

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 18 – 6e jaargang – 5 mei 2023



170 jaar Onder Stoom / nieuwe ketels voor Hr.Ms. Karel Doorman / deel 22

Stiekem luisteren naar Radio Oranje

Onverwachts ontbijt in hotel de Wereld.

Het dagboek van Ton Mink (vervolg en einde)

Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 4

Een beter begrip krijgen van vermoeiing van (marine)schepen

Scheepsramp s.s. Beursplein eiste 22 levens

Als je deze brief krijgt, ben ik er niet meer..

Helden van weleer, Jan van Galen

Bij het 170 jarig bestaan van stoom voortstuwing in de Koninklijke Marine is het ophalen van sterke verhalen en bijzondere reparaties enz. gepast.

Het nu volgende artikel gaat over zo'n bijzondere reparatie welke zelden plaats vindt, namelijk het vervangen van de stoomketels in een schip.

De operatie vond plaats in 1965-1966 toen de vier versleten ketels van ons vliegkampschip Hr.Ms. Karel Doorman vervangen werden.

Het artikel is samengesteld uit notities, aantekeningen, dagboeken en herinneringen van drie officieren van de Technische Dienst die nauw betrokken waren bij die operatie.



In het verre en grijze verleden was dit minstens nog eenmaal, door de Koninklijke Marine gedaan, t.w. in de periode 1828-1830 toen de twee koperen stoomketels aan boord van het nieuwe rader stoomschip Zr.Ms. Suriname door ijzeren exemplaren vervangen werden. Ook in de periode dat de Koninklijke Marine overging van het stoken van kolen naar het stoken van olie zijn er stoomketels vervangen o.a. in 1905 toen Hr.Ms. Zeeland 8 nieuwe ketels kreeg bij de Kon. Maatschappij de Schelde. Bij de koopvaardij werden vaker stoomketels vervangen. Het overgaan van het gebruik van kolen op olie, automatisering, reparatiekosten, personele kosten enz. waren redenen voor een dergelijke vervanging. Ook werden geheel nieuwe voortstuwings-installaties geplaatst, zoals bij NEDLLOYD waar de stoominstallaties vervangen werden door dieselinstallaties. Uit het verhaal zal wel duidelijk worden dat een dergelijke operatie in alle opzichten zeer gecompliceerd is.

De redenen zijn voor de hand liggend, de bouw van een stoomschip begint na de kiellegging met de constructie van de voortstuwingsinstallatie, het schip wordt er min of meer omheen gebouwd. Over voorzieningen om een stoomketel of een stoommachine te vervangen was nog niet nagedacht en voorzieningen zoals we die op gasturbineschepen kennen, waardoor vervanging van een energieopwekker in korte tijd kan worden gerealiseerd, bestonden eenvoudig niet in het stoomtijdperk.

Inleiding.

Het vliegkampschip had 2 machinekamercompartimenten onderin het schip. De vier stoomketels stonden op het onderste dek, op de dubbele bodem. Boven de MK 's waren twee leefdekken en dan kwam de vliegtuighangaar met een hoogte van drie dekken en vervolgens het vliegdek.

De MK 's zelf waren ongeveer tien meter hoog. In het ketelruimdeel van elk MK compartiment

stonden twee stoomketels met de stookfronten naar elkaar toe.

Het schip was in Engeland gebouwd in de periode 1943-1945 en was in 1948 door de Koninklijke Marine aangekocht. De ketels waren gebouwd in 1944 en hadden ongeveer 53000 keteluren, waarvan het schip er 12000 uur bij de Royal Navy gevaren had. Het waren eenvoudige ketels van het type "Admiralty" met een stoomhouder en twee waterhouders in een driehoek constructie met de stoomhouder als top, de waterhouders aan de basis en de vuurhaard er tussen in. Het voorste ketelruim had een automatische ketelregeling en de ketels op het achterste ketelruim waren hand- gestookt. Als belangrijk technisch detail voor dit verhaal: er waren geen valpijpen. Valpijpen zijn dikke pijpen die het watergedeelte van de stoomhouder buiten de eigenlijke vuurhaard om met de waterhouders verbinden. In een stoomketel moet tijdens bedrijf een circulatie van het water plaatsvinden. Voor het volgende verhaal is een korte uitleg van de circulatie in deze stoomketels van belang.

In het kort: het water dat zich bevindt in de binnenste rijen waterpijpen wordt verwarmd en vormt stoombellen die opstijgen naar de stoomhouder. Het water in de buitenste rijen, en dus koelste pijpen daalt.

De stoom gaat via de oververhitters, waar de stoom extra verhit en dus droger wordt, naar de manoeuvreerafsluiters van de machines.

D.m.v. een voedingsregeling wordt het waterpeil in de stoomhouder op peil gehouden met relatief koud, doch voorverwarmd voedingswater, hetgeen onder in de stoomhouder wordt ingespoten, in de richting van de buitenste rijen pijpen.

Voorgeschiedenis.

Van 1949 tot 1957 werden de ketels 14000 uur gebruikt.

Gedurende deze periode waren de ketels A2, B1 en B2 drie keer geheel of gedeeltelijk ver- pijpt, Inwendige corrosie was, volgens de analyses, de reden. Ketel A1 was na een ongeval waarbij de ketel ten gevolge van watertekort zwaar beschadigd werd, totaal vier keer geheel of gedeeltelijk ver- pijpt. Het schip onderging een zeer uitgebreide reparatie- en modificatiebeurt in de periode 1957-1959 waarbij o.a. een hoekdek aangebracht werd.

Dit grote onderhoud- en modificatiepakket werd uitgevoerd bij de werf Wilton Fijenoord te Schiedam. Na de proeftocht vond de vervanging van alle waterpijpen plaats in 1959/1960 te Den Helder. Onduidelijk is waarom deze reparatie niet tijdens maar na afloop van de modificatieperiode plaatsvond.

In de daarop volgende periode 1960-1966 werden 22000 keteluren gemaakt.

Eind 1965 ging het schip in onderhoud bij de werf Wilton Fijenoord, o.a. om de ketels in- en uitwendig te reinigen. Het inwendig reinigen werd uitgevoerd met lucht gedreven tollen en borstels.

Voor en na de reiniging werd een ketel grondig geïnspecteerd door een ketelcommissie, bestaande uit twee scheepsofficieren en versterkt met een lid van de staf Werktuigbouw Rijkswerf, o.a. door het uitnemen van een aantal waterpijpen waarvan het materiaal grondig onderzocht werd en de pijp-gaten geïnspecteerd werden. Tijdens deze inspecties werden scheurtjes ontdekt in de wanden tussen de pijp-gaten, zogenaamde damscheurtjes.

Deze scheurtjes varieerden in aantal per ketel en waren soms bijna 50% van de dikte van de tubeplaat diep. Vele gaten in de tubeplaat waar de pijpen ingerold waren, waren ovaal van vorm en waren meerdere malen opgelast.

Uiteraard volgde een zeer grondig onderzoek waarbij vele autoriteiten en instanties van naam betrokken waren. Betrokken instanties gingen niet over één nacht ijs, niet alleen vanwege de technische aspecten, maar misschien wel vooral om de politieke toekomst van het schip. De instanties en autoriteiten waren: metaalinstituut TNO, Röntgenologische dienst, Rotterdamse Droogdok Maatschappij, de Royal Navy, de Technische universiteiten en Stork/Werkspoor. Het schadebeeld was opvallend, verreweg de meeste scheuren zaten in de stoomhouders, aan de voorzijde en alleen tussen de buitenste rijen waterpijpgaten. De officiële lezing was, dat de schade was ontstaan door een combinatie van corrosie en vermoeiing, met nadruk op vermoeiing.

Scheuren als gevolg van corrosievermoeiing kunnen door velerlei oorzaken worden geïnitieerd. In dit geval lijkt spleetcorrosie de meest waarschijnlijke oorzaak. Ter plaatse van de spleten tussen de tubeplaat en de pijpen kan de concentratie agressieve stoffen toegenomen zijn door b.v. verdamping en uiterst fijne lekkages. Samen met de aanwezige inwendige spanningen ten gevolge van de rolverbinding tussen pijp en tubeplaat zal deze verhoogde concentratie aanleiding geven tot versnelde plaatselijke aantasting van de pijpwand.

De direct betrokken officieren hadden een andere visie, die later in dit verhaal besproken zal worden. Reparatie d.m.v. lassen werd mogelijk geacht, maar werd niet aangeraden omdat de tubeplaten reeds vol met spanningen zaten. Er waren, na uitgebreide studie, vier mogelijkheden:

1. Herstellen van de pijpgaten in de stoomhouders d.m.v. lassen en een beperkt aantal pijpen vernieuwen. Niemand durfde het aan personeel voor een ketel te zetten waarvan de conditie van de pijpgaten en de dammen daartussen in twijfelachtige staat was.
2. Herstellen stoomhouder conform para 1 en alle pijpen vernieuwen.
3. Stoomhouders en alle pijpen vernieuwen.
4. De gehele ketels vernieuwen.

Het werkniveau had eigenlijk direct al besloten dat het vervangen van de ketels de enige reële oplossing zou zijn.

De Staatssecretaris zelf nam, na alle adviezen gehoord te hebben, de beslissing dat de ketels vervangen moesten worden.

Bij het nemen van deze beslissing speelde mee dat de Royal Navy bereid was om de vier ketels van HMS. Leviathan te verkopen. Dit Engelse vliegkampschip was min of meer een zusterschip van de Karel Doorman, maar had nauwelijks een operationele periode gekend, omdat het te laat gereed kwam om nog tijdens de tweede wereldoorlog ingezet te worden. Een andere mogelijkheid werd geboden door de RDM die vier ketels, oorspronkelijk bedoeld voor de Nieuw Amsterdam, beschikbaar had. Deze optie werd niet verder uitgediept.

Hoewel in de kranten vermeld werd dat de Karel Doorman nieuwe ketels kreeg, kreeg het schip ketels die tenminste net zo oud waren als het schip zelf.

De vervanging bestond uit het druk vaste gedeelte van de ketels. Dus drums en pijpen.

Verloop van de operatie.

In december 1965 was dus de schade in beeld gebracht en werd begonnen de reparatie voor te bereiden. De opdracht werd gegund aan Verolme Rozenburg en uitgevoerd door de ketelmakers firma Restola uit Veendam.

Het schip werd verhaald van Wilton Fijenoord naar Verolme Rozenburg en de hangaar werd

ontruimd en voorzien van de nodige hijskraan installaties. De verschillende demontageluiken werden geopend en alles werd uitgebreid gefotografeerd, gemerkt en genoteerd. De ketels zelf werden zorgvuldig gedemonteerd en elk onderdeel werd zorgvuldig bekeken op mogelijk hergebruik.

Een jonge medewerker van de afdeling reparaties van de Hoofd Afdeling Materieel/Werktuigbouw werd naar Engeland gestuurd om de tweedehands ketels te keuren en te kopen. De Leviathan zou op korte termijn aan de Engelse domeinen voor de sloop overgedragen worden en dus was haast geboden. Met een sloepje voer hij naar de Leviathan, die helemaal achter in een typisch Engelse modderige kreek lag. Via een verrot touwladdertje klommen hij en een collega naar het vliegdek (14 meter) en gingen op onderzoek uit, op een vuil, pikdonker en niet geventileerd schip.

In de machinekamers gekomen constateerden ze dat de situatie zeer gevaarlijk was, omdat alle vloerplaten verdwenen waren en de meeste werktuigen kennelijk ook al elders gebruikt werden. Tevens constateerden ze dat de ketels van hetzelfde type waren, doch van een geheel verschillende uitvoering. De Doorman ketels kregen hun verbrandingslucht vanuit de machinekamer die als geheel compartiment onder overdruk gehouden werd. Op de Leviathan was een dubbeling rond elke ketel gebouwd om de verbrandingslucht toe te voeren omdat het schip voor de Moermansk konvooien gebouwd was. Een soort "enveloppe" ketel om de verbrandingslucht voor te warmen. In het duister ontstond de indruk dat de ketels verder qua constructie weinig verschilden.

De ketels werden daarop gekocht en afgesproken werd dat de Britse Dockyard de volgende dag het schip zou verhalen en beginnen met het demonteren van de ketels, welke dan 3 weken later op transport gesteld zouden worden.

Bij de demontage in Portsmouth waren de pijpen gewoon doorgesneden met een lasbrander en op IJsselmonde werd met behulp van inductie de pijpstompen verhit en na met water te zijn afgekoeld, was het redelijk eenvoudig de stompen te verwijderen. Een snelle en effectieve, door Nederlandse bedrijven ontwikkelde, methode. Mede doordat de reparatie niet in situ doch in de werkplaats uitgevoerd werd, was de schade aan de gaten minimaal.

Intussen waren aan boord de leidingen en de werktuigen van de twee ketelruimen via de demontageluiken naar de hangaar gebracht en werden waar nodig gerepareerd. Nadat de "nieuwe" stoomhouders en waterhouders gearriveerd waren, werden ze naar hun posities gebracht.

De waterhouders werden gefixeerd op de ketelstoelen op de bodem van het ketelruim. De stoomhouders werden met een zware stalen constructie vastgezet in een frame tussen het scheepsvlak en het dek bovenin het ketelruim. Het was duidelijk dat het rollen van de pijpen tijdens totale verpijping van de 4 ketels in 1959/1960 een van de oorzaken van de moeilijkheden geweest was en het aspect rollen kreeg de grootst mogelijke aandacht, want overrollen teneinde lekkages dicht te krijgen moest voorkomen worden.

Rollen.

Een rolverbinding is een vloeistof/luchtdichte verbinding tussen een tubeplaat en een pijp. Het wordt gerealiseerd door een tapse rol in een pijpbeurt te plaatsen en daarna met grote kracht rond te draaien. Hierbij wordt het relatief zachtere pijpmateriaal tussen de rol en de hardere tubeplaat uitgewalst tot de ruimte tussen pijp en tubeplaat geheel is opgevuld. Het resultaat is dat de wanddikte van de pijp iets minder en de binnendiameter en de pijplengte ter plaatse van

de tubeplaat iets groter wordt. Inderdaad verplaatste de stoomhouder zich millimeters naar boven zoals bleek na afloop van het rollen toen de constructie losgenomen werd. Na het plaatsen van de pijpen werden de oververhitters en de vele appendages aangebracht. Daarna volgde het completeren van de ketelruimen zelf. Om de diverse leidingen spannings- vrij te hebben tijdens gebruik, dient er een zekere voorspanning in koude situatie aangebracht te worden. Dat gebeurde door elke leiding met ringen van de juiste lengte tussen de flenzen te monteren, vervolgens plaatselijk zodanig heet te stoken dat de constructie spanningsloos was, vervolgens werd de leiding weer losgenomen en werden de inwendige spanningen d.m.v. gloeien in een oven verwijderd waarna de leiding weer, maar nu zonder ringen, maar met pakkingen tussen de flenzen gemonteerd werd.

