

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en

16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



Disclaimer

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.

Nummer 22 — 6e jaargang — 2 juni 2023



Van s' Lands Vloot tot Koninklijke Marine deel 8
Geschiedenis van de koopvaardij in WO II
Restauratie sleepboot Holland vordert gestaag
Verslag over het politietoezicht op de visserij in de Noordzee,
De legende van de duiversbrug te Ginneken
Vervolg van de Tocht naar Chatham (3)
De Koninklijke Marine in de Antillen 1952
Hr.Ms. Buyskens verslag 2000
Olie laden op zee...
Verhalen van Vroege(r) het Bofor 40 mm. kanon
Missile lancering op zee
Si tolol, voor de Indo's onder ons...
AH let op de kleintjes
Het snuffelbroodje
Admiraal Raeder's Spel van Verwachtingen
Helden van weleer – Jan van Nes

VAN 'S LANDS VLOOT TOT
KONINKLIJKE MARINE

(DEEL 8)

Jagers



Hr. Ms. Kortenaer

Hr. Ms. BANCKERT (D 801)

Dit embleem is geheel ontleend aan het familiewapen van Adriaan van Trappen geseijt Banckert, zoals dit o.a. voorkomt op enige lakafdrukken op van hem komstige brieven.

JAGER (torpedobootjager). — Standaard waterverplaatsing 1.725 ton; max. snelheid 32 mijl; grootste lengte 109,2 meter; grootste breedte 10,9 meter; gemiddelde diepgang 4,4 meter; machine vermogen 40.600 apk; bemanning 256 koppen. Bewapening: 8 torpedo-lanceerbuisen; 4 kanons van 11,9 cm; 4 mitrailleurs 40 mm; 6 mitrailleurs van 20 mm.



Hr. Ms. Banckert

Toen deze bodem in November 1945 voorlopig van de Britse marine werd overgenomen, was de voorsteven ernstig beschadigd en diende door een nieuwe vervangen te worden, hetgeen op een Nederlandse scheepswerf geschiedde. On 22 Juni 1946 vertrok Hr. Ms. Banckert naar Indonesië, waar het patrouillediensten verrichtte en betrokken werd bij het incident voor Sibolga in de baai van Tapanoel (10—12 Mei 1947). Hierbij werd Hr. Ms. Banckert licht beschadigd. Tijdens de eerste politionele actie bezetten landingsdivisies van Hr. Ms. Banckert en Hr. Ms. Evertsen) Tegal op 26 Juli 1947.

Na op 20 September 1948 teruggekeerd te zijn in Nieuwediep, vertrok Hr. Ms. Banckert op 22 November 1949 voor de tweede maal naar Indonesië om na patrouillediensten aldaar en latere patrouillediensten in de wateren van Nieuw Guinea op 3 October 1951 definitief vanuit de Oost in Nederland terug te keren. Nam sindsdien in smaldeelverband deel aan diverse oefeningen. Genoemd naar een beroemde admiraal uit onze Gouden Eeuw, de luitenant-generaal Joost Banckert (1620—1684). In totaal hebben elf mannen uit dit geslacht het land ter zee gediend. In dienst gesteld: 21 November 1945 (ex HMS Quilliam). Afgevoerd van de operatieve sterkte: October 1956 (gesloopt).

Hr. Ms. EVERTSEN (D 802)

Dit embleem is geheel ontleend aan het geslachtswapen van de familie Evertsen, zoals het o.a. voorkomt op het praalgraf van de gebroeders Evertsen, Cornelis en Johan, in de St. Pieter of Oude Kerk te Middelburg.

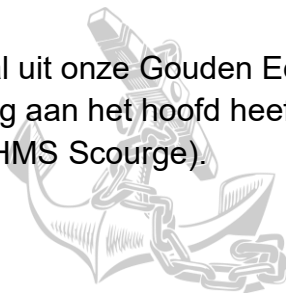
JAGER (torpedobootjager). — Standaard waterverplaatsing 1.750 ton; max. snelheid 32 mijl; grootste lengte 110,6 meter; grootste breedte 10,9 meter; gemiddelde diepgang 4,4 meter; machinevermogen 40.000 apk; bemanning 257 koppen. Bewapening: 8 torpedo-lanceerbuizen; 4 kanons van 11,9 cm; 6 mitrailleurs van 40 mm.



