

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“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.



Disclaimer

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 14 – 6e jaargang – 7 april 2023



Helden van weleer / Egbert Meussen (Bartolomeusz) Kortenaer
170 Onder Stoom / deel 18
Documentaire gemaakt over voormalig Vliegkamp Valkenburg
Hoe het Duitse marine-archief behouden bleef deel 2 / slot
Het persoonlijk dagboek van Ton Mink (vervolg)
Bij de marine wordt alles afgekort.
Een kleinigheid
Haring met een touwtje op de Rotterdammer
De marinier en zijn weesjongenspetje
Ferry vlucht MVKV-Hato Curacao 1975

HELDEN VAN WELEER

Egbert Meussen (Bartolomeusz) Kortenaer (1604-1665)

Zijn achternaam werd ook wel met een C geschreven.

Kortenaer werd in 1604 in Groningen geboren en was zoon van een gemeen soldaat, dus van zeer eenvoudige komaf.

In 1626 werd hij bootsman, in 1636 stuurman.

In de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog was hij in 1652 opperstuurman op het sterkste Nederlandse schip, de "Brederode". In de Slag bij Dungeness raakte hij een hand en een oog kwijt.



Op 10 april 1653 werd hij commandeur als vervanger van vlaggenkapitein Abel Roelants onder Maarten Tromp, toen die de "Brederode" als vlaggeschip gebruikte. In de Slag bij Ter Heijde sneuvelde vervolgens Maarten Tromp. Om het moreel hoog te houden liet Kortenaer de admiraalsstandaard echter niet zakken, deed zo alsof Tromp nog leefde en nam het feitelijk bevel over diens eskader over. Hij deed dat zo bekwaam dat hij dat tot het eind van die oorlog zou behouden als vlootvoogd.

Op 21 oktober 1653 werd Kortenaer tot kapitein benoemd. Bij de afwezigheid van vlagofficieren trad hij vaak op als commandeur van hele eskaders.

Na zijn heldhaftige optreden tijdens de Noordse Oorlog tegen de Zweden in de Slag in de Sont (8 november 1658) werd Kortenaer op 8 mei 1659 benoemd tot viceadmiraal en door koning Frederik III van Denemarken tot ridder in de Orde van de Witte Olifant. Hij had namelijk door als vlaggenkapitein op *de Eendragt* manhaftig stand te houden het moreel van de Zweedse vloot gebroken, terwijl zijn commandant Jacob van Wassenaer Obdam door jicht was uitgeschakeld.

Op 29 januari 1665 kwam tijdens de aanloop naar de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog de benoeming tot luitenant-admiraal in de Admiraliteit van de Maze. De promotie tot bevelhebber bleef echter uit omdat Kortenaer net als Cornelis Tromp te Oranjegezind was.

Tijdens de Slag bij Lowestoft op 13 juni 1665 had Kortenaer het bevel over de voorhoede en was tweede in bevel achter luitenant-admiraal Jacob van Wassenaer Obdam. Hij sneuvelde in die nederlaag op *de Groot Hollandia* toen een kanonskogel zijn heup trof.

Zijn praalgraf in de Grote of Laurenskerk te Rotterdam draagt een lofdicht van Gerard Brandt:

*De Heldt der Maes verminckt aen oog
en rechterhandt
En echter 't oog van 't Roer de vuyst
van 't Vaderlandt
De groote KORTENAER de schrick van
's vyands vlooten*

D'ontsluyter van de sondt leyt in dit graf beslooten

Op het grafmonument staat ook een Latijns opschrift:

Heroi incomparabili Egberto Bartholomaei a Cortenaer, Architalasso, hoc virtutis et gloriosae mortis monumentum posuere nobil[iss]imi d[omi]ni Praefecti Rei Maritimae ad Mosam

'Voor de onvergelykelijke held Egbert Bartholomeusz Kortenaer, Admiraal, hebben de zeer edele heren van de Admiraliteit van de Maas dit gedenkteken van dapperheid en roemrijke dood geplaatst.'

Schepen die in de Koninklijke Marine de naam KORTENAER (of Cortenaer) droegen:

- 1825 Linienschip
- 1844 Linienschip
- 1883 Fregat
- 1888 Fregat
- 1895 Pantserschip
- 1928 Torpedobootjager
- 1945 Torpedobootjager
- 1978 Standaardfregat

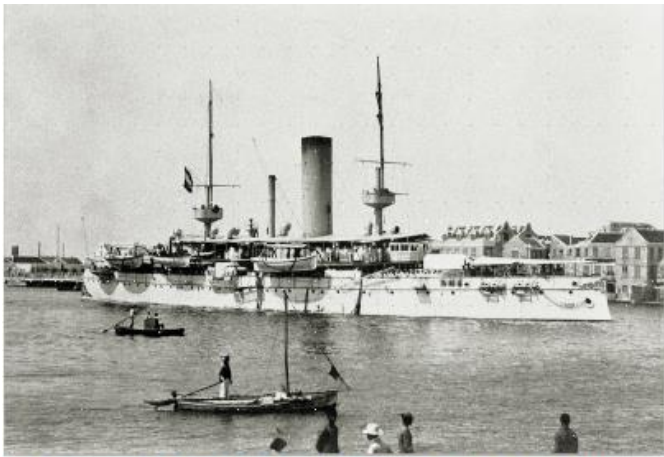
Bron:



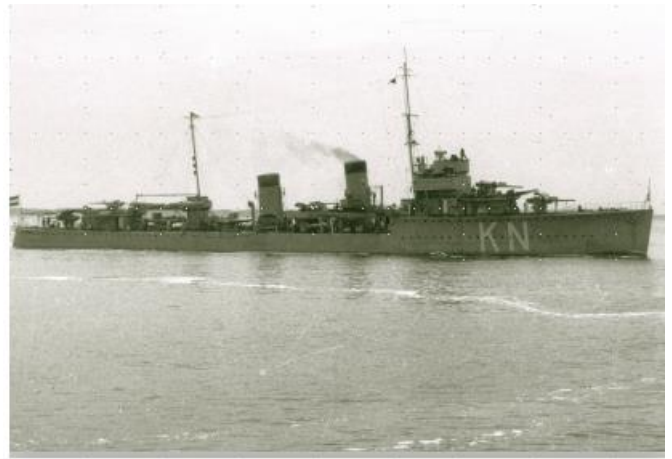
Linieschip Zr.Ms. Kortenaer 1825-1879. Foto: NIMH



Hr.Ms Kortenaer 1883-1888. Foto: NIMH



*Pantserschip Hr.Ms. Kortenaer 1895-1920.
Foto: NIMH.*



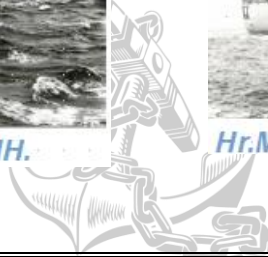
Hr.Ms. Kortenaer 1928-1942. Foto: NIMH



Hr.Ms. Kortenaer 1945-1963. Foto: NIMH.



Hr.Ms. Kortenaer 1978-1997. Foto: NIMH.



170
jaar

Onderstoom

1824-1994

A 835

STOOMTURBINES.

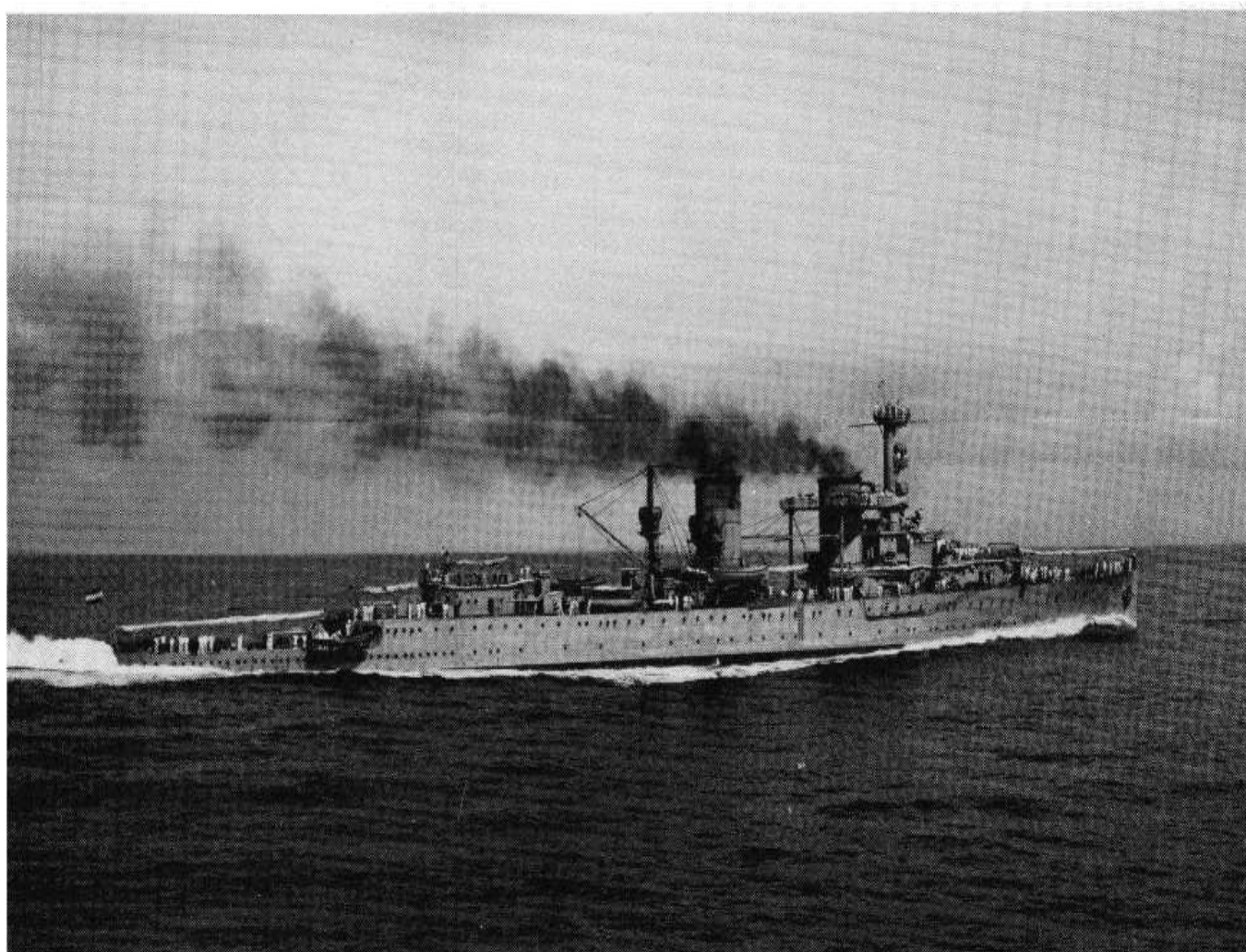
18

De stoomturbine is bij de Koninklijke Marine veel korter in gebruik geweest dan de stoomzuigermachine. De eerste stoomturbines werden geplaatst op de Z 1 t/m Z 4 van 1919 tot 1921. De eerste grote Nederlandse oorlogsschepen met stoomturbines waren Hr.Ms. Java met direct werkende turbines en Hr.Ms. Sumatra met een tandwieloverbrenging. Op de Sumatra was de oorspronkelijke installatie bij een brand verwoest. Het laatste stoomschip bij de Koninklijke Marine was Hr.Ms. Poolster. Daarvan is afscheid genomen in 1994.

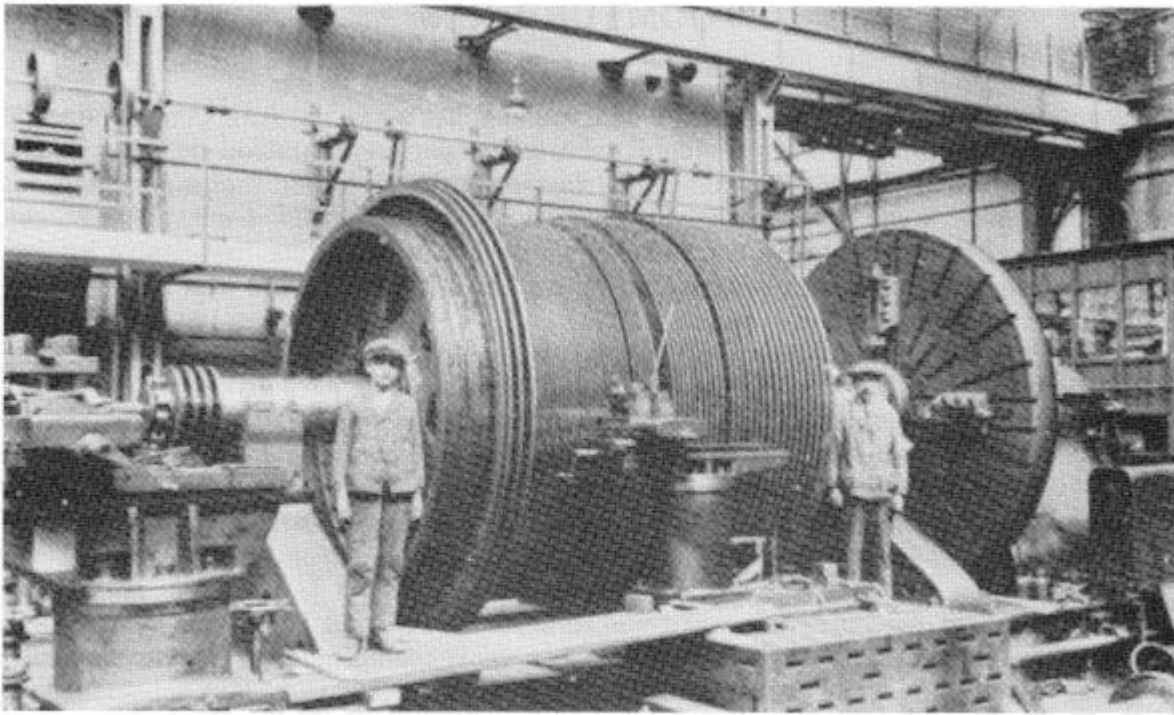
Stoomturbines konden een groter vermogen leveren. Ter vergelijking; het laatste Nederlandse pantserschip Hr.Ms. De Zeven Provinciën, die in 1910 in de vaart

kwam, had een machinevermogen van 8500 IPK. De installaties van de Java en de Sumatra konden tweemaal 24.500 pk ontwikkelen op de zijassen en 16.000 pk op de middenas. De kleinere schepen kregen tot ver in de dertiger jaren veelal nog triple-expansie machines.

