

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 20 – 6e jaargang – 19 mei 2023



170 Jaar Onder Stoom / deel 25 / slot ~
Middelburgs droogdok na c.a. 75 jaar weer droog
De ondergang van het VOC Schip “Amsterdam”
Van s’Lands Vloot tot Koninklijke Marine deel 6
Edje de Graaf verkopen.
Reisverslag Woendi / Sorong-Den Helder 1952
De KM in Ned. Nieuw Guinea 1960
De tocht naar Chatham (1)
Hr.Ms. Tydeman KM 2000
De Commandant en zijn hond...
Mijn Joodse vriendjes..

In februari 1973 kreeg Hr.Ms. Poolster een periodieke dokbeurt in de Westhaven van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij. Deze Westhaven lag aan het Noordzeekanaal voor de Hembrug.

Twee dagen voor het vertrek van het schip brak er een staking uit op de Nederlandse werven en werd alle werk stilgelegd. Verwacht werd dat de staking wel enige weken zou duren. De leus was: " Geen centen, maar procenten." Het ging natuurlijk wel om de centen en het werd de laatste werfstaking, want daarna was de stakingskas leeg en deze werd nooit meer aangevuld omdat de ene na de andere werf moest sluiten. De Poolster was gepland voor een belangrijke oefening en kon daarvoor node gemist worden. De reparaties waren zo goed als voltooid en de laatste onderdelen werden door eigen personeel van de werf gehaald waardoor het schip op de laatste dag geheel vaar gereed was. Toch kon het schip niet vertrekken omdat ook de havensleepboten meestaakten.

Toen is er een plan uitgevoerd wat nooit bekend is geworden. De uitbraak uit het Noordzeekanaal. Hoe heeft dat plaatsgevonden?

Twee marine sleepboten uit Den Helder zijn via IJmuiden naar De Westhaven opgestoomd en verschenen heel stilletjes 's avonds in het donker langs de Poolster. Geruisloos werd vastgemaakt en het schip werd uit de insteekhaven weggetrokken. De machinekamer was stoom klaar en de reis over het Noordzeekanaal naar IJmuiden werd 's avonds omstreeks 10 uur aangevangen. Tegen middernacht werd het sluizen complex in IJmuiden bereikt. Daar wemelde het van politiemannen die zich achter gebouwtjes trachtten te verschuilen. Dat kon niet onopgemerkt blijven. Een voorzorgsmaatregel die genomen was omdat niemand wist hoe de stakers zouden reageren. Het zou immers mogelijk zijn dat de Poolster als een stakingsbreker werd beschouwd en dat de stakers het doorschutten naar zee zouden beletten. In dat geval was de politie aanwezig om in te grijpen. Het hele sluizencomplex kon worden afgegrendeld.

Maar is er ook iets gebeurd bij de sluizen?

Nee, er is niets gebeurd. De overwegingen van de stakers zijn nimmer bekend geworden. Voor zover bekend hebben ze niet op het vertrek van de Poolster gereageerd. Verwonderlijk is dit niet als men bedenkt dat de verhouding tussen de Koninklijke Marine en het werf personeel bijzonder goed was. De Amsterdamse dokwerkers vonden het fijn om op de Poolster te werken. Dat was iets anders dan een buitenlands oud koopvaardij schip met vreemde varensgezellen. Er werden zelfs vriendschappen gesloten, want het waren onze eigen Nederlandse jongens die ze op de Poolster ontmoetten. Er werd vaak een bakje koffie meegedronken. Bovendien was bekend dat Hr.Ms Poolster uit landsbelang naar zee moest. Misschien heeft dat zwaarder gewogen dan het stakingsbelang. Maar het kan ook zijn dat het vertrek van de werf in het donker in het geheel niet is opgemerkt. We weten het niet.

Het schutten van het schip te middernacht onder het wakend oog van vele politiemannen in IJmuiden is wel een verhaal om eens te vertellen. Iedereen was opgelucht toen de Poolster de open zee had bereikt en de Marine sleepboten konden weer terugkeren naar Den Helder. De uitbraak door het Noordzeekanaal was zonder problemen uitgevoerd.



Hr.Ms. Poolster in dok te Amsterdam-West gezien door koeienogen.



Hr.Ms. bevoorradingschip Poolster. Twee Forster Wheeler ketels. Een Pamatrada turbine-installatie. Vermogen 22.500 APK. 1 schroef. Maximum snelheid 21 mijl. Het laatste stoomschip wordt uitgezwaaid.

VERANTWOORDING:

Artikelen en auteurs

- 1: LTZT2 A.G.M. Dekkers, coördinator bij Platformsystemen DMKM.
- 2: W. de Bruyne, oud-gemeentearchivaris Vlissingen, bewerkt door R. Boerhorst.
- 3: P.L. Koppen.
- 4: W. Morée. (archiefstuk)
- 5: P.L. Koppen.
- 6: H.H.A. de Wit.
- 7: Stoomzuigermachines.
- 8: P.V. Stephan.
- 9: C.A. Planten.
- 10: H.H.A. de Wit.
- 11: J.W. Hillers.
- 12: H.H.A. de Wit.
- 13: J.M. de Jong.
- 14: H.H.A. de Wit.
- 15: C.A. Planten.
- 16: H.H.A. de Wit.
- 17: L.G. Apol.
- 18: Stoomturbines.
- 19: G.A.K. Crommelin.
- 20: G.A.K. Crommelin.
- 21: Stoomketels
- 22: G.A.K. Crommelin.
- 23: H.H.A. de Wit.
- 24: H.H.A. de Wit.
- 25: H.H.A. de Wit.



De afbeeldingen komen, met dank voor het bereidwillig afstaan, van:

- Het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag;
- Het Marine museum te Den Helder;
- De Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen;
- Werkspoor Amsterdam;
- Stork Ketels Hengelo;
- Wilton Fijenoord te Schiedam;
- de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog door dr. Ph. M. Bosscher;
- particuliere collecties

Ontwerp voorplaat: A.G.M. Dekkers.
Samensteller en bewerker: H.H.A. de Wit.



Bron:

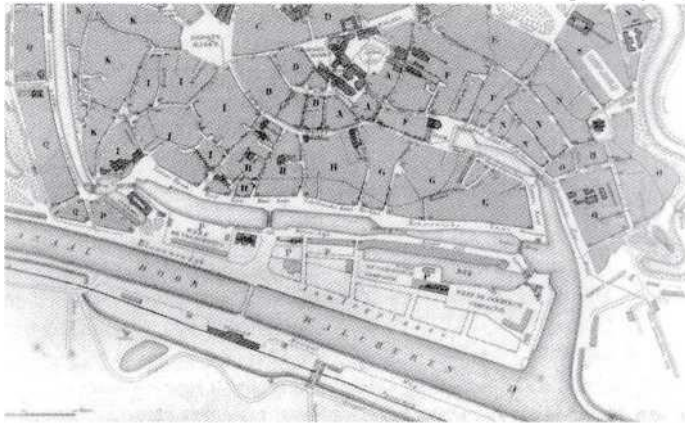
Uitgave van de Vereniging van Oud-Officieren van de Technische Dienst der Koninklijke Marine

Heeft u behoefte dit gehele boek nogmaals terug te zien?.... kijk dan even in de leesmap van uw website: www.tenanker.com

U vindt hem hier in een PDF bestand.

MIDDELBURGS DROOGDOK NA CA. 75 JAAR WEER DROOG

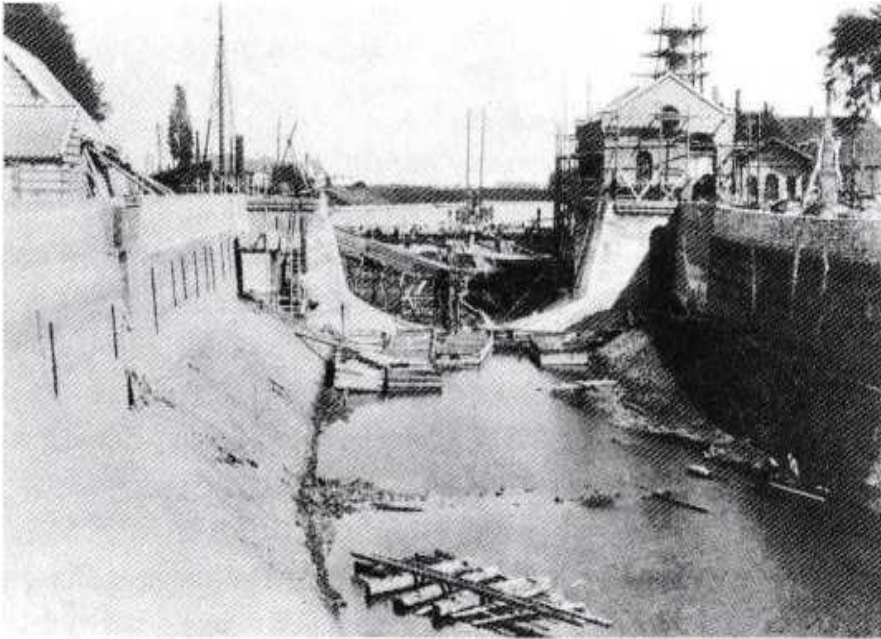
Door: Adrie Koppejan



Het is waar! De hoofdstad van Zeeland - Middelburg - heeft ooit, naast een aantal scheeps-werven, een heus droogdok gehad! Het dateert uit 1875 en werd niet specifiek gegraven of aangelegd, er werd een deel van de Middelburgse binnen-haven voor gebruikt. Men metselde de kademuren op, voorzag het van een dokvloer en maakte het afsluitbaar middels een „drijvende deur”, „schipdeur” of „bateau porte”. Hoogbejaarde Middelburgers *Middelburg in 1873. De voormalige werven zijn*

duidelijk kunnen over dit voormalige dok meepraten: in *te zien. Het „doodlopende” stukje haven* rechts zou het 1927 namelijk werd hier het laatste schip *dok worden waar het in dit verslag over* gaat. De bouw drooggezet! Wegens restauratiewerkzaamhe- *is nog niet begonnen, de dambrug ligt* er nog en de ba- den aan de muren werd het dok onlangs *teau-porte is nog niet aangebracht.* Weer leeggepompt, reden omdat – als echte Middelburger - op de voet te volgen, veel foto's te maken en voor de Wimpellezers in de geschiedenis te duiken. Thans is er helaas in deze voormalige VOC- stad geen enkele werf meer aanwezig, nog niet eens een fatsoenlijke jacht werf!

Middelburg: handels- en scheepsbouwstad



Middelburg, ca. 1875. De bouw of aanleg van het dok. Rechts: het pompgebouw met schoorsteen in aanbouw. In het midden: de bedding waarin de bateau-porte komt te liggen. Collectie Zeeuws Archief, Middelburg.

Middelburg, ca. 1875. Het pompgebouw met schoorsteen. Geheel links een gedenknaald van de opening van de „Nieuwe Haven” in 1917 (Het eerste deel van het kanaal dateert van 1917 en liep van Middelburg naar Veere). De originele bateau-porte is aangebracht. Op de achtergrond de Dwarskaai, op z'n Middelburgs het „Smalkaaitje”. Collectie Zeeuws Archief, Middelburg.



Vanwege de gunstige ligging van Middelburg bestond er van oudsher een levendige handel op Vlaanderen en de Oostzeelanden. Middelburg deed er alles aan om die handel en de daarmee gepaard gaande scheepsbouw en -reparaties naar zich toe te trekken en te behouden. Tussen 1532 en 1535 werd er zelfs een kanaal naar de Westerschelde gegraven om de stad voor de scheepvaart beter toegankelijk te maken. Het Havenkanaal, waarvan het tracé nog duidelijk in het landschap is te herkennen.

