

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.](http://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 21 – 6e jaargang – 25-26 mei 2023



Baksorder

Van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine deel 7

Achtergronden van het Bismarck drama

Gave haven...

Hoe een examen kan verlopen...

De KM in de Nederlandse Antillen 1960

Vervolg van de Tocht naar Chatham (2)

Van Schoffie tot matroos bij de Marine

De avonturen van een Ltz. Tandarts in de jaren 70

Dagregister jaargang 3 zeevang 11

Baksorder

De *baksorder* was een reglement welke de rechten en plichten van de aan de bak geplaatste schepelingen omschreef. Later tot in 1956 een algemene order bij de Koninklijke Marine over gedrachtsregels van de militair der zeemacht in het algemeen. Er stonden nuttige zaken in als: "Bij

ontbinding van zijn huwelijk geeft de schepeling hiervan, onder overlegging van de nodige bewijsstukken, zo spoedig mogelijk kennis aan de commandant".

Voor de duidelijkheid werd toegevoegd: "Ook door het overlijden van de echtgenote wordt het huwelijk ontbonden". Inmiddels is "baksorder" een duiding van de daaruit voortgekomen tradities. De baksorder wordt toegeschreven aan admiraal Van Kinsbergen [1735 - 1819]. Zie ook bakstafel.
- opdracht van hogerhand



Aan de bak komen", "Schaften aan de bak" of "Niet aan de bak komen", "Geen slag aan de bak krijgen".

De groep manschappen van één wacht heet een bak. Er werd per bak gegeten en de naam zou wel eens ontstaan kunnen zijn doordat het voedsel werd opgediend in een grote houten bak waar men met z'n allen uit at. Het overdekte voordek waar gegeten werd heet(te) echter ook bak. Mogelijk is de naam dus een kwestie van de kip of het ei. Aan het hoofd zat de baksmeester. Hij regelde de verdeling. Wie niet aan de bak kwam (verscheen) kreeg geen eten. Volgens zeggen kon een bemanningslid ook aan de bak geweigerd worden wanneer hij - ondanks dat men wel wat gewend was - te erg stonk of b.v. vieze zweren, etterende wonden of luizen had. Dan werd hij geïsoleerd en moest de maaltijd maar elders of op het luizenplechtje nuttigen. Het luizenplechtje was het dekje tussen bak en galjoen. De ergste gevallen werden daar wel vastgebonden, opdat het buiswater ze schoon kon spoelen.

- (Niet) aan de beurt komen.
- (Niet) aan het werk komen.
- (G)een kans krijgen.



Bak

Bak of baksvolk is in scheepstaal de benaming van het voordek of voor een groepje scheepsvolk met hetzelfde specialisme of uit dezelfde wacht. Sommige publicaties zeggen, dat het verhoogde voorschip een bak vormde, dat de daarin ondergebrachte matrozen baksvolk waren en dat daaruit "bak" als schaftgelegenheid is afgeleid. Bij oude schepen was het voorschip echter geen bak, maar een kasteel. Aan het eind van de 16e eeuw verdween het kasteel om plaats te maken voor een lager voorschip, terwijl linieschepen bijna geheel glad werden. In ieder geval huisden de schepeling tot die tijd in de voorpiek, daarna ook in het tussendek. Op de gladdekschepen (althans op sommige) werd later weer een verhoogd voordek aangebracht. In 1671 schreef Nicolaes Witsen:

"Bak. Het verblijf van 't schip, voor op den overloop. Deze zijn open of gesloten: het wulf van de geslootene, komt tot aen de steven toe, en is gelijk van hoogte, en plat; of daelt voor met een tree weinigh neder: de opene hebben voor een Schilt, waer men door op 't Galjoen gaet". Dit voordek heette bak en de ruimte er onder: "onder den bak". Het is niet duidelijk of "bak" naar het baksvolk of schaftbak is genoemd. In een artikelbrief van 1605 en later in 1629 sprak men in ieder geval niet van schaftbak, maar van schotel: *"Nyemant en vervoordere hem op te staen van den schotel, daer hij aengerecht is, om aen een ander schotel te gaen eten".*



Eerst in 1636 wordt van baksvolk in relatie tot (etens)bak gesproken. Het scheepsvolk at in groepen van 10 tot 16 man uit een bak, een houten balie met blank geschuurde ijzeren banden, waarbij ze in kleermakerszit op het dek zaten. Tot ver in de 19e eeuw was dit nog zo. Sommigen gebruikten hun loopzakje als zitkussen, anderen een voetenbankje o.i.d. Op het schaftzeil werd "gedekt" met schaftblikjes. Men at met tinnen lepels, of met z'n mes. Lepels zoals nu, kwamen omstreeks 1895; vorken veel later, want voor de scheepskost was geen vork nodig. De enige smaakmaker was een portie blokszout, dat gerold of fijngeslagen in een houten zoutvaatje met koperen banden, op het schaftzeil stond. De bak kreeg de naam van de functie van de onderofficier, die zich aan het hoofd bevond, b.v. *bootmansgastenbak* of *schiemansgastenbak*. Maar ook wel de naam van de baklieden zelf: roeiersbak, busschietersbak, soldatenbak e.d.

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 7)

Vliegkampschepen

Hr. Ms. KAREL DOORMAN (R 81)

Dit embleem is ontleend aan het familiewapen van schout bij nacht Karel Doorman.

VLIEGKAMPSCHIP. — Momenteel in verbouwing (1956—1957). Wordt ondermeer voorzien van een z.g. hoekvliegdek, landings-spiegel, stoomcatapult.



Hr. Ms. Karel Doorman

Standaard waterverplaatsing (nog niet bekend) ; max. snelheid 25 mijl; grootste lengte 212,67 meter; grootste breedte 40,66 meter, gemiddelde diepgang (nog niet bekend); machinevermogen 40.000 apk; bemanning 1490 koppen. Bewapening: 12 mitrailleurs van 40 mm.

Plaatsbiedend aan ongeveer 35 vliegtuigen. Het grootste schip van de Koninklijke marine. Na te Engeland in Mei 1948 aan de Koninklijke marine te zijn overgedragen, kwam Hr. Ms. Karel Doorman op 2 Juni d.a.v. voor het eerst in Nederland (Rotterdam). Oefende tot December 1948 in de Schotse wateren om daarna bij de werf Wilton Fijenoord te Rotterdam te worden gemoderniseerd. Vormde van 2 Januari tot 4 Mei 1950 een eenheid van het smaldeel Nederlandse Antillen, dat in de West- Indische en Caraïbische wateren oefende, tezamen met eenheden van de Amerikaanse marine.



Hr. Ms. Karel Doorman na de verbouwing (scheepsmodel)

Ook gedurende de eerste maanden van 1952 vertrok Hr. Ms. Karel Doorman naar de Nederlandse Antillen, toenmaals om vliegtuigsquadron no. 1 naar die gebieden over te brengen, terwijl de laatste reis naar het westelijk halfrond plaats vond in Mei en Juni 1954, waarbij Montreal (Canada) en New York officieel bezocht werden.

Daarnaast nam dit vliegekampschip deel aan vele internationale oefeningen; meestal als „vlaggeschip” van smaldeel V.

In tegenstelling met de meeste schepen der Koninklijke marine, die namen dragen van zeehelden uit de Gouden eeuw, is dit schip genoemd naar een vlootvoogd uit een zeer recent verleden, nl. de schout bij nacht Karel W. F. M. Doorman (1889—1942), commandant van de „Combined Striking Force”, die met zijn vlaggeschip Hr. Ms. de Ruyter op 28 Februari 1942 in de slag op de Java-zee ten onder ging.

In dienst gesteld: 28 Mei 1948 (ex HMS Venerable).

ATTENTIE. In dit album werden alleen die schepen, walnrichtingen, mariniers-kazerneringen en vliegtuigsquadrons opgenomen, die bij beschikking van de Minister van Marine **vóór 1 Januari 1957** een “scheepsembleem” kregen toegewezen. Beschrijvingen schepen, walnrichtingen, mariniers-kazerneringen, vliegtuigsquadrons en

Kruisers

Hr. Ms. DE RUYTER (C 801)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van Michiel Adriaanszoon de Ruyter, waarmee hij werd begiftigd door de koning van Denemarken, toen deze hem op 12 Augustus 1660 in de Deense adelstand verhief. Dit naar aanleiding van de Ruyter's voortreffelijke assistentie in de oorlog tegen Zweden.



Hr.Ms. De Ruyter

KRUISER — Standaard waterverplaatsing 9.735 ton; max. snelheid ruim 32 mijl; grootste lengte 187,52 meter; grootste breedte 17,25 meter; gemiddelde diepgang 6,07 meter; machine vermogen 85.000 apk; bemanning 957 koppen. Bewapening: 8 kanons van 15,2 cm; 8 mitrailleurs van 57 mm; 8 mitrailleurs van 40 mm; 2 lichtraketwerpers van 10,3 cm.

Op de marine-begroting 1938—1939 werden gelden uitgetrokken voor de bouw van twee kruisers, die momenteel als Hr. Ms. de Ruyter en Hr. Ms. de Zeven Provinciën in dienst zijn gesteld. De



Hr.Ms. De Ruyter

kiellegging van „de Ruyter” (aanvankelijk zou hij „Eendracht” heten) vond plaats op de 5e September 1939.

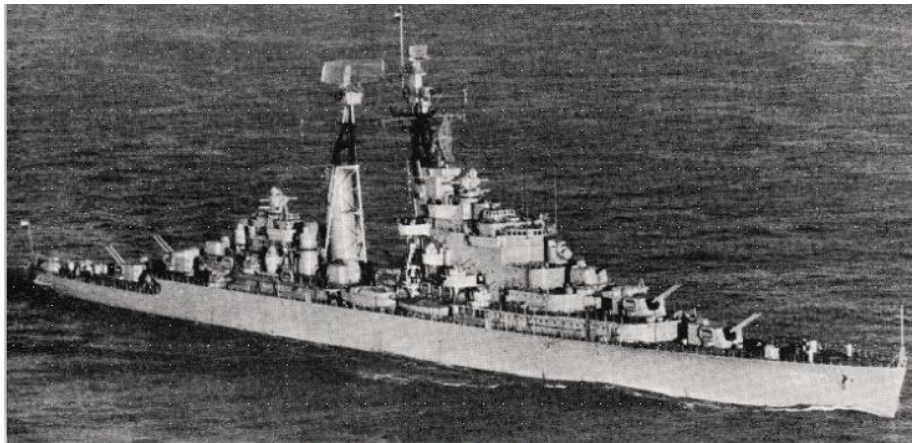
Toen de Duitsers in 1940 ons land binnenvielen, verkeerde de bouw van deze kruisers dus nog in het beginstadium, maar de Duitse Kriegsmarine besloot om beide schepen zo snel mogelijk te doen afbouwen. Enerzijds door gebrek aan personeel en materialen, anderzijds door opzettelijke vertragingen, waren de Duitsers met de afbouw in 1945 niet veel verder gekomen. Wel was het casco van de latere „de Ruyter” op 24 December 1944 te water gelaten, maar de poging van de bezetter om dit casco naar Duitsland te doen slepen voor verdere afbouw mislukte.

De ontwikkeling in de scheepstechniek en de technische vindingen gedurende de oorlog gedaan, maakten het niet wenselijk de schepen volgens de oude plannen af te bouwen. Ingenieurs en technici ontwierpen met de casco's als basis twee geheel moderne kruisers.

Hoewel deze kruiser aanvankelijk dus de naam „Eendracht” zou voeren, werd het schip later „de Ruyter” genoemd, gedachtig Nederlands grote vlootvoogd en ter opvolging van schout bij nacht Doorman's vlaggeschip, de kruiser „de Ruyter”, die bij de slag in de Javazee in Februari 1942 ten onder ging.

Bezocht gedurende garantievaart (5 Januari—15 Maart 1954) o.m. Oslo, Brest, Halifax en Norfolk. Verrichtte sindsdien vele oefenreizen. Bracht H.M. de Koningin en Z.K.H. Prins Bernhard naar de Nederlandse Antillen, tijdens het Koninklijk bezoek aan die gebiedsdelen in October 1955. Doet de laatste tijd dienst als opleidingskruiser.

In dienst gesteld: 18 November 1953.



Hr.Ms. De Zeven Provinciën

Hr. Ms. DE ZEVEN PROVINCIEËN (C 802)

KRUISER. — Zusterschip van Hr. Ms. de Ruyter, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Vorm voorsteven verschilt echter. Naam houdt herinnering levendig aan een der hoogtepunten van onze nationale geschiedenis, n.l. de Unie van Utrecht van 23 Januari 1579, waarbij de zeven provinciën zich aaneensloten tot een oorlogsbondgenootschap.

Dit embleem is ontleend aan het generaliteitswapen van de republiek der Verenigde Nederlanden.

Had vele voorgangers van deze naam. De derde „De Zeven Provinciën”, een lineschip, was het bekende, voortreffelijk gebouwde vlaggeschip van de grote vlootvoogd Michiel Adriaanszoon de Ruyter (1607—1676).

Bezocht gedurende garantievaart (6 April—2 Juni 1954) o.m. Portsmouth, Las Palmas, Curaçao, Aruba en Annapolis. Verrichtte sindsdien vele oefenreizen. Bracht in smaldeelverband een bezoek aan Leningrad en Stockholm in Juli 1956.

Vertrok op 11 Januari 1957 voor een oefenreis naar de Nederlandse Antillen, La Guaira (Venezuela) en San Juan (Porto Rico) om op 5 April d.a.v. in Den Helder terug te keren. In dienst gesteld: 17 December 1953.