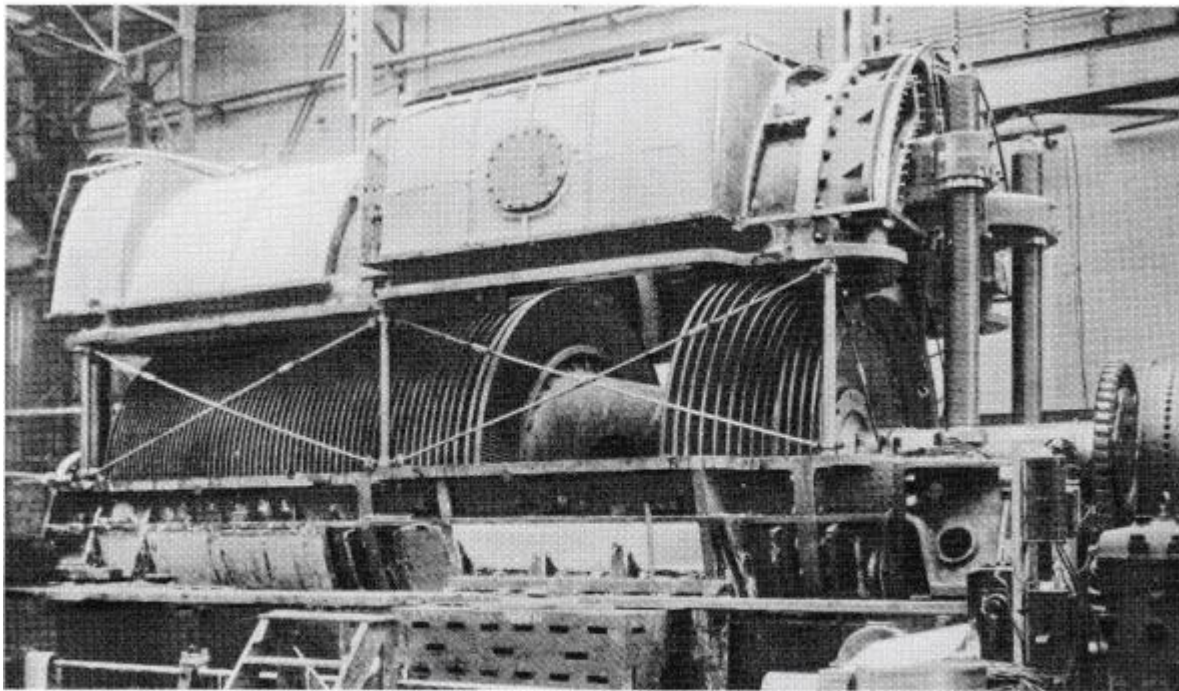
Het stoombedrijf met turbines werd wel anders. Er bestond Hoofdvaart en Kruisvaart. Dat wil zeggen dat tijdens de vaart een voorgeschakelde turbine kon worden bijgezet of afgezet. Kruisvaartschakeling was meer economisch. Het achteruit vermogen was veel minder dan het maximaal vooruit vermogen. Ook de hulpwerktuigen kregen turbineaandrijving. Na de kinderziektes werd ook de stoomturbine een betrouwbare voortstuwings-turbine. De stoomturbine had maar één bewegend deel, de turbinerotor. Daar mocht maar eens in de zoveel jaar naar gekeken worden. Het krukken en kruizen was afgelopen. De machinekamer was geen vetput meer, maar leek meer op een schone balzaal!



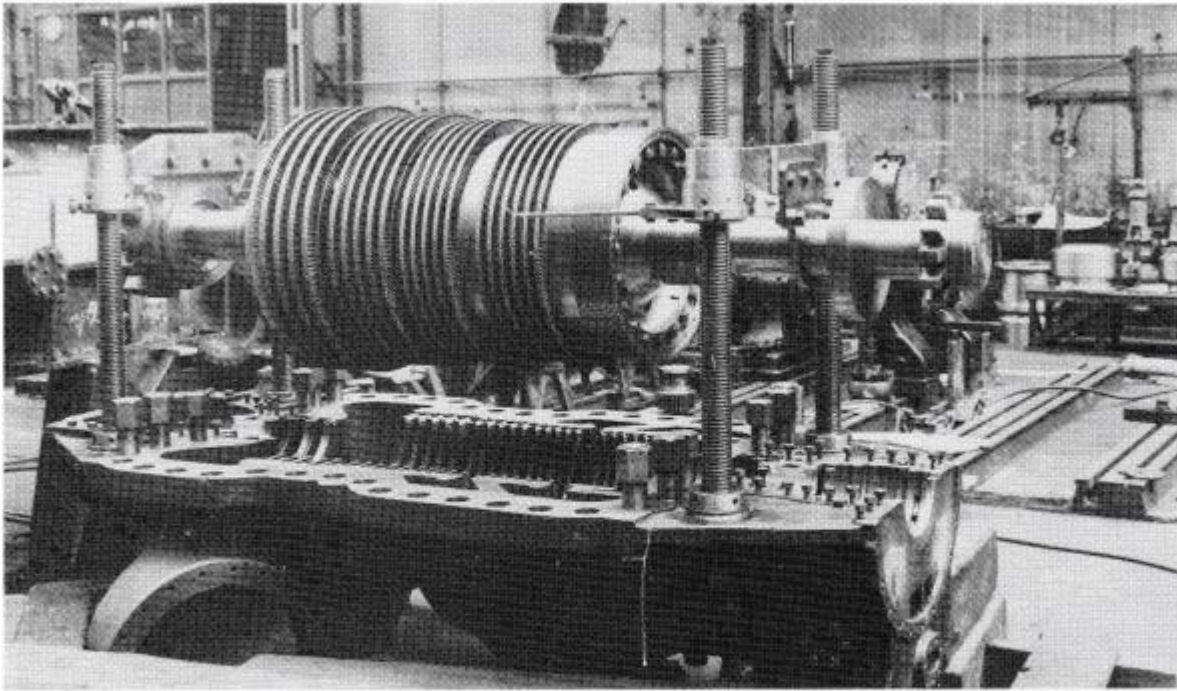
Hr.Ms. Java, het eerste turbineschip en ook het eerste olie gestookte grote schip. Volle krachtsproef in 1936. Snelheid 31 mijl! Het halfdek bijna onder water.



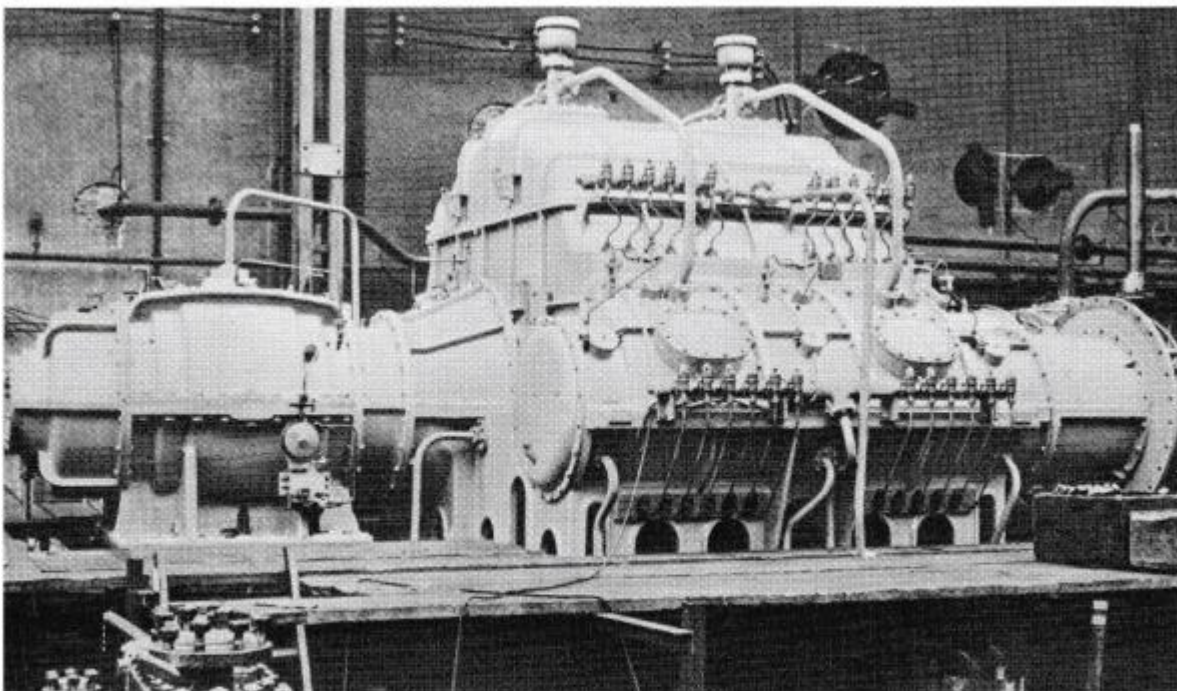
Een kolossale hogedruk rotor voor Hr.Ms. Java vanwege de direkte aandrijving op de schroefas. De schoepen zijn nog niet aangebracht. Van links naar rechts: de evenwichtszuiger, 3 curtiswielen en de lange Parsons. De rotor staat op een draaibank in 1923 bij de Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen.



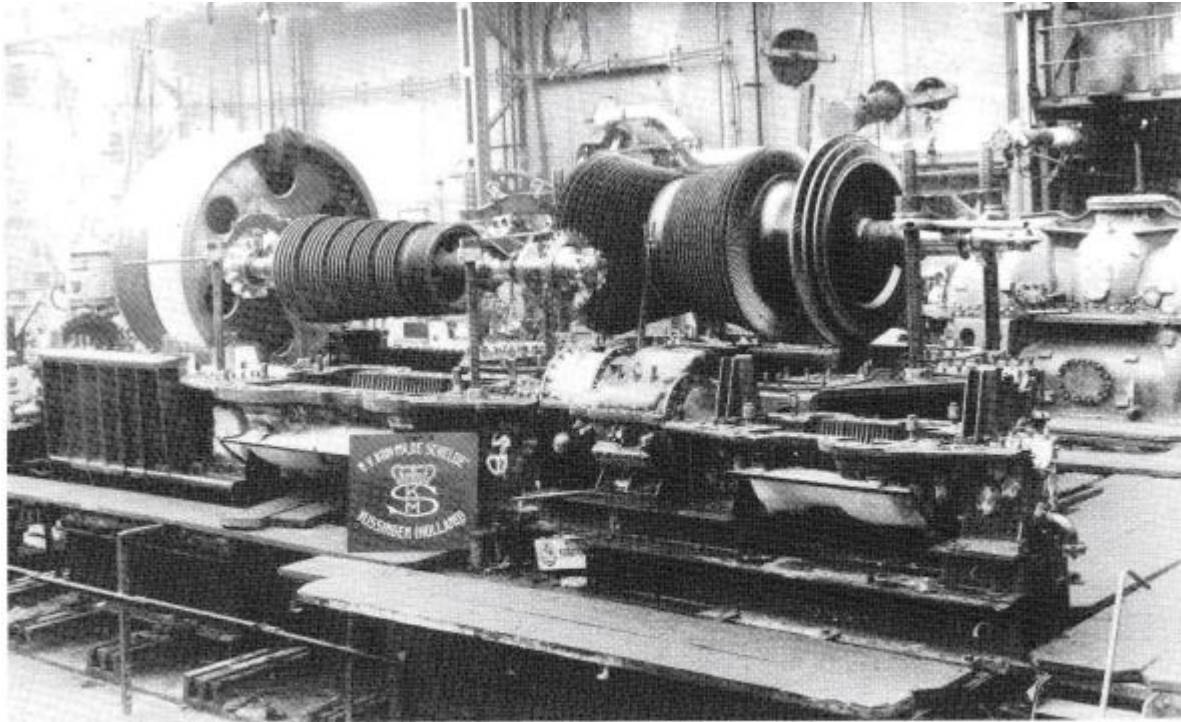
De robuuste lagedruk turbine voor Hr.Ms. Java stond in één lijn met de hogedruk turbine. Rechts de achteruit turbine. Links de lange Parsons. De ruimte tussen de turbines gaat naar de condensor. Het is duidelijk waarom het achteruit-vermogen zoveel kleiner is.



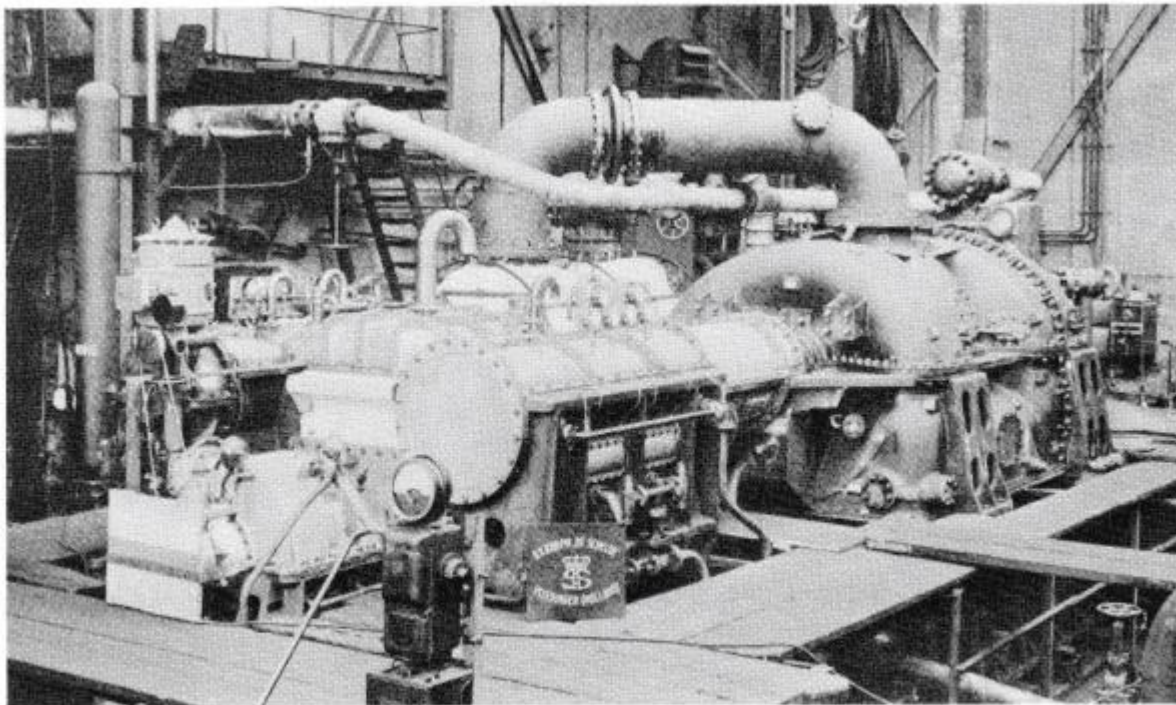
Hogedruk turbine voor Hr.Ms. kruiser De Ruyter in montagehal van de Kon. Mij. De Schelde in 1934. In het midden de Parsons beschoeping met de evenwichtszuiger. Rechts de grote kraag voor het drukklok. Op de uiteinden van de rotoras de tand- of schuifkoppelingen vanaf de kruisvaartturbine en naar de tandwielkast. Totaal vermogen 60.000 APK. Snelheid 32 mijl.