Na oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in 1602 werd Middelburg na Amsterdam de belangrijkste VOC-stad. Ook nam Middelburg - in 1620 - deel in de oprichting van de West-Indische Compagnie, het aandeel in de WIC was echter geringer dan dat in de VOC. Dan volgde er in 1720 nog de oprichting van de Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC), een bedrijf dat zich voornamelijk bezig hield met de vaart op Afrika en zich op den duur helemaal toelagde op de slavenhandel. Het spreekt vanzelf dat deze activiteiten de nodige scheeps- en reparatiewerven met zich mee brachten. De VOC bezat een werf tussen de huidige Loskade en de Kinderdijk en de WIC een werf westelijk hiervan, alleen een pakhuis

scheidde de beide werven. De MCC liet op haar beurt ten westen van de WIC een werf aanleggen.

De WIC staakte haar activiteiten al omstreeks 1747, de VOC werd opgeheven in 1798 en de MCC in 1807. De MCC werd in afgeslankte vorm als scheepswerf voortgezet. Vanaf 1747 werd de voormalige WIC- werf gehuurd en vervolgens aangekocht in 1803. En in 1818 kreeg de MCC ook - in erfpacht van de Gemeente - de beschikking over de voormalige VOC-werf. Aldus kreeg de MCC de VOC- en WIC- werven, inclusief de meeste opstallen, in bezit.

Aanleg Kanaal door Walcheren

Na de Franse Tijd (1795-1815) raakte Middelburg in verval. Trouwens de hele 19e eeuw was voor ons land - economisch gezien - een niet zo gunstige periode! Maar korting Willem I bracht hier verandering in. Hij was een man met visie en als een echte ondernemer, die alles zelf wil beslissen, drukte hij de aanleg van wegen en kanalen erdoor. Welvaart voor al zijn onderdanen was zijn devies! In 1817 werd er een kanaal geopend van Middelburg naar Veere. Een Gedenknaald ter herinnering aan de opening door korting Willem I staat er nog steeds. Het kanaal werd in de jaren zeventig van die eeuw doorgetrokken naar Vlissingen en in 1873, tegelijk met de in gebruikname van een nieuwe spoorlijn, geopend. Middelburg en Walcheren raakten uit hun isolement en de scheepvaart- activiteiten zouden, naar men hoopte, weer toenemen. De gedachte dat „Middelburg in vervlogen tijden na Amsterdam de belangrijkste VOC-stad was” droeg hier misschien ook wel aan bij.



Middelburg, jaren dertig. Rechtsonder de dokhaven, waaraan de voormalige werven van VOC en WIC gelegen waren. Geheel rechts het Prins Hendrikdok, de bateau-porte is nog niet door een brug vervangen. Foto via A.R. Koppejan.

„Middelburgs Welvaren”

Vanwege het doorgetrokken kanaal naar Vlissingen, kreeg de voormalige VOC-werf. nu in gebruik bij de MCC, met een lagere waterstand te maken, waardoor zij haar werfactiviteiten moest staken. In 1874

werden enige terreinen van de werf door de Rotterdamse reders Van Zeijlen & Decker van de MCC in erfpacht overgenomen. Een door hen nieuw op te richten werf kreeg de hoopvolle naam „Middelburg’ s Welvaren”. Kennelijk zagen deze Van Zeijlen en Decker dus brood in deze werf. Zij hadden hoge verwachtingen van de aanleg van het doorgetrokken kanaal; Middelburg was ineens beter bereikbaar geworden en dat zou zeker leiden tot een (her)hernieuwde expansie van scheepsbouw- en reparatiefaciliteiten, zo meenden zij. Tevens waren zij van plan eigen schepen vanuit Middelburg uit te reden. Zij waren ook van mening dat er een droogdok moest komen. (hun) schepen moesten compleet drooggezet kunnen worden om ze te kunnen „knippen en scheren”. Ode aan de heren Van Zeijlen en Decker: zij moeten ongetwijfeld ondernemers met visie, durf en lef geweest zijn om in het ingeslapen Middelburg een op moderne leest geschoeide werf en dok in te richten. Van de Gemeente Middelburg kregen zij een subsidie van f 50.000,- om in het dok te kunnen investeren.

De aanleg en constructie

Van een bestaande - duidelijk niet meer intensief gebruikte haven - werden de kaden verhoogd en versterkt middels een zware muur die, afhankelijk van het straatniveau rond het toekomstige dok, ongeveer een halve meter tot ruim een meter boven de straat of maaiveld uitstak. Op ongeveer een derde van de afstand, gerekend vanaf de ingang, lag over de voormalige haven nog een brug, de Dambrug, die moest worden weggehaald. En ter plaatse van die brug moest de kade rechtgetrokken worden. Het dok was uniek in Nederland, omdat het een zogenaamd

"opzettingsdroogdok" betref naar een ontwerp van J. Dirks, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat. Een „droog te zetten schip" kwam eerst in een bassin terecht. Dat bassin werd afgesloten en daarop werd het water zover omhoog gepompt dat het schip boven de dokvloer kwam te liggen! Wanneer het opgepompte water het juiste niveau had bereikt, kwam het schip via een tweede deur uiteindelijk in het feitelijke droogdok terecht. Dat was voorzien van de houten vloer, die er nog steeds in ligt. De tweede deur werd gesloten en het water uit het dok gepompt, terwijl men hoopte dat het schip precies op de dokblokken zou komen te staan. Die tweede deur of tussendeur was een z.g. valdeur. Hij was over de breedte scharnierend aan de onderkant en kon met kettingen worden neergelaten of opgehaald. De afsluiting van het dok plus bassin geschiedde door een drijvend lichaam, een z.g. „bateau-porte" of „schip- deur", een Franse vinding die in veel vaste droogdokken werd gebruikt. Aan de zuidzijde van het bassin, juist aan de buitenkant van de bateau-porte, werd een - inmiddels verdwenen - gebouw met schoorsteen en stoompompen neergezet. Een schoolvoorbeeld van een bateau-porte vinden we nog in het Jan Blankendok te Hellevoetsluis. Dit dok wordt thans geheel gerestaureerd. Omdat de Middelburgse bateau-porte al lang is verdwenen, ging ik naar Hellevoetsluis om nog wat detailfoto's te maken van zo'n bateau-porte of schipdeur.

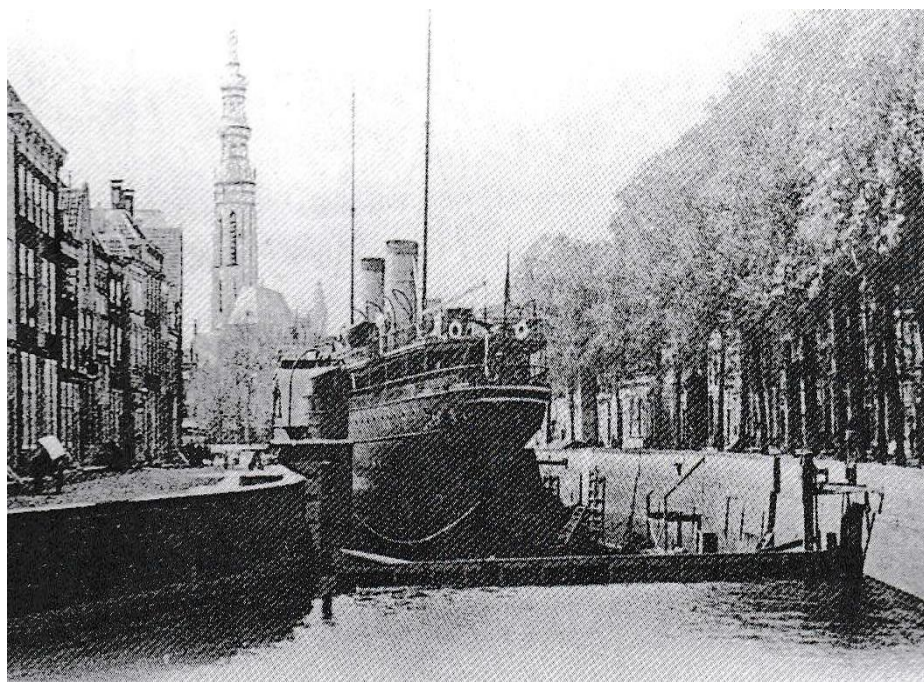


Middelburg, ca. 1900. Een stoomschip met hulpzeilvermogen (of andersom), wordt gedokt. Het is mij onbekend welk schip dit betreft.

Middelburg, ca. 1900. Een raderboot van de in 1875 opgerichte- Stoomvaart Maatschappij Zeeland, die veerdiensten onderhield tussen Vlissingen en Queensborough (nabij Sheerness). Waarschijnlijk betreft het hier één van de te Glasgow gebouwde raderboten „Prinses Marie" of „Prinses Elizabeth". De tussendeur, die het feitelijke droogdok afsloot, is hier goed zichtbaar. Foto's: via D. Brouwer, Middelburg.

De opening en daarna

De eerstesteenlegging was op 23 september 1875 en de officiële opening vond plaats op 30 juni 1876 met de inlating van het fregatschip „Minister Fransen van de Putte". Dit schip was èèn van de twaalf schepen in eigendom van „Van Ze - ijlen & Decker". Het dok werd Prins Hendrikdok genoemd, naar de jongere broer van Koning Willem III. Het dok had geen goede start; een aantal dagen



na opening liep het vol door lekkage! En ook de tussendeur bleek niet helemaal waterkerend te zijn. Grondverzakkingen en extra reparaties waren het gevolg. Uiteindelijk kon het dok pas op 12 mei 1877 opnieuw in dienst worden gesteld. Daarna was het dok - aanvankelijk - wel een succes. Eén van de topjaren was 1890, waarin men 33 schepen dokte. Het probleem van lekkage bleef echter altijd bestaan en er moest - tot opheffing van het dok in 1927 - voortdurend gepompt worden om het droog te houden als er een schip in lag.

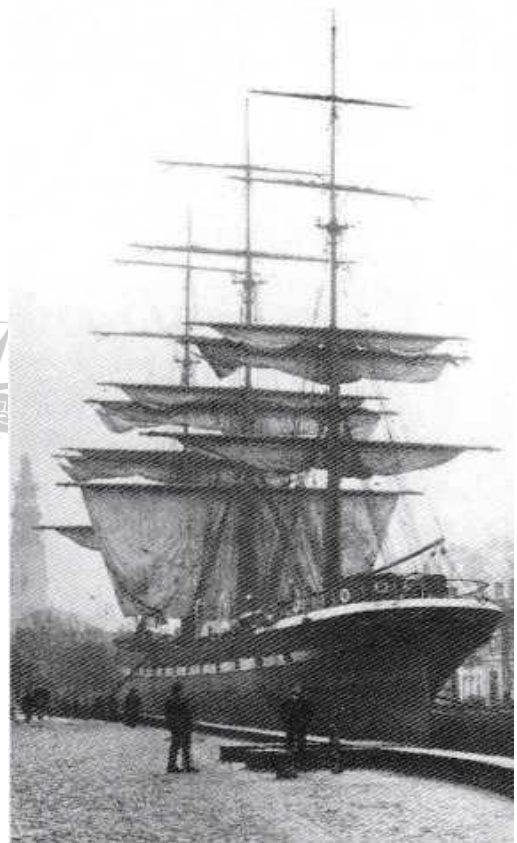


Middelburg, 1927. De door de KMS gebouwde torpedojager „De Ruyter” wordt hier als laatste gedokt. Het schip kwam net nieuw van de werf en waarschijnlijk betreft het hier een laatste onder water schilderbeurt. Later kreeg het de naam „Van Ghent”. De jager ging in 1942 in Indische Wateren verloren. Meteen lengte van 113 m was het één van de langste schepen ooit hier gedokt. Collectie Schelde Archief, Vlissingen.