Hr. Ms. Evertsen

Vertrok op 18 Februari 1946 voor de eerste maal van Amsterdam naar Indonesië. Nam in Juli 1947 aldaar deel aan de eerste politionele actie bij de landing op Oost- Java. Vertrok in December van dat jaar weer naar Nederland om, na op de Rijkswerf te Willemsoord in groot onderhoud te zijn geweest, begin Januari 1949 opnieuw naar Indonesië te worden gedirigeerd. Bij het uitbreken van het Koreaanse conflict werd Hr. Ms. Evertsen op 7 Juli 1950 vanuit Soerabaja naar de Koreaanse wateren gezonden tot deelname aan de maritieme acties der Verenigde Naties, van waaruit het op 2 Juni 1951 weer terugkeerde in Nieuwediep. Nam sindsdien in smaldeelverband deel aan diverse oefeningen.

Genoemd naar een beroemde admiraal uit onze Gouden Eeuw, de luitenant-admiraal Johan Evertsen (1600—1666), die 30 jaar lang aan het hoofd heeft gestaan van de Zeeuwse zeemacht. In dienst gesteld: 1 Februari 1946 (ex HMS Scourge).



Hr. Ms. VAN GALEN (D 803)

Bij het vaststellen van dit embleem werd aanvankelijk dicht gevaren op de afbeelding van het wapen van de vlootvoogd Jan van Galen, voorkomend op zijn gegraveerd portret naar J. Lievens. Het hierop afgebeelde wapen is echter een geslachtswapen van het Westfaalse Gravengeslacht Von Galen. Aangezien op de graftombe van Jan van Galen in de Nieuwe Kerk te Amsterdam geen wapen voorkomt, rees ernstige twijfel of hij gerechtigd is geweest het wapen van het geslacht Von Galen te voeren. Daar verder navorsen tot geen resultaat leidde, heeft de minister van Marine besloten, op advies van de Hoge Raad van Adel, als sloopembleem voor Hr. Ms. van Galen dit wapen te handhaven en slechts een wijziging toe te passen in de kleuren.



Hr. Ms. van Galen

JAGER (torpedobootjager). — Standaard waterverplaatsing 1.700 ton; max. snelheid 32 mijl; grootste lengte 108,7 meter; grootste breedte 10,9 meter; gemiddelde diepgang 3,7 meter; machinevermogen 40.000 apk; bemanning 247 koppen. Bewapening: 10 torpedo-lanceerbuizen; 6 kanons van 11,9 cm.; 4 mitrailleurs van 40 mm.; 6 mitrailleurs van 20 mm.

De aankoop van Hr. Ms. Van Galen werd mogelijk gemaakt door de bijdragen van de Nederlanders in de niet-bezette gebieden, na de ondergang van de vorige torpedobootjager van deze naam tijdens de Meidagen van 1940 te Rotterdam. Deze inzamelactie werd gevoerd onder de slogan: „Hr. Ms. Van Galen deed haar plicht; doet gij nu de Uwe”.

Met behulp van de Nederlandse regering (in Londen) slaagde men er in deze torpedobootjager, op stapel gezet als HMS „Noble”, aan te kopen. Was aanvankelijk bestemd voor versterking van de vloot in Nederlands-Indië, doch terwijl Hr. Ms. Van Galen zich daarheen begaf, had reeds de slag op de Javazee plaats en werd Indië bezet. Het schip werd toen ingedeeld bij de Britse Eastern Fleet en gestationneerd te Kilindini. Op 5 Mei 1942 nam het deel aan de verovering van Madagascar. Werd later ingedeeld bij de Amerikaanse 7e vloot om escorte-diensten te verrichten in de Zuid-West Pacific en de Indische Oceaan. In Februari 1944 weer terug naar de Britse Eastern Fleet; verrichtte in dit vlootverband aanvallen op de Andamanen en Nicobaren.

