

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 19 – 6e jaargang – 12 mei 2023



170 Jaar Onder Stoom / deel 23 en 24 / Een vreemde vogel in het ketelruim

Mijn dienstplicht, mijn schip.... van Freek Koning

Van 's Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 5

Reisverslag augustus / december van Hr. Ms. Tjerk Hiddes 1969

De avonturen van een Luitenant ter Zee- tandarts in de jaren 70

Weg dromen bij de schepen aan de “Bejaardenboulevard”

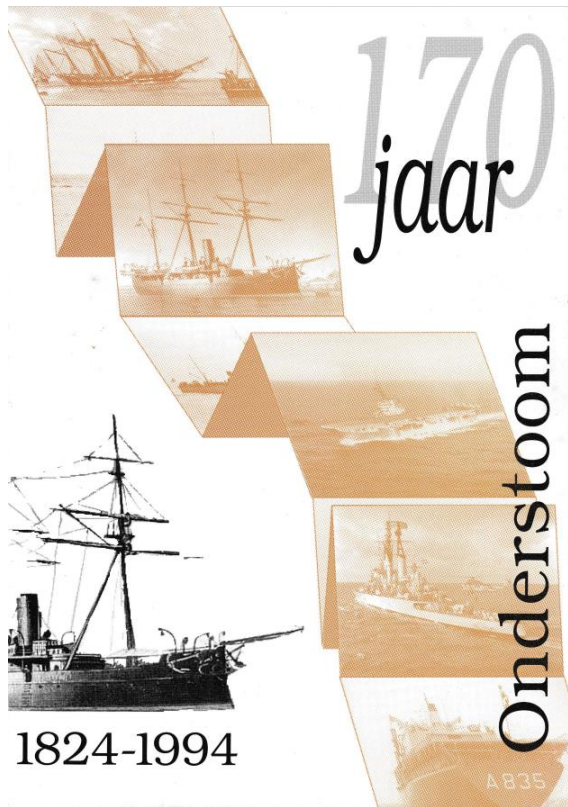
Vlootweek Rotterdam 1960

Bill Buldozer en Barend Barbergreene

Traumerei van een marconist

Bezoek aan Chatham van Ab Woudstra

Hr. Ms. Karel Doorman, het grootste schip ooit gebouwd door Damen Naval.



EEN VREEMDE VOGEL IN HET KETELRUIM

23

Waar kwamen al die machinisten vandaan? In de loop van de jaren moeten er vele duizenden de trappen zijn afgedaald om beneden tussen een wirwar van leidingen en allerlei werktuigen hun wachtje te kloppen. De animo om machinist te worden was soms heel groot en soms veel te laag. Bekend is dat in slechte tijden er ruim voldoende aanbod van personeel was. Ook vlak na de oorlog kwamen er voldoende vrijwilligers, maar daarna zakte het aanbod om in dienst te treden af. Reclamecampagnes werden gestart waar een aantal op af kwamen. Een selectie- en keuringsprocedure was nodig om de geschiktheid van het toekomstig personeel te beoordelen. Daarbij hoorde ook een stabiliteitstest. Iemand die onevenwichtig van aard was werd een S5 genoemd. Die was dus ongeschikt om de installaties beneden te bedienen. Hij zou rare dingen kunnen doen. Toch slipte er wel eens iemand door de keuring als het aanbod erg laag was en dit had zo zijn gevolgen.

Veel werktuigen op stoomschepen hadden een noodstop. De noodstop waren altijd duidelijk gemarkeerd en in rood aangegeven. Het leek een rustige hondenwacht te worden voor de chef van de wacht op het ketelruim van een kruiser. Tot plotseling een ketel fan stopte om onbegrijpelijke reden. De vaart moest geminderd worden en de oorzaak moest worden opgespoord. Mechanisch werd niets gevonden en de ketel fan kon weer normaal worden bijgezet. De vaart van de kruiser kon weer worden opgevoerd. De sergeant verdacht wel iemand die kortgeleden aan boord was gekomen, maar hij ontkende iets verkeers gedaan te hebben. Toen er weer een werktuig plotseling stopte had de sergeant de dader gezien. Die wilde gewoon weten wat er gebeurde als er op een rode knop werd gedrukt of aan een rood handel werd getrokken.

Deze jonge machinist was om begrijpelijke redenen in het ketelruim niet meer te vertrouwen. Hij moest zijn hondenwacht als zeuntje verder en werd weggestuurd om wat brood en beleg te

halen. In die functie deed hij zijn werk op bijzondere wijze. Hij haalde een schaal brood met het meest heerlijke beleg, allerlei vleessoorten die niet uit het manschappenverblijf kwamen. Toen hem gevraagd werd waar hij dat vandaan had, bleek hij in de gamellen officieren geweest te zijn. De sergeant was nu goed razend op hem en vond dat geen manier van doen. De jonge man bleef hem een beetje uit de buurt en verdween stiller. Even later kwam hij weer terug in het ketelruim en gaf de sergeant wat boekjes om het goed te maken. Dat waren allemaal pomoboekjes en hij zei daarbij dat de sergeant wel erg boos op hem was geweest, maar nu wel weer zou opvrolijken. De chef van het ketelruim was echter ten einde raad en vroeg hem hoe hij ertoe kwam om eerst de gamellen officieren binnen te gaan om heerlijk beleg te halen en nu weer met allerlei pomoboekjes terug te komen.

Het antwoord van de machinist derde klas was verbluffend. Hij zei dat hij op de NBCD school was geweest voor een cursus van enkele weken. Het motto van deze cursus was: "KEN UW SCHIP". Dat motto had hij in de praktijk gebracht, maar niet op de manier waarop het was bedoeld. Deze machinist met een gevaarlijke nieuwsgierigheid voor noodstop en een ongebruikelijke opvatting omtrent de vereiste kennis van zijn schip kwam in aanmerking voor herkeuring. Bij de herkeuring werd onze vreemde vogel uit het ketelruim afgekeurd. Hij bleek een S5 te zijn. Daarvoor had de chef van het ketelruim wel zijn hondenwacht-je gehad. Het was niet zo rustig verlopen als hij gedacht had. Er gebeurde soms wel meer beneden waar niemand bovendeks enig idee van had. Niet alleen op de draaiende werktuigen, maar ook op het personeel moest gelet worden.

DE MANOEUVREERDER OP PARADE COMMANDANT 24

Deze titel verdient enige toelichting. Een manoeuvreerder in de machinekamer op stoomschepen was meestal een machinist 1e klas met het brevet olieman. Hij had een vaste plaats bij de manoeuvreerwielen opdat hij de telegraaforders direct kon uitvoeren. Een zeer verantwoordelijke functie uiteraard, waarbij het kunst was om zo snel mogelijk de omwentelingen van de schroef te wijzigen zonder de installatie te overbelasten. Op volle zee werd langzamer gemanoeuvreed dan in de haven. Tijdens het manoeuvreren moest de stoomafname zo geleidelijk mogelijk veranderen omdat het ketelruim tijd nodig had om de branders bij en af te zetten. Het ketelruim moest de stoomafname kunnen bijhouden. Met parade commandant wordt bedoeld, het verschijnen van gerapporteerde in de kajuit waar hun krijgstuuchtelijke overtreding door de commandant werd behandeld. Ze werden een voor een binnen geroepen.

De kruiser was na een lange reis onder moeilijke weersomstandigheden afgemeerd in Den Helder. Het afmeren was op een haar na goed gegaan omdat de telegraaforders zeer snel waren opgevolgd. Na het afmeren vroeg de commandant aan het HMK zijn dank over te brengen aan de manoeuvreerder. De commandant was tevreden en de manoeuvreerder kreeg een bedankje.

's Avonds liep de officier van de wacht aan dek en zag dat iemand via een tros bezig was het schip op ongebruikelijke wijze te verlaten. Zeker iemand van het wacht volk die hoog nodig naar huis moest en niet tot de volgende dag kon wachten. Er stond nota bene een andere opvarende vlakbij, die rustig bleef vissen en verder niets deed. Deze man kreeg order onmiddellijk naar de

valreep te gaan om de wacht te waarschuwen over de blinde passagier langs de lange tros. *"Ik mag niet bij de valreep komen, want ik heb slippers aan"* zei de man en bleef doorvissen. De officier van de wacht was niet gediend van de weigering en herhaalde zijn order. *"Ik kan niet naar de valreep gaan, want ik heb ook geen pet op en dan word ik op parade gezet. Volgens het orderboek commandant mag ik in dit tenue wel vissen, maar dan moet ik wel op dit gedeelte van het dek blijven."* zei de man en bleef bij zijn weigering. De blinde passagier had inmiddels kans gezien de wal te bereiken en was uit het zicht verdwenen. Zodoende werd niet de blinde passagier maar de vissende opvarende door de officier van de wacht op rapport gezet. Bij herhaling een order niet opvolgen is een ernstig krijgstuuchtelijk vergrijp. De officier van de wacht was dan ook goed kwaad op de man, die een machinist bleek te zijn.

De volgende ochtend was het parade commandant. De eerste dag na binnenkomst van een lange reis was het meestal druk bij de kajuit. Toen de machinist was binnengeropen, las de commandant het rapport over de insubordinatie dat niets aan duidelijkheid te wensen over liet. Alleen wilde de commandant nog weten hoe deze machinist beneden in de machinekamer in zijn werk was.

"Dat is de machinist 1^e kl. olieman die gisteren door u is bedankt omdat hij zo uitstekend gemanoeuvreerd heeft" zei het HMK. Later zei de commandant tegen het HMK dat dit typerend was voor veel machinisten. Benedende in de machinekamer doen ze hun werk erg goed, maar met de militaire gehoorzaamheid aan dek is het slecht gesteld. Ik moet hem daarvoor straffen. Het werd een erg lichte straf voor een ernstig krijgstuuchtelijk vergrijp en daar was de officier van de wacht het helemaal niet mee eens.

Volgende week het slot !

.....

Mijn dienstplicht, mijn schip....

In het jaar dat ik **19** werd (1974) werd ik opgeroepen om gekeurd te worden voor de militaire dienst. Met een vrijvervoer naar Delft en na de nodige "verplichte figuren" de voorkeur (3x) MARINE op het formulier gezet. Resultaat; ik mocht naar Hollandsche Rading. Iedereen kent het wel, trein naar Utrecht en bij HR in een gereedstaande bus op naar het MOKH. Daar begon het feest, medisch binnenstebuiten gekeerd, ogen, oren, ledematen en of je verborgen gebreken had. Tig vragen beantwoorden op papier, veel de zelfde en lijkend op elkaar. Mijn afkomst en achtergrond werden uitgeplozen, m'n vader (geboren Rotterdammer), m'n moeder (geboren in Ukraïne) veroorzaakte toch wat vragen bij een meneer in uniform met wat strepen op zijn mouw. Géén idee wat hij was en waarom hij van mij wilde weten wat ik van de Sovjet Unie en het communisme vond. (later van mijn ouders gehoord dat de MARID bij hen is geweest, gelukkig lag de Pravda niet op tafel.) Na het hele traject van doktoren, psychologen en andere vragenstellers mocht ik de volgende dag weer naar huis. Geruime tijd later viel er een envelop van defensie in de brievenbus met de mededeling dat ik mij in september 1975 moest melden bij het MOKH voor de EMV. In februari van dat jaar kreeg ik ontslag bij het bedrijf waar ik werkte, het was failliet.

Uit nood defensie gebeld en gevraagd of ik eerder in dienst kon, drie dagen later kreeg ik het bericht dat ik in mei moest opkomen en in opleiding ging voor machinist.



Mei 1975, aangemeld aan de poort en terecht gekomen in bak 324, 16 dienstplichtigen uit alle windstreken van het land. Baksmeester (kwartiermeester) Ary Brinkman zat voorlopig met ons opgescheept. Na het begin ritueel, tenue halen, en een plek veroveren in de barak konden wij ons bezig houden met het merken van de kleding op de naaizolder. De minst geliefde bezigheid tijdens mijn dienstitijd.

De EMV heb ik goed doorstaan en het was niet echt vervelend. Met een dienstmaat (Chiel van Aalten) kon ik meerijden, hij woonde in Schiedam, ik in Rotterdam. Dolle pret in zijn Ford Escort, hij rijden en een shaggie draaien en ik (als passagier) met één hand sturen en op het goede moment de versnelling bedienen. Helaas is hij op 41 jarige leeftijd overleden.



De Eensgezind en Volharding, wie kent ze niet, met goed gevolg volbracht. Hr.Ms. Beton (Noord Brabant) waar we onze eerste "man over boord" oefenden en natuurlijk de Boomhoek waar geroeid en gezeild werd. Mede door het fraaie weer vlogen die negen weken om. Café Moeke raakte weer 16 klanten kwijt.

