

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 15 – 6e jaargang – 14 april 2023



170 jaar Onder Stoom / wachtlopen tijdens zeewacht / deel 19
Discipline deel 1
De Oude haven Rotterdam
Fremantle liep uit voor de “Duyfken”
Het persoonlijk dagboek van Ton Mink (vervolg)
Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 1
Verhalen van Jan Vroege,...Hemstichting
Geld koffer
Verhaal van G.A Kruys / de strepen van de Koningin



Dit verhaal beschrijft de herinneringen van een jong officier van de Technische Dienst direct van het KIM aan boord geplaatst van zijn eerste schip. De eerste plaatsing is altijd zeer belangrijk en het lijkt wel of de herinneringen aan deze plaatsing ook het beste bewaard blijven. De eerste plaatsing was natuurlijk ook de ruwste plaatsing. Je had veel geleerd op het KIM, je was blij daar vanaf te zijn, eindelijk te kunnen gaan varen en dacht veel aan te kunnen. Dat werd direct de grond ingeboord. Van een tactvolle opvang hadden de oudere collegae nog nooit gehoord. Het was meer van: "takenboek in de kast, overall aan en aan je werk". Onderaan beginnen en luisteren naar wat de oudere, ervaren en wijze heren willen en dan zien we later wel.

Wat de oudere officieren, zelfs degenen die slechts een paar jaar ouder waren, niet meer wilden was zelf de wacht in de machinekamer lopen. Wachtlopen was een zeer fundamentele zaak voordat de huidige automatisering ingevoerd werd. Generaties officieren, onderofficieren en manschappen van alle dienstvakken hebben "wachtgelopen". Geaccepteerd worden, door hoog en laag, als zelfstandig chef van de wacht voor de zeewacht en de reewacht was dan ook mijn eerste doel.

Het nu volgende artikel gaat over dat wachtlopen: wat hield het in, wie waren erbij betrokken, wat deden ze op de wacht aan werkzaamheden, uitvoering van de orders, hoe leefden ze buiten de wachtperioden enz. Het schip in kwestie is het vliegekampschip Hr.Ms. Karel Doorman, de periode is 1964 - 1966, de Machinekamerdivisie is divisie C en de chef van de wacht van die divisie is de schrijver van dit artikel. Geen wetenschappelijk artikel doch een verslag van zijn herinneringen en aantekeningen.

Het vliegekamp schip Hr.Ms. Karel Doorman had twee grote machinekamercompartimenten. Stuurboord-as werd aangedreven door de Voormachinekamer (VMK) installatie en bakboord-as door de installatie in de Achtermachinekamer (AMK). Elke machinekamer omvatte ook het ketelruim met twee "Admiralty" stoomketels. De ketels stonden beneden over de ene zijde en de stoomturbines boven over de andere zijde. Elke MK omvatte: 2 stoomketels met de bijbehorende brandstofpompen, 2 serpentijnverdamperen, 2 brandbluspompen en de stoomturbine-installatie, bestaande uit een hogedruk- en een lagedruk turbine. Deze turbines dreven via een tandwielkast de bijbehorende schroefas aan. Onder de turbines bevond zich de condensor met de hoofdkoelwaterpomp, de condensaatpompen, de ketel voeding pompen en

de kleinere hulpwerktuigen. De vier turbofanmachines stonden boven de machinekamer aan weerszijden van de whalegang. Deze fans bliezen de lucht benodigd voor de verbranding in het machinekamercompartiment, want dit type schip, gebouwd in Engeland, voorzag de ketels van lucht door het gehele compartiment onder overdruk te zetten.

Het personeel.

Niet alleen de aantallen personeel dat 4 uur op 8 uur af de wacht beneden liep, ook het type en de achtergronden van de machinisten verschilden aanzienlijk met de huidige situatie. Nogmaals het zijn de indrukken en de herinneringen van een jong officier en het is geen verhandeling. De wacht werd gelopen door 3 zeewacht divisies t.w. divisie A, B en C. Daarnaast kende de Technische Dienst van het schip nog een buitenboelploeg, een ploeg voor ABCD en lekdienst (de latere NBCD) en een vliegdekploeg.

Dit verhaal gaat alleen over divisie C. Een zeewacht divisie bestond uit 2 officieren, waarvan één in opleiding.

De Voormachinekamerploeg (VMK) bestond uit een sergeant, een korporaal en drie machinisten, de Voorketelruimploeg (VKR) uit een sergeant, een korporaal en drie machinisten. De achtermachinekamer (AMK) stond onder leiding van een majoor-machinist met een korporaal machinist en drie machinisten en het achter ketelruim (AKR) had een bemanning van een sergeant, een korporaal en vier machinisten.

Het opleidingsniveau voor de machinisten was ambachtsschool, aangevuld met diverse rang gebonden bedrijfsopleidingen op TOKM (Technische Opleidingen Koninklijke Marine) te Amsterdam.

De elektrotechnische zaken werden geregeld door een wacht ploeg elektromonteurs o.l.v. een officier vanuit het hoofdschakelbord naast de ABCD centrale.

Officieel hadden deze twee groepen technici geen relatie dan via hun diensthouders, hetgeen soms een ongemakkelijke werkverhouding veroorzaakte. In de praktijk van de wacht viel e.e.a. wel mee.

De bedrijfsvoering in de beide machinekamers was gelijk. De bedrijfsvoering op de ketelruimen was zeer verschillend. Het VKR had een automatische ketelregeling. Het AKR had hand gestookte ketels, d.w.z. dat bij elke vermogenswisseling branders bij of afgezet moesten worden. Het was geen eenvoudige zaak om dit rookloos en zonder ontstekings- en verbrandingsproblemen uit te voeren. Men moet zich realiseren dat de brandstof in die tijd nog stookolie was, welke alleen na goede separatie in een waitingtank, reiniging d.m.v. filters, (centrifuges waren alleen voor het smeeroliesysteem van de hoofdturbines geïnstalleerd), voorverwarming, bij de juiste verstuivingsdruk en in de juiste brandstof/luchtverhouding goed en rookloos verbrandden. Enige aanleg versterkt met ervaring en gegochel met afsluiters was noodzakelijk. De orders van de brug werden genoteerd in een manoeuvreerboekje. Dit boekje werd zorgvuldig bewaard en aan het einde van de wacht door de chef van de wacht afgetekend. De orders werden uitgevoerd volgens een vermogens opvoerings- en verminderingsschema. Elk uur werden rondes gelopen en werden de temperaturen en drukken afgelezen, genoteerd in een machinejournaal en waar nodig werd de installatie bijgesteld. Op de Doorman was dat soms moeilijker dan het zo lijkt. Het oorspronkelijk door de Engelsen gebouwde schip had een installatie gehad met Engelse temperatuur- en drukmeters,

respectievelijk Fahrenheit en pounds per square inch. Een eenvoudig rijmpje geeft de relatie tussen kg/cm² en psi aan: "O wat ben ik een stomme hond, één kg is 15 pond".

Langzamerhand waren deze vervangen door metrische temperatuur- en drukmeters en de oorzaak van veel verwarring zal duidelijk zijn. Als iemand meldde dat de temperatuur van het midden lager van een voedingspomp 100 graden was, moest je als chef van de wacht goed weten over welke pomp de betrokkene het had. Als het een pomp was met een Engelse Fahrenheit meter was het oké, maar als het een Celsius meter was, was het paniek. Je wendt snel aan dit verwarrende mengsel van Celsius en Fahrenheit, kg/cm² en psi meters, maar vooral na een reparatie of een onderhoudsperiode diende je goed na te gaan wat en hoe gemeten werd.

Zoals gezegd het opleidingsniveau van de machinisten was ambachtsschool. De vorming voordat naar de korporaalsopleiding gegaan werd, verschilde aanzienlijk met het huidige systeem. Een jonge machinist diende één jaar als 3^e klasse voordat examen gedaan werd voor machinist der 2^e klasse. Dat examen werd afgenomen door een officier en twee onderofficieren, meestal van de divisie waarin hij diende, dit geheel herhaalde zich na weer een jaar voor de stand van machinist der 1^e klasse. Voordat naar de korporaalsopleiding gegaan kon worden moest ook nog het brevet "olieman" gehaald worden. Dit laatste examen was zwaar voor de jongens. Het was een test van ervaring, kennis en zelfstandigheid en leverde na het slagen een betrouwbare, volwassen en zelfstandig bedienaar op. Dit brevet olieman leverde een toelage op van 12 gulden per maand. In die tijd een fors bedrag.

Het merkwaardige was dat dit brevet na afloop van de korporaalsopleiding verviel waardoor het aanvangssalaris na afloop van deze opleiding ongeveer 2 gulden lager werd. De totale vorming tot korporaal nam in de praktijk minimaal 5-6 jaar in beslag. Ten gevolge hiervan was de gemiddelde korporaal aanmerkelijk volwassener dan heden ten dage.

Zonder te willen discrimineren, ook de samenstelling van de divisie qua huidskleur verschilde nogal met vandaag. 30% was van Indonesische afkomst; heel loyale en betrouwbare technici met een eindeloos geduld. Deze karaktertrek maakte hen o.a. zeer goede verdamperbedienaars. Als er persé water nodig was van hoge kwaliteit, voedingswater, werd een Indonesische machinist bij de verdamper gezet. Binnen een uur was de verdamper dan rustig en leverde constant water van de juiste kwaliteit op. Een blanke machinist lukte dit zelden en produceerde praktisch alleen maar drinkwater door voortdurend te willen veranderen enz. Sommige type machinisten hadden schoon genoeg van de Koninklijke Marine. Een speciaal type mens. Zij waren niet erg intelligent noch ambitieus, zaten meestal al lang aan boord, hadden dus een grote ervaring. Ze hadden een grote bek en waren soms tirannen in de verblijven. Van jonge officieren en onderofficieren werden grote hoeveelheden takt verwacht om hen in het gareel te houden. Sommigen kwamen uit gebroken gezinnen en of waren thuis moeilijk in het gareel te houden. Zij werden dan naar de KM gestuurd omdat ze daar misschien wel enige discipline bijgebracht kon worden. Anderen waren vol enthousiasme gekomen voor wat in mooie advertenties gestaan had. Allen tekenden een contract van 6 jaar.

Maar het leven bestond aan boord uit wachtlopen tijdens zeewacht en tijdens de reewacht, aardappelen jassen, toiletten schoonmaken en eindeloos schoonmaken ook op de wacht. Wachtlopen bleek eindeloos metertjes staren te zijn en het sleutelen werd gedaan door de

onderofficieren. Op de wacht waren er weinig problemen met hen, want de onderofficieren hielden de tucht er wel onder. Er waren vele verhalen over hardhandige correcties, nooit te bewijzen uiteraard, want slaan mocht ook toen niet.

Een aantal "heren" vergeet ik nooit. De manoeuvreerbediener van divisie C was een bijna zielig mens, hij kwam uit Argentinië, was zeer zwaar gebouwd, was cowboy geweest, bediende alleen de zwaar te bewegen manoeuvreerafsluiters en deed absoluut niets meer dan zijn tijd uitdienen. De man had kip noch kraai op de wereld, leefde altijd aan boord en werd clochard in Amsterdam na zijn pensionering. Een andere machinist had bij vlagen een speciale verhouding met een grote stalen moeder. Hij zoude het ding dan dag en nacht mee, schepte twee borden op in het cafetaria, de moeder zat dan naast hem op de bank en sliep in de kooi boven hem in het verblijf. Gelachen werd er absoluut niet om zoiets, dat was levensgevaarlijk, iedereen accepteerde het met een strak gezicht. Een vrolijke noot op de divisie vormde een Amsterdammer. Hij had een geweldig gevoel voor humor en was een geweldig mime speler. De wijze waarop hij een show opvoerde over een groentekoopman op de Albert Cuyp was weergaloos. De Indonesische divisiegenoten w.o. de sergeant op het achter ketelruim konden op boeiende wijze, in een half Maleis/Nederlands taaltje, Sneeuwvitje en de zeven dwergen en dergelijke sprookjes voordragen. De eerste sergeant die ik meemaakte op het voorketelruim was een heel merkwaardig mens. Hij kwam precies op tijd op post, maar de korporaal in zijn ploeg nam de wacht over. Hij stond 4 uur lang roerloos op dezelfde plaats, dronk de koffie die hem aangereikt werd, staarde vier uur lang naar het hydraulische regelsysteem van de automatische ketelregeling en had de rechterhand aan de afstandsbediening van de toevoerstoomafsluiter van de turboketelventilatoren. Hij verdween weer precies op tijd. Ook nu weer droeg de korporaal de wacht over. Ik heb hem nooit iets horen zeggen. M.a.w. divisie C was een verzameling van boeiende personen.

