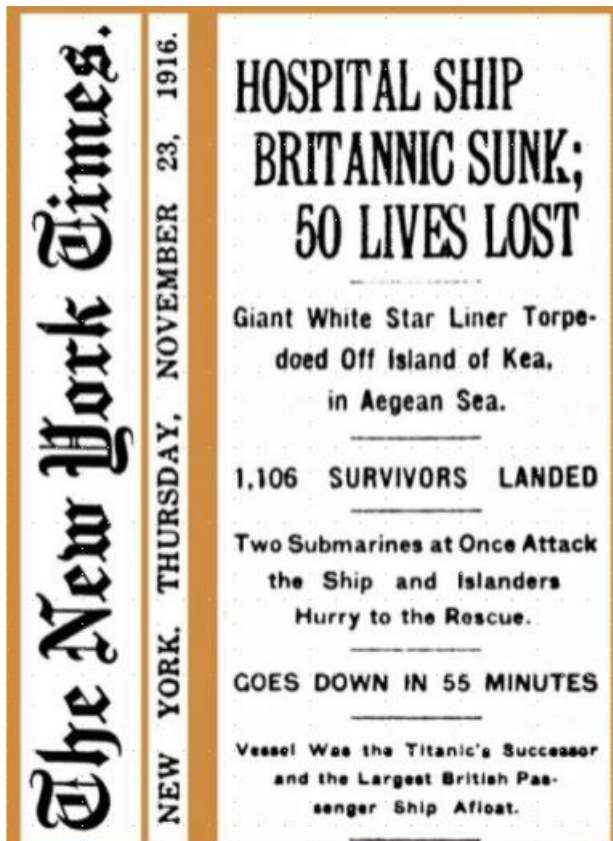
Het uitbreken enkele maanden later van de Eerste Wereldoorlog besliste daar echter anders over. De HMS Britannic werd als één van de eerste schepen door de Britse marine prompt gevorderd om als hospitaalschip te dienen. Begin 1915 was het schip dat inmiddels herdoopt was tot HMHS Britannic met accommodatie voor meer dan drieduizend patiënten klaar om onder bevel van Charles Bartlett ingezet te worden.



Charles Alfred Bartlett

## De ondergang van de HMHS Britannic

In het najaar van 1916 zette Bartlett met de Britannic koers richting Dardanellen om daar gewonde Britse soldaten aan boord te nemen. Wat op het eerste gezicht een routineopdracht leek, onttaarde al gauw in een nachtmerrie. In de vroege ochtend van 21 november deed zich aan boord ter hoogte van het Griekse eiland Kea een hevige explosie voor die de boeg van de Britannic over verscheidene meters openscheurde. De Britannic had geen schijn van kans en zonk vrijwel onmiddellijk naar de zeebodem. Op enkele ongelukkigen na wist Bartlett zich samen met het overgrote deel van de bemanning met de reddingsvloepen in veiligheid te brengen.



New York Times over de ondergang van de HMHS Britannic. Hier wordt melding gemaakt van een aanval door twee onderzeeboten, 21 november 1916.



Ondergang van de HMHS Britannic

Het nieuws van de ondergang van de HMHS Britannic veroorzaakte aan geallieerde zijde heel wat speculatie. Zo rees al vlug de vraag of het hospitaalschip op een mijn was gelopen of door een Duitse onderzeeboot werd getorpedeerd. In het eerste geval was het een jammerlijk incident eigen aan het oorlogsgebeuren, in het andere geval was er sprake van een brutale oorlogsmisdaad. De Engelsen zagen in het voorval een buitenkans om bij de bevolking de Duitse marine in een slecht daglicht te stellen en, hoewel er geen bewijzen waren dat de

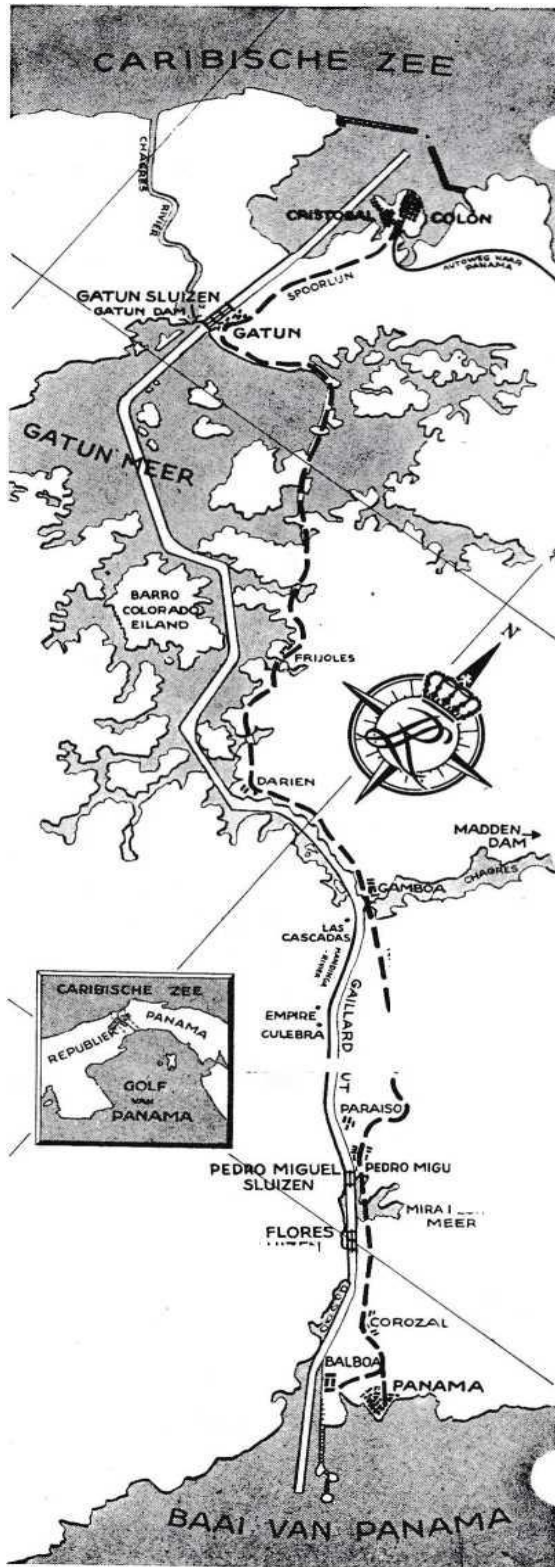
Britannic was getorpedeerd, schreeuwden de Britse kranten voluit hun afschuw uit over wat ze een laffe oorlogsmisdaad noemden. De aantijgingen zouden zoals later bleek totaal uit de lucht gegrepen zijn.

## De waarheid onthuld

Toen de oorlog eenmaal beëindigd was raakte het incident rond de HMHS Britannic in de vergetelheid. Pas toen in 1975 de Franse marineofficier en onderzoeker, commandant Jacques Cousteau (1910-1997), het wrak van de Britannic wist te lokaliseren kwam de zaak opnieuw in de belangstelling. Uit onderzoek bleek dat de schade aan de boeg onmogelijk door een torpedo veroorzaakt kon zijn, waardoor dus enkel nog de mogelijkheid van een mijn overbleef. Die stelling werd enkele jaren later door een Belgisch duikersteam onder leiding van Marc Slusznycski (1962-2018) bevestigd waarmee voor eens en altijd elke twijfel over de precieze omstandigheden van de ondergang van de HMHS Britannic werd weggenomen.