De reparatie gebeurde in twee ploegen, van maandag 12.00 tot 00.00, dan ploeg twee van 00.00 tot 12.00, dan ploeg 1 weer enz. tot vrijdag 12.00 want de ketelmakers woonden in Groningen.

Al met al lijkt het voorgaande een verslag van een redelijk eenvoudige operatie. Maar het tegendeel is waar. Honderden keren bleken we ergens niet of niet voldoende rekening mee gehouden te hebben. Met name het feit dat slechts een deel van de installatie gedemonteerd was veroorzaakte veel problemen. Transportroutes waren nog niet ontworpen en het weer plaatsen van onderdelen ging vaak niet in de omgekeerde volgorde waarin de demontage plaatsgevonden had. De ervaring van het KM personeel was minimaal, maar met een hoop enthousiasme en voorstellingsvermogen kom je ver.

De ervaring van de betrokken industrieën was in details vaak groot, zoals het opbouwen van de ketels, maar het opbouwen van een van oorsprong Engelse machinekamer en ketelruim in een bestaand oorlogsschip was minimaal.

Het toont wel aan dat grote reparaties, bijvoorbeeld ten gevolge van oorlogsschade, zoals na de Falkland crisis en de Perzische Golf, beter met minder beperkingen en minder hergebruik van materiaal gerealiseerd kan worden.

Begin 1966 kwam de reparatie gereed en begon het moeizame traject van het persen van de ketels, van het bakken van de nieuwe vuurhaarden, het weer déconserveren van de machinekamerinstallaties, het verkrijgen van nieuw personeel, het trainen van dat personeel, het proefdraaien enz. enz. Wanneer we weer naar zee gingen weet ik niet meer, maar het werd als een opluchting ervaren.

Op de gemeten mijl haalde het schip weer haar oude snelheid van 25 mijl per uur, hoewel hierbij aangetekend moet worden dat het déplacement "slechts" 15000 ton was. Veel minder dan normaal, wanneer de vliegtuigen en hun uitrusting aan boord waren was het déplacement bijna 19000 ton.

De "Admiraliteitsformule" geeft aan dat bij deze déplacement toename van 27% het vermogen met 17% moet toenemen bij dezelfde snelheid. Zie ook de paragraaf: Oorzaken.

De ketels en de machines hebben verder goed gewerkt.

In 1968, na de brand, werd het schip hersteld en werden ook de turbines, de condensors, de tandwielkasten en vele andere onderdelen van de machinekamerinstallatie van de Leviathan geplaatst. Als bijzonderheid kan vermeld worden dat de transacties afgesloten werden gebaseerd op een kilogramprijs. Deze installatie heeft bij de Argentijnse marine zonder veel

problemen gediend. Het schip heeft gedurende het "Delgado" incident tijdens de Falkland crises, voor de Argentijnse partij, nog een zeer belangrijke rol gespeeld. Op dit moment ligt het schip bij de staatswerf in Buenos Aires en wordt overwogen om een diesel-gasturbine-installatie in te bouwen. Een derde machinekamerinstallatie voor hetzelfde schip!!

Oorzaken.

De schade aan de ketels was, met grote waarschijnlijkheid, te wijten aan een combinatie van factoren.

1. Zoals reeds gemeld waren in het verleden diverse malen grote aantallen ketel pijpen vervangen. Na afloop van de proeftochten na de grote onderhoudsperiode werden in 1959/1960 alle ketelpijpen vervangen.
Zoals reeds gezegd was de reden voor deze operatie niet duidelijk. Het uit de tubeplaat halen van de pijpen is een secuur werkje, wat zeker niet altijd goed verlopen is. In het ketelprocesverbaal wordt een methode beschreven welke neerkomt op het uiteinde van de pijp met een las vlam heet stoken tot lichtrood over een oppervlakte van 10-15 pijpen en dan begieten met koud water en de pijpstomp uitslaan. Voor de ketelmaker een zware opdracht om in een nauwe en slecht geventileerde stoomhouder met een las vlam en water in de weer te zijn. Een andere procedure, waarover gesproken werd, was het heet stoken van de gehele tubeplaat en er dan koud water op te spuiten. Daarna werden dan de pijpstompen met een beitel uit de tubeplaat getikt. In 1959 werden de ,
pijpeinden verwijderd door met een beitel en hamer twee groeven te hakken en vervolgens met een pneumatische hamer de één cm brede groef naar binnen om te krullen en dan kwam de pijpstomp bijna altijd los. Men hoeft geen groot technicus te zijn om in te zien dat alle beschreven processen een grote kans op schade aan de tubeplaat inhoudt. De pijpgaten waren dus ten gevolge van het verwijderingsproces in 1959 in een slechte conditie en spleet- corrosie zal zeker opgetreden zijn.
Alleen door zeer zwaar rollen werd de verbinding van de pijp in de tubeplaat tijdens het plaatsen van de nieuwe pijpen voldoende waterdicht.
2. De andere reden is complexer. Ook het gebruik van de Karel Doorman kan een oorzaak zijn. Iedereen wist dat het schip constant grote vaartwisselingen uitvoerde. Het vaart vermeerderings- en verminderingsschema van kracht voor de machinekamer verschilde niet wezenlijk van dat van een fregat of onderzeebootjager, o.a. doordat het type ingescheepte vliegtuigen dit eiste tijdens het starten en landen, hetgeen weer verergerd werd door het feit dat het schip ten gevolge van de vele verbouwingen, modificaties en de zwaardere vliegtuigen met de bijbehorende uitrusting veel zwaarder geworden was. Vaart vermeerderen kan weinig kwaad. Doordat de manoeuvreerafsluiter verder opengaat wordt de druk in de stoomhouder verlaagd en stijgt het waterpeil. De voedingswater toevoer naar de ketel wordt tijdelijk sterk verminderd. Maar bij een vaartvermindering wordt het waterpeil door de drukverhoging verlaagd en opent de voedingswater toevoerklep, waardoor veel, relatief koud water in de stoomhouder ter plaatse van de bovenste waterpijpen gespoten wordt. Het voedingswater werd alleen voorverwarmd in een voedingswater voorwarmer d.m.v. afvoerstoom van de hulp werktuigen. De hoeveelheid afvoer stoom was te klein om de toegevoerde waterhoeveelheid adequaat te verwarmen, hetgeen aangetoond werd door het

luidruchtig dichtslaan van de Cockburn afvoerstoombelasting op de hoofdcondensator. Deze afsluiter zorgde voor een constante afvoerstoombelasting en voerde onder normale omstandigheden het overschot aan afvoerstoom naar de condensator af. Het water werd ingebracht in de stoomhouder via de binnen voeding leiding, centraal in de onderste helft van de stoomhouder. Het verklaart zonder twijfel het feit waarom de scheurtjes eigenlijk alleen maar voorkwamen in de stoomhouder ter plaatse van de inlaat voedingswater in de bovenste rij pijpen. Hiermee is aangetoond dat dit type ketel door het gebruikspatroon van het schip te zwaar belast is geweest.

De oorzaken van de (te) zware ketelbelasting samengevat:

- a. de extra stoomafgifte aan de stoomkatapult na 1959. ;
- b. de vergroting van het déplacement door het aanbrengen van het grote hoekdek en het grotere eiland over stuurboord enz. ;
- c. de vliegoperaties met zwaardere vliegtuigen waardoor vooral bij het landen veelvuldig vol vermogen gevraagd werd aan de machinekamer.

Bij het verminderen van de ketelbelasting traden daarbij grote temperatuurverschillen op in de tubeplaten van de stoomhouders.

Stiekem luisteren naar Radio Oranje

Mijn tante Teun en oom Jo du Buisson woonden in de oorlogsjaren in de Nobelstraat in Blijdorp. Zij hadden enkele jaren voor de oorlog een grote nieuwe Philipsradio gekocht, waar een prachtig geluid uitkwam. In 1943 kwam het bevel van de Duitse bezetter, dat Nederlanders alle in hun bezit zijnde radiotoestellen moesten inleveren. Omdat er zware straffen stonden op het weigeren hiervan, was mijn oom van plan dit bevel op te volgen en zijn radio in te leveren. Mijn vader had echter een ander plan.

Wij woonden destijds in de Parklaan, midden in het Sperrgebied. Om ons heen waren allerlei Duitsers en Duitse instanties gehuisvest. Het Scheepvaartkwartier was door een muur afgesloten, die liep vanaf de Parksluizen en de Westzeedijk door de Van Vollenhovenstraat naar de Zalmhaven. Bij de Zalmhaven was er een kleine opening in de muur, waar tramlijn 5 en 14 met gesloten deuren doorheen reden.

Mijn vader overtuigde mijn oom ervan, dat hij zijn Philipsradio niet aan de Duitsers gaf; mijn vader vroeg mij hem te gaan ophalen. En zo vertrok ik op een morgen – toen vijftien jaar oud – met de tram naar Blijdorp. Onderweg kwam ik langs Duitse wachtposten, waar ik mij moest legitimeren.



Koningin Wilhelmina sprak de Nederlanders regelmatig toe via de microfoon van Radio Oranje, zoals hier in juni 1940.

Paardendekens

Mijn oom wikkelde de radio in een paar paardendekens en bond het pakket met stevige touwen dicht. Daarop bracht hij mij, met de radio, naar lijn 5, waarmee ik terug naar huis reed. De radio werd naast de trambestuurder neergezet en ik ging erop zitten. Eenmaal op de Parklaan, het eindpunt van de tram, hielp de trambestuurder mij het pakket uit de tram tillen. Ik was bijna thuis, maar had een probleem: de radio was te zwaar.

Duitse soldaat

Toen ik tevergeefs probeerde het pakket aan een van de touwen achter mij aan te slepen, kwam er een Duitse soldaat op me af. De soldaat moet niets vermoed hebben, toen hij mij hielp het pakket naar ons huis op nummer 26 te sjouwen. Met het pakket tussen ons in bracht hij mij, en dus ook de verboden radio, veilig thuis.

Antenne

De radio werd in de huiskamer geplaatst, in een nis waarin vroeger een open haard gestaan had. Met een gordijntje werd de nis aan het zicht onttrokken en met een stuk koperdraad maakte ik, via de schoorsteen, een antenne. 's Avonds konden we zo Radio Oranje goed ontvangen, ook al zat er een Duitse stoorzender op dezelfde golflengte.

Wilhelmus

De uitzendingen van Radio Oranje werden altijd afgesloten met het Wilhelmus en dit had ons bijna verraden. Overbuurman A. Kortlandt, de Havenmeester van Rotterdam, belde ons om te waarschuwen dat het volkslied keihard over de Parkstraat had geklonken. Niet erg veilig, als je bedenkt dat in de flat tegenover ons veel hoge Duitse officieren waren ingekwartierd, evenals NSB'er meester Muller. Ik heb gelijk de schoorsteen met oude kranten min of meer geluiddicht gemaakt, zodat er nauwelijks nog geluid naar buiten ging. We waren op het nippertje gered.

Gearresteerd

De heer Kortlandt werd korte tijd later, door verraad, gearresteerd vanwege een poging naar Engeland uit te wijken. Nagenoeg alle berichten die uit Engeland kwamen, luisterden de Duitsers af (Englandspiel). Het plan was dat hij als verstekeling met een kotter naar Engeland zou gaan, maar na aankomst op de boot werd hij vrijwel direct gearresteerd. Hij is later, na verschillende gevangenschappen, van ellende overleden.

Schroevendraaier

Wij hebben toch de hele oorlog via Radio Oranje het verloop van de oorlogshandelingen kunnen volgen. Ook toen de Duitsers het elektriciteitsnet uitschakelden, konden wij, doordat we in het Sperrgebied woonden, de berichten uit Londen blijven volgen. Zelfs toen overal de hoofdstoppen eruit werden gehaald en het kastje met een loodje werd verzegeld. Dat loodje was namelijk met een klein scherp voorwerp gemakkelijk open te maken, waarna we dan een schroevendraaier in de hoofdstop staken. Zo hadden we toch elektriciteit.

Landkaart

Met alle gordijnen dicht, de radio en de lampen aan, konden we vanuit mijn slaapkamer de oorlog volgen. We prikten daarbij vlaggetjes op een grote landkaart om zicht te hebben op de ontwikkelingen. Het was best bijzonder dat wij, met de vijand zo nabij, toch betrekkelijk veilig woonden in het Sperrgebiet, dat voor driekwart Duits was.

Bron: De Oud Rotterdammer / Jaap Mudde

Onverwachts ontbijt in hotel De Wereld

Als je de oorlog hebt meegemaakt dan gaan de herinneringen deze tijd van het jaar terug naar het moment van de bevrijding. Die maakte ik mee in Rijssen. Kinderen uit Rotterdam werden daar bij mensen via de kerk ondergebracht. Zij hadden hun woningen opengezet voor de Rotterdamse hongerlijertjes.

De reis er naartoe was al een gevaarlijk avontuur. In een verhuishwagenoplegger met een laag stro op de vloer en een stapel paardendekens vertrokken we vanaf de Wilhelminakerk in de Oranjeboomstraat voor de reis door de nacht. Daar in Rijssen hebben onder andere veel Rotterdamse kinderen de hongerwinter overleefd en de bevrijding meegemaakt. De komst van de Canadezen met hun tanks, legerwagens en jeeps was een blijde intocht. Ik stond daar tussen al die mensen als jochie van acht jaar. Om nooit te vergeten.

Geëmigreerd

In de jaren '50 zijn we naar Canada geëmigreerd en hebben daar een jaar of zes gewoond. Zelfs na ongeveer zestig jaar hebben we nog steeds contact met Canadese vrienden Barbara en Murray. We schrijven af en toe of mailen en houden elkaar op de hoogte van het wel en wee. Of we sturen krantenberichten naar elkaar die ons of hen interesseren. Onze Canadese vriend vertelde ook over zijn ervaringen in de oorlog. Hij woonde toen in de Schotse Hooglanden in een dorp dat Braemar heet, ergens bij Aberdeen. In een winkel in Calgary ontmoette hij een jonge Belgische man die hem hielp om te vinden wat hij zocht. Ze raakten aan de praat en Murray vertelde de man dat hij vroeger in Schotland woonde waar hij ook geboren was.

Hij vertelde dat in de oorlog er Belgische vluchtelingen het hotel in het dorp gebruikten als school voor de kinderen. Het waren vermoedelijk Joodse vluchtelingen die daar toen waren. Na onze terugkeer in Nederland, in oktober 1961, gingen we inwonen bij de ouders van mijnvrouw en werd onze tweede zoon geboren. Er was geen woonruimte te vinden in Rotterdam. Dus we waren blij dat we een eigen stekkie vonden in Aarlanderveen. Daar gingen we wonen en werken. Het eerste jaar was natuurlijk best wel druk om alles voor elkaar te krijgen. Vakantie was er niet bij. Ja, een dagje naar Rotterdam of naar Avifauna, dat was het wel zo'n beetje.