Middelburg, 1906. Het Britse driemast-volschip „Cromartyshire” uit Liverpool wordt hier gedokt. Collectie Schelde Archief, Vlissingen.

De restauratie

Anno 2003 was de dokmuur op vele plaatsen gescheurd, verzakt en op sommige plaatsen van een enorme „muurvegetatie” voorzien. Een opknapbeurt was dus wel op zijn plaats. Voorjaar 2003 werd de restauratie van de dokmuren aanbesteed aan aannemer Verstraaten te Hansweert. Er werden een paar zolderschuiten in gevaren, om daar vanaf te kunnen werken. Eind januari 2003 werd er bij de huidige Beatrixbrug een damwand geslagen om het waterpeil te kunnen beheersen. Aanvankelijk werd het waterpeil maar een meter of twee verlaagd, maar gedurende enige weken heeft het dok toch vrijwel drooggestaan en stond er maar een voetje water op de voormalige dokvloer. Na inspecties bleek dat de muren er slechter aan toe waren dan aanvankelijk werd gedacht, zodat ook de restauratie langer duurde. Na drooglegging werden de voormalige houten vloer en dok- blokken goed zichtbaar. En een troep dat daar in lag! Alleen de grotere stukken, waaronder veel fietsen en winkelwagentjes, werden er uitgehaald. Het is de bedoeling dat het (vervuilde) slib, middels een drijvende zuiger, er nog wordt uitgehaald. Geheel aan het eind van het dok bevindt zich nog een ingemetselde gedenksteen die herinnert aan de eerstesteenlegging. De steen zelf is groot genoeg, maar dermate ver uit het gezichtsveld gelegen dat het opschrift nauwelijks leesbaar is. En duidelijk heeft hier de tand destijds haar in-





vloed laten gelden. Door op een werkponon te klimmen kon ik eindelijk de tekst lezen. Volgens een uitvoerder zou ook de steen nog een restauratiebeurt krijgen. (Zo niet, ga ik er zelf wel met een hoge- drukreiniger langs en geef ik de letters een keurig goudverfje.)

DE EERSTE STEEN GELEGD
door
WILLEM LODEWIJK van LEEUWEN
en

CORNELIS de DECKER Jzn
23 September 1875.

Een ooggetuige

Om dit verslag nog aantrekkelijker te maken vond ik dat er nog een stukje „oral history” bij moest van een Middelburger die zijn hele leven in de buurt van het dok heeft gewoond (en nog woont). De Middelburgse kunstenaar Han Reijnhout (1939) weet zich het volgende te herinneren: „Die tussendeur werd in de oorlog 40-45 weer aangebracht als „waterhouder”. Het was in die tijd eb en vloed en deze tussendeur hield het water vast en dat was bedoeld als bluswater voor de stad. Ook herinner ik me dat er in de oorlog twee PSD-veerboten in werden gevaren. De één was gloednieuw en de ander een uitgebrand wrak. Om deze schepen er in te krijgen, moest de toen nieuwe Beatrixbrug doorgebrand en er uit gehaald worden. Ook kan ik me herinneren dat die boten van de nodige schutkleuren werden voorzien. Het moesten huizen voorstellen. Maar dit heeft maar een maand geduurd, toen werden ze weer grijs geschilderd. Over de bateau-porte nog het volgende: jarenlang heeft deze aan de Loskade gelegen om te dienen als opslag voor oud ijzer en schroot, totdat het zelf tot schroot werd verwerkt. Mijn moeder wist me te vertellen dat wanneer er een schip gedokt werd het water over de dok-

muren liep. Die overlast kon zo erg zijn dat de bewoners rondom het dok hun voordeuren met klei moesten dichtstoppen!”

1 April

Han: „Uit overlevering, via mijn moeder nog het volgende: de schoorsteen van het stoomgemaal zou een keer opgeblazen worden! Het was zwart van de mensen en toevallig passeerde er die dag ook een groep marinemensen in gelid van Vlissingen op weg naar Veere. Iedereen dacht „nu gaat het gebeuren”, maar er gebeurde niets. Dat opblazen bleek een één aprilgrap te zijn geweest.”



Middelburg, april 2003. Na ca. 75 jaar is het droogdok weer echt droog. Puin, veel fietsen enz. markeren de oude houten dokvloer. Duidelijk te zien zijn de voormalige dokblokken, waarop ontelbare schepen hebben gestaan. Uniek, ons Middelburgs dok is weer eens droog! In 1927 werd hier het laatste schip droog-gezet. Dat is ongeveer 75 jaar geleden! Vandaar de titel van dit verslag! Foto A.R. Koppejan, Middelburg.

Middelburg, voorjaar 2003. Men is hier volop bezig met de restauratie van de muren. Foto A.R. Koppejan, Middelburg.



DE Blauwe Wimpel

Bron: dec. 2003

De ondergang van het VOC-schip Amsterdam (1749)

De reis die **gedoemd was om te mislukken**

Auteur: **Marleen Manneke**



Wrak het VOC-schip Amsterdam (CC0 - Dr-Mx – wiki)

De aanhouder wint, behalve Willem Klump; kapitein van VOC-schip 'Amsterdam'. Poging na poging deed hij om het schip veilig over de Noordzee te loodsen op weg naar Azië. Het mocht niet baten. Het originele spiegelretourschip strandde al op 26 januari 1749 ten zuidoosten van Engeland. Een inkijkje in een reis die keer op keer mislukte.

Niemand wilde mee

Jongens stonden niet in de rij om een plekje te ronselen aan boord van de Amsterdam. Het merendeel van de bemanning kwam om die reden ook vaak uit het buitenland. Je kreeg de absolute garantie dat je negen maanden moest afzien, tegen een zeer matig loon. Een plek aan boord van een VOC-schip was je allerlaatste keuze als je toekomst niet in de sterren geschreven stond. De uiteindelijke bemanning van de Amsterdam kwam uit de onderlaag van de samenleving en was vaak al zwak of zelfs ziek. Sommige stierven zelfs al op de korte reis van Amsterdam naar Texel, voordat het schip het ruime sop naar de Oost zou kiezen.

De crew was zeeziek

Toen de uit Letland afkomstige Willem Klump kapitein werd van de Amsterdam had hij al de nodige ervaring. Hij kreeg op zijn dertigste voor het eerst het gezag over een Oost-Indiëvaarder waar hij ruim anderhalf jaar mee onderweg was. Zijn bemanning daarentegen, had niet tot nauwelijks ervaring op zee. Het gevolg: het overgrote deel van de crew raakte na vertrek van

Texel hartstikke zeeziek. Gemiddeld heeft iemand een weekje nodig om zijn lichaam te laten wennen aan het ritme van de zee. Maar al binnen die tijd kwam het schip voor de kust van Engeland in een zware storm terecht, waar juist alle hens aan dek nodig waren.



Replica van het VOC-schip Amsterdam (Scheepvaartmuseum)

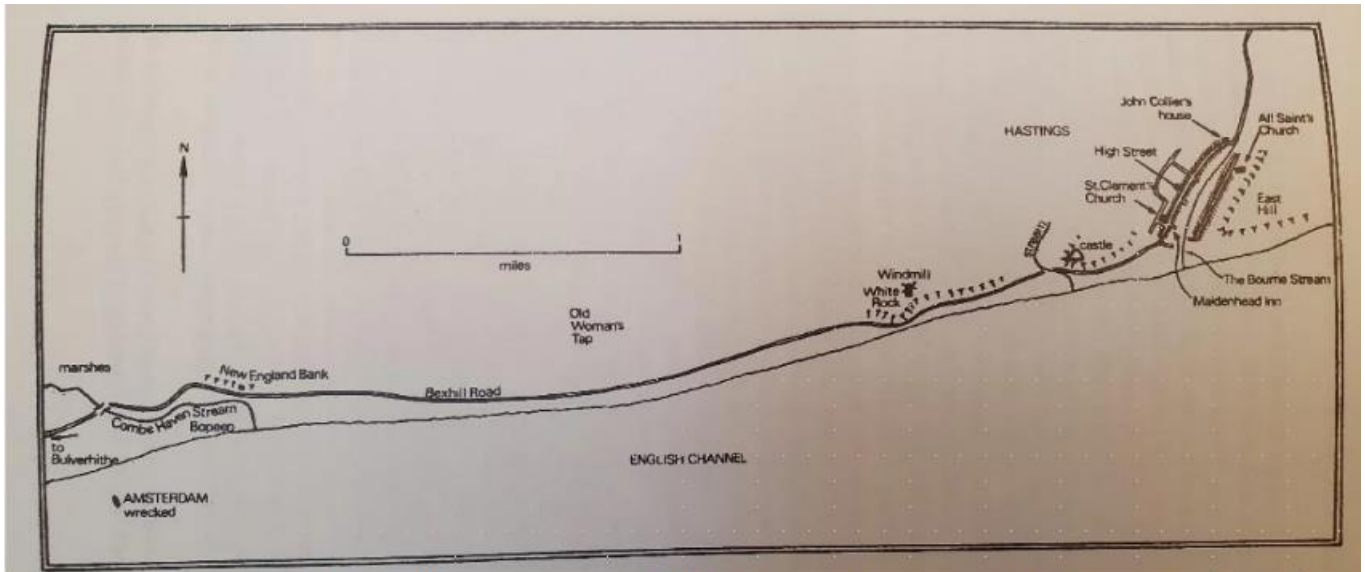
Mislukte poging

Niemand gaat voor zijn lol in de Nederlandse winter de zee op. Maar kapitein Klump prees zichzelf toch gelukkig: op 15 november 1749 waaide er opeens een oostenwind, daar waar de gangbare wind in Nederland zuidwest is. De wind was weliswaar koud, maar kwam uit de perfecte richting voor een dwars getuigd schip dat graag de wind van achteren in de zeilen krijgt. Ze vertrokken vanaf Texel, maar het was ze niet gegund: de wind draaide en al snel moest het schip voor anker. Vier dagen lang lag het schip in extreme kou te stuiteren op de golven, alvorens het terugkeerde naar Texel. De eerste poging om naar Azië te varen, was mislukt. Later zou blijken dat poging twee ook zou mislukken. Zou driemaal hier ook scheepsrecht zijn?

Een drijvende doodskist

Het zat Klump en zijn mannen niet mee. Bij de poging die daarop volgde kwam het schip wederom in zwaar weer terecht. Het ging niet goed aan boord, de bemanning stierf bij bosjes. Een dag of drie voordat het schip strandde, stierven er vijf man per dag. Van uitputting, ziekte en kou. Een van de ergste dingen die aan boord kunnen gebeuren gebeurde: het roer brak af op een ondiepte. Het schip was stuurloos en Klump werd weer gedwongen tot ankeren. Hij koos voor Pevensay Bay, een baai in het zuidoosten van Engeland die reeds genoemd werd in de *'Zeefakkel'*, het werk dat werd gezien als het zeilinstructieboek van de VOC. De stemming aan boord sloeg om en de bemanning had steeds minder vertrouwen in hun kapitein.

De mannen eisten dat het schip van het anker af zou gaan en dat zou worden geprobeerd om de wal te bereiken.