Hr.Ms. De Zeven Provinciën

Bron: 1957



Wordt vervolgd

~~~~~  
*Operatie „Rheinübung” – ondergang van een slagschip.*

## ACHTERGRONDEN VAN HET „BISMARCK”- DRAMA door M. van Westen



## Een maritiem-strategisch én menselijk drama

### Operatie Rheinübung



ADMIRAAL GUNTHER LÜTJENS.  
Wiesbaden, 25 mei 1889; Noordat-  
lantische Oceaan, 27 mei 1941.  
foto Imperial War Museum, Londen



Plaquette aan boord van de Duitse torpedobootjager „Lütjens”, in 1967 in dienst gesteld. Archief L. L. von Munching

Begin 1941 ontwerpt de Duitse Marineleiding plannen voor een geconcentreerde aanval van oppervlakte-schepen op de sinds kort zwaarder geëskorteerde Britse Atlantische konvooien, gelijktijdig uit te voeren door „Bismarck” en „Prinz Eugen” vanuit Gdynia en door „Scharnhorst” en „Gneisenau” vanuit Brest. Vertraging in reparatie alsmede Britse luchtaanvallen, schakelen deze laatste schepen echter uit zodat de operatie alleen door „Bismarck” en „Prinz Eugen” moet worden uitgevoerd.

Beide schepen verlaten 18 mei Gdynia, worden 20 mei in het Skagerrak gezien door de Zweedse kruiser „Gotland” (Londen is enkele uren later op de hoogte), en 21 mei door de RAF in de Kors Fjord bij Bergen, Noorwegen. Op 22 mei vertrekken beide schepen, maar worden in de avond van de 23e in de Denemarken Straat ontdekt door de Britse kruisers „Norfolk” en „Suffolk” die het smaldeel blijven schaduwen. 24 mei krijgen de ijlings uitgevaren slagschepen „Hood” en „Prince of Wales” contact met de Duitse formatie, maar na een gevecht van 8 minuten explodeert de „Hood” onder „Bismarck's” vijfde salvo, terwijl de „Prince of Wales” zich aan het gevecht onttrekt. Admiraal Lütjens laat dit schip ontsnappen, besluit ondanks schade in het voorschip de operatie door te zetten en koerst naar het zuiden. Als deze schade zich ernstiger laat aanzien dan aanvankelijk gedacht, besluit hij St. Nazaire aan te lopen, geeft „Prinz Eugen” opdracht onafhankelijk te opereren en wijzigt later koers naar Brest. ~



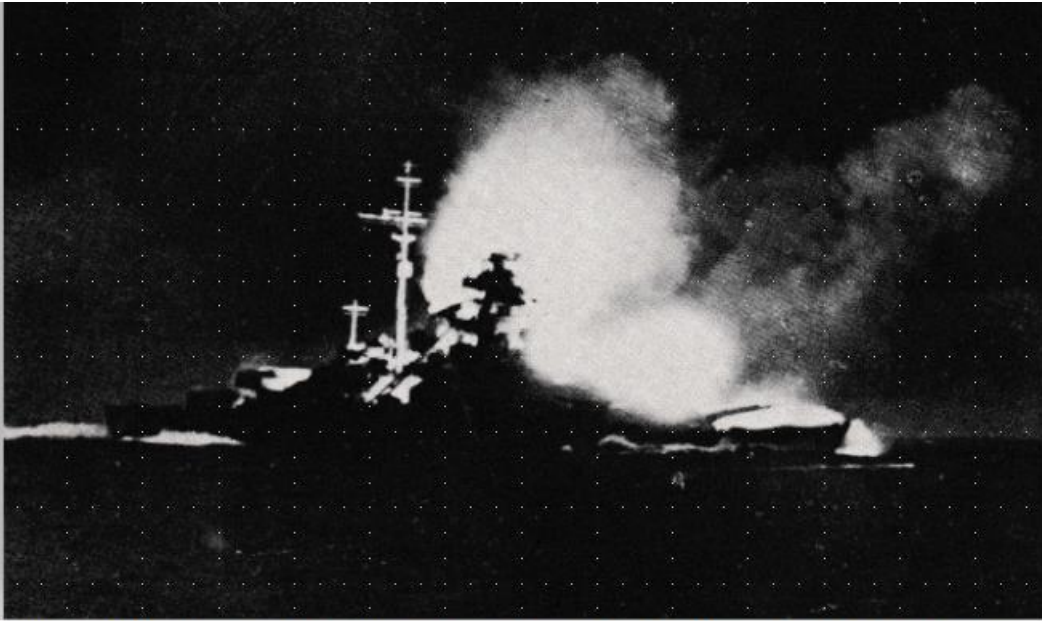
Slagschip „Bismarck” tijdens „Operatie Rheinübung”. Foto copyright W. Schafer, Kiel, Duitsland.

*De inmiddels van alle kanten gealarmeerde Royal Navy verliest 25 mei, na een vergeefse Swordfish-aanval van het vlieg-dekschip „Victorious” contact. „Bismarck” ’s ontsnap-pingskans is nu zeer groot, daar de Admiralty aanneemt dat zij is teruggekeerd naar het noorden. 26 mei wordt „Bismarck” echter fataal verrast door een Catalina van Coastal Command, waarna een moeilijke, maar met grote beslistheid doorgezette Swordfish-aanval vanaf het vliegdekschip „Ark Royal” het lot van de „Bismarck” bezegelt door onherstelbare roerschade. De 27e mei wordt dan ook de stuurloze „Bismarck” door de inmiddels gearriveerde hoofdmacht van de Homefleet afgemaakt. De „Prinz Eugen” bereikt 1 juni veilig Brest.*

Een der meest spectaculaire en dramatische maritieme episodes uit de laatste wereldoorlog was die van de jacht op het slagschip „Bismarck”, Wie echter dieper op de feiten ingaat moet tot de conclusie komen, dat de geschiedschrijving ervan — het officiële verslag — een dimensie mist. Geen wonder overigens, aangezien dit gevormd is niet alleen onder invloed der oorlogs-emoties maar ook uit nog slechts zeer globale gegevens. Langzamerhand heeft echter een grondige research het materiaal tevoorschijn gebracht dat het aanbrengen van deze dimensie althans enigszins mogelijk maakt. Met name de diepgaande discussie over deze materie in de Bondsrepubliek heeft belangrijke achtergronden aan het licht gebracht, die duidelijk aantonen dat het succes der Engelsen in hoge mate te danken is geweest aan de fouten, nalatigheden en wellicht het fatalisme der Duitsers. Ze tonen tevens aan hoe bitter weinig het gescheeld heeft, of Operatie Rheinübung was voor de Kriegsmarine een eclatant succes en voor de destijds benarde Britten een formidabele materieële en morele slag geworden. Maar ook welke ernstige consequenties schijnbaar onbeduidende organisatorische onderdelen alsmede psychologische factoren als menselijke gevoeligheden voor een dergelijke operatie kunnen hebben.

In het hier volgende wordt getracht een aantal achtergronden van Lütjens' beleid in chronologische volgorde te geven. Hierbij moet worden vooropgesteld, dat een definitief oordeel niet mogelijk is en ook nooit zal zijn. Aangezien de sleutelfiguur, diens totale staf, alsmede het document waarin eerstgenoemde zijn beleid rechtvaardigde, rusten op de bodem van de oceaan, zullen Lütjens' motieven voor zijn handelwijze nooit bekend worden. Het ontbreken van deze essentiële informatie, maakt ieder oordeel bij voorbaat discutabel. Om te beginnen is het zeer de vraag of Lütjens wel met hart en ziel achter deze operatie heeft gestaan. Het is gebleken dat hij na het uitvallen der Brest-schepen op het standpunt stond dat die diende te worden uitgesteld wegens het te grote risico, nu van binding der Britse zee strijdkrachten door een tweede smaldeel geen sprake meer was. Het staat vast dat Lütjens dit standpunt op een bespreking met Raeder heeft uiteengezet, maar tenslotte met diens motieven, die onder zware druk stonden van Hitler's voorgenomen, alle andere prioriteiten wegnemende, aanval op de Sovjet Unie, heeft ingestemd. Hetgeen echter niet impliceert dat hij ook innerlijk van de juistheid van het tijdstip overtuigd is geweest. Het is denkbaar dat een dergelijke innerlijke tweespalt, indien aanwezig, een remmend effect op Lütjens' beslissingen heeft gehad. Vooral in de latere stadia van de operatie, toen de juistheid van zijn standpunt op zo desastreuze wijze werd gedemonstreerd. Bepaald fataal is voorts ook geworden het verzuim voldoende te bunkeren. Het staat vast dat de „Bismarck” Bergen heeft verlaten met een brandstofvoorraad van minus 1400 ton. Dit begon eerst te spreken toen bij het gevecht in de Denemarken Straat nog eens 1000 ton door een treffer werd afgesloten. Het noodzaakte later tot vaartvermindering. Was de „Bismarck” met de maximale voorraad brandstof uit Bergen vertrokken, dan was ze niet alleen dichterbij Brest gekomen (bescherming!), maar ook Force H van de Royal Navy ontlopen en daarmee de allesbeslissende roerschade.





*Slagschip „Bismarck“ in de Denemarken Straat vurend op HMS „Hood“. Deze, op 24 mei 1941 te 0600 genomen actie-foto vanaf de „Prinz Eugen“ is afkomstig uit de Nazi-archieven. De opname is zwaar beschadigd, maar de enige die ooit van het treffen werd gemaakt. Foto Imperial War Museum Londen.*

Het verzuim te Bergen is niet duidelijk. Er waren tankers op zee, zeker. Maar was wegens de onzekerheid bunkeren te Bergen toch niet beter? De „Prinz Eugen“ heeft daar wél gebunkerd. Was het een nalatigheid, was het te moeilijk, te tijdrovend? Misschien ook dit: in het Operations-befehl was het niet voorzien. Er stond in feite in,

dat Lütjens vanuit Gdynia rechtstreeks naar zee zou gaan. Zag Lütjens er van af omdat hij een onverkwikkelijk debat met de ambtelijke Gruppe Nord, de leiders der operatie, wilde ontlopen, een instantie waarmee hij toch al op gespannen voet stond?

Een primair discussiepunt is de vraag, waarom Lütjens na de ontdekking in de Denemarken Straat niet rechtsomkeert heeft gemaakt nu een verrassingsaanval, noodzakelijke voorwaarde, een illusie was geworden. Hier zijn twee punten van belang: één organisatorisch, betreffende de leiding van dergelijke operaties, en verder een stekelig radiobericht gedurende een van Lütjens' vorige operaties van dit soort. Bij een vorige actie, in januari 1941, ontving Lütjens, ditmaal met de „Scharnhorst“ en de „Gneisenau“ van Gruppe Nord, een ironisch en hem feitelijk van lafheid beschuldigend, en daarom grote ergenis gevend, telegram omdat hij keert gemaakt had bij het peilen van enige Britse destroyers. Later bleek dit evenwel de voorhoede te zijn geweest van niet minder dan de hoofdmacht der Homefleet zelf. Men mag volgens deskundigen, kenners van Lütjens' karakter, veilig aannemen dat dit incident belangrijk heeft meegespeeld in diens beslissing in operatie Rheinübung om ondanks ontdekking door te stomen.

Er was echter meer.

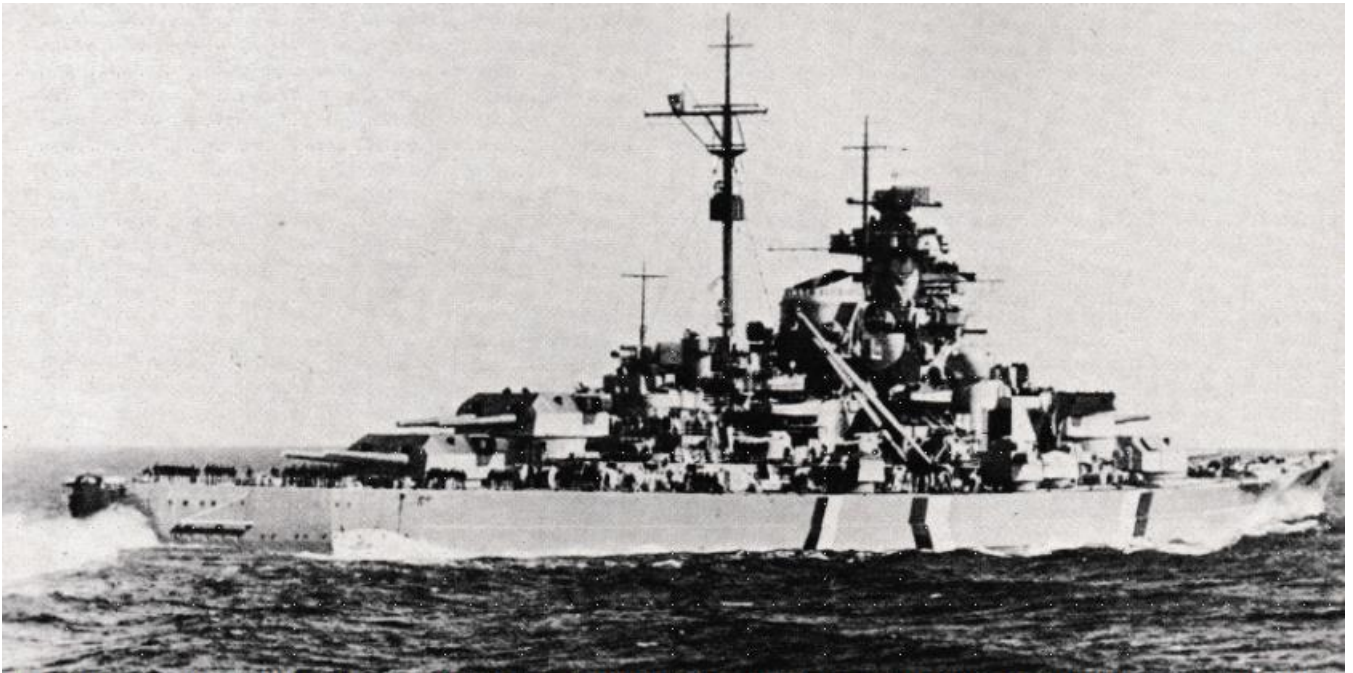
Voor het begin van Wereldoorlog II had de Flottenchef — Lütjens' functie dus — op zee volledig vrijheid van handelen. Bevelhebber van een dergelijk smaldeel was dan ook altijd een hoge vlagofficier. In 1939 echter werd als operatieleider ingesteld het aan land residerende Gruppenkommando. In de praktijk kwam dit natuurlijk neer op devaluatie van de functie Flottenchef. De logische consequentie was dat de Flottenchef hoofd van het Gruppenkommando werd en de bevelhebber op zee een jonger vlagofficier. Dat gebeurde echter eerst in 1943. Wat de wrijving nog versterkte was het voor de hand liggende verschijnsel, dat iedere planningsinstantie 't afwijken van een door haar opgesteld plan met ergernis vervult. Hoe groot die wrijving wel was blijkt uit het heengaan van Lütjens' twee voorganger-Flottenchefs, de admiralen Marschall en Boehm. Vóór zijn vertrek had Lütjens nog een gesprek met Marschall. Op diens advies tot een ondanks alles flexibele hantering van het operatieplan, antwoordde Lütjens dat hij niet de derde Flottenchef wilde zijn die verdween. Hij voegde er veelbetekenend aan toe: „Ich weisz was die

Seekriegsleitung will und ich werde ihre Befehle ausführen." Nóg opener was hij tot zijn vriend admiraal Patzig, die hij toevertrouwde voor het alternatief gesteld te zijn deze bevelen uit te voeren of van lafheid te worden beschuldigd. Er is weinig fantasie voor nodig om te begrijpen dat bij dergelijke verhoudingen Lütjens bij zijn ontdekking in de Denemarken Straat ditmaal Gruppe Nord haar zin liet hebben.

★ ★

★

**ADMIRAAL LÜTJENS:  
„Ik zal de bevelen van de Marineleiding uitvoeren"**



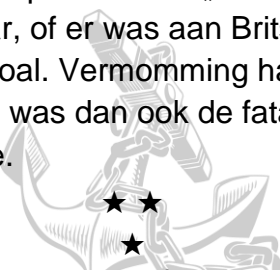
*De „Bismarck", gefotografeerd tijdens "Operatie Rheinübung". Let op de camouflage: enkele verticale strepen in twee kleuren en een zwart gemaakt achterschip.*

Het bovenstaande geeft ook antwoord op de door zeer velen — o.a. ook door Hitler aan Raeder — gestelde vraag, waarom Lütjens na de „Hood" ook niet de „Prince of Wales" vernietigd heeft. Dat dit mogelijk was, en ongestraft, is voor deskundigen geen punt meer. De „Prince" was vrij zwaar beschadigd en had nog nauwelijks vuurkracht van enige betekenis. De overlevende „Bismarck"-gevechtsroerganger Heinz Staat heeft verklaard dat hierover op de brug van de „Bismarck" geruime tijd „dicke Luft" gehangen heeft, aangezien Lindemann, de commandant van de „Bismarck", Lütjens herhaaldelijk dringend heeft verzocht deze nieuwe victorie toch niet te „verschenken". Lütjens weigerde echter botweg. Een ogenblik is bij de Skl op hoog niveau overlegd Lütjens terug te roepen. Men kende hem. Begreep daar ook wel dat het verrassingsmoment nu faliekant verkeken was. En dat de Britten schip noch maatregel zouden sparen om de vernietiger van de „Hood" op de knieën te brengen. Raeder was echter van oordeel dat de beslissing aan Lütjens moest worden overgelaten. En aangezien onder de boven beschreven verhoudingen terugkeer alleen dan mogelijk was wanneer het Gruppenkommando hem daartoe opdracht gaf, maar niets van dien aard het dilemma doorbrak, zweeg Lütjens en bleef de „Bismarck" op koers.

Merkwaardig, en moeilijk verklaarbaar, is voorts de speech tot de bemanning die Lütjens op zijn verjaardag, 25 mei, hield. Het pessimistisch karakter van deze toespraak heeft volgens overlevenden het op dat moment nog uitstekende moreel sterk aangetast. Uit het aan het licht gekomen materiaal is vanaf dat moment een bepaald, met de voortgang der operatie groeiend, fatalisme

aanwijsbaar. Lütjens' motieven zijn niet duidelijk. Men beweert dat hij zijn bemanning illusies wilde ontnemen en daardoor prikkelen tot nog grotere inspanning. Als dit zo is, was het effect volkomen averechts. Van psychologisch dilettantisme kan men Lütjens moeilijk betichten. Hij was een met een bemanning onder oorlogsomstandigheden in twee wereldoorlogen ervaren commandant. Merkwaardig, misschien ook wel veelzeggend, is de opmerking van de overlevende officier van de machinekamer Gerhard Junack, dat de admiraal diep inzicht had in de politieke situatie van zijn land. Wil dat zeggen dat deze hoge officier uit de traditie der Keizerlijke Marine iets teveel heeft laten blijken van zijn geloof in het “no way out”, in even gelijke mate geldend voor Duitsland in het algemeen als voor de „Bismarck” in het bijzonder? Beter dan speculatie is vaststelling van het feit, dat ondanks de beweringen van hen die de to-the-last-minute heroïek van “Bismarck” ‘s bemanning coûte que coûte willen redden, het moreel vanaf dat moment ongunstig beïnvloed werd.