Op 23 Augustus 1945 vertrok Hr. Ms. Van Galen, als eerste Nederlandse oorlogsschip na de bevrijding, van Rotterdam naar Indonesië met de eerste, in Engeland opgeleide oorlogsvrijwilligers. Maakte deze spoedreis in 19 dagen. In Januari 1947 voer Hr. Ms. Van Galen weer thuis om op 11 November van dat zelfde jaar voor de tweede maal naar Indonesië te vertrekken. Na in December 1949 weer in Nederland te zijn teruggekeerd, werd het schip op 16 Maart 1951 voor de derde maal naar het oosten gezonden, nu ter aflossing van Hr. Ms. Evertsen in de Koreaanse wateren. Keerde op 21 Juni 1952 weer terug in Nieuwediep. Nam sindsdien in smaldeelverband deel aan diverse oefeningen.

Genoemd naar luitenant-admiraal Johan van Galen (1604—1653).

In dienst gesteld: 11 Februari 1942.

Afgevoerd van de operatieve sterkte: October 1956 (gesloopt).

Hr. Ms. KORTENAER

Dit embleem is ontleend aan het wapen van de luitenant-admiraal Egbert Meussen Cortenaer (1605—1665), zoals het voorkomt op diens lakafdrukken op verscheidene brieven in het archief van de Staten Generaal en in dat van de Admiraliteit op de Maze.

JAGER (torpedobootjager). — Standaard waterverplaatsing 1.750 ton; max. snelheid 32 mijl; grootste lengte 110,6 meter; grootste breedte 10,9 meter; gemiddelde diepgang 4,4 meter; machinevermogen 40.000 apk; bemanning 236 koppen. Bewapening: 8 torpedo-lanceerbuizen; 4 kanons van 11,9 cm; 4 mitrailleurs van 40 mm.; 8 mitrailleurs van 20 mm.



Hr. Ms. Kortenaer

Vertrok op 28 October 1945 van Amsterdam naar Indonesië; nam in Mei 1946 deel aan de afvoer van 21.000 Japanse krijgsgevangenen van de Kleine Soenda Eilanden; was in begin 1947 betrokken bij de „Martin Behrmann”- affaire in Tjilatjap.

Keerde in Mei 1947 terug naar Nederland om in April 1948 wederom naar Indonesië te vertrekken, waar het schip tot eind 1950 verbleef. Nam sindsdien in smaldeelverband deel aan vele oefeningen.

Hr. Ms. Kortenaer vertrok op 1 Februari 1956 voor een torn naar Nederl. Nieuw Guinea.

Genoemd naar Egbert Meussen Cortenaer, een zeer bekwaam vlaggekapitein van Maerten Harpertszoon Tromp en Wassenaer Obdam, die op 13 Juni 1665 sneuvelde tijdens de onfortuinlijke slag bij Lowestoft.

In dienst gesteld: 1 October 1945.

Hr. Ms. PIET HEIN

Dit embleem komt overeen met het familiewapen van Pieter Pieterz. Hein, luitenant-admiraal-generaal van Holland en Westfriesland.

De enige afbeelding van dit wapen komt voor op de grafftombe van Piet Hein in de Oude Kerk te Delft.

In de volksmond wordt de oorsprong van dit wapen verbonden aan de naam van deze grote vlootvoogd, te weten: een piet (vogel) op een hein(ing). Men zou dus kunnen zeggen, dat dit een sprekend wapen is.



Hr. Ms. Piet Hein

JAGER (torpedoboot jager). — Zusterschip van Hr. Ms. Kortenaer, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Bemanning 237 koppen.

Bewapening: 8 torpedo-lanceerbuizen; 4 kanons van 11,9 cm.; 6 mitrailleurs van 40 mm.