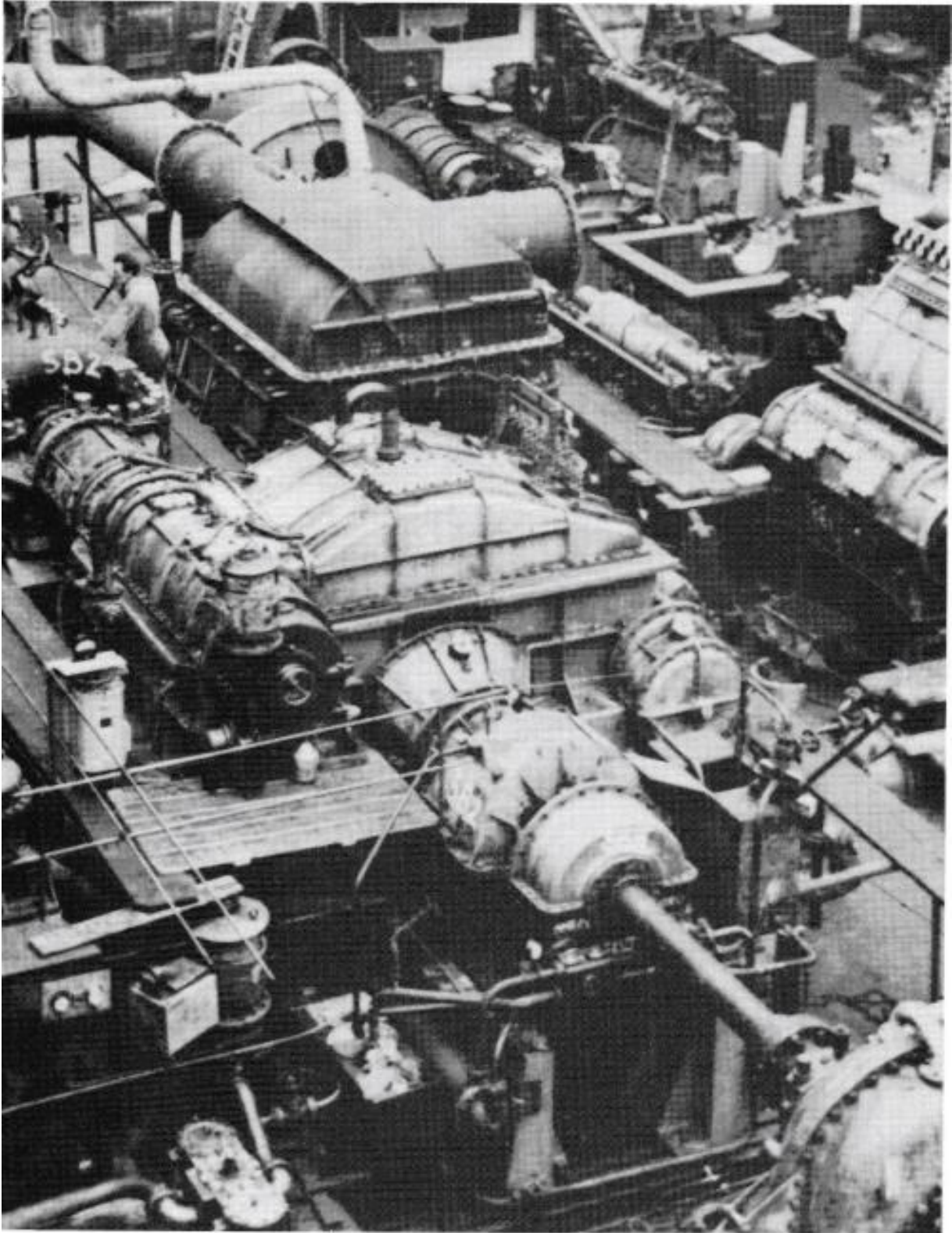
Tandwielkast voor Hr.Ms. kruiser De Ruyter. Door de tandwielreductie werden de turbines kleiner en de omwentelingen hoger. Eerst enkele reductie, zoals boven, daarna de dubbele reductie. De B-jagers hadden de meest geavanceerde tandwielkasten. Deze reductie werd aangeduid als "Locked Train" .



De hoofdonderdelen van een turbineset voor Hr.Ms. Isaac Sweers in januari 1940 vlak voordat deze in hun onderhuizen worden geplaatst. In de strop hangt het grote wiel van de tandwielreductie. In het midden de Parsons hogedruk rotor. Rechts op de voorgrond het onderhuis van de kruisvaart.



Een turbineset voor Hr.Ms. Isaac Sweers op de proefstand in februari 1940. De hogedruk en lagedruk turbine staan niet meer achter elkaar. Twee schroeven. Totaal vermogen 45.000 APK. Snelheid 36 mijl. Gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij de Schelde.



En turbinestel voor de kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën op de proefstand in 1952. De man eunt op het huis van de hogedruk turbine, de grote doos is de lagedruk turbine. Op de voorgrond de tandwielkast met stuwblok en waterrem. Gebouwd bij de Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen.

WORDT
VERVOLGD

Documentaire gemaakt over voormalig Vliegveld Valkenburg

Geschiedenis Marinevliegveld speelde onder meer rol tijdens Koude Oorlog

Auteur: Kevin Prenger



Aankomst Harpoons op Valkenburg, 6 september 1951 (CC0 - Harry Pot / Anefo)

Ruim drie miljoen mensen hebben sinds 2010 het voormalige Marinevliegveld Valkenburg bij Katwijk (Zuid Holland) bezocht voor de musical *Soldaat van Oranje*, die speelt in een van de hangaars. Weinigen van hen zullen zich bewust zijn geweest van de geschiedenis van deze bijzondere locatie die tijdens de Koude Oorlog top secret was. Wat was er zo geheim aan het vliegveld dat het jarenlang volledig van de kaart was gepoetst alsof het niet bestond? In de vijfdelige documentaireserie *'Het Verdwenen Vliegveld'* gaan de makers op zoek naar het antwoord op deze vraag. Voor Historiek.net stelden we via e-mail enkele vragen aan de makers: archeoloog en journalist Ruurd Kok, journalist Reanne van Kleef en cameravrouw Tess van Kooperen.

Hoe en wanneer kwamen jullie in aanraking met de geschiedenis van het vliegveld? Wat deed jullie besluiten om er deze vijfdelige documentaireserie over te maken?

*“Ruurd: Vanuit mijn interesse voor militair erfgoed had ik al wel eens een bezoek gebracht aan de communicatiebunker waarin nu het bezoekerscentrum zit. Later ben ik teruggekomen voor een serie artikelen voor **Leidsch Dagblad** over plekken uit de Koude Oorlog en ontdekte ik hoeveel bijzondere verhalen over het vliegveld zijn te vertellen. Toen we na een eerste samenwerking plannen aan het maken waren voor een nieuwe documentaire was de link met Valkenburg snel gelegd. Omdat er zoveel valt te vertellen, wisten we dat het een serie moest worden.”*



Oud-luchtverkeersleider Jan Dorrestijn wordt in de verkeerstoren geïnterviewd door Reanne van Kleef.

Wat gebeurde er op het vliegveld dat zo geheim was? Was het moeilijk om dit te achterhalen en welke bronnen stonden hierbij tot jullie beschikking?

“Ruurd: De hier gestationeerde patrouillevliegtuigen hadden in de Koude Oorlog een zeer specifieke taak: de opsporing van Russische onderzeeërs. Dat gebeurde in NAVO-verband, onder andere vanaf een basis op IJsland. Boven het noordelijk deel van de Atlantische oceaan waren 24/7 vliegtuigen in de lucht om onderzeeërs te lokaliseren en te volgen. Nu mogen de oud-marinemensen hierover praten, dus zij waren onze belangrijkste bron. Naast oude video's over het werk van de Marine Luchtvaartdienst uit de collectie van het NIMH”.

Jullie interviewden verschillende betrokkenen, zoals oud-marinepersoneel en de laatste commandant. Wat voor herinneringen bewaarden zij aan hun tijd hier; dachten ze hieraan terug met weemoed of juist niet?

“Ruurd: Rode draad in de verhalen van alle oud-marinemensen die we spraken is wel het groepsgevoel, uitspraken als ‘één grote familie’ en ‘je doet het met elkaar’; ook bijzonder dat ze dat familiegevoel later op andere plekken bij de Marine nooit meer hebben gehad.

Behalve oud-marinepersoneel hebben we ook twee dames gesproken die in najaar 1982 in het Vrouwen Vredeskamp Valkenburg protesteerden tegen kernwapens en de atoomtaken van de Orion-patrouillevliegtuigen. We zijn heel blij dat we ook hun verhaal kunnen vertellen, want ook dat hoort bij de Koude Oorlog. Het mooiste was dat ze bij de première tussen hun oude ‘tegenstanders’ stonden.”

Hoe vonden ze het over het algemeen om voor hun deelname aan de documentaire terug te keren naar deze plek?

“Ruurd: De marinemensen vonden het allemaal heel bijzonder, sommigen waren er jaren niet geweest. Bij iedereen ging er wel weer ‘een luikje open’, zoals iemand zei: herinneringen die weer bovenkwamen doordat ze terugkwamen op hun oude werkplek. Ook de vredesdames kijken terug op ‘een mooie tijd’ met het gevoel ‘iets zinvols te hebben gedaan”.



Presentator Ruurd Kok en oud-bewapeningsmonteur Hans Koenen bij een van de munitiebunkers.

Jullie konden verschillende locaties op het voormalige vliegveld bezoeken, die normaal gesproken niet toegankelijk zijn. Wat is er allemaal overgebleven van toen en wat is de huidige bestemming van het terrein?

“Ruurd: Wat betreft gebouwen staat bijna alles er nog, hangaars, verkeerstoren, munitiebunkers, noem maar op. Uit de gebouwen is de apparatuur natuurlijk weggehaald en verdwenen zijn ook de start- en landingsbanen, de taxibanen en grote delen van de platforms.

Een deel van het platform is nu parkeerterrein voor de bezoekers van de Theater Hangaar, waar miljoenen mensen de musical Soldaat van Oranje hebben gezien. In andere hangaars en werkplaatsen zitten nu bedrijven. De oude Duitse barakken hebben een tijdelijke functie en wachten deels op sloop, deels op herbestemming.”



TheaterHangaar Soldaat van Oranje – Pvt Pauline – wiki

En is op deze locatie sinds de sluiting in 2006 veel veranderd of zijn de sporen van de Koude Oorlog nog volop aanwezig?

“Tess: Ik vond het vooral bijzonder dat veel nog was ingericht als vroeger en dat elektronica nog werkte, dus je kon je daardoor heel goed inbeelden hoe het vroeger was toen het nog in gebruik was.”

“Reanne: Terwijl je er rond liep, voelde je de historie van de plek. Het waren niet zomaar leegstaande gebouwen, maar plekken waar echt iets is gebeurd, waar historie is geschreven. En ook ik voelde me na een paar dagen al verbonden met het vliegveld. Ik kan me goed voorstellen waar dat sterke gevoel van de oud-medewerkers vandaan komt.”

Enkele gebouwen op het vliegveld zijn gebouwd door de Duitsers tijdens de bezetting. Waarvoor hebben zij het terrein gebruikt en wat resteert er nog precies? Hoe belangrijk is dit ‘foute’ erfgoed?

“Ruurd: De Duitsers hebben het vliegveld tijdens de oorlog uitgebreid, onder andere met een barakkendorp aan de duinrand. Die barakken zijn nog tot lang na de oorlog gebruikt door de Marine Luchtvaartdienst, als slaapbarakken, maar daar zaten bijvoorbeeld ook de commandant, tandarts en ziekenboeg.

Dat barakkendorp is een bijzonder ensemble en vormt samen met het vliegveld onderdeel van de Atlantikwall, de Duitse kustverdediging. Het cultuurhistorisch belang dat aan de barakken wordt gehecht blijkt wel uit het feit dat verschillende partijen een rechtszaak hebben aangespannen tegen de voorgenomen sloop van veertien barakken.”

Hoe past de geschiedenis van dit vliegveld in de algemene geschiedenis van de Koude Oorlog in Nederland? Voegt het iets toe aan onze kennis of vult het deze juist aan?

“Ruurd: Het marinevliegveld had een voor Nederland unieke taak: de opsporing van Russische onderzeeërs. De bemanningen mochten daar destijds weinig over vertellen. Bij het filmen merkten we dat de oud-marinemensen blij waren nu te kunnen vertellen dat Marinevliegveld Valkenburg een belangrijke rol speelde bij de onderzeebootbestrijding. De meeste mensen uit de omgeving die de Orions zagen opstijgen en landen hadden geen weet van die taak. Voor veel mensen is het verhaal van de documentaire dus nieuw.”

Hoe was de rolverdeling tussen jullie drieën tijdens het maken van de documentaire?

“Ruurd: Als je kijkt naar de aftiteling dan was Tess voor camera en montage, Reanne voor regie en geluid en heb ik de research en presentatie gedaan. In praktijk heeft iedereen veel meer gedaan; Reanne heeft bijvoorbeeld de ‘statische’ interviews gedaan, Tess ook de financiën van het project en ik heb meegekeken met de montage. Ieder had zo eigen taken, maar keuzes over aanpak hebben we samen gemaakt. We hebben dit echt met z’n drieën gedaan.”



Presentator Ruurd Kok in gesprek met Erik Kopp, de laatste commandant van Marinevliegveld Valkenburg.

Zaten jullie al vanaf het begin op één lijn wat betreft hoe jullie het verhaal van het vliegveld wilden overbrengen op de kijker of hebben jullie hier lang over moeten discussiëren?

“Reanne: Vanaf het begin was onze opzet al duidelijk: we wilden mensen terugbrengen naar de plek waar ze hebben gewerkt. Deels in interview-vorm en deels met het ‘spoorzoeken’. Daarmee wilden we ook wat anders doen dan de reportages die eerder over het vliegveld zijn gemaakt. En dat is goed gelukt!”

“Tess: Ja en het spoorzoeken was van meet af aan al een belangrijk onderdeel van ons plan.

En Ruurd, hoe was het om zelf in de documentaire te figureren en deze te presenteren? Had je zoiets al eerder gedaan?