Tolk

Zo'n vier jaar geleden ontvingen wij een brief van onze Canadese vrienden met een uitgeknipt krantenartikel over de laatste overlevende van de capitulatie-onderhandelingen tussen de geallieerden en de Duitsers. Een Canadees. Hij was toen 22 jaar en was daar tolk tussen beide partijen. Tijdens de onderhandelingen in hotel De Wereld in Wageningen zat hij naast prins Bernhard. In het artikel werd verteld dat deze tolk, dr. George Molnar op 95-jarige leeftijd was overleden na een rijk leven en maar zelden sprak over zijn rol bij de onderhandelingen tussen de geallieerden en de Duitsers. Op internet staat het artikel op de website van de Globe and Mail, 2 juni 2018.



5 mei 1975: Prins Bernhard bij een foto van de ondertekening van de capitulatie in 1945 in Hotel De Wereld in Wageningen, waar Simon een ontbijtje nuttigde in de jaren zestig.

Hotel

In de zomer van 1963 of 1964 konden wij samen een keer op vakantie gaan. De ouders van mijn vrouw pasten op het kleine grut dat er intussen was bijgekomen. Dus wij gingen met de brommer op reis, tentje achterop en slaapzak. Op een dag belandden we in Bennekom, ergens in het bos op een kampeerterrein. 's Avonds gingen we in Ede naar de film 'West Side Story'. De

volgende morgen gingen we weer op weg, wel met een hongerige maag, op naar Nieuw-Lekkerland. Een mooie tocht langs de Rijn en Lek over de dijken. Onderweg zouden we wel wat te eten kopen. Maar in Wageningen passeerden we een hotel-restaurant. Ho, zeiden we. Die kunnen voor ons toch wel een paar boterhammen met kaas klaarmaken en een pot thee of koffie. En ja hoor, we kregen daar een keurig ontbijt. Daarna tuften we weer verder. De volgende dag waren we weer thuis in Aarlanderveen. Jaren later realiseerden we ons dat het hotel-restaurant in Wageningen hetzelfde hotel was waar de capitulatie-onderhandelingen hadden plaatsgevonden. Om een tafel zat de tolk George Molnar tussen generaal Foulkes en prins Bernhard in Hotel de Wereld. Dit verhaal is een klein eerbetoon aan deze toen nog jonge Canadees. Het is mooi dat mensen veel raakvlakken kunnen hebben. Zelfs oorlogservaringen kunnen mensen wereldwijd aan elkaar verbinden.

Bron:

De Oud-Rotterdammer

Simon Fousert sr.

=====

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink

Vervolg van de reis na Kopenhagen.

Vanaf nu was ik gast aan boord van de Canadees HMS Restigouche in het kader van personeelsuitwisseling

Het schip is een onderzeeboorjager van 8 jaar oud dat uiterlijk veel verschilt met onze onderzeebootjagers.

Het schip kan tot de brug in het water zakken om zo een kleiner gezichtsveld voor vliegtuigen en andere vijanden te krijgen, waarbij het evenwel nog steeds snel kan varen. Bij aankomst werden mij lakens verstrekt en een bed aangewezen in de Verbindings "mess". Hier sliepen 18

personen . dan zal ik maar niets zeggen over de 70 personen waar tussen ik op de Drenthe sliiep.

Na met diverse telegrafisten en seiners kennis te hebben gemaakt, liet een van hen mij het schip zien.

Wat mij al direct opviel was de enorme rust en netheid die over het gehele schip heerste, heel wat anders dan het vaak paniekerige gedoe dat je bij ons aan boord vaak ziet.

Om 17.15 uur was het "supper" tijd.

Als ik zeg dat het eten er veel maar dan ook veel beter is dan bij ons aan boord, dan is dat volstrekt niet uit de lucht gegrepen.

Elke morgen 2 eieren, gebakken of gekookt of net zo je het wilde hebben. Patat Frites, sla, geroosterd brood, vlees, vruchtendrank, cake of gebak, beleg, koffie en of thee, melk.

Enfin teveel om op te noemen.

's-Middags en 's-avonds was er weer een grote verscheidenheid in assortimenten. Elke avond om half negen kon je een grote schotel patat frites krijgen met ketchup.

Woensdagmorgen kreeg ik mijn eerste maatje rum aan boord van de Restigouche, ik mag wel zeggen een flink maatje en het was 40% alcohol. Alle verbindelaren gaven mij telkens een "wedd" oftewel teug met dien gevolg dat ik rond 1200 uur voor dood op bed lag en pas 12 uur later weer terugkeerde in het land der levenden.. Ik heb toen met een enorm punthoofd en een tong als hondelaar de hondewacht gelopen met diverse mokken melk om bij te komen.

De volgende dag heb ik het met de rum voorzichtiger aangepakt.

Vrijdag middag 20 mei kwamen we om half 3 in Zeebrugge aan. Zonder een spier te vertrekken zijn we de wal opgegaan (10 jongens van de Drenthe) om de omgeving alvast te verkennen want de Drenthe lag toch nog ver in zee voor anker te wachten tot ze aan de beurt waren om binnen te mogen lopen.

Om 6 uur in de avond ben ik weer teruggekeerd naar de Drenthe na iedereen voor de fijne tijd bedankt te hebben.

Dit was het einde van 4 dagen meevaren met de bijzonder gastvrije Canadese Marine waar wij elke dag nog een potje bier, flesje cola en een pakje sigaretten voor niets in de scheepstoko konden opnemen.

Het speet me dat alles zo snel voorbij was gegaan want ik zou er graag nog wat langer vertoefd hebben.

Maar ik heb er vele vrienden aan over gehouden die mij nu nog telkens uitnodigen om de dagelijkse rum te komen drinken als wij in de haven lagen.

24 mei speelde ik in het scheepselftal een voetbal wedstrijd tegen de Zandbakkers die een paar man van de dekspoelploeg in hun gelederen hadden om hun elftal in kracht te versterken. Ze verloren toch met 3 – 1 van ons. Het hele verdere weekend ben ik aan boord gebleven om mijn slaapschema weer op orde te brengen.

Zondagmiddag was het open house. Het trok tegen alle verwachting in toch nog een groot aantal mensen die ondanks het slechte weer, het waaide hard, even goed toch de beide schepen kwamen bezichtigen.

In de maandagmorgen vertrokken we als "kolenschip " weer naar zee. Door de harde wind was ons hele schip pikzwart van de kolengruis geworden dat in grote bergen op de kade lag opgeslagen.

De twee eerste dagen werden dan ook besteedt om het schip van binnen en van buiten van dit zwarte "goud" te ontdoen. Hierna was ons schip zijn aanzien weer ten volle waard.

Woensdagmorgen kwamen we om 8 uur te La Pallice nabij de badplaats Nazare aan de Franse kust aan om olie te laden. In de avond was er gelegenheid om de wal op te gaan maar daar heb ik geen gebruik van gemaakt.

De volgende morgen vertrokken we weer uit dit kleine maar mooi gelegen plaatsje richting Brest waar we op vrijdag 27 mei tijdens prachtig weer (27 graden) in de vroege morgen aankwamen.

Deze dag had ik uiteraard weer meteen de wacht maar de bekoring van een nieuwe havenstad was er bij toch niet meer omdat ik er in november 1965 al eerder 4 dagen was geweest.

De gehele zaterdag was er een sportdag georganiseerd met diverse wedstrijden en behendigheids spelen.

In de namiddag ben ik toch nog even gaan stappen tot 7 uur in de avond.

Zondag de 1e Pinksterdag tussen 1200 en 16.30 uur mijn kleurenschema liggen bijwerken met 30 graden zon

De Pinkstermaandag vertrokken we uit Frankrijk om de eerste 3 dagen al oefenend door te brengen in de Golf van Biskaye.

Deze keer eens geen storm waar hij zo berucht om is maar een tamelijk rustig zeeetje en heerlijk warm weer.

De reis werd vervolgd naar Oslo en donderdagmiddag passeerden we Het Kanaal met 20 mijl per uur.

Zaterdag voeren we in de vroege morgen tussen de prachtige fjorden door in de baai van Oslo en meerden om half negen aan de kade af en of de duivel er mee speelde , ik had weer de eerste haven dag de wacht!

De zondagmorgen werd als vanouds doorgebracht met de welluidende klanken van "the 004" tijdens een meeting.

Omdat we gratis bioscoop kaartjes konden krijgen bij de OS en O officier zijn we in de middag met 2 man naar de film geweest. Er draaide een goede film van Dean Martin.

Het bijzondere van de Noorse bioscopen is dat je er zelf een plaats mag gaan zoeken. Dit buiten wij natuurlijk uit en gingen boven op het balkon zitten met een prachtig zicht op het scherm.

Oslo is gelegen aan het noordeinde van het prachtige Oslofjord. Het is de hoofdstad en tevens de belangrijkste havenstad van Noorwegen.

Tot 1924 heette de stad Christiania , een naam die ontstond in de tijd dat de landen Noorwegen en Denemarken nog een tweeling rijk vormden onder hetzelfde koningshuis. Oslo is voortgekomen uit een versterking die gelegen was aan de oostzijde van de baai Bjorvik en een burcht genaamd Akershus, op de Westoever van de monding van het riviertje de Aker , die beide rond 1000 door Koning Harald 3 werden gebouwd. Die burcht bestaat nog steeds en vormt een van de bezienswaardigheden van de stad.

De stad telt met de voorsteden 500.000 (1966!) inwoners. De voorsteden lopen als een soort schiereilanden uit in de heuvelachtige omgeving met prachtige bossen , rivieren en meren.

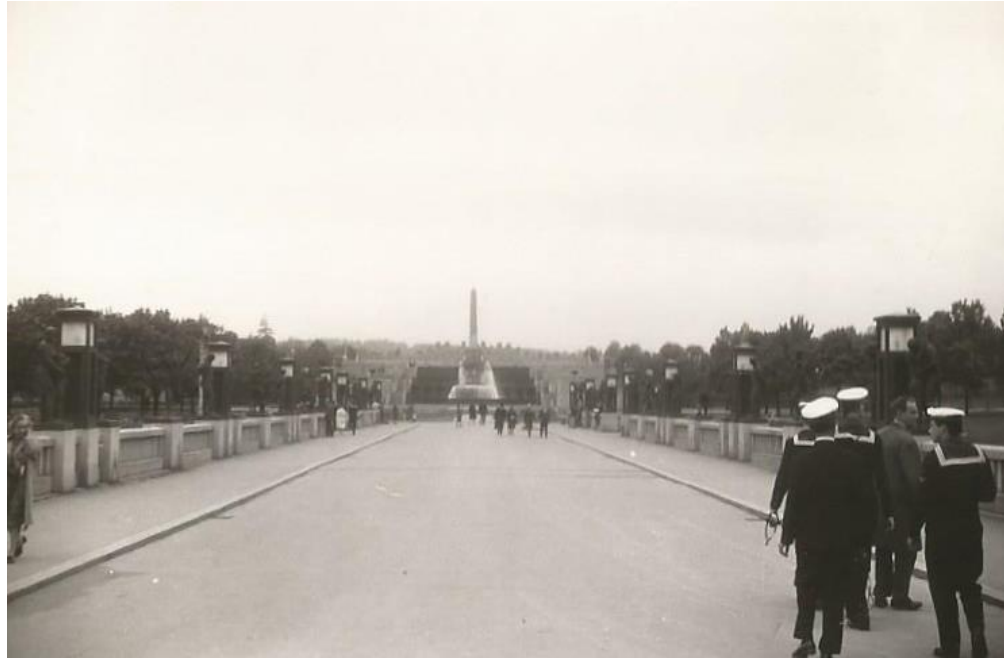
De oude binnenstad van Oslo is zeer regelmatig aangelegd met als centrale straat de brede Karl Johansgate , die voert naar een heuvel op de top waarvan het Koninklijk slot is gelegen.

De buitenwijken zijn modern van architectuur en stijl. Het openbaar vervoer in de stad bestaat voornamelijk uit een soort trams en bussen. Er zijn ook taxi's maar die zijn onbetaalbaar. Per trein kan men vanuit Oslo heel Noorwegen bereizen en ook Zweden bezoeken.

De haven is echter voor Oslo het belangrijkste en in de winter houden ijsbrekers de haven open zodat het gehele jaar door de verbindingen over zee vanuit Oslo met alle havens aan de westkust te bereiken zijn.

De volgende morgen, maandag, ben ik niet de wal op geweest want het was erg slecht weer. Het regende net als in Nederland, pijpestelen.

Dinsdag 7 juni. Groot feest in |Noorwegen vanwege de Norske Flagday oftewel herinnering aan



hun bevrijding. De 5 Matchmaker schepen waren de gehele dag gepavoiseerd met de sierlijkste vlaggen. Dit alles was een kleurrijk schouwspel. Als compensatie hiervoor hadden wij in de middag om 1 uur zondagse dienst. Ook hier in Oslo was weer een bustrip georganiseerd vanaf 1 uur waar ik uiteraard grif vrijwilliger voor

was.

Eerst werd het Vigelandpark bezocht gelegen in het Frognerpark. Het is een prachtig park waarin op een oppervlakte van circa 30 hectaren 150 beeldhouwgroepen van alle beeldhouwer Vigeland zijn bijeengebracht. Het park vormt een harmonische geheel rond vier grote hoofdgroepen die van alle op een of andere wijze de eeuwenlange strijd van de mens voor geluk tot onderwerp hebben. Het Frognerpark zelf is eveneens de moeite waard en bevat onder meer een openlucht zwembad met een constante watertemperatuur van 20 graden.

Daarna gingen we met de bus de bergen in om de Holmenkollen ski-springschans waar omstreeks Pasen de wereld beroemde wedstrijden worden gehouden, te bezichtigen. Het is werkelijk een enerverend gezicht om dit te aanschouwen. Je krijgt gelijk een ander idee dan je hebt gevormd tijdens het tv kijken thuis. Het ligt 450 meter boven de zeespiegel en er lag hier en daar zelfs nog wat sneeuw. De winter 1965 -1966 was daar sinds 100 jaar niet zo streng meer geweest.

In Noorwegen begint de zomer ongeveer half juni tot half september. Dus tijdens ons verblijf in Oslo begon de zomer zich net van zijn goede kant te laten zien.

Maar wij reden de bergen weer uit en gingen een bezoek brengen aan het Kon-tiki museum. Hier bevindt zich het houten vlot waarmee Thor Heyerdahl en zijn 5 vrienden in 1947 een



8000km lange tocht over de Stille Oceaan met wind en storm mee van Callao in Peru naar de Raroia eilanden in Polynesië hebben gevaren.