Het wrak van de Amsterdam ligt zo'n 6 km ten Westen van het Engelse Hastings. Beeld uit 'The wreck of the Amsterdam. Peter Marsden'.

Plunderingen

Klump moest een beslissing nemen om verlies van het schip en lading te voorkomen. Hij besloot om te proberen om het schip –zonder roer- op een zandbank te laten lopen. Met zijn ervaring als zeeman, een beetje geluk en de juiste golfrichting slaagde zijn plan. Niemand liet het leven door de schipbreuk zelf. Met laag water was het zelfs mogelijk om bij het vaste land te komen. Toch moesten er nog tientallen levenloze lichamen van boord worden gehaald. De rest kwam ook niet soepel van boord: het merendeel van de bemanning was dronken van de gestolen jenever die ze hadden genuttigd tijdens het ankeren. Het verhaal gaat dat de bewoners uit het dorp Hastings naar het strand kwamen, omdat ze aan wal het lallen van de dronken bemanning hoorden. De toeschouwers zagen de dronkenmannen het schip verlaten.

Het omgekeerde gebeurde ook: mensen probeerden áán boord te komen. Er waren veel goederen van waarde aan boord van de Amsterdam, om producten in Azië mee te kunnen inkopen. Los van goederen, lag er ook aanzienlijk veel zilver onderdek. In alle chaos verdween een kist met zilver, maar die werd na een aantal dagen teruggevonden. De drankvoorraad moest het ook ontgelden; alles wat los en vast zat werd van boord gesleurd voordat het wrak door militairen bewaakt werd. De VOC was niet de enige die geïnvesteerd had in de reis: ook particulieren hadden geld meegegeven aan Klump in de hoop er iets aan te verdienen. Enkele weken na de stranding was het schip met hoogwater al bijna niet meer zichtbaar: het zware schip vond al snel zijn weg in een dikke laag klei waar het nog verder in afzonk.

In 1984 zijn er tijdens een grote opgraving nog duizenden objecten uit het achterschip gehaald. Meer dan tweehonderd jaar later werden verschillende curiositeiten van de archeologische site gehaald en opgenomen in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. Men vermoedt dat er in andere delen van het wrak nog steeds objecten liggen. Het wrak was – en is – een attractie waar tot op de dag van vandaag nog steeds activiteiten omheen worden georganiseerd, tot strandwandelingen aan toe. Een paar dagen per jaar, bij zeer laag water, zijn de restanten van het wrak nog zichtbaar.

En kapitein Klump? Die werd ondanks alles wel gezien als een waardig zeeman. De bewuste stranding werd gezien als prestatie waarbij de kapitein had gezorgd voor het beperken van nog meer drama. Hij kreeg in 1750 weer het gezag over een Oost-Indiëvaarder: de **Ruykestein**.



Opgraving van de Amsterdam in 1984. Fotograaf: E. Klusman. Collectie Het Scheepvaartmuseum.

Hiermee bereikte hij binnen acht maanden succesvol Batavia. In het geval van Klump was dus niet drie, maar vier keer scheepsrecht.

Bron: 4/2023

HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE



Opgraving van de Amsterdam in 1984. Fotograaf: E. Klusman. Collectie Het Scheepvaartmuseum.

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE

(DEEL 6)

Nederland heeft meer mijnenvegers dan oorlogsbodems van andere typen, wel een aanwijzing hoe belangrijk de mijnenoorlog is voor een kust als de onze en eveneens een bewijs dat Nederland, koste wat het kost, zijn havens in een oorlog open wenst te houden.

Mijnenvegers zijn er van de uitvinding van de zeemijn af. Het waren in de aanvang eenvoudige schepen, die niet anders te doen hadden en thans nog hebben dan mijnevelden op te sporen en te vernietigen.

Dit was simpel in een tijd dat er op zee geen andere mijnen werden gebruikt dan de stekelige, van stoothoorns voorziene en met springlading gevulde stalen bollen, die netjes aan een anker even onder de wateroppervlakte waren vastgelegd en ontploften als er een schip tegen voer. Zij konden met paravanen worden losgesneden, kwamen bovendrijven en konden daarna tot ontploffing worden gebracht door een paar schoten.



Zoals echter alles in de zeeoorlog veranderde, werd ook de mijnenoorlog aanmerkelijk gewijzigd. De Duitsers gebruikten reeds in het begin van de laatste oorlog magnetische mijnen, die uit vliegtuigen werden geworpen, op de bodem daalden en ontploften als er een schip over voer. Men construeerde klokken, die een mijn eerst activeerden als er een bepaald, steeds wisselend aantal schepen was gepasseerd zodat men een met mijnen vergiftigd, vaarwater mijnevrij dacht en er schepen explodeerden op plaatsen waar men zeker wist de mijnen te hebben geruimd. Er kwamen accoustische mijnen die reageerden op het geluid van een scheepsschroef.



En de moderne mijnenveger moest worden aangepast aan de moderne mijn. Zij werd een kostbaar zeer gespecialiseerd oorlogsschip, helemaal gebouwd voor het zeegebied waarin zij moest opereren. Voor onze kust betekende dat een niet al te grote waterverplaatsing teneinde tussen de banken te kunnen varen, een zeer goede zeewaardigheid om bij slecht weer en in de branding de operaties niet te moeten staken en ten slotte vooral ongevoeligheid voor moderne mijnen om zelf niet het slachtoffer te worden van de dreigende sluipmoordenaars, die moesten worden opgeruimd. Een schaaap met vijf poten dus. Ten slotte moest de mijnenveger van nu worden uitgerust met allerlei nieuwe apparatuur ter opsporing en vernietiging van al dit „springtuig”: ook de mijnenoorlog trad in het automatische en mechanische stadium.

Grootte en zeewaardigheid van de mijnenveger werden specifieke scheepsbouwersproblemen, die zodanig werden opgelost, dat Nederlandse kustmijnenvegers rustig de Atlantische Oceaan konden oversteken en dit ook herhaalde malen deden.

De ongevoeligheid voor mijnen leverde andere hoofdbrekens. De romp moest van hout worden gebouwd en vele werven die weliswaar in de zeiltijd een ruime ervaring op dit gebied hadden maar thans reeds generaties lang niet anders meer bouwen dan stalen schepen moesten op het oude handwerk terugschakelen.

Teneinde voldoende sterkte te krijgen werd de huid gedubbeld. Spanten, bovenbouw, dekken, enz. zijn thans van aluminium, een materiaal dat geheel nieuw is in de scheepsbouw en bijzondere eisen stelt aan degene die er mede moet werken. Ook de motoren zijn van a-magnetische legeringen gebouwd.

In de mijnenvegerbouw heeft men internationaal de handen ineen geslagen. Een standaardmijnenveger voor alle westelijke strijdkrachten werd ontworpen die met modificaties ter aanpassing aan de plaatselijke omstandigheden in alle bij de Noordatlantische verdragsorganisatie aangesloten landen werd ingevoerd. De grondmijn maakte het ook mogelijk dieper water voor b.v. onderzeeboten onbruikbaar te maken. Noodzakelijk werd dus voor operaties op hoge zee een z.g. oceaanomijnenveger, die voor wat betreft bouw en inrichting met de kustmijnenveger overeenkomt doch groter is. In Nederland moeten wij bovendien rekening houden met uit vliegtuigen afgeworpen mijnen in binnenwateren en binnen de zeegaten waar zelfs de kustmijnenvegers niet meer kunnen optreden. Hiervoor zijn ondiepwatermijnenvegers, z.g. inshore sweepers, noodzakelijk. Ook deze komen overeen met de vorige typen doch zij zijn uiteraard kleiner. Zoals begrijpelijk speelt ook bij het ruimen van mijnen de electronica weer een rol, evenals bij alle maritieme operaties. De Nederlandse mijnenvegers zijn, zoals men kan verwachten, hoogst modern en voorzien van de nieuwste apparatuur.



* * *

Het is niet, zoals velen menen, dat de Marineluchtvaartdienst een geheel apart instituut vormt, dat slechts zijdelings iets met de varende vloot uitstaande heeft en dat, althans volgens sommigen, beter zou kunnen worden opgenomen in de Koninklijke Inchnacht.

Nee, voor de marineman hebben onderzeeboot, bovenwaterschip en maritiem vliegtuig eenzelfde operationele taak, welke door de een onder water, door de ander op het zeeoppervlak en door de derde boven het water wordt uitgevoerd.

De marineluchtvaartdienst kent niet de tactische of strategische luchtoperaties, grondsteun en al die andere termen, die voor de militair van de Koninklijke luchtmacht gemeengoed zijn.

We zien het ook in de personeelsopbouw: men zal op het Koninklijk instituut voor de marine te Willemsoord vergeefs naar adelporsten voor de vliegdiens zoeken.

De toekomstige marinevlieger begint een opleiding te volgen tot zeeofficier. Heeft hij die achter de rug, weet hij wat een schip is en wat voor operaties hij met een schip kan doen, dan kan hij een vliegeropleiding volgen. Is hij daarmee gereed dan is hij geen officiervlieger doch een zeeofficier met een vliegbrevet, d.w.z. een zeeofficier die zich specialistische kennis heeft verworven, evenals b.v. een zeeofficier van de onderzeedienst of van de mijnendienst.

Dit is belangrijk want een maritiem vliegtuig opereert evenals welke andere marine-eenheid ook in verband met andere vlooteenheden. Het kan tezamen met jagers en konvoiers deel uitmaken van een konvoibeveiligingssmaldeel. Of het hierbij opereert vanuit de wal of vanaf een vliegekampschip doet weinig ter zake en is slechts een kwestie van afstand en actieradius. Het kan met onderzeeboot jagers of kruisers optreden tegen onderzeeboten of raiders. Het kan als gevechtsvliegtuig deelnemen aan een zeeslag of een verband helpen beveiligen tegen vijandelijke vliegtuigen.

Alle zijn dit taken die een schip evenzo uitvoert en het verschil in de wijze van uitvoering wordt dus alleen bepaald door het milieu waarin de desbetreffende eenheid zich beweegt. Een

onderzeeboot opereert anders dan een bovenwaterschip en een vliegtuig treedt wederom anders op. Maar aan de wezenlijke overeenkomst in taak en bestemming doet dit weinig toe of af.

De Koninklijke marine beschikt over gevechtsvliegtuigen, verkenningsvliegtuigen, onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen en opleidingstoestellen.

De gevechtsvliegtuigen behoren thuis aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman en dienen in de eerste plaats voor beveiliging van schepen tegen aanvallen van vijandelijke vliegtuigen.



Verkenningsvliegtuigen zijn ogen en oren van de vloot en vullen dus radar en onderzeebootopsporingsapparatuur aan.

Onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen dienen ter vernietiging van onderzeeboten. Behalve de opleidingstoestellen heeft Nederland verder nog enkele vliegtuigen voor allerlei karweitjes, zoals helicopters, amphibies, enz.

Tot voor kort waren de gevechtsvliegtuigen schroef jagers. Deze worden vervangen door straaljagers, waarmee dus de verbouwing van Hr. Ms. Karel Doorman verband houdt.

Voor onderzeebootverkenning en onderzeebootbestrijding beschikt Nederland over de Grumman Avenger en over het zeer moderne Lockheed „Neptune” lange-afstands patrouille vliegtuig, dat de functie van onderzeebootverkenner en onderzeebootbestrijdingsvliegtuig verenigt. Dit laatste type heeft een bijzonder grote actieradius en opereert vanuit walbases.