Vertrok op 22 October 1945 van Amsterdam naar Indonesië; maakte een spoedreis in slechts 15 1/2 dag. Verleende in Januari 1947 artilleriesteun bij acties van de Koninklijke Landmacht op de Atjehkust en nam in Juli van dat jaar deel aan de eerste politionele actie en de bezetting van Tjilatap. Kwam in Augustus 1947 terug in Nieuwediep, om drie jaar later, in Augustus 1950, voor een halfjaarlijkse reis naar de Nederlandse Antillen en Nieuw Guinea (via het Panama-Kanaal) te vertrekken.

Verbleef in de Koreaanse wateren in de periode van 2 Maart 1952—18 Januari 1953 en nam deel aan de maritieme acties der Verenigde Naties. Maakte van 30 September 1954—16 Maart 1956 een torn in Nieuw-Guinea.

Genoemd naar Piet Hein (1577—1626), wiens verovering van de zilveren vloot een van de bekendste daden is in onze nationale geschiedenis.

In dienst gesteld: 5 October 1945.

Bron: 1957



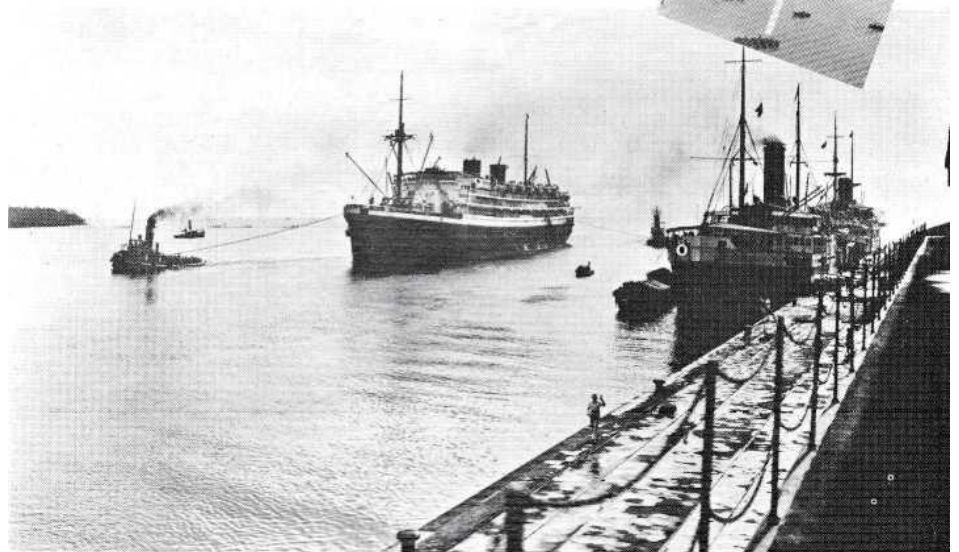
Wordt vervolgd

DE GESCHIEDENIS VAN DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ IN DE TWEEDE WERELDOORLOG

Door K. W. L. Bezemer.

Geen mens met een rechtgeaard koop- vaardijhart mag erover klagen dat de lotgevallen van onze koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog te weinig aandacht hebben gekregen. Er zijn de gedegen werken zoals destijds uitgegeven binnen het maatschappijverband van o.a. de Stoomvaart Mij.

„Nederland” en de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. We kennen de gedenkboeken van de Holland Amerika Lijn, van Van Nievelt Goudriaan & Co en dat van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, getiteld „Van Barkschip tot „Willem Ruys””, boeken waarin ook de Tweede Wereldoorlog een ruime plaats