Een ander sterk bekritiseerd punt is het achterwege laten van elke poging tot vermomming, ofschoon een dummy-schoorsteen klaar lag, een set Britse codes, en een gebruiksklare lijst van seinen voor alle denkbare eventualiteiten. In plaats van iets van dien aard te proberen liet Lütjens bij de fatale ontdekking door de Britse Catalina onmiddellijk vuren, daarmee alle twijfel omtrent “Bismarck’s” identiteit wegvagend. Dit vermommingsverzuim spreekt duidelijke taal indien men het plaatst in het licht van wat later Britse Swordfish-piloten overkwam. Bij slecht zicht ondernamen dezen een vastberaden torpedo-aanval op de kruiser „Sheffield”, deze voor de „Bismarck” aanzien. Het scheelde maar een haar, of er was aan Britse zijde een tweede kapitaal slachtoffer gevallen en wel door een bal in eigen goal. Vermomming had in elk geval verwarring veroorzaakt, en daardoor kostbare tijdswinst. Wellicht was dan ook de fatale roerschade achterwege gebleven. Het niet eens proberen is het typerende.



Deze roerschade-kwestie tenslotte is het meest heftig omstreden discussie-punt geworden, waartegenover zich twee partijen hebben opgesteld. Het gaat hierbij om de vraag, waarom op de „Bismarck” geen enkele poging in het werk is gesteld om deze roerschade te herstellen of te compenseren. De ene partij, waaronder de beide overlevende „Bismarck”-officieren Junack en Von Müllenheim-Rechberg, meent dat de oorzaak is de gedeprimeerde stemming onder de leiding, die zich na Lütjens’ speech ook onder de bemanning verspreidde. Zij meent dat dit ten koste ging van optimale inspanning en inspiratie. Evenmin is zij overtuigd van de noodzaak van de Noordwestkoers, zijnde de tactisch meest ongunstige, namelijk recht in de armen van de vijand. Deze partij kan niet accepteren, dat passief wachten op het einde het enig alternatief zou zijn voor een slagschip met een weliswaar vastgeklemd roer, maar overigens met een onbeschadigde romp, een volkomen intacte bewapening, een kundige bemanning en een voortstuwingsinstallatie die nog 28 knoop kon leveren.

Maar de sterk geslonken brandstofvoorraad dan? Er is geen antwoord op de vraag, waarom met zóveel materiaal, zóveel technische vaklieden en zóveel tijd de op 24 mei door een treffer afgesloten 1000 ton brandstof niet bereikbaar was — of werd gemaakt. Aan de andere kant staat de partij, vooral bestaande uit hoge officieren van de Kriegsmarine — waaronder vrienden van Lütjens — die de down-stemming meer of minder ontkent. Deze partij stelt Lütjens in het gelijk in diens beoordeling van de situatie als in feite hopeloos. Aangezien zij de door haar tegenstanders geopperde mogelijkheden — w.o. verwijdering van het roer met springstoffen of onderwatersnijbranders, methodes tot het manoeuvreren met de schroeven alleen, die tot



koersstabilisatie door middel van hekanker(s), trossen en/of ankerkettingen — als technisch onuitvoerbaar beschouwt, is volgens haar al het praktisch mogelijke gedaan. Natuurlijk heeft ieder deskundige het recht deze mogelijkheden als niet-haalbaar te beschouwen. Evenmin staat natuurlijk vast, dat die wél succes zouden hebben opgeleverd. Het kan echter moeilijk ontkend worden, dat het feit dat niets gedaan is, veelzeggend is. Een bevestiging ook van een impressie waarvan men, bij nauwgezette bestudering van de feiten, toch al niet ontkomen kon. In plaats van maximale activiteit zag men op dit slagschip in het laatste stadium een onnatuurlijke rust. En op de brug heerste een soort Götterdämmerung-sfeer, waarin hoge en lagere goden, bleek en zwijgend, geduldig op het onontkoombaar einde wachtten. Het antwoord op de vraag, waarom men niets deed kan, evenals op alle opgeworpen vragen bij deze mislukte operatie, alleen gegeven worden door Lütjens' Kriegstagebuch. Hoezeer hij er prijs op heeft gesteld zijn beleid voor de Marineleiding — alsook voor de wereld — te rechtvaardigen, blijkt uit het feit dat zijn laatste bericht verzocht om een U-boot om dit KTB af te halen. Hij wilde daar zelfs honderd mensenlevens voor wagen. Het is wéér die vreemde ironie der historie, dat deze weinig mededeelzame, conventionele, autoritaire officier, deze grote individualist, het spreken belet werd op het enige moment in zijn leven waarop hij dat wenste. Hetgeen impliceerde dat het nageslacht de kans ontnomen werd inzicht te krijgen in een maritiem-strategisch én menselijk drama van de eerste orde.

Eén conclusie kan men evenwel uit alle discussies trekken: de achtergronden die zij aan het licht hebben gebracht maken het „standaardverhaal” menselijker. Zij toch bevestigden het klassieke maritieme axioma, dat niet schepen maar ménsen vechten. Operatie Rheinübung was een menselijk drama. Hoe kon het anders. It was bound to be!

Gave haven'

## Op en rond de Schelde



TEKSTEN FOTO'S: AMBRO DOBBENGA

*Ook dit jaar was er tijdens de 'Havendagen' in Terneuzen weer van alles te zien en te doen. Rondvaarten, een havenmarkten samen met Vlissingen een Open Havendag, een kermis en optredens van artiesten. Dit jaarlijkse, drie dagen durende, haven-festijn, georganiseerd door de Stichting Havendagen Terneuzen, werd met een vlootshow afgesloten. Ook werd tijdens deze dagen het schoolproject 'Gave haven' beëindigd.*

'Gave haven' is een landelijk project, waarbij kinderen kennis maken met havens en scheepvaart. Bedrijven en instellingen die hier aan meedoen hopen kinderen op deze manier te interesseren om 'als ze groot zijn' te gaan werken in de haven of op een schip.

Een kind kan met dit project ook zijn voordeel doen, want hoe eerder het weet later wel of niet in deze maritieme wereld te willen werken, des te beter het is. Tijdens de 'Friese Havendagen' in Harlingen had men goede ervaringen met dit project opgedaan en daarom besloot de stichting uit Terneuzen dit ook te gaan organiseren. Het lesprogramma werd samen met het Regionaal Pedagogisch Centrum Zeeland, het maritiem instituut 'De Ruyter' en anderen aangepast voor kinderen van de hoogste klas op de basisscholen in Zeeuws-Vlaanderen. In maart werd het

project 'Gave haven' gestart en aan de leerkrachten van de 31 deelnemende scholen gepresenteerd.

### In de klas

Spoedig na de presentatie startte het project op school en 'kwam de haven naar de klas' door middel van een video, een cd-rom met gegevens, een kaart en ander lesmateriaal. De kinderen kregen te horen of te zien wat voor beroepen en bedrijven er allemaal in de maritieme wereld zijn, maar ook waarvoor sluizen dienen en wat voor soort schepen er allemaal op de Schelde varen. Ook kwam er een oud-loods op bezoek om iets te vertellen over het Loodswezen en konden er vragen aan hem worden gesteld, zoals 'hoe kan zo'n zwaar schip blijven drijven' of 'moet je om loods te worden een zwemdiploma hebben'. Veel hilariteit ontstond als de juf of meester in het meegebrachte overlevingspak - dat een loods aantrekt bij een helikopter beloodsing - werd gehesen.

### Naar de haven

Op de 'eerste havendag' werd het project afgesloten en toog de klas naar de haven, om veel van wat voor het schoolbord was behandeld in het echt te zien. Geen rekenen of taal, maar met z'n allen op stap langs de waterkant en een stukje varen. Het leek wel of de zomervakantie was begonnen.

Ook stond een bezoek aan een bedrijvenbeurs in het Scheldetheater op het programma en werd in de bioscoop naar een maritieme film gekeken.

Eveneens werd een bezoek gebracht aan het Portaal van Vlaanderen, een informatiecentrum op het sluiseland, waar men van alles kan opsteken over het kanaal van Gent naar Terneuzen met zijn sluizen. Hier werd verteld dat tegenwoordig het waterpeil in zowel het Belgische als het Nederlandse gedeelte van het kanaal hetzelfde is, hoewel dat niet altijd zo is geweest.

*De 'Holland1 onderweg naar de Put van*



*De bulkcarrier in de Put van Terneuzen*



*De vlootshow gezien vanaf een snelle loodstender*

Plaatsnamen als Sas van Gent (sas = sluis) en Sluiskil zijn daar het bewijs van. Hierna werd op het kanaal een boottocht gemaakt met de 'Stad Terneuzen'. Inmiddels lagen in de Oostbuitenhaven de marineschepen Hr.Ms. 'Snellius' en Hr.Ms. 'Willemstad', de Belgische 'Alster' samen met een sleepboot van Multraship en de loodsboot 'Mirfak' aan de steiger gereed om bezocht te worden. Daar was het soms dringen, want de kinderen moesten hier ook opstappen voor een vaartocht naar het ankergebied de Put van Terneuzen met de historische sleepboot 'Holland' of de rondvaartboot 'Denick'. In dit ankergebied was een drijvende kraan van Ovet bezig de bulkcarrier 'Shinyo Brilliance' uit Hong Kong te lichten, zodat het schip een geringere diepgang kreeg, waardoor zij het kanaal naar de staalfabrieken bij Gent kon bevaren. Het was een boeiend gezicht om van zo dichtbij te zien hoe die hoge bewegende kraan met z'n grote grijper ijzererts uit het grote schip haalde en in de duwbak langszij de kraan stortte. Verder werd een bezoek gebracht aan de toren van de verkeersdienst bij Terneuzen, waar het één en ander werd uitgelegd en ook even op de radarschermen kon worden gekeken.

De schepen van en naar de sluizen moeten vaak de druk bevaren rivier oversteken wat soms voor moeilijke situaties zorgt.

De verkeersbegeleiders helpen de vaar- weggebruikers en dragen zo bij aan een veilig scheepvaartverkeer. Ook werd een kijkje genomen bij de havenbedrijven Verbrugge Terminals en Outokumpu. De terminals van Verbrugge in Terneuzen zijn gespecialiseerd in de op- en overslag van papier en cellulose, die vaak met roroschepen worden aangevoerd. Veel kinderen zagen voor het eerst rollenpapier van meer dan 1000 kg, terwijl de meeste niet wisten dat zulke grote rollen bestonden.

Het bedrijf heeft in Terneuzen ook een kade voor overslag van zogenoemde 'witte bulk', zoals fosfaat.

Bij de andere terminal van staalconcern Outokumpu op het industrieterrein Axelse vlakte wordt hoofdzakelijk roestvrij staal uit Finland overgeslagen uit zeeschepen naar binnenvaartschepen, treinen en vrachtauto's. De kinderen werden gewezen op het hefvermogen van de walkranen die deze zware lading uit een schip moeten tillen. Tussen de middag kregen alle kinderen een 'Matrozenlunch' aangeboden, bestaande uit nasi met een kippenpoot, hetgeen de meesten zich goed lieten smaken, vooral toen een paar matrozen van de marine vertelden dat zij aan boord elke vrijdag nasi eten. In de middag werd 'Gave haven' afgesloten. De organisatoren en de begeleiders van de kinderen kunnen tevreden zijn. Er zijn vast wel een paar kinderen bij die warm zijn gelopen voor een loopbaan op een schip of in de haven en dat was nou net de bedoeling van de Stichting Havendagen Terneuzen.

Bron: De Blauwe wimpel van oktober 2005

---

## Hoe een examen soms kan verlopen

Machinist der 2<sup>de</sup> klasse Ed de Graaf was gereed voor zijn examen 1<sup>ste</sup> klas, althans dat gaf aan aan mij bij want ik was zijn leermeester en Chef van de Zeewacht Divisie C Hr.Ms. Tromp .

Ed zeg ik zo ... eitje voor jou want je weet het gewoon.

Afspraak gemaakt met de OGTH om in zijn hut het examens af te nemen De OGHTD zijn naam was Borra en we lagen elkaar niet zo goed. Voordat U nu gaan denken dat ik deze man hier door de vleeswolf of vermalser ga halen NEE dat ga ik niet doen hoewel het begin er wel op zal lijken



Lees hoe tegenstanders mannen werden die elkaar begrepen en vertrouwden .  
De dag was daar en na de koffie melde Ed zich bij de OGHTD voor het examen .

Ik was aanwezig en menner Borra en ik zouden beiden vragen gaan stellen Pittige vragen ging ik niet uit de weg en er zaten best hele moeilijke vragen tussen die velen niet zouden kunnen beantwoorden maar ik wist zeker Ed wel. Komt op een gegeven moment een vraag over de Flash verdamper en Ed geeft netjes het juiste antwoord.

Ik zeg goed Ed en de OGHTD zegt NIET GOED en kijkt mij toornig aan

Ik zeg zo tegen hem. Na het examen kan u met mij meegaan naar de Voor Machine Kamer en dan laat ik het u aanschouwelijk zien en gaan we naar bureau TD en pakken het boek over de verdampers er bij en dan gaan wij dit stuk opzoeken en u mag dan lezen.

Als ik het fout mocht hebben dan mag u mij onderuit halen. Hij kijkt mij aan en zegt, we gaan door met het examen. Ik zie Edje enigszins verbijsterd kijken en ik knik hem bemoedigend toe, laat hem even in zijn ritme komen met een paar vragen die gemakkelijk zijn OGHTD vraagt vlekkeloze antwoorden. Ik stel een moeilijke vraag over de hulpketel van wat er aan de hand kan zijn de high stack afvoergassen van de ketel aanspreekt .

Hij verteld dat dan de heat exchanger Water / Stoom lek zou kunnen zijn waardoor en daardoor te weinig water naar de spiraal van de ketel gaat en dat de verhouding brandstof en productie stoom niet meer klopt etc. etc gevolg te hoge temperatuur afvoergassen en stoom

Knik goedkeurend, naast mij hoor ik... NIET GOED . Ik zeg alleen maar .. meneer laten wij dit examen even afmaken en dan gaan wij op pad.

Ik maak maar een einde aan het examen en zeg tegen de HTD zeg het maar voor mij is Ed geslaagd, hij zegt oké maar nu aan wij even aan de slag.

Ed verlaat volkomen verbijsterd de hut en gaat schielijk naar beneden terug naar het H dek.

De jongens vragen natuurlijk Geslaagd Ed ja MAAR en dan volgt het verhaal .

De mannen zien mij naar beneden komen met een verbeterde kijkende OGHTD, beide op weg naar de VKM . eerst Flash Verdamper en daarna aan SB kant naar een van de 3 hulpketels.