*“Ruurd: Dat was echt ontzettend leuk om te doen. Ik heb wel ervaring met lesgeven en presenteren, maar dit is toch anders. De eerste keer dat we samenwerkten was in voorjaar 2020. Toen kon de presentatie van mijn boek **Bang voor mooi weer** (over oorlogssporen in Leiden en omgeving) niet doorgaan en is er gekozen voor een documentaire als alternatief. Dat beviel ons alle drie zo goed, dat we vrij snel daarna nieuwe plannen zijn gaan maken.”*



Voormalig onderhoudsmonteur Prudent Stal in Hangaar 6, de huidige Theater Hangaar.

Wat is jullie favoriete fragment of het indrukwekkendste moment tijdens het maken van de documentaire?

“Reanne: Ik vond het heel bijzonder om te zien wat voor emotie het vliegveld bij mensen losmaakt. Dat merken we nu de afleveringen worden uitgezonden, maar dat was ook al te zien

tijdens de opnames. De plek doet mensen heel veel en het was bijzonder om ze weer terug te brengen naar een belangrijk deel uit hun leven.”

“Tess: En mooie momenten tijdens het opnemen waren de nog werkende apparatuur zoals het paneel in de vliegtoren en de nog werkende buizenpost.”

Wat hopen jullie dat kijkers vooral bijblijft?

“Tess: Ik hoop dat kijkers vooral meer te weten komen over wat er allemaal gebeurde op dat geheimzinnige vliegveld. Wat de mensen daar deden en met hoeveel passie men daar werkte. En dat ze daarmee ook direct een kijkje krijgen in die Koude Oorlog. Voor oud-medewerkers is het een mooie terugblik naar die tijd, en voor mensen uit de regio een informatief maar ook vermakelijk verhaal over een plek die nog steeds bestaat en in het nieuws is omdat het bebouwd gaat worden.”

Bron: 1/2022



Voor de 5 delen van deze reportage kunt U volgens bijgaande link naar de website ten Anker, waar de links naar Youtube zijn geplaatst.

deel 1 : <https://youtu.be/8Sr4bdvXSkk>

deel 2 : <https://youtu.be/SZcMml26gSE>

deel 3 : <https://youtu.be/cYmksXKVr4s>

deel 4 : <https://youtu.be/nZjZarqkuo8>

deel 5 : https://youtu.be/Q_H5BR_atWY



Uitzonderlijk oorlogsverhaal: hoe het Duitse marine-archief behouden bleef

Auteur: Ronald Frisart

Deel 2 (slot)

Een vondst in Bad Sulza

Kort daarna, op 17 april, waren de Brit Glanville (in deel 1 al genoemd) en de Amerikaanse luitenant en Harvard-jurist Hubert Potter Earle beland in het ongeveer 200 kilometer noordelijker gelegen Bad Sulza. In een verlaten school daar vonden ze documenten over de locatie van Duitse wapenopslagplaatsen. Ook was er een deels verbrand document dat verwees naar '2 Ski/KA'. Dat 'Ski' Seekriegsleitung betekende, wisten ze. Maar 'KA'? Earle dacht aan Kriegsarsenale (oorlogsarsenalen) en dus vermoedden ze dat sprake was van wapenontwikkeling en daarbij betrokken Duitse wetenschappers.

Dat was natuurlijk heel interessant. Want de Sovjet-Unie was in de oorlog wel een bondgenoot, toch wilden de Britten en Amerikanen allerlei geheime inlichtingen graag voor de neus van de Sovjets weggapen. Dus wapenontwikkeling en Duitse wetenschappers? Misschien konden ze raketten-specialist Werner von Braun wel in de kraag vatten.

Later heeft Glanville alle lof toegezwaard aan zijn Amerikaanse collega Earle. Die was zo inventief geweest '2 Skl/KA' te situeren ten zuiden van Bad Sulza: in Slot Tambach.

Overdracht

Op 25 april 1945 stond Glanville daar voor de poort. Hij trof er drie Duitse admirals aan: Walter Gladisch, Arno Spindler en Kurt Assmann. Zij zeiden niets over het vernietigingsbevel, maar beweerden dat marinebevelhebber admiraal Karl Dönitz opdracht had gegeven het archiefmateriaal in het slot over te dragen aan de geallieerden om te bewijzen dat de Duitse marine zich altijd had gehouden aan humanitaire principes en de tradities van de zee.

De letters KA, zo ontdekte Glanville, hadden niets te maken met ontwikkeling van nieuwe wapens, maar duiden op een krijgshistorische afdeling. Toch vond hij het archief belangrijk genoeg en seinde onmiddellijk naar Londen. Hij begon met: 'tatty lot heinie admirals' (aftands stel Duitse admirals), en besloot met de mededeling dat het archief ging over de jaren '1870 to present'. Dat was nogal wat.

De oudere archiefstukken boeiden Glanville niet, hij concentreerde zich op archivalia die van direct nut konden zijn voor de geallieerde strijd om Duitsland te verslaan. Denk bijvoorbeeld aan de zogeheten 'oorlogsdagboeken' van de Duitse marinestaf en aan communicatie over grote operaties – zoals de pogingen van Duitse onderzeeërs (U-Boote) om de geallieerde aanvoerlijnen van de VS en Canada naar Groot-Brittannië te verstoren. Over de inzet van 810 U-Boote zijn documenten aangetroffen.

Om de archiefstukken uit Slot Tambach weg te halen stelde generaal Patton vrachtwagens beschikbaar. Maar verder is de geschiedschrijving over de verhuizing nogal verwarrend, vooral over hoeveel materiaal veilig is gesteld.

Zo doet de Nederlandse historicus Bezemer ons geloven dat het hele marine-archief netjes is opgehaald, terwijl bovengenoemde Amerikaan Kohlen iets heel anders vertelt. Hij meldt bijvoorbeeld dat geallieerde militairen bij het slot twee weken rustig op hun tanks zaten met kopjes koffie en sigaretten, terwijl Duitsers vrijelijk het slot in en uit liepen. Dat zou tot verlies van documenten hebben geleid. Zo rept Kohlen over een Duitser die met een ossenkar documenten een nabij bos in reed. Ook zouden documenten zijn beland in diverse dorpjes en boerderijen in de omgeving. In de zomer van 1945 hebben 30 AU en FIU nog het nodige opgespoord. Daarbij kregen ze assistentie van voormalige Duitse marine-officieren Peter Freiherr Handel-Mazzetti en Walter Pfeiffer.



Admiraal Walter Gladisch, hier in 1930.

Wat uiteindelijk in totaal aan documenten is buitgemaakt is niet geheel duidelijk. In beschrijvingen komt van alles voor: 50 miljoen documenten, samen 400 ton wegend, nee 31 à 36 ton aan archivalia, nee zo'n 48 ton.

Waarde van het archief

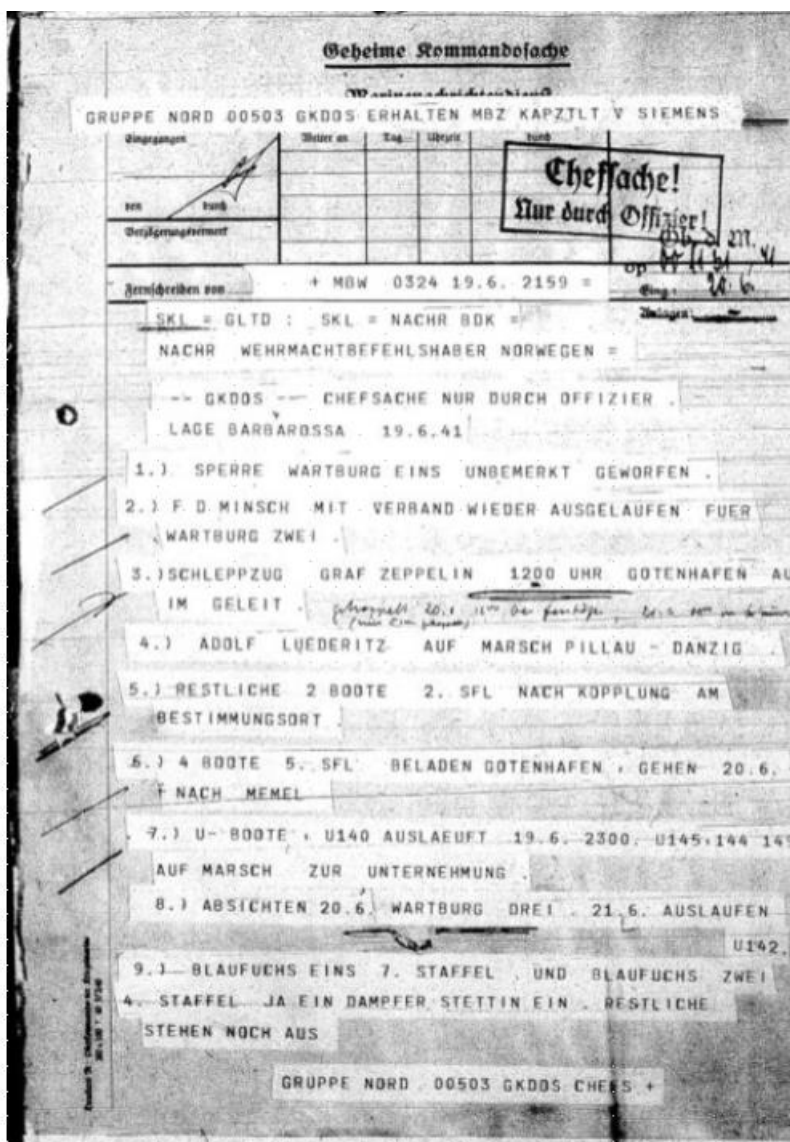
Het hele spul is naar Londen gebracht. Dat berustte op een op 11 april 1944 gemaakte afspraak dat marine-documenten naar de Britten zouden gaan, leger-informatie naar de Amerikanen, terwijl beide landen toegang tot de informatie zouden hebben. Overigens zijn behalve de Britten ook de Amerikanen druk geweest met Duitse marine-documenten op microfilm vastleggen. Dat gebeurde in Londen en liep door tot medio 1947.

Ook hier stuiten we trouwens op onduidelijkheid. In totaal zijn er 4.391 rollen microfilm gemaakt, lezen we hier, nee 4.183 stuk zien we daar, nee, het waren er 4.317 lezen we op weer een andere plek en tot slot komt het getal 3.905 voorbij.

Hoe dan ook was het een enorme berg documentatie. Die werd uit handen van de Sovjet-Unie gehouden, maar na een aantal jaren kreeg wel een select groepje betrouwbaar geachte (Britse en Amerikaanse) historici de kans zich erin te verdiepen. Al snel na de gigantische vangst was immers duidelijk geworden dat een deel daarvan van actueel nut kon zijn, maar dat de historische waarde van de rest zeker zo groot was. Al op 4 augustus 1943 had (de Britse) vice-admiraal Geoffrey Blake aan schout-bij-nacht Edmund G.N. Rushbrooke geschreven dat militaire geschiedschrijving pas compleet kan zijn...

'...als ook de visie en reacties van de vijand daarin worden gedocumenteerd'.

In de officiële Britse marine-geschiedschrijving is de vangst in Slot Tambach 'de waarschijnlijk succesvolste operatie ooit' van 30 AU genoemd. En Kohnen meent dat voor de



Een van de tienduizenden buitgemaakte documenten. Dit gaat over de voorbereiding van de aanval op de Sovjet-Unie. (US National Archives, identifier 7431812)

| Datum Uhrzeit | Bogen Nr. Ort, Uhr, Uhr, Sonst. Bemerkung, Standort bei Ort, Weiblich etc. | Verfommnisse |
|--|---|--|
| 1. 10. 1915 1 ^h 40min | Inselgut 1 ^h 42, bestell, Kochig | Einer Verformnisse |
| 9 ^h 15min | 1 ^h 42 bestell | |
| 2. 10. 1915 10 ^h 53min | Inselgut 1 ^h 42 bestell | Nied. Vorpelungslauf gesungen. |
| 9 ^h 15min | 1 ^h 42 bestell | |
| 3. 10. 1915 10 ^h 52min | Inselgut 1 ^h 42 bestell | Nied. Vorpelungslauf von Linie gesungen |
| 9 ^h 15min | 1 ^h 42 bestell | |
| 4. 10. 1915 1 ^h 45min 10 ^h 52min | Inselgut 1 ^h 42 bestell, regeneriert | Einer Verformnisse Oberwasserloch bei Rumpensta mit anderen gerichtet auf den Vorpelungslauf von Inselgut gesungen. |
| 9 ^h 15min | 1 ^h 42 bestell | |
| 5. 10. 1915 1 ^h 45min 10 ^h 53min | Inselgut, 1 ^h 42 bestell, regeneriert Vilhelmslaube 1 ^h 42 | Einer Verformnisse nach Vilhelmslaube geplant. |
| 10 ^h 53min | 1 ^h 42 bestell | bei 9 7-fachgerichtet. |
| 6. 10. 1915 | Vilhelmslaube | Einer Verformnisse |

geschiedschrijving de vangst van de Tambach-collectie 'een van de grootste triomfen (was) van Anglo-Amerikaanse samenwerking tijdens de Tweede Wereldoorlog'.

Vanaf 1955 droegen de Britten Tambach-documenten over aan Duitsland. Daar belandden ze bij het Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv in Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg). Dat ging mondjesmaat en langzaam. In 1977 werden de laatste archivalia (het betrof U-Boot-journalen) aan de Bondsrepubliek overgedragen.

In Freiburg ligt inmiddels ook weer een kleine hoeveelheid marine-documenten die in Shell-Haus in Berlijn was verzameld na de grote verhuizing naar Tambach. Die stukken vielen in handen van het Rode Leger (dat Berlijn

Een van de buitgemaakte Duitse documenten uit de Eerste Wereldoorlog. (US National Archives, identifier 7065546) veroverde).

Na een tussenstop in de toenmalige DDR zijn ook die documenten na 1995 naar Freiburg overgebracht.

Al met al is bijna een eeuw Duitse marine-documentatie voor de geschiedschrijving behouden dankzij gelukkig toeval en inventiviteit. De mazzel was dat er in Slot Tambach geen brandbaar materiaal meer was om het archief te vernietigen. De vindingrijkheid bestond erin dat FIU en 30 AU hebben uitgeknoebeld waar dat archief lag en er beslag op legden.



Het gebouw van het Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg waar nu het originele, in Slot Tambach aangetroffen Duitse marine-archief is ondergebracht. (CC BY-SA 3.0 – Joergens.mi – wiki).