Tijdens de EMV kreeg iedereen al te horen wat zijn plaatsing werd, acht man ging varen zeven kregen een walplaatsing en één ging naar de Antillen. Dat was ik dus en de machinisten opleiding moest ik nog krijgen. Dat werd dus overplaatsing naar MKAD, iedere overplaatsing was in die tijd nog "in uniform", daar sta je dan, nul strepen en superwit petdek. De machinistenopleiding had deels plaats in het TOKM op de jager

Gelderland. Daar alles doorgespit en over de leidingen gekropen. Dat we daar nooit iemand zijn kwijtgeraakt is nog een wonder. Toch is iedereen geslaagd als stoommachinist. Nog een week in Den Helder de NBCD opleiding gedaan en iedereen ging naar zijn plaatsing, ik mocht bij de marinebrandweer van de MKAD vertoeven. Als machinist van de wacht rondjes lopen en de ketelhuizen controleren, één keer per maand een brandweer oefening in de leegstaande



centrale bij het korporaalsverblijf. Overdag verbleven we in een oude romneyloods die volgepakt was met brandweermateriaal wat waarschijnlijk al jaren op de zelfde plek lag. Tijdens een oefening waarbij "terroristen" de kazerne bestormden probeerde er één zich te verstoppen in die loods, hij rende langs ons en ging het slangenhok in. Daarna hebben we de deur achter hem gesloten en het hangslot er op gedaan. Een hoop getier en nieuwe benamingen in onze richting waren niet in zijn voordeel, hij was dan ook de laatste die na de oefening de poort uit ging. Een hoogtepunt was waterverzorging voor Hr.Ms. schepen die tijdens Sail Amsterdam in de haven lagen, met de brandweerfiets slangen, opzetstuk en verdeelstuk afleveren. De binnenstad van Amsterdam heb ik in die tijd goed leren kennen, stappen was nog leuk en ongevaarlijk, al vond ik het altijd weer fijn het weekend in Rotterdam door te brengen. Half december vertrokken we naar de West, met een DC10 van de KLM. Vanaf Schiphol met een tussenstop op Lissabon en Caracas waarna de eindbestemming Hato bereikt werd, zo'n 12 uur reizen.

De temperatuur bij vertrek was min 15 en bij aankomst plus 30, een gevoel of je een klamme lap om je heen kreeg. Na alle formaliteiten in de bus naar Parera, plunje opruimen en verplicht rust. De volgende dag, baksgewijs en inrouleren. Het eerste weekend naar landhuis



Ascencion waar je wegwijs werd gemaakt in de gebruiken en hoe je je had te gedragen op het eiland. Ik werd ingedeeld in de werkplaats bij Sgt. E. Tjoenai. Er was me al ingefluisterd dat ze er ook een sleepboot hadden, als je dan bij de Marine ben wil je toch ook varen.

De sleper Wamandai A870 was oorspronkelijk voor Nederlands Nieuw Guinea gebouwd, net als haar zusterschip Wambrau A871.

In 1962 als deklust daar heen gebracht en toen NNG eindigde weer terug naar Den Helder. Daar is ze verbouwd naar haven/kustsleper en in 1964 op eigen kracht naar de West gegaan. Omdat ik als enige mach. zm tussen allemaal beroeps zat zette ik dat als troef in. De kans dat ik ooit nog terug zou komen en dan wel op die sleper kwam was er niet. Daar bleek men gevoelig voor te zijn, ik mocht als machinist op de Wamandai gaan varen. Had ik daar gelijk een probleem, opgeleid als stoommachinist en varen met een diesel. Alle kunstgrepen "hoe om te gaan met diesels" werden me snel geleerd. Ik genoot er echt van als we gingen varen, het starten van de 500pk Werkspoor, de geur en het geluid, héérlijk. Dan rustig, bijna statig, richting pontjesbrug langs fort Amsterdam waar de groet werd gebracht. Het was natuurlijk niet alleen het schip waardoor ik het naar mijn zin had, ook de bemanning was grandioos. De schipper, H. v.d. Bergh wist precies de sfeer en motivatie hoog te houden.

WAMANDAI met schietschijf.



We moesten allemaal iets van de andere dienstvakken aan boord kunnen overnemen. Daardoor was iedereen even belangrijk terwijl elk wel een specialiteit had. Kwartiermeester Hans van de Geest was een ster in het maken van ontbijt, zeker als er mariniers aan boord waren. Die vonden de Wamandai maar een badkuip en mopperden "moeten we daar mee op zee". Zodra we buitengaats waren kreeg de Wamandai het ook naar haar zin en begon een beetje te dansen. De eerste torren kropen dan al naar de railing. Dan kwam Hans in actie en maakte een rondje met een uitsmijter spek langs onze passagiers, het resultaat kun je raden.

Voor het echte sleepwerk was de Wamandai al afgekeurd, het tropische klimaat heeft grote invloed. Bikken en tjetten was een continu proces

en eigenlijk vechten tegen de bierkaai. Alleen de schietschijf hadden we nog wel eens achter de kont, het stationsschip kon daar dan op oefenen.

Dat lag dan 10 mijl van ons vandaan en kreeg van de harkploeg de coördinaten, opeens hoorde je een windgeruis en zag je een indrukwekkende fontein in de buurt van de schijf. Moet je toch niet aan denken dat ze een paar graden verdraaien, we hebben het steeds overleefd.

Regelmatig maakten we een reisje naar Aruba om de marinierskazerne Savaneta te bevoorraden. Van alles wat nodig was brachten we daar. Via een klein rif konden we

zigzaggend de steiger naderen, tot we een keer afdreven en de verkeerde kant van de rifrand te pakken hadden. Wat gekraak en stil lagen we, en met geen mogelijkheid meer in beweging te krijgen. Een burger sleepboot heeft ons gered, geen grote materiële schade maar het imago was gekrenkt. Later hebben we daar zelf een boei gelegd zodat je alleen de goede kant op kon.

Bij één van de leveranties hadden we munitie aan boord en omdat we na vast werken aankwamen werden we niet meer gelost. Dat betekend dat er wacht aan boord kwam, vier uur een marinier en twee uur één van de bemanning. Ik mocht van 01.00uur tot 03.00uur.

's Avonds na het schaften even een drankje genomen in het PMT net buiten de poort en vijf minuten voor tijd afgelost. De tor blij en weg, ik een beetje op m'n gemak (pilsje er bij) wachten op de volgende. De aflosser vertelde me dat ik me moest melden bij de O.O. van de wacht. Daar werd me eerst gevraagd "wat is dat voor tenue?" ik liep op slippers en had een korte spijkerbroek aan met een Wamandai T-shirt. Mijn antwoord was; "dit is geen tenue". Volgende vraag; "waarom heb je de lamp, band en knuppel niet geaccepteerd?" Antwoord; "Is me niet aangeboden". Ik zou er nog wat van horen en kon gaan.

De volgende dag, na het ophalen van reserveonderdelen, bij het onderofficiersverblijf de schipper gezocht. Daar zat hij en riep me binnen. Een machinist 2 zm die binnenstapt in het onderofficiersverblijf der mariniers, dat kan niet. En het gebeurde!

Ik kreeg een biertje en het werd stil aan de bar, een sgt hofmeester op de kruk naast mij keek me aan en zei "jij was dat van vannacht, ik heb het geregeld met je schipper, je ben toch niet boos op mij?"

Waarop ik antwoordde, "Nee hoor alleen maar heel verdrietig". De man pakte zijn glas en ik heb het op een lopen gezet, net buiten het verblijf viel het glas in stukken achter mij neer.

Op een dag kregen we een aantal vrouwen van officieren te vervoeren naar Aruba, het zou dus een kleine cruise worden. Op het aangebouwde bovendeck stonden de strandstoelen al klaar. De catering was op niveau en iedereen in het kort wit. Ieder uur liep ik een rondje in de machinekamer, dus kort wit uit en in m'n pendek naar beneden. Nog nooit zo veel bekijks gehad als ik naar beneden ging. Om bij de dames indruk te wekken moesten de bluskanonnen bij, aan stuurboord het schuimkanon. Na afloop en bij het neerzwaaien van de stuurboordschuimpijp brak deze finaal af. De buitenkant was altijd keurig rood getjet alleen van binnen was het totaal door gerot.

Einde oefening en ik naar de pul om de brandbluspomp af te zetten. Zie ik daar een fontein, het vliegwiel sloeg door het water.

Door een lekkage bij de brandbluspomp was het scheepsvlak volgelopen. De hoofdmotor viel uit en het werd heel erg stil in de machinekamer. Met het laatste beetje lucht kregen we de motor niet eens meer rond, dat lukte gelukkig wel met de fles stikstof die we aan boord hadden. Daarna als een razende het scheepsvlak leeggepompt, een groot bruin spoor achterlatend konden we weer verder. Het stilliggen zo ergens midden op de Caraïbische zee en alleen maar water zien vonden de dames niet echt leuk.

Het merendeel van de vaartochten verliepen niet spectaculair, richting Aruba het zeetje en de wind mee gaf je het idee dat je met vakantie was. Terug naar Curaçao werd het wat heftiger, neus in de wind en tegen de golven opboksen. Daar zaten soms stevige exemplaren bij en het schip kreeg dan ook regelmatig een flinke plons water te verwerken. De reisjes naar Klein-Curaçao waren altijd een feestje, marinepersoneel met familie en kennissen konden dan reserveren bij OS&O. Met een schip vol naar het eilandje waar men kon zwemmen, snorkelen of op het strand vertoeven. Een paar grote pullen gevuld met nasi mee en de dag was altijd een succes.

Een oefening met een stationsschip liep iets anders dan geplant was. Aan stuurboord kwam ze op ons af om voor langs te varen en ons te gaan slepen, door dat ze dwars op het zeetje lag werd ze langzaam naar ons toe gedrukt. Opeens was ze wel heel erg dichtbij en moesten we volle kracht achteruit. De Werkspoor deed haar uiterste best en ik dacht even dat de fundatiebouten er uit zouden komen. De schipper hing over de railing van de brug en brulde een heel regiment onaardige kreten naar het voorbij stampende schip. Ondanks dat ging de oefening gewoon door, vanaf het achterdek werd een lijn naar ons overgeschoten. Met volle kracht klapte die kegel waar de lijn aan zit de stuurbrug in. Iedereen daar plat op de grond en gelukkig niemand geraakt. Die dag heb ik heel wat nieuwe woorden geleerd. Na die indrukwekkende gebeurtenissen waren we wel aan een borrel toe. Dat hebben we 's avonds dan ook gedaan tijdens de nabespreking. Tijdens een gesprek (in 2018) met een (oud)marinier in de kazerne Vlissingen vertelde hij dat hij dat schietmoment had meegemaakt, op mijn vraag of hij geschoten had werd het stil en haakte hij af.

Als een schip van de marine in een haven komt worden er vaak culturele uitstapjes georganiseerd, dat wilden wij ook wel eens. Grote internationale havensteden waren voor ons natuurlijk niet haalbaar, het werd dus gewoon Aruba. Vanaf Savaneta met een busje met chauffeur kregen we de kans het eiland te verkennen. Een groot succes, onze meeste aandacht ging uit naar de architectuur op het eiland. Wat een grote verschillen hebben we gezien, zelfs een kerkje. Heel indrukwekkend hoeveel architectonische variatie er in de horeca te vinden was, van een klein kaal strandbarretje waar ze groene boomslangetjes op de bar hielden tot aan de volgepakte Charly's Bar in San Nicolas.

Voor de chauffeur hield het daar op, hij moest weer op tijd in de kazerne zijn. We bleven achter en offerden wat aan Bachus. Waardoor weet ik niet maar opeens moesten we van Charly zijn zaak verlaten, mogelijk was hij aan zijn middagdutje toe. Iedereen naar buiten en de deuren dicht. Wat moet je dan, chauffeur weg én je heb nog vreselijke dorst. Terwijl we bespraken "wat te doen" ging opeens de deur open en mochten we weer binnen. We waren in ieder geval voor het vertrek naar Curaçao weer compleet. Een bijzondere opdracht was een lading naar Bonaire brengen.



Op dat eiland werd een feest gegeven ter gelegenheid van de wisseling van de Commandant Zeemacht Nederlandse Antillen. Wij transporteerden o.a. het glaswerk, serviesgoed en de nodige duikuitrustingen. Tijdens de festiviteiten bleven wij op de achtergrond, de laatste dag zouden we meer actief zijn. Er werd gedoken en daar lagen we bij voor de veiligheid, duikvaan in de mast en op enige afstand. Na verloop van tijd kregen we een sein dichterbij te komen, er was iets gevonden wat we moesten ophalen. Een tros overboord en hijsen, een prachtig stokanker bleek het te zijn. Geheel begroeid met allerlei zeedieren, dat was bijzonder. Met vereende krachten hebben we dat aan bakboord tegen de boeg gehangen. Het moest mee naar Parera en zou later in de tuin van de afgaande CZNA een



mooi plekje krijgen. De duikers waren dolgelukkig met deze vondst en besloten verder te zoeken. Er werd nog een tweede voorwerp gevonden en ook dat ging aan boord. Het was de loop van een kanon, ook begroeid met zeepokken. Het was dus een super

geslaagde duik geweest.

Tijdens onze terugreis naar Curaçao zijn we begonnen met het schoonmaken van het kanon. Een beetje raar vonden we wel dat het in de lengte uitzag als een half kanon. Na flink met een harde bezem tekeer te zijn gegaan zagen we dat het een betonnen afgietsel was waar zelfs een stuk betonijzer uit stak. De duikers hadden een anker en betonnen kanon opgedoken wat door de VVV van Bonaire daar was neergelegd. Het moest dus weer terug naar Bonaire en niet naar de tuin van een marineman.