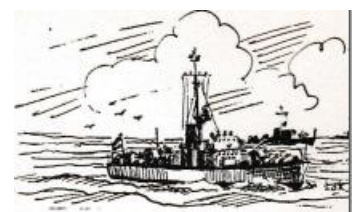
* * *

Zoals deze uiteenzetting over de Koninklijke marine aantoont, heeft Nederland niet alleen een waardevolle vloot die geldt als de modernste ter wereld, doch Nederland is ook ten volle vertegenwoordigd in de toporganen van de Noordatlantische verdragsorganisatie hetgeen wil zeggen dat Nederlandse stafofficieren in tijd van oorlog niet alleen met Nederlandse schepen opereren maar ook bemoeienis hebben met alle operaties, waarbij zeemachten van Noordatlantische landen zijn betrokken.

Dat in de Noordatlantische verdragsorganisatie deze positie niet alleen volledig wordt erkend maar dat men haar ook waardeert, blijkt alleen reeds hieruit dat de Verenigde Staten via het programma van de wederzijdse hulpverlening een zeer groot deel van de Nederlandse vlootopbouw voor hun rekening namen.

Een groot aantal reeds bestaande mijnenvegers, konvooiers, patrouillevaartuigen en maritieme vliegtuigen werd aan Nederland overgedragen of werd onmiddellijk na aanbouw in de Verenigde Staten aan Nederland ten geschenke gegeven. Andere schepen en vliegtuigen werden ten behoeve van de Nederlandse vloot voor Amerikaanse rekening in Nederland of elders in Europa gebouwd.

Dit programma van hulpverlening is wederzijds hetgeen wil zeggen dat Nederland ook iets heeft aan te bieden behalve de maritieme kracht. Nederlands bijdrage ligt op industrieel terrein, voornamelijk op elektronisch gebied en op het gebied van bewapening. In afwachting van de vier nieuwe onderzeeboten, die ten behoeve van de Koninklijke marine te Rotterdam in aanbouw zijn, kreeg Nederland van de Verenigde Staten twee moderne geheel gestroomlijnde boten in bruikleen teneinde de bemanningen vast op te leiden op modern onderzeebootmaterieel.



Met dit alles is de maritieme kracht van Nederland voldoende aangetoond. Of het aantal Nederlandse oorlogsbodems voldoende is om tegemoet te kunnen komen aan de eisen welke Nederlands nationale en internationale verplichtingen — welke laatste evengoed nationale verplichtingen zijn! — op maritiem defensiegebied stellen, is een vraag voor de deskundigen. Voor de lieden die beweren dat dit alles overbodig is, dat wij onze maritieme verdediging op de oceanen best kunnen overlaten aan onze verdragspartners en die vergelijkingen willen treffen met andere landen van overeenkomstige grootte die een kleinere zeemacht hebben, kunnen wij slechts wijzen op het feit dat geen van de andere met ons land in grootte overeenkomende landen gelegen is aan de mond van de grote Europese rivieren en dus aan de poort van Europa. Zonder een behoorlijke maritieme kracht is Nederland een bufferstaat tussen de grote wereldmachten en wat dat betekent is in de wereldgeschiedenis maar al te goed bekend.

Concentratie van onze maritieme verdediging op onze eigen kust betekent het overlaten van alles wat voor de verdediging van ons land noodzakelijk is aan ieder die zich te eigen bate daarmee wenst in te laten. Ik geloof niet, dat ge een dergelijke toestand aantrekkelijk zoudt vinden. Ook wij hebben in onze geschiedenis het „bij u, over u en zonder u” medegemaakt. Neen, onze deelname aan het Noordatlantische verdrag dient positief te zijn door een militaire daad en niet negatief in de verwachting dat anderen onze boontjes wel zullen doppen. Zeker, zij zullen dit doen: de ligging van ons land maakt het noodzakelijk dat die boontjes zullen worden gedopt. Maar zij zullen dit doen op een wijze die met hun eigen belangen en wensen overeenkomt en niet met onze nationale belangen, de belangen van u en van mij.

Natuurlijk is een vloot altijd een compromis, waarbij altijd de behoefte aan meer en beter blijft bestaan. Wij vinden een tweede vliegkampschip tenminste even aantrekkelijk als degenen die in de volksvertegenwoordiging of in schrifturen daarvoor ijveren. Wij willen meer jagers, meer kruisers, om positiever onze stem te doen horen op de oceaan, om beter te kunnen opkomen voor de Nederlandse belangen, waar ook ter wereld. Maar behalve door de behoefte wordt onze vloot ook nog bepaald door de mogelijkheden welke de schatkist biedt en door de personeelssituatie. Is het verantwoord nog meer geld uit te geven dan thans geschiedt voor onze vloot, waar deze uitgaven

altijd ten koste moeten gaan van andere terreinen van staatshuishouding? Een vloot moet een minimum vormen waarmee op verantwoorde wijze is voldaan aan de eisen die ons nationale belang en de geografische ligging van ons grondgebied stellen. De op ons genomen verplichtingen tegenover de Noordatlantische gemeenschap vormen hiervan een onderdeel. Niemand zal toch verwachten dat Nederland zo altruïstisch is belangeloos geld uit te geven voor anderen. Neen, onze deelname aan het Noordatlantische Verdrag is harde noodzaak en een nationaal belang van de eerste orde.

Alles wat boven het verantwoorde minimum aan defensiegelden wordt besteed is luxe, overbodige luxe en leidt tot onverantwoord militarisme.

Is het voorts mogelijk een grotere vloot volledig te bemannen en het personeel daarvoor op te leiden. De tijd is voorbij dat een zeeman eenvoudig zeeman was en van zijn zeevader het matrozenhandwerk leerde.

De vloot die Nederland thans onderhoudt, is een verantwoord minimum en met zekerheid is te zeggen, dat zij zo goed mogelijk voldoet aan de behoefte, welke Nederland op maritiem gebied



heeft en dat zij in overeenstemming is met datgene, wat Nederland voor het bouwen en onderhouden van een zeegaande vloot kan opbrengen.

Bron: 1957



Wordt vervolgd

Edje de Graaf verkopen

Het was in Caracas Venezuela dat het plan opgevat werd om met de zeewacht divisie C op stap te gaan naar Colonia Tovar. Maar eerst wat meer over deze plaats in 1843, stichtte een groep Duitse en Nederlandse immigranten onder leiding van **Agustín Codazzi en Alexander Benitz** Colonia Tovar, een van de meest bijzondere plaatsen in Venezuela, gelegen in de bergen van de centrale kust van de staat Aragua.

Deze nederzetting, gelegen op slechts 42 km ten westen van Caracas en op een hoogte van 1.790 meter boven de zeespiegel, was georganiseerd rond koffieproductie en nam de achternaam aan van zijn donor Manuel Felipe Tovar.

Het is toegankelijk via de Carayaca-weg in de staat Vargas, via de weg El Jarillo in de staat Miranda en via La Victoria in de staat Aragua.

De Tovar-kolonie grenst aan het pico Codazzi natuurmonument en zeer dicht bij het Henri Pittier National Park, dus het heeft een rijke fauna en flora, met de nadruk op de orchideeën. Het bergklimaat in harmonie met een architecturale en stedelijke infrastructuur van Duitse referentie, zijn gastronomie, dansen en andere traditionele voorstellingen, evenals de rijkdom van de bodems voor de teelt van rijk fruit en een gevarieerd assortiment groenten, hebben het bij presidentieel decreet van 1964 tot een "gebied van toeristisch belang" gemaakt.

De Colonia Tovar werd opgericht als een gesloten gemeenschap die zijn Noords-Alpiene gebruiken behoudt, in de loop der jaren is er enige rassenvermenging geweest, hoewel de inwoners proberen de eigenaardigheid te behouden op het gebied van kleding, eten, dansen, ambachten, luthierij, traditioneel brouwen en taal.

De keuken van de Colonia Tovar wordt bepaald door zijn Duitse oorsprong. In kleine populaire restaurants zijn beroemde desserts van de Colonia, zoals strudels, gugelhupf, cakes en churros en/of aardbeien met room, de traditionele Kaiserschmarrn, Germknödel, Apfelstrudel en Schwarzwälder Kirschtorte, in het Engels bekend zoals Zwarte Woud-cake, samen met charcuterie en specialiteiten waaronder de beroemde Duitse worsten. Ook kenmerkend voor de keuken van de Colonia Tovar is het lokale bier.

Men zegt dat na WO2 menig Nazi hier een toevluchtoord gevonden heeft. Of dit waar is weet ik niet. Wat wel opviel was dat het gebied door militaire straatposten gecontroleerd werd op wie er naar binnen wilde en overal zag je hekwerken die de huizen afschermden van de buitenwereld.



**Tja Ed de Graaf verpatsen
maar dan moet ik Ed
natuurlijk wel even
voorstellen**

Het was op een
maandagmorgen dat ik in
de buurt van de Technische
Centrale (TC) werd
aangesproken door een
jongeman met een
plunjezak op zijn schouder,
zag gelijk dat het een
machinist der derde klasse
was . “Sergeant mag ik u

wat vragen” Ja zeg het maar “kunt u mij vertellen waar de slaapverblijven van de
machinisten zijn ?

-Ja natuurlijk jongen-, en ik wees hem de weg hoe te lopen.

Ik wist dat ik een nieuwe machinist op mijn zeewacht divisie zou krijgen en ik denk, dit is hem
en hij heet Ed de Graaf . Lijkt mij een goeie knul Ed kwam inderdaad op mijn divisie lopen en
groeide uit tot een van de beste machinisten die ik ooit beleefd heb

Nu was ik altijd streng in de TC en verlangde nogal wat van de korporaal en de jongens die bij
mij de wacht liepen. Ik bracht ze alles bij wat nodig was om een bedrijf goed te kunnen runnen
en dan is een half woord genoeg dat ze je begrijpen als er wat moet gebeuren Ed deed bij mij
ook zijn examens in de hut van de OGHTD om eerste klas te worden (daar zit nog een verhaal
aan vast de Sergeant Kaauw versus de LTZ2OC Borra, liep allemaal goed af maar dat leest u
later)

Maar goed Saja , Kpl Paul Jansen en Ed met nog 2 jongens van de divisie taxi gehuurd en
habla habla Colonia Tovar na een stevige rit kwamen wij via een wegcontrole aan in Colonia
Tovar. Praatje maken met de militaire bewaking daar. Ed zat effe een sjekkie te draaien en
bood de bewaking ook aan om dit te doen, Er werd zeer argwanend gekeken, waren wij
drugsrokers??? Paul legde uit dat ik sigaretten waren, wel in het allerberooerdste Spaans wat ik
ooit gehoord heb maar afijn Sigaretto Barca Hollanda en Barca de Guere Hollandesa
Ja we konden doorrijden maar wat had Paul nu lopen lispelen..... geen idee Hollanda en
Hollandesa 2 landen????

Nou je waande je in Beieren en dat moest natuurlijk even goed bekeken worden .

Echt ongelofelijk , midden tussen de tropische bomen en planten een stukje onvervalst
Duitsland . Van al dat djalang kakki wordt je natuurlijk hogerig en dorstig dus op naar een
restaurantje om wat te gaan eten Nou ja restaurantje, meer een enorme ruimte met tafels-
stoelen- grote teek en heel veel Duits antiek Maar wel heel gezellig, de menukaart bestudeerd
en op zijn Duits stonden de gerechten vermeld o.a. Sauerkraut mit bratkartoffelen und Schweine
haxe Nou dat leek mij wel wat EN natuurlijk een DUITTS biertje erbij , een hefebier trube Was
een best portie maar je hebt trek en je buffelt dit met gemak weg . In alle rust even het antiek
allemaal bewonderd en toen weer de broeiende hitte in . Buiten gekomen stond er een Pick Up
met allemaal hele mooie Venezolaanse dames.