## En wat met Bartlett?

Bartlett bleef als officier dienen in de "Royal Naval Reserve" en was na de oorlog enige tijd vleugeladjutant van koning George V. Hij kwam de vijftiende februari 1945 op 72-jarige leeftijd te overlijden in een zorgcentrum nabij Sefton in het graafschap Merseyside.



## Het Panamakanaal

### *VROEGER EN NU ..... VERLEDEN EN HEDEN*

DOOR A. HOORWEG EN L. L. VON MÜNCHING

Het Panamakanaal behoort tot de wereldwonderen. Het verbindt de Atlantische Oceaan (Caribische Zee) met de Stille Oceaan door een waterweg, die 85 voet boven de zeespiegel ligt, dwars door de landengte van Panama. De lengte van het kanaal is 86,6 km, circa 60 km van kust tot kust. In het kanaal bevinden zich zes sluisen. Drie aan de Pacific-zijde, de Pedro Miguelsluis en de beide Mirafloressluisen, terwijl aan de Atlantische zijde de drie dubbele Gatunsluisen zijn gelegen. Deze schutsluisen hebben een lengte van 1000 voet, een breedte van 110 voet en een diepte van 70 voet. Binnen de sluisen worden de schepen door vier elektrische locomotieven gesleept. Voorts zijn er werkplaatsen en dokken, zodat schepen hier ook kunnen worden gerepareerd.

In verband met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd het Panamakanaal op 15 augustus 1914 zonder feestelijk ceremonieel geopend. De schepen worden, komend van de Atlantische Oceaan, omhoog geschut in drie stel dubbele sluisen. Na deze te zijn gepasseerd, komen zij in het Gatunmeer, 26 meter boven het zeeniveau over een afstand van 44 km tot de Culebra- engte, die 11 km lang is. Aan het einde hiervan bevinden zich de Pedro Miguelsluisen. Dan komen de schepen in het lager gelegen Mirafloresmeer, dat 3,6 km lang is. De laatste sluisen, de Mirafloressluisen, brengen de schepen dan op het peil van de Stille Oceaan.



Aan de zijde van de Caribische Zee ligt de door strekdammen beschermde baai van Limon met de havens Cristobal en Colon, terwijl aan de zijde van de Stille Oceaan de haven Balboa is gelegen, aan de baai van Panama. De maximale capaciteit van het kanaal bedraagt circa 60 schepen per dag; de doorvaart neemt 8 a 9 uur in beslag. Op 15 augustus 1914 opende het Amerikaanse stoomschip „Ancon” (9606 brt) van de Panama Railroad Company het kanaal; aan boord hiervan bevonden zich 200 gasten, waaronder de Amerikaanse minister van Oorlog, generaal G. W. Goethals, de gouverneur van de Kanaalzone en de man die zo'n belangrijk aandeel heeft gehad in het tot stand komen van het kanaal, de president van Panama, en tal van andere hoge autoriteiten. Maar dit schip was al op 3 augustus voorafgegaan door het stoomschip „Cristobal” (9606 brt) - bij wijze van proef - en op 9 augustus door de stoomschepen „Advance” en „Panama” van dezelfde rederij (resp. 2605 en 5667 brt groot). Het eerste Britse schip dat van het kanaal gebruik maakte, was het stoomschip „Daldorch” (4718 brt) van de rederij J. & M. Campbell te Glasgow op 24 augustus 1914. Het had een lading van 11.500 ton tarwe, bestemd voor Limerick (Ierland). Het eerste Nederlandse schip dat het pas geopende kanaal passeerde was de tanker „J. B. August Kessler” (5104 brt) van de Kon. Mij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlands-Indië en niet zoals wel eens wordt gedacht - de „Agamemnon” (1904 brt) van de KNSM. Laatstgenoemd schip voer op 18 mei 1915 door het kanaal en was wel het eerste schip van deze maatschappij dat het kanaal doorvoer, doch niet het eerste schip onder Nederlandse vlag. De breedste schepen die het Panamakanaal kunnen passeren zijn de



*De werkzaamheden bij de Gaillardengte in juni 1913. Een recordmaand was maart 1912; men haalde toen met 3217 treinstellen 65.555 wagons grond weg!*

Amerikaanse slagschepen van de „Iowa”-klasse (45.000 t) met een lengte van 887,3 en een breedte van 108,2 voet. Het record voor het langste schip stond lange tijd op naam van de „Bremen” (51.731 brt) met een lengte van 898 voet, maar misschien is dit record nu wel verbeterd. Het breedste handelsschip was de tanker „Sinclair Petrole” (35.477 brt) met een lengte van 789 voet en een breedte van 106,4 voet. Schepen als de beide „Queens” konden

het kanaal niet passeren, evenmin als de vliegkampschepen van de „Midway”-klasse van de Amerikaanse marine. Het is misschien wel interessant iets mede te delen over de reparatiewerkplaatsen bij het Panamakanaal, want dit is iets dat vrijwel niet bekend is.

*The land divided, the world united.*

Wapenspreuk van de Panamakanaalzone.

Na de deelname van de Verenigde Staten aan de Eerste Wereldoorlog, werd een groot nieuwbouwprogramma gestart en tevens werden onderhandelingen begonnen met Peru, om de beschikking te krijgen over de aldaar in beslag genomen Duitse schepen. Van de Kosmos Linie lagen daar de „Uarda” (5751 brt) en „Rhakotis” (6982 brt), respectievelijk te Mollendo en Callao. In laatstgenoemde haven lag ook het passagiersschip „Sierra Cordoba” (8226 brt) van de NDL. Al deze schepen hadden sinds het uitbreken van de oorlog werkeloos gelegen en de opvarenden hadden de machine-installaties grondig vernield, om te voorkomen dat zij door de vijand zouden worden gebruikt. Alle drie de schepen werden naar Panama gesleept. Ondanks de zware schade werden zij daar geheel hersteld; de „Eten” (ex-„Rhakotis”) kon al in maart 1919 worden opgeleverd, de „Callao” (ex-„Sierra Cordoba”) volgde op 5 april van dat jaar en de „Uarda” kwam twee maanden later gereed. Toen was de oorlog echter al voorbij, maar in tal van havens aan de westkust van Zuid- Amerika zoals Iquique, Pisagua, Valparaiso, Antofagasta e.d. lagen nog circa 15 schepen, die volgens de bepalingen van het Verdrag van Versailles aan Engeland moesten worden uitgeleverd. Op eigen kracht varen konden zij niet en dus zonden de Engelsen enkele sleepboten daarheen. Dit waren de „Schelde” (de voormalige Nederlandse sleepboot van de ISM, die in 1915 naar Zweden was verkocht en door hen was doorverkocht aan de Duitse marine), en de „Einigkeit”. Naast deze sleepboten zonden de Engelsen enkele sleepboten van de „Saint”-klasse (1250 ipk). Zij sleepten de vroegere Duitse schepen naar Engeland, maar de „Hathor” strandde op 2 december 1920 op de Scilly-eilanden en onze oude „Schelde” ging op 25 maart 1920 verloren tijdens een aanvaring in de mist bij Coronel. Over deze geschiedenis is maar weinig gepubliceerd, maar het is wel een stukje historie van het Panamakanaal.