De negen maanden op Curaçao zijn omgevlogen, het was voor mij een enorm leuke tijd. Als dienstplichtige is dat een lot uit de loterij.

Fijne mensen waar ik mee heb mogen werken, allemaal sobats!

Na het repatten moest ik nog drie maanden naar de MKAD, weer bij de marinebrandweer. Majoor Biesterveld zorgde er voor dat ik die tijd op een leuke manier doorkwam. De Wamandai is nooit uit mijn gedachten verdwenen. Ondertussen heb ik een statisch model schaal 1:50 en een varende schaal 1:25. Tijdens de marinedagen en andere evenementen in het land zijn we met de vriendengroep van de

Mini Marine Internationaal aanwezig met een flink aantal verschillende modellen van de grijze vloot. <http://vriendenkring-mmi.nl/>



Een aantal oud bemanningsleden laat nog wel eens van zich horen, o.a. Peter Jongsma één van de stokers die in 1964 de Wamandai naar Curaçao bracht.
(Peter is helaas er niet meer)

In 1986 is de Wamandai verkocht aan een burger en niet lang daarna (1987) door de Amerikaans kustwacht aangehouden.
Het schip werd gebruikt als moederschip voor drugtransport.
Na de aanhouding is ze naar Puerto Rico gebracht.

Waarschijnlijk is ze daar gesloopt.



Aanhouding van de (ex) WAMANDAI door de FLENTAMAR van de USCG in 1987.
Enige tijd geleden kwam ik in contact met iemand die de hobby heeft schepen in een fles te maken. Een sleepboot in een fles had hij nog nooit gedaan maar ging de uitdaging aan. Zie hier het resultaat.

Freek Koning mach.1 zm (1975/76)
www.WAMANDAI.com



VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 5)

De hoofdbewapening van de nieuwe jagers werd automatisch twaalf-centimeter geschut, bedoeld tegen zee- zowel als tegen luchtdoelen. Misschien is het in de eerste plaats luchtdoelgeschut want de vuursnelheid bedraagt meer dan vijftig granaten per kanon per minuut.

Secundair werd een aantal 40-mm mitrailleurs gemonteerd.

Inplaats van torpedolanceerinrichtingen heeft iedere jager twee batterijen onderzeebootbestrijdingsraketten. Deze raketbatterijen zijn ook al van een geheel nieuw type, ontwikkeld door Nederlandse ingenieurs in samenwerking met Franse en Zweedse deskundigen. Onze jagers werden de eerste ter wereld, die met een dergelijk wapen werden uitgerust en kort geleden zijn de Britten, die soortgelijke raketbatterijen, zij het in een iets andere opstelling, op hun nieuwe jagers toepasten, ons gevolgd. Wellicht ten overvloede zij er op gewezen, dat deze raketten zeer weinig gemeen hebben met de in de oorlog reeds toegepaste „squidd” en „hedgehog”.

Voorts vindt men op het achterdek van de jagers de traditionele dieptebommen, nog altijd een der doeltreffendste onderzeebootbestrijdingswapens.

De elektronische uitrusting ter opsporing van doelen en ter beveiliging van het schip houdt uiteraard gelijke tred met die van de kruisers. Evenals bij de kruisers het geval is, vinden wij bij geen van de jagers nog patrijspoorten in de romp, terwijl ook hier machinekamers en ketelruimen in „units” zijn opgesteld.

Wederom is voor wat betreft onze jagers alleen de vraag van belang of Nederland al dan niet genoeg heeft aan twaalf van deze schepen, een vraag waarover militaire en maritieme deskundigen het uiteraard nooit eens zullen worden. Het feit, dat Nederland met deze schepen beschikt over het beste en modernste materieel dat bestaat, staat zonder meer vast.

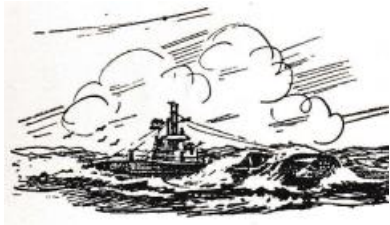
* * *

Onze onderzeeboten.... ja, die stammen af van de onderzeeboot! Er is — in welke vloot ook — in de zeiltijd geen enkel vaartuig dat — voor wat betreft taak en eigenschappen — met dit type kan worden vergeleken, of het zou misschien wederom de zeventiende-eeuwse brander moeten zijn.

Ieder kent uiteraard de geschiedenis van Cornelis Drebbel, die maakte dat het opereren met een zich onder water bewegend strijdmiddel een Nederlandse uitvinding werd. Velen na hem wijzigden en perfectioneerden dit wapen en tegen de wisseling van de negentiende en twintigste eeuw verschenen in de Verenigde Staten de eerste werkelijk bruikbare onderzeeboten, die reeds min of meer deden denken aan het tegenwoordig zo gevreesde vaartuig. Naar de ontwerper werden zij „Holland”- boten genoemd en ook de eerste onderzeeboten welke Nederland bezat behoorden tot deze „Holland-klasse”.

In Nederland ging de ontwikkeling van de onderzeeboot in stijgende lijn, zodanig dat Nederland al spoedig op het gebied van onderzeebootconstructie een vooraanstaande plaats innam, welke wij nooit meer hebben afgestaan.

De reeds een tiental jaren dienst doende O-klasse boten waren bij het uitbreken van de oorlog nog hoogst modern en Nederland was het enige land, dat toen reeds over een „snuiver” beschikte. Wel was de constructie van dit apparaat, dat „getrimd dieselen” mogelijk maakte, nog zodanig dat men het gunstiger oordeelde de boten zonder snuiver te laten opereren, aangezien de gelegenheid ontbrak de apparatuur verder te vervolmaken en de oorlog operationeel optreden inplaats van technische studie eiste — een beslissing welke de geallieerden tegen het einde van de oorlog nog duur zou komen te staan! — maar onze onderzeebootmensen hadden deze snuiver toch maar en konden er mede werken.



Pijnlijk werd de situatie toen bleek dat de Duitsers, die uiteraard op Nederlandse werven nog wel een en ander in handen hadden gekregen, wèl aan het werk waren gegaan om onze snuiver verder te ontwikkelen, de kinderziekten er uit haalden en hun eigen onderzeeboten hiermede voorzagen!

Thans is er vrijwel geen enkele moderne onderzeeboot meer, die zonder snuiver is uitgerust.

Na de oorlog hebben we het eerst een jaar of wat moeten doen met buitenlandse boten. We leenden en kochten er enkele van de Britten en hebben er thans twee in bruikleen van de Verenigde Staten.

De ontwikkeling van het onderzeebootwapen in en na de oorlog was zodanig dat onze ingenieurs eerst grondig alle mogelijkheden en moeilijkheden moesten bestuderen voor we aan nieuwe boten konden beginnen. Bovendien is de vlootpolitiek thans geheel anders. De onderzeeboot is het wapen van de relatief zwakkere. Voor de oorlog hadden we zeer grote verplichtingen op ons genomen, waartegen wij maritiem-militair eigenlijk niet waren opgewassen. De neutraliteitspolitiek impliceerde een gewapend optreden tegen iedereen, die zich met ons zou bemoeien, iets, wat eigenlijk niemand behalve een wereldmacht zich zou kunnen veroorloven.

Dit weerspiegelde zich in het naar verhouding van onze bovenwatervloot grote aantal onderzeeboten.

Na de oorlog is de maritiem-militaire situatie anders geworden. Wij moesten lid worden van de Noordatlantische verdragsorganisatie, omdat duidelijk was gebleken dat neutraliteitspolitiek boven de krachten van een land ging. De Noordatlantische gemeenschap beheerst de wereldzeeën. Een vlootconceptie met een overmaat aan onderzeeboten is dus thans niet meer noodzakelijk.

Als gevolg van dit alles werden vier nieuwe onderzeeboten op stapel gezet op Nederlandse werven. In deze vier onderzeeboten zijn allerhande nieuwe ideeën verwerkt al zijn het dan geen boten met atoomvoortstuwing. Het gaat hier niet om wetenschappelijke experimenten, neen, het gaat hier om doeltreffende moderne wapens, die zich met succes kunnen meten met maritieme strijdmiddelen van een eventuele tegenstander.

Hoe dieper een lichaam in zeewater is ondergedompeld, hoe meer neemt de druk op dit lichaam toe. Een onderzeeboot is gebonden aan een maximum-duikdiepte. Komt de boot daar beneden dan moeten de gevolgen catastrofaal worden zodra de waterdruk groter wordt dan de druk welke het bootlichaam kan verdragen.

Hoe geringer het oppervlak is van het lichaam, dat aan hoge druk wordt blootgesteld, hoe groter de druk welke dit lichaam kan doorstaan. Het kleinste oppervlak in verhouding tot de inhoud is

geheel rond. Men maakte dus onderzeeboten sigaarvormig en buiten deze rolronde sigaar werden duiktanks e.d. aangebracht.

Maar de onderzeeboten werden groter en als men het druklichaam nu ook als maar groter zou maken zou het aan de waterdruk blootgestelde oppervlak op den duur weer zo groot worden dat de maximale duikdiepte veel te hoog zou komen te liggen om doeltreffend te kunnen opereren.

Bovendien was er alles aan gelegen dieper te kunnen duiken dan een eventuele vijand: wie het diepste kan duiken heeft uiteraard tactisch het grootste voordeel. Dus kwam een vooruitstrevende scheepsbouwer op het idee de zaak te verdelen: niet één enkel cilindervormig drukvast lichaam maar twee of meer.

De Duitsers opereerden tegen het einde van de oorlog met onderzeeboten die uit twee onder elkander gemonteerde druklichamen bestonden en dus een acht-vormige doorsnede hadden. Wij bouwen onderzeeboten, bestaande uit drie tezamen gevoegde drukvaste cilindervormige buizen. Rond deze bundel van drie cilindervormige buizen worden duiktanks e.d. aangebracht zodat er van buiten weinig verschil te zien is tussen een van onze nieuwe boten en een bestaande onderzeeboot. Vast staat, dat de maximale duikdiepte van deze onderzeeboten aanzienlijk groter is dan die van de bestaande boten.

Maar men heeft weinig aan varen op grote diepten als men op die grote diepten niet kan opereren. En ook hier scheidt de waterdruk weer grote problemen. Het wapen van de onderzeeboot is de torpedo. De onderzeeboot toch is het enige vaartuig dat in een moderne operatie onopgemerkt dicht genoeg bij een doel kan komen om een torpedo te kunnen lanceren. Deze torpedo's moeten kunnen worden gelanceerd tegen de waterdruk in. Dit lanceren geschiedt door middel van samengeperste lucht. Nu kan men niet zomaar een torpedo „wegblazen”, want dan zal een enorme luchtbel aan de oppervlakte de vijand meteen vertellen waar hij zijn dieptebommen moet plaatsen. Dus werd een ingenieuze apparatuur ontworpen die de hoeveelheid lucht welke de torpedo uitdrijft tijdens dit uitdrijven in de boot opneemt. Dit alles gaat prachtig als de onderzeeboot zich slechts enkele meters onder het wateroppervlak, op „lanceerdiepte” bevindt. Diep onder water wordt de waterdruk zo groot dat normaal lanceren niet meer mogelijk is.

Welnu, Nederlandse deskundigen slaagden er in een lanceerinrichting voor grote diepten te construeren. Begrijpelijk is dat nu reeds buitenlandse marines zeer veel belangstelling tonen voor onze nieuwe onderzeeboten.

* * *

In de nieuwe Nederlandse vloot vat men alle vaartuigen die specifiek zijn uitgerust voor het begeleiden van konvoeien samen onder de naam „fregat”. Het tegenwoordige fregat heeft dus niets uitstaande met het fregat uit vroegere eeuwen. Integendeel, onze fregatten stammen af van de veel bescheidener „konvooiers” die in de zeventiende eeuw wel geen spectaculaire maar toch een zeer belangrijke rol speelden. De vader van luitenant-admiraal Piet Hein was commandant op een „buiskonvooiër” die tot taak had de vissersvloot, bestaande uit „buizen” dus, te begeleiden en te beschermen tegen aanvallen van vijandelijke bodems, van kapers en van allerhande gespuis.

Neen, het woord „fregat” voor het tegenwoordige escortevaartuig is van Britse oorsprong. Tijdens de oorlog bleek grote behoefte aan verschillende typen konvoobegeleidingsvaartuigen. Deze schepen moesten namen hebben en iemand kwam op het idee om voor deze

scheepstypen de oude namen uit de zeiltijd te gebruiken en deze zodoende voor uitsterven te behoeden. Zo kreeg men in de Britse vloot „sloops”, „corvettes” en „frigates”.

Wij hebben deze nomenclatuur niet geheel zonder meer overgenomen. Afgezien van de grootte en het vaarbereik is de taak van deze schepen dezelfde en bovendien zouden wij met de moeilijkheid zitten aan het Nederlandse volk duidelijk te maken dat een „sloop” iets geheel anders is dan een „sloep”. Onder een „sloop” verstond de Britse marine in de zeiltijd het kleinste type drie-mast-volschip, een klein type fregat dus. Tegenwoordig verstaan de Britse zeiler onder een „sloop” en de Nederlandse zeiler onder een „sloep” een vaartuig met één mast waarvan de zogenaamde voordriehoek gevuld wordt door een enkel zeil, ongeacht of het nu een bootje van vier meter lengte of een jacht van twintig meter is. Moderne racejachten zijn meestal “sloep getuigd”.