Edje stond zo een beetje geïnteresseerd te kijken (ja wie niet, wij allemaal natuurlijk) Ik zeg zo in het Engels tegen de dames of ze die jongeman soms wilden hebben en mijn vinger priemde naar Edje . Nou daar zagen ze wel brood in

Wij de grootse lol en troonden Ed richting de dames MAAR dat zag Edje niet zitten, het ware er een paar teveel. Edje werkte zich los en stootte de andere kant op richting veilige taxi . Overreden had geen zin nee nee dit was teveel van het goede. Uit pure armoede hebben wij Ed maar weer meegenomen aan boord.



Foto: onze Marine vloot!

REISVERSLAG VAN Hr. Ms. WOENDI,
SORONG—DEN HELDER,
1 JUNI TOT 12 AUGUSTUS 1952.

Commandant: eerste klasse KMROV A. van Altena.

Nautisch gedeelte.

Vertrek uit Hollandia 1 Juni 1952. Op 6 Juni om 10.30 uur vertrek uit Sorong. Koers naar Singapore via Straat Sagewin, Straat Salear en Straat Karimata. Fraai weer met Oostelijke wind, kracht 1 tot 3. Van Straat Karimata tot Singapore sterke West-Noordwestelijke stroom. Aankomst te Singapore op 16 Juni om 09.00 uur.

Naar Colombo werd gekoerst via Straat Malakka en de Bengalen Passage. In Straat Malakka stond een Westelijke tot Zuidwestelijke moessonwind door, die onder invloed van een depressie in de Golf van Bengalen sterker was dan normaal. Een stroom om de Oost werd ondervonden van ongeveer 1 ½ zeemijl per uur.

Na Sabang was het weer aanvankelijk goed; de wind (kracht 3 tot 4) en de zee gingen Zuidwestelijk. Op 24 Juni werd de wind West-Zuidwest tot West met kracht 6 tot 7 en de zee schoot aan. Het schip begon zwaar op de zee te slaan en maakte daarbij een zodanige zwiepende beweging dat vaart moest worden geminderd. Op de drie volgende dagen kon slechts resp. 5,7, 5,2 en 4,6 mijl worden behouden, zodat Hr. Ms. Woendi Colombo eerst op 27 Juni na donker bereikte. Enige averij aan de boegdeuren kon te Colombo met eigen middelen worden hersteld.

De route naar Aden werd genomen door het Anderhalfgraadskanaal via 2° Noorderbreedte 60° Oosterlengte en 8°30' Noorderbreedte en 52°30' Oosterlengte, langs Kaap Guardafui. Oorspronkelijk was het plan, passage te nemen door het Kardivakanaal, doch gezien de

ervaringen tussen Sabang en Colombo en de nog steeds vrij ongunstige weersomstandigheden werd dat plan gewijzigd, hetgeen de reis 200 mijl langer maakte; het schip verloor zodoende nog een dag. Daarom werd besloten slechts één nacht te Aden over te blijven, waarmede die dag weer werd ingehaald.

Op de Indische Oceaan was de wind Westelijk tot Zuidwestelijk, variërend van kracht 3 tot kracht 6. Op het laatste deel van de overtocht was de wind Zuid-Zuidwestelijk (kracht 7) met ruwe zee en hoge korte deining. Na het passeren van Kaap Guardafui werd het weer fraai met variërende wind. Langs de Afrikaanse kust van Ras Nafun tot Kaap Guardafui werd een sterke Oost-Noordoostelijke stroom ondervonden van 2 tot 3 mijl per uur. In de Golf van Aden was weinig van stroom te merken.

Gedurende de gehele overtocht heeft het schip zwaar geslingerd (slingertijd: 6 sec.). De te Colombo getroffen voorzieningen aan de boegdeuren bleken afdoende.

Op 20 Juli om 14.13 uur werd geankerd ter rede van Suez. Het kanaalzoeklicht dat 1 ton weegt werd met enige moeite op de voorstevan opgetuigd, waarna om 20.50 uur het anker kon worden gelicht. Hr. Ms. Woendi voer als vijfde schip in konvooi van zeven schepen door het kanaal. De volgende dag werd om 01.15 uur geankerd op het Grote Bittermeer. Om 02.20 uur werd het anker gelicht voor vertrek als eerste schip van het konvooi. Nabij Ismailah werd van loods gewisseld. Een zeegaand konvooi van zes schepen werd in het Faroekkanaal gepasseerd, zodat niet behoefde te worden vastgemaakt. Te Port Said ging alles zeer vlot. Aankomst 08.43 uur. Zonder dat de machines behoefden te worden gestopt kon van loods worden gewisseld, kon het zoeklicht worden afgegeven en kon de post aan boord worden genomen. De havenloods werd om 09.10 uur ontscheept. Koers werd gezet naar Palermo. In het Zuidelijke deel van de Rode Zee was het zicht heig door woestijnstof, waarmede het gehele schip werd bedekt. Het weer was zeer fraai.

Naar Palermo werd gekoerst via Straat Messina. Het weer was fraai met variabele Westelijke wind. Ook tussen Palermo en Gibraltar werd fraai weer ondervonden. De wind was hier Oostelijk. Ook na Gibraltar werd aanvankelijk fraai weer ondervonden met weinig wind. In het Kanaal werd de wind stormachtig uit West-Zuidwestelijke richting.

Reden en havens, formaliteiten.

SINGAPORE. — Hr. Ms. Woendi werd ontvangen door de kanselier van het consulaat-generaal en een officier van piket van de Royal Navy.

Bezoeken werden gebracht aan de consul-generaal en aan de opperbevelhebber Far Eastern Station. De vlagofficier Malaya was niet aanwezig. De registers van de gouverneur-generaal en de com-missionergeneral werden getekend. De consul-generaal bracht een tegenbezoek aan boord en bood later een cocktailparty en een lunch aan aan alle officieren.

Voor officieren en andere genodigden van de wal werd een cocktailparty aan boord gehouden. De kwaliteit van de in deze haven geleverde goederen was zeer goed. De leverancier kwam direct bij aankomst aan boord met een officiële prijslijst, die vóór bestelling kon worden gecontroleerd op plaatselijke dagprijzen. De leveranties hadden plaats op de afgesproken tijdstippen.

COLOMBO. — Te Colombo werd gemeerd op boeien in de haven. Het schip werd ontvangen door de consul en door een officier van piket van de Royal Navy. In gezelschap van de consul bracht de commandant een bezoek aan de captain Ceylon Navy, aan de harbour intendent en aan de Nederlandse ambassadeur te Delhi, de heer A. M. L. Winkelman, die te Colombo aanwezig was. Het register van de gouverneur-generaal en van de eerste minister werd getekend. De captain Ceylon Navy bracht een tegenbezoek. Ambassadeur Winkelman en de consul werden met hun dames informeel aan boord ontvangen.

De ambassadeur bood de commandant en twee officieren een lunch aan.

De kwaliteit van de leveranties bleef hier ver beneden de verwachting. De aflevering

geschiedde veel later dan was overeengekomen, terwijl vele artikelen niet konden worden geleverd. Bovendien bleken de gewichten slecht. Als excuus werd aangevoerd, dat Hr. Ms. Woendi op Zaterdagmiddag te Colombo aankwam en Maandagmorgen weer vertrok.

ADEN. — Voor het laden van brandstof werd eerst gemeerd op ligplaats 8 op drie boeien en een anker. Daarna werd verhaald naar ligplaats 3, waar werd gemeerd op een boei en een anker.

Vergezeld van de waarnemend consul bracht de commandant een bezoek aan de resident naval officer. Hij tekende de registers van de gouverneur-generaal en de commandant van de luchtmacht. De consul nodigde acht officieren op een cocktailparty.

Daar het verblijf van Hr. Ms. Woendi te Aden midden in de warmste en droogste tijd viel, was er weinig verscheidenheid in de te verkrijgen levensmiddelen. Ook van de kwaliteit viel niet veel te verwachten. Gezien de omstandigheden werd echter tot volle tevredenheid geleverd.

Afleveringen geschieden op het afgesproken tijdstip.

SUEZ—PORT SAID. — Bij aankomst kwam een vertegenwoordiger van de consul aan boord, die had gezorgd voor het kanaalzoeklicht. Dat licht brandde op de elektrische aansluiting van het schip (110 of 200 volt, 35 ampères). Twee electriciens van de wal voeren mede.

Enige moeilijkheden veroorzaakte te Suez het feit, dat het schip geen meetbrief heeft. De kanaalkosten werden echter berekend naar de tonnage van zusterschepen, die reeds meermalen het kanaal hebben bevaren.

PALERMO. — Te Palermo werd langs de kade gemeerd. De commandant bracht bezoeken aan de territoriale militaire bevelhebber, de havencommandant en de waarnemend consul. Allen brachten tegenbezoeken. Aan ongeveer 62 gasten werd aan boord een cocktailparty aangeboden.

De kwaliteit van de leveranties was uitstekend en de goederen werden op tijd afgeleverd.

GIBRALTAR. — Gemeerd werd op ligplaats 40 langs de kade. Daar de consul afwezig was, bracht de commandant bezoeken aan de viceconsul, de commodore Gibraltar en de commandant van het Amerikaanse oorlogsschip „Noa”. De vlagofficier Gibraltar was afwezig. De bezochte autoriteiten brachten een tegenbezoek aan boord. Voorts werd het bezoekenregister van de gouverneur-generaal getekend.

Er waren weinig soorten verse groenten te krijgen, maar de kwaliteit was zeer goed. Alleen komkommers waren klein en droog. Levering geschiedde op tijd.

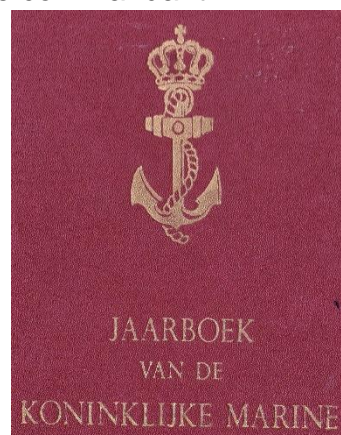
HOEK VAN HOLLAND, DEN HELDER. - Op de voormiddag van 11 Augustus werd ter rede van Hoek van Holland geankerd ten einde de bevelhebber der zeestrijdkrachten gelegenheid te geven een bezoek aan boord te brengen. Om 14.00 bracht de plaatsvervangend chef van de marinestaf een bezoek aan boord ter verwelkoming.

Om 22.00 uur werd geankerd ter rede van Texel. Na een bezoek van de commandant zeemacht voor korte inspectie werd de volgende dag om 13.00 uur opgestoomd naar de haven van Nieuwediep.

Bijzonderheden.

Het bleek, dat de boegdeuren werkten tijdens de zware zee tussen Sabang en Colombo. Opkeggen van de deuren bracht enige verbetering. Te Colombo bleek een spanschroef gebroken. Door het lassen van plaatjes tussen de scharnieren te Colombo werd die averij afdoende verholpen.

Op Woensdag 30 Juli moest op de hondenwacht in het Westelijke deel van de Middellandse Zee twee uren worden gestopt, aangezien



alle generatoren door mankementen uitvielen. Het gemis aan een behoorlijke noodverlichting deed zich zwaar voelen. Daarna moest de bakboordshulpmachine ongeveer vier uur gestopt worden voor herstelling aan de brandstofpomp.