Daarmee bewees Thor dat het voor de voorhistorische Zuid Amerikaanse volkeren mogelijk was zich in Polynesië te vestigen. Talrijke interessante cultuur schatten van de zogenaamde Paaseilanden bevinden zich in het museum.

Na dit alles met grote bewondering bekeken te hebben begaven we ons op weg naar het laatste museum dat wij tijdens deze excursie gingen bezoeken namelijk het Vikinghus.

Hier zijn tal van oorspronkelijke Vikingschepen en vondsten uit grafkelders ten toon gesteld.

Tot de beroemdste schepen behoort het Golstarschip waarvan bekend is dat het aan een groot veldheer heeft behoord. Het Osebergschip, een prachtstuk, slank en elegant met zeer verfiind hout snijwerk. Het schip heeft behoord aan koningin Asa die begraven werd met een complete uitrusting voor haar laatste reis.

Om 5 uur in de middag arriveerden we weer aan boord, onze hersenen boordevol geladen met de oudheidkundige geschiedenis van Noorwegen.

Woensdagmorgen was het weer vertrek uit Oslo geblazen. De gehele donderdag zonderden wij ons af van de andere schepen om interne ABCD oefeningen te houden o.a. atoomaanvallen en verlaatrol.

Vrijdag kwamen we aan om 2 uur in de middag te Chatham waar we aan de boeien afmeerden in de rivier de Mersey.

Hier zouden we oorspronkelijk niet naar toe gaan maar naar Londen. Daar was al enkele weken een zeelieden staking aan de gang zodat al het havenverkeer er stil lag.

Later in de middag kwam Captain Parker B. Armstrong, de zogenaamde Commatchron een toespraak geven hoe goed en leuk deze gecombineerde Nato reis wel was geweest en in het bijzonder de "Dashing Dutch Drenthe"

Daarna was er nog een Alle Hens van onze eigen commandant. Deze vertelde dat we 3 dagen eerder naar Nederland terug gingen omdat onze tegenwoordigheid gewenst was bij de te houden vlootshow voor de pier van Scheveningen op 14 juni.

Deze avond vierden we met een heerlijk groots Bingo feest aan boord tot diep in de nacht.

De zaterdagmiddag was het bijwerken van het kleurenschema in 27 graden warmte. De zondag brak aan, dit was onze laatste dag dat wij in het matchmaker squadron waren. De hele dag voeren de sloepen heen en weer tussen de verschillende schepen om de bemanningen van elkaar afscheid te kunnen laten nemen.

Vooral het afscheid van de bemanning van USS Garcia viel ons zeer zeer zwaar na ruim 5 maanden met elkaar over de wereldzeeën gezworven te hebben. Als ik het mij nog goed herinner dan hadden wij in totaal ruim 20.000 zeemijlen afgelegd tijdens deze periode.

Om half 8 was het moment van vertrek aangebroken.

De brandslangen op de Garcia en de Drenthe waren opgetuigd. Eieren en tomaten lagen klaar om er de Amerikanen mee te gaan bekogelen. Jammer genoeg voeren we op een te brede afstand van elkaar op de Theems zodat het bereik van waterstralen uit de diverse brandslangen te kort was en om te gooien was ook niet direct een ideale afstand. Dat had onze commandant heel wijselijk, overigens onder luide protesten van ons, besloten.

Met nog een laatste stoot op onze stoomfluit verdwenen wij al spoedig uit zicht richting Den Helder waar we op maandag 13 juni om 9 uur in de morgen op de rede voor anker gingen in afwachting van het opstomen naar het vlootshow gebied bij Scheveningen.

Op donderdag 16 juni werd er een bericht ontvangen dat het gehele squadron nu officieel ontbonden was met de complimenten aan een Matchmaker squadron 3 waar ik dan hopelijk ook aan kan deelnemen want het was een bijzonder leerzaam, interessante en uiterst fijne tijd geweest.

EINDE MATCHMAKER SQUADRON 2

The End

Opgetekend door TLG (Inmiddels 2) Ton Mink

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 4)

Kan, zij het dan ook met wat veel fantasie, het lineschip worden beschouwd als de voorvader van slagschip, slagkruiser en zijdelings het vliegkampschip, de moderne kruiser is een nakomeling van het fregat.

In vroeger eeuwen gold het fregat terecht als het fraaiste en beste wat een scheepsbouwer kon vervaardigen.

Het fregat was slank met verfijnde romplijnen, die het zonder moeite de zee deden klieven en die maakten, dat de bewegingen zich gemakkelijk aanpasten aan het ritme van de golven. De masten waren hoog en droegen flinke lappen zeildoek die het schip snelheid gaven. Het fregat was in staat hoog aan de wind te lopen en snel en zeker te wenden. Bovendien was het behoorlijk bewapend, zodat het nog geducht van zich af kon bijten. Door de goede zeileigenschappen en de snelheid kon het fregat het in vele gevallen met succes opnemen tegen het zwaarder bewapende maar ook langzamere en loggere lineschip.

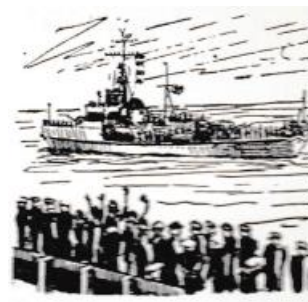
De geboorteplaats van het Nederlandse fregat is de Noordfranse of zo ge wilt de Zuidnederlandse kust. De beroemde kaperschepen van de Duinkerkers waren fregatten. Dit scheepstype maakte in Noord-Nederland een zo grote indruk, dat in de eerste helft van de zeventiende eeuw de kern van onze oorlogsvloot geheel uit fregatten werd opgebouwd. Bekend is het admiraalsschip van Tromp, 's Lands Schip „Aemilia”, dat een prachtig voorbeeld vormt van een fregat uit die dagen.

Toen in later tijden het lineschip de taak als vlootkern overnam bleef het fregat. In de achttiende en negentiende eeuw werd het nog meer verfijnd, nog beter geperfectioneerd, tot het een raspaard werd onder de schepen.

Het fregat was de kruiser bij uitnemendheid, geschikt voor verkenningen, voor kaapvaart, voor beveiliging van de vloot, voor expedities. Het kwam eerst goed tot zijn recht met een uitnemend geoefende bemanning en de commandant van een fregat stelde er meestal een eer in zijn bemanning op een dusdanig hoog peil te brengen dat hij elke, zelfs de meest onmogelijke opdracht met zijn schip kon aanvaarden en met succes kon volbrengen.

Was het wonder, dat juist het fregat aanleiding was tot de meest fantastische zeemannsverhalen? Was het wonder, dat een bevel over een fregat het ideaal was van iedere jonge zee-officier die een lineschip maar een bodem vond voor admiraals en oude heren?

Welnu, ook een moderne kruiser is slank, snel en beweeglijk. Een moderne kruiser loopt tussen de dertig en veertig zeemijlen per uur d.w.z. omstreeks zestig tot zeventig kilometer. Ik kan u verzekeren dat het een indrukwekkend gezicht is een gevaarte van tienduizend ton zich te zien gedragen als een raceboot, de voorsteven iets uit het water gelicht, het achterdek laag tot zelfs het water aan de reling staat, het gehele schip trillend door de enorme krachten die de turbines vrijmaken. Velen hebben dit kunnen zien toen Hr. Ms. De Zeven Provinciën in de zomer van 1956 aan het einde van een oefening in het gezicht van Scheveningen aan de aldaar vol belangstelling en bewondering toekijkende badgasten even toonde waartoe een moderne kruiser in staat is.



Welk een energie daartoe nodig is kan het beste worden geïllustreerd door te vermelden, dat de machines van Hr. Ms. De Ruyter of van Hr. Ms. De Zeven Provinciën in staat zijn een Nederlandse stad volledig van electriciteit te voorzien, de aldaar gevestigde industrieën, trams, enz. inbegrepen.

Net als het fregat is de kruiser het aangewezen schip voor verkenningen op de oceanen, voor kaapvaart, voor beveiliging van grotere eenheden, voor alle werk waar het aankomt op snelheid, beweeglijkheid, zeewaardigheid en vuurkracht.

In de bouw, of beter in de bewapening en elektronische uitrusting van de kruiser heeft zich na de laatste oorlog een revolutionaire ontwikkeling voorgedaan. In deze ontwikkeling staat Nederland vooraan, als we de atoomvoortstuwing en de geleide projectielen die het experimentele stadium nog niet achter zich hebben buiten beschouwing laten.



Evenals met Hr. Ms. Karel Doorman het geval is, kunnen meer of minder deskundige lieden elkander in de haren vliegen over de vraag of twee kruisers voldoende zijn voor Nederlands maritieme defensie; over één punt is geen twist mogelijk: wij hebben in Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. De Zeven Provinciën de twee modernste kruisers ter wereld. Eerst als over enkele jaren de nieuwe Franse kruisers in dienst komen, hebben de Nederlandse kruisers gelijkwaardige

partners gekregen.

Waar onze kruisers ook komen, in welke buitenlandse haven, overal trekken zij grote bewondering van bezoekende gasten en vooral van maritiem-militaire deskundigen. Beide schepen zijn uitgerust met acht vijftien-centimeter snelvuurkanons in dubbeltorens. Dat lijkt op het eerste gezicht niet zo veel voor schepen van 10.000 ton. Tijdens de oorlog vochten heel wat schepen van deze grootte met kanons van twintig centimeter. Bovendien varen er thans enkele oorlogsbodems op de wereldzeeën die zijn bewapend met geleide raketten, waarbij o.m. gesproken wordt over atoombewapening. Doch als ge bedenkt dat de vijftien-centimeters van onze beide kruisers automatisch zijn met een enorme vuursnelheid, als ge kennis neemt van het grote vuurbereik, van het doordringingsvermogen van de moderne munitie en van de nieuwe elektronische vuurleiding, dan zult ge al berekenende tot de conclusie komen dat ge

beter een kruiser met twintig-centimeter kanons tot tegenstander kunt hebben dan een van de twee Nederlandse kruisers.

Het is thans nog niet mogelijk twintig-centimeter geschut te construeren met een zodanige vuursnelheid dat dit zich met succes zou kunnen meten met de moderne vijftien-centimeters. Met de zeer hoge vuursnelheid van de kanons van de beide Nederlandse kruisers heeft het Haagse en Scheveningse publiek voor de eerste maal kennis kunnen maken in de zomer van 1956 tijdens de operatie „Show-Piece” voor de Zuidhollandse kust.

De vuursnelheid en de electronische richtmiddelen maken het mogelijk de kanons van onze kruisers zowel tegen zee- als luchtdoelen in te zetten. De kanons van de hoofdbewapening kregen daartoe een maximum-elevatie van 60 graden.

Ook de secundaire bewapening is in hoge mate modern en ook hier zeggen de kalibers op zich zelf weinig.

In dubbeltorens zijn acht 57-mm mitrailleurs opgesteld; bovendien zijn de kruisers uitgerust met een aantal 40-mm mitrailleurs, met dieptebomlanceerinrichtingen en met lichtraketwerpers.

Maar ook hier zien wij weer automatische bewapening voorzien van de nieuwste electronische richtmiddelen. En al direct is waar te nemen dat de vuursnelheid verbluffend is.

De electronische uitrusting van onze beide kruisers, die hierboven meermalen werd genoemd, maakt dat de ultra-moderne bewapening volledig tot haar recht komt. Dit is de belangrijkste stap vooruit.

Inderdaad denkt ge, als ge Hr. Ms. De Ruyter of haar zusterschip in actie ziet komen, onwillekeurig aan het begrip „druknopoorlog”.

Nederland heeft op electronisch gebied een aanzienlijke voorsprong op andere landen en het is dan ook begrijpelijk, dat men bij de bouw van onze beide kruisers hiervan geducht partij heeft weten te trekken.

Vuurleiding, opsporingsapparatuur, electronische navigatie-apparatuur, het is alles revolutionair-nieuw en bijzonder doeltreffend, het is, zoals de marineman zegt, „echt om naar huis over te schrijven”.



In het uiterlijk van onze beide kruisers valt direct op, dat zich in de romp geen patrijspooten bevinden. Ook dit is een gevolg van de ontwikkeling: de veiligheid van het schip in het moderne zeegevecht maakt een gladde romp zonder patrijspooten noodzakelijk. Ventilatie en verlichting van de verblijven benedendeks geschieden dus overdag zowel als des nachts geheel kunstmatig. Wat thans ook in het buitenland algemeen wordt toegepast sedert de laatste oorlog, de opstelling van machinekamers en ketelruimen in de vorm van z.g. „units”, vinden we uiteraard eveneens aan boord van de beide kruisers: een machinekamer vormt een geheel met een ketelruim, de andere met het andere ketelruim. Een treffer in een „unit” laat de andere bedrijfsklaar.

En ten slotte zijn niet meer zoals de gewoonte was alle officiersverblijven, alle onderofficiersverblijven en alle manschappenverblijven bijeen, zodat een ongelukkige treffer een groot deel van de officieren of de onderofficieren of de bemanning buiten gevecht zou kunnen stellen. Alle verblijven liggen nu verspreid over het gehele schip. Nogmaals: men kan discussiëren over de vraag of Nederland al dan niet genoeg heeft aan twee kruisers. Maar de twee kruisers, die

Nederland heeft, zijn moderner en geduchter dan de andere schepen van deze klasse, ook van de grote wereldmachten.

* * *

De afstamming van de jagers wortelt niet in een zo ver verleden. Met wat erg veel fantasie zou men de oorsprong kunnen zoeken in de snelzeilende jachten, brikken of schoeners. Maar deze voorstelling van zaken is toch wel wat verwrongen, ook al heeft een jager in een moderne vloot wel eens een taak, welke overeenkomt met die van het jacht in de zeventiende eeuw of van de schoener in de achttiende en negentiende eeuw.



Neen, de torpedootjager was omstreeks de eeuwwisseling een antwoord op de torpedoboot.

Deze eenvoudige, kleine en pretentieloze torpedoboot — die echter als torpedomotorboot zo tot ieders verbeelding sprak — heeft vooral in de Nederlandse vloot een illustere afstamming.

In de zeventiende eeuw was een van de meest gevreesde Nederlandse specialiteiten de brander. Lichte scheepjes werden volgestopt met zeer brandbaar materiaal, naar vijandelijke eenheden gebracht en in brand gestoken als zij langs zij waren gekomen. De bemanning, die uiteraard zo gering mogelijk moest zijn, verliet het terrein met een sloep en keerde terug naar een moederschip. Hollandse jongens zijn blijkbaar altijd te porren geweest voor „stunts” die moed, goede zeemanschap en krijgskundige kennis vereisten. In alle zeeslagen werd van dit wapen op ruime schaal gebruik gemaakt en nog lopen de Engelsen de rillingen over de rug bij de herinnering aan de branders tijdens de tocht naar Chatham!