Het invoeren van de Britse benamingen zou dus leiden tot de vervelendste verwarringen en bovendien zou het veel te moeilijk zijn uit te maken wanneer een schip als “fregat” of wanneer het als „korvet” zou moeten worden betiteld aangezien de grenzen tussen deze typen ook voor een Engelsman onmogelijk zijn vast te stellen.

De Koninklijke marine noemde dus elke konvooier een fregat, of het nu Hr. Ms. Marnix betreft met een snelheid van 32 zeemijlen per uur en een waterverplaatsing van 1500 ton of Hr. Ms. Jan van Brakel met 950 ton waterverplaatsing en amper 12,5 knoop snelheid. Ook onze nieuwe „roofdier-klasse” schepen zijn als fregatten te boek gesteld.

Hetgeen zeker niet wil zeggen dat het woord fregat voor deze categorie schepen een fraai woord is. Het heeft in het geheel geen historische zin en is vrij klakkeloos geïmporteerd.

De oud-vaderlandse naam „konvooier” vertelt ons iets van de taak van het schip en wortelt in ieder geval heel wat beter in de Nederlandse maritieme historie.

Hoewel de konvooier reeds een zeer oude verschijning is in de Nederlandse zeemacht, is het tegenwoordige fregat een kind van de afgelopen oorlog. Onmiddellijk na de oorlogsverklaringen bleek hoe belangrijk de verbindingswegen over de oceanen waren en onmiddellijk stond men voor de noodzaak de konvooien over de oceaan afdoende te beveiligen tegen aanvallen van de Duitse onderzeeboten en raiders.

Elk schip, dat kon varen en dat niet noodzakelijk moest worden gebruikt voor een andere taak,



werd tot konvooier bestemd en zoals begrijpelijk is, vormden deze konvooiers in het begin een wonderlijk allegaartje, waarin gewapende trawlers en sleepboten broederlijk opereerden tezamen met allerlei soorten kanonneerboten of verouderde torpedobootjagers. Zelfs oude „four-stackers”, Amerikaanse torpedobootjagers uit de vorige wereldoorlog, deden mee aan dit werk.

Zeer grote behoefte had men dus aan een vaartuig, dat snel kon worden aangebouwd, goed zeewaardig was en met een redelijke kans op succes onderzeeboten en vliegtuigen van konvooien kon afhouden. Het resultaat hiervan werden de korvetten van de „flower”-klasse, de fregatten van de „river”-klasse en voor wat de Verenigde

Staten betreft de „destroyers escort” oftewel „escortejagers” die echter met de torpedobootjagers waarnaar zij nogal euphemistisch waren genoemd zeer weinig uitstaande hebben. Al deze schepen hebben bijzonder goed werk gedaan. De zeewegen over de oceanen naar West-Europa bleven open en de konvooiën hebben — zij het soms met zware verliezen — de gehele oorlog door kunnen varen.

Na de oorlog heeft de konvooiër zijn belangrijke plaats in de vloot kunnen behouden. Nederland heeft een aantal oudere schepen als zodanig ingericht, het kreeg van de Verenigde Staten een zestal „destroyers, escort”, het kocht van de Britten en Australiërs een fregat van de „river”-klasse en een paar korvetten en ten slotte werd de geheel nieuw gebouwde roefdierenklasse in dienst gesteld.

Dat een konvooiër niet uitsluitend konvooidiensten verricht maar ook voor andere werkzaamheden zoals patrouillediensten kan worden gebruikt, blijkt uit het optreden van enkele dezer schepen als visserij-politiekruiser of uit het stationsschip in de Nederlandse Antillen, dat steeds een konvooiër is. Ook zijn Nederlandse konvooiërs in het Koreaanse conflict als onderdeel van de verbonden zee strijdkrachten der Verenigde Naties met succes als kanonneerboot ingezet.

Bron: 1957



Wordt vervolgd

JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 1969

Hr. Ms. Tjerk Hiddes

13 AUGUSTUS - 12 DECEMBER

Den Helder, Oslo, Trondheim, Haakonvern, Rothesay, Faslane, Plymouth, Brodick Bay, Campbeltown, Belfast Lough, Liverpool, Frederikshavn, Kopenhagen, Wilhelmshaven, Rosyth, Le Havre, Portland, Portsmouth, Den Helder



Commandant: kapitein-luitenant ter zee J. J. P. de Boer

Op vrijdag 13 augustus werd te 12.00 uur ontmeerd en werd opgestoomd naar het rendez-vous in de Noordatlantische oceaan tussen Schotland en IJsland. Op weg naar het rendez-vous werd nog een aantal beproevingen uitgevoerd met de artillerie en de Variable Depth Sonar, terwijl tevens intensief werd gevlogen met het boordhefschroefvliegtuig.

De route voerde via Pentland Firth, welke op het begin van de dagwacht van 17 augustus werd gepasseerd. Te 15.00 uur op 18 augustus werd rendez-vous gemaakt met de Standing Naval Force Atlantic waarna in verband werd opgestoomd naar Oslo. Gedurende de transit werden diverse oefeningen afgewerkt, waarbij met goed weer dicht onder de Noorse kust langs werd gevaren.

Op de dagwacht van donderdag 21 augustus stoomde het Nato-squadron de Oslofjord binnen, waarna te 10.00 uur in Oslo werd afgemeerd aan de Soereenga Pire, een door bouwwerkzaamheden en het ontbreken van plaatselijke vervoersmiddelen niet geheel ideale ligplaats.

Na vertrek op maandag 25 augustus werd een tweedaagse onderzeebootbestrijdingsoefening gehouden met Britse onderzeeboten, terwijl ook het olie laden op zee werd beoefend. Na deze oefeningen werd opgestoomd naar Trondheim, waar op de voormiddag van 28 augustus werd olie geladen.

Op 29 augustus werd geoefend op de bombardementsrange, waarna al oefenend werd opgestoomd naar Haakonsværn, waarbij op 30 augustus de schepen hun neus blauw konden schilderen bij het passeren van de poolcirkel. Van 1 tot 12 september werd plan onderhoud uitgevoerd met assistentie van de werf te Haakonsværn. Alhoewel de afstand tot het passagierscentrum Bergen ongeveer 15 kilometer was en Haakonsværn zelf, behalve een club op de basis, verder niets te bieden had, werd dit tekort aan divertissement gedeeltelijk gecompenseerd door de goede sportfaciliteiten ter plaatse.

Na deze onderhoudsperiode werd via de Noordzee en Ierse zee opgestoomd naar het rendez-vous voor de Nato-oefening Peace Keeper, waarbij op 14 september olie werd geladen te Rothesay en Faslane.

Op de dagwacht van 16 september werd rendez-vous gemaakt met HMS Eagle en werd gedurende de gehele dag opgewerkt. Van 17 tot 23 september nam het schip deel aan de Nato-oefening Peace Keeper, daarbij tesamen met de overige schepen van de Standing Naval Force Atlantic ingedeeld bij het scherm van HMS Eagle, de strikefleet carrier. Gedurende deze periode werd onder andere des nachts olie geladen uit Britse tankers.

Na afloop van deze oefening werd op 24 september Plymouth binnengelopen voor de nabespreking. Voor het weekeinde nog goed en wel was aangebroken, werd Plymouth op de platvoet van zaterdag 27 september weer verlaten om aan de volgende oefening, Key Punch te gaan deelnemen in de Londonderry areas.

Hoewel het in de bedoeling lag de oefening vanuit Campbeltown aan te vangen, ging het Nato-squadron op zondagavond 28 september in Brodick Bay voor anker in verband met de ongunstige weersomstandigheden in Campbeltown Loch. Maandag 29 september werd opgestoomd naar Campbeltown, waar een briefing werd gehouden voor de komende oefeningen en dezelfde avond voeren alle schepen weer uit.

Dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag werd intensief geoefend op onderzeebootbestrijdingsgebied en ook het olie laden op zee en de artillerie werden niet vergeten. Het weekeinde van 3 tot 5 oktober werd in Campbeltown doorgebracht. Zondagavond vertrokken de schepen voor het tweede deel van de oefening, die beraamd was op vier dagen, doch in verband met het buitengewoon slechte weer werd bekort, waarna de laatste dag werd besteed aan oefeningen en olie optoppen in de beschutting van de Ierse zee. Na een nabespreking in Belfast Lough werd op zaterdagochtend 11 oktober in dichte mist Liverpool binnen gelopen voor een onderhoudsperiode van één week.

De stad bleek als passagiershaven een groot succes te zijn. Zaterdag 18 oktober vertrok het Nato-squadron om al oefenend op te stomen naar het Skagerrak, waar op dinsdag 21 oktober Frederikshavn werd aangedaan voor olie laden en een voorbespreking over de komende oefeningen met Deense strijdkrachten in het Kattegat van 21 tot 23 oktober.

Deze Deense operaties bestonden uit oefeningen in onderzeebootbestrijding en met torpedomotorboten en werden succesvol afgesloten met een bezoek aan Kopenhagen van 24 tot 29 oktober.

De ligplaats was de welbekende Lange Linie met een goede verbinding naar de stad, die een uitnemende passagiersmogelijkheid bood.

Na vertrek op 29 oktober werd, door de Deense wateren onder vrij slechte weersomstandigheden opgestoomd naar Kiel, waar voor de nacht van 29 op 30 oktober werd geankerd in de ingang van de baai van Kiel. Op de dagwacht werd ankerop gegaan en na een interessante tocht door het Kielerkanaal werd nog dezelfde avond doorgestoomd naar Wilhelmshaven, waar te 22.00 uur werd afgemeerd in de nieuwe marinehaven.

Na het weekeinde hier doorgebracht te hebben, werd op dinsdagmiddag ontmeerd en al oefenend opgestoomd naar de Rosyth oefengebieden. Hier werd op 5 en 6 november geoefend met Engelse schepen en vliegtuigen, terwijl tevens de pers aan boord aanwezig was.

Hoogtepunt van deze oefeningen was het met het eerste Seacatschot neerhalen van een door een straaljager gesleept doel.

Donderdag 6 november werd op de achtermiddag afgemeerd in Rosyth voor een 18-daagse onderhoudsperiode.

Op 24 november vertrok de Standing Naval Force Atlantic weer naar zee. De eerste dag werd besteed aan een aantal individuele oefeningen en beproevingen, de twee volgende dagen stonden meer in het kader van gezamenlijke luchtverdedigings- en artilleristische oefeningen. Op de late platvoet van 26 november werd koers gezet naar Le Havre, waar, nadat er op de 27ste op zee olie was geladen, op 28 november werd afgemeerd in het Bassin de l'Eure. Na een kort, doch aangenaam, bezoek werd op 1 december in dichte mist ontmeerd en door de sluizen geschut. Eenmaal buiten de haven klaarde het weer op en op de platvoet werd afgemeerd in Portland. Op 2 december werden onderzeebootbestrijdingsoefeningen gehouden, alsmede een grote scheepsbeveiligingsoefening met assistentie van de staf van de Flag Officer Sea Training. De 3de december was een stilligdag, waarop de staf en de commandant van de Standing Naval Force Atlantic embarkeerde. Dit laatste was nodig aangezien Hr. Ms. Isaac Sweers eerder naar Nederland vertrok.

De dag daarna werd een aantal oefeningen gehouden en werd uit een Britse tanker olie geladen in de Portland areas, waarna op de eerste wacht werd geankerd op St. Helen's Road nabij Portsmouth.

Vrijdag 5 december te 10.00 uur werd Portsmouth als laatste haven van deze reis binnengelopen. Hier werd tot 11 december verbleven, de staf debarkeerde en vertrok naar Northwood en met de commandovlag van de commandant van de Standing Naval Force Atlantic in top vertrok Hr. Ms. Tjerk Hiddes 11 december te 12.00 uur naar zee om 12 december te 09.00 uur Den Helder binnen te lopen als besluit van een geslaagde reis in Nato-verband.



BRON : 1969

**DE AVONTUREN VAN EEN LUITENANT-TER-ZEE-TANDARTS IN DE JAREN 70.
(Een serie verhalen van Tom Kruys, ooit eerder gepubliceerd maar voor Ten Anker
nog eens opgepoetst)**



Ik had het al even over dat aparte gebouwtje voor de tandartsen op het Marine Vliegkamp Valkenburg. Dat was door de Duitsers neergezet, net als al die andere gebouwen langs de weg bij Katwijk die bij het MVKV.