275

*De Mirafloressluis nabij de Gaillardengte; op de achtergrond de Pedro Miguelsluis.*

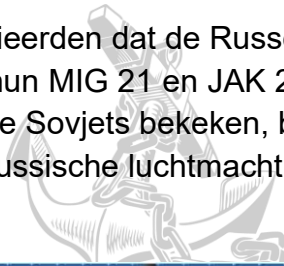
# De crash van de Russische JAK-28P

## Pech voor de Russen, opluchting bij de NAVO-luchtverdediging deel 2 (slot)

### Gedetailleerd onderzoek

Op het tijdstip van de overgave van de lichamen van Kapustin en Janow, was het toestel nog niet geïdentificeerd. Uit Groot-Brittannië werden snel specialisten op het gebied van Russische vliegtuigtypen, maar ook duik- en bergingsexperts naar West-Berlijn gevlogen. De berging die aanvankelijk door Berlijnse firma's en de Duitse brandweer en politie was gestart, lag vanaf dat moment volledig in handen van de Britten. Delen van het wrak werden direct na berging met tentdoeken afgeschermd en buiten het zicht van de Russen gebracht. Een Russische waarnemingspost op de oever van het meer kon niets anders doen dan van verre toekijken. Een brandweerman verklaarde dat toen hij een rode ster op het wrak zag, het voor hem duidelijk was: dit was geen gewone berging. De duikers beseften het belang van de crash toen Britse soldaten na elke duikpoging de duikers lijfelijk gingen onderzoeken.

Onbekend was bij de Westelijke geallieerden dat de Russen grote delen van hun in de DDR gestationeerde 24e Luchtmacht met hun MIG 21 en JAK 25, ondertussen omgewisseld hadden voor de JAK 28. Wantrouwend door de Sovjets bekeken, brachten de Britten een tot dan toe zorgvuldig bewaard geheim van de Russische luchtmacht aan het licht. Een sensationele vondst.



JAK-28P in Irkoetsk (cc by-sa 4.0 – A.D. – wiki)

Uit de wrakstukken bleek dat de JAK-28P over een afweer tegen radar gestuurde luchtafweer raketten beschikte. Uit de wrakdelen hoopten de Britten waardevolle informatie te krijgen over de stand van de Russische elektronica in hun jachtvliegtuigen. Luchtmacht-experts borgen elektronische apparatuur die er op duidde dat het toestel over het nieuwste radar-elektronica systeem Oriol-D beschikte als bescherming tegen lucht doel-raketten. De vliegers hadden deze elektronica kunnen vernietigen, maar waren daar kennelijk niet meer toe in staat geweest. Deze elektronica werd in het geheim naar Engeland gebracht om te worden onderzocht. Dit moest echter snel gebeuren omdat deze elektronica vóór de geplande overdracht van het wrak weer ingebouwd moest worden om de Russen niet wijzer te maken. Het belangrijkste deel echter, dat zich in de spits toelopende romp van het toestel bevond, bleef in Engeland.

Een week na de crash werden op 13 april 1966 wrakstukken aan de Russen overhandigd, zonder de essentiële elektronica en motoren. De Russen eisten de overdracht op de sectorgrens, de Britten eisten de overgave honderd meter voor de sectorgrens. Eindelijk vond men een compromis: een binnenschip uit het Oosten en een binnenschip uit het Westen naderden elkaar vijftig meter voor de sectorgrens aan westzijde. Tien Russische officieren en vijftig soldaten van de genie namen het grootste deel van het wrak in ontvangst. Essentiële delen van het radarsysteem kregen de Russen nooit terug en nog steeds zouden er delen van de JAK-28P in het meer liggen.

Het eerste deel van de geheime operatie was gelukt.

## De straalmotoren

Op 18 april 1966 vonden duikers de eerste straalmotor. De motor werd in het geheim geborgen en naar het militaire vliegveld Gatow in West-Berlijn gebracht om grondig te worden onderzocht. Een week later, op 25 april 1966 ontdekten duikers de tweede motor en vertelde men de Russen dat dit de eerste motor was die werd gevonden. Drie dagen later gooide de Britse geheime dienst de eerst gevonden en volledig uit elkaar gehaalde en grondig bestudeerde en gedocumenteerde motor weer terug in het meer. Op 2 mei 1966 werden beide motoren aan de Russen teruggegeven. Bij deze overdracht klaagden de Russen dat een "belangrijk deel", dat niet nader werd omschreven, nog miste, blijkbaar het Oriol-D-Systeem.

Ook het tweede deel van de operatie was gelukt.

## Oorzaken crash

Over de oorzaken en achtergrond van de crash werd volop gespeculeerd. Zo zou het om een mislukte spionagemissie zijn gegaan. In 2005 meldde een voormalige medewerker van het Amerikaans-Britse afluisterstation op de Teufelsberg in Berlijn, dat Kapustin door Janow zou zijn doodgeschoten. Bewijzen hiervoor ontbraken echter. Ook zou het ontstekingsmechanisme van de schietstoel er uit zijn gehaald. Deze geruchten konden echter ontzenuwd worden. De Duitse journaliste Gesine Dornblüth heeft geprobeerd documenten over de crash in de archieven in Moskou in te zien, maar die bleven gesloten. Wel bekend was dat het toestel dagen voor de

crash technische mankementen had en moest worden gerepareerd. Het feit dat tijdens een eenvoudige testvlucht boven DDR-gebied beide motoren uitvielen, wees op de gebrekkige toestand van het toestel. Van Russische zijde wilde men het gevechtsvliegtuig te gehaast inzetten.

## Hawk-luchtdoelraketten

In West- en Zuid Europa bevond zich van noord naar zuid een gordel aan luchtafweer-raketten, de Hawk Geleide Wapens. Dit luchtafweersysteem was van Amerikaanse makelij en werd gebruikt om snel- en laag vliegende luchtdoelen te bestrijden tot een hoogte van 3 kilometer. Het systeem behoorde tot de klasse van de zogenaamde SAM-raketten (Surface-to-Air-Missile).

Van 1963 tot 1994 waren HAWK-eenheden gestationeerd in een NAVO-verdedigingsgordel, die zich uitstrekte van Noorwegen, via Denemarken en Duitsland, naar Italië en Turkije. Ook de Nederlandse luchtmacht beschikte in 1966 in West-Duitsland over drie Groepen Geleide Wapens (GGW)19, met elk drie squadrons die uitgerust waren met HAWK-luchtdoel raketten.

Wanneer de Russen inderdaad over dergelijke geavanceerde radar-storende apparatuur beschikten, zou dat consequenties hebben voor de NAVO-luchtverdediging in West- en Zuid-Europa. Het luchtruim voor grote aanvalsgolven bommenwerpers van het Warschau Pact richting NAVO-gebied, lag dan open. Een preciaire zaak!