De brander groeide uit tot de torpedoboot met de „spartorpedo”, een soort mijn die met een „spar” tegen de huid van een vijand werd gedrukt en bevestigd en ontplofte nadat de torpedoboot was verdwenen. En de ontwikkeling van de torpedoboot begon eerst goed na de uitvinding van de torpedo met eigen voortstuwing omstreeks de laatste eeuwwisseling. Toen werd de torpedo een helse machine, die niet naar een vijandelijk schip behoefde te worden gebracht maar eenvoudig via een lanceerinrichting kon worden losgelaten en zichzelf voortbewoog. Met de kleine, snelle torpedoboten werden deze torpedo's op korte afstand naar hun doel gebracht om daar te worden gelanceerd waarna de torpedoboot zo spoedig mogelijk op tegenkoers ging om het artillerievuur van het getorpedeerde doel of van vijandelijke schepen in de onmiddellijke nabijheid te ontlopen.

En de torpedoboot ontwikkelde zich vrij spoedig tot de zeer snelle torpedomotorboot die tijdens de laatste oorlog in het Kanaal een zo grote rol heeft gespeeld.

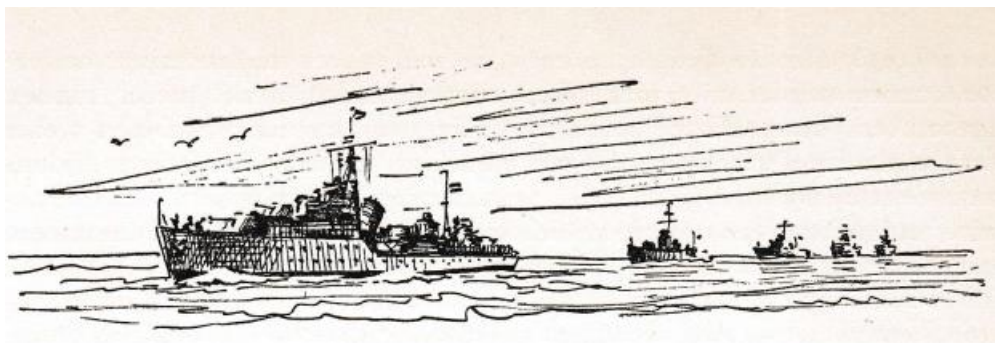
Nederland is de afgelopen oorlog overigens ingegaan met een aantal oude torpedoboten die nog behoorlijk van zich konden afbijten. Bekend is het optreden van Hr. Ms. torpedoboot Z-5 bij de Maasbruggen te Rotterdam in Mei 1940.

Het antwoord op de torpedoboot werd de torpedootjager. Deze was groter, even snel of zo mogelijk sneller. Hij werd zo sterk mogelijk bewapend om de vloot tegen torpedoboten te

beschermen en met succes de jacht op deze kleine eenheden te kunnen openen en ook bij een ontmoeting met grotere eenheden van zich af te kunnen bijten.

Voor dit laatste doel kreeg de jager zelf torpedo's. Door zijn eigenschappen en snelheid en de naar verhouding van

zijn grootte zo sterke
bewapening breidde het
aantal taken waarvoor
de jager zich zag
gesteld hoe langer hoe
meer uit. De uitdrukking
„maid-of-all-work” kwam
in de mode en



vliegtuigen en

onderzeeboten leerden de met dieptebommen en luchtdoelartillerie bewapende „tin can”, zoals de matrozenhumor de ongepantserde jager noemde, vrezen als een geduchte doodsvijand.

Verkenningen, strooptochten, commando-raids, het werd alles opgedragen aan de jagers, de „greyhounds of the ocean”, wier werk de bewondering wekte van ieder die met jagers te maken kreeg.

Als snelle escorteurs werden zij ingeschakeld bij konvooidiensten waar zij cirkelend rond de koopvaarders op zoek naar bedreigende vijanden de aan hun zorgen toevertrouwden ademloos lieten genieten van het schouwspel, dat deze overslanke, zeer zeewaardige en vooral uitermate snelle eenheden tijdens hun operaties boden.

Leden van de jagerbemanningen achtten het een voorrecht aan boord van deze schepen te mogen dienen en ontwikkelden een superioriteitsgevoel ten opzichte van hun minder fortuinlijke collega's. In dit opzicht begon de jager warempel een beetje te gelijken op het vroegere fregat! Vanzelf leidde de hoeveelheid taken en het daardoor wel heel erg uitbreidende werkterrein van de jagers tot specialisatie. Men kreeg luchtdoeljagers, die voorzien waren van sterke luchtdoelartillerie, radarjagers die volgebouwd waren met electronische apparatuur; zij traden op als ogen en oren van de vloot. Onderzeebootjagers, die voorzien werden van een zo sterk mogelijke onderzeebootbestrijdingsbewapening.

Zoals begrijpelijk ging deze ontwikkeling verder en Nederland bleef ook hierbij niet achter. Gezien de taak van de Nederlandse vloot in het verband van de Noordatlantische verdragsorganisatie en in nationaal verband, n.l. het openhouden van de verbindingswegen over zee, zal Nederland te maken hebben met de twee grote vijanden van deze verbindingswegen, het vliegtuig en de onderzeeboot.

Nederland moest dus onderzeebootjagers bouwen, die tevens werden voorzien van een naar verhouding zeer sterke luchtafweerbewapening. We bouwden er twaalf, verdeeld over twee klassen, een A-klasse en een B-klasse.



De B-klasse jagers, acht in totaal, zijn de snelste oorlogsbodems welke Nederland ooit heeft bezeten, met uitzondering van de torpedomotorboten. De maximum snelheid is 36 zeemijlen per uur. Vier jagers vormen de A-klasse; zij zijn iets kleiner en iets minder snel dan de B-klasse jagers hoewel hun snelheid van 32 zeemijlen per uur er ook mag zijn.

Zoals begrijpelijk zijn alle jagers voorzien van een ultra-moderne automatische snelvuurbewapening en van de nieuwste elektronische uitrusting. Ook deze schepen trekken bij vlootbezoeken aan buitenlandse havens zeer de aandacht.

Op beide scheepstypen ontbreken torpedo's. Ook een vijand zal beschikken over elektronische opsporingsapparatuur en deze maakt het voor een schip van de grootte van een jager niet mogelijk een vijandelijke eenheid zonder te voren te worden waargenomen en aangevallen zo dicht te naderen, dat met succes een lancering van torpedo's zou kunnen worden uitgevoerd. De torpedo zal slechts met succes kunnen worden gehanteerd door onderzeeboten, vliegtuigen en torpedomotorboten welke laatste vaartuigen door het geringe silhouet misschien een kans kunnen hebben tijdens een bliksemsnelle aanval aan vijandelijke waarneming te ontsnappen. De Koninklijke marine heeft echter geen torpedomotorboten meer, wel een bewijs, dat men deze ontsnappingskans tegenwoordig niet zo heel groot meer acht.

Bron: 1957



Wordt vervolgd

WILLEM IV'S EINDE BIJ STAVEREN (1345)

Auteur: **Henk 't Jong**



Gedachtenistafel van de bij Staveren in 1345 gesneuvelde heren van Montfoort. Olieverf op paneel, ca. 1400. Amsterdam, Rijksmuseum, objectnummer: SK-A-831.

Van de hand van historicus Henk 't Jong verscheen onlangs Hoogtij van Holland, een publieksboek over de geschiedenis van Holland in de late middeleeuwen. De auteur

publiceert enkele interessante kaderteksten uit dit boek op Historiek. Vandaag een fragment over de slag bij Staveren van 1345 en de dood van graaf Willem IV.

Het einde van graaf Willem IV

De relatie tussen Holland en Friesland was altijd moeizaam geweest. Zo werd bij zijn aantreden in 1337 graaf Willem IV alleen in de stad Staveren (of: Stavoren, red.) gehuldigd, al was dat waarschijnlijk wel op afstand, want het is niet duidelijk of hij daar zelf bij aanwezig was. Willem wilde terug naar de situatie zoals die onder zijn vader was geweest. Die had in Friesland bijvoorbeeld schouten aangesteld, maar dat was alleen in Westergo deels gelukt. De graaf stelde nu aanvullende eisen. Hij wilde er burchten mogen bouwen en wilde verder dat de rechtspraak op Hollandse leest geschoeid zou worden. Dat was zelfs voor Westergo onbespreekbaar. Overleg hierover bleef daardoor zonder resultaat.

De irritatie over de Friese houding groeide en de graaf moet in 1344 al besloten hebben de Friezen een lesje te leren. Hij gaf dat jaar opdracht bezittingen van Friese herkomst in Holland, zoals die van enkele kloosters, in beslag te nemen. Die kloosters hadden normaal gesproken een goede band met Holland, maar graaf Willem zocht de confrontatie. Het was ook een ongewone maatregel, want kerkelijk bezit mocht eigenlijk niet ingepikt worden door de wereldlijke overheid. Eigenlijk was dat al een rechtstreekse oorlogsverklaring. Maar zijn pruisentocht* in de winter van 1344-45 ging even voor. En daarna was er in de zomer van 1345 ook nog het Beleg van Utrecht.



Oestel, tegen belegerde zwaardvechters. Detail miniatuur uit Walter de Milemete, *De Nobilitatibus Sapientii Et Prudentiis Regum* (1326). Oxford, Christ Church, Ms 92.

Vorbereidingen voor de invasie

Nog voor die belegering van start ging, hadden er nog een paar conferenties op hoog niveau plaatsgevonden met als doel een eventuele invasie te voorkomen. De besprekingen liepen vast en men ging boos uiteen. Direct daarna werden alvast spionnen naar Friesland gestuurd om de situatie op te nemen. Graaf Willem was trouwens voor die conferenties plaats vonden al

begonnen met het organiseren van een Friese invasie. In Amsterdam en Den Haag werden daarvoor de nodige zaken verzameld. Troepen die voor Utrecht hadden gelegen, werden na afloop hiernaartoe gedirigeerd en er werden ook nieuwe geworven. Proviand die overgebleven was van de belegering en die niet te oud of bedorven was, werd hierbij gevoegd. Verder waren er in Den Haag al vijf nieuwe oestellen* gebouwd een soort op onderstellen gemonteerde grote kruisbogen. Uit Vlaanderen kwamen nog bankarborsten en springalen* naar het grafelijk hof in Den Haag.

Ook vee, koeien en varkens, kwam 'op de hoef' uit alle windstreken naar het hof toe. Het zout om het slachtvee te pekelen werd eveneens in grote hoeveelheden aangekocht. Er werden duizenden kilo's vis, zoals bokking, bruinvis (geen vis!), kabeljauw, paling en schelvis aangevoerd uit Alkmaar, Brielle, Schiedam en Scheveningen. Men kocht enorme hoeveelheden graan aan om ter plekke te kunnen malen en er brood van te bakken. Haarlem, Oudewater en Amsterdam zelf zorgden voor brood voor de eerste dagen. Er werd geen haver meegenomen, dus paarden waren er niet bij. Om de keel te smeren, werden voor de elite bijna duizend tonnen witte rijnwijn en een kleine 350 vaten (rode) Sint Janswijn geleverd en voor het gewone volk nam men vijfhonderd vaten Hamburgs hopenbier en honderden vaten Hollandse gruitbier* mee.



Bankarborst ingezet bij een stadsbelegering, zie het verschil tussen de grootte van de quarelen. Detail miniatuur uit Walter de Milemete, *De Nobilitatibus Sapientii Et Prudentiis Regum* (1326). Oxford, Christ Church, Ms 92.

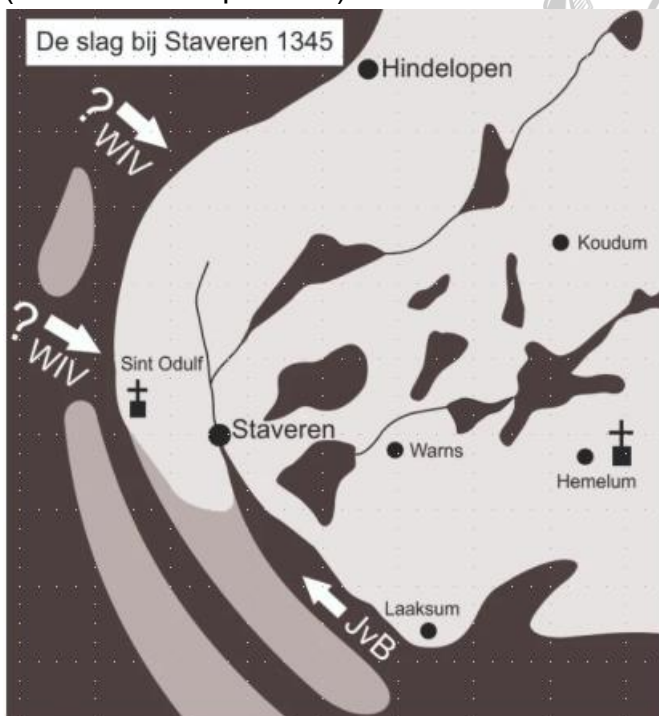
De Hollandse marine was heel bescheiden van omvang. Er waren maar een paar baardzen* beschikbaar, oorlogsschepen die ook geroeid konden worden, en die waren van de graaf of van de hoge adel. De rest moest gehuurd worden. De schatting is dat voor het leger, dat ergens tussen de 10.000 en 20.000 man geteld moet hebben, tussen de driehonderd en driehonderdvijftig stuks schepen werden ingezet voor de invasie. Waaronder vooral veel kleine boten. Die vloot verzamelde zich op de rede van Amsterdam. De schippers uit de streek kenden

de vaarroutes tussen de grote ondiepten op de Zuiderzee door en zouden het leger veilig naar Friesland kunnen loodsen. Rond 21 september voer de vloot naar Enkhuizen, waar die in twee eskaders werd verdeeld.

Landing

Het plan was dat de graaf met de elite, waaronder zich nogal wat hoge Hollandse en Henegouwse edelen bevonden, op enige afstand ten noorden van Staveren zou landen. Ze waren nogal opvallend uitgerust en herkenbaar aan hun blinkende wapenrusting, kleurige heraldische wapenrocken en banieren en wimpels. Jan van Beaumont zou aan de andere kant van de stad met de rest van het leger zonder op te vallen aan land gaan. Hierbij waren ook bevriende troepen uit het Sticht (die van het Utrechtse beleg kwamen) en groepen voetvolk uit Waterland, Amstelland en Het Gooi.