Ik leg duidelijk uit hoe het zit en werkt en daarna naar bureau TD boeken erbij en laat hem het een en ander lezen. Hij kijkt mij aan en zegt Ik bied je mijn verontschuldigen aan . Je hebt gelijk. Ik zeg KUNNEN wij nog even verder praten... Ja.... oké zeg ik, u heeft nu al een paar maanden de pik op mij in de TC als ik de wacht daar loop. Mijn optreden bevat u schijnbaar niet en u verwacht fouten mee te maken die slecht aflopen voor het bedrijf. Dit zult u niet meemaken want als ik het zeker weet dan handel ik ook daarna en als ik met een vraag stuk zit da pluis ik dit in mijn eigen tijd uit. Als U mij wat vraagt over het bedrijf en u krijgt antwoord dan kunt er van uitgaan dat dit antwoord correct is. Ik speld u geen lul antwoord op uw mouw. Als ik iets niet zeker weet of helemaal niet weet dan zeg ik dit ook maar beloof dan wel het helemaal uit te zoeken en u dan een antwoord te geven



Sinds die tijd hebben wij elkaar zeer leren waarderen en hij mocht graag oplopen in de TC als ik daar de wacht had en met een mokje koffie is het dan best gezellig babbelen over koetjes en kalfjes of serieus over het bedrijf.

Hij zag ook duidelijk dat mijn jongens en mij niet ontging wat er op het bord gebeurde of dit nu de afdeling energie, voortstuwing of NBCD was. Onderbrak vaak genoeg even het gesprek als er op het bord wat gebeurde wat de aandacht verdiende. De jongens deden hun werk en maakten hun rondes en kregen les van de korporaal of mij. Ook zaken die in principe de korporaal moest doen, bv een machine lokaal starten dat liet ik de eerste klassers ook doen. En ze deden dit soort zaken maar wat graag, het geeft een hoge mate van zelfvertrouwen en dat heb je ook nodig als je met een kleine ploeg op post zit voor een uitgebreid machinepark.

Ik hield hele kwissen over het bedrijf en dus het was hun eer te na het antwoord niet te weten.

LTZ2OC Borra maakte dit ook mee en zag dat het werkte. Ik was streng maar ook rechtvaardig.

Ik zeg-- fouten zijn toegestaan maar vertel het zodat de oplossing niet extra moeilijk wordt. EN kom NOOIT met drank op in je lijf de TC binnen als je de wacht moet lopen want je hebt dan een



giga probleem en wel gelijk. De mannen wisten dat ik niet gemakkelijk was maar als het bedrijf in de tas was dan was het ook ontspannen lopen bij mij. En je leerde continu nog wat bij ook. Wat ik wel kreeg op deze manier waren de problemen gevallen en als er inderdaad niets mee te beginnen was dan werden ze

overgeplaatst. Maar goed meneer Borra. Het was een uitermate aardige vent en ik kon veel uithalen bv Italiaanse week in de TC, zonnenbrillen op en maffia Italiaans praten. Russische week dan op de manier waarop een Rus praatte, Franse week, Duitse week. Hij lachte zich rot en later zijn aflosser de LTZ2OC Vrolijk toch wel. Als hij mij nodig had en mij in zijn hut ontbood dan wist hij dat ik een geweldige hekel aan bepaalde muziek had bv Neerland Hoop in bange dagen met Freek de Jonge.

Zette dit af en dan werd er gepraat over het bedrijf en waar de knelpunten zaten.

Ik stelde toen ook voor, als U noodmaatregelen met mijn divisie gaat doen dan mag u gecombineerde maatregelen aan uitvoeren, breng er maar vuur in zodat een ieder goed moet nadenken hoe dit op te lossen en wat eerst en wat als laatste. U mag mij op mijn bek helpen want het houdt mij ook scherp. Nou dat moest natuurlijk eerst overlegd worden met de HTD en weet ik veel wie nog meer.

Sein groen. Oke dus ik vertel mijn divisie dat er bij

noodmaatregelen meerdere zaken door elkaar gaan spelen dus we

gaan diverse scenario's maar een na en daar over praten, de wacht vliegt voorbij. Op de dag er dan noodmaatregelen gehouden zouden worden de OGHTD en de Chef Voorstuwing stond een ieder benieuwd te wachten wat ons voorgeschoteld zou worden. Best pittig best pittig maar het werd allemaal opgelost. Zeg zo na een paar keer.... Is dit alles??.. Borra kijkt mij glimlachend aan en zegt oké oké de volgende keer heb ik je.. kom maar op. De jongens tegen mij... zou u dat nou wel doen.... Ja zeg ik en jullie ook want een ingespeeld team haal je niet zomaar onderuit. En inderdaad ook deze uitdaging werd overwonnen. Nu wisten de mannen dat dat je eigen iets meester maken zijn vruchten gaat afwerpen. Je hoort dan niet meer Zou je niet eens op ronde gaan en heb je alles wel ingevuld in het ronde boek, dat gezeik hoorden ze dan niet. Dat loopt eigenlijk best prettig. Ed ja Sergeant... wil je bij de koffie naar de bakkerij gaan en daar Wiener



Salzpretzels gaan halen.... Oke sergeant ..... Ed terug met lege handen. ... ja Ed dan toch wanudan ---- U houd mij voor de gek Sergeant.... het zal toch niet zo zijn... jawel doet u.



## DE KONINKLIJKE MARINE IN DE NEDERLANDSE ANTILLEN

*Commanant der zeemacht in de Nederlandse Antillen: commandeur A. van Strien*

### **Algemeen**

Het stationsschip hield verschillende gecombineerde oefeningen met vliegtuigen van squadron 1 en marinierseenheden.

Van 21-22 januari bracht de Peruaanse kruiser Almirante Grau een operatief bezoek aan Willemstad om olie te laden.

Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard bracht van 22-24 januari een bezoek aan de Nederlandse Antillen en inspecteerde in zijn functie van inspecteur-generaal der Koninklijke marine verschillende marine-onderdelen op Aruba en Curaçao.

Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Walrus vertoefden respectievelijk van 26 januari—27 maart en van 27 januari—25 maart in het bevelsgebied van de commandant der zeemacht in de Nederlandse Antillen. Gedurende de maand februari oefenden zij met Hr. Ms. Van Amstel en vliegtuigen van squadron 1, hetgeen voor de in de Antillen thuishorende eenheden een waardevolle oefengelegenheid vormde.

Van 17—29 februari nam Hr. Ms. Van Amstel deel aan de oefening „Springboard” onder de Commander Caribbean Sea Frontier te San Juan (Puerto Rico).

Van 22—26 februari brachten de Canadese fregatten HM CS Kootenay en Terra Nova een niet-officieel bezoek aan Willemstad.

De Peruaanse kruiser Coronel Bolgnesi bezocht Willemstad van 26—28 februari voor olieladen. HMS Troubridge, het Britse stationsschip in West Indië, bracht een niet-officieel bezoek van 31 maart tot 4 april. Aan boord bevond zich de Senior Naval Officer West Indies. Op de dag van aankomst voerde een vliegtuig van squadron 1 een manche opdracht uit ten behoeve van genoemd schip.

Van 9—12 april bracht Hr. Ms. Van Amstel een niet-officieel bezoek aan Port of Spain (Trinidad). Het Venezolaanse fregat General José Moran bracht van 18—20 april een niet-officieel bezoek aan Willemstad in verband met de viering van de 150ste verjaardag der Venezolaanse onafhankelijkheid.

Het schip vertrok plotseling in verband met in Venezuela gerezen politieke moeilijkheden.

Van 23—26 april bracht de USS Bonefish een operatief bezoek aan Willemstad. Deze onderzeeboot trok veel belangstelling, gezien de hier nog niet vertoonde vorm (albacore-hull). Van 15—24 mei bracht de bevelhebber der zeestrijdkrachten een inspectiebezoek aan de Nederlandse Antillen. Op 23 mei namen het stationsschip, vliegtuigen van squadron 1 en



eenheden van de mariniers deel aan een door de bevelhebber der zeestrijdkrachten voorgeschreven gecombineerde oefening.

De jaarlijkse reis van het stationsschip naar Suriname had plaats in de periode van 30 mei tot 15 juni. Op deze reis bezocht Hr. Ms. Van Amstel de volgende plaatsen: 2 juni Paramaribo, 8 juni Moengo, 11 juni Nickerie en 12 juni Wageningen. Ongunstig weer bracht met de zware regenval veel ongemakken teweeg, doch heeft het succes van het bezoek niet ernstig verminderd.

Op 12 juli passeerde de orkaan ABBY, die op 10 juli nabij Sta. Lucia voor het eerst was gerapporteerd, op ongeveer 180 mijl noord van Curaçao. Gedurende deze dag werd alleen aan het toenemen van de wind tot kracht 7 à 8 uit abnormale richtingen de nabijheid van de orkaan te Curaçao opgemerkt.

Op 13 juli bracht HMS Ulster een operatief bezoek aan Curaçao. Het schip was, op weg van Kingston (Jamaica) naar Antigua, met hoge vaart om de zuid voor de orkaan overgelopen en vertrok op 14 juli weer naar Antigua. Terwijl het schip zich van Curaçao verwijderde, hield het oefeningen met vliegtuigen van squadron 1.

Vliegtuigen van squadron 1 deden op 16 juli een herkenningsoefening met ss. Ameland van de Rotterdamse Lloyd. Dit schip voer in charter bij Shell International Petroleum Company en door bemiddeling van Shell Curaçao was het mogelijk deze oefening te houden.

Van 23—25 juli bracht de Amerikaanse kruiser (CLG) USS Topeka een niet-officieel bezoek aan Willemstad. Dit was voor de marine in de Nederlandse Antillen de eerste kennismaking met het „Terrier“- geleide wapensysteem.

De nieuwe Chileense onderzeebootjager Almirante Williams bracht van 8—10 augustus een operatief bezoek aan Willemstad.

In de vroege uren van 5 september trof de orkaan DONNA St. Maarten. Het centrum passeerde ongeveer 10 mijl noord van het eiland. Door de storm werd aan vele niet-stenen woningen ernstige materiële schade toegebracht. Het over het eiland opgezweept zeewater bedierf de oogst. De schade aan particuliere eigendommen werd geschat op f 500.000,— Ant. Crt. Een korporaal radio-radarmoniteur en 3 mariniers-lijnwerker met een hoeveelheid telefoondraad en draagbare radio-apparatuur werden van 8—23 september gedetacheerd op St. Maarten om de plaatselijke verbindingen te helpen herstellen.

Het Franse stationsschip in Martinique, de mijnenveger Arcturus bezocht Willemstad (niet officieel) van 21—24 september.

Hr. Ms. Van Amstel bracht van 30 september — 3 oktober een niet-officieel bezoek aan Sta. Lucia. De jaarlijkse marinekampioenschappen vonden plaats van 7—10 oktober te Aruba en van 10—15 oktober te Curaçao.

Van 11 tot 15 oktober bracht het Venezolaanse marinetransportschip T 12 (het ex-presidentiële jacht) een operatief bezoek aan Willemstad in verband met de overvoer van een Venezolaans dans- en muziekgezelschap van circa 50 personen.

Het ss. Groote Beer met aan boord ingescheept een detachement Koninklijke landmacht bestemd voor Nederlands Nieuw-Guinea deed op 11 oktober Willemstad aan. Evenzo bezocht het ms. Keerkring, Willemstad van 13—14 oktober, met aan boord een voor Nederlands Nieuw-Guinea bestemd detachement Koninklijke luchtmacht. In de korte binnenligtijd vond voor beide detachementen een intensief recreatieprogramma plaats.

Op 26 oktober en op 14 en 15 november verrichtte Hr. Ms. Van Amstel hydrografische metingen nabij Curaçao respectievelijk Aruba. Op 3 november passeerde HMS Rothesay ten zuiden van Curaçao. Deze gelegenheid werd benut voor gezamenlijke oefeningen met vliegtuigen van squadron 1.

Op 4 en 5 november verleende de Koninklijke marine met een schouw, duikers en een ziekenverpleger medewerking aan de veiligheidsmaatregelen ten behoeve van het te Curaçao gehouden internationale speervistournooi

Het Amerikaanse doklandingsschip (LSD) USS Spiegel Grove bezocht op 7 november St. Maarten voor het afgeven van apparatuur in verband met de hulpverlening aan het eiland na de stormschade veroorzaakt door de orkaan DONNA.

Op 18 november bracht het Argentijnse schoolschip Bahia Thetis een operatief bezoek aan Curaçao voor olieladen.

Van 19—25 november vertoefde Hr. Ms. Van Amstel te San Juan, waar, met gebruikmaking van door de Commander Caribbean Sea Frontier beschikbaar gestelde faciliteiten geoefend kon worden. Onder meer werd geschoten op een drone, welke vanaf een eenvoudig platform, dat aangebracht was op het halfdek, door het schip zelf gelanceerd en bestuurd werd.

Op 11 december arriveerde op Curaçao de eerste groep van vijf CS2F-1 vliegtuigen uit Canada. In de 2e helft van december repatrieerde vrijwel de gehele bemanning van Hr. Ms. Van Amstel per vliegtuig. De nieuwe bemanning kwam, eveneens per vliegtuig, in groepen van 20 à 30 man aan in de periode van 13—22 december.

Behalve de hierboven vermelde buitenlandse schepen bezochten verscheidene Amerikaanse marinetankers Aruba en Curaçao. Marinetankers van andere naties die in Curaçao en Aruba kwamen olieladen waren:

Almirante Jorge Montt (Chili): 8—10 januari, 14—16 maart, 30 mei—1 juni, 13—15 augustus.

Sam Bras (Portugal): 31 januari—2 februari en van 30 oktober—3 november.

Antonio Aravello (Colombia): 28—29 augustus.

### *Vliegtuig squadron 1*

Vliegtuigen van squadron 1 voerden vele opdrachten uit voor het opsporen van vermiste vaartuigen.

Het squadron was gedurende het gehele jaar gestationeerd op de Dr. Albert Plesman luchthaven te Curaçao met als taak de opleiding tot onderzeeboot-bestrijding en tevens het uitvoeren van opsporings- en reddingsvluchten in de "flight information region" van de Nederlandse Antillen. Het gehele jaar door werd zoveel mogelijk geoefend met het stationschip Hr. Ms. Van Amstel en eenheden van het korps mariniers. Op 30 januari werden Hr. Ms. Groningen en Hr. Ms. Walrus met een door Avengers uitgevoerde flypast in de Nederlandse Antillen verwelkomd, een intensief oefenprogramma met beide schepen vond gedurende een periode van 3 weken plaats. Enige keren werd assistentie verleend aan de gezaghebber van Bonaire in de vorm van transport van ernstige zieken, welke voor specialistische behandeling naar Curaçao vervoerd moesten worden.