Luitenant-kolonel b.d. W. Nillesen van de Koninklijke Luchtmacht en voormalig commandant van het 503 Geleide Wapen Squadron te Stolzenau en voormalig Chef Operationele Dienst van de 3e Groep Geleide Wapens te Blomberg, is expert op het HAWK-Geleide Wapensysteem en zegt hierover het volgende:

*“Systemen die radars kunnen storen, kunnen ook de HAWK-radars storen. Het HAWK-systeem heeft meerdere soorten radars, ter opsporing van doelen en voor het naar het doel geleiden van de raketten. Als je over een goed storingssysteem beschikt kunnen doelen door de tegenstander niet, of moeilijk worden opgespoord en/of kan het raket geleidingssysteem worden ontwricht.*

*Regelmatig werd in simulator-trainingen geoefend op de op dat moment bekende storingen. Het proces om Electronic Counter Measures (ECM) maatregelen te ontwikkelen was dan ook aan “onze” kant continu. Voortdurend werden modificaties m.b.t. ECM besproken en aangepast. Het was een continu proces van de zijde van de Russen als van de NAVO. Echter, als er Electronic Measures worden ingezet waartegen*



Krantenbericht over de nasleep van de ramp in het Algemeen Dagblad van 12 april 1966 (Delpher)

*je geen ECM hebt, kan dit een deel of het gehele HAWK-systeem onbruikbaar maken, e.e.a. afhankelijk van het soort storing”.*

Het in de JAK-28P gevonden Oriol-D-Systeem was voor de onderzoekers een onbekend elektronisch besturingssysteem. Het Russische systeem was na de crash echter niet meer geheim – een zwaar verlies voor de Russen. Een gevoel van grote opluchting moet zich bij de NAVO en bij haar Geleide Wapeneenheden hebben meester gemaakt. Zij konden zich na modificatie van hun systemen weer wapenen tegen luchtaanvallen.

Een jaar later, in 1967, werd de JAK-28P door de Russen uit de productie gehaald na 435 toestellen te hebben gebouwd.

Boris Kapustin werd begraven in zijn geboortestad Rostov. Zijn graf is omheind met een laag metalen hek. In het midden verrijst een dunne, lichtgekleurde stenen plaat met daarop het profiel van Kapustin en een gestileerde straaljager. Zijn copiloot, Yuri Yanov, kreeg een soortgelijk graf in zijn woonplaats Wjasma bij Smolensk, in het westen van Rusland.

Bron: 30/2022

**HISTORIEK**  
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE



Hr. Ms. Tromp, F801 (CC BY-SA 3.0 - Quistnix - wiki)

## ‘Een stelletje hippies’ in de marine

Bespreking van  
‘Marinebrieven’ van  
Pieter Keiman

Auteur: **Kevin Prenger**

In 1986 gestationeerd op vakantie-eiland Curaçao, nam de bemanning van de Hr.Ms. Woerden het er goed van. De Nederlandse marinemannen lagen urenlang in de zon te bakken op het strand, maakten liters bier soldaat en bezochten louche bars. Met hun lange haar en ongeschoren gezichten leken ze ‘net een stelletje hippies’. Een zootje ongeregeld, zo zou je hen kunnen omschrijven, maar dat doet geen recht aan de zware opleiding en het niet zachtzinnige en soms gevaarlijke werk dat ze gewend waren te verrichten op zee.

Maandenlang waren de zeevaarders van huis met slechts briefpost en af en toe een telefoontje als verbinding met het thuisfront. Vechten hoefden ze niet, maar de Koude Oorlog was nog niet voorbij. Ze namen deel aan NAVO-oefeningen die hen moesten voorbereiden op een eventuele gewelddadige escalatie in de broze relatie tussen de Sovjet-Unie en het vrije westen.

## Herinneringen

Eén van de bemanningsleden van het schip was matroos Pieter Keiman (een pseudoniem). Van eind 1982 tot 1987 diende hij bij de Koninklijke Marine. In 'Marinebrieven' vertelt hij over deze tijd, mede aan de hand van de in het boek opgenomen brieven die hij schreef aan zijn ouders en vriendin Manon in Noord-Brabant en de brieven die hij van hen ontving. Bij de marine gaan was een jongensdroom van hem. Toen hij als tiener in de haven van Den Helder de grijze marineschepen zag liggen, wist hij dat hier op wilde varen. Van de 240 mannen met wie hij eind 1981 meedeed aan de keuring werden er slechts dertig goedgekeurd, waarvan een aantal later alsnog zou afvallen. 'Ik wil graag wat van de wereld zien, avonturen beleven, maar ik wil ook graag militair worden', zo motiveerde Pieter tijdens de psychologische keuring zijn aanmelding. Op de vraag waarom hij dan zo graag militair wilde worden, antwoordde hij plichtsgetrouw:

*'voor de landsverdediging en voor de discipline'.*

Dat het diezelfde discipline was waar hij en zijn maten het niet altijd even nauw mee zouden nemen, kon hij toen nog niet vermoeden.

## Antimilitaristische sentimenten

Vrijwillig in dienst treden van defensie was in de jaren 80 niet vanzelfsprekend. De vredesbeweging en antimilitaristische sentimenten domineerden het publieke debat. In hetzelfde jaar van Pieters aanmelding kwamen 400.000 mensen samen op het Museumplein in Amsterdam om te protesteren tegen de plaatsing van NAVO-kernwapens in Nederland. Het daaropvolgende jaar scoorde de populaire Nederlandse band Doe Maar met *De Bom* een hit die de tijdsgeest van toen nog altijd goed weergeeft.

Oorlogszucht kan Pieter en zijn collega's echter niet verweten worden. Ook zij werden beïnvloed door de vrijzinnige tijdsgeest. Kritiekloze volgzaamheid en volledige onderwerping aan het collectief waren verleden tijd. Er werd neergekeken op dienstkloppers en officieren konden niet automatisch op hun respect rekenen. De krijgsmacht zelf liet de teugels ook vieren, wat zich in de jaren 70 al uitte met het toestaan van een vrije haardracht. Internationaal stonden de Nederlandse soldaten met hun lange haar algauw bekend als hippies.

## Aftakeling van de krijgsmacht

Keiman zou van 1983 tot en met 1985 dienst doen op de Hr.Ms. Tromp. In 1986 voer hij aan boord van de Hr.Ms. Woerden vanuit Nederland naar Curaçao. De toestand waarin het deels van hout gebouwde schip verkeerde is ontluisterend. Ongedierte vrat aan het hout en eigenlijk

was de mijnveger ongeschikt voor de zeereis. De materiele aftakeling van de krijgsmacht leek toen al in gang gezet. Vergelijk je de huidige marine echter met hoe deze door Keiman wordt beschreven, dan kun je veronderstellen dat deze weer strakker georganiseerd wordt. Zouden de marinemensen van nu uithalen wat Keiman en zijn maten uithaalden, dan zou dat in het tijdperk van sociale media voor commotie kunnen zorgen. Niet dat zij zich echt vreselijk misdroegen; het waren gewoon jonge mannen die plezier maakten en daarbij niet afgeremd werden door hun sociale omgeving. Een vechtpartijtje op zijn tijd en dronkenschap hoorden erbij. Met tijdens een eskaderreis naar Amerika en de Antillen in 1984 een hoeveelheid van 35.000 liter bier aan boord van de Hr.Ms Tromp (en een gecensureerde hoeveelheid sterke drank) lijkt de marine zich om het alcoholgebruik van haar manschappen ook geen zorgen te hebben gemaakt.