De „Johan van Oldenbarnevelt” (19.729 brt.), van de Maatschappij Nederland, loopt binnen in Belawan - Deli. Rechts aan de kade twee KPM-schepen. (Archief Nedlloyd)

kreeg toegewezen. Van Limburg Stirum schreef al in 1947 met grote vlijt zijn „Varen in Oorlogstijd” en recentelijk voltooide Wimpel-medewerker L. L. von Münching het tweede deel van zijn sublieme „De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog”, waarvan het eerste deel al in 1978 verscheen en niet meer verkrijgbaar is. Thans ligt dan het levenswerk voor ons van K. W. L. Bezemer, de „Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog”, twee delen met samen bijna 1500 pagina's tekst en foto's, uitgegeven bij Elsevier. Hoe is het mogelijk, vraagt men zich af, om een onderwerp waarover inmiddels zoveel is geschreven aantrekkelijk te houden? Wel, Bezemer is daar op magistrale wijze in geslaagd. Niet alleen geeft hij de feiten en gebeurtenissen weer in een min of meer chronologische volgorde, hij toetst de archiefgegevens aan de honderden interviews die hij de afgelopen twee decennia heeft gehad met gezagvoerders, stuurli, machinisten, pursers, matrozen, koks, stokers en tremmers. Dat maakt dat zijn boek leeft. Hij heeft de emoties en vooral de angsten van de zeeman trachten te peilen, angsten van mensen die gewoon hun werk deden op de lange deining en letterlijk van de ene dag op de andere doelwit waren geworden van de allernieuwste vernietigingswapens. Mensen die er absoluut niet op waren voorbereid betrokken te worden in een oorlog waarvan iedereen dacht dat die net als in 1914, Nederland opnieuw voorbij zou gaan. Soms ging dit mis. Weigeringen om (weer) uit te varen kwamen tot 1944 regelmatig voor. Enige tientallen mannen kwamen hierdoor terecht in (Engelse) gevangenissen met slecht eten en „hard labour”: zij prefereerden echter een dergelijk regiem boven de kans op een torpedo. Anderen drosten als zij daartoe de kans kregen in Amerika (dat neutraal was tot eind 1941), om te monsteren op Amerikaanse schepen (met veel hogere gages) of, zoals het sommigen inderdaad lukte, via Amerika terug te gaan naar Nederland. Wij zijn getroffen door de milde toon van Bezemer in hoofdstuk X waarin hij dit toch wel zeer delicate onderwerp behandelt, vol begrip door zijn gedegen kennis van de werkelijke achtergronden.

Bezemers boek beschrijft hoogte- en dieptepunten uit de strijd ter zee.



Een geallieerd konvooi ligt Halifax (Nova Scotia – Canada) Halifax was de belangrijkste koopvaardijhaven tijdens de oorlog. (public Archives Canada)



Begravenis van een Indonesisch bemanningslid van een Nederlands koopvaardijship, te San Fransisco