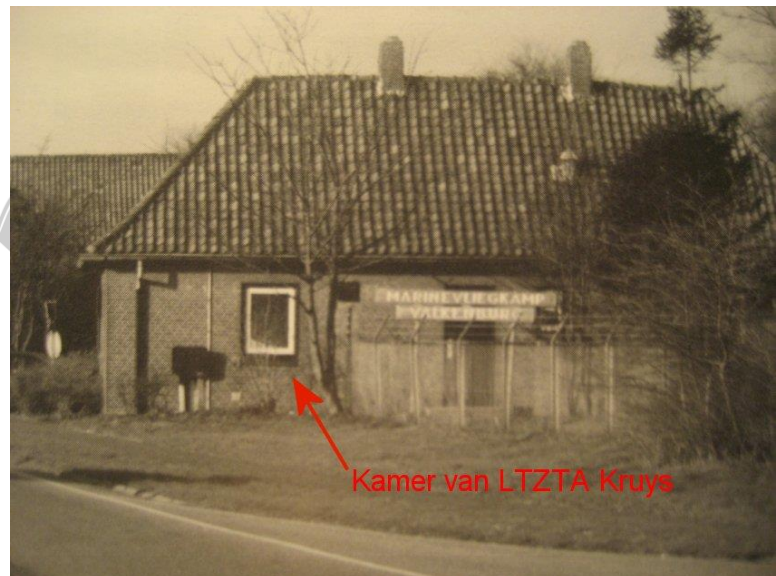
Direct achter het fraaie naambord het bewuste gebouwtje:

De vloeren waren een beetje scheef, dus als je binnenkwam had je meteen een soort dronkenmans gevoel.

Heerlijk was dat. Het werkte al enigszins verdovend voor de patiënten. De tandartsapparatuur stamde uit de middeleeuwen. Die was echt niet meer bruikbaar. De koloneltandarts (Inspecteur Tandheelkundige Dienst Zeemacht) vond dat nog heel bruikbaar, ik kon er echter niets mee. Dus schreef ik een brief naar de Vlagofficier Materieel (die hadden we toen nog en mijn naam hielp enigszins om de admiraal te vermurwen, bovendien hing er nog een foto van zijn voorganger (mijn vader) in zijn werkkamer), met het verzoek nieuwe tandheelkundige apparatuur te mogen uitzoeken.

Nou dat uitzoeken wèrd natuurlijk voor mij gedaan, maar het kwam. Niet dat er enig overleg plaats vond met de toekomstige gebruiker natuurlijk, want er werd gewoon uitgezocht wat het goedkoopst was en waar de meeste korting op verkregen kon worden.

Zo werkt dat namelijk bij de krijgsmacht. Bureau Inkoop, weet je wel? Daar hadden ze in 1970 vulmateriaal voor de tandheelkundige dienst ingekocht, genoeg voor 30 jaar, zodat je als tandarts nimmer met up-to-date vulspullen werkte. Ik weet nog goed dat ik clandestien kunststof voor prothesereparaties aan de



chefwerkplaats van squadron 320 cadeau deed. Was ik er wat sneller doorheen, en zij konden die Neptunes daar weer fijn mee repareren.

Maar goed, ik kreeg dus nieuw inventaris. Daartoe moest het hele interieur uit 1942 verbouwd worden en ging de tent voor 5 maanden dicht. De dienstplichtige collega werd overgeplaatst en ik kreeg de beschikking over de zogenaamde TAWA. Je weet dat we alles afkorten bij de baas: een TAWA is een "tandartswagen".

Niet zo'n mooi ding zoals de schooltandverzorging had, nee, een vuile vieze legergroene aanhangwagen met een rood kruis op de zijkanten, waarin een prehistorische tandartsstoel stond opgesteld, met spullen uit het bronzen tijdperk. Daar kon net de meest urgente behandeling in worden uitgevoerd, maar meer ook niet. Het voertuig werd opgesteld aan de overkant van de weg tegenover het te verbouwen gebouwtje.



Ik had het geluk dat op de eerste dag dat dat ding in bedrijf ging de eerste officier “aan boord” kwam voor behandeling. Die wagen was zo onstabiel, dat als er iemand aan boord stapte, het hele ding heen en weer schommelde. Erg prettig als je net aan het boren bent. Dat gebeurde dus met de eerste officier in de stoel en ik boorde dus bijna in zijn tong. Hij wenste onmiddellijk de behandeling af te breken en vertrok. En terecht. In de longroom vertelde hij mij even later dat hij niet van plan was om ooit nog een

voet in die TAWA te zetten. Ik toonde daar natuurlijk alle begrip voor. Je snapt natuurlijk wel dat bij iedere opmerking die ik gedurende die verbouwingsperiode kreeg (“je was er gisteren weer niet, dokter!”) ik onmiddellijk naar de e.o. verwees, die volkomen begreep dat ik gisteren niet aanwezig was, want wat zou ik moeten doen in die TAWA.

Kort en goed, na 5 maanden had ik de beschikking over een prachtig gerenoveerd gebouw, met nieuwe apparatuur en een dienstplichtige collega die het enorm naar zijn zin had bij de MLD. Het gebouwtje staat er vandaag de dag trouwens nog steeds, dichtgetimmerd overgroeid en vervallen. Links op de foto de tandheelkundige dienst, rechtsboven de restanten van de ziekenboeg.



G.A. Kruys

Wegdromen bij schepen aan de ‘Bejaardenboulevard’

Het is de mooiste plek van Rotterdam, waar maritieme liefhebbers uren kunnen wegdromen bij de binnenlopende en uitvarende gaande schepen aan de monding van de Nieuwe Waterweg. Bij Maasmond op de kop van de Maasvlakte staan dagelijks soms wel tientallen mensen schepen te kijken en te fotograferen. Vooral gepensioneerden vinden dit een perfecte plaats en

wisselen met elkaar hun maritieme of havenervaringen uit. Ze noemen het daarom ook de 'Bejaardenboulevard van havenstad Rotterdam'.

Cees van Noort (58 jr) uit Hellevoetsluis neemt ons, gewapend met camera en telelenzen, mee naar deze prachtige plek tegenover Hoek van Holland. Hij heeft er menig Griekse tanker op de foto vastgelegd. Cees, nog werkzaam bij het Havenbedrijf Rotterdam, houdt er een vreemdsoortige hobby op na, die misschien wel uniek is in de wereld. Want wie komt er op het idee om een privé-archief aan te leggen van vooral Griekse tankers met alle gegevens daarover en vaak ook foto's ervan. Mensen die op zoek zijn naar de geschiedenis van een bepaalde tanker kunnen waarschijnlijk beter bij Van Noort terecht dan bij het beroemde internationale scheepsregister van Lloyd's dat slechts in hoofdlijnen het doen en laten van zeeschepen bijhoudt.

Prachtige plaatjes

Op de Bejaardenboulevard komen we voorts, gewapend met nog grotere camera's en telelenzen, Pieter Oost (55 jr) uit Gouda tegen. Hij heeft ooit zelf gevaren bij Nedlloyd en werkt thans bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Zijn specialisatie is passagiersschepen, waarvan hij prachtige plaatjes laat zien op zijn



- Cees van Noort fotografeert -

website www.p-oostcards.nl. Want af en toe heeft hij dankzij zijn hobby nevenverdiensten door het leveren van prentbriefkaarten van door hem gefotografeerde schepen. Hij laat z'n professionele Nikon zien. „Ik denk dat ik inmiddels al zo'n 20.000 foto's van schepen heb gemaakt.” Met de thermoskan met koffi e binnen handbereik praat hij met Cees van Noort over welke camera's de beste zijn. De digitale fotografie is voor hun hobby een uitkomst geworden. Ze zijn het erover eens dat de 'Bejaardenboulevard' een prachtige plaats is voor wie van schepen houdt en dat zijn volgens hen heel veel mensen in Rotterdam. „Ik kom hier liever doordeweeks dan op zondag, want dan is het hier te druk met allerlei dagjesmensen, kampeerdere en vissers. Ik kom er al sinds 1986 toen mijn kinderen nog klein waren. Ik nam ze dan mee, want je hebt hier ook nog een klein strandje. Dat vonden ze hartstikke leuk. Eigenlijk zouden we deze plaats geheim moeten houden, want anders wordt het hier veel te druk”, zegt Oost.

Leuke gesprekken

Cees van Noort vertelt ondertussen over zijn liefdeberij. „Ik ben op mijn zestiende jaar al begonnen met het verzamelen van foto's, gegevens en beschrijvingen van zeeschepen. Later heb ik me gespecialiseerd in tankers die na 1950 in de vaart zijn gekomen. Ik denk dat ik

30.000 internationaal varende tankers heb gearchiveerd en over ruim 8000 foto's beschik." Zijn unieke verzameling is ook ontdekt door Griekse rederijfamilies, die hem dan ook regelmatig uitnodigen. Voor vakantie is er voor hem maar één land en dat is Griekenland. „Ik kom er net weer vandaan met mijn vrouw en we hebben daar weer heel leuke gesprekken gehad met Griekse reders." Onlangs is bij hem thuis (in het Grieks hangt boven de deur een bord 'Hartelijk welkom') een ploeg van de Griekse televisie geweest die bezig was met een reportage over het imago van Griekenland in het buitenland. En waar kun je dan beter terecht dan bij een scheepvaartfanaat als Cees van Noort?

Scheepjesgek

Pieter Oost is ook al 'scheepjesgek' van het eerste uur. „Lang geleden ben ik als kind begonnen met het verzamelen van prentbriefkaarten van schepen. In de loop der tijd werd het echter steeds moeilijker nieuwe kaarten te vinden. Alleen enkele scheepvaartmusea of gespecialiseerde boekwinkels verkochten deze kaarten nog." Hij begon zelf schepen te fotograferen en die te verzamelen in een groot archief. „Het idee kwam op om zelf de mooiste daarvan als prentbriefkaarten uit te geven." Samen met een gerenommeerde Goudse drukkerij brengt hij sinds 2000 series prentbriefkaarten van schepen uit. De eerste series bestaan uit passagiersschepen, zeilschepen, ferries, containerschepen, oude en nieuwe vrachtschepen in uiteenlopende typen en vormen, sleepboten, oorlogsbodems en werkschepen. Via zijn website werkt hij ook samen met soortgelijke hobbyisten in Groot-Brittannië die ook prentbriefkaarten uitgeven. Hij is commercieel genoeg om de belangstellenden onder de lezers van De Oud Rotterdammer erop te wijzen dat ze bij hem prachtige kaarten kunnen kopen voor € 0,80 per stuk. Zo kom je op de Bejaardenboulevard nog eens maritieme liefhebbers tegen. Op de noordpunt (de blokkendam) van de Maasvlakte dus. Het is wel ongeveer 70 kilometer vanaf het centrum in Rotterdam. Van Noort: „Je moet beseffen dat over die hele afstand havenbedrijven en industrieën zijn gevestigd. Het is indrukwekkend hoe groot die haven is."

De Oud Rotterdammer

v.d. Hans Roodenburg

VLOOTWEEK TE ROTTERDAM

Te Rotterdam werd van 8 tot en met 12 juli een vlootweek gehouden, waaraan hebben deelgenomen Hr. Ms. kruiser De Ruyter, Hr. Ms. jager Overijssel, Hr. Ms. onderzeeboot Walrus, Hr. Ms. mijnnevegers Gieten, Axel en Meppel, Hr. Ms. patrouillevaartuig Hadda, Hr. Ms. duikwerkschip A 905 en een betonningsvaartuig van het loodswezen.

De Britse marine was bij deze vlootweek vertegenwoordigd door het onderzeebootbestrijdingsfregat HMS Wakeful en de Duitse Bondsmarine had zeven motortorpedoboten naar de Maasstad afgevaardigd.

Alle eenheden hadden ligplaats gekregen aan de Parkkade en de Parkhaven; zij waren daardoor van de wal af onmiddellijk bereikbaar.

Evenals bij voorgaande soortgelijke maritieme manifestaties werd aan deze vlootweek een zo ruim mogelijke publiciteit gegeven in nauwe samenwerking met het plaatselijke VVV-bureau.

30.000 folders en 1500 affiches werden door dit bureau voor eigen rekening aangemaakt en verspreid, waar tegenover stond, dat bij het bezoek aan boord per persoon een bedrag van f 0,20 was verschuldigd, dat het VVV-bureau ten goede kwam.

In totaal hebben 24.715 als zodanig geregistreerde personen de voor het publiek opengestelde schepen bezichtigd. Bovendien werden nog circa 2.300 personen op speciale uitnodiging van de Koninklijke marine aan boord ontvangen.

In totaal dus een belangstelling van 27.000 bezoekers voor deze vlootschouw, hetgeen, gezien de zeer slechte weersomstandigheden gedurende die dagen, een respectabel aantal is.

Alle aan de vlootschouw deelnemende schepen, met uitzondering van Hr. Ms. Walrus, Hr. Ms. A 905 en het betonningsvaartuig, waren voor bezoek opengesteld en wel op de volgende tijden: vrijdag 8 juli, zaterdag 9 juli, maandag 11 juli en dinsdag 12 juli: 13.00-16.00 uur, 18.00—21.00 uur; zondag 10 juli: 13.00—16.00 uur.

De morgenuren werden voornamelijk gebruikt voor enige speciale bezoekers, waaronder leerlingen van middelbare scholen, zeecadetten en leden van jeugdverenigingen. Vele van deze bezoekers maakten tevens van de gelegenheid gebruik om aan boord van Hr. Ms. Hadda een instructieve vaartocht mee te maken, waarbij gevaren werd van de Parkkade naar de Schiemond en terug.