Vermeldenswaard is een vlucht op 14 september naar Aruba in het holst van de nacht, waarbij met spoed twee chirurgen werden overgevlogen teneinde enige door een verkeersongeval in levensgevaar verkerende personen te opereren. Dergelijke vluchten hebben bij civiele instanties

en in medische kringen grote waardering ondervonden. Als tegenprestatie werd door de gezaghebber, van Bonaire het squadronpersoneel regelmatig in de gelegenheid gesteld excursies over het eiland te maken waarbij politietransport beschikbaar werd gesteld.

Ook opsporings- en reddingsdienstvluchten, waaronder voornamelijk de opsporing van vermiste kleine vissersvaartuigen, ondervonden ruime waardering bij burgerinstanties. In de verslagperiode werden 9 opsporingsvluchten uitgevoerd waarbij meerdere keren inderdaad bijstand kon worden verleend aan in nood verkerenden.

Op 23 januari viel het squadron de eer te beurt het KLM-vliegtuig, waarmede Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard reisde, van Aruba naar Curaçao te escorteren met 6 vliegtuigen. Het jaar bracht verder voor vliegtuigbemanningsleden enige afwisseling door het ondernemen van enige vluchten naar Sint Maarten op 12 januari en 7 april. Van 10—14 april werd door 4 Avengers een vlucht naar Suriname gemaakt met een tussenstop te Trinidad. Dit was de eerste maal dat Marinevliegtuigen zich op Surinaams grondgebied bevonden. Bij de opening van het nieuwe stationsgebouw op het vliegveld Zanderij werd door 3 vliegtuigen acte de presence gegeven door het uitvoeren van een bescheiden vliegdemostratie voor de Surinaamse bevolking. Vliegtuigbemanningsleden waren de gast van de Koninklijke landmacht die alles in het werk had gesteld het verblijf onvergetelijk te maken, zo werd o.a. een trip over het water naar het Brokopondo-plan georganiseerd.

Op 6 april werd met enig ceremonieel het eerste in de Nederlandse Antillen behaalde marinevliegbrevet uitgereikt. Op 30 april leverde het squadron een bijzondere prestatie door met de squadronsterkte van 12 vliegtuigen een paradevlucht boven Willemstad uit te voeren ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin.

Op 18 mei kreeg het squadron een inspectiebezoek van de bevelhebber der zeestrijdkrachten, hetgeen gepaard ging met de uitvoering van enige paraatheidsoefeningen in samenwerking met Hr. Ms Van Amstel en eenheden Mariniers.

Van 7—14 oktober nam het squadronpersoneel deel aan de jaarlijkse marinekampioenschappen in de Nederlandse Antillen, waarbij enige goede individuele prestaties werden geleverd.

De laatste maanden van het jaar stonden in het teken van het vervangingsplan der Avengers. Enige detacheringen van vliegend- en technisch personeel te Canada vonden plaats in verband met omscholing op het nieuw in gebruik te nemen vliegtuigtype CS2F — 1.

Op Sinterklaasdag vond op het RCNAS Shearwater (Canada) de overdracht plaats van de eerste 5 voor squadron no. 1 bestemde Trackers. De vliegtuigen werden vervolgens in de periode van 8—11 december via de Oostkust van de Verenigde Staten van Noord Amerika, Nassau en Haïti naar Curaçao overgevlogen, waar zij door het squadronpersoneel met dankbaarheid werden ontvangen als vervanging van de oude maar zeer trouwe Avenger. Het squadron besloot het jaar met 2168.9 vlieguren, terwijl 3301 landingen werden gemaakt.



Bron: 1960

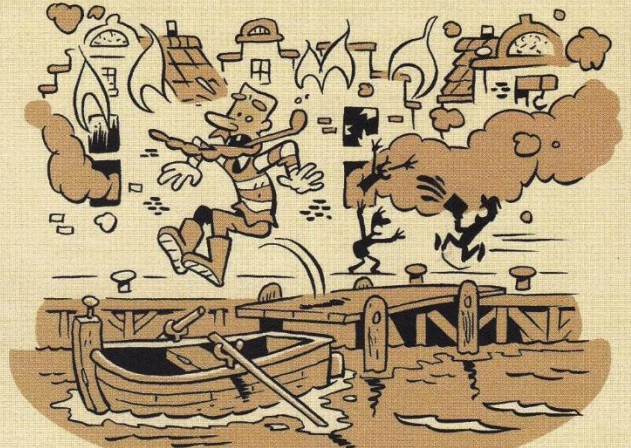


Vervolg...

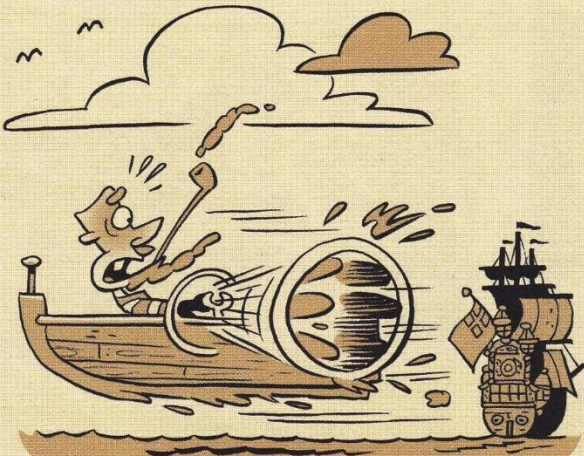
GISTEREN, BIJ HET KRIEKEN VAN DE OCHTEND, EEN ESKADER ENGELSE OORLOGSBODEMS BRAAKT VUIR OVER HET EILAND EN ONZE HANDELSVLOOT.



IK AARZEL GEEN MOMENT EN NEEM HET COMMANDO OVER OP EEN VAN ONZE SCHEPEN.



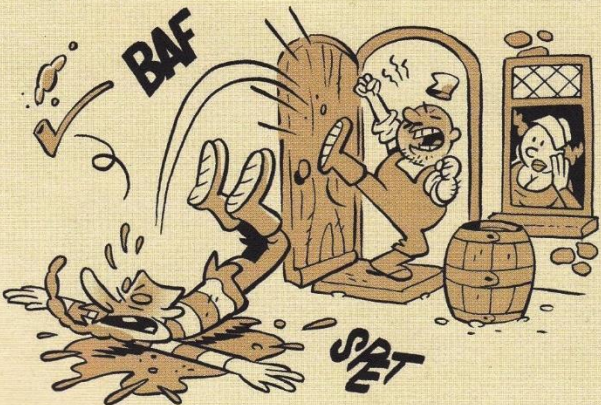
HELAAS IS DE WIND ONGUNSTIG EN DRIJF IK AF. ANDERS HAD IK DIE ENGELSEN EEN LESJE GELEERD!



IK BESEF ME DAT ER GEEN TIJD TE VERLIEZEN IS. DE ADMIRALITEIT MOET OP DE HOOGTE GEBRACHT WORDEN.



DUS IK KOM ZO SNEL MOGELIJK HIERHEEN.

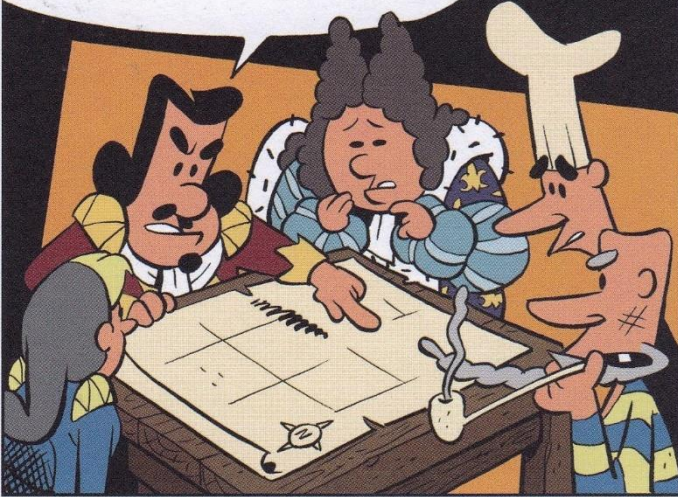


IK HEB NOG NIET EENS DE TIJD GEHAD OM HET VUIJL VAN DE STRIJD VAN ME AF TE WASSEN.





ALS WE SNEL ZIJN KUNNEN WE DE ENGELSE SCHEPEN ONDERSCHIPPEN.

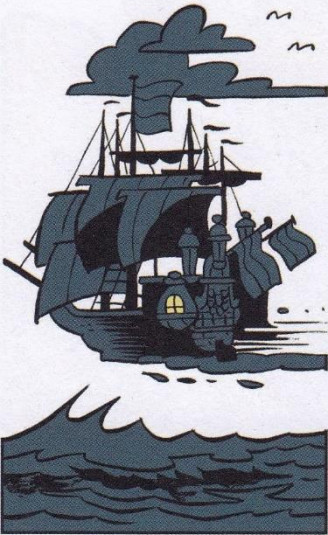


COMME VOUS SAVEZ, VOUS POUVEZ COMPTER SUR NOTRE SOUTIEN INCONDITIONNEL.\*



\* Wij helpen u

DAAR HEB JE DIE SCHOBBEJAKKEN. WE ZULLEN ZE EENS EEN OORWASSING GEVEN.



IT'S THE DUTCH FLEET, ADMIRAL HOLMES.

LOVELY! MORE TO BURN.



WE ZETTEN DE AANVAL IN. DE FRANSE VLOOT ZAL ZICH WELDRA BIJ ONS VOEGEN.

WAAR ZIJN DE FRANSOZEN?

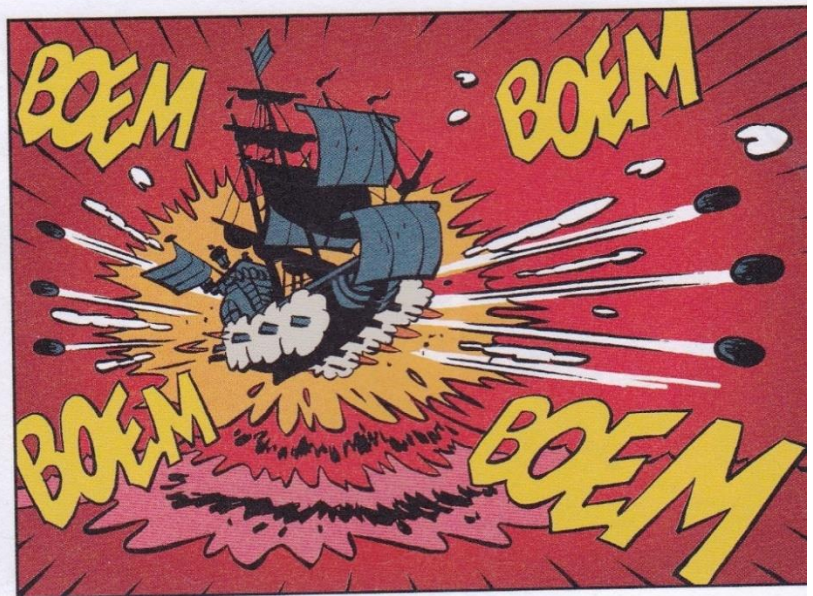
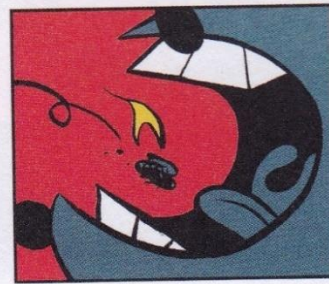
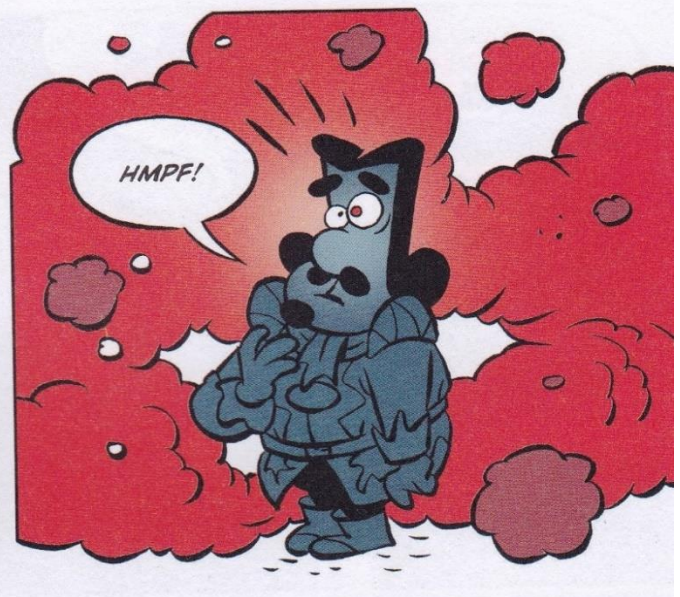
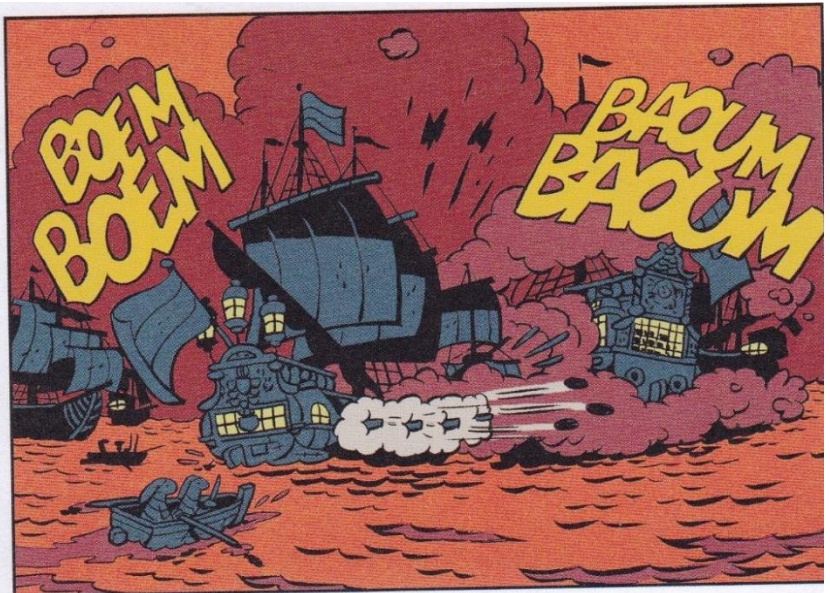


VOTRE MAJESTÉ, PELUT ÊTRE LE MOMENT EST VENU DE PARTIR? \*\*

BONNE IDÉE, LA CUISINE NÉERLANDAISE EST HORRIBLE. \*\*\*









## KOKKELVISSERIJ

Vroeger was er op Terschelling kokkelvisserij. Met hun mooie blazers visten ze op de Noordzee en de Wadden.

Ze visten op schol, schelvis, op de Wadden meestal bot met botnetten. Ook waren er die kreukels zochten (aliekruiken, een soort schelpen). Maar de kokkelvisserij was het belangrijkste.

Een kokkel is een schelpdier, het vlees dat erin zit lijkt enigszins opdat van een mossel.

De schelpjes zijn mooi gegroefd, rond van vorm; leeg en gebleekt worden ze ook wel gebruikt voor scheipenpaadjes in de tuin. De visserij op kokkels was niet zo eenvoudig, ze moesten nl. uit het zand van de waddenbodem worden gekrabbd, ze zaten pal onder de oppervlakte.

Als je met je vingers over de bodem voelde, kon je constateren of er veel of weinig waren en als het helder water was, op een voet water, kon je duidelijk de kleine oogbolletjes zien, net glinsterende pareltjes boven elke kokkelschelp.

Van oude eilanders hoorde ik wel eens, dat ze bij het vergaren een soort handklauw (harkje) gebruikten.



Toen ik zelf viste, had men de zg. “wonderklauw” uitgevonden, eigenlijk een eenvoudig apparaat, het beste te vergelijken met een groot schepnet met een hark aan het eind van een lange stok.

Met de hark werden de kokkels uit het zand gekrabbd, de kokkels kwamen in het net terecht met zand en al, door het zeewater werden ze dan schoongespoeld.

*Foto: van Internet afgehaald...*

Heel eenvoudig was het niet, de lange stok werd op de schouder gelegd, een brede band van zeildoek hadden we om het middel en aan die band een stevig touw, dat weer aan de beugel van het net was bevestigd.

Achteruitlopend en trekkend proberen het net zo vol mogelijk te krijgen.

Dan spoelen, het zand eruit. De schone kokkels in een kleine drijvende bak kieperen (soms een vletje). Als dat vol was werd het in een grotere vlet overgeladen, of een ander soort scheepje (sloep, blazer), Simon Veenstra had een soort Wieringer Bol.

Wijzelf hadden kleine Friese Tjotter met z'n brede dolboorden en z'n stevige vlakke onderkant, zeer geschikt voor het wad met droogvallen.

Hij roeide wel zwaar, maar met een gunstig windje zette ik een zeiltje op. Het kokkeren was niet het lichtste werk! Daar kwam natuurlijk bij, datje praktisch steeds in het water stond, weliswaar met lange lieslaarzen aan, die met een leren riem om het middel werden opgehouden.

Wij vertrokken voordat het eb werd de haven al uit.

Op de visplaatsen aangekomen lieten wij de dreg vallen, terwijl de eb doorzette. Zodra we enigszins konden staan gingen we overboord, de kleine drijfbak mee, vastgemaakt aan een klein dregje tegen het wegdrijven. Soms waren we te vroeg en was het water nog te hoog, dan was het moeilijk harken. Maar als het water kniehoog stond, dan was het hurry up, zweten, trekken en



spoelen, zand uit het net, kokkels omkieperen in het drijfbakje en zo door tot het laag water ons verlostte.

Als alles was drooggevallen was het even pauze, konden we een hapje eten en wat drinken. De opkomende vloed joeg ons op, de schuimranden dreven ons voorbij, sliertjes groen en een enkele bot.

Maar hup, het water weer in, geen tijd voor het steeds weerkerende natuurverschijnsel, gevist moest er worden, kokkels en nog eens kokkels, hoe meer hoe beter!

En niet te lang doorgaan, anders stond het water tot aan het kruis en kreeg je een nat pak.

Tot het tijd was om naar huis te gaan. Dan alles inladen, dreg ophalen en dan dreef het scheepje met zijn vracht kokkels, door het schuitengat, waar de drijfbakens slingerden op de opkomende vloed. Even uitblazen en voor de vloedstroom uit naar de haveningang. Het dorp kwam in zicht, met de hoge duinen, de scherpe contouren van de Brandaris.

De sterns met hun zwarte petjes op doken af en toe luid kraaiend in het water om een visje te verschalken, het was allemaal zo vredig en mooi!

Maar het was helemaal niet vredig (ik schrok wakker uit mijn gemijmer) het was erg! Het was oorlog! Vooruit de haven in, daar wachtte het werk, aan de steiger. Bootje vastmaken aan de landvasten, even thuis eten, omkleden (natte kleren zitten niet lekker) en dan weer terug naar de haven, de achtervloed had gezorgd, dat het water mooi hoog was aan de kade, wat het lossen van de kokkels vergemakkelijkte. Wij hadden van Waterstaat een terrein aangewezen gekregen om onze kokkels te storten.

We hadden dat vlak gemaakt, van cement en zand een harde plaat gemaakt zodat het makkelijker schepte, wat afgebakend met oud strandhout, en klaar was kees.

Ernaast stond de grote kookpot en een grote houten bak (warrebak noemden wij die), aan het eind van de bak een stevige staak of stok, op de bak lag dan de "zeef".

Aan het einde van de zeef zat een stevig touw aan de top van de staak vastgemaakt, in de zeefbak was een stuk kippengaas getimmerd met een kleine maat gaatjes, waar het vlees van de kokkels net door kon vallen.

Maar er was nog meer nodig: De pekelbak, een grote houten teil, houten vaten, scheppen, een kruiwagen, opschepnetten voor de kookpot, een pekelbak, planken, wat touw, zout en kolen voor de kookpot; er kwam dus nogal wat kijken voordat de gekookte kokkel in het vat zat.

Er gingen ongeveer 4 mandjes gekookte kokkels in en vat, opbrengst per vat f.50,- op de visafslag in Harlingen, daar gingen dan natuurlijk nog een paar gulden onkosten af.

Het kokkelvisserijbedrijf had ook het voordeel, dat we voor de voedselvoorziening werkten en dat was belangrijk nu de voedingsmiddelen schaars werden en wij visserlui niet voor de bezetter hoefden te werken.

Nu nog even terug naar de kokkels. In de grote kookpot werden de kokkels als mosselen gekookt, dan gingen ze op de zeef van de "warrebak", en dan maar heen en weer schudden, zodat het visvlees in de bak viel. Dat werd dan opgeschept en in de pekeltobbe gedaan.

Dat was behoorlijk sterke pekel. Het kokkelvlees bleef drijven, zand, schelpjes en vuil zonk naar beneden. Uit de pekel gingen de kokkels in een mandje en als dat vol was werden ze in een groter vat gestort, met het nodige zout (4 manden in een vat), Als het vat vol was werd het dichtgekuipt, ijzeren band erom en dan was het klaar voor verzending.

Al met al was er dan al heel wat achter de rug.

Er kwamen natuurlijk veel lege doppen, er zijn er wel eens zoveel geweest, dat een tjalkje ze ophaalde voor de kalkovens.

Al met al was het een vrij zwaar beroep, maar je voelde je vrij, je was in de vrije natuur, de zee en de geweldig mooie wolkenpartijen, de vogels van het wad, de zoute geuren,

De vergezichten, in de verte de duinen met de helwitte plekken van het witte zand, ik vond dat dat heel veel waard was, in die vreselijke tijd van de oorlog.

Ik heb getracht uit te leggen hoe het vissen van kokkels toeging, nou ja, vissen - het was eigenlijk uit het wad krabben met behulp van water en spoelen om het zand weg te krijgen.

Het was niet het lichtste werk, de rugspieren werden goed getraind.



Trimmen was niet nodig! Ach, trimmen, dat woord hadden we nog nooit gehoord! Waar gingen wij de kokkels zoeken? Dat deden wij vlak achter de grote dam, achter de kom, op het strand dus. Dat waren meest flinke grote kokkels, verderop waren ook wel mooie plekken. Wij gingen ook heel veel het zg. "gaatje" in, dat was nog een overblijfsel van een groot gat achter de Noordsvaarder, dat langzaam is dichtgeslibd.

Het gaatje was dichtbij de zg. Eelkespaal. Bij de ingang van het gaatje, de Slenk, hadden we een staak gezet, om bij hoog water bv de juiste plaats te vinden. In de omgeving van het gaatje lagen ook nog wat mosselbanken.

Als het zo uitkwam zetten we daar in de omgeving vaak een beugje botwand.

Kokkels aten we zelf nooit, maar een botje in de goede tijd van het jaar des te liever! Langs de kanten van het gaatje hebben we veel kokkels gehaald; Dan staken we wel eens naar de Zuidwal, waar soms mooie plekken lagen, zo waren we met gunstig tij vaak op zoek.

Ik weet nog best, dat Jan van Veen zei, dat hij op het wad de vleugeldam voorbij, een dichte laag kokkels had gevonden.

Hij zei: "Een straatweg is het", dus daarheen! Ik had inmiddels een andere boot, een flinke sloep, met onder het voor- plechtje, om bij eventuele regen of koude even een oppertje te hebben.

Ook met niet droog weer kon je dan je broodje zonder nat te worden eten. Nu dus een zeil erop, een oude T-Ford moter en een klein slokje benzine, naar het Jan van Veen plekje.