Uitgesproken heldenmoed van mannen die tot dan niet hadden kunnen tonen dat ze karakter hadden. Lafheid van anderen die wegvoeren met reddingboten zonder acht te slaan op de kreten om hulp van in de golven dobberende medeopvarenden. In zulke gevallen wil de schrijver niet echt (ver)oordelen: hij noemt zorgvuldig alle achtergronden en vraagt begrip voor individueel menselijk falen. Wel rekent Bezemer af met alle mystificaties rond de ondergang van de KPM-er „Van Imhoff”. De toenmalige leiding van de Koninklijke Marine en in tweede instantie de kapitein van dit gedoemde schip hebben grotelijks gefaald. De „Van Imhoff” kreeg januari 1942 473 geïnterneerden van Duitse nationaliteit aan boord om die naar Bombay te vervoeren. De Nederlands-Indische overheid achtte deze lieden te gevaarlijk en zag in hen een potentiële 5de colonne zo zij in Indië zouden blijven. De „Van Imhoff” wordt, varend voor de westkust van Sumatra, gebombardeerd en dreigt te zinken. In vele bladzijden beschrijft Bezemer van minuut tot minuut het helse dilemma waarin de Nederlandse kapitein dan komt te verkeren. Te weinig reddingsmiddelen (hetgeen hij overigens gemeld had aan de Commandant Zeemacht) leidden tot de meest afschuwelijke en onbeschrijflijke situaties. Een tweede KPM-er vaart uit, de „Boelongan”. De kapitein heeft orders uitsluitend Nederlanders op te pikken en uiteindelijk blijken de volgende dag niet meer dan 60 Duitsers (van de 473) te zijn gered. Los van het persoonlijke falen van twee KPM-kapiteins („bevel is bevel”) blijft de opvatting van marinehistoricus Bosscher, namelijk dat „de marine in deze niets te verwijten valt, daar na de oorlog afgelegde verklaringen geen bewijs vormen en er bovendien nooit afschriften zijn gevonden van de instructies waarop de KPM-kapiteins zich beroepen” uiterst dubieus. Wij hebben dit Bosscher zelf horen verklaren ter gelegenheid van de uitreiking van het werk van Bezemer aan mevrouw Smit-Kroes. Het ware te wensen geweest indien de heer Bosscher hierover had gezwegen. Een dergelijke opmerking doet geen recht aan Bezemers fundamentele onderzoek ter zake. Men overtuige zichzelf. Het gaat eenvoudig niet aan dergelijke catastrofes in de schoenen te schuiven van mannen die voor oorlogvoering niet opgeleid waren. De beslissingen werden toen nog in Batavia genomen, in de burelen van de CZM (Commandant Zeemacht). En daar werd men wel geacht te zijn opgeleid voor dit soort gecompliceerde beleidsvragen in oorlogstijd. Wie anders?

Is de „Van Imhoff” affaire velen bekend, zij het niet zo gedetailleerd als Bezemer er nu over schrijft, minder bekend is de bij- na-oorlogsmisdaad waaraan een uitstekend en zeer gerespecteerd gezagvoerder van de Java China Japan Lijn zich bezondigde en er na de oorlog nog trots op was ook. Januari 1942, na de val van Singapore, wenste het Nederlands-Indische