In de middaguren werden aan boord van Hr. Ms. schepen talrijke demonstraties gegeven, alsmede een zeer spectaculaire duikdemonstratie van Hr. Ms. duikwerkschip A 905 af, waarvoor grote belangstelling bestond. Bij laatstgenoemde demonstratie werd door middel van luidsprekers een pakkende toelichting gegeven.



„Hoofd... rechts!” luidt het commando als een compagnie matrozen op de Coolingsel het raadhuis nadert.

Bron: Delpher



Iedere vloeddag, met uitzondering van zondag 10 juli, werd begonnen met een indrukwekkende vlaggenparade aan boord van Hr. Ms. De Ruyter, waarbij een gewapende wacht, de marinierskapel der Koninklijke marine en de tamboers en pijpen van het korps mariniers stonden aangetreden.

In de avonduren waren vrijwel alle schepen geïllumineerd en gedurende een kwartier (22.30—22.45 uur) werd een zoeklichtenspel gehouden.

De vlootschouw werd geopend met de traditionele mars door de stad, waaraan deelnamen de marinierskapel, inclusief het korps tamboers en pijpen, een compagnie mariniers, afkomstig van de Van Braam Houckgeestkazerne te Doorn, en drie compagnieën vlootpersoneel, respectievelijk afkomstig van het marinevliegkamp te Valkenburg, de onderzeedienst te Rotterdam en het marine-opleidingskamp te Hilversum.

Gedurende deze mars was er een défilé voor het stadhuis. De gebruikelijke instuif, aangeboden aan het gemeentebestuur en aan burgerlijke en militaire autoriteiten van Rotterdam, werd gehouden gedurende de avonduren van de eerste vloeddag aan boord van Hr. Ms. De Ruyter. Het was zeer jammer, dat de taptoe, welke aan deze ontvangst een speciaal cachet zou verlenen, door zware regenval aan luister inboette.

Op hun beurt gaven burgemeester en wethouders van Rotterdam op de avond van de laatste vloeddag een receptie ten stadhuize. De marinierskapel concerteerde die avond op het Beursplein. Een concert, gegeven door de matrozenkapel te Hilversum, viel op maandagavond 11 juli aan boord van Hr. Ms. De Ruyter te beluisteren.

Voorts verleende de marinierskapel nog haar muzikale medewerking aan een groots opgezette dansavond, welke op zaterdag 9 juli in de Riviera-hal door de afdeling Rotterdam van de Koninklijke Nederlandse vereniging „Onze Vloot” aan de opvarenden van de aan de vlootschouw deelnemende schepen werd aangeboden. Dit bijzonder geapprecieerde feest werd door ruim 1000 schepelingen bezocht.

De publiciteit omtrent de vlootschouw te Rotterdam via dagbladen en radio, mag zeer bevredigend worden genoemd.



Bron: 1960

Bill Buldozer en Barend Barbergreene

Zij kenden elkaar reeds uit het aloude Holland, waar zij beiden werkzaam waren bij de M.O.G. (Maatschappij van Ondernijende Graafwerken). Daar het werk bij genoemde maatschappij onder mijnend werkte op hun beider geestgesteldheid, keken ze uit naar iets anders.

En toen dan ook hun door het graven getrainde oog viel op de zorgelijke slagzin:

“Zorg datje er bij komt”, besloten ze de marine ook een kans te geven. Ze draafden op bij een ambtenaar ter zee, die voor zulke ronselgesprekken een zeer illusoir kamertje had doen inrichten in één van de 144 gebouwen die onze bescheiden bloedeigen ministerie van marine rijk was. Tot hun ontstellende vreugde vernamen Bill en Barend dat er bij de marine ontegenlijk veel graafwerk te doen was; zij het niét ondernijend. Dit echter mocht de pret niet drukken en

na een kwartier verklaarde de heer ter zee, dat de zaak gebeiteld was. Na twee weken ontvingen zij een nogal ingrijpend telegram."

BILL BULDOZER EN BAREND BARBERGREENE BESTEMD BIAK."

Toen Bill dit met zijn alom bekende grafstem had voorgelezen, uitte Barend de welhaast klassieke woorden: "Ze hebben ons gelijmd". Het is verder onnodig te vermelden dat de tropentoelage van beide klanten met spoed in de zakken van een niet nader te noemen firma "H'kens" belandde, reden waarom u ze thans hier te lande in zo'n scharrig tenue ziet rondpersen. De Koninklijke marine had alles uitstekend gepland! De militaire vorming aan beide heren zou gedurende de vliegreis gegeven worden door een oude sergeant der mariniers, die nog 13 punten nodig had om majoor te worden.

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

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

Toen het vliegtuig moeizaam te Biak landde, stapten er dan ook twee fanatieke militairen uit. Het heilige vuur brandde in hun ogen. Het bleek al dadelijk dat ze voor dit scharrige eiland véél te militair waren, want toen zij de volgende morgen met model vliegdekken en gepoetste spatoes, met hun Bulldozer en Barbergreene rechts- gericht op de linkervleugel van het baksgewijs aantraden, weigerde de schipper hun "militaire glimlach" te beantwoorden. Bill en Barend hadden erg primitieve ideeën. Zij dachten al dat de bodem van genoemd eiland nog maagdelijk was. Toen Barend een dertigtal meters "proefsleufde" waren de gevolgen interessant. Hij raakte in de gauwigheid een aantal draden en leidingen die vele voorgangers daar moeizaam hadden neergelegd, met als resultaat, dat de watervoorziening stilstond, de dieselcentrale uitviel, het bier in de kantine 2 cent duurder werd, de Super-Connie 24 uur te laat kwam en het recreatie- rijden werd beperkt.

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

Toen weer eens de "tennisballen" uit blik van de firma Van de Berg en Jurgens op de bakstafel werden voorgeschoteld, gingen enkele van deze KVV-ers naar hun materieel (bulldozers) en ploegden zich door de karang naar de hut (lees bungalow) van de commandant.

Er werd een "peuk staaldraad" om de hut gelegd en vervolgens op deskundige "Smit-Tak-wijze" aan één der bulldozers vastgehaakt. Op een spandoek (ja, toen ook al) stond met grote letters de noodkreet zeer dwingend: "Beter vreten of de hut gaat de zee in". Het onderkomen van de commandant stond namelijk pal aan zee, ongeveer 3 a 4 meter boven de waterspiegel. De dreiging werd na enkele toezeggingen en concessies afgewend en ook de "ouwe hap" profiteerde mee van een tijdelijk wat aantrekkelijker "warme hap".

TRAUMEREI VAN EEN MARCONIST~

Als je de vijftig passeert ga je al over “vroeger” praten.

Een dynamisch verleden bij de Koopvaardij komt dan ook wel eens aan de orde.



Praten op de valreep

verhalen van zeevarenden

Een uitgave van Alkmaar Nautiek

Niet alleen om de aspecten van een functie op zee, waar wel eens vragen over bestaan, maar ook om de anekdotes die erover te vertellen zijn.

Vakgenoten kunnen er over meepraten.

Ga je echter tastbare bewijzen opzoeken, zoals foto's, diploma's en het monsterboekje, dan heb je maar een bescheiden pakketje dood materiaal, waar geen “leven” meer in zit, terwijl toch elke ex zeeman met weemoed terugdenkt aan het bruine leven op de blauwe plas.

Zo een schip is immers je huis geweest en de bemanning een groot gezin.

En het is net als aan de wal: Het ene huis bevalt beter dan het andere.

OP ZEE

13.08.59 Eerste reis als 2e radio-officier (RH 502) op m.s. “ORANJESTAD” Reg. PGOP. 5097 BRT. Vracht/passagiersschip v.d. Suriname Lijn.

Rederij: KNSM Amsterdam. Accommodatie 120 passagiers. Snelheid 15 mijl. Zusterschip: m.s. “Willemstad”. Zenders: MZ1, 2 en 11.

Route: Amsterdam - Cowes - Madeira - Trinidad - Paramaribo - Bridgetown (Barbados) - Fort de France (Martinique) - La Guaira (Venezuela) - Georgetown (Brits Guyana) - Paramaribo - Amsterdam.

Amsterdam, 13 augustus, de eerste dag aan boord.

Op het brugdek, met uitzicht naar achteren, is mijn hut, een 2 persoons. Terwijl ik mijn kast inruim en wat spullen een plaats geef, verschijnt mijn hutgenoot in de deuropening.

Met verbazing herkennen we elkaar.

Ruud van der Meer woont ook in Santpoort, in de Beekvlietstraat.

Hij is ladingklerk en heeft al vaker gevaren.

Om 12 uur is het “voor en achter” en we vertrekken uit Amsterdam.

Rond half drie arriveren we in de sluisen van IJmuiden, de grootste ter wereld.

Mijn vriendin met haar ouders, mijn ouders en leraar Hans staan ons op te wachten en ik sta ze niet minder trots te woord aan de start van mijn carrière Het onbekende voor de boeg boezemt me geen vrees in.

Mijn chef-telegrafist is H.C. Spindel (55 jaar).

Hij is een man van weinig woorden, bijna chagrijnig en bepaalt dat ik radio- wacht loop van 00-04 en 12-16 u.

Zijn dienst is van 08-12 en 20-24 uur.

Spindels karakter lijkt overigens totaal niet op het mijne en ik hoop maar dat we de reis samen goed zullen doorkomen.

Ik doe voor hem een kort examen morse seinen en opnemen.

Hij is tevreden en als ik ook nog 90% van wat er op de drukke roeprequentie te horen is kan vertalen, geeft hij mij definitief de vrijheid om me in het diepe te begeven.

Zodra we buiten de territoriale wateren (3 mijl) zijn, kan ik onder het goedkeurend oog en oor van Spindel, nog het einde van mijn wacht de zender op 454 kHz gaan afstemmen en aan Scheveningen PCH onze voornemens seinen:

PCH DE PGOP TR = 13/8 1500 ORANJESTAD QTO YM BND COWES (aan Scheveningen van Oranjestad. Track: Verlaat IJmuiden met bestemming Cowes).

Dat is voor de krant en Defensie.

Mijn plan is om de positiemeldingen geen dag over te slaan. Je weet dat de familie van elk bemanningslid dagelijks de krantenkolom Scheepvaart op slaat.

Ik zal ze niet teleurstellen.

Tijdens mijn eerste verbinding zie ik dus de situatie in de seinzaal op PCH voor me.

Het is alsof ik op twee plekken tegelijk ben.

Dat geeft een vertrouwd gevoel.

Ik weet alleen niet met wie ik sein.

Dus vraag ik: Wie? Het antwoord luidt: Kleinman.

Een joviale chef, die de sappigste verhalen kon vertellen en die er voor zorgde dat menige dienst omvloog.

Wie? vraagt ook hij.

Want in zo'n geval moetje met een bekende te maken hebben.

Ik sein: Femhout, en krijg terug: leuk, goeie reis.

Spindel moet bekennen dat hij in al die jaren nog nooit een kijkje op PCH heeft genomen en wil stiekem van mij weten hoe dit of dat nou precies in elkaar zit.

Met een leerling varen die daar al gewerkt heeft is toch ook een unicum.

Ik raak niet uitgepraat. Ik voel me even zijn leraar, in plaats van andersom.

15 augustus. Op de derde dag arriveren op de rede van Cowes, gelegen op het eiland Wight in Zuid-Engeland en gaan er ten anker.

Met een barkas worden enige tientallen passagiers vanuit Southampton aangevoerd.

Aangezien we ook de Engelstalige Antillen, Trinidad, en Brits Guyana zullen aandoen, ligt het voor de hand dat er ook klandizie in Engeland te behalen valt.

Het radiostation aan boord bestaat uit een ouderwetse telegrafie installatie met knoppen zo groot als wielletjes.

Er is geen radiotelefonie. Een bijna verboden vonkzender op 500 kHz, dient als reserve.

Dat is een zender die onstabiel is op zijn golflengte en dus ook op ongewenste golflengten is te horen.

Een soort ether piraat dus.

Dat was in vroeger dagen wel gunstig in geval van SOS.

Door een hendel langzaam langs een aanloopweerstand te bewegen komt een dynamo op gang die de zender van spanning moet voorzien.

Natuurlijk doe ik dat in de eerste nacht niet langzaam genoeg.

De stroom is te hoog en de zekeringen slaan door.

's Middags moest het ook al langzaam gebeuren. Moet het nog langzamer?

Waar liggen de nieuwe zekeringen?

Ik moet de chef in zijn aanpalende slaaphut storen.

Hij had nog zo gewaarschuwd.

Vaste prik, want het overkomt de meeste leerlingen.

Enfin, nieuwe zekeringen en de zaak doet het weer.

Ik kan mijn eerste 6-uurlijkse weerrapport van nul uur GMT naar het KNMI via Scheveningen Radio seinen.

Dit schip is een van de "selected ships" dat ten behoeve van de meteorologische diensten weerrapporten verzendt.

Elke zes uur maakt de stuurman van de wacht een gecodeerd weerrapport, dat wij als marconist naar de wal sturen.

Zo draagt de koopvaardij wereldwijd bij aan de weersverwachting voor zee en land.

Het weerrapport bevat de volgende gegevens: positie, tijdstip, koers en snelheid van het schip, windrichting en -sterkte, luchtdruk, temperatuur, dauwpunt, bewolkingsgraad, bewolkingssoorten, golfhoogte, hoogte van de deining en neerslag oftewel regen, of sneeuw, etc.