Er waren er plenty, maar klein, er waren "knikkers" bij; enfin, we hadden nog vele ritjes gemaakt. Soms tijdens de pauzes was het echt gezellig.

Jan van Veen was een prettig mens en kon heel mooi vertellen over zijn belevenissen, hij was veelzijdig en wist veel. Ik heb nu een paar vindplaatsen genoemd, er zullen heus wel meer goede plaatsen zijn, bv. Op Dellewal zijn we ook wel een enkele keer geweest, en onder Vlieland waren ook mooie plekken, maar dat was net te ver.

Het kokkelbedrijf was natuurlijk zeer afhankelijk van het weer. Tij en wind speelden een grote rol, met teveel ze moesten we thuis blijven. Dan hadden we tijd voor onze spullen na te kijken, vooral het net van de klauw ging vaak stuk door het schuren van de schelpen en het zand.

Dan moest er geboet worden, nylon was er toen nog niet. Soms waren er wel eens een paar dagen dat we niet gingen om kokkels, dan gingen we snel wat rooie worm steken. Ik zorgde dat ik goed wat wormen had en ging dan een hele dag buiten de haven vissen.

Ik had twee lijntjes van 40 a 50 hoekjes.

Ik liet een lijntje met aas eraan vieren voor de stroom uit, en aasde de volgende lijn, telkens om beurten. Ik vierde de vloed af en dan de eb. Met stil water stopte ik even, anders zou het beugje in de war raken.

Ik ving soms aardig, wat schar, kleine geul, in die oorlogstijd was het een welkome maaltijd!

Het bakken was wel eens moeilijk, want de olie was schaars.

Dat ging zo een tijdje door, tot we niet meer de haven uit mochten van de Duitse bezetter.

Wat was er nl. aan de hand? De geallieerden hadden aan de Franse kust een soort proeflanding uitgevoerd en daarom mocht geen enkel schip meer de haven verlaten, langs de hele Europese kust. Achteraf heb ik weinig plezier van mijn nieuwe boot gehad.

Ik wil proberen mij te herinneren wie er allemaal naar de kokkels visten en zochten; het is al meer dan een halve eeuw geleden en velen zijn er niet meer. Van een van deze mensen wil ik toch nog wat vertellen en wel van Hendrik Punt, meestal "Ome Henk" genoemd.

Hij heeft een tijd in Amsterdam gewoond. Zijn woordje had hij altijd klaar, zeer ad rem en hij had ook altijd een eigen mening. Hij sprak met ons over het zoeken naar kokkels, dat moest op een andere manier, met een soort kokkelmachine.

Hij was echt zijn tijd voorbij en had ook al echt een soort apparaat uitgevonden en er werd ook al mee geoefend. Hoe het precies werkte weet ik niet meer.

Maar ook dat stopte, geen kokkels meer vissen, niet meer de haven uit.

De bezetter had zelfs de haven afgesloten met een ketting die kon worden opgehaald voor de postboot en hun eigen vaartuigen.

Dat apparaat van Ome Hein heeft nog een hele tijd bij de helling gestaan, goed afgedekt met zeildoek. De bezetter liet de kokkelvissers nog werken op het strand, grote palen in het zand spuiten, met de bedoeling om een landing te voorkomen van eventuele vijandelijke vliegtuigen.

GOEDE MORGEN  
ZEI DE VISSERMAN  
TEGEN ZIJNE KORVEN  
WAT DAARIN KOMT MOET ZORGEN  
HIJ KEEK OMHOOG NAAR MAST EN WIMPEL  
EN ZEI, WE GAAN VAREN  
ZO IS DAT, ZO SIMPEL.

West Terschelling, april 1998

Henk J. Weewer uit het boekje "Praten op de Valreep".

## *Van schoffie tot matroos bij de Marine...*

### **We spreken hier over de beginjaren 60,.....**

Als rasechte Hollander ben ik in Dordrecht geboren, maar opgegroeid in Soerabaja waar ik vanaf mijn 1e levensjaar tot aan mijn 13e jaar heb gewoond, In 1958 kwam ik terug in Nederland, Indonesië uitgezet met dank aan Politiek Soekarno ! . Logisch gevolg was natuurlijk dat ik schopte tegen alles wat gezag had doordat ik in Nederland totaal niet kon aarden.

Uiteindelijk behaalde ik de toetreding tot de U.L.O.

Alras kreeg ik het aan de stok met een leraar Frans die altijd sprak met speeksel, op zich geen probleem, zei het niet en ik voor hem aan een tafeltje moest zitten in de klas en ik soms dacht dat het regende, daar opmerking over maakte met gevolg bij regelmaat de klas werd uitgestuurd. Mijn vader was in die tijd nog achtergebleven in Indonesië en bij terugkomst in Nederland kreeg hij een baan in Nieuwerkerk aan den IJssel dus verhuizen en naar de U.L.O in Gouda.

In de winterdag was dat geen pretje want op de fiets via de IJsseldijk over Moordrecht naar school was niet mijn hobby, daarentegen was het in de zomer dolle pret...

Op de Professor Gunnink School kreeg ik te maken met een lerares Duits, n.l. juffrouw Schwiebel, helaas leek ze er ook erg op en toen ik haar vertelde dat zij er erg op leek was dat blijkbaar de druppel die deed overlopen en ben ik van school gezonden.

Ik ben toen gaan werken als leerling remmonteur bij de opleggerfabriek "Pacton" onder supervisie van ene Jan, die een oogje op mijn zuster had laten vallen en daarvoor in een goed blaadje wilde vallen bij mijn vader, met gevolg dat ik goed werd gedriild .....

Maar het geluk was met me. De fabriek waar vader werkte ging failliet met gevolg dat er weer naar een andere baan moest worden uitgekeken door mijn vader en we belandden in Koudum Friesland.

Het geluk was van korte duur want voor mij waren de rapen gaar, kon daar helemaal niet aarden, mocht zondags nog niet eens vissen, dus hield ik het helemaal voor gezien. Dat tropenleven begon bij mij meer en meer op te borrelen en kreeg heimwee naar de Oost.

Maar als 15 bijna 16 jarige jongeman waren de mogelijkheden natuurlijk beperkt, tenzij....

Ik solliciteerde bij de Marine, wilde naar Nieuw Guinea, ... naar de OOST !

Tot schrik van mijn vader doch tot groot feest voor mij werd ik goed gekeurd en op enkele dagen na was ik 16 lentes zo pril en stond onder de wapenen zoals men dat bezigde.

Ik werd Naut, wat dus inhield dat ik matroos werd bij de Kon. Marine.

Opgekomen in het MOK te Hilversum waar ik wel een koppie kleiner werd gedriild, en dat is voor een deel nog gelukt ook. Niet te filmen hoor, als ventje van 16 jaar helemaal onder moeders rok

vandaan, gedumpte op een grote zolder met lotgenoten waar ze het zelfs voor elkaar kregen ons aan het naaien te krijgen, want de eerste dagen werd je voorzien van een compleet PSU ( Uitrusting ) en aangezien dat het allemaal rijkseigendommen waren, zo werd dat ingepeperd, moet je het verzorgen als een kostbaar bezit. Alles moest worden genummerd, grotendeels met naald en draad, dus leek het meer op borduren want het moest met de kettingsteek! Ja zelfs je tandenborstel en doosje voor je oordopjes moest je nummer in worden gekrast





Op deze zolder werden we dan ook verdeeld in groepen die de gehele periode met elkander op trokken en kreeg je een baksnummer. Ik zat naar ik dacht in bak 214 in maart 1962 maar dat weet ik niet meer zeker. Als hoofd van zo'n bak hadden we een baksmeester, meestal een kwartiermeester of korporaal, deze man moest ons dus gedurende de 3 maanden begeleiden, drillen en les geven om een schoffie om te bouwen in een matroosje ( Het is hem nog gelukt ook ! )

Die zolder noemden ze dan ook de Naaizolder ! en daar hebben we drie weken moeten vertoeven..... Nadat alles was genummerd, gemerkt met jouw eigen Marinenummer, we noemden het ook wel een stamboeknummer, gingen we verkassen naar een andere barak! Beneden waren het afzonderlijke kamers waar je met 16 personen kon slapen en boven op zolder was het een lange zolder waar allemaal stapelbedden stonden met een stromatras en als afscheiding stalen kasten die we model moesten in richten. Achter op de zolder was aan de ene zijde de toiletten en aan de andere de zeer gemoderniseerde wasplaats voor de jaren 60, n.l. een lange stenen trog met daarboven koudwaterkranen. Douches waren er nog niet, want dat ging je klassikaal doen, 2 x afmarcherend met de handdoek opgerold onder de arm naar het Mandiehok, dat was een soort van badhuis., gelegen vlakbij de Ziekenboeg

Deze oude barakken werden nog gestookt met een kolenkachel die midden op de zolder stond, die later werden vervangen door oliestookkachels .

Vanuit de barrak vervolgden we dagelijks onze Eerste Militaire Vormingen.

EMV, wat werd daar allemaal geleerd.....



De lessen bestonden uit theorielessen in het grote schoolgebouw waar we rangen en standen moesten leren, krijgstuicht, de baksorder en niet te vergeten normen en waarden bij de Kon. Marine, zoals kameraadschap, pilsje drinken en een strootje roken, want dat zat er al vroeg in.....Ik rookt al de zware van de Weduwe.

Ook de grondbeginselen van EHBO en niet te vergeten seksuele voorlichting, wat bij velen niet echt is binnengekomen geloof ik.

Buiten de schoollokalen kregen we een bezichtiging op Hr.Ms. Noord Brabant bijgenaamd Hr.Ms. Beton waar werd geleerd hoe je de loopplank moest betreden en dat je moest salueren als je aan boord stapte, en dat salueren diende te geschieden naar onze driekleur die achter op het schip aan de vlaggenstok hing, soms volledig uit zicht , maar je moest dan maar doen alsof ! Ook mocht je niet te vroeg van de valreep springen want dan sprong je in het grind wat dienst deed als water ! en dan was er man overboord !

Les Schildwachten dienden voor het bewaken van allerlei projecten, exercitie op het grote exercitieterrein waar je werd geleerd te marcheren en al marcherend commando's uit te voeren. Deze lessen kregen we van een Marinier, meestal een Korporaal of sergeant, deze mannen werden ook wel paarden genoemd in die tijd en tot mijn verbazing hebben we ook van een paard veel kunnen leren.

Soms als het niet goed ging stond de man te bulderen dat ik dacht dat er haver uit zijn mondhoeken kwam, maar uiteindelijk deden we wat hij ons opdroeg, want in de vrije uurtjes is straf exercitie echt niet leuk hoor.

Vrijdags werd er een parade gehouden en werd de klas beoordeeld tijdens het voorbij paraderen aan de Commandant of andere hoog geplaatste officier, door een grootmajoor der Mariniers met een rode, witte, of blauwe vlag..... als je rood kreeg liep de klas niet goed en moest je een extra ronde lopen en nogmaals paraderen. Deze parade werd ook tegen het einde van de opleiding gegeven tijdens ouderdag, op deze dag kwamen de ouders kijken wat we inmiddels allemaal hadden geleerd en of de instructeurs het beter konden dan je eigen ouders... Mijn ouders hebben zich daar nooit over uitgelaten.



Ook je meisje, verloofde of vrouw mochten komen kijken dus dat marcheren ging zo fanatiek als je kon. We sloofden ons goed uit om geen rode vlag te krijgen onder de ogen van al dat vrouwelijk schoon !

Tussen de middag was het meestal met familie naar het cafetaria bij ons beter bekend als de vreeschuur waar we aan de ouders konden uitleggen dat we altijd op de woensdag een z.g.n. blauwe hap aten (overblijfsel uit de Indië tijd) !, meestal was dat Rijsttafelen, maar maandags altijd bami of nasi met erwtensoep + drijfijs! (blokjes spek)

Wat mij ook is bijgebleven uit de EMV waren de VBZ korrels die volop te krijgen was en op tafel stond in de roestvrijstalen soeppullen..... (VBZ korrels was de nicknaam voor de gekleurde muisjes.) In mijn latere marine leven kwamen deze korrels altijd weer in beeld. De Amerikanen waren er wild op.

Maar we kwamen ook wel tijdens deze EMV buiten het kamp hoor, daarbuiten werd er geoefend, zoals een mars van enkele kilometers, roeien op de Loosdrechtse plassen, of een

dropping op de Hei en niet te vergeten zeilen in een B2 sloep.

Natuurlijk werden er tussen alles door nog meerdere zaken geregeld, zoals foto's maken bij de vlaggenmast als herinnering, corvee bij de provoost van een barak, en was er geen werk werd er wel wat gezocht.....Zelfs naast het geplaveide staatstenen pad peukjes oprapen, paden harken tot al de afgevalden dennennaalden dezelfde kant op lagen want het moest er onberispelijk uitzien. Vrije tijd ?.....

Jawel als we vrij waren kon je naar de kantine waar de gehele avond de Jubox stond te loeien met muziek van de Shadows, biljarten leren, pilsje drinken en niet te vergeten de gevulde koeken, kroketten en patat....., want na een biertje ging dat er wel in....

Jawel daar hebben we het al geleerd..... in mijn latere leven moest ik daaraan terug denken in Rotterdam op de Parkade de Ballentent..... pilsje en een bal gehakt.

Ook mocht je gaan passagieren wat ook regelmatig gebeurde, maar het was streng hoor. Als je ging stappen moest je met de sloep naar de wal..... jawel je leest het goed met de sloep in het bos naar de wal, maar dat was natuurlijk weer een kreet uit de jaren van Michiel Adriaanszn de Ruyter wat dus inhield dat je op vaste tijden aan moest treden bij de poort, je daar je passagierkaart in moest leveren, die je bij terugkomst weer op moest halen zodat ze wisten dat je weer binnen was en na een strenge tenue inspectie mocht je dan gaan.

Nu had in de pech dat ik om 2200 uur weer terug moest zijn want ik was nog superminderjarig. (tot 18 jaar) dat konden ze zien daar er twee hoekjes af waren geknipt van mijn passagierskaart de minderjarigen 1 hoekje en die mochten een uurtje langer weg blijven en de meerderjarigen hadden dan nachtpassagieren.