Bron: 39/2022



OVER DE CONSTRUCTIE EN HET GEBRUIK VAN DE JACOBSSTAF

door drs H. Jaspers, luitenant ter zee der eerste klasse



Schrijver — in 1931 geboren te Breda, alwaar hij het stedelijk gymnasium bezocht — werd na de opleiding op het Koninklijk Instituut voor de Marine te hebben doorlopen in 1953 benoemd tot officier. Hij diende aan boord van jagers, de beide kruisers, fregatten en Hr. Ms. Poolster in Nederland, voormalig Nederlands Nieuw Guinea en de Nederlandse Antillen. Gedurende een jaar was hij geplaatst bij het Korps Mariniers. Verder verrichtte hij functies bij de marinestaf te 's-Gravenhage. In 1967 legde hij het doctoraal examen internationaal recht af aan de universiteit te Leiden.

Een algemeen bekend zeevaartkundig instrument uit het verleden is de jacobsstaf of graadstok. Wanneer we zo'n jacobsstaf bezichtigen — de meeste grote zeevaartkundige musea hebben er wel een te kijk — doet de vorm ons onwezenlijk aan. Het is op het eerste gezicht nauwelijks voor te stellen dat een eenvoudige houten stok waarover een aantal dwarslatten kunnen

schuiven, voor hetzelfde doel dient als onze sextanten en octanten, instrumenten van een geheel andere en veel gecompliceerder constructie. In dit artikel wil ik trachten de jacobsstaf te beschrijven en het gebruik ervan uit te leggen. Alvorens hiermee aan te vangen is echter een korte geschiedkundige plaatsbepaling onmisbaar.

Geschiedenis van de jacobsstaf

Instrumenten voor het meten van hoeken zijn reeds zeer lang bekend. Zo bediende men zich in de oudheid soms van een eenvoudige stok voor het doen van landmetingen. Hieruit zou de naam jacobsstaf zijn te verklaren. Deze jacobsstaf werd al spoedig ook gebruikt voor het meten van de hoogte van hemellichamen. De astronoom Levi ben Gerson (omstreeks 1300) wordt in verband hiermee als uitvinder genoemd.

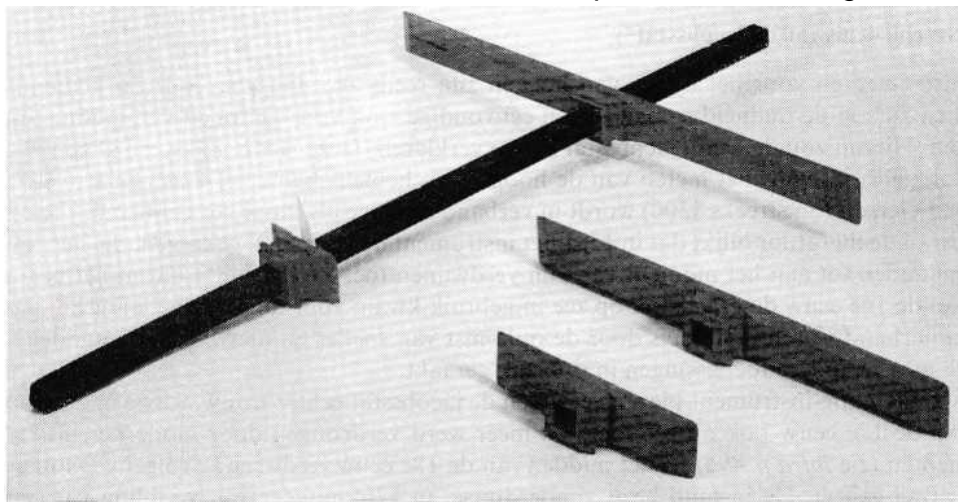
Uit oude literatuur blijkt dat in 1581 het instrument de vorm had gekregen, die het zou behouden tot aan het moment van zijn verdwijnen toe. Verder blijkt dat in het begin van de 16e eeuw de graadstok op zee in gebruik kwam voor de plaatsbepaling. Langzamerhand waren inmiddels door de opkomst van sneller en nauwkeuriger middelen de meeste andere toepassingen in onbruik geraakt. Als navigatie-instrument bleven zeelieden de jacobsstaf echter trouw, tot ze in de loop van de 17e eeuw ook op zee meer en meer werd verdrongen door modernere instrumenten. In het midden van de 18e eeuw verdween ze volgens Daumas vrijwel geheel. De in mijn bezit zijnde Duitse, in 1765 uitgegeven, vertaling van het bekende boek van Bion over wiskundige instrumenten vermeldt echter nog steeds uitvoerig de constructie en het gebruik ervan. Cox deelt mede dat Hollandse zeelieden — nogal behoudend van aard — omstreeks 1800 de graadstok nog steeds gebruikten.

Constructie van de jacobsstaf

Het belangrijkste onderdeel van de jacobsstaf is een 75 tot 130 cm. lange houten „stok” met vierkante doorsnede (zie afb. 1). Hierover kunnen drie, soms vier, houten dwarslatten, die aan een zijde geheel vlak zijn, schuiven. Daartoe zijn ze in het midden voorzien van een vierkant gat van zodanige grootte, dat ze gemakkelijk langs de stok kunnen worden verplaatst, maar overigens ten opzichte van de stok onwrikbaar zijn; dit is van groot belang voor de nauwkeurigheid der metingen. De dwarslatten, genaamd „schuiven”, hebben volgens de astronoom Coignet, die in 1581 de eerste in het Nederlands gestelde beschrijving van de jacobsstaf publiceerde, een lengte van 12, 6 en 3 duim en een breedte van 1½ duim; volgens Bion bedragen hun lengten omstreeks 10, 7, 5 en 2½ duim. Op iedere zijde van de stok is een schaalverdeling in graden en kwart graden of tientallen minuten; elke schaalverdeling correspondeert met een der schuiven. Bion beschrijft uitvoerig twee methoden van aanbrengen van de schaalverdeling. Bij de eerste methode begint hij met het merken van het 90°-punt. Dit geschiedt door de helft van de lengte van een schuif uit te zetten vanaf het beginpunt van de schaalverdeling. Dit beginpunt ligt buiten de stok, ongeveer een halve centimeter in het verlengde ervan, en dient overeen te komen met de plaats waar het oog zich bevindt tijdens de meting. Op deze wijze wordt het optreden van de excentriciteitsfout vermeden. Indien men de jacobsstaf uittekent met de schuif ingesteld voor een hoek van 90°, valt gemakkelijk in te zien dat deze werkwijze juist is. Met eenvoudige goniometrische berekeningen kan vervolgens voor de overige hoeken de plaats van de merkingen ten opzichte van de merking van de hoek van 90° worden gevonden. De tweede door Bion aangegeven werkwijze vangt aan met het tekenen van een quadrant met als straal de lengte van de jacobsstaf, zie afb. 2, fig. 7.

De boog wordt verdeeld in graden en tientallen minuten. Volgens Bion legt men vervolgens het einde A van de jacobsstaf nauwkeurig op het middelpunt van het quadrant. Mijns inziens is deze werkwijze fout en moet men A leggen op ongeveer een halve centimeter van het middelpunt, daar het punt vanwaaruit de schaalverdeling wordt afgezet immers overeen moet komen met de plaats waar het oog zich tijdens de meting bevindt. Vervolgens legt men het benedeneinde D van de op de lineaal geschoven schuif CD op de straal AF, het bovineinde C op de straal AM, dit is de straal van de hoek, waarvan men de merking op de schaalverdeling wil aanbrengen. De grootte van de kleinste hoek wordt uiteraard bepaald door de lengte van de kleinste schuif. Bion

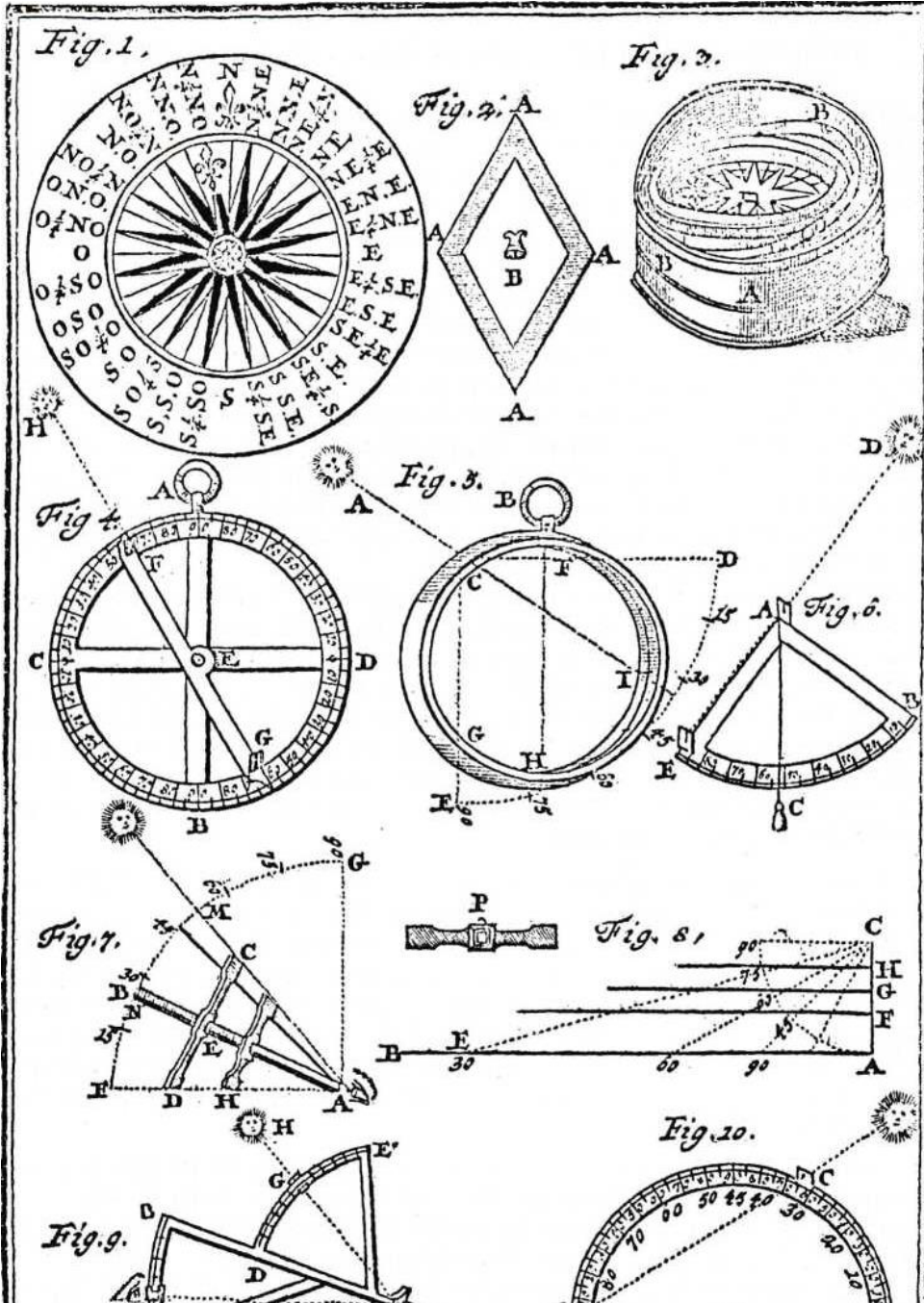
vermeldt dat de schaalverdeling van de kleinste schuif bijvoorbeeld kan lopen van 10° tot 90° , van de grootste schuif van 40° tot 90° . Coignet geeft op: grootste schuif $90^\circ - 30^\circ$, middelste $30^\circ - 10^\circ$, kleinste $10^\circ - 2^\circ$.



Afb. 1 jacobsstaf

Collectie Maritiem Museum Prins Hendrik

Vergeleken met de waarden die Bion opgeeft, constateren we dus een aanzienlijk verschil. Daar waarnemingen op hemellichamen met een hoogte kleiner dan 10° weinig zin hebben in verband met de grote, wisselende fouten die optreden ten gevolge van de astronomische straalbuiging, was het instrument van Coignet, naar ik vermoed, ook bestemd voor landmeetkundige waarnemingen. Reeds werd vermeld dat de afmetingen van de jacobsstaf gedurende de 17e en 18e eeuw vrijwel gelijk zijn gebleven, evenals het materiaal waaruit ze werd gemaakt. Hout had vele voordelen: het is gemakkelijk te bewerken en voldeed, indien het voldoende hard is, aan de eisen van nauwkeurigheid die aan de waarnemingen met het instrument werden gesteld. Gevernist of in de was gezet vereist het weinig onderhoud. Andere bruikbare materialen waren nog niet bekend. Instrumenten die men in de hand moest vasthouden, maakte men dan ook veelal van dit materiaal. Voor instrumenten die als luxe voorwerp wel eens ten geschenke werden gegeven, bezigde men dikwijls ivoor. De voordelen van de jacobsstaf waren de eenvoudige constructie, de daaruit voortvloeiende geringe aanschaffingskosten en het ontbreken van de noodzaak het instrument verticaal op te hangen, zoals dat dient te geschieden bij het astrolabium, de zonnering en het quadrant. De eenvoudige constructie leidde er zelfs toe, dat sommige zeevaarders de jacobsstaf zelf vervaardigden door haar te kopiëren van een bestaand instrument; hieruit vallen de fouten te verklaren, die sommige van de bewaard gebleven jacobsstaven schijnen te vertonen. Een nadeel was de wisselende excentriciteitsfout die ontstaat door het zich gedurende de metingen niet steeds op dezelfde plaats bevinden van het oog. Brewington beschrijft een aantal hier en daar in gebruik



Afb. 2 Een aantal zeevaarkundige instrumenten uit Bion, *Traité de la construction et des principaux usages des Instruments de mathématiques* (1752)

zijnde wijzen van juiste plaatsing voor het oog teneinde de excentriciteitsfouten zo klein mogelijk te houden. Een ander nadeel was het ongeschikt zijn voor het meten van hoeken groter dan 60° . Hoe groter de hoek, hoe dichter de schaalverdelingen op elkaar liggen en hoe kleiner de nauwkeurigheid is. Dit beperkte het meten van de zon's middaghoogte dan ook tot de hogere geografische breedten, daar nabij de aequator de zonshoogte bij meridiaans- doorgang groter is dan 60° .