Het MK personeel was gehuisvest in voor die tijd redelijk ruime verblijven met een bakstafel. Het oorspronkelijk voor de Engelse Royal Navy gebouwde schip had volksverblijven ingericht volgens het baksysteem. Dit systeem bestaat nog steeds bij de Royal Navy en geeft elke bak een redelijke zelfstandigheid t.a.v. eten en drinken.

Bij de KM moest al het voedsel en drinken in het cafetaria genuttigd worden, op de Karel Doorman was het cafetaria daar zeker niet voor berekend. Dit leverde nogal eens een botsing op, omdat de Engelse voorschriften welke ten grondslag gelegen hadden aan het scheepsontworp niet strookte met de Nederlandse inwendige dienst.

Hoewel een vliegekampschip een erg groot open dek heeft, was dit verboden terrein tijdens de vliegrol en de voorbereidingsperiode voor de vliegrol. In de praktijk dus de gehele dag. Voor de bemanning bleven enige kleine open dekken over met een uiterst beperkt uitzicht op zee en veel lawaai en stank van toevoer- en afzuig ventilators.

Veel leven naast de wacht was er niet. Een gedeelte van de vrije uren moest er gepiket worden, zoals voor de onderofficieren en de manschappen het repareren van zaken die op de zeewacht niet lukten, schoonmaken van verblijven, aardappelen schillen en oefeningen als olieafgifte (de Doorman is de tanker geweest van het smaldeel totdat de Poolster verscheen), Damage control, brandbestrijding enz.. Voor de officieren het uitvoeren van de rottige baantjes als het uitzoeken en uitschrijven van uitgevoerde reparaties en inspecties als dokrapporten, processen verbaal, examens van manschappen en het eigen takenboek. Film was er wel eens maar alleen voor de oudere collegae.

Verloop van de wacht.

De wacht werd gelopen in perioden van 4 uur. De hondenwacht was van 00.00 tot 04.00, de dagwacht was van 04.00 tot 08.00, de voormiddag liep van 08.00 tot 12.00, de achtermiddag was van 12.00 tot 16.00, de platvoetwacht was van 16.00 tot 20.00 en de eerste wacht was van 20.00 tot 00.00. Gesplitste platvoet werd wel door de niet MK bemanning gelopen, maar niet door de MK divisies. Men liep de hele week dezelfde wachten en op vrijdag werd gebalkt. Waar dit woord vandaan komt weet ik niet, maar het betekende dat de platvoet gesplitst gelopen werd, de hondenwacht/achtermiddag werd dan de voormiddag/eerste wacht. De eerste twee dagen was het wat moeizaam om het "snurkschema" op te pakken.

De aflossing vond plaats een kwartier voor het hele uur. Eenieder die afgelost was meldde dat aan zijn chef, ging wassen, eten enz. Voor de op post komende chef van de wacht waren de volgende zaken van belang: is de divisie compleet, welke bijzondere orders zijn er, welke defecten, welke opgedragen werkzaamheden, hoeveelheden voedingswater en drinkwater, operationele bijzonderheden, brandstoftanks in opwarming en gebruik gereed.

Na de overname werden controleronden gelopen. Niet alleen door de chefs over hun ketelruim en machinekamer, maar ook over de gehele buitenboel. Die laatste ronde was zeer uitgebreid en zeer vermoeiend. Een vliegkampschip is een groot schip, bijvoorbeeld de schroefaslagers controleren betekende het afdalen en weer beklimmen van 6 stalen, roestige en steile ladders van 6 a 8 meter lang. Vooral in de noordelijke streken een zeer koude klus, rechtstreeks uit de MK was dit niet aan te raden, een grote verkoudheid was dan het gevolg.

In de machinekamercompartimenten werden temperaturen, drukken, vloeistofpeilen, kwaliteit van het voedingswater in de tanks, smeeroliekwaliteit en niveaus in de carters, branders, kwaliteit van de verbranding, brandstof/luchtverhouding, voortgang van de werkzaamheden enz. gecontroleerd. Op de wacht werden naast routine werkzaamheden als filters reinigen, lenspompen, branders schoonmaken, doorsmeren, scheepsvlak spoelen enz. ook niet routinematige werkzaamheden uitgevoerd. Meestal waren dit reparaties en inspecties van werktuigen en componenten, afsluiters die doorlekten, drukstukken verpakken, flenzen opnieuw verpakken enz. Deze werkzaamheden werden ernstig gecompliceerd doordat al het gereedschap in de kast MK centraal beheerd werd en zowel de voortgang als het materiaal en het gereedschap, van wacht op wacht overgedragen moesten worden.

Op de huidige gasturbineschepen is een volle krachtproef voor het MK personeel een noodzakelijke, weinig voorkomende doch betrekkelijk weinig inspannende operatie. Op de Karel Doorman was het opwerken tot vol vermogen een veel voorkomende actie. Gevlogen werd er meestal elke dag van 12.00 tot 00.00, met landingen en starts elke vier uur. Het starten ging met de stoomkatapult. Om de stoom snel en efficiënt te kunnen leveren waren stoomreceivers ingebouwd die uit de voorste machinekamer gevuld werden. Om dit efficiënt te kunnen uitvoeren waren de twee ketels voorzien van roterende cup-branders en een automatische stookinstallatie. Dit hydraulische stookstelsel werkte in alle opzichten uitstekend.

Bij het landen diende echter een minimale relatieve wind over het dek te staan. De Doorman opereerde veel in gebieden met mooi weer en dat betekende vaak vol vermogen voor de machinekamer. Hierbij moet aangetekend worden dat het schip aanmerkelijk zwaarder was. Het deplacement was oorspronkelijk 13.000 ton, maar was vaak bijna 19.000 ton en de diepgang was dus aanzienlijk meer. Op de proefvaart na het grote onderhoud in 1966 -1967 werd een snelheid van 25 mijl/uur bereikt bij een deplacement van 15.000 ton, maar wel zonder vliegtuigen en hun bijbehorende uitrusting. Het op werken naar vol vermogen was altijd een

spannende, hete en zware opdracht, alles moest precies en optimaal afgeregeld worden. Ook het weer verminderen van het vermogen leverde de nodige zorg op. Het zal de lezer niet verbazen dat dit veelvuldig conflicten met de brug opleverden. Een probleem was daarbij dat in die periode de verschillen tussen de officiersrangen veel groter waren dan tegenwoordig. De brug accepteerde slechts met grote moeite dat een jonge derde klas door het Hoofd Machinekamer goed genoeg bevonden werd om chef van de wacht te kunnen zijn.

De relatie met de brug was dus stroef. De redenen waren complex, maar een heel duidelijke was het verschil in rang. Menigmaal kreeg ik te horen dat de officier van de wacht, meestal een luitenant ter zee der eerste klasse, geen zaken deed met een derde klas. Overdag en tijdens vliegrol waren er geen problemen, de commandant en de direct verantwoordelijke officieren waren op post en kenden hun technische officieren. De andere uren werd de wacht gedaan door de oudere officieren aan boord. Dat kwam in de praktijk neer op één wacht per week, dat is nauwelijks een systeem om de mensen op de divisie, de routine, gewoonten enz. te leren kennen.

Een mooi voorbeeld was de "roetblaas routine" van het smaldeel. Alle schepen moesten elke avond roetblazen.

Binnen het smaldeel (toen de naam van het eskader) werd om navigatorisch redenen tegelijkertijd roet geblazen. De Karel Doorman was het vlaggenschip en bepaalde dus wanneer er roet geblazen werd. De Karel Doorman zelf kon niet roetblazen, de installatie was er gewoon niet, afgezien van de vraag of het roet ooit wel uit de hele lange schoorsteen van het schip gekomen zou zijn. Tot grote hilariteit van velen, ook op de brug, werd ons door de officier van de wacht toch regelmatig opdracht gegeven roet te blazen. Uitleggen tijdens de wacht had geen zin, "Dan toch maar" was een populair antwoord door de officier van de wacht, het stond nu eenmaal op de checklist van de brug.

De ketelruimen deden dan maar alsof: de ventilatoren gingen naar vol vermogen en door middel van het gedeeltelijk sluiten van de luchttoevoer naar een bijstaande brander werd rook en lawaai geproduceerd. Kinderachtig maar effectief. De volgende dag meldde je dit, zonder enig resultaat, aan je bazen.

De stoomfluit is een ander historisch incident. Het schip had een stoomfluit, hoog in de mast. Vanuit de voormachinekamer liep een zeer lange toevoerstoombleiding en een even lange afvoerstoombleiding naar dit turbinetje. Na afloop van een onderhoudsperiode gingen we oefenen ten westen van Marokko. Plotseling begon op de hondenwacht de stoomfluit klagelijk te loeien, geen continue geloei, maar meer een geloei als van een koe. In het donker ging een ploegje machinisten de mast in maar zij konden niets vinden. De toevoerstoombleiding in de machinekamer toen maar dicht gezet. De volgende dag werd alles schoongemaakt, gecontroleerd, enz., enz. De volgende nacht weer hetzelfde verhaal. De verwijten van de brug aan de chef van de wacht waren zeer indrukwekkend.

De volgende dag weer alles nagekeken, steeds meer mensen begonnen zich ermee te bemoeien. Verwijten en adviezen alom. Dit ging enige dagen door totdat iemand ontdekte dat de bedieningslijn ter plaatse van de navigatiebrug zeer strak stond. De Eerste Officier bleek deze draad te hebben laten spannen tijdens de schoonmaakbeurt van de brug gedurende de onderhoudsperiode. Door de koudere nacht nam de spanning in de draad verder toe en dit effect werd aangevuld door de bewegingen van de opbouw in de lange oceaandeining. De draad werd ontspannen en het probleem was opgelost.

Op zich was de wacht niet vervelend, je was voortdurend bezig, als het niet met de werkzaamheden was, dan wel met het maken van eten. We roosterden brood op de hoofdstoomleiding en belegde dat met rantsoenen. Die rantsoenen waren hoeveelheden vlees, kaas en zoetheid, welke na het avondeten voor het wacht personeel uitgereikt werden door de bottelier. Voor gezonde jonge kerels weinig, meestal vet en snel uitgedroogd. De divisies hadden allerlei ingenieuze en deels "zwarte" circuits om de hoeveelheden "aan te vullen" en eetbaar te houden. Koffie was er altijd wel en werd officieel geacht elke wacht vers te zijn, maar de drinkbaarheid liep echter in de praktijk in de loop van de nacht snel terug en de koffie was op de dagwacht ongeveer te snijden. Gelukkig was er wel limonade, deels aan de wal gekocht uit een fonds beheerd door de divisie zelf, streng verboden maar openlijk gedaan, en lem. Dit limonadepoeder werd beheerd door de medische dienst en alleen uitgereikt bij buitentemperaturen van meer dan 20 graden Celsius een merkwaardig criterium, want de temperatuur in de machinekamer was zelden onder de 20 graden en ook afhankelijk van het gevraagde vermogen. Het was een voortdurend discussiepunt met de medische dienst, maar ook hier waren we zeer bedreven in trucs om de medische dienst om te krijgen. Het vochtgehalte in de machinekamer- compartimenten was een groter probleem en werd deels veroorzaakt door lekkages in het stoomsysteem. De ventilatie met toe- en afvoerkanalen was sterk ondergeschikt aan de toevoer van verbrandingslucht aan de ketels. De luchtstroom in de stroom in de compartimenten hing af van het luchtverbruik van de ketels. Vaak stonden de ketelventilatoren op vol vermogen.