gouvernement zich te ontdoen van 146 gevaarlijk geachte NSB'ers, die tot dan op het eilandje Onrust in de Javazee voor Priok waren opgesloten. Hun bestemming was Suriname maar dat werd geheim gehouden. Het m.s. „Tjisadane” van de JCJL, gezagvoerder W. F. H. Burger werd door de CZM aangewezen. De kapitein-ter-zee P. Koenraad (later vice-admiraal) deelde een en ander aan Burger mede toen deze met zijn schip in Soerabaja lag. Door de marine werd een plan uitgedacht, dat er toe moest leiden dat de NSB'ers in geval van torpedering of anderszins verloren gaan van de „Tjisadane”, in ieder geval met het schip ten onder zouden gaan. In de eerste plaats werd er in het tussendek van Ruim 3 een ijzeren kooi gemaakt waarin de gevangenen werden opgesloten. Vervolgens werden twee torpedokoppen verpakt in kisten van de Bell Telephone Company in de dieptanks geplaatst. Elektrische ontstekingen werden gemonteerd waarvan de bedrading naar de hut van de gezagvoerder werd getrokken. In geval van nood, zou kapitein Burger contact maken en via een klokvertraging zouden de torpedokoppen na 20 minuten tot ontploffing komen. Voor de 146 mannen - die, wie weet, misschien echt wel gevaarlijk waren, maar dat terzijde - zou hiermede het einde zijn gekomen. Het is gelukkig niet zover gekomen, want de „Tjisadane” bereikte behouden Paramaribo, waar de NSB'ers overigens een verschrikkelijke tijd tegemoet gingen. Lees daarvoor Anthony van Kampens „Een Kwestie van Macht” waarin de lotgevallen van deze mensen aangrijpend beschreven worden. Een bij- na-oorlogsmisdaad, maar is de intentie niet net zo erg als de daad zelf? Burger die, het moet gezegd, een uitstekend en integer zeeman was, moet bezeten zijn geweest van een onberedeneerde angst of psychose voor die vermeende 5e colonne, zoals waarschijnlijk het geval was met de gehele Indische gemeenschap. Maar kun je het de mensen kwalijk nemen als zelfs een minister van Buitenlandse Zaken (Van Kleffens), in mei 1940 naar Engeland gevlucht, daar tegenover journalisten verklaart: Duitse parachutisten kwamen naar beneden in nonnen- en vrouwenkleren. En: personen in Nederlandse uniformen schieten op Nederlandse troepen! Wij waren - toen nog - een gezagsgetrouw volkje: wat een minister zei was waar. Hoe moeten dit soort uitspraken dan wel aangekomen zijn in Indië? En daarmee is dan het soort draconische maatregelen zoals plaatsvond ten opzicht van NSB'ers en Duitsers verklaard. Bij de bespreking van een werk van 1500 bladzijden in het kader van een tijdschriftartikel, kan het niet anders of men moet zich beperken. De lotgevallen van alle schepen die bleven (in geallieerde dienst) zijn uitvoerig beschreven. Van de werkzaamheden van de Netherlands Shipping Committee (de „Shipping”) kan men kennis nemen. Ook de Londense regering komt ruim aan bod. Hierbij vinden wij Bezemers typering van de flamboyante minister Kerstens wat al te negatief. Het zou ook wel eens gezegd mogen worden dat de zeeman erg achtergesteld was voor wat betreft de financiële en sociale omstandigheden. Kerstens wilde daar wat aan doen; hij was zijn tijd (te) ver vooruit en brak zijn nek. Uiteindelijk zijn de koopvaardijmensen na de oorlog allemaal afgescheept met een beschamende fooi van f 150,- pensioen ... per jaar!