Toen de graaf op 23 september 1345 in Enkhuizen aankwam waaide de wind aanvankelijk uit de verkeerde hoek, maar de 26ste stak men over naar Friesland. Het klooster van Sint Odulf, een nauwelijks bewoonbare ruïne ongeveer anderhalve kilometer ten westen van de stad, was het doel van het eerste eskader. Het klooster was, net als de stad, Hollandsgezind en zou de invasie naar verwachting verwelkomen. Direct na de landing kon daar dan begonnen worden aan het oprichten van een blokhuis* of fortje. Hiervoor was een grote hoeveelheid kalk meegebracht waarvan ze metselspecie konden maken en er waren ook de benodigde timmerlui en metselaars meegekomen. De Friezen zouden door de kleurige invasie naar de kust worden gelokt en vervolgens zou de tweede ploeg hen in de rug aanvallen. Maar de aanvallers wisten (ondanks hun spionnen) niet wat er inmiddels was gebeurd.



Kaart van Staveren en omstreken 1345. Reconstructie Henk 't Jong, 2022.

Woeste Friezen

De Friezen waren na thuiskomst van de mislukte conferentie in Medemblik in juni begonnen de bevolking te mobiliseren. Een flink leger krijgszuchtige mannen nam alvast Staveren in, zodat het niet als steunpunt voor de Hollanders gebruikt kon worden. Ze bezetten wallen, poorten en torens. Ook verschansten ze zich in wat er over was van het klooster van Sint Odulf. De nog aanwezige monniken werden naar de stad gestuurd.

Toen graaf Willem met zijn eskader bij de kust van Friesland arriveerde, besloot deze direct te landen. Dat was waarschijnlijk even ten noorden van het klooster. Een Henegouwse edelman, de heer van Antoing, raadde de graaf aan te wachten op het landen van het eskader van Jan van Beaumont, want die was nog niet

in de buurt van zijn landingsplek. Willem was echter ongeduldig en stapte met zijn ridders over in de landingsbootjes. Gewone Hollanders en Zeeuwen sprongen al in het laagstaande water, dat daar tot aan hun knieën kwam. Het betrof in totaal ongeveer vijfhonderd man. Willem

wachtte ook niet op de kruisboogschutters die het strand hadden moeten bezetten en tegenvuur moesten geven aan de Friezen, die al optrokken in hun richting. Het was al bijna avond en ze verplaatsten zich naar het klooster. Daar kregen ze te maken met een veel groter, maar nogal ordeloos leger van primitief uitgeruste, woeste Friezen. Die waren voorbereid op hun komst, want de vloot was van verre te zien geweest en datzelfde gold voor de landingen in het vlakke land. Ze toonden geen genade voor de Hollanders en de Henegouwers. Die werden omsingeld en afgeslacht. Hollandse troepen die later waren geland en naar het zuiden marcheerden, werden zelf aangevallen en konden niet helpen. Ze vluchtten terug naar de landingsplaatsen.

De moed der wanhoop

Vandaar konden ze niet meer bij de grote schepen komen, want die lagen inmiddels wat verder op zee voor anker. De gedachte erachter was dat deserteurs dan niet al te makkelijk weg konden komen. De verslagen en gewonde vluchtelingen hadden geen kans. Vooral Henegouwers werden hiervan hier slachtoffer (mogelijk konden ze niet zwemmen), maar ook veel anderen verdronken of werden afgemaakt op het strand. Willem en zijn legertje vochten intussen met de moed der wanhoop, maar hun inspanningen waren vergeefs, en ondanks hulp van de heer van Antoing werden hij en de graaf gedood. Zijn grafelijke hoofd zou zijn afgehakt. Volgens kroniekschrijvers duurde deze hele aanval niet langer dan een uur.

Van Beaumont en zijn troepen waren op een behoorlijke afstand (ongeveer 10 kilometer) van graaf Willem geland, aan de zuidelijke rand van het schiereiland. Daar, aan het strand, zette hij eerst zijn kamp op. Dat was nog niet eens klaar toen de Friezen, die inmiddels hadden afgerekend met de graaf, zijn richting opkwamen. Jans leger was niet opgewassen tegen deze overmacht en ze moesten, met de zee in hun rug, een wanhopig gevecht leveren dat ze niet konden



De kei bij het Rode Klif. (CC BY-SA 3.0 – Bouwe Brouwer – wiki)

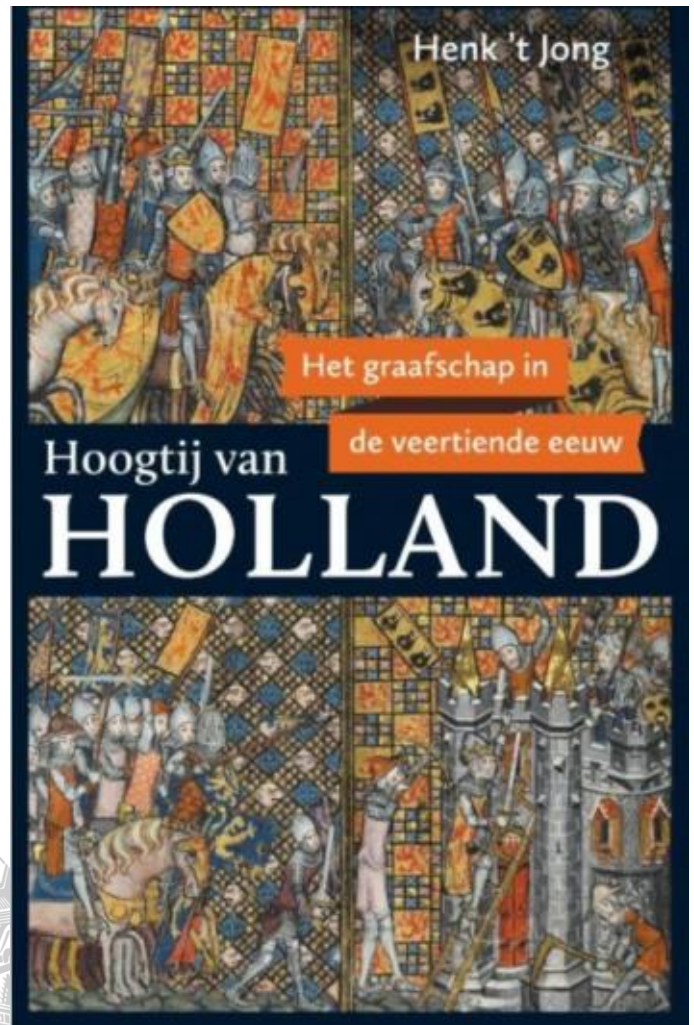
winnen. Jan van Beaumont raakte gewond aan zijn dij en zag voor zijn ogen zijn banierdrager sneuvelen. De troepen sloegen op de vlucht en ook zij probeerden hun schepen en boten te bereiken, waarbij zich tragische taferelen afspeelden. Velen verdronken, maar Jan wist in een boot te klimmen. De droevige restanten van het leger zeilden met moeite en veel tegenwind naar Amsterdam; een tocht van twee dagen.

Woensdag 28 september was wat overgebleven was van het verslagen leger terug in Amsterdam, sonder minen here den grave. Hij was 28 geworden. Johannes de Beke, een veertiende-eeuwse monnik bekend van zijn Latijnse kroniek over de graven van Holland en de bisschoppen van Utrecht, maakte melding van ongeveer vijfhonderd doden, wat een bescheiden aantal is als je het afzet tegen de legeromvang van circa vijftienduizend man: een dertigste. Onder de doden bevonden zich wel leden van zeer vooraanstaande Henegouwse en Hollandse families, wat een grote schok veroorzaakte.

Identificatie en slagveld-toerisme

Tien dagen later reisde Marten van Kampen, commandeur van de Haarlemse Hospitaalridders, met een groep helpers naar Friesland om de gesneuvelden te identificeren. Hij had de graaf persoonlijk gekend en daardoor herkende hij hem, net als acht andere hoge edelen. Hun lichamen werden voorlopig bijgezet in de Cisterciënzer-abdij van Bloemkamp bij Bolsward. De niet-geïdentificeerde doden werden begraven op het kerkhof van Staveren, waar ze lagen tot de skeletten in 1527 op bevel van keizer Karel V werden geruimd. Zijn doel daarbij was Fries 'slagveldtoerisme' te ontmoedigen, dat mogelijk het toen nogal opspelende Fries nationalisme weer kon aanwakkeren. Ze werden in een grote kuil gegooid. Het is niet bekend waar die was: het massagraf is nooit gevonden.

Uit bovenstaande blijkt dat de benaming Slag bij Warns – een plaatsje dat enkele kilometers ten oosten van Staveren ligt – voor deze gebeurtenis volkomen fout is. Het echte strijdgebied is al eeuwen geleden verzwolgen door de Zuiderzee, met klooster en al. De kei die moet herinneren aan deze slag heeft dus geen enkele betekenis. Hij ligt enkele kilometers buiten Warns bij het Rode Klif, aan het IJsselmeer. Ook de spreuk die erop staat, *'leaver dea as slaef'* (liever dood dan slaaf), is inhoudsloos. Als de Hollanders onverhoopt gewonnen zouden hebben, waren de Friezen zeker geen slaven geworden en gewoon doorgegaan met hun toch al feodale levens-wijze. De veldslag heet dan ook al enkele decennia de Slag bij Staveren.



* Begrip	Verklaring
Baardze	Rond gebouwd vrachtschip, met één mast en vierkant zeil, maar kon ook geroeid worden. Heeft voor- en achterkasteel en werd voor de oorlog gebruikt.
Bankarborst	Op houten onderstel gemonteerde, grote kruisboog. Schoot grote quarelen of kruisboogpijlen
Blokhuis	Improviserend gebouwd houten fortje, al of niet met wal en/of gracht.
Gruitbier	Bier gebrouwen met een mengsel van kruiden, waaronder gagel, moerasrozemarijn, laserkruid en laurierbes. Bedoeld om smaak en houdbaarheid te verbeteren, maar daarin niet zo succesvol als hop.
Oestel	Op draaibaar onderstuk gemonteerde, maar verplaatsbare kruisboog. Schoot grote quarelen.
Pruisentocht	Kruistocht naar heidenen aan de Baltische kust, met name Litouwen. Het werd

* Begrip	Verklaring in de veertiende eeuw mode bij de Europese ridders en edelen om de Duitse Orde in dat gebied bij hun taak te helpen.
Springaal	Sloeg grote pijlen via een katapult methode weg.

Bron: 6/2023



Een beter begrip krijgen van vermoeiing van (marine)schepen

Het doel van een moderne scheepsbouwer is het bouwen van betere schepen; het voortdurend verbeteren van ontwerpen om schepen te fabriceren die efficiënter, effectiever en duurzamer zijn. Dit is wat de klanten van de scheepsbouwers eisen. Voor een marinebouwer als Damen Naval, met schepen in actieve dienst over de hele wereld, hebben klanten nog specifiekere eisen.

“De laatste jaren zien we dat marineklanten willen dat hun schepen sneller, lichter en dus slanker zijn”, begint Damen Naval Senior Structural Analyst Alejandro Luna García-Valenzuela. Deze trend betekent een verandering ten opzichte van de meer traditionele ontwerpen. “In het algemeen werden marineschepen vroeger ‘over gedimensioneerd’ – dit maakte ze zwaarder en sterker. Tegenwoordig willen opdrachtgevers het beste van het beste. Een lichte constructie betekent dat je meer gewichtruimte overhoudt voor het plaatsen sensors en wapens. En met snelheid kun je elk punt op de planeet zo snel mogelijk bereiken.” Het bouwen van slankere marineschepen is de meest voor de hand liggende manier om snelheid en gewichtsreductie te bereiken, maar deze ontwerpeisen hebben een uitdagend gevolg. “Hoe sneller en lichter een schip is, hoe belangrijker het probleem van metaalmoetheid wordt. De lengte is ook een kritisch aspect: een snel en licht schip van slechts 20 meter lang zal niet veel vermoeiingsproblemen hebben, terwijl een snel en licht schip van 200 meter lang veel vermoeiingsproblemen zal hebben.”

De R&D-activiteiten van Damen Naval zijn gericht op de innovaties die voortkomen uit de veranderende eisen van haar klanten. Dit is waar Alejandro’s vakgebied om de hoek komt kijken; sinds hij in 2019 bij Damen Naval begon, heeft hij zich, naast het werken in de engineeringteams voor verschillende projecten, gespecialiseerd in vermoeiing van scheepsconstructies. Meer specifiek werkt hij “aan nieuwe methodologieën en technologische hulpmiddelen om berekeningen van de vermoeiingslevensduur nauwkeuriger te maken”, zegt hij. Hij verdeelt het complexe onderwerp vermoeiing in twee verschillende aspecten. “Het eerste is de inkomende belasting, die wordt veroorzaakt door de passage door de golven. Het tweede deel is de structurele respons van het schip, hoe het schip vervormt als gevolg van de belasting,” legt Alejandro uit. De effecten van vermoeiing zijn eenduidig. “Materiaalmoetheid kan

leiden tot de vorming van scheuren bij lasnaden en rondom grote openingen waar spanningsconcentraties optreden; dit kan de belastbaarheid van de constructie verminderen.”



Damen Naval Senior Structural Analyst Alejandro Luna García-Valenzuela onderzoekt vermoeiingsverschijnselen bij (marine)schepen.

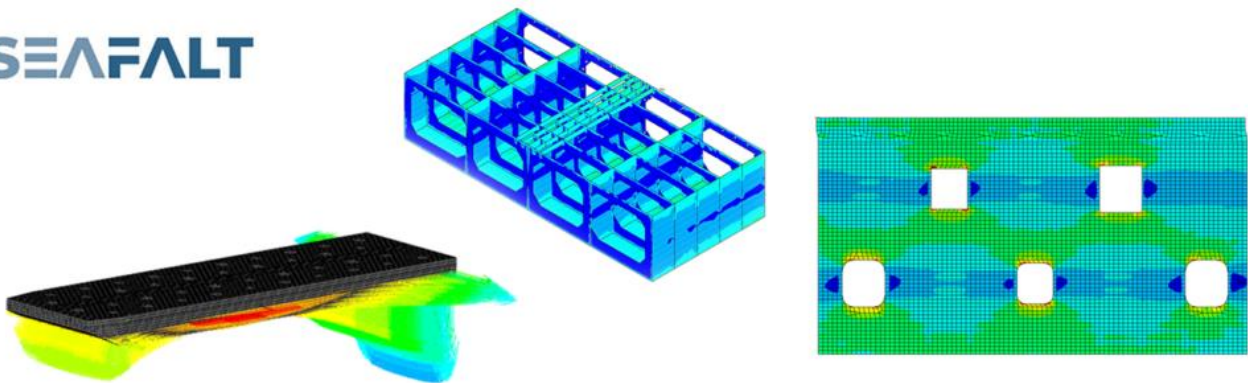
"Hoe sneller en lichter een schip is, hoe belangrijker het probleem van metaalmoeheid wordt."