In de noordelijke streken diende je dan te kleden op grote kou. Pyjama's of blauw werkpak onder je overall. In de tropen alleen een pendek onder je overall. Na de dagwacht, de voormiddag, de achtermiddag en de platvoet moest de chef van de wacht zich afmelden bij het HMK. Dat was aan boord van het vlaggenschip een kapitein luitenant ter zee van de Technische Dienst en een belangrijke autoriteit. Van degenen welke ik meemaakte waren sommigen aardig en dat bleek meestal gecombineerd te worden met deskundigheid. Andere HMK 's zanikten eindeloos over het voedingswater- of drinkwaterverbruik tijdens de wacht en stuurden je soms weer terug om uit te gaan zoeken waarom het verbruik zo hoog was geweest. Ze stelden soms ook de meest idiote vragen, zoals wat was de voeding druk, een volkomen overbodige vraag, waar ik zeker geen antwoord op wist omdat je de stand van een drukmeter wist en als die normaal was, was er geen probleem, maar welke getalwaarde erbij hoorde wist ik niet. Je zei dus maar iets wat in de buurt kwam en hij was weer tevreden. Daarna was het douchen en eten. De longroom heeft nooit kunnen wennen aan zeewacht lopende officieren die op vreemde tijden kwamen eten. Ook het feit dat je 's avonds zelden naar de film kwam of aan het gezelligheidsleven deel nam diende regelmatig aan de verschillende Eerste Officieren uitgelegd te worden. Al met al bleken oudere collegae nogal slecht te begrijpen wat werken in een continubedrijf inhield.

Een ander aspect van de wacht waren de vaak diepzinnige en filosofische gesprekken over allerlei onderwerpen. Deze gesprekken ontstonden vaak spontaan, waren uiterst boeiend en gingen vaak nog lang door na afloop van de wacht.

Zoals gezegd het voorgaande was geen studie of een wetenschappelijke verhandeling, maar meer een overzicht van herinneringen. Al met al heb ik het wachtlopen nooit vervelend gevonden, het contact tussen de mensen tijdens de wacht en de kameraadschap onderling was boeiend.



Manoeuvrebord.es voormachinekamer Hr.Ms. Karel Doorman. Indeling werkzaamheden wordt vastgelegd. Er is echter meer aandacht voor de fotograaf.



Hr.Ms. Vliegkampschip Karel Doorman. Twee units, elk met twee ketels en één turbine-installatie. Maximaal vermogen 40.000 APK. Stoomkatapult. Maximum snelheid 25 mijl. In dienst geweest van 1948 tot 1968.

De Oude Haven te Rotterdam

Door G.M.W. Acda
foto's van de auteur
tenzij anders vermeld

*'k Heb U lief, Rotterdam, met uw drukte en gewoel,
Waar het leven zoo krachtig in bruist;
Koningin van de Maas, uit wier golven een lied. Vol
van glorie en hoop u omruischt!*

De tekst van het stedenlied van Rotterdam, in 1894 geschreven door de predikant Berend ten Kate (1852-1941) en gecomponeerd door de organist en musicus Gerardus B. van Krieken (1836-1913), is doortrokken van water en schepen. Koningin van de Maas wordt de stad in de eerste regels al genoemd. Water en havens zijn eeuwenlang bepalend geweest voor het stadsbeeld van Rotterdam.

Waterstad heet het oude stadsdeel tussen Leuvehaven, Blaak en Boerengat dan ook. De havens van de waterstad zijn de oudste van Rotterdam. Aan de hand van fraaie foto's van Jan Retel heb ik al eerder in de Wimpel verteld over de historie van de Scheepmakershaven en van het Boerengat en Haringvliet. Ik laat graag nog een derde foto uit de jaren dertig van Jan Retel zien; een zonnige afbeelding van de Oude Haven gezien vanaf de Spaansekade met de Gelderse- kade aan de overkant. Rechts op de foto staat het Witte Huis, links daarvan het huizenblok dat aan het Bolwerk stond. Het opmerkelijke van deze foto is, dat alles wat op de foto staat af- gebeeld bij het bombardement van mei 1940 gespaard is gebleven. Dat betekent overigens niet dat een hedendaagse fotograaf dezelfde foto zou kunnen nemen. De modernisering van de stad en de aanpassing aan het auto- en treinverkeer hebben de huizen aan het Bolwerk en de aangrenzende Hertekade doen verdwijnen; de spoorbrug is vervangen door een tunnel.



De Gelderse kade gezien vanaf de Spaansekade, omstreeks 1935. Foto Jan Retel.

De Oude Haven is, de naam doet het al vermoeden, de oudste nog bestaande haven van Rotterdam. Daar waar het water van de afgedamde Rotte in de Maas stroomde, ontstond in het midden van de veertiende eeuw de Oude Haven. Door inpolderingen werd in de vijftiende eeuw de waterstad geboren, aanvankelijk buitendijks. Havens als de Nieuwe Haven en het Haringvliet, voltooid in het laatst van de zestiende eeuw, sloten aan op de Oude Haven. Omstreeks het begin van de zeventiende eeuw werden de Leuvehaven, de Wijnhaven en de Scheepmakershaven gegraven. Pas in het midden van de negentiende eeuw zou het Rotterdamse havengebied verder worden uitgebreid.

De Oude Haven is in 650 jaar het decor geweest van handel en scheepvaart. Aanvankelijk bood de haven ligplaats aan haringbuizen, maar al in de vijftiende eeuw meerden koopvaarders af langs de kaden. Ter beveiliging van de haven en de stad werden aan weerszijden van de havenmond houten - later vervangen door stenen - verdedigingswerken gebouwd. De naam Bolwerk, aan de westzijde van de haven, herinnert aan de Westerse Oudehoofd Poort, die daar stond van 1666 tot 1827. Aan de oostzijde stond de Oosterse Oudehoofd Poort, gebouwd in 1598 en in 1856 gesloopt. Op het Oude Hoofd zette in januari 1608 de Spaanse edelman en generaal Ambrogio Spinola - bevelhebber van de Spaanse bezettingstroepen - voet aan wal op zijn doorreis naar Den Haag om daar te onderhandelen over een bestand. Ter herinnering aan

De Oude Haven is in 650 jaar het decor geweest van handel en scheepvaart. Aanvankelijk bood de haven ligplaats aan haringbuizen, maar al in de vijftiende eeuw meerden koopvaarders af langs de kaden. Ter beveiliging van de haven en de stad werden aan weerszijden van de havenmond houten - later vervangen door stenen - verdedigingswerken gebouwd. De naam Bolwerk, aan de westzijde van de haven, herinnert aan de Westerse Oudehoofd Poort, die daar stond van 1666 tot 1827. Aan de oostzijde stond de Oosterse Oudehoofd Poort, gebouwd in 1598 en in 1856 gesloopt. Op het Oude Hoofd zette in januari 1608 de Spaanse edelman en generaal Ambrogio Spinola - bevelhebber van de Spaanse bezettingstroepen - voet aan wal op zijn doorreis naar Den Haag om daar te onderhandelen over een bestand. Ter herinnering aan

dit korte bezoek aan de stad en zijn (mogelijk) verblijf in een huis aan de Oude Haven werd de oostkant van de haven omstreeks 1637 de Spaansekade genoemd. De brug over het Haringvliet, die de Spaansekade verbond met het Oude Hoofd, werd de Spanjaardsbrug. Aan de Spaansekade, zo ongeveer waar Jan Retel zijn foto maakte, stond van 1597 tot 1635 de eerste koopmansbeurs van Rotterdam. Op dezelfde plaats werd in 1644 het Admiraliteitshof van de Admiraliteit van de Maze in gebruik genomen. Dit gebouw - later, na de opheffing van de Admiraliteiten in 1795, Zeekantoor genoemd - moest in 1885 plaatsmaken voor het hotel Weiman. In 1860-1863 werden de beide oevers van de Oude Haven met elkaar verbonden door een ijzeren draaibrug. Deze brug, de Koningsbrug, werd in de volksmond de Vier Leeuwenbrug genoemd, naar de stenen leeuwenbeelden aan weerszijden van de brug. De Oudehoofdpoort had moeten wijken voor de weg langs de Maas die uitkwam op de Koningsbrug, terwijl deze brug het voetveer van de Spaansekade naar de overkant - de Geldersekade - overbodig maakte. De oude Spanjaardsbrug werd in 1885 vervangen door een toen moderne hydraulische brug met dezelfde naam, die - gerestaureerd in 1981-1984 - nog steeds functioneert.

De naam Geldersekade kwam in de zeventiende eeuw in gebruik door een scheepswerfje aan de Oude Haven dat de naam De Geldersche Joffer droeg. Aan de Geldersekade staat het Witte Huis, voltooid in 1898 naar een

Molenbroek. Het circa 45 meter aangezien voor het hoogste. Wanneer je een Rotterdammer staan, kan hij reageren met: „Op gevels van het gebouw zijn stenen en sierlijke decoraties. handel en economie. Links van Kuytenbrug, de brug over de de Oude Haven. De brug werd in oudere brug met dezelfde naam was een zeventiende eeuwse binnenschipper. Een schotwond, bemoeilijkte, leverde hem de Ik vertelde al dat het stadsdeel dat



Het Witte Huis, rechts de achterzijde van de aan de Wijnhaven heropgerichte historische huizen.

vrijwel ongeschonden door de Tweede Wereldoorlog is gekomen. De bommen die de Duitse luchtmacht op 14 mei 1940 op Rotterdam liet vallen, vielen - met opzet - niet in de omgeving van het Witte Huis omdat zich daar Duitse militairen bevonden. Bij hun poging de bruggen over de Maas in handen te krijgen, hadden de Duitsers bij hun overval op Rotterdam zich ook op de rechter Maasoever genesteld. Hoewel zij zich daar niet overal wisten te handhaven, bleef het gebouw van de Nationale

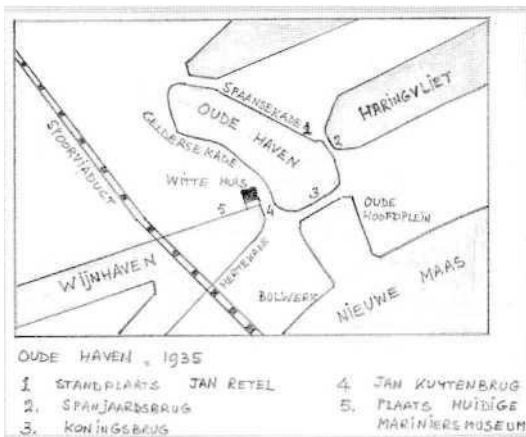
Levensverzekering-Bank (het hoge pand midden op de foto, achter het blok huizen aan Bolwerk en Hertekade) gedurende de vijf oorlogsdagen door hen bezet. De omgeving van het Witte Huis is het strijdperk geweest van de Duitse overvallers en hun Nederlandse tegenstanders. Met name de mariniers wisten te voorkomen dat de Duitsers hier een bruggenhoofd konden vestigen. Het is om deze historische reden wel buitengewoon passend dat het Mariniersmuseum van de Koninklijke Marine - dat aanvankelijk gelegen was op het Noordereiland - verplaatst is naar de Wijnhaven, naast het Witte Huis. Daarover

ontwerp van architect W. hoge gebouw werd lange tijd kantoorgebouw van Europa. per ongeluk op zijn tenen gaat het Witte Huis sta je hoger.” De voorzien van witgeglazuurde Beelden in nissen verbeelden het Witte Huis ligt de Jan Wijnhaven waar deze aansluit op 1931 gebouwd en verving een op dezelfde plaats. Jan Kuyten brugwachter en voormalig die hem waarschijnlijk het lopen bijnaam „Jan met zijn kuyten” op. op de foto van Jan Retel te zien is,



De Geldersekade gezien vanaf de Spaansekade, omstreeks 1985. Het Witte Huis zonder de entourage van de huizen van het Bolwerk en de Hertekade.

straks meer. Terwijl de directe omgeving van het Witte Huis en dat gebouw zelf mei 1940 overleefden, werd door het Duitse bombardement alle verdere bebouwing rondom de Oude Haven vrijwel totaal vernietigd. Het duurde bovendien lang voordat in de heropbouwperiode de Oude Haven aan de beurt was. Achteraf gezien is dat gelukkig; in het zogenaamde Basisplan van 1946 werd een nieuwe brugverbinding van de linker Maasoever via het Noordereiland naar de rechter



Situatieschets Oude Haven in 1935.



De Gelderse Rade gezien vanaf de Spaansekade (op dezelfde standplaats) in 1996. Op de oorspronkelijke noordelijke landingsplaats van de oude Willemsbrug staat nu - midden op de foto, links van de boom bij het Witte

Maasoever voorzien. Die brug zou op de



De historische panden aan de Wijnhaven met in het midden het Mariniersmuseum en de „Houtepen" en een landingsvaartuig tegen de kant. Geheel rechts de gevel van het Witte Huis.