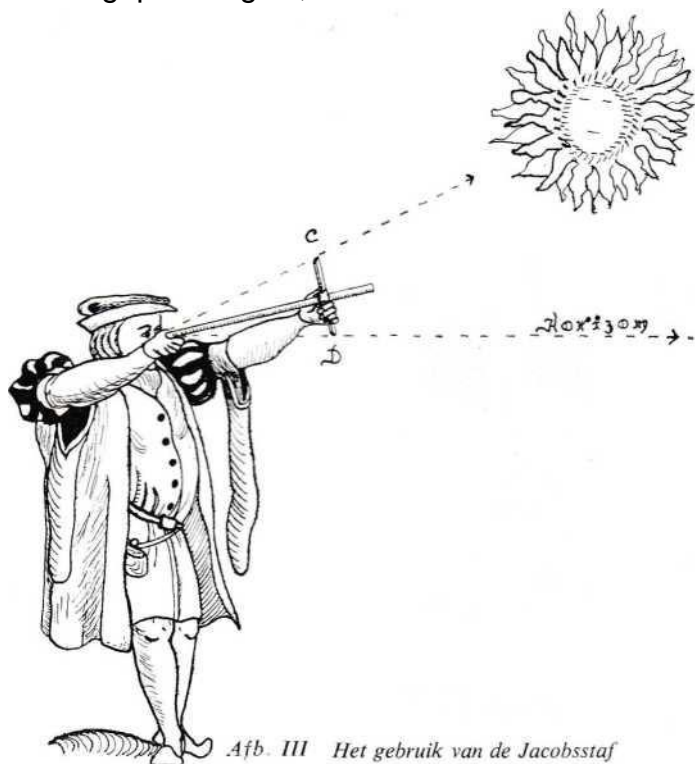
Gebruik van de jacobsstafs

Indien men goed op de hoogte is van de constructie van de graadstok, valt de wijze waarop het instrument werd gebruikt om de hoogte van hemellichamen te meten, gemakkelijk te begrijpen.

Men schuift op de stok een schuif met de vlakke

kant naar de zijde van het oog. Men kiest steeds een zo groot mogelijke schuif. Met een grote schuif kunnen nauwkeuriger waarnemingen worden verricht dan met een kleinere, omdat de schaalverdelingen verder uit elkaar liggen. Voor kleinere hoogten moet men gebruik maken van de kleinere schuiven in verband met het groter meetbereik. Men houdt het uiteinde A (zie afb. 12, fig. 7 en afb. 3) voor het oog en draagt ervoor zorg dat de schuif zich in het verticale vlak tussen oog en hemellichaam bevindt. Vervolgens beweegt men het instrument zó, dat het benedeneinde D van de schuif de horizon raakt. Dan schuift men de schuif over de stok naar voor of naar achter tot het bovineinde C het hemellichaam raakt, er steeds voor zorg dragend dat de schuif in het verticale vlak blijft en het benedeneinde D de horizon blijft raken, hetgeen niet eenvoudig is. Nu kan de gemeten hoogte op de corresponderende schaalverdeling worden afgelezen. Bij deze methode van waarnemen is de meting van de zonshoogte alleen mogelijk,

in-dien het licht wordt getemperd door wolken of door een donker, op het bovineinde van de schuif geplaatst glas, daar men recht in de zon dient te kijken.

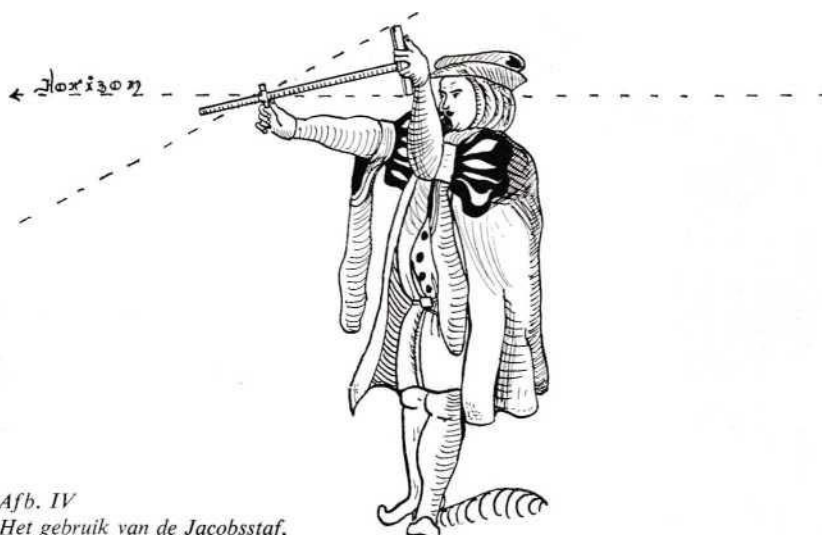


Afb. III Het gebruik van de Jacobsstaf

Al spoedig kwam een andere, de zogenaamde indirecte methode van waarnemen in gebruik (zie afb. 4). Men plaatst een schuif op het uiteinde A van de stok waar de schaalverdeling begint. Aan het benedeneinde van deze schuif bevestigt men een vizier. Vervolgens plaatst men een kleine schuif, die in het midden van een horizonmerk is voorzien, op de stok. Het denkbeeldige verlengde van dit horizonmerk loopt door de lengteas van de stok. Men stelt zich op met de rug naar de zon en brengt vizier en horizonmerking op één lijn met de horizon die zich recht tegenover de zon bevindt.

indirecte methode

Vervolgens beweegt men de kleine schuif zó, dat het uiteinde van de schaduw van de grote schuif op de horizonmerking valt. Men kan nu ter plaatse van de kleine schuif de gemeten hoogte aflezen op de bij de grote schuif behorende schaalverdeling. Een belangrijk voordeel van deze tweede methode is dat de waarnemer



Afb. IV
Het gebruik van de Jacobsstaf,

slechts in één richting — die van de horizon — behoeft te kijken, terwijl hij bij de eerste methode afwisselend naar de horizon en naar de ver daarboven staande zon moet kijken, hetgeen moeilijk is en de nauwkeurigheid der waarneming niet ten goede komt. Het gebruik van de graadstok was dus geen eenvoudige zaak.

Men moest immers tijdens de meting: letten op horizon en hemellichaam; schuif bewegen tot hij zich in de goede positie bevond; denken aan de juiste stand van het oog ten opzichte van de stok ter voorkoming van de excentriciteitsfout; de graadstok in het verticale vlak houden. Hier komt bij dat men bij het meten van zon's middaghoogte gedurende betrekkelijk lange tijd waarnemingen diende te verrichten teneinde al metend de maximum hoogte van de zon te kunnen bepalen. Dit was nodig ten gevolge van het feit dat het tijdstip van meridiaansdoorgang van de zon niet nauwkeurig bekend was. Gedurende al die tijd moest men recht tegen de zon in kijken. En dit alles op een slingerend schip, veelal niet groter dan 50 ton! De nauwkeurigheid die met het instrument kon worden bereikt was dan ook niet groot. Volgens Cox wordt zij geschat op 15'. Op grond van een aantal proefmetingen en rekening houdend met boven opgesomde moeilijkheden, ben ik van mening dat die nauwkeurigheid echter niet veel beter dan 30' kan zijn geweest.

Het berekenen van de geografische breedte uit de gemeten hoogte

Het waarnemen van hemellichamen beperkte zich in de 16e en 17e eeuw tot het meten van poolhoogte, zonshoogte bij meridiaansdoorgang en stershoogte bij meridiaansdoorgang voor het bepalen van de geografische breedte. Het bepalen van de ware lengte was in die tijd nog niet mogelijk. De hiervoor onmisbare nauwkeurige scheepschronometers waren nog niet uitgevonden. Bion geeft, na een verwijzing naar vroegere publicaties voor een volledige beschrijving van de wijze waarop uit de gemeten hoogte de geografische breedte wordt berekend, een rekenvoorbeeld uitgaande van de gemeten middaghoogte van de zon. Deze berekening komt in feite overeen met de tegenwoordig gebruikte ($90^\circ - h = b \pm d$), weshalve ik er hier niet nader op inga.

Aangaande toe te passen correcties schrijft Bion: „Indien men de hoogte met het gezicht naar de zon toe waarneemt, verkrijgt men een meting die te groot is en indien men de hoogte indirect waarneemt, een meting die te klein is; de ene fout is gelijk aan de andere, maar is groter naarmate men zich hoger boven het zeeoppervlak bevindt”. Op de aard van deze fout gaat Bion niet in. Ik neem aan dat zij empirisch werd bepaald en overeenkomt met de fout die wij schijnbare kimduiking noemen. Blijkbaar verwaarloost hij de excentriciteitsfout. Immers, gezien de constructie van het instrument, moet bij indirecte meting voor de excentriciteitsfout worden gecorrigeerd en bij directe meting niet.

Bion geeft voor een aantal ooghoogten de volgende fouten op:

| hoogte in voeten | fout in minuten |
|------------------|-----------------|
| 1 | 1 |
| 5 | 2 |
| 10 | 3 |
| 17 | 4 |
| 25 | 5 |
| 40 | 6 |

Deze fouten komen inderdaad overeen met de schijnbare kimduiking.

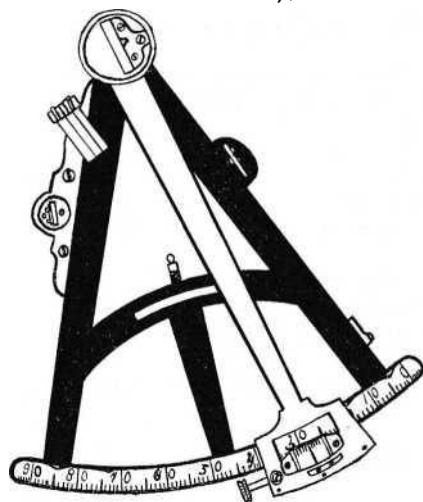
Nergens blijkt dat Bion rekening houdt met de overige hoogteverbeteringen, te weten astronomische straalbuiging, verschilzicht in hoogte en zon's halve middellijn. Uit zijn beschrijving van het astronomisch quadrant — een instrument voor het verrichten van nauwkeurige sterrekundige waarnemingen voorzien van een micrometer — blijkt echter dat hij deze hoogteverbeteringen wel kende en toepaste. Blijkbaar achtte hij voor zeevaarkundige waarnemingen toepassing van deze correcties niet nodig.

Waar het betreft astronomische straalbuiging en verschilzicht in hoogte is deze conclusie niet onaannemelijk, gezien de geringe nauwkeurigheid van de graadstok en de geringe grootte van deze correcties. Bij metingen op zon's boven- of onderrand heeft men de correctie voor zon's halve middellijn (ongeveer 16') natuurlijk niet verwaarloosd.

Daar de poolster zich op enige afstand van de hemelpool bevindt — in de 16e eeuw omstreeks 3° , nu omstreeks 1° — dient men op de gemeten poolsterhoogte nog een extra correctie toe te passen. Afhankelijk van de plaats waar de poolster zich op zijn weg rond de hemelpool bevindt, varieerde deze correctie van $+3^\circ$ tot -3° . Men bepaalde die plaats door de stand van het sterrenbeeld Kleine Beer te observeren en vond aan de hand daarvan in tabellen of met een instrumentje de grootte van de correctie. Tenslotte zij nog vermeld dat de zeeman de declinatie van de zon en van een aantal sterren eveneens in tabellen op kon zoeken.

Andere instrumenten op zee in gebruik voor hoogtemeten

De graadstok was omstreeks 1700 niet het enige instrument dat op zee werd gebruikt voor het meten van de hoogte van hemellichamen. Men kende ook nog het zee-astrolabium (afb. 2, fig. 4), volgens Bion zelfs het meest gangbare instrument voor dit doel. Hewson deelt dienaangaande mee dat op hogere breedte de graadstok het meest werd gebruikt. Op lagere breedten, waar de zon hogere standen bereikt en waar de zeeën minder woelig zijn, prefereerde men het astrolabium (schaalverdeling in halve of in kwart graden). Verder kende men de zonnering (fig. 5) (schaalverdeling in graden); het quadrant (fig. 6) (schaalverdeling veelal in 5 minuten); het Davis-quadrant (fig. 9) (schaalverdeling in 5 minuten).



Octant geconstrueerd van hout, koper en ivoor; Troughton, London 2e helft 18e eeuw. Collectie van de schrijver.

Het Davis-quadrant of „back-staff" is nauwkeuriger dan de graadstok (nauwkeurigheid omstreeks 5'): toch was het betrekkelijk goedkoop en overal uit voorraad verkrijgbaar). In de 18e eeuw tot omstreeks 1770 was het Davis-quadrant dan ook het meest verkochte instrument voor het verrichten van hoogtemetingen op zee. In 1731 vond Hadley de octant uit (afb. 5). Dit instrument, geconstrueerd volgens dezelfde principes als de tegenwoordige sextant en octant, is veel nauwkeuriger en makkelijker hanteerbaar, maar ook veel kostbaarder dan de 'graadstok en back-staff. Na 1770 kwam hij echter meer en meer in gebruik. Door het verschijnen van de back-staff en octant raakte de graadstok in de loop van de 18e eeuw vrijwel geheel in onbruik. Vermelding van deze twee instrumenten vormt dan ook een logisch besluit van dit artikel.

Rest mij nog het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam dank te zeggen voor de welwillendheid een foto van de tot de collectie van het museum behorende graad-stok voor publicatie in dit artikel af te staan.

Bron Maritiem jaarboek 1968.

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink (vervolg)

Het weekend meerden we af in San Juan op de Amerikaanse basis.

De vrijdagavond bezocht ik de bar op de Naval Base waar een demonstratie van de grandioze "Limbo Dance" ten beste werd gegeven.

Gezeten aan de bar had ik er een mooi zicht op. Met de barman had ik de afspraak gemaakt dat hij mij een seintje zou geven als mijn dollar die ik hem had gegeven op was. Het seintje is nooit gekomen.

Een cola rum kostte maar 1 Dime (10 dollar cent) . Al snel had ik in de gaten dat deze barman steeds minder cola en meer rum inschonk met als gevolg dat ik wat overmoedig werd en dacht ook wel een Limbo te kunnen dansen .

De danseres nodigde mij uit om het te gaan proberen want ze had goed in de gaten dat mijn interesse was gewekt.

Nou ik heb het geweten. Je mocht alleen maar met de voeten op de vloer blijven en al dansend proberen onder een lat door te wringen die steeds lager werd gelegd.

Enfin uiteindelijk heb ik mijn pogingen gestaakt en mijn witte tropenbroek was niet wit meer !!! Onvoorstelbaar dat ze zich als een slang er onder door kon bewegen. Ik heb respect voor haar gekregen.

Met wankel pas heb ik laat in de avond mijn tampatje opgezocht.

Zaterdag heb ik nog wat inkopen gedaan in de taks-free store ter plaatse.

Zondag morgen 30 januari ben ik eerst naar de kerk geweest en het verdere verloop van de zondag doorgebracht met zwemmen en zonnen in het openbare zwembad daar.

De Basis is vergelijkbaar met een klein stadje waar veel Amerikaanse gezinnen wonen met alle voorzieningen.