## Tijdsbeeld

Pieter Keiman levert een prettig geschreven persoonlijk verslag van zijn marinetijd. Het is vooral interessant om te lezen voor (oud-)marinemensen en hun familieleden. Het steeds terugkerende thema is de relatie die de schrijver via briefverkeer en telefoontjes onderhield met zijn vriendin thuis. Kan deze ondanks de afstand en maandenlange afscheiding van elkaar stand houden? Deze vraag is van alle tijden en ook tegenwoordig moet deze ondanks alle moderne communicatiemiddelen nog steeds herkenbaar zijn voor iedereen die uitgezonden wordt door defensie. Met verwijzingen naar populaire muziek en historische gebeurtenissen geeft Keiman ook een tijdsbeeld weer. Weliswaar had hij zelf geen bepalende rol binnen de historie, maar geschiedenis wordt niet enkel beleefd door politici, militaire leiders en andere invloedrijke personen, maar ook door de gewone man. Voor wie wil weten hoe het was om in de jaren 80 te dienen in de Koninklijke Marine is 'Marinebrieven' een aanrader.

Bron: 34/2020



**MAANDBLAD GEWIJD AAN DE NEDERLANDSE ZEESTRIJDKRACHTEN**

OFFICIEEL ORGAAN VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE VEREENIGING „ONZE VLOOT”

Surinamestraat 15» 's-Gravenhage ■ Telefoon 116594 - Postrekening 37486

# Nationale strategie en koopvaardij

*Bevoordeling der Amerikaanse scheepvaart in strijd met de Marshall-hulp*

Deel 2 (slot)



Thans is het koloniale stelsel aan zijn eind gekomen en de leer van het mercantilisme als zodanig is zo dood als een pier.

Daarvoor in de plaats neemt een stelsel van wederzijdse bijstand tussen de vrije landen van de Westerse wereld geleidelijk meer vorm aan. De gebeurtenissen van de laatste vijftien jaar hebben maar al te duidelijk aangetoond, dat aan naties, die op agressie uit zijn, slechts door het gemeenschappelijk optreden van de staten, welke zich daartegenover stellen, met succes het hoofd kan worden geboden.

Wij hielden dit voor ogen, toen wij tijdens de Tweede Wereldoorlog aan onze bondgenoten economische hulp verleenden in de vorm van het bruikleenstelsel. Door middel van het Marshallplan trachten wij thans de economische structuur der vrije landen van Europa te herstellen en te ondersteunen. Wij geloven, dat deze landen een redelijke mate van welvaart moeten genieten, wil men er van verwachten, dat zij sterk genoeg zullen zijn om het binnendringen van krachten, die ook voor ons gevaarlijk zijn, tegen te gaan.

Om dit te bereiken besteden wij — en wij hebben ons daartoe verbonden — een omvangrijk deel van ons nationale vermogen. Wij hebben onze gehele buitenlandse politiek op dit programma geconcentreerd. Het is een politiek van berekend risico. Door deze politiek hopen wij een oorlog te vermijden; zou zij mislukken, dan zou dit een oorlog inderdaad onvermijdelijk maken.

Dit is een opvatting van wereldpolitiek, waaraan wij ons als natie nooit eerder hebben gewaagd. En zij noodzaakt ons enige stellingen, die in het verleden toonaangevend waren in onze nationale gedachtewereld, te herzien. Eén daarvan is de opvatting, dat wij een grote, oceanen-bevarende koopvaardij moeten bezitten en exploiteren om onze militaire en economische zelfgenoegzaamheid veilig te stellen. Op zichzelf is deze opvatting juist, maar zij houdt geen rekening met andere, meer dwingende invloeden, die het nationale welzijn bepalen.

*Zoals ik het zie, is de vraag, waarom het gaat, of voortzetting van de steun aan een uitgebreide Amerikaanse koopvaardijvloot in overeenstemming is met onze grotere politiek van hulp aan Europa. Indien dit niet het geval is, moeten wij voor de koopvaardij een politiek bedenken, die tot bevordering leidt van het programma, dat wij in Europa met zovele kosten en gevaren voor onszelf op ons hebben genomen.*

Het is een feit, dat de meeste landen, waaraan wij bijstand verlenen, zeevarende mogendheden zijn, bijv. Groot-Brittannië, Noorwegen en *Nederland*. Of anders hebben zij uitgestrekte maritieme belangen, zoals Frankrijk en Italië. Het vervoer over de oceanen is een van de voornaamste diensten, die deze landen aan anderen verkopen. Zij moeten het van de opbrengst van dit dienstbetoon hebben om hun economisch evenwicht te bewaren. Dit verschaft hun bevolkingen een middel van bestaan en levert hun buitenlandse valuta op om voedsel en grondstoffen te kopen, die zij in eigen land niet kunnen voortbrengen.

Anderzijds is het naar zich toe trekken van de oceaانvaart sedert de „clipper”-periode geen levensbelang geweest voor de economie der V. S. De zeevarende landen van Europa bezaten — als wij Japan buiten beschouwing laten — in de wereld-vrachtvaart vrijwel het monopolie tot de Tweede Wereldoorlog. Ofschoon de Amerikaanse scheepvaart — hoofdzakelijk als gevolg van de Eerste Wereldoorlog — een tijdelijke opleving in de vaart op het buitenland ondervond,

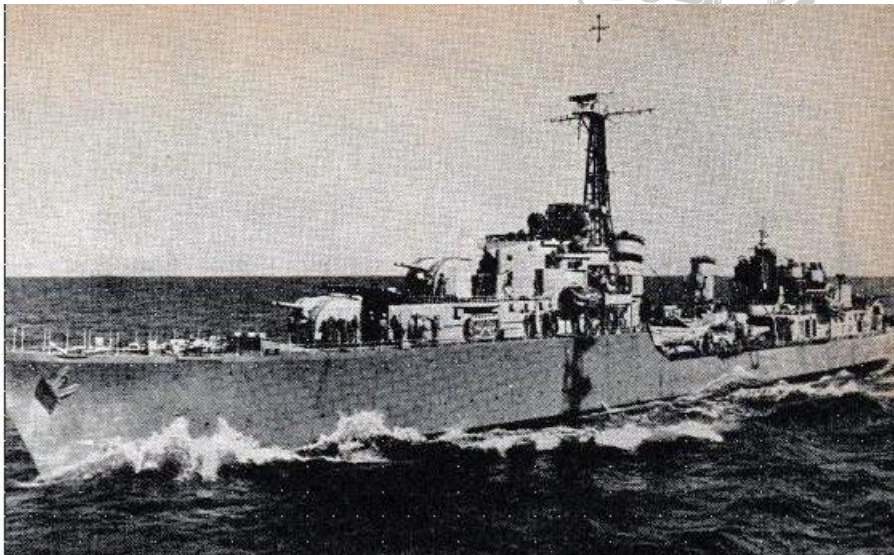
herstelden de maritieme staten zich spoedig, toen er in de wereld weer normale toestanden gingen heersen.

De Amerikaanse „Merchant Marine Act” (Koopvaardijwet) van 1936 stimuleerde de scheepvaart der V. S. opnieuw, maar de Tweede Wereldoorlog was oorzaak, dat de uitwerking van deze wetgeving niet ten volle kon worden vastgesteld.

Sedert de oorlog hebben de V. S. een betrekkelijk grote vloot van vrachtschepen in de buitenlandse vaart gehouden. Het merendeel van deze scheepsruimte kon niet winstgevend worden geëxploiteerd zonder financiële hulp van de regering. Deze tonnage concurreert thans rechtstreeks met schepen van de bij het Atlantisch Pact aangesloten landen, die tevens deelgenoten zijn van de Marshallhulp. Daar de na-oorlogse verhoudingen zich steeds verder ontwikkelen, zal het voor onze schepen moeilijker worden, met de tegenwoordige subsidie-tarieven te concurreren tegen buitenlanders. Daartegenover zullen de maritieme landen, tenzij zij de vrachtaart, waarvan zij afhankelijk zijn, op ons heroveren, allerminst zeker zijn van hun economische herleving.