De Oude Haven gezien vanaf het werfje Koningspoort. Rechts de Spaansekade, links de Gelderse Rade, in het midden het „Blaakse Bos" van Piet Blom.

rechter Maasoever opritten krijgen op de plaats van de Oude Haven. De oudste Rotterdamse haven zou dan ook worden gedempt. Bovendien stond het Witte Huis in de weg. Het Basisplan is wat de nieuwe Willemsbrug betreft niet uitgevoerd zoals oorspronkelijk was voorzien en dus zijn de Oude Haven en het Witte Huis er nog. Aan het einde van de jaren vijftig zijn de omgeving van de Oude Haven en de haven zelf onder handen genomen en gewijzigd. Langs de Maas is de Maasboulevard doorgetrokken in westelijke richting, de Koningsbrug is daarbij in 1960 gesloopt en de Oude Haven werd afgesloten van de rivier. Via het Haringvliet bleef de Oude Haven voor binnenvaart bereikbaar. De nieuwe Willemsbrug werd in aanbouw genomen en in 1980 voltooid. De noordelijke afrit werd met een rechte hoek aangelegd: daarmee werd de Oude Haven ontzien, maar moest de bebouwing van het Bolwerk worden afgebroken. In de jaren tachtig werden de Spaansekade en de noordkant van de Oude Haven bebouwd, onder meer met de paalwoningen - het Blaakse Bos - van architect Piet Blom. De Oude Haven kreeg een bestemming als (museum)haven voor historische vaartuigen. De exploitatie van de haven - met de aan de haven op de plaats van de vroegere Koningsbrug gelegen authentieke, uit Groningen afkomstige scheepshelling Koningspoort - werd in handen gegeven van de in 1982 opgerichte Stichting Openlucht

Binnenvaartmuseum. Ook de spoortunnel was inmiddels in aanbouw. De tunnel onder de Maas en de binnenstad zou het viaduct - het zogeheten luchtspoor - dat in 1875 in gebruik was genomen, vervangen. Door de aanleg van de tunnel moesten de acht historische panden aan de Wijnhaven, naast het Witte Huis, worden gesloopt. Dankzij inspanningen van Rotterdamse stichtingen en individuele Rotterdammers zijn de huizen in 1987 weliswaar afgebroken, maar daarna in delen opgeslagen en in 1992-1995 herbouwd. In drie van deze panden - Wijnhaven 7, 9 en 11 - is sinds 1995 de expositieruimte van het Mariniersmuseum ondergebracht. Voor de deur, in de Wijnhaven, liggen de vroegere ondiepwatermijnenveger „Houtepen” (ex-„Mahu”) en een landingsvaartuig. Een laatste verandering van de omgeving van de Oude Haven was de sloop van de oude spoorbrug en het viaduct in 1994. Voltooidis de Geldersekaade met aangrenzend terrein nog niet; een braakliggend gebied tussen de Wijnhaven en de plaats waar de grote markt wordt gehouden vraagt nog om een nadere invulling. De Oude Haven is nu vooral een zomers uitgaanscentrum. De restaurants en cafés hebben ruime terrassen aan het water die bij mooi weer drukbezet zijn. De historische schepen - de „bruine vloot” - in de haven dragen bij aan een sfeer die heel anders is dan vroeger, maar haar eigen charme heeft.



De Spanjaardsbrug met daarachter het Haringvliet.



De nieuwe Willemsbrug, op de voorgrond de Jan Kuytenbrug met brugwachtershuisje, beide uit 1931.

Bron: de Blauwe Wimpel, data onbekend.

Discipline

door Murney Mintzer Deel 1

Alles wat onze marine nodig heeft om haar onverwinnlijk te maken, is een boots zoals Michael Ignatius O'Halloran op ieder schip'... een boots, die geen boeken nodig heeft om hem te leren hoe hij met de bemanning om moet gaan.

Het leven op de Walgren was zoo plezierig als de bemanning van een torpedoboot met eenig recht kan verwachten. . . , totdat de boots de macht van den wil ontdekte. . . en zijn stem verloor. Want de boots — hij was geen bootsman en kwam op de monsterrol van de Walgren voor als Michael Ignatius O'Halloran, schipper — was vrijwel de ziel van het schip. Routine en zekere directe en krachtadige methoden waar resultaten verwacht werden, hadden zijn naam en rang doen verdwijnen achter zijn titel. Hij accepteerde dit met zwijgende, alhoewel niet geheel onbewuste waardigheid, en als de gelegenheid zich voordeed rechtvaardigde hij alle daaruit voortkomende verwikkelingen.

„Het schip zou hetzelfde niet meer zijn zonder hem,” had de kapitein met klem volgehouden, toen voor de derde maal in twee jaar de Chef Personeel hem er aan herinnerd had dat het niet veroorloofd was dat een man zeven jaar lang op hetzelfde schip bleef.

De bemanning, die een eenigszins verminkte lezing van dit onderhoud had ontvangen via den facteur en een kanonniersmaat, was het van harte eens met deze opinie. Toen er opnieuw een afdeeling onderofficieren naar de slagschepen overgeplaatst werd en de boots aan boord bleef, hadden zij zelfs toegegeven dat de Ouwe de situatie heel aardig gered had.

Om te zeggen dat de boots populair was, zou niet geheel juist zijn. Hij was te onbuigzaam en te aanmatigend om zulke gevoelens op te wekken onder zijn scheepsgenooten. Maar zij bewonderden hem, van harte en zonder terughouding. In tegenwoordigheid van vreemden, hetzij mannen van de andere schepen in de divisie van de Walgren, waarmede zij aan dezelfde boei gemeerd lagen, hetzij van vreemdelingen van buiten de kleine gemeenschap, gevormd door de zes torpedobootjagers, hielden zij altijd vol dat hij eenig was onder de onderofficieren en zoo noodig, ondersteunden zij deze uitspraak zelfs met krachtiger argumenten.

Gelijk zoovele revoluties, ging de verandering die de boots onderging, onopgemerkt voorbij in het eerste stadium, en werd nooit grondig onderzocht door de voornaamste acteurs — en slachtoffers. Hijzelf bijvoorbeeld, realiseerde dat er een nieuwe invloed in zijn leven gekomen was, den morgen dat de vlootvoogd de Walgren kwam inspecteeren. De rest van de bemanning wist alleen dat het noodlot en het slechte humeur van den admiraal een lichte schaduw hadden geworpen op de tot nu toe onbevleete reputatie van het schip.

Vanwege die inspectie had de boots de dekmatrozen aan het werk gezet, onmiddellijk nadat zij hun ochtendkoffie naar binnen hadden geslagen. En in de stilte van den vroegen ochtend kon men zijn verontwaardigde stem van het eene einde van het schip tot het andere einde hooren. Voor het oogenblik leunde hij over de railing aan stuurboordzijde en wierp woedende blikken op twee sidderende matrozen die den zijkant wuschen.

„En dat noemen jullie schrobben?” Terwijl hij stond te wijzen, reikte een van de mannen terug en veegde nog een kleine olievlek weg, die hij niet opgemerkt had. Te verstandig om iets terug te antwoorden, knipoogde de schuldige tegen zijn maat en viel met verdubbelde energie



op de ijzeren plaat tegenover hem aan. Maar dat maakte heelemaal geen indruk op den kleinen man daar boven.

„Luieren, dat kunnen jullie. En die schuit ziet er uit als een veeboot! . . .” Terwijl hij nog stond te razen, liet hij zijn kleine oogjes langs den zijkant glijden en trachtte nog andere ongerechtigheden te ontdekken, die zij niet gezien hadden.

Hij moest toegeven dat de werkelijke voorbereidingen voor de inspectie al achter den rug waren, en in het geheim was hij tevreden met het resultaat. Hoewel zijn gelaat niets verried van de voldoening die hij voelde, was deze kleine czar van de dekmatrozen tevreden met zijn wereld toen hij zich van de railing afkeerde en zich bukte om het vlekkelooze schilderwerk van de koekoek van de officierskajuit te onderzoeken.

Het toeval wilde dat de deur van de officierskajuit op het dek beneden open stond. Daardoor klonk de stem van den kapitein, die op zijn gemak zat te praten met den hoofd-divisie machinist bij hun ochtendkoffie. De boots stelde altijd persoonlijk belang in de verantwoordelijkheden van de scheepsofficieren. Het was dus zuiver dienstbelang dat hem voorover deed buigen over de koekoek en scherp toehooren.

„Een geschikte kerel, die boots.”

De zwarte oogen van den luistervink glinsterden, toen hij om zich heen keek om zich te overtuigen dat niemand hem gadesloeg. Slechts de meest scherpzinnige van zijn scheepsge-nooten zouden hem ervan verdacht hebben gevoelig te zijn voor vleierij. Hoewel hij het oordeel van kapitein West respecteerde, zou hij toch een weinig minder tevreden zijn geweest als hij geweten had dat deze eenvoudig den divisie-commandant napraatte, die eens een artikel geschreven had over de theorie van discipline en sindsdien altijd psychologie als zijn roeping beschouwde. Maar de volgende woorden troffen den kleinen man in zijn zwakke zijde:

„Maar wat hem ontbreekt is ontwikkeling. Geen streven naar intellectualiteit — geen ambitie —”

De boots wist niet precies wat intellectualiteit was, maar de eerste en de laatste aantijging troffen hem diep. **“De marine is tegenwoordig veranderd!”**

Beneden in de officierskajuit grinnikte de kapitein sceptisch toen hij deze woorden van den divisie-commandant herhaalde, maar de boots hoorde alleen de gesproken woorden. **„En hij zal het nooit leeren —”**

Met een verontwaardigd gesnurk richtte de kleine man op het dek zich op, ging achteruit en trok zijn pet met een ruk op een oog. Maar de glans was uit zijn oogen verdwenen en het kostte hem moeite even gewichtig rond te stappen als voorheen.

In het dekhuis midscheeps zaten drie matrozen lusteloos de bergplaats op te ruimen waarin de olie-jassen bewaard werden. Zij werkten meer uit vrees dat de boots hen anders belangrijker werk te doen zou geven dan wel omdat er werkelijk iets met die kast niet in orde was. Toen Ham Sourby, de grootste en de luiste van de dekmatrozen, een gekreukeld tijdschrift zonder omslag te voorschijn haalde, kwamen de andere twee dadelijk naderbij om ook een blik op de illustraties te slaan.

„Leven en Liefde”, las Sourby den titel boven aan een verkreukelde bladzijde. **„Dus dat is het waar de koks belang in stellen!”** De deur naar het kombuis was vlak achter hem en hij keerde zich om, om het tijdschrift den vermoedelijken eigenaars toe te werpen.

„*Hebben jullie niets beters te doen?*” Niemand had den boots gezien. Zij keken schuldig en grepen haastig naar de olieassen. Sourby liet het tijdschrift terugvallen op den bodem van de kast.

„*Geef dat maar aan mij.*” De boots sprak op vreemd zachtzinnigen toon, toen hij hen naderde. „***En nu der-uit.***” Het gebiedende was weer in zijn stem teruggekomen toen hij het tijdschrift weggriste en met de hand wuivend te kennen gaf dat zij moesten verdwijnen. „*Jij, Sourby, haal een emmer en ga het ruim in het vooronder uitdrogen. De andere twee kunnen zich melden bij Reegan in de machinekamer. Die zal jullie wel iets geven om over te denken.*”

Toen het drietal verdwenen was, stapte de boots naar de railing om het tijdschrift overboord te laten vallen. Maar toen hij zijn hand al ophief sprong de volgende gedrukte uitdaging, achter op een bladzijde, hem in het oog en scheen hem toe te schreeuwen:

„***WAT IS UW DOEL IN HET LEVEN?***” Daaronder viel zijn oog op nog meer dik gedrukte zinnen, en zijn gerimpeld gezicht kreeg een belangstellende uitdrukking. „***WILSKRACHT en ONTWIKKELING - het GEHEIM van het SUCCES!***”

Hij was op dat oogenblik alleen. Nadat hij zich daarvan overtuigd had, keek hij nogmaals naar de bladzijde, terwijl er eerbied en een brandend verlangen in zijn oogen kwam.

„*Ook in U is een vreemde, magnetische KRACHT aanwezig om anderen te buigen naar uw WIL — gemakkelijk-vlug-goedkoop. Alles voor \$ 1.88.*” Zooveel had hij gezien toen hij gestoord werd door naderende voetstappen. Hij had zoo juist een besluit genomen en met zijn gedachten geheel vervuld van dit nieuwe project, verborg hij het tijdschrift snel en liep door.