Tijdens "kantooruren" is het net de Kalverstraat op de 500 kHz en je moet vrijwel alle stations die morse seinen van elkaar kunnen onderscheiden, terwijl je misschien zelf bezig bent op andere frequenties.

Daarom zijn er twee ontvangers ter beschikking.

Iedere activiteit, waaronder ook reparaties en onderhoudswerkzaamheden, dient te worden vermeld in het radiodagboek, een document met juridische status, dat twee jaar bewaard moet worden.

De reikwijdte van een schip is bij een antennevermogen van slechts 50 Watt in de middengolf ongeveer 300 km op de dag en soms wel 3000 km 's nachts. Belangrijke kuststations beschikken over 10.000 Watt of meer en halen overdag in de middengolf soms 1000 km. In de kortegolf is een goede antenne en een kleiner vermogen goed voor 20.000 km als het meezit.

Meer dan 20.000 km is natuurlijk niet nodig om elke plek op aarde te bereiken.

De dagelijkse werkzaamheden op de route naar Suriname zijn o.a.: In het logboek alles bijhouden, waarmee je bezig bent geweest: Verzonden en ontvangen telegrammen. Ontvangen navigatiewaarschuwingen.

De weerberichten voor de Atlantische Oceaan van Portishead/GKA in Engeland opnemen en afleveren aan de kapitein.

Het regelmatig luisteren naar de oproeplijst van Scheveningen/PCH, Chatham Massachusetts/WCC en Paramaribo/PZN, en later de lijst van de lokale kuststations van andere havens.

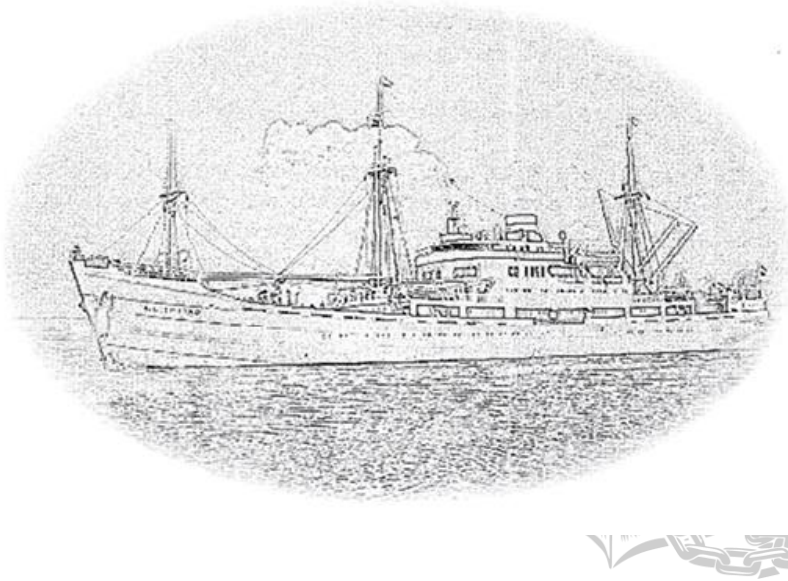
De krant (A4-tje) van PCH in morse opnemen en uitgetypt verspreiden.

Op dit schip moet ik 's nachts ook de Engelse pers van Portishead opnemen omdat we ook Engelse passagiers aan boord hebben.

De positie overseinen voor het Min. van Defensie en de krant en een tijdsein nemen voor de chronometer.

Dit is een dure nauwkeurige klok, net als het kompas cardanisch opgehangen in een kastje in de kaartenkamer achter het stuurhuis, en noodzakelijk bij de hoogtemeting van hemellichamen met de sextant.

Een kwartshorloge is net zo nauwkeurig, maar dat kennen we anno 1959 nog niet. Tijdens de oversteek naar de West wordt de tijd aan boord regelmatig verzet. Elke dag scheelt dat gemiddeld 20 minuten bij een zuidwestelijke koers. De kapitein is voorstander van varen op ware tijd. Dus elke middag de klok tussen de 17 en 22 minuten terug. Dat is onpraktisch, zeker voor de passagiers, maar het staat interessanter. Normaal is dat de klok 's nachts een uur verzet wordt. Aan de wand in de hal naast de radiohut waarvan ik de deur voor de gezelligheid altijd open houd, is een prikbord waarop de juiste tijd en mededelingen aan de passagiers zijn vermeld. Op een kaart van de Atlantische Oceaan is de koers aangegeven en kan je zien hoeveel het dagelijkse verheid (klemtoon op heid) is geweest: gemiddeld 350 mijl (680 km) per dag.



De "Willemstad" van de K.N.S.M.

Het contact met de passagiers stelt ook niet veel voor. Ik heb wel wat aanloop en tijd voor een praatje, maar de dekken speciaal voor de passagiers zijn voor ons verboden gebied. Mijn chef dineert wel met ze, maar ik moet me in onze eigen messroom vervoegen bij de anderen vanaf 2e stuurman en 2e werktuigkundige.

Op 30/8 arriveren we in Brighton aan de zuidwestkust van het mooie Trinidad om teer te laden. Er is een pekmeer (het Pitch Lake), waar de teer vanzelf uit de bodem opborrelt. De oevers zijn zwartgrijs en hoe verder je loopt, des te zachter de oppervlakte wordt. Daar waar het vloeibaar is drijft een "ding" dat de teer in vaten "giet" voor de export. Wij nemen 300 ton mee voor Suriname. Het is van Trinidad 500 mijl naar Paramaribo. 's Avonds horen we Nederlands spreken op de radio.

De ene zender in het Surinaams met af en toe een Nederlands woord dat zij in hun eigen taal niet kennen.

De andere zendt in het Nederlands uit. Het is vreemd je moedertaal op zesduizend kilometer van huis gewoon op de radio weer tegen te komen.

Alle schepen die in Paramaribo worden verwacht, binnenlopen, of vertrekken worden op de radio aangekondigd.

Op 3 sept, 's middags om een uur of vier, varen we de Surinamerivier op en komen een uur later voor de kant.

Zo'n 100 passagiers ontschepen, meest Surinamers.

Zij kunnen vrij goedkoop varen.

Daartoe is er in het voorschip een speciaal ingerichte ruimte onderdeks, waar men met tientallen tegelijk kan wonen en slapen.

Op de derde dag vertrekken we voor de vrachtreis naar Bridgetown op Barbados, Fort de France op Martinique, La Guaira in Venezuela en Georgetown in Brits Guyana, buurland van Suriname.

Dan zijn alle passagiers van boord.

Dan weer Paramaribo om passagiers en vracht voor Amsterdam in te nemen.

We vertrekken op 12 september om 12.00 uur.

Dat gaat gepaard met een ritueel.

Er is n.1. een muziekkorps op de kade verschenen.

Op het moment dat we losgooien en de schroef zijn klappen gaat maken speelt het korps het Wilhelmus nat van 't Sjouwen.

Wie als officier zijnde, toevallig aan dek staat, kan nu niet zomaar z'n snor drukken.

Dat wordt in de houding staan, mei de hand aan de pet.

Mijn chef had gezegd dat alle officieren voor deze gelegenheid op de scheepsbrug dienen te verschijnen.

Het is natuurlijk niet waar, weet ik veel.

Zelf is hij nergens te bekennen.

Een practical joke dus en daar blijft het bij.

De hele reis ben ik nog niet zeeziek geweest en ik denk dat ik dat niet meer word.

Maar op de allerlaatste ochtend tussen Dover en IJmuiden bij een noordwesten wind 7 kom ik er niet onderuit.

Het schip maakt door de ruwe zeegang schuin vooruit, steeds van die vervelende stoten, zodat ik toch nog in de prijzen val.

Maar het leed is gauw geleden want tegen enen komen we bij de loodspost voor IJmuiden en in de middag van de 27e september liggen we in de sluis. Daar staan tussen publiek weer veel familieleden ons op te wachten.

Zo eindigt mijn eerste reis als marconist, er zullen er nog vele volgen.

J.A.Femhout

Bezoek aan Chatham

Jaarlijks gaat er een delegatie van Nederlandse marineschepen of een schip naar het Britse Chatham. Dit om het doorvaren van de ketting door Michiel de Ruyter aldaar te memoreren. Feitelijk werd de ketting vermoedelijk niet doorgevaren maar het schip, De Vreede onder kapitein Jan van Brakel, was zo licht, had dermate weinig diepgang dat het er overheen voer omdat de ketting 9 voet onderwater lag.

Maar nog steeds heeft men het er over dat de Ruyter de ketting stuk voer. Het gevecht wordt ook wel de '*slag op de Medway*' in 1667 genoemd, de rivier waarop het plaats vond. De hele Engelse vloot ging er aan, werden lek geschoten of vlogen in brand en sommige schepen werden zelfs op sleeptouw genomen. Echt zeker is het echter niet van die ketting.

In 1981 gaan er vier ondiep water, mijnenvegers richting Chatham waar we vrijdagmiddag aankomen. Het is een feestelijk weekend met veel ceremonieel. Mijnenvegers van de Van Straelenklasse ook wel 'dinky toys' genoemd.



Deze mijnenvegers zijn van hout om magneties te activeren mijnen niet tot ontploffing te brengen. De dieselmotoren zijn van aluminium om dezelfde reden en waar nodig is het ijzer en staal gedemagnetiseerd. Mijnenvegers voeren door en over het mijnenveld heen omdat het veegtuig achter het schip aan werd gesleept. Tegenwoordig wordt dit gedaan door mijnenjagers van de Alkmaar klasse die achter het gevaarlijke spul blijven varen en

middels elektronica de zaak onder water en op de bodem vooruit verkennen. Omdat deze schepen zijn gebouwd van met glasvezel versterkt polyester worden ze de **'tupperwarevloot'** genoemd. Onderhoudsarm en sterker dan staal.

Een ondiep water mijnenveger is een heel klein bootje met zegge en schrijve 14 bemanningsleden, 33 meter lang en bijna 7 meter breed. Ze worden kortweg 'inshores' genoemd omdat ze specifiek zijn bedoeld voor de binnen wateren zoals de grote riviermondingen en werken niet buitengaats. Het wordt een feestelijk weekend en zijn s'middags open voor het publiek en rond het lunchuur receptie voor de genodigden.

Zelf breng ik een bezoek aan de Historic Dockyard Chatham waar nog een paar van die oude schepen liggen w.o. een met bijna 40 geschutpoorten aan weerskanten. Die konden behoorlijk vuur uitbrengen.

Zondagmiddag laat wordt het duidelijk dat er een diepe depressie uit het zuidwesten komt en nog steeds uitdiept. De bedoeling is om maandagochtend om 10.00 uur de trossen los te gooien en de terugreis te aanvaarden. Maandagochtend staat er een behoorlijke bries en is het wel raadzaam om te vertrekken ondanks dat de bootjes zeer zeewaardig zijn?

Ze hebben een open brug met slechts een zeiltje er boven gespannen om droog te staan als het regent. De vier kommandanten en de squadronskommandant overleggen of het raadzaam is om te vertrekken of dat we de storm afwachten. Men besluit om toch te vertrekken en gooien de trossen om 10.00 los en varen de Medway op richting Thames. Bij Sheerness komen we op de Thames en is deze al zo breed dat we nauwelijks de andere oever zien.

Omdat de Thames een rivier is kronkelt deze zich naar de Noordzee en krijg je de wind van diverse kanten. Minder gunstig is dat we over het algemeen de wind schuin rechts achter hebben, je hebt de wind het liefst op de kop.

En ja, de barometer blijft dalen terwijl we de Noordzee naderen. We krijgen een echte **'kanaalrat'** voor onze kiezen, een depressie die verder uitdiept boven het Kanaal. En de Noordzee staat bepaald niet bekend als een rustig vaarwater als het hard waait of stormt. Dat komt omdat deze relatief ondiep is, maximaal zo'n 60 meter, waardoor je een heel andere

golfslag krijgt waar de meeste schepen v.w.b. romplengte niet op zijn gebouwd. Die zijn op de gemiddelde oceaan deining gebouwd en gaan dan op de Noordzee andere bewegingen vertonen.

Heel veel mensen die nooit zeeziek worden, zijn dat wel op de Noordzee.

We passeren wat oude forten, ooit gebouwd in WO II en w.v. sommigen nog steeds in gebruik zijn, en net als we buiten de territoriale wateren zijn, zien we Radio Caroline. Dat het woelig is buiten voelen we nu al.

Voordat het zeiltje boven de open brug kapot waait wordt het weggehaald en worden zowel de roerganger als de wachtofficier met een lijfseizing, een reddingslijn, om het middel met het schip verbonden. Ook hebben ze het zogeheten 'slechtweerpak' aan dat hen redelijk beschermd tegen de elementen.

De rest van de bemanning zit in het redelijk kleine verblijf benedendeks. Voor zover mogelijk is alles wat maar los kon slaan door de wind stevig vastgesjord of benedendeks gebracht. Nog even en we duiken in het drukke scheepvaart verkeer dat het Kanaal ingaat en het weer wordt almaar slechter.