Daar voor mij de tijd kort was belandde ik meestal net naast het kamp in het café van "Moeke" zo heette die schat achter de tapkast. Daar was het soms beregezelig dat je de tijd vergat en dan was het donderen geblazen.... straf !, dus wat deed je dan over het hek heen (pint racen) met een

stuk in je kraag weer terug in het kamp in de hoop dat je niet werd geschaakt door een schildwacht.

Voor appèl meldde ik dan bij de baksmeester dat ik was wezen passagieren en bij terugkomst mijn passagierskaart zoek was in de wacht.....

Deze zorgde dan dat het weer werd geregeld, want onze baksmeester was zelf ook ooit EMVer geweest, trapte daar natuurlijk niet in en ik kreeg weer een pak op mijn lazerij, maar dat nam je voor lief want straf krijgen zodat je niet met weekend verlof kon was erger.....

Het minst leuke tijdens deze EMV was de wacht lopen, maar ook die kon je weer verdelen in gradaties.....

Leerling aan de poort was niet zo erg, daar kon je zorgen voor koffie, schoonhouden van de wachthut en aflossen bij het hek waar je het in en uitgaande verkeer moest laten passeren, maar het kon ook zo maar zijn dat je schildwacht moest lopen, en dat was minder..... Daarvoor werd je uitgerust met een Garant geweer met 8 scherpe patronen, een koppel met bajonet en moest je netjes paraderen aan de ene zijde van de poort naar de ander.



### ***Leerling hoofdpoort***

Ook liep er op 2100 uur een leerling mee door het kamp/barakken met de z.g.n. avondrond ! De avondrond bestond uit een officier v.d. wacht, hoofd van dienst ( meestal een Majoor en de leerling die gewapend met een lamp moest roepen "rond, rond" zodat een ieder in de houding de ronde moest laten passeren en de gestraften diende zich in hun

slaapzaal te melden opdat ze niet in de kantine zaten of er van tussen waren gekepen....

Maar ook schildwacht wapenkamer en de ergste schildwacht kolenhok!

Daar lagen alle kolen van het kamp opgeslagen en die werden nogal eens gerampokt (Javaans voor gestolen) want achter het kamp lag een bekend en berucht woonwagenkamp!..... Ik kan je wel vertellen dat als je daar in het pikkedonker staat, en alleen maar het ruizen van de wind in de bomen om je heen hoor en er breekt dat een takje of een ander vreemd geluid je soms met dichtgeknepen billen je wapen in de aanslag nam en riep "halt of ik schiet"..... het schijnt zelfs een keer gebeurd te zijn dat een schildwacht keurig deed wat hem was geleerd en na zijn opdracht geroepen te hebben halt te houden ging het gekraak verder, waarop hij besloot te schieten in de richting van het geluid..... s'morgens bleek daar een dood varken te liggen van een boer....

Sterke verhalen, ik weet het niet, het is mij verteld in de wandelgang en neem het voor lief aan !, ik was er niet bij.

Maar buiten schildwachten dienst had je ook de "uitkijk" wachten in de barakken... dan moest je op pompoesjes (Gympen) zachtjes door de barak lopen om daar na stil amusement zorgen dat het stil was ..

Stil amusement was na 2100 uur.

De fijnste wacht vond ik de wacht op de "Boomhoek"...( watersport van de KM op Loosdrecht )

Als je daar een ronde moest lopen ging je controleren op dat er geen jollen, sloepen of zeiljachtjes los lagen enz.enz....



Maar..... ook daar hingen weer nadelen aan hoor want als je s'nachts een ronde moest maken helemaal alleen over de kleine houten steigertjes waar je alleen maar het kabbelen van het water hoorde en af en toe het kletteren van tuigage tegen de mast en er vloog een eend onder de steiger vandaan omdat hij door welke oorzaak ook was opgejaagd zal je hart achter in het strottenhoofd.....

Ja zo alles op rij zettende heb ik toch wel een hoop moeten leren in de drie maanden.....Ik kan bijna niet geloven dat daar de grondbeginselen van mijn verdere leven zijn gelegd ! Maar het is wel zo.....daar liggen mijn ROOTS...

Arie Krijgsman.

\*\*\*\*\*

## 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)**

De opening van het nieuwe tandarts gebouw van het MVKV zou geschieden door de commandant. Alleen op het moment suprême was de kolonel verhinderd. Dus hebben we de taartjes maar alleen opgegeten.

Dat taartjes eten was trouwens een frequente bezigheid op het kamp. Een slimme banket-bakker (Van Maanen uit Katwijk, bestaat nog steeds), had zelfklevende ronde stikkertjes laten maken met zijn naam en telefoonnummer erop gedrukt. Die dingen pasten precies op de draaischijf van de telefoontoestellen op het kamp. Op raadselachtige wijze heeft hij kans gezien IEDER toestel van zo'n stikkertje te voorzien, tot en met het toestel van de eerste officier.

Wij hadden in die tijd trouwens nog twee soorten telefoons op het MVKV: gewone, met draaischijf en banketbakkerstikker, en daarnaast een toestel met draaislinger waarmee je zelf stroom opwekte en na een minuut driftig slingeren kreeg je dan op raadselachtige wijze een centralist aan de lijn die je doorverbond met de gewenste persoon. Zeer bijzonder.

Zeker handig in tijd van oorlog als de stroom is uitgevallen. Maar goed, we hadden het over taartjes eten.

Ik herinner mij dat op een vrijdagochtend in december de bakker zich meldde bij mijn dienstgebouwtje met een enorme doos met wel 36 taartjes. In mijn onschuld zei ik nog dat wij dat niet besteld



hadden, maar nee, de bakker hield vol dat dit een verrassing was en al betaald ook. Nou je begrijpt, wij smullen natuurlijk en de patiënten kregen na afloop van de behandeling uiteraard ook



onmiddellijk een slagroompunt in hun snavel gedrukt om de zojuist geplaatste vulling te testen. Toen er nog drie taartjes over waren belde de bakker: hij had zich vergist, de doos had bij de ziekenboeg moeten worden afgegeven, en of wij hem daar even heen wilden brengen. Je voelt wel aan dat wij daar niet over piekerden. Ik heb de goede man geadviseerd maar een nieuwe doos te laten aanrukken. Haha. Kom nou, ik ga me daar een beetje belachelijk maken bij de ziekenboeg met een lege taartendoos.

Een week na de indienststelling van mijn trotse gebouw kreeg ik tot mijn verbazing een telefoontje van het Hoofd van de Technische Dienst van het MVKV, die mij mededeelde dat zijn dienst een cadeau had voor het nieuwe gebouw en dat hij dat wilde komen aanbieden. Goed. Wij weer klaar met de taartjes op de bewuste dag, maar niemand verscheen. Afspraak bleek vergeten te zijn. Volgende week dan maar.

Wij weer netjes aangetreden, assistentes en tandartsen keurig in uniform klaar met de koffie. Weer niemand. Ik kreeg er de pest over in. Uiteindelijk werd er een afspraak gemaakt voor donderdag om 10.00 uur. Wij dachten er niet over om weer klaar te zitten voor niets, dus het gehele comité van Overste, adjudanten en andere afgevaardigden stond op een gegeven moment in de hal, terwijl wij allemaal rustig aan het boren waren. Ik heb ze laten wachten in de wachtkamer. Kom nou zeg, ik blijf daar een beetje voor die lui steeds het hele programma omgooien.

Na tien minuten ontvingen wij de heren in onze riante koffiekamer. De overste overhandigde mij een klein pakje. Daar bleek een prachtig gepolijste plak metaal met inscriptie in te zitten, die bevestigd was op een fraai gepolitoerd stuk hout. Voor aan de muur. Het was een plak van 2 cm dik, gezaagd van een propeller van de enige tijd daarvoor in het water "gelande" Atlantic (257), te zijn. Je kent dat verhaal wel. Het

wrak van die Brequet Atlantic heeft nog jaren op de Kooy gelegen ter kanibalisering. Het bleek dat die propellers uitstekend geschikt waren voor dit soort leuke cadeautjes. Het ding heeft nog jaren in de spreekkamer gehangen en zal wel meege-nomen zijn door de tandarts die tien jaar geleden voor het laatst het licht uit deed op Valkenburg.

Het kale plekje op het behang is nog steeds te zien in het verpieterde gebouwtje.



G.A. Kruys

Er was eens een zakkenroller die een horloge had gestolen , nota bene van de pastoor . Evenzogoed ging hij met een schijnheilig gezicht de biechtstoel van de pastoor in en biechtte : “Ik heb een horloge gestolen. “  
 Pastoor : “dan moet u het teruggeven “ .  
 Dief : “Mag ik het aan u geven ? “  
 Pastoor : “Nee , ik wil het niet hebben , je moet het aan de eigenaar geven. “  
 Dief ; “ die wil het niet hebben “ .  
 Pastoor : “dan mag je het houden.“



\*\*\*\*\*

## Zwaar weer en warme maaltijden

Als het weer ballen is, dus zeg maar klote van de bok, windkracht 10 of meer dan is het niet vanzelfsprekend, dat je warme maaltijden in de middag of avond hebt . Je kunt de koks niet opofferen in het kombuis om met hete soep of braadvet te gaan zitten goochelen.

Hoe lekker een vette karbo of speklap ook is tijdens windkracht tig. Wat krijg je dan!!!! Nou, brood en koffie uit de percolator en als je sloft wat soep. Zittend op dek nuttig je dan deze goede gaven want aan tafel zitten is onmogelijk of je moet het lekker vinden tegen de scheepshuid geplakt te worden en wat voorwerpen in je nek te krijgen.

Het dek onder je gat heeft ook een eigen leven het bolt en zakt net als andere scheepshuiddelen. Zolang een schip kreunt en steunt is dit een goed teken maar als je dit niet meer hoort dan is er stront aan de knikker. De machines onder je hoor je gierende uithalen maken als de schroeven boven water komen. Minder throttle, meer throttle en constant bijsturen door de Fokkerkast die de machines bijregelt als ze niet manueel staan, machines hebben ook honger maar de verzorgers daarvan ook.

Het is een hand voor de baas en een hand voor jezelf. Je door het schip bewegen is al een avontuur, je douchen is een spannende zaak, de toiletgang, pas op dat je niet van het potje gewipt wordt. Als je de wacht loopt op een modern fregat dan kun je gewoon afgelost worden MAAR vroeger zat je bv in ketelruimachter op een B jager. Nou, dan werd je echt niet afgelost. Je kon gewoon op post blijven en dan maar hopen dat je voldoende drinken en eten mee het ketelruim in had genomen voor 5 à 6 man. Het kon bar en boos zijn, met gevaar voor lijf en leden. Nu is een marineman niet veeleisend en gaat niet grommen als hij eens alleen brood krijg met een mok koffie... so it bee.... Geen verwend iemand die begint te janken van ellende en kreunen dat hij dood gaat omdat er niets lekkers bij de koffie zit.

**LINK: Clip slecht weer**

Bron:

<https://youtu.be/L9F4yvoc8IY>  
<https://youtu.be/Xf4e4jLTX0U>





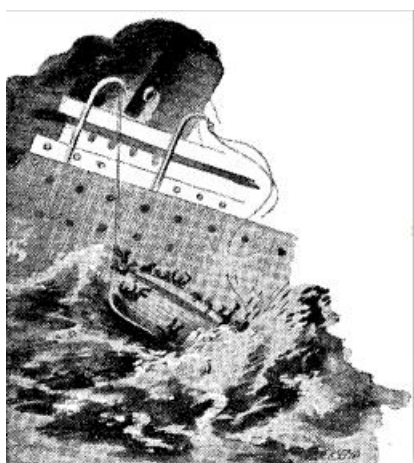
## Zes dagen in een lekke sloep op de Tropenzee

*Het drama van de ondergang van het s.s. „Langkoeas” van den Rotterdamschen Lloyd in de Javazee*

*Wij publiceeren hier een der laatste artikelen uit Indië van den marine-correspondent H. Beishuizen, die in najaar 1945 bij een vliegongeluk in de omgeving van Semarang om het leven kwam.*

Na achttien uur aan één stuk in het water te hebben gelegen en daarna zes dagen lang in een lekke werkboot te hebben rondgedobberd, zonder voedsel en zonder water, landde op 8 Januari 1942 op het strand van het eiland Bawean de eenige Europeesche overlevende van het s.s. „Langkoeas” van den Rotterdamschen Lloyd, dat in den nacht van 2 op 3 Januari van dat jaar in de Javazee tusschen Batavia en Soerabaja door een Japansche onderzeeboot werd getorpedeerd en brandend onderging. Het s.s. „Langkoeas” was een voormalig Duitsch schip van de Hamburg-Amerika Lijn, „Stassfurt” geheeten. Het werd bij het uitbreken van den oorlog in beslag genomen en als „Langkoeas” in de Indische wateren weer in de vaart gebracht. Op 1 Januari 1942 vertrok het van Tandjong Priok naar Soerabaja, met een bemanning van 28 Europeanen, 87 Chineezen en 20 Javanen aan boord, om nooit meer terug te keeren. Hier volgt het verhaal van den werktuigkundige J. de Mul uit Terneuzen, die ruim zes dagen na de ramp door een inheemschen visscher op het strand van Bawean werd gevonden:

„Op 2 Januari liep ik de wacht van 13 tot 19 uur. We kregen moeilijkheden met een der bakboordsketels, omdat van een circulatiepomp de waaier was vastgelopen. Ik kwam daardoor pas om half negen uit de machinekamer en ging onmiddellijk naar kooi. Door een doffe knal werd ik plotseling wakker en zag het licht in de hut uitgaan. Ik greep mijn vest en het zakje met mijn papieren en spoedde naar boven, waar iemand me toeriep, dat we getorpedeerd waren en onmiddellijk naar de booten moesten gaan. Mijn reddingboot, die aan stuurboordzijde, was echter door den inslag vernield en ik moest dus in een andere sloep.



De „Langkoeas” maakte reeds zware slagzij. Hij was door een torpedo in de machinekamer getroffen; de machinekap was er totaal uitgevlogen. De twaalf menschen, daar op wacht, zijn waarschijnlijk meteen dood geweest.

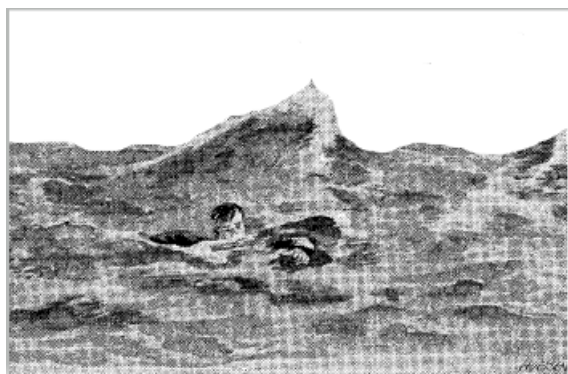
Nauwelijks zat ik in de sloep, die zwaar overbemand was, of deze plofte naar beneden en schoot als een pijl onder water, om daarna tot den rand toe vol weer boven te komen. Ikzelf, die me aan een der doffen had vastgehouden, constateerde, dat de meeste inzittenden uit de boot verdwenen waren en ergens ronddrevon. Rondom me klonk hulpgeschreeuw, maar niemand kon hulp bieden, omdat we door den val van zeven meter danig versuft waren, terwijl er bovendien een hooge zee stond. Met deze zinkende sloep drevon

we van het schip af, dat steeds meer slagzij maakte. Ik raadde de overige inzittenden aan de