Het was niet zijn schuld dat hij met een boodschap naar het wachtschip gezonden werd en zodoende weg was van het schip tot den tijd van de inspectie. En het was niet de schuld van de Walgren dat de admiraal arriveerde in een ontzettend slecht humeur omdat hij op het schip dat er naast gemeerd lag, niets in orde had gevonden. Op bijna elken anderen ochtend zou de grijze vlootvoogd glimlachend en van te voren reeds tevreden, het dek van de Walgren betreden hebben, gereed om het schip geluk te wenschen dat de vlag van de torpedobootjagers zoo trots liet wapperen van de voorplecht.

Maar de geheele divisie had gehoord wat er voorgevallen was op het schip dat zoo juist verlaten was door het gezelschap dat kwam inspecteeren, en op de Walgren salueerden officieren en manschappen bevreesd voor wat er zou komen en volgden den admiraal naar voren, waar de bemanning stond te wachten in den bak.

Toen hij het dekhuis midscheeps binnentrad, keek de admiraal achterdochtig om zich heen, keerde zich toen om, om het kombuis binnen te gaan. „*Ik zal hier eerst eens kijken,*” gromde hij tot kapitein West.

Het kombuis was netjes genoeg. De koks stonden onbeweeglijk naast de vlekkeloos glanzende ketels. De admiraal snoof eens en liep door naar de gang.

Het was op dat oogenblik dat de boots zich het tijdschrift herinnerde, en haastig naar voren trad in een zuiver instinctieve poging om den admiraal uit de richting en naar voren te krijgen.

„*Laten we daar eens kijken,*” zeide de laatste, een zaklantaarn in een donkeren hoek latende schijnen, achter de olieassen in de kast.

„Ha! Kijk me dat eens aan!” De admiraal trok kapitein West naar voren met een woedend gebaar. *„Rommel in de kast!”*

Hij haalde het tijdschrift te voorschijn, hield het omhoog en wierp het toen woedend neer. *„En den eerst volgenden keer dat u uitvaart met het eskader zult u de vlag voeren „Niet onder commando!”. U laat het aan mij over om na te zien of het schip wel klaar is om naar zee te gaan, is het niet?”* De boosheid van den admiraal woedde over hen heen als een storm. Hij was welbespraakt en gevoelde een kleine voldoening dat het hem gelukt was op dit zoo goed bekend staande schip zoo maar dadelijk iets te ontdekken.

De gezichten om hem heen waren zonder uitdrukking behalve de booze oogen die op den boots gericht werden. Kapitein West trachtte nog iets in het midden te brengen, maar hem werd met een armzwaai het zwijgen opgelegd. Alleen de gedachte dat de admiraal het incident in een dag weer vergeten zou zijn, stelde hem een weinig op zijn gemak.

„Dat is genoeg.” De vlag-officier keerde zich om. *„Roep mijn sloep langszij alsjeblieft. Ik heb voldoende gezien van dit schip.”*

En dus werd de Walgren achtergelaten om bitter het fiasco te overpeinzen. Op zijn weg naar voren bleef de kapitein staan naast den boots, in zijn oogen nog een beschuldiging. Wetend dat hij er met dreigementen toch niet achter zou komen, deed hij geen moeite den schuldige te ontdekken. Sourby trok zich terug achter een schoorsteen, puur uit macht der gewoonte. Maar West sprak op effen toon toen hij zich tot den boots wendde:

„De man die dat tijdschrift daar gelaten heeft moet maar eens een beetje aan boord blijven. Twee weken niet naar den wal zal wel genoeg zijn voor hem om er eens over na te denken.”

„Ai, ai, sir”. De boots salueerde somber en keek den kapitein achterna.

Den volgenden morgen keek de facteur een weinig verwonderd op toen de oude man hem een enveloppe met uitgebreid adres overhandigde. Zijn nieuwsgierigheid nam nog toe toen hij zag dat het geadresseerd was aan een obscuur advertentie bureau in het Oosten. Maar hij dorst niets te vragen, toen niet en ook later niet toen een bruin pakket terug kwam van het zelfde kantoor. Tegen dien tijd was de Walgren de inspectie alweer bijna vergeten en werd geheel in beslag genomen door de periode van twee weken gedurende welke hij voor herstellingen langszij het wachtschip moest liggen.

Als iemand al opgemerkt had dat de oude man heelemaal geen vrij meer nam, dan hechtte men daaraan toch geen waarde en schreef dit toe aan de werkzaamheden die aan boord verricht moesten worden en die oorzaak waren dat hij op alle uren van den dag en den nacht aan dek rondzwierf.

De boots bracht alleen maar zijn besluit ten uitvoer om zichzelf te ontwikkelen. Hij zag nu in dat zijn vergeetachtigheid gedurende die inspectie het bewijs was dat de kapitein gelijk had gehad met zijn opinie. Een ontwikkeld man zou zooiets niet vergeten hebben. Klaarblijkelijk had hij inderdaad ambitie. En dan nog iets: hij was te gemakkelijk geweest voor de matrozen, Daardoor kwam het dat zij het er maar van namen en tijdschriften lazen als ze behoorden te werken. Hij begon reeds hier verandering in te brengen voordat het boek arriveerde. En gedurende eenigen tijd kon men aanhoudend zijn korte, gedrongen figuur door het schip zien zwerven, waar de

manschappen in groepen verf afkrabden en ruimen schoonmaakten, overal op den torpedo-bootjager kon men zijn stem, opmerkelijk hard voor zoo'n kleinen man, hooren schetteren. Maar hij gevoelde toch behoefte aan raadgevingen van een expert, en toen het boek aankwam viel hij er gretig op aan en het grootste gedeelte van dien nacht zat hij er in de eenzaamheid van de kaartenkamer in te lezen. Hij ontdekte spoedig dat hij zijn heele leven zoowel met anderen als met zichzelf, verkeerd omgegaan was.

„De Wil, de zwijgende, onweerstaanbare Kracht van het leven, dat was het geheim van de discipline,“ verzekerde het boek hem. *„Doe het werk niet zelf, maar buig anderen naar uw Wil, gebruik de Levenskracht, magnetisme, de stem van uw oogen!“*

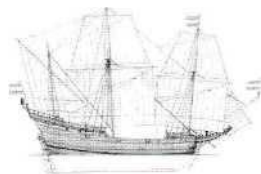
Bron:

ACTUEEL WERELDNIEUWS
8^E JAARGANG NO. 4
JANUARI 1931

Wordt vervolgd

Fremantle liep uit voor de „Duyfken“

Reis van „Batavia“ naar Sydney gaat door!



Door Gerrit van Burgeler

De „Duyfken“ is te water gelaten. Nadat Jo Court, de vrouw van de West-Australische premier, het scheepje op passende wijze had gedoopt (met een fles speciaal gebottelde Duyfken-wijn) werd de replica van het scheepje zondag 24 januari jl. aan de Victoria Quay in Fremantle door een kraan

behoedzaam aan haar element toevertrouwd. Een en ander ging, naast de gebruikelijke toespraken, gepaard met optredens van een Nederlands koor in klederdracht en een Indonesisch gamelanorkest.

De feestelijkheden werden bij gewoond door naar schatting 7000 mensen.

New Holland

Dat waren er overigens aanzienlijk minder dan bij de tewaterlating, ruim vijfjaar geleden, van de replica van de „Endeavour“, het schip waarmee Cook Australië in 1770, dus ruim 160 jaar na de reis van de „Duyfken“, „herontdekte“. De term herontdekken wordt tegenwoordig nog wel eens gebezigd om aan te geven dat Cook het werelddeel niet als eerste heeft aangedaan, zoals in de Angelsaksische wereld nog wel eens wordt gedacht. Die gedachte moet overigens pas later zijn ontstaan. Cook zélf wist van het bestaan van het continent en op de Engelse kaarten uit zijn tijd werd het gebied dan ook, conform het toenmalige Nederlandse gebruik, New Holland, Nieuw Holland genoemd. De replica van de „Endeavour“ was overigens niet bestemd voor Fremantle, maar voor Sydney. Maar de tewaterlating van dat schip vormde wél de aanleiding voor een aantal mensen - onder wie de historicus Michael Young, de schrijver James Henderson en professor Kees de Heer— om plannen uit te werken voor de bouw van een eigen replica voor Fremantle.

Overigens waren de toeschouwers op de kade niet de eersten, die de nieuwe „Duyfken“ te zien kregen. Vele duizenden inwoners van Fremantle hadden de replica al een paar dagen eerder kunnen bewonderen, toen ze van de bouwloods bij het West-Australische Maritieme Museum op een enorme oplegger dwars door de stad naar de Victoria Quay werd vervoerd. Inmiddels is men ook zo goed als gereed met het tuigen, zodat een begin kan worden gemaakt met de eerste proefvaarten.



Opluchting bij ontwerpers en bouwers, de „Duyfken” ligt mooi recht in het water.



Grote belangstelling voor het transport van de „Duyfken” naar de plaats van de tewaterlating.

Ontdekkingsreis van 1606

Volgend jaar hoopt men zover te zijn dat men in het kielzog van de oorspronkelijke „Duyfken” de route van de ontdekkingsreis van 1606 van schipper Willem Janszoon en zijn mannen nog eens kan gaan volgen. Die reis begon in Banda en voerde om te beginnen via de zuidkust van Nieuw-Guinea naar het Australische schiereiland, dat nu als Kaap York bekendstaat. Van Kaap York zeilde het kleine VOC-scheepje verder zuidwaarts, waarbij in totaal 300 kilometer kustlijn van het onbekende en toen nog alleen door aborigines bewoonde continent in kaart werd gebracht. In 2006 is het precies 400 jaar geleden dat die reis plaatsvond. Om dat te vieren

hopen de Australiërs in dat jaar met het scheepje de uitreis van de „Duyfken” van Nederland naar Indonesië en Australië nog eens over te doen.

De „Batavia”

De replica van een ander schip, dat ook een rol in de vroegste geschiedenis van het moderne Australië speelde, de „Batavia”, gaat die reis eind dit jaar - en anders in ieder geval vóór 1 april van het volgend jaar - in omgekeerde richting maken, ook al zal dat niet op eigen kiel zijn. De plannen voor de reis van de replica bestonden al langer, maar de economische crisis in Azië, waarvan ook Australië te lijden heeft, had bijna roet in het eten gegooid.

In Sydney worden, zoals bekend, volgend jaar de Olympische Spelen gehouden en de stad zal daardoor over de hele

wereld in het middelpunt van de belangstelling staan. De Australisch-Nederlandse Kamer van Koophandel, de initiatiefneemster tot de reis, gaat ervan uit dat de aanwezigheid van de „Batavia” een grote rol kan spelen bij het voor het voetlicht brengen van de handelsrelaties tussen de twee landen. De Bataviawerf voelde meteen al veel voor het plan, maar kan zelf onmogelijk de kosten van



De replica tijdens een mini-sailparade op de rivier de Swan bij Fremantle.

het transport van het schip naar en van Australië voor haar rekening nemen. Dat bedrag moet

dus helemaal door het bedrijfsleven daar bijeengebracht worden. Door de verslechterde omstandigheden zag het er enige tijd naar uit dat dat niet zou lukken, maar men heeft de zaak op het laatste moment kennelijk toch rond gekregen. Eind maart kon een opgeluchte voorzitter Westerterp van het bestuur van de Stichting Nederland bouwt een Oostindiëvaarder bekendmaken, dat overeenstemming was bereikt over een verblijf van de „Batavia” in Sydney van ongeveer een jaar.

Dockwise

De „Batavia” zal worden vervoerd met de „Superservant IV” van Dockwise en de reis zal gaan via het Panamakanaal. Tijdens de overtocht zal een zes koppige bemanning meevaren voor controle en voor onderhoud aan de replica, met name schilderwerk. In Sydney zal het schip worden afgemeerd bij het National Maritime Museum aan Darling Harbour. Het zal daar voor betalend publiek open zijn en er zullen allerlei ontvangsten worden gehouden, onder meer ten behoeve van de Nederlandse Olympische ploeg en leden van het Koninklijk Huis. Of het schip ook echt gaat zeilen, wordt volgens de Bataviawerf nog onderzocht. Groot lijkt de kans daarop niet. Men heeft nog geen enkele ervaring met het zeilen met het schip en het lijkt nogal riskant om dan ineens in Sydney, onder het oog van de hele wereldpers, dat wel te gaan doen. Bovendien zou het schip aanzienlijk meer ballast moeten innemen dan er nu inzit en is er ten slotte nog de kwestie van de verzekering. In het vroege voorjaar van 2001 zal de „Batavia” klaar worden gemaakt voor de terugreis naar Nederland. Met de Australiërs is afgesproken dat het schip uiterlijk 15 april 2001 weer op zijn vaste ligplaats aan de Oostvaardersdijk in Lelystad zal liggen. Om de afwezigheid van de „Batavia”, voorlopig toch nog de belangrijkste publiekstrekker van de werf, enigszins op te vangen, wordt gewerkt aan plannen om er tijdelijk enkele andere replica's te leggen. Gedacht wordt onder meer aan de Kamper en de Bremer kogge. Ook de Koninklijke Marine zou bereid zijn enige tijd een van haar schepen aan de Bataviasteiger af te meren. De marine onderhoudt nauwe banden met de werf sinds daar wordt gewerkt aan de replica van Nederlands befaamdste oorlogsschip aller tijden, Michiel de Ruyters „Zeven Provinciën”.