Van terug keer is nu geen sprake meer, we hebben gewoon te weinig motorvermogen om tegen een dergelijk storm in te beuken, dat wordt dan achteruit varen.

Dus is het een kwestie van doorvaren met een maximale snelheid van zo'n 15 mijl, ruim 25 kilometer per uur.

Gelukkig is het zicht wel redelijk en moet het, met behulp van de navigatieradar, lukken.

Dan krijgen we een nieuwe 'gale warning', en storm waarschuwing, windkracht 9Bft. aanwakkerend tot 10Bft. Ruim 80 kilometer per uur met enorme uitschieters en varen er vier kleine houten mijnenvegertjes richting oost, naar Nederland.

De bedoeling is om naar Den Helder te varen, daar komen we vandaan, maar heeft de leiding inmiddels besloten om het maar op Vlissingen te houden omdat Den Helder een te groot risico gaat worden. De golven nemen toe en soms zien we helemaal niets meer als we in een diep golfdal terecht komen.

Maar we worden door de andere schepen opgemerkt via hun radar al verdwijnt de echo soms als we in een golfdal zitten, zo'n klein hulkje is nauwelijks zichtbaar tussen dat grote spul.

De golven komen stuurboord achter, rechts achter dus, op het scheepje af en regelmatig krult er een over het dek en gaan behoorlijk te keer.

Van twee koopvaardijders krijgen we zowaar voorrang via de radio, die gaan achter ons langs. En zo af en toe zitten we zo goed als onder water, zoveel water komt er van achteren over ons heen. We proberen koffie en thee te maken maar dat is de goden verzoeken, dus staken we die pogingen. Wat wel lukt is wat snacks gereed te maken.

Eindelijk, eindelijk naderen we het 'pilotstation' van Vlissingen waar een paar loodsboten op klanten liggen te wachten.

Nog kleinere schepen als ons bootje maar wel helemaal gebouwd voor slecht weer op de Noordzee, de beloodsing gaat 24/7 gewoon door.

We zien het vaste land eindelijk verschijnen als een grijze streep aan de horikim, maar we zijn nog lang niet binnen maar intussen wel uit de drukke scheepvaartroute.

We hebben de bijna 150 zeemijlen overbrugd en als we in de monding van de Schelde komen wordt het eindelijk wat rustiger.

We draaien de Buitenhaven in van Vlissingen om langs de steiger van de marinekazerne Vlissingen te worden gemeerd. Daar staan al marinelui gereed om de 'keesjes', een werplijn met een zakje zand, op te vangen.

Als we eenmaal vastliggen wordt door de 4 scheepskommandanten én de squadronskommandant exkuus aangeboden dat we tóch op weg zijn gegaan.

'Maar..... we hebben aangetoond dat onze bootjes zéér zeewaardig zijn'.

Na een rondje over alle schepen valt de schade behoorlijk mee maar die is van latere zorg. We mogen, bij hoge uitzondering, naar huis tot maandag.

Later werd bekend dat de bevelvoerend officieren eigenlijk een te groot risico hadden genomen en kregen een officiële waarschuwing echter zonder gevolgen voor hun verdere carrière.

Uit: 'van matroos tot officier',

een ruim dertigjarig marinekarriere. (1991)

Uitgave: De Boer Maritiem (failliet)

Ingezonden door Ab Woutstra.

Zr.Ms. Karel Doorman: het grootste schip ooit gebouwd door Damen Naval



Damen Naval heeft de afgelopen jaren heel wat unieke schepen mogen afleveren. Zr.Ms. Johan de Witt, Zr.Ms. Karel Doorman en ARSV Nuyina zijn er slechts drie van, maar wat ze met elkaar gemeen hebben, is dat Joop Noordijk voor alle drie de Projectdirecteur was. Hier vertelt hij over het grootste schip van de Koninklijke Marine én het grootste schip dat ooit door Damen Naval is gebouwd: het indrukwekkende Joint logistic Support Ship (JSS) Karel Doorman.

Zr.Ms. Karel Doorman is een graag geziene gast bij internationale oefeningen. Zo nam het schip in maart 2023 nog deel aan de Joint Viking-oefening in Noorwegen, waaraan meer dan

20.000 soldaten, 50 vliegtuigen en 40 schepen uit 9 landen meededen. Vorig jaar was het JSS drie maanden lang het vlaggenschip van Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1), een steeds wisselende rol die momenteel door Zr.Ms. Tromp wordt vervuld. Al met al heeft het acht jaar oude schip een indrukwekkende staat van dienst en dat verbaast Joop eigenlijk niets.

Zr.Ms. Karel Doorman vaart over de Oostzee tijdens haar tijd als vlaggenschip van de Standing NATO Maritime Group 1.



“Zr.Ms. Karel Doorman is een bijzonder schip en het was een bijzonder project om leiding aan te geven. Het was een project dat zeker zijn uitdagingen had, vooral omdat het zo’n

groot schip en dus ook een groot project was”, vertelt Joop. “In de piekperiode van engineering werkten er wel 150 mensen aan het project. Op het hoogtepunt van de productie waren dat er tussen de 700 en 800. Maar al dat harde werk heeft een prachtig schip opgeleverd.”

De primaire taak van de Karel Doorman is het bevoorraden op zee van andere marineschepen. Hiervoor is het schip uitgerust met twee masten die vloeistoffen zoals brandstof en drinkwater naar het ontvangende schip kunnen overbrengen. Daarnaast kunnen er via een kabel tussen de schepen ook pallets met voedsel of munitie uitgewisseld worden of kunnen de goederen overgebracht worden met een helikopter.



Voor het bevoorraden op zee van andere marineschepen is de Karel Doorman uitgerust met twee masten die vloeistoffen zoals brandstof en drinkwater kunnen overbrengen.

Voor het bevoorraden op zee van andere marineschepen is de Karel Doorman uitgerust met twee masten die vloeistoffen zoals brandstof en drinkwater kunnen overbrengen.

In het schip is een hangaar met ruimte voor twee Chinook helikopters met gespreide rotors of zes NH90-helikopters met gevouwen rotorbladen. Onder het vliegdek bevindt zich het voertuigdek waarmee het schip voertuigen en materialen kan vervoeren. Aan de achterzijde

van het schip bevindt zich een roll-on-roll-off-klep om de voertuigen snel te kunnen laden en lossen. Daar bevindt zich ook een zogenaamde “Landing beach”, een soort laadklep om Landing Craft Units te bevoorraden. Verder is er ruimte voor 300 personen aan boord, inclusief de eigen bemanning van ongeveer 150 personen.

“Wat leuk is aan dit soort projecten, is dat de schepen minstens dertig jaar rondvaren en vroeg of laat word je er weer mee geconfronteerd.”

Joop Noordijk

Bijzonder detail is dat het schip dezelfde mast heeft als de vier Offshore Patrol Vessels (OPVs) die Damen Naval in dezelfde periode heeft gebouwd. Sterker nog, de mast van het JSS was in eerste instantie bestemd voor één van de OPVs. “De levering van de mast voor de Karel Doorman werd vertraagd, waardoor de mast mogelijk niet op tijd geplaatst kon worden voor de oplevering aan COMMIT”, herinnert Joop zich.

“Daarom is besloten een OPV-mast aan te passen naar de specificaties van de Karel Doorman.”

Project Director Joop Noordijk.

Joop was al vanaf 2008 betrokken bij de onderhandelingsfase, maar het duurde tot 8 december 2009 tot het contract ondertekend werd. Onmiddellijk daarna werd begonnen met de engineeringfase en begin 2011 werd begonnen met de bouw bij Damen Shipyards Galați (DSGa), Roemenië. De bouw van het 204,7-meter lange schip was niet zonder uitdagingen. Het dok was niet helemaal berekend op een schip van het formaat van de Karel Doorman, waardoor slechts een deel van de werkzaamheden van het casco in het dok konden worden uitgevoerd.



“Het dok heeft diepgangsbependingen, dus het schip mocht niet te zwaar worden, anders konden we het niet meer opdrijven”, herinnert Joop zich. “We konden in het dok opbouwen tot een bepaald niveau. Daardoor is het schip al in een vrij vroeg stadium uit het dok gekomen en langs de kade komen te liggen, waar we verder konden gaan met de rest van de bouw.”

Op 22 juli 2013 vertrok het schip naar Vlissingen om verder te worden afgebouwd. Het JSS kon nog niet op eigen kracht varen en werd gesleept door de grote sleepboot Eide Wrestler. Om over de Donau te manoeuvreren, werd de hulp ingeroepen van een tweede én zeer bijzondere sleepboot. Joop: “Multraship uit Terneuzen had door Damen in Galați twee nieuwe sleepboten laten bouwen, die in dezelfde periode werden opgeleverd. Ik had contact gehad met directeur Leendert Muller en gevraagd of één van de twee sleepboten iets langer in Galați kon blijven om ons te helpen met de Karel Doorman. Dus een Zeeuwse sleepboot gebouwd door Damen heeft ons geholpen de rivier af te komen.”



De Karel Doorman, nog zonder mast, bij aankomst in Vlissingen voor de afbouw.

Terwijl de Karel Doorman over de Donau voer, was er een kleine bemanning aan boord om ervoor te zorgen dat alles goed verliep. Joop zelf zat in de auto. "Ik ben samen met Aurelian Nistor van

DSGa achter het schip aangereden om het schip te begeleiden tot het einde van de Donau. Het schip is zo groot dat we hem steeds boven de boomtoppen uit zagen steken. In de Donau zit bij Tulcea een vrij scherpe bocht en omdat de Karel Doorman een lange sleep was, was het best een uitdaging. Maar het is allemaal goed gegaan." Gelukkig verliep de operatie zonder problemen en arriveerde het schip op 16 augustus 2013 in Vlissingen voor de afbouw én de officiële doop.

Het logistiek ondersteuningschip is het vierde schip van de Koninklijke Marine dat vernoemd is naar schout-bij-nacht Karel Doorman die in 1942 omkwam tijdens de Slag in de Javazee. Tijdens de kiellegging op 7 juni 2011 werd al een tipje van de sluier opgelicht over de toekomstige naam toen een gouden tientje uit 1889 werd ingelast; het geboortjaar van de zeeheld. Op 27 februari 2012 werd de naam van het nieuwe schip officieel bevestigd door Commandant Zeestrijdkrachten viceadmiraal Matthieu Borsboom bij de 70-jarige herdenking van de Slag in de Javazee.

Op 8 maart 2014 vond de officiële doop plaats met toenmalig Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert als doopster.

Iets meer dan twee jaar later, op 8 maart 2014, vond de officiële doop plaats met toenmalig Minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert als doopster. Het was de



grootste doop ooit georganiseerd door Damen Naval. Op een verrassend zonnige en warme

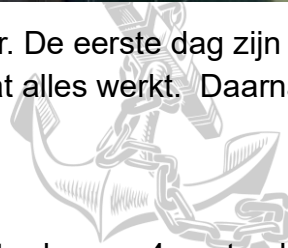
dag verzamelden zich zo'n 1300 gasten op Vlissingen-Oost. "Er stonden grote tribunes op Kade E en we hebben echt geboft met het weer. Het was een spectaculair event met mariniers die vanaf het schip en vanuit een kraan kwamen abseilen. Daarna was er feest aan boord", vertelt Joop.



Met ruim 1300 gasten was de doop van Zr.Ms. Karel Doorman de grootste ooit georganiseerd door Damen Naval.

De volgende mijlpaal op de planning waren de proefvaarten. "Het is altijd spannend als het schip voor de eerste keer van de kant afgaat", aldus Joop. "Het is bijzonder dat je dat punt hebt bereikt, dat gaat niet vanzelf, dus het feit dat je

het voor elkaar krijgt, is heel bijzonder. De eerste dag zijn we op de Westerschelde gebleven, omdat je er toch zeker van wilt zijn dat alles werkt. Daarna zijn we naar de diepere wateren bij de zuidkust van Engeland gevaren."



Tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam op 4 september 2014 werd het schip officieel overgedragen aan Defensie, en bijna meteen daarna ging Joop al druk aan de slag met zijn volgende project: het ontwerp en de bouw van ijsbreker en onderzoeksschip Nuyina voor Australië. "Wat leuk is aan dit soort projecten, is dat de schepen minstens dertig jaar rondvaren en vroeg of laat word je er weer mee geconfronteerd", concludeert Joop. "Zodra ik Johan de Witt, Karel Doorman of Nuyina hoor, spitsen mijn oren zich. Het zijn toch nog steeds 'mijn' schepen. Ik ben van 2009 tot en met 2014 continu bezig geweest met de Karel Doorman. Het is geen project waarvan je er tientallen doet. Het feit dat ik er al drie heb gedaan is redelijk uniek."

De 62-jarige Joop heeft nog een paar jaar te gaan voordat hij met pensioen kan en het vierde grote project van zijn carrière is al aan de horizon te zien, maar daarover volgt later meer.



Tijdens de proefvaart werd het systeem getest dat het schip schoon kan spoelen in het geval van een chemische aanval.

Tijdens de proefvaart werd het systeem getest dat het schip schoon kan spoelen in het geval van een chemische aanval.

DAMEN

SCHELDE SCHAKELS APRIL 2023

Bron:



Scheepshond "Flappie"

Tot volgende week...