Alejandro Luna García-
Het grootste deel van Alejandro's onderzoek naar vermoeiing begon toen hij tijdens zijn stage bij Damen Naval werkte aan zijn

masterscriptie. In nauwe samenwerking met zijn toenmalige supervisor en Damen Naval Principal Structural Analyst Izak Goedbloed, was het doel deze twee aspecten van vermoeiing (de drukverdeling over de romp en de structurele respons) efficiënter te koppelen. "Dit was al eerder gedaan, maar alleen handmatig; we wilden de efficiëntie verbeteren door de vermoeiingsbeoordeling te automatiseren." Hij bereikte dit door een speciale softwaretool te ontwikkelen – genaamd SEAFALT – om de automatische vermoeiingsberekeningen uit te voeren. Na de presentatie van zijn masterscriptie ging hij verder met het ontwikkelen en verbeteren van de tool tot hij een bruikbare versie had ontwikkeld.

"Met SEAFALT kunnen we niet alleen automatisch de vermoeiingsprestaties van het schip beoordelen, maar ook met grotere nauwkeurigheid." SEAFALT – wat staat voor Long-Term Spectral Fatigue Analysis – werd getest met een gedetailleerd Eindige Elementen model op ware grootte van een door Damen gebouwd ponton van 85 meter lang, gediscretiseerd met een wolk van meer dan 256.000 structurele knooppunten om gesimuleerde vermoeiingspatronen nauwkeurig te beoordelen.

SEAFALT



SEAFALT kan worden gebruikt om klanten te helpen voorspellen hoe hun schip zich gaat gedragen op het gebied van vermoeiing.

Alejandro beschrijft de vroege versie van SEAFALT (ontwikkeld in 2019) als “meer een op theorie gebaseerde engineering-aanpak”. In 2023 is het volgens hem echter “de bedoeling om het nu meer bij het engineeringproces te betrekken”. Daartoe kan SEAFALT worden gebruikt om klanten te helpen voorspellen hoe hun schip zich gaat gedragen op het gebied van vermoeiing. “Deze spectrale vermoeiingsanalyse kijkt naar de verschillende voorspelde zeetoestanden waarin het schip gedurende zijn 30-jarige levensduur zal verkeren”, voegt Alejandro toe.

Naast het gebruik van SEAFALT tijdens de ontwerpfase, werkt dit Damen Naval R&D-programma ook aan de toepassing ervan op de operationele fase van een schip. Alejandro: “In plaats van vermoeiing te voorspellen die in de toekomst zal optreden, zullen sensoren aan boord het ‘live’ scenario leveren. Dit wordt het ‘structural hull monitoring’-concept genoemd, waarbij de constructie van het schip wordt geïnstrumenteerd met sensoren die ons een enorme hoeveelheid gegevens over spanning en doorbuigingen oplevert. Wij kunnen deze gegevens en de SEAFALT-methodologie gebruiken om daadwerkelijk de hoeveelheid verbruikte levensduur of schade door materiaalmoetheid te meten.”

Een dergelijke ‘real-time’ structurele beoordeling is een stap in de richting van slim onderhoud. “Dit is voorspellend in plaats van correctief onderhoud, ook wel CBM genoemd, Condition-Based Maintenance,” merkt Alejandro op. “We willen onze klanten kunnen adviseren of hun schip naar het droogdok moet of niet. Een andere mogelijkheid is condition-based operations; wat zijn de gevolgen van de huidige status van de constructie voor de manier waarop ik mijn schip kan bedienen en inzetten? Nationale en internationale marineklanten zijn zeer geïnteresseerd in deze technologie voor hun toekomstige schepen. Bovendien zal dit gevolgen hebben voor zowel commerciële schepen als marineschepen. Daarom bouwen we met dit onderzoek een mooie synergie op met de RD&I activiteiten bij andere bedrijven binnen de Damen Shipyards Group.”

Scheepsramp s.s. Beursplein eiste 22 levens

Het vrachtschip ‘Beursplein’ van de Rotterdamse maatschappij ‘Millingen’ verging op 26 februari 1941 na één van de meeste ‘succesvolle’ Duitse aanvallen op een scheepskonvooi. De 26e was nog geen half uur oud toen een onderzeeër de eerste torpedo lanceerde. Drie schepen zonken die nacht. Tegen de avond verschenen vier Focke Wulf-bommenwerpers aan de horizon die nog eens zeven schepen tot zinken brachten, waaronder de Nederlandse ‘Amstelland’ en ‘Beursplein’. Totaal verloren in de aanval 62 zeelui het leven.

De gebeurtenissen van die dag zijn nooit samengevat. Heel wat boeken verhalen over het feit van de aanval. Heel wat registers bevatten informatie over routes, scheepsbewegingen, aanvalsdoelen, bemanningen en slachtoffers, maar nergens is compleet te vinden wie wat deed, hoe lang iemand aan boord was, waarheen schepen voeren en wat er precies gebeurde. Het is versnipperde informatie op verschillende plekken. Stille getuigen die blijkbaar wachtten op het moment dat iemand ze aan het licht bracht, ze aan elkaar koppelde en zo een stukje verleden in het heden zou brengen. Naar verwachting verschijnt dit jaar nog een boek over deze gebeurtenissen en de hoofdrolspelers. Het was een heel speurwerk om alle namen van de opvarenden ‘boven water’ te krijgen. Van de Beursplein kwamen 22 van de 34 bemanningsleden om.

Inmiddels zijn niet alleen alle namen gevonden, van bijna alle mannen is een korte beschrijving mogelijk geworden. Zo wordt het niet alleen een historisch verantwoord boek met een op feiten gebaseerd verhaal, ook krijgen bijna alle betrokkenen postuum nog de herinnering die anders voor velen te vroeg vervaagde. Alleen dat al maakt het alle moeite waard. Omdat ieder mens het waard is herinnerd te worden



Cornelis Johannes Beekman (4e van links, met pijp) temidden van stokers en tremmers. Onbekend wanneer en op welk schip deze foto is genomen. (Wie herkent nog mannen?)

Ontsnapt naar Engeland Aandacht wordt besteed aan de Nederlandse scheepsvloot in de eerste dagen van de oorlog. Opvallend is bijvoorbeeld hoeveel zeelui in de eerste oorlogsdagen van mei 1940 nog aanmonsterden om de in Nederland voor anker liggende koopvaardij schepen zoveel mogelijk buitengaats te krijgen en te zorgen dat deze niet in Duitse handen vielen. Vooral kleine kustvaarders wisten langs allerlei wegen weg te komen en ondanks hevige bombardementen uit de lucht slaagden zij er in naar Engeland te ontkomen. Vaarplicht Bijzonder is ook dat in de eerste zeven maanden van de oorlog al zoveel mannen een schipbreuk of een torpedoaanval hadden meegemaakt. Ondanks dat bleven ze vaak doorvaren, al was dat waarschijnlijk ook vanwege de door de regering in Londen ingestelde vaarplicht. Het is een prestatie van formaat om niet alleen alle namen en hier en daar zelfs de achtergrond van bemanningsleden van de Beursplein bijeen te krijgen, ook de namen van alle schepen die in het konvooi voeren, van de duikbootkapitein en zelfs van de piloten van de bommenwerpers welke op die dag hun vreselijke werk uitvoerden, zijn achterhaald. Beekman Eén van de bemanningsleden van de Beursplein was stoker Cornelis Johannes Beekman. Het verhaal is

opgehangen aan het leven van Cor Beekman. De lezer reist mee over de Atlantische Oceaan naar New York, Philadelphia en Halifax en weer terug naar Liverpool of Londen en ervaart wat er zoal in die havensteden en aan boord plaatsvond.



Het s.s. Beursplein

Aan bod komen het bombardement op Swansea op oudejaarsnacht, een wandeling door Halifax en het zinken van de Stolwijk en de Stad Maastricht. Maar ook over de tatoeage van de Britse kroonprins, de Februaristaking en het wijngebruik onder stokers. Lezers krijgen een verrassende inkijk in diverse episodes uit het leven van Cor Beekman, zoals zijn jeugd in Brielle waar zijn vader een bekend fi guur was, zijn verblijf in een rijksopvoedingsgesticht in Doetinchem, zijn opleiding in Den Helder, en natuurlijk diverse Rotterdamse wetenswaardigheden, want Beekman woonde in Rotterdam. Nabestaanden Om te voorkomen dat nog informatie los komt na publicatie, hoopt de schrijver op reacties van nabestaanden die op de Beursplein voeren (let wel: nabestaanden , dus specifieke informatie). Het waren veel Rotterdammers, maar ook mannen uit bijvoorbeeld Brielle, Hellevoetsluis en Vlaardingen en zelfs Curaçao. Van een enkeling is een foto gevonden.

De Oud-Rotterdammer

Marcel Deelen

'Als je deze brief in handen krijgt, dan ben ik er niet meer'

Al bijna mijn hele leven weet ik dat ze bestaan, de twee brieven die mijn overgrootmoeder Aaltje en oudoom Jan elkaar schreven tijdens de oorlog maar die ze nooit gelezen hebben. Onlangs heb ik ze opgezocht in de mappen met de stamboom, zorgvuldig opgeborgen door mijn vader. Twee brieven, twee getuigen van een drama tijdens de oorlog dat een gat achterliet in een Katendrechtse familie.

Het is oktober 1940 als de zieke Aaltje van Maarschalkerwaard haar laatste woorden gericht aan haar varende zoon Jan op papier zet. "Jongen, als je deze brief in handen krijg dan ben ik er niet meer...", luidt de eerste zin. De brief wacht in het ouderlijk huis aan de Atjehstraat op de thuiskomst van Jan, die als olieman bij de Rotterdamsche Lloyd vaart.

Aaltje overlijdt op 2 november 1940 aan de gevolgen van borstkanker en laat haar man en acht in Rotterdam wonende kinderen in diepe rouw achter. Ook Jan komt niet meer thuis. Ruim vier maanden na het overlijden van zijn moeder, komt hij om het leven bij een torpedoaanval. In januari 1941 heeft hij zijn laatste brief naar huis geschreven, een brief die zijn moeder nooit gelezen heeft.

Laatste brief

“Ik verlaat jullie alle tot me spijt, nooit heb ik er zoo tegen op gezien om weg te gaan als op het ogenblik”, zo begint de laatste brief van Jan. Het is januari 1941 en hij staat op het punt aan boord van het s.s. Mandalika te vertrekken vanuit Soerabaja, richting Sabang, Kaapstad en Freetown. De bestemming van de reis is Liverpool in Engeland, waar de lading, 9200 zakken suiker, moet worden afgeleverd. Het s.s. Mandalika was het Duitse s.s. Nordmark, dat in mei 1940 bij Nederlands- Indië in beslag werd genomen. Het werd onder beheer van de Rotterdamsche Lloyd gesteld en kwam met de naam Mandalika weer in de vaart. Jan werkt al een aantal jaar bij de Rotterdamsche Lloyd en heeft zich tot dan toe altijd verheugd op de reizen. Het contact met zijn ouders op Katendrecht en zijn broers en zussen was erg goed en de correspondentie met het thuisfront dan ook zeer frequent. Maar in januari 1941 is hij een stuk pessimistischer in zijn brief, de oorlogssituatie heeft hem bewust gemaakt van de mogelijke risico's. “Maar een ding kunnen jullie voor me doen. Moch ik dood gaan en ik kan in Holland komen te liggen, denk dan om me doe je dat?” Jan weet op dat moment niet dat zijn moeder in Rotterdam is overleden, rechtstreekse contacten tussen Nederland en de overzeese gebieden waren na 10 mei 1940 vanwege de oorlogssituatie verbroken. In december 1939 schrijft Jan nog vanuit New York dat het thuisfront niet bezorgd om hem hoeft te zijn, hij redt zich wel. Wel hoopt hij dat de volgende reis niet naar Holland is. “... niet dat ik zo graag weg ben, maar het is niks gedaan die kant uit. Deze kant zijn we veilig tot heden toe of ze moete hier ook beginnen. Nou dan ben ik weg hoor. Mijn niet gezien op zee tussen die rommel...”. Maar het lot besluit anders in maart 1941.



Jan van Maarschalkwaard

Onderzeeër

Twee maanden na vertrek sluit de Mandalika bij Freetown, de hoofdstad van Sierra Leone, aan bij het konvooi SL 68 dat dan uit 57 schepen bestaat. Het schip, 65 man bemanning onder leiding van kapitein Leo Ouwerkerk, is leider van de buitenste colonne aan stuurboorzijde van het konvooi. Op 12 maart wordt de reis vervolgd. Ondanks de veiligheidsmaatregelen

die zijn genomen, wordt op 16 maart één van de schepen uit het konvooi, het Nederlandse schip Almkerk, getorpedeerd. Het schip gaat verloren maar er vallen geen slachtoffers. Vanwege de aanwezigheid van vijandelijke oorlogsschepen wordt de waakzaamheid aan boord

van het s.s. Mandalika verdubbeld. Twee dagen later signaleert 3e officier Everadus Cornelis Stroebel aan stuurboordzijde een onderzeeër en wordt er onmiddellijk alarm geslagen. Vanaf de Mandalika, dat is uitgerust met een kanon en een Hotchkiss mitrailleur, wordt het vuur op de onderzeeër geopend. De onderzeeër, de Duitse U105, duikt na het eerste schot direct onder. 's Avonds om 23.30 uur duikt de U105 echter weer op en opent het vuur op de Mandalika. Het schip wordt aan bakboordzijde, in de buurt van de machinekamer, geraakt door een torpedo. Stuurmansleerling Kees van Ogten die ook aan boord was, schrijft in zijn verslag: "Toen... plotseling een ontzettende ontploffing, alles trilde en schudde, 't schip helde wat voorover, deuren sloegen open en dicht". Door de inslag valt de elektriciteit uit en vallen de machines stil. In de machinekamer waren op dat moment drie bemanningsleden, 4e machinist Geert de Boer, 25 jaar, en oliemannen Arend Gerritsma, 34 jaar, en Jan van Maarschalkerwaard, 36 jaar. De drie waren waarschijnlijk op slag dood.

Zeemansgraf

De overige 62 bemanningsleden worden gered. De Mandalika zinkt naar de bodem van de Atlantische Oceaan. Daar krijgt Jan ook zijn zeemansgraf. Hij heeft nooit geweten dat zijn moeder was overleden.

Met "Dag Jan, je denkt nog wel eens aan mijn, dag Jan, je moeder, dag jongen", besluit Aaltje haar afscheidsbrief die Jan nooit in handen heeft gehad.

Samen met de laatste brief van Jan, die Aaltje nooit heeft gelezen, berg ik ze weer zorgvuldig op.