Zo zal de „Batavia” volgend jaar ook in Sydney te zien zijn.

DE Blauwe Wimpel

Bron: **DE Blauwe Wimpel** Juni 1999

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink (vervolg)



Na onze enerverende en prachtige oefenreis in de tropen verlieten wij het warme weer .

Dinsdag 9 februari was het aftrap tropentenuue en terug naar pakkie blauw. De volgende dag zaten we weer als afwisseling in zwaar weer wat mij nog , tijdens het pikken van een paaltje een blauwe nagel van mijn grote teen kostte.

Maar al met al kwamen we toch donderdagmiddag weer terug op de Bermuda,s tijdens stralend weer. De volgende morgen werden de trossen al weer losgegooid en druk "Casex-end" "stoomden we op richting Ponta Delgado op de Azoren.

De eerste paar dagen was het redelijk weer maar op dinsdag 15 februari brok er een storm los die ons nog lang zou heugen.



Met windkracht 10 liepen we op vrijdag 18 februari met schaafwonden en blauwe plekken van het klimmen en dalen door en over de huizen hoge golven de veilige haven binnen. Na het olie laden was het plan om de volgende morgen weer te vertrekken. Daar kwam evenwel niets van terecht want buiten woedde de storm met vereende krachten verder.

Het zeewater sloeg met grote vlagen over de ruim 15 meter hoge kademuren heen alsof het niets was.

In de nacht van zaterdag brak er een polsdikke nylon tros zo hard lag ons schip aan zijn trossen te trekken in de haven.

Zaterdagmiddag zijn wij ondanks het slechte weer toch nog de wal op gegaan en het geluk was met ons want mijn maat en ik, wisten ons tweede stempel in ons paspoort te versieren.

Al spoedig waren we per taxi weer terug aan boord en heb ik me het verdere weekend niet meer in het hondenweer gewaagd.

In de nacht van zaterdag op zondag brak de tros van een Portugese koopvaarder die op 100 meter naast ons voor anker lag aan een boei.

De kapitein van dat schip was zo bang dat hij tegen ons op zou slaan, dat hij prompt een hart aanval kreeg en naar het ziekenhuis ter plaatse moest worden gebracht.

Met behulp van een sleepboot werd het schip weer opnieuw vast gelegd aan de boei.

Eindelijk luwde de wind dan toch zondagnacht zodat wij de maandag in de ochtend konden opstomen naar Gibraltar waar de Poolster op ons lag te wachten met 1500 doosjes "Softenon bier". Inmiddels kregen wij maar 2 potjes bier per dag want de voorraad was mede door de Amerikaanse oplopers snel geslonken.

De dinsdag was het weer met windkracht 9 nog behoorlijk slecht en met 2 dagen vertraging kwamen we in Gibraltar aan.

Het was tot 6 uur in de avond bier laden geblazen en daarna konden we gaan passagieren.

Ik zat bij de ploeg die in het vooronder de doosjes aanpakte en verstouwde, Uiteraard was er een doosje gevallen en moesten wij wel nood gedwongen de flesjes leeg drinken. Om onze blazen nadien te legen kozen we een plekje tussen de spanten want de ketting mocht niet verbroken worden tijdens het laden.

In Gibraltar was het leuk passagieren met de diverse souvenir winkeltjes. Voor onze begrippen heel goedkoop en uitnodigend om wat leuke dingen voor thuis mee te nemen.

Na veel onderhandelen met scharrige kooplui lukte het me toch om goedkoop de hand te kunnen leggen op een poef van Marokkaans leer, een horloge en een kleedje van handwerk met daarop de rots van Gibraltar.

s, morgens vertrokken we weer in alle vroegte om ons bij een verband van Nederlandse, Franse en Engelse schepen

te voegen die al enige tijd bezig waren met de oefening "Sailors Pride". Hier moesten we ons verdedigen tegen onderzeeboot aanvallen.

Alle schepen werden getorpedeerd, sommige zelfs meerder keren, uitgezonderd de goeie oude "Dashing Dutch Drenthe".

Tijdens deze oefen dagen was het weer behoorlijk uitgezonderd enkele kleine stormpjes die na de storm van kracht 10 maar peulenschilletjes waren.

Zaterdag 26 februari werd op volle zee olie overgenomen van een Frans bevoorradingschip.

Dit was voor mij een prachtige gelegenheid om verscheidene foto's te maken, temeer daar de golven zo mooi tussen de beide schepen doorsloeg.

Het gehele verdere weekend werd al oefenend op zee doorgebracht.

Maandag was het weer olie overnemen op zee bij redelijk weer en dinsdag 1 maart liepen we Lissabon binnen waar we 7 dagen zouden blijven liggen.

Lissabon.

De eerste dagen heb ik mijn vertier aan boord gezocht want ik had weinig trek om van boord te gaan maar op de zaterdag kregen we zondagse dienst en toen heb ik de stap schoenen aangetrokken.



Met 4 man huurden we een Ford Taunus en trokken de binnenlanden in over erbarmelijk slechte wegen.

Die dag hebben we ontzettend veel gezien en nog meer gelachen. In de loop van de avond kwamen we weer in Lissabon terug waar we de hele avond onze stoffige kelen hebben gespoeld. Om 5 minuten voor 12 vertrokken we naar boord want we

moesten wel om twaalf binnen zijn.

Prompt op ongeveer 2 km vanaf ons schip gaf de auto de geest.

Na hem een meter of honderd voortgeduwd te hebben hing onze tong zowat op onze schoenzolen en schoven we hem aan de kant en toen maar aan zijn lot overgelaten.

Om half 1 kwamen we te laat en zonder auto aan boord en werden opgeschreven vanwege te laat terug van passagieren.

Zondagmorgen werd de garagehouder per telefoon ingelicht.

Deze kwam al snel op hoge poten met een takelwagen vanuit de andere kant van Lissabon aangereden met de Ford Taunus als sleep. Toen bleek dat wij met het crossen over die slechte binnenwegen de hele versnellingsbaak aan gort hadden gereden.

Hij vroeg ik weet niet hoeveel schadevergoeding en stapte woedend via de valreep aan boord. Maar daar had hij niet gerekend op de officier van de wacht die hem gebod onmiddellijk van boord te gaan.

Na veel geharrewar kwamen wij dan toch met hem tot een overeenkomst en dat kostte ons buiten de huur van de auto en de benzine nog eens 17 gulden extra.

Al mopperend ging hij na de betaling er van door. 2 Dagen later werden wij vanwege het te laat komen, op parade, door de commandant, met een volgende keer beter oppassen jullie, zonder straf afgedaan.

De verdere zondagmorgen 6 maart ben ik met een bus trip mee gegaan die ons eerst voerde naar Santaren waar de koffie werd gebruikt.

Daarna ging het richting Fatima waar wij de kathedraal bezochten waar 3 herderinnetjes een verschijning van Maria hadden gezien.

Het plaatsje is nu speciaal voor bedevaartgangers en toerisme ingericht en is gelegen in de bergen in een prachtige streek.

In de middag bereikten we een kasteel in Batalha uit 1385 gebouwd door de Moren na de slag van Aljubarrato tegen de Castilianen.

In dit kasteel dat vroeger als kathedraal werd gebruikt ligt nu het graf van de "onbekende Portugese soldaat" dat van zonsopkomst tot zonsondergang door 2 soldaten wordt bewaakt.

Maar we gingen weer verder op doorreis naar het vissersplaatsje NAZARE.

Daar was zelfs op zondag een vismarkt. De vreemdsoortigste vissen zag je daar en liepen er oude mensen druk mee door de straten te leuren. Ook hier heb ik talloze foto's genomen van de vissers en het landschap.

Om 5 uur vertrokken we weer richting Lissabon waar we om half acht weer aan boord kwamen. In de avond heb ik, moe geslenterd, in het cafetaria mijn benen gestrekt bij een heerlijk koud potje bier en toen bijtijds onder de AB deken gekropen om flink uitgerust de reis naar.....Plymouth te kunnen beginnen.

Volgende week meer...

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 1)

WELLICHT hebt ge u in uw jonge jaren wel eens bezig gehouden met de vraag waar het water van onze grote rivieren vandaan komt. Ge hebt waarschijnlijk deze vraag weer spoedig vergeten, omdat belangrijker zaken uw jeugdige bestaan vulden. Later hebt ge geleerd wat de „oorsprong” van een rivier is. Ge hebt op papier kennis kunnen maken met regenrivieren en gletsjerrivieren. Misschien was het voor u taaie kost, misschien was het boeiend, al naar de meer of minder aantrekkelijke wijze waarop de paedagoog, aan wiens zorgen ge waart toevertrouwd, u dit onderwerp duidelijk maakte of poogde te maken.

Weer later werd het u duidelijk, dat ook de „oorsprong” niet het begin van een rivier is en via natuurkunde en geologie belandde ge in de kringloop van het water, dat gesteenten kan vormen en kan afslijpen, dat kan bouwen en breken, dat kan scheiden en verbinden, dat onze vijand is en tegelijk onze vriend, dat onze dijken belaagt maar onze schepen draagt. Wellicht gaat ge u afvragen wat deze natte geschiedenis nu wel met onze Koninklijke marine heeft te maken, behalve dat Nederlandse oorlogsschepen varen en voor dit varen water behoeven.

Welnu: zoals de oorsprong van een rivier nooit duidelijk is aan te geven, omdat er altijd iets is, dat vóór deze oorsprong ligt, zo is eigenlijk de oorsprong van de Koninklijke marine evenmin te bepalen.



Ge zoudt deze vraag eenvoudig willen beantwoorden met de mededeling, dat ons land na de Franse tijd een koninkrijk werd, zodat dus toen de Koninklijke marine is geboren.

Zeg dit niet tegen iemand die bij onze Koninklijke marine dient. Hij zou u de oren wassen en u onmiddellijk meenemen naar de zeventiende eeuw. De marine was nog wel niet koninklijk, omdat Nederland toen een republiek was met een stadhouder en staten-generaal, maar deze marine had een naam die klonk als een klok over de gehele wereld en onze vlootvoogden en zeevaarders dwongen respect af op alle zeeën.

Goed: de stichting van de Verenigde Nederlanden, de Unie van Utrecht is wellicht een mooie oprichtingsdatum. Maar de Unie van Utrecht was een sluitstuk, een handslag tussen de verbonden provinciën in een oorlog, die al jaren had geduurd.

En in deze strijd vochten de Nederlandse oorlogsbodems.

De instelling van admiraliteiten misschien? Hiermede toch werden voor de eerste maal maatregelen genomen ter reglementering en administrering van onze republikeinse strijdmacht ter zee. Ontegenzeggelijk uiterst belangrijk in de geschiedenis van 's Lands vloot en dus van de Koninklijke marine.

Het stichten van deze vijf colleges hield echter niet anders in dan het vastleggen in administratieve zin van een reeds bestaande toestand. Hetgeen dus betekent dat 's Lands vloot bij de instelling van de admiraliteiten reeds een gevestigde strijdmacht was.

Bekend is, dat Prins Willem van Oranje door middel van lastbrieven schepen in zijn dienst had genomen, die ook strijd voerden tegen de Spanjaarden. Goed, dan kunnen wij het schip met de eerste lastbrief beschouwen als het eerste Nederlandse oorlogsschip. Maar is de oudst bekende lastbrief ook de eerste die de Prins had getekend? Zeer waarschijnlijk of liever zeer zeker niet. Als vaststaand kunnen we aannemen, dat het grootste deel van deze missieven verloren is gegaan. Nederland begon zijn bestaan als onafhankelijk land met een oorlog die tachtig jaar duurde. En in een oorlog is niets zo vergankelijk als papier.