DE KONINKLIJKE MARINE IN NEDERLANDS NIEUW-GUINEA

*Commandant der zeemacht in Nederlands Nieuw-Guinea: Schout-bij-nacht
G. J. Platerink*

De in dit gebiedsdeel aanwezige oorlogsschepen patrouilleerden intensief, hoofdzakelijk in de eilandengroep Radja-Ampat en op de kust van West- en Zuid-Nieuw-Guinea.

Vliegtuigen van de marineluchtvaartdienst en eenheden van het korps mariniers hielden regelmatig gecombineerde oefeningen. De aanwezigheid van het smaldeel 5 in de wateren van Nederlands Nieuw-Guinea gedurende de maanden augustus en september bood gelegenheid tot het houden van oefeningen in groter verband.

De schepen van het smaldeel 5, te weten Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Limburg, brachten vlagvertoonbezoeken aan Sorong, Manokwari, Biak en Hollandia, waarbij burgers, zowel Nederlanders als autochtonen, in de gelegenheid werden gesteld vaardemonstraties bij te wonen.

Eenheden van de Koninklijke landmacht versterkten in de maand november de verdediging van dit gebiedsdeel; schepen der Koninklijke marine verleenden assistentie bij de aflossing der marinierseenheden in de diverse garnizoenen door de Koninklijke landmacht.

Bij de bestrijding der infiltraties door gewapende Indonesische militairen, welke tegen het jaareinde nabij Kaimana plaatsvonden, speelden de schepen een actieve rol; zij hielden een met Indonesische militairen bemand vaartuig nabij dit infiltratiegebied aan en brachten het op. Hr. Ms. Amsterdam trad van 15 tot 19 januari op als gastschip voor het Amerikaanse fregat Douglas A Munro, dat in die periode een operatief bezoek aan Hollandia bracht.

Hr. Ms. Kortenaer arriveerde na een tocht via het Suez-kanaal, waarbij onder andere bezoeken aan Fremantle en Sydney werden gebracht, op 9 maart in de Nieuw-Guinese wateren ter aflossing van Hr. Ms. Evertsen, welk schip op 20 februari naar Nederland vertrok. Het Franse fregat Francis Garnier bracht onder commandovlag van contre-amiral Martinet, commandant chef des forces Francaises dans le Pacific, van 1 tot en met 4 oktober een onofficieel bezoek aan Biak; Hr. Ms. Kortenaer gaf de vereiste saluten af. Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Amsterdam en Hr. Ms. Kortenaer bezochten achtereenvolgens Hongkong. De schepen ondergingen aldaar een dokbeurt.

De beide opnemingsvaartuigen Hr. Ms. Snellius en Hr. Ms. Luymes verrichtten op intensieve wijze opnemingswerkzaamheden, respectievelijk nabij Salawati en met behulp van de deccaketen, nabij Merauke.

De landingsvaartuigen vervoerden lading van de Koninklijke marine, assisteerden bij de verplaatsing van marinierseenheden en werden ingezet bij de bevoorrading der garnizoenen van de Koninklijke landmacht.

Op 25 november strandde Hr. Ms. L 9607 op het kustrif van Noemfoer; Hr. Ms. Wambrau sleepte het schip op 2 december bij hoogwater weer vlot.

In dit jaar vielen voorts de bezoeken van Zijne Excellentie de staatssecretaris van defensie (marine), de bevelhebber der zeestrijdkrachten en van diverse commissies van de Koninklijke marine, landmacht en luchtmacht, welke waren uitgezonden ter bestudering van de maatregelen ter verbetering van de verdediging van dit rijksteel; transport overzee werd verzorgd door de grote schepen der Koninklijke marine.

Met als basis het marinevliegkamp te Biak namen squadron 321 (met R4D - vliegtuigen) en squadron 7 (met Fireflies) deel aan gecombineerde oefeningen met schepen, eenheden van de Koninklijke landmacht en marinierseenheden van de steunpunten Jefman en Utarom.

Het squadron 321, dat sinds april met R4D-vliegtuigen was uitgerust, verzorgde de verkenning van het zeegebied rondom Nieuw-Guinea en daarbij had het een belangrijke militaire transporttaak. Bovendien was het belast met de opsporings- en reddingsdienst, waarvoor steeds één vliegtuig met bemanning binnen een half uur gereed stond om te starten.

De Fireflies van het squadron 7 hielden naast hun verkennings- en luchtsteunopdrachten mancheschiet- en richtoefeningen met schepen en inrichtingen.

Beide squadrons verzorgden de opleiding van hun vliegend personeel. Het marinevliegkamp te Biak was belast met de verzorging van beide squadrons. Grote reparaties werden uitgevoerd bij het vliegkamp, het vliegkamp onderhield de verbindingen met de vliegtuigen, het verzorgde de weerberichtgeving aan de vliegtuigbemanningen en het was belast met de bevoorrading.

In het afgelopen jaar deden zich geen vliegtuigongevallen voor, waarbij persoonlijk letsel werd opgelopen.



Bron: 1960



Na het stukje van Ab Woudstra vorige week over zijn tocht naar Chatham ben ik even in mijn archief gedoken en aan de slag gegaan met een stripboek over de Tocht naar Chatham.

Het leek me wel aardig dit in een vervolg stuk voor jullie te kopiëren en te publiceren....

Hieronder volgt de tocht naar Chatham in strip uitvoering., veel leesplezier

Herman Roozen – Pieter Hogenbirk

De Ruyter

De Tocht naar
Chatham





14 juni 1666 ~ Na vier dagen is de Engelse vloot verslagen. Een glorieuze overwinning.

7 juli 1666 ~ Onze vloot is hersteld en op weg naar Engeland. We hebben het korps mariniers aan boord, gereed voor een landing.

1 augustus 1666 ~ De Engelse vloot is tegen de verwachtingen in toch uitgevaren. De omstandigheden zijn niet gunstig.

QUA PATET ORBIS!

4 augustus 1666 ~ Tegenwind. Voorhoede uiteengeslagen. Mast verloren.

5 augustus 1666 ~ Onder vuur. Kunnen geen kant op. Kijken dood in het gezicht.

5 augustus 1666 ~ Wind draaide naar west. Het is ons gelukt om vele schepen te behouden en thuis te brengen. Een glorieuze aftocht.

DIT HAD GEEN DAG LANGER MOETEN DUREN.



YOU SAID THE DUTCH FLEET WAS TRAPPED, CORRECT? SO HOW DID THEY MANAGE TO ESCAPE?

WELL, ADMIRAL DE RUYTER TOOK ADVANTAGE OF...



DE RUYTER AGAIN? AND NONE OF YOU WERE CAPABLE OF STOPPING HIM? DO I HAVE TO DO EVERYTHING MYSELF AROUND HERE?



MY PLAN IS AS FOLLOWS. WE HIT THE DUTCH WHERE IT WILL HURT MOST SEVERELY: THEIR MERCHANT SHIPS.



WONDERFUL IDEA, YOUR MAJESTY. I WILL...



REAR-ADMIRAL HOLMES, YOU SHALL TAKE COMMAND OF THE FLEET AND ASSERT DOMINANCE OVER THOSE DUTCH.

YES, YOUR MAJESTY.



WHAT A LOVELY ISLAND.

SHALL WE START A BONFIRE?



* Dank voor uw hulp



WORDT
VERVOLGD

Sprookje

“Wou dat ik nog jong was” mijmerde Roland, ooit korporaal bij de Infanterie. “Ik kwam zojuist op straat weer twee van die spetterende goedlachse meiden tegen die er zó sexy bij liepen dat je trek kreeg om daarin te bijten.

Ze keken mij poeslief aan en ik dacht: ‘vráág me toch, vráág me toch!’

Maar nee hoor, zo’n ouwe bok als ik moeten ze niet. Tegenwoordig vragen de meiden de jongens;

Dat was vroeger toch anders. Als je vroeger beleefd aan je vriendin vroeg: ‘Mag ik even naar je gebreide broek kijken?’ was je verkering uit.

Tegenwoordig roepen de meiden tegen die knullen

“Komt er nog wat van of moet ik alleen naar bed! ”

Ronald slaakte een diepe zucht en boog zich over zijn borreltje.

“Bij mij gaat het anders.” zei Arie d. W halffluid.

Hij had het geweeklaag van Ronald aangehoord, en stak van wal. “Ik heb een prookjeshuwelijk. Ja echt, jullie hoeven niet zo verwondert te kijken! Als ik ’s-avonds thuis kom, zit er een heks op de bank. Mijn vrouw heeft áltijd wat te fitten en te klagen. De laatste tijd is het zelfs erger geworden sinds dat telefoontje.

D’r belde op een avond een vrouwspersoon via mijn mobieltje. Ik stelde het apparaat wat luider zodat ik de vrouw makkelijker kon verstaan. Mijn liefhebbende (v) echtgenote keek gespannen in mijn richting toen de vrouw mij via de speaker toe schreeuwde “Eikel!!!! Je hebt me zwanger gemaakt!!!!” , waarop ik met een schuinoog naar mijn vrouw gericht antwoordde: “Dat zou best eens kunnen.

Met wie spreek ik?”

Nou jullie begrijpt wel dat direct thuis de pleuris uit brak. “Smeerlap, viezerik. Met andere wijfen achter mijn rug rotzooien!” gilde mijn vrouw. Ik heb al mijn overtuigingskracht nodig gehad om mijn vrouw te doen geloven dat ik die zwangere vrouw niet kende en dat ze een verkeerd telefoonnummer had gedraaid. We hebben de affaire bij gelegd, maar van de week was het wéér raak. Ik voelde mij niet lekker en lag ziek te bed. Komt mijn vrouw met een kom soep wat je op kikkert. Ik vraag aan haar ‘Maggi’ er in?’ ,scheldt zij mij uit voor seksmaniak! Echt jongens, ik heb een “sprookjeshuwelijk”.

Arme Arie. Hij nam nog maar een goudgele rakker.

Diemen, 1 mei 2023

Wim Degen



JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 2000

Hr. Ms. Tydeman

COMMANDANT: kltz B. Miltenburg, vanaf 20 januari kltz M.R. Gerding

Tot eind januari lag Hr.Ms. *Tydeman* in onderhoud te Den Helder, gedurende de rest van het jaar verrichtte hij hydrografische werkzaamheden op het Nederlands continentaal plat. Op 1 februari vertrok het schip naar zee voor de opname Westgaande route, Maas West Inner-Outer. De opname besloeg een gebied met een oppervlakte van 364 km², dat moest worden uitgevoerd met echolood en gesleepte side-scan-sonar met slagen om de 100 meter. Voor een zo optimaal mogelijke bathymetrische dekking werden met alleen echolood tevens slagen gelegd tussen voornoemde slagen (interlineslagen).

Vanwege de harde wind, te hoge golven en slechte sonarcondities werd in eerste instantie alleen op de interlineslagen redelijke voortgang geboekt. De opname werd eind april onverwacht onderbroken door een opgelegde onderhoudsperiode van drie weken. Jammer genoeg bleek juist in deze weken het weer uitstekend te zijn voor hydrografische werkzaamheden. Een positief punt hiervan was dat maximaal kon worden gewerkt aan het buitenboords schilderwerk.

Een andere onderbreking betrof de spoedopname 'recommended anchorage' benoorden de IJ-geul. Er waren meldingen van koopvaardij-schepen over vuile ankergrond. Het gebiedje werd in drie dagen opgenomen waarbij diverse contacten werden aangetroffen met de gesleepte side-scan-sonar. Bij nadere inspectie door een mijnen-bestrijdingsvaartuig bleken er diverse ankers, kettingen en stalen obstructies op de bodem te liggen. Uiteindelijk kon de gehele hydrografische opdracht Westgaande route, Maas West Inner-Outer begin juli worden afgerond.