In de nacht van zondag op maandag vertrokken we in alle vroegte weer naar zee om de hele week te gaan oefenen met een onderbreking van 1 dag op 3 februari in St. Thomas op de Virgin Islands (Maagden eilanden)

In de vroege avond ging ik met een sobat passagieren.

Op een gegeven moment stonden wij in een oude neger wijk voor een Babtistenkerk.

Door een forse negerin werden wij uitgenodigd om de dienst bij te wonen. Wij wisten echt niet meer hoe wij her hadden.



De negers en negerinnen kwamen binnen met trommels , versterkers , gitaren , deksels enz enz de kerk binnen gelopen.



Onder luid gezang wordt "The Lord " opgeroepen. Om de beurt staan ze dan op en danken de "Lord "voor al het goede dat ze die dag van hem mochten ontvangen. Dan begint er weer een Glorie of Halleluja te zingen steeds harder en harder tot hij of zij geen stem meer over heeft en barst dan in snikken uit terwijl de muziek weer inzet.

Op een gegeven moment staat alles en iedereen te swingen en te dansen voor een geïmproviseerd altaar net zo lang als ze kunnen en begint alles weer opnieuw. Dit neemt zo een uur of 2 in beslag en al die tijd hebben wij het met verbijstering gade geslagen.

Werkelijk iets unieks om nooit meer te vergeten.

Als aandenken hebben wij een aantal gebedsprentjes van een van hen gekregen en hebben wij hartelijk afscheid genomen. Nog onder de indruk zijn we weer teruggekeerd aan boord.

Maandag kozen we weer het ruime sop en opnieuw liepen we al oefenend op vrijdag 4 februari San Juan weer binnen.

Zaterdag avond hielden we een "Horse Race "i n het cafetaria aan boord.

Al snel liepen Amerikaanse oplopers in onze uniformen en wij in die van hen tot hilariteit van velen.

Dit feest was diep in de nacht pas afgelopen en iedereen ging aangeschoten met de keiharde klanken van "The 004 "nog in de oren naar zijn bedje.

In de middag had ik met heel veel moeite mijn eerste stempel als souvenir in mijn paspoort weten te bemachtigen bij een Amerikaans bureau.

Maandag 7 februari verlieten we voor de laatste keer deze reis San Juan en werd de steven gericht op Bermuda om daar olie te gaan laden.

Maar voordat we daar aankomen wil ik nog het een en ander over het eiland San Juan vertellen.

Politiek gezien behoort het eiland aan de V.S. maar het is een zelfbesturend gemeenebest binnen dit verband. Het eiland werd in november 1493 ontdekt door Columbus. Naderhand werd het een roversnest bij uitstek van waaruit de Engelse handel in het Caraïbische gebied bijna werd stilgelegd.

In 1898 kwam het in Amerikaanse handen tijdens de Spaans – Amerikaanse oorlog.

En sinds 1925 is het eiland een gemeenebest.

De bevolking is erg arm en lijdt enorm aan ondermijnende ziektes , is slecht gevoed en vaak werkeloos.

Tijdens het stappen in de stad heb ik veel afschuwelijke voorbeelden gezien van ook met name de gevolgen van geslachtziekten en mensen die uitgemergeld met soms maar 1 oog tegen de krotwoningen leunden.

Heel naar om te zien.

De naar de stad getrokken boeren gezinnen hebben aan de rand van de stad sloppen wijken doen ontstaan net name El Fanguetta en La Perla die een sociale aanklacht vormen.

De bevolking spreekt overwegend Spaans en is katholiek. Het percentage analfabeten is 25%. De voornaamste inkomstenbron is landbouw. Er zijn grote suikerriet plantages (RUM !). Verder verbouwen ze tabak , citrusvruchten , koffie , kokosnoten en ananas . Het eiland is 143km lang en 56 km breed. Het hoogste punt is Cerro de Punta op 1369 meter. De bergstreken zijn zeer bebost en het centrum van het eiland is vulkanisch met de ongeveer 1200 meter hoge bergketens Sierra de Luquillo en Cordiralla Central. De flora is tropisch en buiten de huisdieren zijn er geen zoogdieren.