De Oud-Rotterdammer

Esther van Maarschalkerwaard

JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1969

Hr. Ms. Rotterdam

5 AUGUSTUS - 25 DECEMBER

Den Helder, Santa Cruz. Barbados, Willemstad, Oranjestad, Willemstad, Bonaire, Willemstad, Oranjestad, Willemstad, Sint Maarten, Oranjestad, Willemstad, Sint Eustatius, Saba, Sint Maarten, Willemstad



Commandant: kapitein-luitenant ter zee Ph. S. Niemeijer

- 5 augustus Ontmeerden te Den Helder voor een reis naar de Nederlandse Antillen van acht maanden.
- 9 augustus Meerden te 16.00 uur aan de Muelle del Sur in Santa Cruz de Tenerife. Alle aangevraagde voorzieningen en diensten bleken door de honorair-consul uitstekend geregeld. Des avonds werd aan boord een ontvangst gegeven.
- 10 augustus Voor de bemanning werd een bustocht georganiseerd, terwijl commandant en officieren werden uitgenodigd voor een tocht met particuliere auto's.
- 11 augustus Ontmeerden te 11.00 uur om koers te zetten naar de Nederlandse Antillen. Vanwege de orkaan Debbie werd het tijdstip van aankomst te Barbados 16 uur verlaat.

- 18 augustus Arriveerden te Barbados om olie te laden.
- 19 augustus Ontmeerden te Barbados.
- 20 augustus Nadat de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen, commandeur F. Visée, per hefschroefvliegtuig aan boord was gekomen om de bemanning te verwelkomen en in te lichten over de problemen op het eiland, werd afgemeerd in de Caracasbaai te Curaçao.
- 21 augustus Stoomden op naar Willemstad waar het schip met het voorgeschreven ceremonieel werd ontvangen. Gedurende de week maakte de commandant zijn opwachting bij de waarnemend gouverneur en bij de waarnemend minister-president van de Nederlandse Antillen.
- 25 augustus Gedurende tien dagen werd druk geoefend met Hr. Ms. Amsterdam. Het weekeinde werd doorgebracht op Aruba, waar de commandant een bezoek bracht aan de gezaghebber van het eilandgebied.
- 5 september In verband met de statenverkiezingen werd het weekeinde doorgebracht op de boei in de Sint Michielsbaai te Curaçao.
- 8 september Oefenden gedurende twee dagen met Hr. Ms. Amsterdam en met S-2A's van vliegtuigsquadron 1.
- 12 september Meerden te Willemstad voor een onderhoudsperiode van een week.
- 16 september De commandant maakte zijn opwachting bij de gouverneur van de Nederlandse Antillen, Zijne Excellentie mr. N. Debrot, die na een ziekte in Nederland weer op zijn post was teruggekeerd.
- 22 september Na aankomst van Hr. Ms. Limburg uit Nederland werd met dit schip enige dagen geoefend.
- 26 september Het weekeinde werd doorgebracht te Kralendijk op Bonaire. Door de commandant werd een bezoek gebracht aan de gezaghebber van het eilandgebied. Voor de bemanning bestond gelegenheid deel te nemen aan een fototocht. Gedurende de week werd wederom met Hr. Ms. Limburg geoefend.
- 4 oktober Embarkeerden 150 sportbeoefenaars, voornamelijk mariniers, voor overvoer naar Aruba om deel te nemen aan de marinekampioenschappen. Ook een aantal manschappen van Hr. Ms. Rotterdam nam aan deze wedstrijden deel.
- 9 oktober Vertrokken wederom naar Willemstad.
- 13 oktober Vingen aan met een onderhoudsperiode van langere duur. Gedurende deze tijd werd een uitgebreid programma van ontwikkeling, sport en ontspanning afgewerkt, terwijl op het vormingscentrum Ascension vormingscursussen werden bijgewoond.
- 3 november Vertrokken wederom naar zee voor een drieweekse vaarperiode, waarin een uitgebreid oefenprogramma werd afgewerkt.
- 6 november Vertrokken voor een bezoek aan de Bovenwindse eilanden voor de herdenking van het feit dat in 1648 de verdeling van Sint Maarten plaats vond in een Frans en een Nederlands gedeelte.
- 8 november Ankerden in de Grootbaai van Sint Maarten. De commandant maakte zijn opwachting bij de gezaghebber van het eiland. Op de wal werd een voetbalwedstrijd gespeeld en werden enige bustochten georganiseerd.
- 10 november Vanwege het slechte weer moest gedurende een gedeelte van de dag het passagieren worden gestopt.

- 11 november Bij uitstekend weer namen de feestelijkheden al vroeg een aanvang. Na een rooms-katholieke en een methodistische kerkdienst volgde een ceremonie bij het monument. De ceremonie werd opgeluisterd door een gewapende wacht van mariniers en de daaraan toegevoegde tamboer en pijpers en een deputatie van het schip. Na toespraken van de gezaghebber en de plaatsvervanger van de gezaghebber van Guadeloupe volgde een ontvangst ten huize van de gezaghebber. Gedurende de dag hadden vele festiviteiten plaats.
- 12 november Vertrokken naar Curaçao voor een oefening met vliegtuigen van vliegtuig-squadron 1.
- 14 november Brachten het weekeinde door te Aruba.
- 17 november Vijftig mariniers embarkeerden aan boord voor landings- oefeningen met rubberboten bij Malmok. Gedurende de week werd individueel geoefend met als hoogtepunt een verdedigingsoefening tegen kikvorsmannen.
- 21 november Meerden aan de Rimasteiger.
- 24 november Oefenden met Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Wamandai. Het weekeinde werd wederom langs de Rimasteiger doorgebracht.
- 4 december Bij de Curaçaose dokmaatschappij braken stakingen uit, de volgende dag gevolgd door stakingen bij diverse andere bedrijven.
- 5 december Tengevolge van de toenemende onrust vertrok Hr. Ms. Amsterdam naar zee om op de boei van Sint Michielsbaai het verloop der gebeurtenissen af te wachten. Ondanks de omstandigheden aan wal zag Sint Nicolaas kans gedurende enkele uren aan boord te komen om deze en gene te prijzen dan wel te vermanen.
- 10 december Zetten koers naar de Bovenwindse eilanden.
- 12 december Ankerden bij Sint Eustatius en later bij Saba. De bemanning kreeg gelegenheid een paar uur een kijkje op de eilanden te nemen.
- 13 december Ankerden te 1 8.00 uur bij Sint Maarten. Aan boord werd een ontvangst gegeven.
- 15 december Namen bij Saba een achterzeiler aan boord om vervolgens naar Curaçao op te stomen.
- 17 december Na olie laden werd te 08.00 uur rendez-vous gemaakt met HMS Arethusa voor het houden van oefeningen gedurende twee dagen.
- 18 december Meerden langszij HMS Arethusa aan de Brionwerf.
- 20 december Verhaalden naar de Rimasteiger om te trachten een plan onderhoudsperiode van een week te volvoeren in een tijdsbestek van 14 dagen, waarin de vele feestdagen vielen.
- 22 december Honderd bemanningsleden namen deel aan een kerstdiner, dat in een van de hotels door de scheepstoko-officier werd georganiseerd.
- 23 december Enkele bemanningsleden namen deel aan een marinekerk- dienst in de oude Fortkerk.
- 25 december In een der baaien werd een barbecue gehouden.

Nautische bijzonderheden

Vrijdag 15 augustus te 18.59 uur middelbare tijd Greenwich werd de eerste melding van een tropische storm genaamd Debbie aan boord van Hr. Ms. Rotterdam ontvangen. De koers van Hr. Ms. Rotterdam was 247° en de afstand tot Barbados 900 mijl.

Deze eerste positiemelding kwam van satellietwaarnemingen en bij het uitplotten bleek de afstand tot de storm 300 mijl te bedragen.



Hr.Ms. Rotterdam Bron: NIMH

Besloten werd te ballasten en vaart te verminderen tot 12 knopen om Debbie gelegenheid te geven ongeveer 200 mijl voor over te lopen. De positie van het schip ten opzichte van het centrum was ongeveer op de scheidingslijn van de sectoren rechtsvoor en rechtsachter. Het brandstofreservoir op dat moment 235 kilogram/ton. Koers en vaart van Debbie 285° rechtwijzend - 15 knopen. Langzamerhand veranderde de wind in kracht. Van windkracht 4 werd het in de loop van de nacht van vrijdag op zaterdag 6 tot 7. Gedurig werden meldingen over Debbie geplott en zaterdag 17 augustus te 12.00 uur toen de tropische storm Debbie inmiddels de orkaan Debbie was geworden, werd besloten naar een zuidelijker koers te draaien en achter Debbie langs te gaan. De wind nam snel toe. Op dat moment was de geplote afstand 150 mijl. De kracht van de wind 8 à 9 deed vermoeden dat de afstand tot het centrum wellicht meer in de buurt van de 120 mijl zou zijn. Gezien de hoge deining werd bijgedraaid op een koers 060° en vaart vier knopen.

Op de eerste wacht werd wederom een zuidelijke koers voorgelegen, teneinde toch het gestelde doel Barbados te halen.

Zondag 17 augustus te ongeveer 07.00 uur, werd de vermoedelijke baan gekruist op een afstand van 200 mijl achter het centrum. Het kleine brandstofreservoir liet niet toe nog langer zuidwaarts te stomen en nu werd koers bepaald naar Barbados met maximum kruisvaart. De wind had die dag een gemiddelde kracht 7 met uitschieters in buien tot 9 à 10. Een gunstige bijkomstigheid was dat wind en deining uit dezelfde richting kwamen, ongeveer 15 graden achterlijker dan dwars. Op de platvoet en de eerste wacht werd het weer geleidelijk beter. Een zonnebestek op 18 augustus wees uit dat het schip 80 mijl noordoostelijker uitkwam dan de gis ondanks het feit dat 10 graden was opgestuurd gedurende de periode dat een harde wind dwars over bakboord inkwam, te weten gedurende de voormiddag, achtermiddag, platvoet en eerste wacht van 17 augustus. Als bijzonderheid kan worden vermeld dat het schip elke drie uur een Spesh-bericht uitzond naar Metco Miami en daarin voornamelijk wind en windrichting vermeldde. Van vrijdag 15 augustus 22.30 uur tot maandag 10 augustus 08.00 uur, werd in sluittoestand Y gevaren en werden vaste NBCD-patrouilles gelopen in voor- en achterschip om over de waterdichtheid van het schip halfuurlijkse meldingen aan de brug te doen. Te Barbados aangekomen, bestond het gevaar dat in verband met het zeer geringe brandstofreservoir, 7 kilogram/ton, bij achteruitslaan de lucht zou worden aangezogen en de vlam in de ketels zou doven. Hierom werd besloten niet dan in noodgeval te manoeuvreren en gebruik te maken van twee sleepboten om het schip langs zij te brengen.

HELDEN VAN WELEER

Jan van Galen (1604-1653)



Hij trad in 1630 in dienst van de Directie voor de vaart op het Oosten en Noorwegen, te Amsterdam. Dat was een particuliere organisatie die de koopvaardij beveiligde tegenover piraterij.

Onverzettelijk begeleidde hij vele konvooien en wist, zonder veel opzien te baren, vele overwinningen te behalen.

Evenals de Ruyter zou doen na de Slag bij St Vincent in 1641, liet van Galen zich laatdunkend uit over 's Lands Marine. Toch nam hij er, onder voorwaarden, dienst als

hem dat werd verzocht omdat het belang van het land dat eiste.

Op 14 maart 1653 werd de Slag bij Livorno uitgevochten tussen de Engelsen met een eskader onder Henry Appleton en een Hollands eskader onder Commandeur Jan van Galen.

Van Galen behaalde een klinkende overwinning en schakelde 5 van de 6 vijandelijke schepen uit, maar een kanonskogel verbrijzelde zijn rechteronderbeen. Hij hield zijn verwonding echter verborgen, tot de opperstuurman het merkte en hem dwong zich te laten behandelen. De Chirurgijn moest daarbij zijn rechterbeen amputeren. Van Galen dronk daarop een glas wijn en liet zich terugbrengen naar zijn commandopost om de strijd voort te zetten, met het genoemde resultaat.

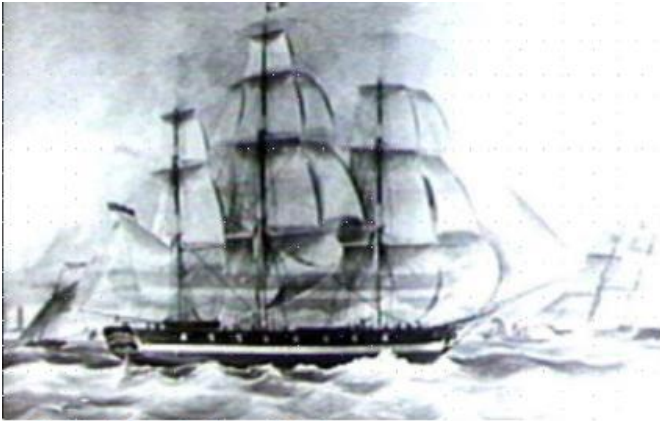


Enige dagen later bezweek hij echter aan de complicaties van zijn verwondingen.

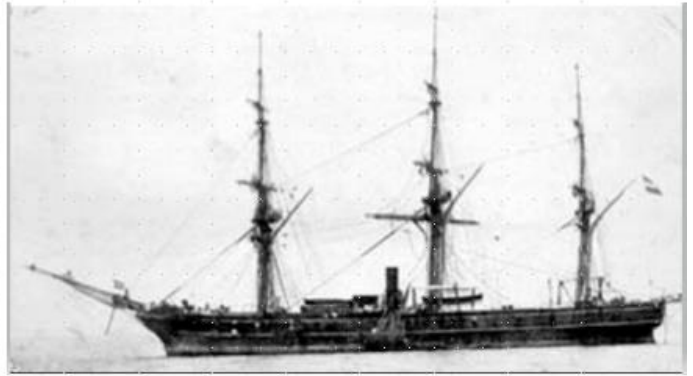
Hij ligt begraven in een praalgraf in de Nieuwe Kerk te Amsterdam, niet ver van Michiel, maar iets bescheidener.

Bron:





*Zr.Ms. Van Galen 1804
Bron: Koninklijke Marine*



*Zr.Ms. Van Galen 1872 Bron: Koninklijke
Marine*



Hr.Ms. Van Galen 1929-1940



*Hr.Ms. Van Galen 1942 – 1956 Bron: Koninklijke
Marine*



*Hr.Ms. Van Galen 1967 – 1987. Bron: Koninklijke
Marine*



*Hr.Ms. Van Galen 1994 – 2010. Bron:
Koninklijke Marine*



*Dit was het weer ff.....
Tot volgende week !*