Bovendien waren er Watergeuzen en die vochten er zonder documenten lustig op los.

Ten slotte waren er heel wat lieden, die de Spaanse overheid trouw waren gebleven en zich eerst later, toen die Nederlandse rebellen steeds vaster in het zadel kwamen te zitten, bij de groeiende „republikeinse” strijdkrachten aansloten.

Vele geschiedkundigen nemen het edict van Philips van Bourgondië van 16 mei 1438 aan als de „geboorte-acte” van de Nederlandse zeemacht, of liever de Hollandse en de Zeeuwse.

Maar ook dit klopt niet. Zeker, Holland en Zeeland kregen het recht schepen van oorlog uit te rusten en te gebruiken. Maar uiteraard in dienst van onze vriend Philips, hetgeen nu niet direct duidde op zelfstandigheid.

Bovendien was de Tachtigjarige Oorlog, onze eigen onafhankelijkheidsstrijd waarmee de geboorte van een Nederlandse zeemacht dus ten nauwste samenhangt, nog anderhalve eeuw in de toekomst gelegen.

Sterker nog: we hebben zo'n idee, dat de schepen waartegen de Watergeuzen en de kapiteins met de lastbrieven van Prins Willem ten strijde trokken, voor een zeer groot deel eenheden waren, die hun status van oorlogsschip te danken hadden aan het edict van 1438!



In 1573 had de slag op de Zuiderzee plaats. De geschiedenisboekjes vermelden droogweg, dat de Hollandse vloot onder Cornelis Dirksz de Spaanse vloot onder Bossu versloeg, waarbij Bossu gevangen werd genomen. Hebt ge u ooit afgevraagd hoe al die Spaanse schepen op de Zuiderzee waren gekomen? De „Spaanse vloot” telde heel wat Nederlandse

schepen. Dat was voor die Nederlandse schepen in het geheel geen schande: die „Hollandse vloot” was niet meer of minder dan een rebellerend stel revolutiemakers, en de lieden, die aan de Spaanse zijde vochten kon men moeilijk anders zien dan gezagsgetrouwen, die hun plicht deden tegenover hun koning.

De Nederlandse zeemacht is ontstaan uit drie componenten.

Allereerst het deel van de bij het edict van 1438 opgerichte Hollandse en Zeeuwse vloot, dat zich aansloot bij de zeemacht van de Verenigde Nederlanden. In het begin zal dat gedeelte klein zijn geweest, later groeide het door een steeds groter wordend aantal „overlopers”, tot uiteindelijk geen Hollands of Zeeuws schip meer „Spaans” was.

De tweede component was de vloot van de Watergeuzen, de derde werd gevormd door de schepen van de Prins van Oranje.

Dit ziet er betrekkelijk eenvoudig uit. Maar de zaak was toch ingewikkelder. In die dagen namelijk had het begrip „nationaliteit” zoals wij dat thans kennen, zich nog lang niet zo ontwikkeld. Te land vochten huurlingen, Duitse en Zwitserse soldeniers, voor onze zaak. Bekend zijn de financiële moeilijkheden van Prins Willem, die het hem vaak moeilijk of onmogelijk maakten, zijn huurlingen te betalen. En hoeveel matrozen er nu eens op Hollandse en dan weer op Duinkerke (d.w.z. aan Spaanse zijde strijdende Nederlandse) schepen vochten is moeilijk te zeggen.

Wij kennen de rood-wit-blauwe vlag als onze natievlag. Ook in die dagen dekte deze vlag het gebied van de Nederlanden en zij bestond reeds lang voor de Tachtigjarige Oorlog. Dit wil zeggen, dat in het begin ook de niet „rebellerende” dus aan de Spaanse koning getrouwe schepen, de driekleur voerden.

Bovendien dient te worden geconstateerd, dat onze „rebellie” in het geheel niet was gericht tegen de Spaanse koning. Getuigen de eerste strofen van ons Wilhelmus niet van getrouwheid en eerbied aan de koning? De koning belichaamde het door God gevestigde gezag. Een echte revolutie in moderne zin was de Tachtigjarige Oorlog beslist niet. Het afzweren van koning Philips II was een gevolg van de ontwikkeling van onze opstand, maar had in de aanvang zeker niet in de bedoeling gelegen. Men kende in die dagen niet de hermetisch gesloten grenzen van nu met hun douane, paspoortencontrole en regels. Men vestigde zich even gemakkelijk te Keulen, Antwerpen of Duinkerken als te Amsterdam, Vlissingen of Rotterdam. Duinkerken was een even Nederlandse stad als Antwerpen of Vlissingen, al bleef de eerste stad trouw aan de Spaanse koning en de laatste niet.

En bij dit alles speelden ideële motieven voorts niet die belangrijke rol welke wij zo gaarne willen geloven. Of iemand voor de Duinkerkers of de Rotterdammers ging varen werd wel eens eerder bepaald door de snelheid waarmede 's mans buidel kou worden gevuld dan door 's mans geweten, dat somtijds niet al te nauw was op dit punt.

Maar het is hier niet de bedoeling te moraliseren of stelling te nemen. De opzet is slechts duidelijk te maken dat dag en uur van de geboorte van de zeemacht van Nederland als onafhankelijke staat niet vaststaan en ook nooit kunnen worden vastgesteld.

Iedere marineman, die illusies zou kunnen koesteren voor de viering van een jaarlijks terugkerend festijn ter herdenking van de geboortedag van onze vloot, moet die illusies maar snel een eerlijke zeemansbegrafenis verschaffen en het vieren van zo'n verjaardag maar overlaten aan de mannen van het korps mariniers. Die beweren dat zij zulks reeds bijna driehonderd jaren lang doen. Of zij dit al die jaren getrouwelijk deden is niet bekend. Wel werd het korps mariniers op 10 december 1665 opgericht en iedere marinier zal u aan die datum herinneren met artikelen in rond de Koninklijke marine en het korps uitgegeven tijdschriften, met

officiële plechtigheden en met een klinkend feest binnenskamers of in de mariniersverblijven aan boord.

Met de instelling van de vijf admiraliteiten kreeg onze marine een papieren ruggegraat, in die dagen evenzeer belangrijk als thans.

Vijf admiraliteiten leverden echter evenzovele vloten op met evenzovele vlootvoogden en evenzovele mogelijkheden tot echt Nederlands kleinzielige onenigheid. Deze onenigheid werd gelukkig meestentijds te land uitgevochten; ter zee had men wel wat anders te doen!

De admiraliteiten waren in hoge mate onafhankelijk van elkander en de toenmalige toestand wordt waarschijnlijk het best gekenschetst door het antwoord dat een buitenlands vlagofficier kreeg, toen deze een Nederlands collega een beleefd compliment maakte over de wijze waarop ons land zich in de Noordatlantische verdragsorganisatie had ingepast en over het begrip, dat wij tonen voor de werkwijze, de moeilijkheden en de mogelijkheden van deze organisatie. „Och, dat is voor ons niet zo moeilijk,” was het Nederlandse antwoord. „Wij hebben twee eeuwen ervaring met een dergelijke constellatie”.



Inderdaad geleek onze maritieme toestand in de zeventiende en achttiende eeuw op die in de tegenwoordige Noordatlantische verdragsorganisatie, zij het dan uiteraard op veel kleinere schaal. Behalve de vijf vloten van de admiraliteiten hadden we er nog twee: die van de Verenigde Oostindische Compagnie en die van de Westindische Compagnie. Is het een wonder dat er weinig mensen zijn, die deze zaak begrijpen en dat er nog minder zijn, die begrijpen, hoe we met al die vloten tegelijk konden varen en vechten ?

Dat kon, omdat we behalve over deze papierenwinkel met kleingeestigheden en ruzies ook nog beschikten over zeelieden. Deze zeelieden leven nog voort in de internationale maritieme geschiedenis en in de namen van de tegenwoordige Nederlandse oorlogsbodems. We leerden er van op school en dus moet ik aannemen dat zij ook bleven voortleven in de Nederlandse harten. Hier komt een minder prettige trek van het Nederlandse volk om de hoek kijken: het zelfzuchtige materialisme.

Want luitenant-admiraal Pieter Pietersz. Hein is vooral bekend doordat hij ons land heeft geholpen aan de inhoud van een aantal erg dure Spaanse schepen. Het lied dat deze gebeurtenis bezingt is een integrerend deel van de defileermars der Koninklijke marine. Het werkwoord „pietheinen” heeft zelfs een verre van gunstige klank. De betekenis van Piet Hein als vlootvoogd echter lag niet in de eerste plaats aan de verovering van de Spaanse zilvervloot. Piet Hein heeft Nederland geholpen aan een goed maritiem-disciplinair stelsel. Hij gaf vlootvoogden en kapiteins ter zee richtlijnen voor de uitoefening van hun functie en uitvoering van de hun gegeven bevelen alsmede voor de handhaving van de tucht aan boord. Hij gaf ook de matroos rechten die de officier en de onderofficier had te eerbiedigen. Ons tegenwoordige „Reglement op de Krijgstucht” is gebaseerd op de rechtsverhoudingen en de hiërarchie, welke Piet Hein had opgebouwd en ons in zijn geschriften heeft nagelaten.



Van luitenant-admiraal Maarten Harpertz Tromp weten wij uit de schoolboekjes dat hij geducht van zich kon afbijten Dit ervoer Spanjaard en Engelsman. Door zijn mannen werd hij „Bestevaer” genoemd. Zijn prachtige kwaliteiten, persoonlijke moed en hart voor zijn mensen spreken tot de verbeelding van iedere jongen. Voor de geschiedenis is veel belangrijker dat Tromp de

grondlegger was van de tactiek van het zeegevecht. Hij bracht de maritieme krijgskunde op een wetenschappelijke basis en liet doctrines na, die ook nu nog het bestuderen ten volle waard zijn.

Luitenant-admiraal Michiel Adriaensz. de Ruyter was, zo leerden wij reeds op school, onze grootste zeeheld. Eén van onze beide kruisers is naar hem genoemd.

Was dit alleen omdat De Ruyter zo'n grote leider was, omdat hij een zo grote persoonlijke moed bezat? Ongetwijfeld is dit waar, maar als wij hierbij blijven stilstaan, doen wij hem en zijn tijd groot onrecht. Wij zagen reeds hoe Tromp de grondlegger was van de gevechtstactiek ter zee. Welnu, De Ruyter en Tromp waren, hoewel Tromp de oudste en hoogste in rang was, hechte persoonlijke vrienden die een diepe genegenheid tot elkander gevoelden. Was het wonder dat De Ruyter niet alleen volledig Tromp's krijgskundige kennis erkende maar ook hierop later voortbouwend zelf belangrijke bijdragen leverde op maritiem-strategisch en maritiem-tactisch gebied? De Ruyter was geen theoreticus maar een zeer vakkundig man van de praktijk, die van aanpakken wist.

Hij begon met het verbindingswezen onder handen te nemen. Hij stelde verschillende seinvoorschriften samen, die hij telkenmale wijzigde en verbeterde. In de Derde Engelse Oorlog gaf hij een uitgebreid seinboek uit, dat heel wat doelmatiger was dan de nogal primitieve afspraken en „seyn-brieven” van vroeger.

Voorts begreep hij dat een zeegevecht, gebaseerd op krijgskundige doctrines, tactiek en strategie, onmogelijk was zonder goede opleiding en vooral goede instructie aan zijn officieren. Van elk daartoe beschikbaar ogenblik maakte hij gebruik om zijn schepen en smaldelen grondig te oefenen en zelfs met zijn gehele vloot te exerceren en te manoeuvreren. Men kan zich voorstellen, hoe heel wat van zijn onderbevelhebbers hebben gemopperd tegen deze admiraal, die nooit tevreden was en zijn schepen ook nog aan het werk zette als er niets te vechten viel. Bovendien hees De Ruyter op allerlei momenten een of ander „pitsjaar-seyn” *) waarmede hij nu eens zijn onderbevelhebbers en dan weer alle commandanten van de schepen bij zich aan boord ontbood. Dit gebeurde lang niet alleen om hun zo duidelijk mogelijk uiteen te zetten, wat in het komende zeegevecht van hen zou worden verwacht — wij zouden spreken van „briefing” — maar heel vaak ook om hun in een soort „hogere krijgscursus” de voor die tijd moderne tactiek en maritieme krijgswetenschap bij te brengen.