*Met onze tegenwoordige politiek jegens de koopvaardij bevinden wij ons zodoende in de merkwaardige positie, dat wij enerzijds de Amerikaanse scheepvaart ondersteunen en anderzijds economische hulp bieden aan de landen, waarmee deze moet concurreren.*

Deze twee doelstellingen zijn met elkaar in tegenstrijd. Het is duidelijk, dat wij de Marshallhulp niet als een blijvende regeling kunnen aanvaarden. Het zou daarom redelijk zijn, als wij er ons geheel en al op toelieden de Marshallhulp zo spoedig mogelijk te doen slagen en een eind maakten aan de aderlating, die onze eigen hulpbronnen thans in zulk een ernstige mate uitput.



**De Canadese torpedobootjager „Cayuga” opereert eveneens in de Koreaanse wateren.**

### **Maritieme economie en nationale defensie**

Het probleem is dus onze maritieme bedrijvigheid in overeenstemming te brengen met onze buitenlandse politiek, waarmee eerstgenoemde kennelijk in strijd is.

De oplossing, die het meest voor de hand ligt, is het afschaffen van regeringssteun voor scheepvaart overzee. Door dit middel zouden de zeevarende landen van Europa in staat worden gesteld hun

concurrerende positie in de wereldscheepvaart te hernemen.

De argumenten tegen zulk een gang van zaken doen veel meer opgeld dan die ten gunste daarvan. Kort samengevat komen zij hierop neer: 1°. Een vermindering van het aantal Amerikaanse schepen in de vaart op het buitenland zou schadelijk zijn voor onze economie. 2°. De landsverdediging vereist de handhaving van een krachtige vloot van overzee varende schepen in geval van oorlog.

Ter ondersteuning van het eerste van deze twee argumenten wordt er meestal gewezen op de uitgebreide handel en de werkgelegenheid, die afhankelijk zijn van een grote, bedrijvige Amerikaanse koopvaardijvloot. De Amerikaanse handel en werkverschaffing, die het gevolg zijn van de scheepvaart en daarmee verband houdende bedrijven, vormen in werkelijkheid slechts een klein deel van het nationale geheel. Daarom zou het, als deze takken van handel en bedrijvigheid in feite afhankelijk zijn van een gesubsidieerde koopvaardij, toch nog juist zijn te zeggen, dat deze belangen ondergeschikt zijn aan de hogere belangen van de nationale politiek, zoals die hiervoor reeds werden omschreven. De bewering, dat de handel te lijden zou hebben door een vermindering van onze scheepsruimte, maakt deel uit van een hardnekkige propaganda, die voorgeeft, dat de Amerikaanse handel met het buitenland niet kan bloeien, tenzij een groot gedeelte, gewoonlijk 50 % , wordt vervoerd met onze eigen schepen. De doorzichtigheid van dit argument moest een ieder duidelijk zijn.

De naar verhouding grootste uitbreiding van onze buitenlandse handel had plaats tussen de Burgeroorlog en de Eerste Wereldoorlog; meestentijds was toen de Amerikaanse scheepsruimte, die in de vaart op het buitenland werd gebruikt, betrekkelijk gering. Verladingsvonders vonden het voordeliger hun goederen met buitenlandse schepen te doen vervoeren, omdat dit goedkoper en doelmatiger was. In deze periode ontwikkelden de V. S. nimmer een eersteklas koopvaardij. De opbrengst van de scheepvaart was te gering om beleggingskapitaal te interesseren. De arbeids- en andere kosten waren te hoog voor winstgevendende concurrentie met het buitenland.

Maar onze buitenlandse handel ontwikkelde zich desniettemin geweldig. De voorstanders van voortdurende steun aan de particuliere scheepvaart zien over het hoofd, dat buitenlandse handel een zaak is, die twee kanten heeft. Andere landen kunnen niet kopen als zij niet in staat zijn om te verkopen. En de zekerste manier om een zeevarend land de gelegenheid tot kopen te ontnemen, is het de middelen te onthouden om zich een bestaan ter zee te verzekeren. De buitenlandse handel heeft een belangrijk aandeel in onze economie, maar het effect van de verdwijning daarvan zou gering zijn in vergelijking met de uitwerking, die het Marshallplan op onze economische hulpbronnen heeft. De *uitwisseling* van producten met andere landen is gunstig voor onze binnenlandse welvaart, maar zij is in geen enkel opzicht onmisbaar. En wij moeten niet vergeten, dat zolang wij over goederen beschikken, waaraan anderen behoefte hebben, die anderen zo nodig hun eigen schepen zullen, zenden om ze te halen. Schepen volgen de handel en niet omgekeerd. Wat de V. S. echter nodig hebben, is een vaste bron voor elk der vitale grondstoffen, die het binnenland niet voldoende kan opleveren. Wij kunnen ons veroorloven deze grondstoffen te kopen. Het zou gerechtvaardigd zijn, wanneer wij volledige financiële steun verleenden aan de scheepsruimte, die vereist is voor het halen van zulke ladingen; deze schepen zouden immers over het algemeen slechts betaalde massa ladingen in één richting vervoeren. Als zodanig zouden zij zelden concurreren met buitenlandse vrachtschepen in de meer afwisselende handelsvaart. De ondersteuning van zulke scheepvaart zou een redelijk en gewettigd gebruik van subsidie zijn.

Toen Mahan vaststelde, dat de betekenis van een land ten dele afhangt van overzeese handel, doelde hij natuurlijk op landen, die aardrijkskundig genoodzaakt zijn voornamelijk handel te drijven ter zee. Waar de uitwisseling van producten over hun routes te land kan plaats hebben, zoals tussen continentale staten, is deze uitspraak kennelijk niet van toepassing.

De V. S. vormen een uitgestrekt vasteland, dat op het gebied van nijverheid en landbouw meer zelfgenoegzaam is dan ieder ander land ter wereld. In vergelijking met de economische structuur van Europa kunnen de V. S. gerust worden aangemerkt als een land, dat vele landen omvat, landen, die zeer logisch los van hun omgeving kunnen worden beschouwd. De interne handel in dit grote gebied is in feite de bedrijvigheid, die Mahan een levensbelang achtte voor de welvaart van maritieme staten. In de afgelopen jaren heeft het merendeel van onze binnenlandse handel plaats gehad door middel van vervoer over land en de binnenwateren. De kustvaart is voornamelijk wegens de buitensporige kosten voor havenarbeid in onbruik geraakt. Deze kustvaart en de kleine handelsvaart, zoals op Alaska, Hawaii en Puerto Rico, zijn nooit in aanmerking gekomen voor regeringssteun, ofschoon de argumenten voor hulp aan dit soort scheepvaart evenzeer klemmen als die voor scheepvaart in de zogenaamd een „levensbelang” vormende handel overzee. De herleving van de binnenlandse scheepvaart zou waarschijnlijk tegen niet hogere kosten dan de tegenwoordige subsidie voor de handelsvaart op het buitenland kunnen worden verwezenlijkt.