schoenen uit te trekken en daarmee te hoozen, omdat het hoosvat, waarschijnlijk bij den val, verdwenen was, maar door de hoge zee spoelde het water steeds weer binnen, waardoor onze toestand bijna hopeloos werd.

Wij hoopten nu, dat de gezagvoerder, de heer P. L. Kreumer uit Rotterdam, ons met de motorsloep met bakboordsboot op sleeptouw te hulp zou komen en inderdaad zagen wij deze booten naderen op een halve mijl afstand. Opeens echter meldde de vijfde machinist, die naast me zat, een schip op twee mijl afstand en vol spanning keken wij in de aangeduide richting. Op hetzelfde oogenblik, nog voordat we eigenlijk goed zagen, wat voor schip het was, klonken schoten, gevolgd door het geknetter van een machinegeweer en we zagen, hoe de stukken van de motorsloep in het rond vlogen en de menschen daar aan boord een voor een voorover zakten en in de golven verdwenen. Het schip bleek nu een onderzeeboot te zijn, die recht op ons afstevende en op vijftig meter afstand het vuur op ons opende. De man, die naast me zat, werd in de borst getroffen en ik sprong onmiddellijk overboord, wegzwemmend en dekking zoekend in de golven door steeds onder water te blijven. De onderzeeboot kwam echter dichterbij en ik hoorde het geschreeuw van de mannen aan boord.



Er bleef mij niet anders over dan me aan het vaartuig vast te klampen en hangend aan het voorduik-roer werd ik nog eenige minuten voortgezweept, voordat ik door een paar matrozen werd gegrepen. Onder bedreiging van een revolver werd ik naar den toren geduwd. Ik voelde ondertusschen hevige pijn aan het linkerbeen — er sijpelde wat bloed uit — zoodat ik nauwelijks kon loopen. Bij den commandotoren gekomen zag ik een Chinees en een Javaan van de „Langkoeas” staan, die zich evenals ik aan den onderzeeër hadden vastgehouden en door de Japanners — want ik herkende

hen nu in het donker aan het uniform en het khaki platte petje — omhoog waren getrokken. Met stompen en slagen werden wij bij den commandant gebracht, die mij onder allerlei bedreigingen verhoorde. Toen hij echter merkte, dat ik niet de gezagvoerder van de „Langkoeas” was en bovendien geen enkele aanwijzing wilde geven, die voor hem van nut kon zijn, mompelde hij zoiets van „you go home” en opeens werd ik vastgegrepen, er volgden een stomp en een trap in mijn rechterzij en met een smak lag ik weer overboord. Een minuut later werden de Chinees en de Javaan mij nagegooid en zoo lagen wij op 2 Januari 1942 opnieuw in de Javazee . . .”



„Toen de Jap mij overboord getrapt had,” zoo vervolgt de werktuigkundige Mul, „was ik meer verwonderd dan verschrikt. Ik kon deze vreeselijke daad maar niet begrijpen. De onderzeeboot was spoedig in de duisternis verdwenen. De Chinees, de Javaan en ik bleven, voor zoover dit mogelijk was, dicht bij elkaar, maar door de hoge deining had ik hen na eenige uren toch uit het oog verloren. Tegen den morgen kreeg ik moeilijkheden met mijn zwemvest. Dit was van kapok

met twee kussens voor en achter. Het had geen drijfvermogen meer en drukte me steeds verder

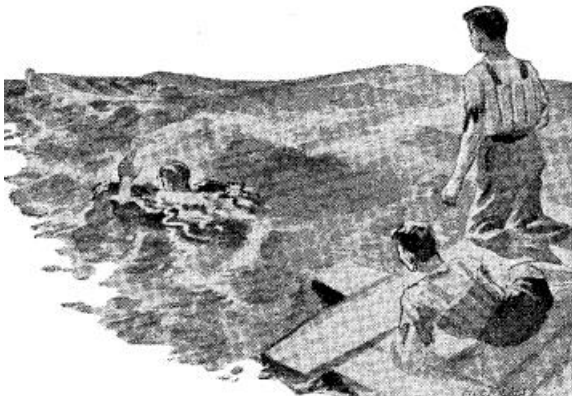


onder water. Met groote moeite slaagde ik er in het los te maken en me ervan te ontdoen, maar nu moest ik mij zonder zwemvest drijvend houden en dat met een stekende pijn in het linkerbeen en in mijn rechterzij, waar de Jap getrapt had. Ik lag nu al een uur of tien in het water en de zon klom steeds hoger. Ik schatte, dat het wel elf uur kon zijn.

Zoo worstelde ik den heelen dag tegen de golven om me boven te houden, tot de avond viel en ik al achttien uur in het water lag, met niets anders om me heen dan zee en lucht. Toen zag ik plotseling links van mij iets drijven. Ik merkte, dat het een kapot geschoten vlot was en ik kreeg weer moed. Ik hield me er eerst aan vast, want erop trekken was niet meer mogelijk door de inspanning van het zwemmen, doch na een uur lukte dit toch. Het vlot was meer in zinkenden dan in drijvenden toestand. Aan beide kanten zaten groote gaten en het water liep er overal uit. Maar ik kon er op rusten, tenminste wat je rusten noemt, want ik werd hevig heen en weer geslingerd.

Hoe lang ik zoo gelegen heb, kan ik niet zeggen, maar de maan scheen weer helder, toen ik de zee afkeek en niet ver van mij iemand zag drijven. Het was de Chinees in half bewusteloozen toestand. Met de grootste moeite wist ik hem op het vlot te trekken. Een uur later vond ik den Javan, die nog vrij monter was. Ook hem heesch ik op het vlot. Beide mannen hadden een kurken zwemvest aan. Zij hadden het dus niet zoo moeilijk gehad als ik.

Den heelen nacht bleef de toestand zoo. Alleen had ik het koud, want bij het langdurige zwemmen waren mijn kleeren verloren gegaan, bovendien zal ik wel koorts hebben gehad. Den volgenden morgen, het was nu op 4 Januari, zagen we in de verte iets drijven op ongeveer een kwart mijl afstand. Het bleek een oude werkboot te zijn, die schijnbaar onbeschadigd ronddobberde. Niemand van ons voelde er iets voor er heen te zwemmen. Wij waren te vermoeid. Misschien was er drinkwater in en voedsel, dus moesten we het wel probeeren. Ik porde den Chinees aan er zoo mogelijk met zijn tweeën naar toe te zwemmen, maar hij weigerde pertinent. Tenslotte heb ik me maar weer in het water laten zakken en ben er langzaam heen gezwommen. De boot dreef recht voor ons uit; risico het vlot te missen, mocht ik mijn doel niet bereiken, bestond dus niet. Bij de werkboot gekomen had ik de grootste moeite me erin te hijschen, want ik was volkomen uitgeput. Ik geloof, dat het wel een half uur geduurd heeft, voordat ik mijn beenen over den hoogen rand had geslagen en me had opgetrokken. Er stond veel water in, dat ik onmiddellijk proefde, maar het was brak en dus ondrinkbaar. Op den bodem lagen gelukkig een stuk zeil, een oude mast en twee paar riemen. Ik tuigde het zaakje op, wat ook niet gemakkelijk was, omdat ik alles alleen moest doen en daarna zeilde ik naar het vlot, waar ik den Javan en den Chinees oppikte. We gingen nu hard aan het werk, voorzoover wij dit nog konden en tegen den avond was de werkboot zoo goed als leeg, waren de kielproppen hersteld en ging alles iets beter. We konden nu tenminste zeilen, maar waarheen, dat wist ik niet. Ik koerste maar met Westenwind over bakboord op hoop van zegen en zoo begon een nieuwe nacht, steeds hopen op redding, die maar uitbleef.



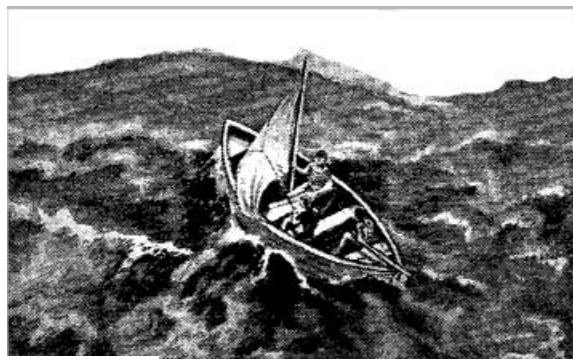
Den heelen nacht bleef de toestand zoo. Alleen had ik het koud, want bij het langdurige zwemmen waren mijn kleeren verloren gegaan, bovendien zal ik wel koorts hebben gehad. Den volgenden morgen, het was nu op 4 Januari, zagen we in de verte iets drijven op ongeveer een kwart mijl afstand. Het bleek een oude werkboot te zijn, die schijnbaar onbeschadigd ronddobberde. Niemand van ons voelde er iets voor er heen te zwemmen. Wij waren te vermoeid. Misschien was er drinkwater in en voedsel, dus moesten we het wel probeeren. Ik porde den Chinees aan er zoo mogelijk

met zijn tweeën naar toe te zwemmen, maar hij weigerde pertinent. Tenslotte heb ik me maar weer in het water laten zakken en ben er langzaam heen gezwommen. De boot dreef recht voor ons uit; risico het vlot te missen, mocht ik mijn doel niet bereiken, bestond dus niet. Bij de werkboot gekomen had ik de grootste moeite me erin te hijschen, want ik was volkomen uitgeput. Ik geloof, dat het wel een half uur geduurd heeft, voordat ik mijn beenen over den hoogen rand had geslagen en me had opgetrokken. Er stond veel water in, dat ik onmiddellijk proefde, maar het was brak en dus ondrinkbaar. Op den bodem lagen gelukkig een stuk zeil, een oude mast en twee paar riemen. Ik tuigde het zaakje op, wat ook niet gemakkelijk was, omdat ik alles alleen moest doen en daarna zeilde ik naar het vlot, waar ik den Javan en den Chinees oppikte. We gingen nu hard aan het werk, voorzoover wij dit nog konden en tegen den avond was de werkboot zoo goed als leeg, waren de kielproppen hersteld en ging alles iets beter. We konden nu tenminste zeilen, maar waarheen, dat wist ik niet. Ik koerste maar met Westenwind over bakboord op hoop van zegen en zoo begon een nieuwe nacht, steeds hopen op redding, die maar uitbleef.

De situatie bleef dezelfde, dag-in, dag-uit. We hadden dorst, verschrikkelijken dorst, nog meer honger en mijn tong was dik en opgezet. Iederen avond liet ik het zeil zakken en bond twee riemen aan de vanglijn. Deze deden dienst als drijfanker, waardoor de boot niet zoo slingerde en meer met den kop op de golven kwam te liggen. De tropenzon verbrandde ons behoorlijk en alles deed me pijn. Langzamerhand bemerkte ik dat we versuften. Het was aan mijn metgezellen ook duidelijk te zien; zij spraken niet meer, doch lagen apatisch op den bodem. Op den zesden dag vloog de Chinees me plotseling aan en schreeuwde in gebroken Maleisch om „minoem” (drinken), maar we konden hem gauw tot bedaren brengen. En zoo sukkelden we verder, totdat ik op den 8sten Januari eindelijk land in zicht kreeg. Het bleek later de kust van Bawean te zijn, maar verder weet ik er niet veel meer van want ik was te uitgeput ...

Dit is het relaas van den eenigen Europeeschen overlevende van het s.s. „Langkoeas”. Weinigen hebben ooit geweten welk drama zich daarbij voltrok, een der vele drama's, die zich in de afgelopen jaren op de zeven zeeën hebben afgespeeld . . .

(Marvo)



Met goedvinden van de  
Koninklijke Nederlandse  
Vereniging "Onze Vloot"

2<sup>e</sup> jaargang no.2 februari 1946

# Dagberegister

Er is inmiddels vaak en héél véél gesproken over de "Lange Jaap"



Hoe belangrijk was en is deze vuurtoren die ons met zijn lichtschijnselen vaarwel en goede reis mee gaf bij vertrek naar zee maar ook ieder weer welkom heette bij het koersen richting het Molengat en het Schulpengat . (Molengat wordt niet meer bevaren door ondiepte)

Dat gaf altijd een warm en vertrouwd gevoel, maar raak je daar nu echt zo aan gehecht /

Welnu uit eigenbeleving kan ik dat wel bevestigen en wordt de Lange Jaap ook héél vaak benoemd.

3<sup>e</sup> jaargang  
zeegang 11  
NR: 11

Hè, hè , 'eindelijk de laatste scheepskrant van deze trip. Niet een kreet van opluchting is dit omdat dit de laatste-scheepskrant is, maar omdat we a.s. donderdag weer de oude vertrouwde signalen van lichtschip Texel en **Lange Jaap** zien i.p.v. Shambles en Portland- Bill en onze oefeningen hier.

Deze week verliep zeer rustig voor wat betreft de oefeningen; behalve dinsdag- en donderdagmorgen, ging het best (of zouden we er langzamerhand aan wennen?) Het weer was niet altijd even rustig en verschillende oefeningen moesten worden afgelast of gewijzigd.

Ik geloof toch dat we een zekere routine beginnen te krijgen want voor het-merendeel liep alles gesmeerd. Alleen, die seacats hè! Ik neem aan dat .- het artillerie- en radio radarpersoneel er al- het nodige over heeft gehoord, maar ik moet "het toch even aanhalen.

Vol verwachting stonden velen urenlang te wachten op het .ogenblik dat het gevleugelde wapen zich op zijn prooi zou storten, maar toen uiteindelijk afgevuurd werd, bleek het projectiel een even iets groter bereik te hebben dan een mortier. Jammer hoor, maar dinsdag mogen we het weer proberen.

Actions snacks verliep, zover ik heb kunnen merken, redelijk, maar ik hoorde dat dat niet overal zo was. Indien dit zo is, begin dan niet meteen te griepen, maar neem eens actie en stel de verantwoordelijke persoon op de hoogte; dat helpt meestal .wel en zeer zeker meer dan griepen. Kom dan wel met de exacte feiten, dan is na te gaan wat er of waar het hapert.

Er was even een down-stemming deze week toen de commandant -het nare bericht ompraaide dat de- inspectie een dag uitgesteld moest worden, maar ook onder deze teleurstelling voerden we lustig uit en -met het einde in zicht is het te merken, dat iedereen nog beter zijn best doet dan gewoonlijk om goed voor de -dag te kornen., Een voorbeeld van de Hollandse mentaliteit zagen we driemaal deze week; dat was toen er echt hulp geboden moest worden en iedereen wjst dat het niet zomaar een oefening of spel betrof.

De eerste keer was een verkeerde melding van een man overboord en iedere een was meteen attent en gereed om zo vlug mogelijk hulp te bieden. De tweede keer lagen we net voor anker, toen bleek dat het niet zo was. en dat er snel richting pier en ander schip krabden, weer bleek dat de bemanning zijn mannetje staat. De derde keer moest er een patiënt van de Lowestoft gehaald worden en onze vliegdienst liet zien hoe vlug zij kan werken.

Ons resten nog .twee dagen van betrekkelijke rust en dan woensdag de inspectie, waarna we vermoeid maar gelukkig afscheid nemen van Portland.

Ik weet dat er verschillende opvarenden zijn, die hier een leuke tijd hebben gehad en die aan de wal contacten moeten verbreken, maar misschien wordt er al vlug bekend op welke data-we welke havens zullen aandoen in onze Stanavperiode, zodat diegenen, die daar kennissen hebben tijdig regelingen kunnen treffen. Er zal dan waarschijnlijk ook meer te observeren zijn en ik hoop dan daartoe weer in de gelegenheid te zijn.

De Observer.

Uit de scheepskrant van Hr.Ms. Isaac Sweers

~~~~~

Tot volgende week....