Het logische gevolg van de doctrines en praktische toepassing daarvan door Tromp en De Ruyter was dat er arbeid kwam voor een staf-apparaat.

**) De toen reeds hechte banden met de Indische Archipel bleken uit dit woord: „pitsjaar” kwam van het Maleise bitjara, d.w.z. praten.*

Bron: 1957



Wordt vervolgd

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

HEMSTICHING

Aan boord van de Stoef en de Neptune moest de VOB'er van alle markten thuis zijn. Dit in tegenstelling van op de Orion, waar de verschillende taken in principe waren opgesplitst in nat en droog. Ik ga het hebben over de taken van de VOB aan boord van de Neptune. Deze waren dus uitgebreider dan aan boord van de Stoef.

We waren met 3 of 4 VOB'ers aan boord en wisselden om bepaalde tijden met elkaar. Deze taken waren:

1. Verbindingen met de wal door middel van de HF radio met gebruik van Morse of Voice. Het coderen of decoderen van de berichten.
2. Het bedienen van de radar.
3. Het bedienen van de ESM. (Radar onderschepping}
4. Het bedienen van de sono sensoren zowel actief als passief.
5. Het bedienen van de MAD. (Meten magnetische afwijkingen)
6. Het bedienen van de LORAN. (Long range Navigation)

Bij de punten 2 t/m 5 werden bepaalde tactieken gebruikt welke uit diverse betreffende boeken werden geleerd en waar nodig toegepast.

Dit verhaal gaat over 1 van de taktieken welke kon worden toegepast bij het gebruik van de ESM.

De ESM was een apparaat waarmee je radaruitzendingen van anderen kon onderscheppen, peilen en classificeren. Er waren meerdere tactieken, maar deze gaat over het zogenaamde "Hemstiching".

Een radar die uitzendt, heeft een soort bundel waarmee hij zijn doel opspoort. Het meeste vermogen ligt in het midden daar van. Daar krijgt hij ook de sterkste echo terug en heeft dus daar ook het grootste bereik.

Aan de buiten randen van deze bundel is het vermogen klein en soms zo klein dat er niet voldoende van is om een echo terug te zenden die sterk genoeg is om zichtbaar te zijn op de radar. Onze ESM ontving hem nog wel.

Hemstiching was een taktiek om steeds wanneer het radar signaal op de ESM sterker werd, lager te gaan vliegen om aan de rand van de bundel te blijven. Zodoende konden wij het doel dicht naderen zonder (hopelijk) zelf gedetecteerd te worden.

Hier is trouwens niets geheims aan, het werd in WW2 al toegepast. Boven het kanaal werd door de geallieerden, indien mogelijk, al onder de Duitse radar bundel gevlogen.

Even een praktijk geval.

Ik was met bemanning Delta met de Neptune voor een van de detacheringen van 4 maanden geplaatst op Curaçao.

We maakten een rondtrip door de Carabiën en deden verschillende eilanden aan. Daaronder ook de Cayman Islands. Een idyllisch oord waar van werd gezegd dat vele hoofdmannen van

de piratenschepen uit vroeger tijden daar hun thuishaven hadden. Ook ging het verhaal dat nog vele schatkisten op deze eilanden te vinden zouden zijn.

Wat mij het meest is bij gebleven was dat op het vliegveld bijna al het vrouwelijk personeel in charmante piraten pakjes met korte rokjes liep. De oude rovers hadden trouwens ook voor een soort nakomelingen gezorgd waar je met plezier naar keek.

Na een gezellige avond en goede nachtrust gingen we de volgende dag weer op weg naar onze volgende bestemming.

Na de start en na geklommen te zijn ontdekte ik na enige tijd een radar signaal op de ESM in noordelijke richting. De vliegtuigcommandant vond dat we deze gelegenheid moesten aanpakken om een oefening te doen. We gingen hemstichen.

We konden geen classificatie vinden maar gingen toch aan het werk. Iedere keer, bij een sterker wordend signaal, gingen we lager. Tot we vlak boven zee vlogen. Toen draaiden we af. We meenden ook land te zien.

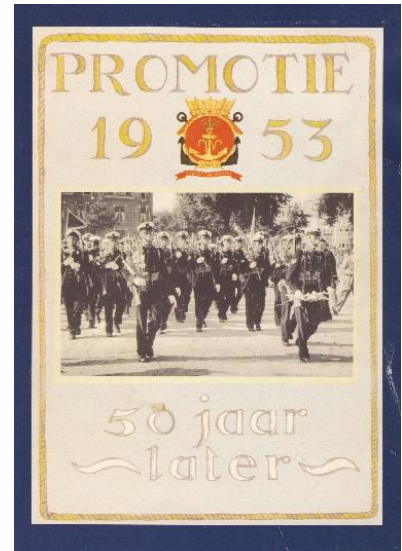
Ik vraag me soms nog steeds af wat voor radar het is geweest.



Neptune hemstiching

Geldkoffer~

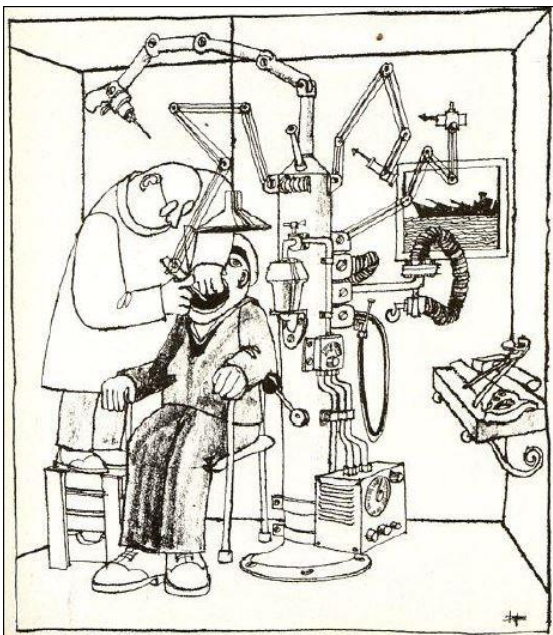
Een gebeurtenis - misschien te lang - MVK Valkenburg, mei 1963 - periode kasofficier. Ten behoeve van het "zakjes vullen" voor de maandelijkesse contante uitbetaling bij MVK Valkenburg, werd met een KM voertuig plus chauffeur (destijds), door de kasofficier plus een onderofficier schrijver (beiden gewapend), geld gehaald bij een filiaal van de Nederlandse Bank in Den Haag (Noordeinde).



MVK Valkenburg had destijds een zeer grote administratieve rol met veel "buitenposten" en dito "wal"-.plaatsers (dus kleine "delegaties"). Mede in verband met de boven de vliegtuelages ook uit te betalen vakantietoelages die maand, diende medio - mei t.b.v. deze "operatie" ± f 1.700.000.- (1963) in Den Haag te worden opgehaald. Alles verliep goed totdat onze kleine personenauto (DAF 44) op de terugweg zijn dienst weigerde midden op het kruispunt van Alkemadelaan/Benoordenhoutseweg in Den Haag - toen al een zeer druk punt. De onderofficier en ik bleven in de auto zitten met de geldkoffer en werden naar de vluchtstrook geduwd door de chauffeur plus dienstdoende politiemann / verkeersregelaar op dat kruispunt. De chauffeur had het euvel gauw verholpen en MVK Valkenburg werd veilig bereikt. Maar op dat moment voelde ik me bepaald niet plezierig. De OVA (Kltz A. L. Vriens) kreeg bijna een beroerte na het vernemen van het voorgevallene en hij legde de onderofficier en mij een spreekverbod op over het gebeurde. Daarna werd voortaan geld opgehaald met twee auto's. Eén daarvan met eveneens gewapende mariniers. Jan Buiskool

Bron: Promotie 1953 en 50 jaar later.

~~~~~



Door G.A. Kruijs....

Het was september 1975. Ik zit in een AROACAD-klasje. Je weet, de Marine denkt in afkortingen. Dus "aspirant reserve officieren academici". Uit de tijd dat er nog dienstplicht bestond. Een clubje juristen, artsen, ingenieurs en dat soort volk, dat voor zijn nummer op moest komen. Alles onder leiding van de LTZ1 Van Vuuren. Het waren dus dienstplichtigen die als ARO eigenlijk geen enkele rang hadden. Niets op de mouw. Maar er waren twee beroeps gasten tussen geschoven, waaronder ik. Wij, allebei dus tandarts, hadden wel meteen al strepen op onze mouwen terwijl wij nog van niks wisten.

Belachelijk eigenlijk, maar zo stond het nu eenmaal in het contract.

Wij krijgen les in militair tuchtrecht, rangen en standen, wij leren met sabels en geweren omgaan, wij hebben INFEX (infanterie-exercitie) en wij krijgen les van de Overste Bosscher in marinehistorie. En dat alles 12 weken lang. Die hele club vormt een gezellig team, maar op een of andere wijze hebben die twee tandartsen een beetje een uitzonderingspositie. Dat is logisch, want iedereen eet in een cafetaria en is welkom in de Gouden Bal, maar wij moeten in de longroom eten. Bovendien weet de sergeant der mariniers die ons moet drillen niet goed hoe hij ons moet aan "roepen", hij brulde steeds: "ARO's.....geef acht" maar die twee officieren moest hij aanspreken met "meneer" of "dokter". Dat roept wat raar. Het geeft maar wrijvingen. Dus ik verzin daar wat op. Ik moest toch op korte termijn nog een paar uniformen kopen, want ik zou immers een tijdje blijven bij de baas, derhalve ga ik naar het kledingmagazijn en koop een uniform. Ik verzoek de kleermaker om daar twee zilveren esculapen op te borduren maar nog geen galons op de mouwen. Slim, nietwaar?

Nou, die korporaal kleermaker snapte er geen bal van. Met zo'n jasje lijkt ik precies op een ARO. Alleen mijn pet klopt niet. Verkeerd embleem. Nou ja, ziet niemand. Aldus uitgedost marcheer ik enige tijd later met de ARO's mee naar binnen in het Korporaalsverblijf.

En ik maar denken dat ik niet opval. Ook als ik het jasje uittrek, zoals de ARO's dat onmiddellijk doen, val ik niet uit de toon, want mijn schouderpadjes heb ik lekker in mijn hut gelaten. Ja, ik had een eigen hut! Na het middageten treed ik met mijn klasgenoten weer netjes aan voor de INFEX in mijn jas zonder strepen. Vlak voor vastwerken word ik op de schouder getikt door meneer Van Vuuren. Of ik even mee wil lopen naar de VOKIM. Dat is de Vlagofficier belast met de Officiersvorming. Toen mijn overgrootvader dat nog was, in 1905, heette die functie gewoon "commandant van het Instituut", hij was kolonel, maar in 1975 heette het nog VOKIM. En een rang hoger, Commandeur. Scheelt meteen aardig in het katje. De Commandeur kijkt nors in mijn richting als ik mij meld. Net als de CZM enige tijd geleden informeert hij of ik helemaal gek geworden ben. Hoe ik het in mijn hoofd haal om de strepen die ik zojuist van Hare Majesteit de Koningin op mijn mouw gespeld heb gekregen, daar vervolgens weer van af te halen. Zoiets is eenvoudig onbestaanbaar. Welk een valse bescheidenheid. Ik probeer de Commandeur uit te leggen dat het niets met bescheidenheid te maken heeft, maar dat ik gewoon met mijn maten mee wil eten. Zij mogen niet in de longroom eten, dan ga ik toch met ze mee naar het korporaalsverblijf? En die strepen hebben nooit op dat jasje gezeten, dus had ik ze er ook niet afgerukt zoals de Commandeur het zo plastisch uitdrukte. Nou ja, je begrijpt wel dat ik verder gedurende mijn gehele opleiding alleen nog maar in de longroom heb gegeten, of in de Marineclub. Jammer hoor, ik vond het zo'n mooie oplossing. Nu kan ik er wel om lachen, maar toen niet echt. Natuurlijk had hij gelijk, die VOKIM. Ach, je maakt wat mee als tandarts bij de marine. Ik moet nog altijd lachen als ik denk aan die opmerking van de Commandeur: "Die galons die de koningin op je mouwen gezet heeft" of iets dergelijks, zei hij. Ik zag het helemaal voor mij: 's avonds laat op Soestdijk de Koningin nog druk bezig met het opnaaien van mijn strepen.

Hahahaha.

G.A. Kruys.

~~~~~  
Dit was weer ff.... Tot volgende week !