Arbeidskrachten in het scheepvaart- en het scheepsbouwbedrijf zouden met een grotere vraag naar hun diensten, die een herleving van de binnenlandse scheepvaart zou teweegbrengen, zeer zeker gebaat zijn. Bovendien zou de toegenomen gebruikmaking van uiteraard goedkoper vervoer te water een algemeen voordeel betekenen voor de economie van ons land.

De argumenten, die worden aangevoerd voor het behoud van een grote, varende koopvaardijvloot als voorzorg in geval van een toekomstige oorlog, draaien gewoonlijk om twee punten. In de eerste plaats, dat het onveilig zou zijn van bondgenoten en vriendschappelijk gezinde neutralen te moeten afhangen bij de voorziening van de scheepsruimte, die wij nodig zouden hebben om een oorlog overzee te voeren. Ten tweede, dat wij reeds tweemaal tevoren tegenover deze situatie hebben gestaan en dat wij telkens nog ontzaglijke tonnages moesten bouwen om de Geallieerden te helpen, terwijl deze juist werden verondersteld ons te zullen helpen.

Beide argumenten zijn oppervlakkig. Wat het eerste betreft is het onnodig in het midden te brengen, dat wij een oorlog *overzee* zouden kunnen voeren zonder bondgenoten. Zelfs indien het grondgebied van de Atlantisch-Pactlanden zou worden overrompeld, volgt daaruit niet, dat hun koopvaardijvloeten in handen van de vijand zouden vallen. Dit gebeurde niet in de Eerste Wereldoorlog, noch in de Tweede. In elk van deze oorlogen stelde de scheepvaart van onze Geallieerden ons in staat onze militaire macht overzee te brengen totdat onze eigen schepen in voldoende omvang werden geproduceerd. In de Eerste Wereldoorlog waren wij vóór de ondertekening van de Wapenstilstand nog niet eens aan scheepsbouw in massa toe: in de Tweede Wereldoorlog duurde het anderhalf jaar alvorens onze scheepswerven werkelijk naar behoefte gingen afleveren.

Ten aanzien van het argument, dat wij tweemaal een hulpvloot op korte termijn moesten bouwen, zij opgemerkt, dat de V. S. zich altijd tegenover deze situatie geplaatst zullen zien. De totale wereldscheepvaart in vreedstijd is nooit groot genoeg om aan de eisen van een oorlog te voldoen, zelfs niet indien *wij* daarover beschikten!

Daarom zullen maritieme bondgenoten bij het uitbreken van een oorlog altijd meer scheepsruimte nodig hebben *en er zal nooit genoeg zijn*. Die landen onder de maritieme bondgenoten, welke over de productie-capaciteit beschikken om scheepsruimte in grote hoeveelheid te leveren, zullen moeten aanpakken, ongeacht de omvang van hun oorspronkelijke bijdrage voor

het gemeenschappelijke fonds. Want het doel is ten slotte de oorlog te winnen en in oorlogstijd dragen de landen bij naar gelang van hun middelen, niet naar gelang van hun aantallen. Zo-doende zullen de V. S., hoe groot de koopvaardijvloot, waarmee zij een oorlog beginnen, ook is, zich verplicht zien hun geweldige hulpbronnen voor de scheepsbouw in dienst te stellen van de productie van nog meer tonnage. Deze overwegingen zouden een eind moeten maken aan de wijd en zijd verspreide misvatting, dat het op onze weg ligt in vreedestijd een koopvaardijvloot in de vaart te houden, die een beslissende invloed kan uitoefenen op de afloop van een oorlog.

## **Conclusie**

*Het wordt tijd, dat wij een realistische schatting maken van onze behoeften aan oceaanschepen tegen de achtergrond van onze verbintenissen jegens het Europese herstel. De hulpbronnen van de V. S. zijn niet onbeperkt. Willen wij ze niet op gevaarlijke wijze verspillen door onze pogingen om de economische toestand in Europa in evenwicht te brengen, dan moeten wij er naar streven voor ons geld het volle pond te krijgen. Wij kunnen hierin alleen slagen, indien wij er op aandringen, dat de Marshalllanden hun energieën leiden langs lijnen, die hen in de kortst mogelijke tijd in staat stellen in hun eigen onderhoud te voorzien. Als dit onze politiek moet zijn en als wij hierin moeten volharden, moeten wij ons stelsel van steun aan particuliere reders, dat daarmee niet in overeenstemming is, grondig herzien.*

*Maar nog belangrijker voor de verder reikende belangen van ons land is de noodzakelijkheid de staatkundige en militaire structuur te versterken van de zeevarende mogendheden, die zich met ons hebben verenigd in het Atlantisch Pact. Wij delen met Groot-Brittannië de leiding in een wereldomvattend stelsel van zeemacht, dat het Euraziatische vasteland als een gordel omringt. Deze coördinatie van maritieme kracht voorziet de afzonderlijke staten in de zeevarende gemeenschap van hun waarschijnlijk meest waardevolle middel om overweldiging door een continentale macht tegen te gaan. Geen strategie voor ons land kan succes opleveren, wanneer deze geen rekening houdt met de onderlinge afhankelijkheid van maritieme staten, zoals die uit de laatste oorlog is voortgesprongen. Geen koopvaardij-politiek zal deze strategie bevorderen, als zij de grote belangen van velen veronachtzaamt voor de kleine belangen van weinigen.*

Bron:



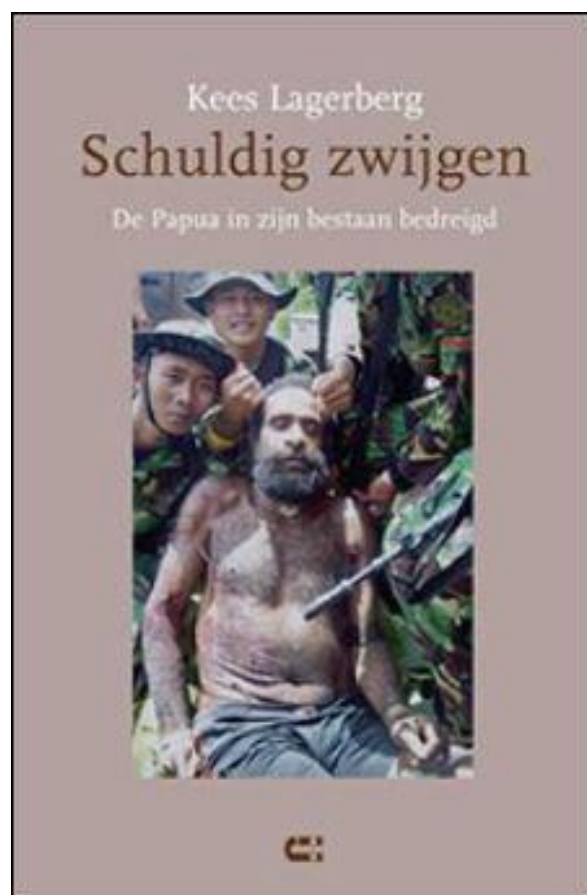
---

# *Vrijheid, vlag en volkslied*

Vrijheid en identiteit zijn basale begrippen met een diepe betekenis. Door eeuwenlange isolatie van de 'ontwikkelde' wereld, zijn Papoea's in de gelegenheid geweest om daar op een eigen manier inhoud aan te geven. Vanwege de uitgestrektheid en geaardheid van hun leefgebieden