Wordt vervolgd. Tlg 2 Ton Mink a/b Hr.Ms .Drenthe.

~~~~~

### **Even voor de niet-marineman: bij de marine wordt alles afgekort.**

Dat schijnt makkelijk te zijn. Voor de buitenstaander wordt een conversatie tussen marinemensen daarom vaak complete geheimtaal. Stel je voor, een gesprek ergens aan boord van een schip: Zeg heb je het al gehoord: de CZM komt vanmiddag samen met de BDZ voor een bezoek aan de MKWD. Nou bestaan die eerste twee niet meer (Commandant ZeeMacht en Bevelhebber Der Zeestrijdkrachten) want die functies zijn in het kader van de algehele afbraak van de Krijgsmacht, en in het bijzonder van de Marine, afgeschaft.

De VOM en de VOP (Vlagofficier Materieel en de Vlagofficier Personeel) bestaan ook niet meer en zijn nu gewoon directieurtjes ergens op het ministerie en weggemoffeld onder een directeur-generaal en dat is helemaal geen generaal als je dat soms mocht denken. Ik geloof dat de VLOP (vloot predikant) en de VLAM (vloot aalmoezenier) nog wel bestaan, maar ik ben buitenkerkelijks dus dat weet ik niet zeker.

Mijn mooiste plaatsing bij de Marine was op het MVKV. Jawel: Marine Vliegkamp Valkenburg, bestaat ook al niet meer. Leuke sfeer daar, was ik niet gewend. Die MLD'ers (ja zoek de afkortingen zou zelf maar effe op, ik kan niet aan de gang blijven) zijn fijne lui, vrije vogels in de lucht. Heel anders dan de collega's van de varende vloot. Lekker de kantjes er af lopen, geen dienstklopperij, mooi!

Over dat MVKV gesproken: de eerste dag van mijn 3 jaren daar merk ik dat de afvoer van de wastafel in mijn behandelkamer enigszins verstopt zit.

Ik vraag aan mijn assistente (Marvakorporaal) wie ik daarvoor moet bellen. Zij zegt: "Moet u Babov" even bellen. Ik denk: Babov? Wat is dat nou voor een Rus. Dus ik zoek in mijn telefoonklappertje naar het nummer, en verdomd, hij staat er in. Ik krijg een platpratende oude man aan de lijn en die zegt dat hij zo wel even komt. Na een half uur zie ik door mijn raam, waar ik veelvuldig doorheen keek wegens te weinig werk, een vent met een lange viezige leren jas op een Solex aankomen karren en die stopt naast mijn raam. Hij zet zijn helm af en daar komt me toch een ouwe rimpelkop tevoorschijn! Vervolgens trekt hij die grote leren jas uit, en er komt een soort slonzige dikke man in een vuile overal tevoorschijn.



Achterop zijn Solex zit een kistje met een touwtje vastgebonden. Uit dat kistje steekt een grote plopper. Dat is geen Maleis, maar de naam voor een ding om de gootsteen te ontstoppen weet je wel!

Ik denk: ha, dat moet Babov zijn! Even later wordt er op mijn deur geklopt en dezelfde man die ik zojuist zo voortreffelijk beschreven heb komt binnen. Ik zeg: bent u Babov? Jazeker dokter, waar zit de verstopte wastafel? Ik wijs hem het ding. Hij is daar vervolgens de hele dag mee bezig, verricht onduidelijke handelingen, gaat af en toe een uur weg om "materiaal te halen" en vlak voor vastwerken (dat

is een Marineterm voor einde werktijd) meldt hij zich af met de mededeling dat alles weer voor "ze roodkopere" is. Ik zeg: "Dag Babov, bedankt" en zie even later door mijn raam Babov zijn Solex weer bestijgen nadat hij een kwartier aan het prutsen is geweest om zijn kistje weer met dat rafelige touwtje achterop te binden.

De dag daarop sta ik op de rol om een uitgebreide rondleiding over het kamp te krijgen met een handje vol andere nieuwkomers. De eerste officier toont ons trots alle werkplaatsen, de hangaars, de drie Squadrons die we toen nog hadden, vliegtuig in, vliegtuig uit (Neptunes, Atlantics), stelt ons aan iedereen voor en op een gegeven moment komen wij bij een prachtig nieuw gebouw. Werkelijk nagelnieuw, en strak. Kijk, zegt de eerste officier, dit is net allemaal in eigen beheer neergezet door onze onvolprezen Babov. Mijn mond valt open van verbazing. Ik zeg: heeft die Babov dat allemaal gebouwd? Jazeker, zegt de eerste officier, en in een recordtijd van twee maanden! Mijn schuif valt nog verder open, ik sta met stomheid geslagen. Ik zeg: heeft die ouwe man dat allemaal in zijn eentje gebouwd? Die vent is de hele dag bezig met één wastafeltje. Welke ouwe man, vraagt de eerste officier, wat voor wastafeltje? Ik beschrijf de Solexman. De eerste officier kijkt mij ongelovig aan. Hij zegt: bedoel jij die afgekeurde loodgieter die hier als klusjesman rondrijdt? Ik zeg: ja, dat is toch die Babov, u weet wel! ... Zeg, zegt de eerste officier, weet jij eigenlijk wel wat BABOV betekent? Ik zeg: nou ja, zo heet die gast met de Solex toch? Nu zakt de eerste officier door zijn knieën van het lachen. Hij zegt: Hahahaha, die tandartsen ook, BABOV betekent: "Bureau Aanleg Beheer en Onderhoud van Vliegvelden", we zitten hier op een vliegveld man! Nou je begrijpt dat ik daar verder op Valkenburg drie jaar lang behoorlijk mee gepest ben. Hé Dokter, ga je nog een borrel drinken vanmiddag met je vriend Babov? en dat soort dingen.

Sindsdien ben ik erg voorzichtig geworden met het bezigen van afkortingen. Vooral toen de volgende dag de VOKIM samen met de CMLD op bezoek kwamen voor een CPPJM.

G.A. Kruys.

---



## Een kleinigheid

De nacht op zee is een onheilspellend donker gat. Terwijl er op het vasteland nog punten van herkenning zijn door het schijnsel van lantaarnpalen en de verlichting van gebouwen, bestaat er op zee niets van dien aard. De duisternis is volkomen en - wanneer je er te lang over nadenkt - angstaanjagend.

Maar het kan nog erger!

Soms laat ook de maan het afweten. Onze enige gids en metgezel, die op heldere momenten het wateroppervlak als een ijsbaan van teer kan laten oplichten, is ons bij tijd en wijle ontrouw door zich achter dikke wolken regen te verschansen.

Maar zelfs dat is nog allemaal een kleinigheid vergeleken bij de mist. De laaghangende bewolking die soms zo ver afzakt dat we ons eigen kanon niet meer kunnen zien. Alsof we door een onbekend opperwezen met dikke grijze verbandwatten zijn ingepakt, die ons zullen beschermen tegen aanvaringen of plotselinge vijandelijke beschietingen.

Pas dan is de duisternis écht totaal. Geen stipje van een vuurtorenlicht, geen rood mastpuntje van een visser of plezierjacht. Het enige dat we zien, is elkaar en de mist.

Valt dan ook nog de radar uit, dan is de tijd gekomen om gezamenlijk het Onze Lieve Vader te bidden.

'Brug, hier centrale.'

'Hier de brug.'

De commandocentrale meldt een schip, nog ver weg, maar op mogelijke rampenkoers.

'Brug begrepen.'

Onder normale omstandigheden varen we dan door maar vanwege de mist veranderen we van koers om het onbekende vaartuig ruimschoots uit de weg te gaan.

We loeien regelmatig onze scheepshoorn en de commandant, die niet naar bed wil, laat koffie voor iedereen serveren.

Tien minuten later is de centrale terug.

'Hier de brug, zeg het maar!'

Het is hetzelfde schip. Het is gelijk met ons van koers veranderd, erg aardig, maar wel de verkeerde kant op. We stevenen wederom af op een scheepsramp.

Opnieuw veranderen we van koers.

Maar er klopt iets niet. Het schip, zo meldt de centrale ons, is een grote containertanker. En zulk soort reuzenbakken veranderen zelden of nooit van koers. Ze zijn te groot en te log om snel te kunnen manoeuvreren.

De commandant haalt zijn schouders op.

'Maar wij niet', zegt hij kalm, al kan hij zijn ongerustheid niet helemaal voor ons verborgen houden. En wat moeten wij ervan denken als zelfs hij zijn vertrouwen lijkt te verliezen? De sfeer zakt in. We worden nerveus en niemand durft nog iets te zeggen.

'Brug, centrale!'

We schrikken ervan.

‘Brug hier!’

Problemen met de radar. Of het aan de mist ligt of aan de apparatuur, alle waarnemingspunten worden vaag, verdwijnen soms en komen vervolgens weer terug.

De commandant wil het zelf zien. Ofschoon hij een scherm op de brug heeft, rept hij zich naar beneden om het in de centrale met eigen ogen te bekijken. Hij laat ons alleen. De officier van de wacht kijkt mij aan, ik kijk de uitkijk aan en de uitkijk pakt zijn verrekijker en kijkt weer naar buiten... Naar het niets!

Dan horen we de stem van de commandant over de intercom.

Hij beveelt voor de derde keer van koers te veranderen en vraagt of ik onmiddellijk een radarmonteur uit zijn bed wil trekken, iets wat aanvankelijk niet eenvoudig is (hij slaapt en vraagt of ik op wil rotten), maar als ik hem uiteindelijk heb verteld wat er aan de hand is, staat hij toch nog verbazend snel naast zijn bed. Het enige vervelende is dat mijn verhaal ook een paar van zijn kamergenoten ter ore komt. Ze stellen me vragen waar ik geen antwoord op heb. ‘Het is een kleinigheid!’, zeg ik en loop met de monteur, die inmiddels zijn broek en schoenen heeft aangetrokken, het slaapverblijf uit.

Op de brug zien we dat het radarbeeld nog steeds aan- en uitwaaiert. Het lijkt alsof we door een andere, veel sterkere radar gestoord worden. De tanker komt dichterbij, maar zijn koers is volgens de centrale moeilijk te bepalen.

En dan gebeurt het. Terwijl de monteur in zijn draden en contacten wroet, valt de hele boel uit. Beeld weg, tanker weg, wij weg!

De commandant aarzelt niet. Hij laat de tweede uitkijk, die de eerste is komen aflossen, non-stop de misthoorn loeien en verandert drastisch van koers. Terwijl we hellend naar stuurboord draaien, verdwijnt opeens de mist. Er valt een gat in de wolkendeken en we zien een immens stuk staal ons op nog geen 200 meter afstand passeren. Er komt geen eind aan. Staal van links naar rechts en van boven naar beneden. We vallen erbij in het niet. We zijn een muis die op het nippertje heeft weten te ontkomen aan de stampende poten van een kudde op hol geslagen olifanten. De commandant, de officier van de wacht, de uitkijk en ik: we kijken, zwijgen en laten het gevaarte in doodse stilte voorbijgaan.

Opeens horen we zijn misthoorn, schor en dof, alsof er een vuile poetsdoek in zit.

Als de tanker is gepasseerd, komt stukje bij beetje de mist weer terug. Grijs vlokken vallen weer als een kleverige suikerspin om ons heen en de hele boel zit weer dicht. Plots schiet ook de radar weer aan. Het oranje scherm geeft beeld en de witte wijzer draait helder en constant.

‘Brug, centrale!’

We schrikken en kijken elkaar in verwarring aan.

De commandant drukt op het knopje en roept: ‘Hier de brug!’

Wat een goed antwoord was.

---

## Haring met touwje op ‘de Rotterdammer’



Het seizoen van de nieuwe haring is weer begonnen en dat herinnert mij aan de tijd dat ik als opvarende op het befaamde passagiersschip ‘de Rotterdam’ zat. Er bestonden vroeger ‘grootmoeders middeltjes’ tegen allerlei kwalen en ziekten. Zoals de bekende remedie tegen de hik. Dan moest je



een glas water achterstevoren opdrinken. Met als resultaat dat je het halve glas met water over je heen kreeg, iedereen smakelijk lachen en vaak bleef je met de hik zitten.

Aan boord op 'de Rotterdam' was het niet anders. Bij slecht weer bewoog ook dit grote schip aanzienlijk, met als gevolg zeezieke passagiers én bemanningsleden. Zo gebeurde het dat je zat te eten in de messroom en er schoof iemand aan – z'n eerste reis waarschijnlijk – die niet veel trek in eten bleek te hebben. Ongevraagd kreeg die dan het advies een haring, een oude of een nieuwe, met een touwtje aan z'n staart op te eten. Vervolgens die haring drie of vier keer aan dat touwtje op en neer te halen, waarna de zeeziekte onmiddellijk over zou zijn. Je zag het 'slachtoffer' dan enigszins groen om de neus worden en met opbollende wangen naar het toilet rennen. Als je zelf geen last had van zeeziekte kon je daar best hartelijk om lachen, maar de kwaal voor de betrokkene was eerder slechter dan beter geworden. Velen onder u zullen met trots en plezier terug kijken op hun vaartijd op 'de Rotterdam'. Naar verwachting zal volgend jaar het oude schip een permanente ligplaats krijgen aan de kop van de "Kaap". De tentoonstelling over het schip eerder dit jaar in het Nederlands Fotomuseum in de Rotterdamse Witte de Withstraat had nog veel groter kunnen zijn als alle ingezonden foto's waren tentoongesteld. Het aantal foto's gemaakt door voormalige passagiers die nu in kelders, kasten en schoenendozen liggen moet enorm zijn. De vele verhalen en anekdotes zullen vervagen en meestal verloren gaan, vrees ik, helaas. Tenzij u ook nog zo'n verhaal kent, eventueel met foto en die naar de redactie stuurt.

Ben benieuwd.

**De Oud-Rotterdammer** 2<sup>e</sup> jaargang nr 13  
v.d. Bastiaan Brouwer

---

## De Marinier en zijn Weesjongenspetje



Weeskinderen (jongens) met een zogenaamde weesjongenspetje  
JA en wat heeft dat nu met een STOERE MARINIER te maken  
**NOU DITTE**



Mariniers van de afdeling Rotterdam tijdens een oefening op het eiland IJsselmonde. Het overtrekken van een wetering met behulp van een vlotbrug, binnen korte tijd van licht materiaal vervaardigd. Door verzwaring van het drijfvermogen aan de uiteinden der lange zijden kan fourage, materieel en zelfs licht geschut overgebracht worden. De voorste afdeling (spits) marcheert over de brug in de richting van een veronderstelde vijand. Tenuue: blauw, met Mannlicher geweer, patroonkoppel en plat petje zogenaamde weesjongen petje.



Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## FERRY VLUCHT MVKV-HATO 1975 CURAÇAO

1 april 1975. Bemanning Delta landt met de 203 ten 17.29 uur op Lajes, Azoren. Vliegtijd 8 uur en 10 minuten. Een Portugese basis met een groot

Amerikaans gedeelte. We hadden goed weer. Het kon er echter wel eens heel erg te keer gaan. Slechts één baan met soms extreme cross (zij) wind. Zag ooit de resten van een Hercules in een boerderij zitten die de baan was uit gefietst. Ffe een biertje drinken, lekker snavelen en de volgende dag op naar Sal op de Kaapverdische eilanden. Op naar het mooie weer. Verwachte vliegduur 7 uurtjes. Tot morgen.

LAJES – SAL April 1975

Het was 12 april 1975. We waren zo juist met bemanning Delta met de 203 gestart en gingen op weg naar Sal, gelegen op de Kaapverdische eilanden. We vlogen zoals verwacht door prachtig weer met goed weer wolkjes (Cumulus). We naderden na ongeveer zes en half uur uur het vliegveld en hadden uitzicht over het eiland. Dit kwam overeen met een kleine woestijn omgeven door water. Tijdens onze nadering heb ik geen palmboompje gezien.



**Vlak voor vertrek afscheid van belangstellenden. Ik zie o.a. LTZ Vleer, LTZ de Menthon Bake en een Amerikaan. Die met de handschoentjes ben ik.**

Het was niet de eerste keer voor mij dat ik deze kale klip aanschouwde. In 1961 landde ik daar voor een benzine-stop met een Super Constellation van de KLM die mij naar Curaçao bracht voor een term van achttien maanden. Dit als telegrafist op Marine radiostation st.Joris. Dit even terzijde. In die tijd was Sal een gigantisch benzinstation voor vele vluchten over de oceaan. Dat was in ons voordeel met de Neptune, want er zat ook nu nog heel veel 115/145 hoog octaan in de tanks aldaar.

Er was een hotel niet ver van het vliegveld. Het werd gerund door een Belgische dame. Het eten en de versnaperingen waren goed. Het hotel lag aan een heel mooi strand. Aan de linker kant was er een prachtig dorpje met witte huisjes. De mensen die daar woonden, probeerden spulletjes te verkopen aan de hotelgasten. Zij mochten echter niet op het stuk strand van het hotel komen. Daarom gingen Joep Weijers en ik hun opzoeken. We kochten wat spulletjes bestaande uit zwart ebben hout.

Er was ook nog een Portugese militaire aanwezigheid. Zij vlogen met de P2V5 die ooit waren overgenomen van onze Marine. Sommige bemanningen hebben daar een zeer prettig bezoek gebracht. Wij niet.

Buiten onze bemanning werd het hotel, dit als standaard, ook gebruikt door een of meer

bemanningen van een Zuid Afrikaanse maatschappij vliegend met de Boeing 747. We hadden weinig contact. Geen idee wat ze vervoerden. Tot op de dag van het vertrek van een van hun bemanningen. We zaten in de lounge aan een versnapering en zij wachtten op transport. Ik opende het gesprek jolig met de opmerking "Hallo Springbokken!!". We kregen



**Meningen verdeeld maar volgens mij Lajes.**

contact en tot onze verbazing gingen zij mee in het nuttigen van een biertje. Onze vraag was moeten jullie dan niet vliegen? Een bemanningslid sprak en zei: "Ach den automaat!!".

Na een rustdag gingen we ons de volgende dag 14 april, klaarmaken voor de volgende etappe Sal – Zanderij in Suriname. Een lange, zeer speciale trip over de oceaan. Tot morgen.



**Den Automaat!!**

P.S. Er hangt me nog iets bij dat in die tijd Kaap Verdië bezig was om onafhankelijk te worden van Portugal. Dat is vredelievend gelukt. De African Party for the Independence of Cape Verde (PAICV) was mede

verantwoordelijk. De internationale roepnaam van een Nederlands Marine vliegtuig bestond uit vijf letters, beginnende met PA...

Bij het uitboeken naar Sal hadden wij de roepnaam PAICV ingevuld. Ik weet niet honderd procent zeker of wij dat waren of een andere bemanning. Ik meen me te herinneren van wel. Toeval is denk ik uitgesloten.

#### SAL- ZANDERIJ

Omdat dit een van de grootste etappe qua afstand in onze trip Valkenburg – Curaçao was werd 14 april 1975 al in de "koele" ochtenduren brandstof geladen. Dit omdat deze bij het oplopen van de temperatuur uitzet en er dus minder in onze tanks zou gaan. Na de preflight gingen we rond elf uur "airborne" en begonnen aan een lange trip richting Zuid-Amerika. Ik heb het al eerder beschreven, maar doe dit nogmaals om het verhaal van deze trip met de 203 compleet te maken.

Mede omdat het normale (burger) vliegverkeer op veel grotere hoogte plaats vond, plm 30.000 (10 km) voet met honderden knopen snelheid, terwijl wij op plm 4000 voet (1500 mtr) de oceaan over sukkelden met 180 knoopjes p/u.

We konden Suriname toch bereiken omdat wij gebruik maakten van de Pasaat wind. Dat is een wind, zoals u wellicht wel weet, welke altijd ongeveer dezelfde richting heeft. Deze wind bestaat meestal echter onder de plus minus 4000 voet, 1500 meter. Daarboven heb je de anti pasaat, die komt uit de tegenover gestelde richting. Dat werkt dus niet.

De zeilschepen van de West Indische Compagnie volgden dezelfde route. Zonder gebruik te maken van deze rugwind konden wij de oversteek niet halen. De anti-passaat kenden zij waarschijnlijk niet.

Er was een klein voordeel. Vermoedelijk door een "laag" tussen pasaat en anti-pasaat onstond een soort DUCT (tunnel) waarin de VHF radiogolven gevangen werden. Deze zorgde voor een grote afstand waarmee met de VHF radio contact met SAL (net als bij vertrek uit Dakar) behouden bleef. Maar na een uurtje was dit ook afgelopen. Hierna was elk radiocontact met de buitenwereld bijna altijd afgelopen. Dit tot ongeveer anderhalf uur voor het bereiken van Zanderij. Bij sommige speciale atmosferische omstandigheden werd wel eens verbinding

verkregen met Mc. Dill. Een, ik dacht, Amerikaans militair radiostation met stations op verschillende posities over de wereld, ook in Amerika.

De enige mogelijkheid tot navigeren waren het drift meten, eventueel wind driehoekje vliegen en zonnetje schieten. Bij hoge uitzondering werd wel eens even contact verkregen op de Loran-A. Ik zelf heb het nooit meegemaakt. Maar gelukkig was het bijna altijd mooi weer, dat maakte alles makkelijker. Afhankelijk van de hoeveelheid wind was er ook bijna altijd een "rode driehoek". Dit was een gebied wanneer daarin een zuigermotor de geest zou geven, op een motor zowel Sal (terug) als Zanderij of uitwijk, niet gehaald konden worden. Vliegend op een zuigermotor met veel vermogen gebruikte meer brandstof dan op twee met uitgelijnd vermogen. Gelukkig altijd goed gegaan.

De jets gebruikten te veel brandstof Zij werden normaal gebruikt voor extra vermogen bij de start, klim en als het nodig was bij bepaalde manoeuvres. Ook werden zij gebruikt om snel brandstof kwijt te raken wanneer snel gewicht moest worden verloren. Wanneer de af te leggen afstand niet te groot was, waren zij natuurlijk hartelijk welkom bij motorproblemen. Deze trip verliep echter alles helemaal goed en landden wij na 10.4 (10 en half uur) op Zanderij. De officieren gingen in Torarica hotel, wij als equipage kregen logies op de landmacht kazerne in Paramaribo, een stuk minder lux. Maar de Parbo smaakte daar natuurlijk even lekker.

Nog een kleine bijzonderheid. Tijdens deze trip hadden wij een extra vlieger aan boord. Dat was niet de minste, onze commandant Kandou. Ook hij nam ook wel eens het stuurwiel ter hand. Ik kom hier op terug bij de laatste etappe, Zanderij – Hato Curaçao.

#### ZANDERIJ – HATO CURAÇAO

Na een niet al te vervelende dag in Paramaribo maken wij aanstalten om onze laatste etappe naar Hato te maken. Standaard procedure. Preflight, optoppen en in principe snel airborne.

Onze commandant Kandou heeft deze vlucht links in de cockpit plaats genomen, zijn tweede is Jan Herberts. Onze officiële tweede vlieger Theo Jansen, neemt na de start plaats in de neus. Ik zelf ga het radiostation bezetten. In principe wordt dit een makkelijke vlucht.



**Zanderij**

Ongeveer 5 uurtjes, landcontact op de radar en radiocontact.

We gaan airborne om bijna 1500 uur lokaal. Er moet vertraging geweest zijn, misschien een klacht maar dat weet ik niet meer. Na de start blijkt dat de heren in het hotel, wel of niet onder een drankje, blijkbaar een toezegging hebben gedaan voor een low pass op "Zorg en Hoop". Dat is een klein vliegveldje bijna midden in Paramaribo, geschikt voor kleine vliegtuigen. Al snel na take off krijgen we contact met Zorg en Hoop op VHF. We krijgen toestemming op een hoogte van 1500 voet. Kandou, die mee luistert zegt: "1500 voet? Vraag eens hoe hoog de langste gras spriet daar is." We gaan in voor de pass. De jets blijven aan. We gaan ruim boven

de 200 knopen. Bij de radio zie ik de toppen van de palmbomen boven de stuurboord tiptank voorbij flitsen.

Theo in de neus, ziet uit een projektje in aanbouw na het einde van de baan, verschillende arbeiders in alle richtingen weg rennen. Direct na de pass trekt Kandou een hoge steile bocht waardoor we diep in onze zetels worden gedrukt. Ik denk door de 90 graden want ik ontwaar Paramaribo aan een heel andere kant van mijn venster dan normaal. Geen verbeelding want de tiptank bleef op dezelfde plaats.



We zijn al snel terug bij ons normale werk en landen na iets meer dan 5 uurtjes vliegen op Hato. Na een detachering van iets meer dan 3 maanden vertrekken we 14 juli weer naar Nederland. Via Bermuda en Lajes. Dit was voor mij de eerste, maar zeker niet de laatste keer.

### **Zorg en Hoop (en kort)**

Onze bemanning in Tutup. Bijna zeker genomen op Koninginnedag 1975. Nog voor de Oranjabitter denk ik.



**Vlnr staand: (Appie) Albert Vuil, Arie Turenhout, Fred de Vries, (Ome) Jan Herberts, (Miel) Emil Koelhuis. Knielend: Bram Streefkerk, Jan Vroege, Theo Jansen.**

Dit was het weer even, rest mij u fijne paasdagen toe te wensen....