Havenbezoeken:

Engeland	Newcastle	3 mrt	- 6 mrt
België	Antwerpen	7 apr	- 10 apr
Engeland	Plymouth	12 mei	- 15 mei



In plaats van door te gaan met de restantopname Doggersbank van 1999, werd tot aan het zomerverlof een aanvang gemaakt met de opname Breeveertien-Noord. Hiertoe werd besloten omdat het verstomen van en naar de Doggersbank tijdrovend is en er eerst nog getijde-instrumenten zouden moeten worden gelegd en opgenomen, wat ook nogal tijdrovend is.

De opname besloeg een gebied van 562 km² en diende met echolood en gesleepte side-scan-sonar te worden uitgevoerd met een slagafstand van 100 meter.

Aanvankelijk was voor 14 juli een varende familiedag van Amsterdam naar Den Helder gepland, maar deze werd vanwege het onstuimige weer uitgesteld tot 8 september. De week daarna werd besteed aan het terugplaatsen en uittesten van de hekgalg die in 1999 voor reparatie naar de Rijkswerf was gegaan. Vervolgens werd het schip gereedgemaakt voor het zomerverlof van 21 juli tot 21 augustus.

De activiteiten werden daarna voortgezet op de Doggersbank. Eerst moest het resterende gebied van 1999 Doggersbank-SE worden voltooid, waarna vervolgd werd met de opdracht Nordschillgrund tot Cleaverbank. Beide opnamen dienden te worden uitgevoerd met echolood en hull-mounted-sonar met een slagafstand van 250 meter. Gedurende acht weken werd op Doggersbank goede voortgang gemaakt. Het restant opnamegebied van 1999 werd voltooid en van de vervolgoopdracht tien procent. Gezien de oppervlakte (4302 km²) van dit laatste gebied is dit nog immer een aanzienlijk deel.

Tijdens de opnameperiode Doggersbank werd van 31 augustus tot 4 september deelgenomen aan de Wereldhavendagen te Rotterdam.

Van 23 tot 27 oktober ging de bemanning collectief met compensatieverlof, waarna de opname 'Breeveertien Noord' werden voortgezet. In november zijn de weersomstandigheden op de Doggersbank doorgaans van dien aard, dat hydrografische inzet aldaar niet zinvol is.

Tijdens de laatste vijf hydrografische weken was er een groot tekort aan officieren, mede als gevolg van medische indicatie. Uiterst moeizaam konden vervangers worden gevonden, waardoor uiteindelijk toch nog, op veilige wijze, de nodige hydrografische activiteiten ontplooid konden worden. Voor Hr.Ms. *Tydeman* eindigden de activiteiten dit jaar op 1 december. Het schip zal tot eind maart 2001 op de Rijkswerf verblijven voor een uitgebreid onderhoud.



Bron: 2000



Hr.Ms. Tydeman. Bron: NIMH

DE COMMANDANT EN ZIJN HOND

Wij waren aan het spelevaren op de Javazee. Nou ja, officieel heet dat mijnnevegen, maar een mijn hebben we nooit gevangen. Wel talloze visnetten van inheemse vissers. Deze werden dan heel erg boos, maar ze konden weinig uitrichten tegen de toen nog stalen mijnneveggers. Eigenlijk waren deze scheepjes grote stoomjachten met hun blank geschuurde teakhouten dekken, eikenhouten stuurwiel en gepolitoerd mahonie hutten. In zo'n hut kon je je indenken 1e klas te varen op een Lloydboot. Zelfs de zware bronzen patrijspooten ontbraken niet. Eens was er door zo'n openstaande poort een vliegende vis binnengevlogen en deze lag te apengapen in mijn kooi.

Onze commandant was een verwoed zeiler, maar hij kon op zijn manier ook vlot met zijn stoomscheepje omgaan. Als het "op de haven" was hield je daar beneden in de machinekamer je hart vast. Dan was het "dubbele volle kracht" de haven in, gevolgd door een ererondje zodat het water bijna uit de ketels vloog.

Dan plotseling "volle kracht achteruit", "machinekamer bedankt", "waar is mijn jeep en tot maandag". Een half uur daarna stond de machine nog na te trillen. Deze wijze van varen gold

natuurlijk niet voor Soerabaja, waar de Commandant Zeemacht achter de ramen stond te gluren. Daar kwam je promotieverwachtend kalm binnenstomen. Hand aan de pet, stuurboord onberispelijk in de grijze tjet en bakboord één bonk roest.

Een andere eigenaardigheid van onze commandant was dat hij er een hond op na hield. Kenners noemden dit beest een chow-chow, maar daar ik geen kenner ben, was het voor mij niet anders dan een wat verkeerd uitgevallen roodharige leeuw. Zolang wij in de haven lagen, was er niets loos. De hond had daar zijn eigen privé, een grote palmboom op de kade. Toen wij echter op patrouille gingen, kwamen de moeilijkheden want er was aan boord geen boom te bekennen, zelfs geen — althans voor een hond — aantrekkelijke brandkraan. Onze commandant was echter een wijs man en begreep de behoefte van zijn hond. Voor de volgende patrouille plantte hij dan ook een boom achter de schoorsteen van zijn schip. Een prachtige palmboom in een enorme bloempot. Wel moesten we voor dag en dauw de haven uitsluipen voordat de Commandant Zeemacht zijn balkonnetje kon bereiken om zijn veto uit te spreken over de schandelijke schending van het uiterlijk van één van Hr.Ms. schepen. Maar de hond was slimmer dan zijn baas en liet zich niet door een trucje beetnemen. Het was geen eerlijke boom!

Toen gebeurde het onvermijdelijke. De hond begon op te zwellen tot een soort hogedruk cylinder, klaar om elk ogenblik te ontploffen. Maar ondertussen stond de palmboom aan dek te verwelken en de commandant zat in zak en as. Wat nu te doen?

Het geluk was met hem, want op de kaart was een klein eilandje zichtbaar op nog geen 50 mijl naar het westen. Plotseling scheen de commandant zich te herinneren dat dat eiland in de laatste jaren nooit meer gecontroleerd was. Het laatste KPM-ertje was er voor de oorlog langs gekomen en dat was bijna 7 jaar geleden. Weer was het “dubbel volle kracht” en met withete lagere en blazende veiligheidskleppen, stoomden we op het eiland af. Daarbij mijnen en visnetten vergetend. De hele bevolking van het eiland stond aangetreden op het strand want de jongsten hadden nog nooit een stoomvaartuig gezien. Een sloep werd te water gelaten en de commandant met zijn hond werden naar de kust geroeid. Wij konden de verschrikte menigte uiteen zien stuiven toen het rode, leeuwachtige monster chargeerde naar de dichtstbijzijnde échte palmboom. Een prachtige boom met wit zand er omheen. Een tot rimpels toe geschrompelde, maar blijkbaar gelukkige hond, kwam aan boord terug. De eilanders echter vragen zich nog steeds af waarom de “toewan besar” zulk een kort bezoek bracht. Zonder zijn opwachting te maken bij het kamponghoofd, zonder een paar balen rijst achter te laten, zonder een kistje medicijnen tegen de zweren te brengen. Maar ook zonder aan een speer geregen te worden door een woedende visserman. En wij vragen ons nog steeds af, waarom een hond zo kieskeurig moest zijn.



Mijn lieve Joodse vriendjes



Toen ik jl. 4 mei 2023 had deelgenomen aan de dodenherdenking in Diemen en ik met mijn rollator langzaam naar huis was sloft, hield ik mijn ogen niet meer droog bij de gedachten aan mijn lieve Joodse vriendjes die de 2^e wereldoorlog niet hebben overleefd.

Ik woonde destijds met mijn ouders in de Transvaalbuurt in Amsterdam. Veel buurtbewoners waren in de jaren 1938/1942 joodse families. Als kind speelde ik regelmatig op straat met joodse kinderen van mijn leeftijd. Zo had ik een joods vriendje Nolly en een vriendinnetje met de naam Shirley Papegaaij. De ouders van Nolly waren zachtaardige superlieve mensen, die thuis een naaiatelier hadden. Nolly had een elektrische trein en daar speelden wij dikwijls mee. Van Nolly's ouders kraag ik dikwijls "Joodse Matzens" met boter en suiker te eten. Mijn god, wat waren die mensen lief! Mijn vriendinnetje Shirley had een blauwe ijzeren "trapauto" waarin ik dikwijls mocht rijden mits...ze een kusje van mij kreeg. Ik ontving als tegenprestatie een serie kusjes van haar terug. Alle donders wat kon Shirley kussen! Ik weet haast zéker dat zij mijn eerste "liefde" was. Mijn moeder keurde al dat kussen op 6 jarige leeftijd af, dus deden wij dat stiekem buiten het zicht.

Op een dag, in mei 1940, veranderde het buurtleven. Ik zag vreemde vliegtuigen in de lucht, hoorde sirenes en geknetter van mitrailleurs. Tijden later hoorde ik ijzeren "moffenkoppen" op ónze straatstenen en voor het eerst de namen van "Blokhoofd" en "NSB'r". Vrij snel daarna verdween de "straatzanger", de joodse ijscoman, de fruitventer en de schillenboer uit het straatbeeld. De joodse bakkerij "Trompetter" schuin tegenover ons huizenblok, kreeg een nieuwe eigenaar. Het werd een gewoonte dat hele pelotons zingende Duitse militairen door onze straat liepen, op weg naar hun luchtafweergeschut op een goede twee kilometer afstand van onze buurt. Zo nu en dan werd er, onaangekondigd, met de kanonnen geschoten op overvliegende geallieerde vliegtuigen. Dan ploften de scherven van de springende granaten her en der op de daken, straten en pleinen in onze buurt.

Het zal medio 1942 geweest zijn toen ik op een avond hevig lawaai hoorde op straat en in ons trappenhuis. Ik hoorde tussen het gekraak van versplinterd hout gehuil en het blaffen van honden. Ik hoorde luid Duitse militairen vloeken en schreeuwen. "Razzia" piepten mijn ouders en ik werd naar bed gestuurd, maar het zelfde lawaai hoorde ik vanuit een ander blok huizen achter de onze.

De andere dag, op weg naar school, zag ik overal versplinterde deuren en ramen en was her opmerkelijk stil op straat. Al snel kwam ik tot de ontdekking dat Nolly en mijn liefje Shirley niet meer thuis waren. Weg, zoek, spoorloos van de aardbodem verdwenen!

Dat kán toch niet! Je gaat toch niet verhuizen zonder afscheid te nemen van je vriendjes? "Weggehaald" snotterde mijn moeder. "Waren ze dan stout?" "Nee, natúúrlijk niet, dat leg ik je later wel uit."

Nu, na 81 jaar later, springen mij nóg de tranen in de ogen bij het horen van de naam Papegaaij. Hoe anders zou het zijn gelopen als Shirley samen met mij was opgegroeid? Was Nolly mijn allerbeste vriend gebleven? Als god bestaat zijn beiden bij hém en hoop ik ze ooit weer te zien. De buurt waarin ik woonde heeft nu plaats gemaakt voor andere culturen. Er spelen nu bruine, gele, zwarte en blanke kindertjes op straat. Als ik daar langs kom ben ik een vreemde in de wijk.

Diemen, 15 mei 2023
Wim Degen.



Tot volgende week....