wisten de vele stammen vaak niet van elkaars bestaan. Zo ontstonden er uiteenlopende culturen, met een eigen taal. Papoea's maakten beetje bij beetje contact met 'anderen'. Blanke anderen waren vooral de Nederlanders. Hoe zat het met het respect van de Nederlanders voor de vrijheid en eigen identiteit van de Papoea's? Daar is geen eenduidig antwoord op te geven. Ambtenaren, ontwikkelingswerkers, militairen, politie, zendelingen, missionarissen, wetenschappers en leerkrachten, iedereen gaf daar een eigen inhoud aan. Ik vraag oudere Papoea's die de Nederlandse periode hebben meegemaakt weleens, om te vertellen hoe zij de Nederlanders destijds hebben ervaren. Het komt ons daarbij goed uit dat de Indonesiërs het na ons zo beroerd doen. De reactie is over het algemeen positief voor de Nederlanders en negatief voor de Indonesiërs. Twee illustraties: In 1961 reed ik mee in een Landrover van de mariniers. Naast de chauffeur zat een officier en ik zat achterin. We reden over een verharde zandweg met kuilen, gevuld met modderig regenwater en passeerden een autochtoon gezin Arfakkers. De man was traditioneel gekleed met een lendelap. Hij droeg een boog met pijlen in een van zijn handen. Op zijn schouders zat een naakt kind. De vrouw had alleen haar onderlijf bedekt met een omslagdoek.

Aan haar hand bungelde een groter kind. De Landrover reed door een kuil regenwater en het gezin kreeg de volle laag. De officier liet de chauffeur stoppen en gaf hem opdracht uit te stappen en excuses te maken aan het gezin.



*Een illustratie van de Indonesische aanwezigheid, is de foto op de omslag van het boek "Schuldig zwijgen" van Cees Lagerberg. De foto toont Indonesische militairen met de door hen in 2003 vermoorde Yustinus Murib: regionaal commandant van de OPM. Als jagers die pronken met hun jachtbuit!*



### Vlag

Morgenster is de naam van de vlag die na de verkiezing van het parlement van Nederlands Nieuw-Guinea (de Nieuw-Guinea Raad) in 1961 als nationaal symbool van het gebied werd erkend en

toen naast de Nederlandse vlag werd gehesen. Na de overdracht aan Indonesië is de vlag één van de symbolen geworden van de strijd van Papoea's tegen de Indonesische overheersing. Het hissen van de Morgenster wordt door Indonesië als een daad van verzet beschouwd en het leger reageert met buitensporige maatregelen. Regelmatig vallen daarbij dodelijke slachtoffers en krijgen mensen een jarenlange gevangenisstraf.

Over het ontwerp en andere zaken rondom de vlag, bestaan verschillende versies. Vien Sawor ondersteunt de versie van haar vader Zacharias (Zachi) Sawor, dat het ontwerp moet worden toegeschreven aan Nicolaas Jouwe; één van de Papoealeiders, die in 1961 werd gekozen tot

vicevoorzitter van de Nieuw-Guineeraad. Aan de linkerkant is een verticale rode baan met een witte ster afgebeeld. In het rechterdeel, een aantal blauwe en witte horizontale banen die de toenmalige districten van het gebied vertegenwoordigen. Volgens Nicolaas Jouwe is de rode baan het symbool van de strijd van Papoea's naar onafhankelijkheid. De ster stelt de Morgenster voor die in een mythe van het eiland Biak, aan Manseren Manggundi, de mythische held van Biak, het geheim van welvaart en eeuwig leven onthulde.



*Om de Papoea's in het gareel te houden is intimidatie een belangrijk machtsmiddel van leger en politie. Uniformen hebben een machosnit en wapens worden provocerend*

*gedragen. Op strategische plekken staan beeltenissen van militairen en politie met een vervaarlijke en intimiderende uitstraling.*

Onder het bewind van president Abdurrahman Wahid kreeg het gebied in het jaar 2000, op verzoek van Papoea's, de naam Papua en werd speciale autonomie toegekend. Een onderdeel van die autonomie was dat het hijsen van de Morgenster werd toegestaan, maar kort daarna werd dit opnieuw verboden. Op plaatsen waar dit wel mag, zoals in Nederland, wordt jaarlijks door sympathisanten, ter herinnering aan de installatie van de Nieuw-Guinea Raad op 1 december 1961, de vlag gehesen. Dat gebeurt ook op de jaarlijkse Nationale Veteranendag in Den Haag door Nieuw-Guineaveteranen, Nederlandse Papoea's en andere betrokkenen.

Een besluit van de organisatie van dit evenement in 2014 om de Morgenster niet meer mee te dragen tijdens het défilé, was aanleiding voor heftige commotie. Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert gaf in antwoord op Kamervragen aan, dat vanwege het formele karakter van een défilé, alleen officiële regimentsvlaggen zijn toegestaan, maar dat op het Malieveld de vlag wel mocht worden getoond. Tot grote frustratie van de aanwezigen, waaronder ikzelf, had de Marechaussee echter opdracht om samenscholing van meer dan drie personen met de vlag niet toe te staan. Onderstaande foto's geven een beeld van deze beschamende manifestatie en reacties daarop van aanwezigen.



Beschamend in relatie tot de historische banden die Nederland heeft met het Papoeavolk. Een eeuwenlange historie waarin, met name in de laatste fase, sprake was van beloften door de Nederlandse regering richting de realisatie van een vrije Papoea-staat. Daartoe behoorde ook de installatie van de Morgenster die trots, naast de Nederlandse driekleur, bij officiële gebouwen en gelegenheden zou moeten wapperen. Ja, zelfs op een duikboot van de

Koninklijke Marine en afgebeeld op de staart van een Starfighter van de Luchtmacht. Beschamend ook omdat de Indonesische regering het tonen of hijsen van diezelfde vlag die Nederland aan de Papoea's heeft toegekend, verbiedt. Papoea's die het wagen om de vlag te tonen, worden vervolgd en krijgen vaak een jarenlange gevangenisstraf. Dat laatste is nog net niet gebeurd met Nieuw-Guineaveteranen op het Malieveld. Het vlagincident' op het Malieveld vond plaats toen het WK-voetbal werd gehouden. Op een filmpje op internet was te zien en te horen, hoe Papoea's met wapperende Nederlandse vlaggen op hun brommers door Jayapura reden, om te vieren dat het Nederlands elftal een wedstrijd had gewonnen. Iets om over na te denken!



### *Hai tanahku Papua (Oh, mijn land Papua)*

Dat werd de titel van het officiële volkslied van Nederlands Nieuw-Guinea en door de Nieuw-Guineeraad als zodanig geratificeerd. De auteur is dominee Izaak Samuel Kijne. Toen Indonesië de macht kreeg, werd tegelijk met de Morgenster, het zingen van dit volkslied verboden.

Het lied bestaat uit zeven coupletten. Vaak worden alleen, zoals hieronder, het eerste en het zevende couplet bij speciale gelegenheden gezongen. In Papua is dat niet zonder gevaar!

Hai tanaku Papua  
Kau tanah lahirku,  
Ku kasih akan dikau  
Sehingga ajalku

Oh, mijn land Papua  
Gij zijt mijn vaderland  
Ik houd van U  
Tot het einde van mijn leven

Svukur bagiMu, Tuhan  
Kaub'rikan tanahku  
B'ri aku rajin juga  
Sampaikan malcsudMu

Dank U, Oh Heer  
U gaf mij mijn land  
Laat mij ijverig zijn  
In het bereiken van Uw doel