Kritiek?

Toch. Graag zou ik een hoofdstuk hebben gelezen gewijd aan de vele Indonesiërs op onze schepen. Anders dan de Laskaren en Chinezen waren het mensen die onder de Nederlandse wet vielen - en vielen voor het „vaderland” als het op schieten aankwam. Niet minder dan 1500 bleven op zee - kennen wij hun namen eigenlijk wel? Zij telden voorts nauwelijks mee als er onderscheidingen te verdelen vielen. En dan: de Zeemanspot van kapitein Fjlippo en de ex-stuurman Walraven van Hall. Wij vinden dat ook dit

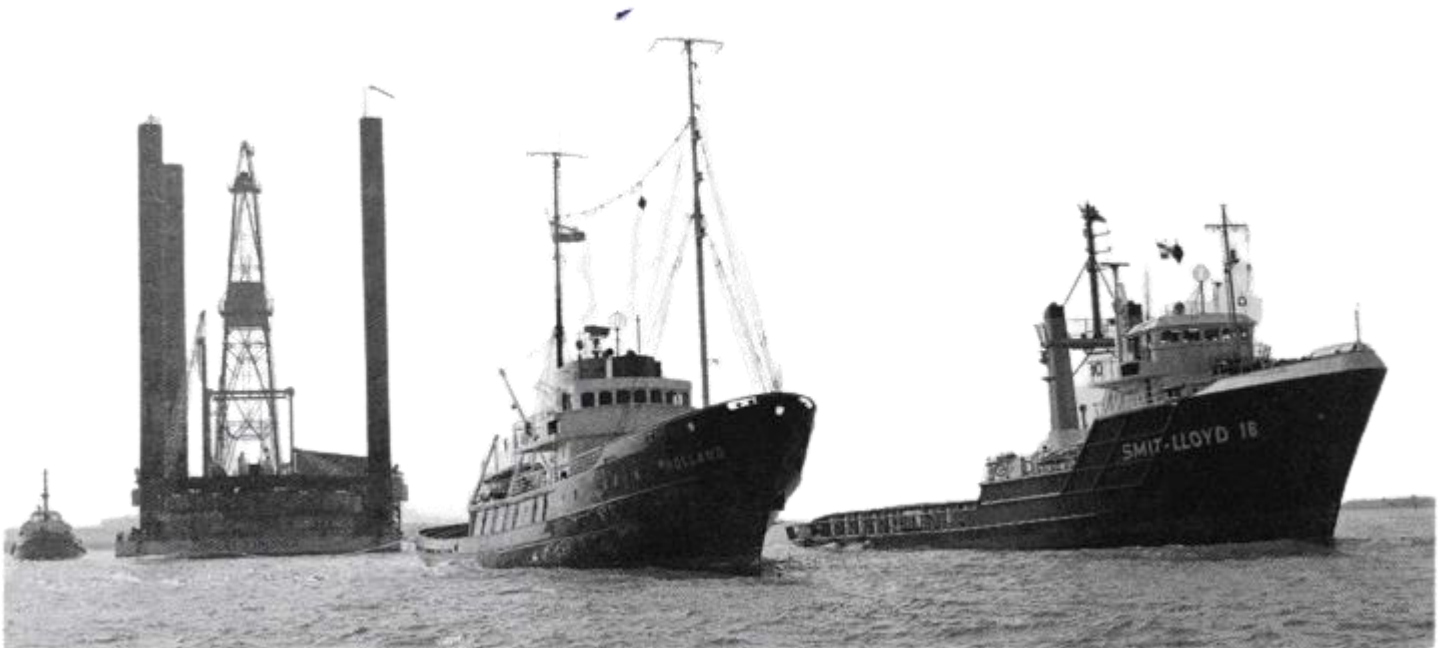


K. W. L. Bezemer, auteur van „Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog”.

hoort bij de „Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog" en misten dit onderwerp node.

Het werk van Bezemer blijkt een onverbiddelijke bestseller te zijn. Voor een werk dat voor f 150,- in de boekhandel ligt is een aantal van 10.000 verkochte exemplaren (maart 1987) een ongekend hoog aantal. Het is het - elke bladzijde - waard!

Bron: Blauwe Wimpel, jaargang onbekend.



14 augustus 1968: de „Holland" sleept samen met de „Smit-Lloyd 16" het booreiland „Oriënt Explorer". Foto Stichting Nationaal Sleepvaartmuseum.

Restauratie sleepboot „Holland" vordert gestaag; vrijwilligers en donateurs gevraagd

TEKST EN FOTO'S: DICK OVERDUIN

Sinds begin 1998 is de voormalige zee-sleepboot „Holland" van de Rederij Doeksen eigendom van de Stichting Holland te Harlingen, waardoor een stukje maritiem erfgoed is bewaard. Vanaf eind 1951 tot 1975 was de „Holland" in de haven van West-Terschelling gestationeerd. Vooral in de wintermaanden verrichtte deze zeesleper vele spectaculaire bergingen. Bovendien deed het schip in de zomermaanden dienst als aanvulling op de bootdienst Harlingen-Terschelling. Hiervoor beschikte de „Holland" over twee salons. Ook werden incidenteel enkele lange sleepreizen over de Atlantische Oceaan gemaakt en werd de „Holland" bij het transport van booreilanden ingezet. In 1975 werd het schip uit de berging teruggetrokken; een sleepboot op station was niet meer lonend.

Vanaf 1975 kreeg de „Holland" een tweede leven als peil- en meetvaartuig voor de Directie Noordzee van Rijkswaterstaat met als ligplaats Scheveningen. In 1998 kwam er een einde aan deze werkzaamheden en dreigde de 60 „Holland" naar de sloop te verdwijnen. Gelukkig was er een oud-leerling van de Hogere Zeevaartschool Willem Barentsz, die zich over het schip ontfermde, zodat het als maritiem erfgoed kon worden behouden. Het was nog de enige varende zee-sleepboot uit het begin van de jaren vijftig! Sinds het voorjaar van 1998 ligt de „Holland" afgemeerd in het Natte Dok bij de Oude Rijkswerf te Den Helder waar ze deel gaat uitmaken van

een groots maritiem themapark, dat daar de komende jaren wordt gerealiseerd. Het wordt een varend museumschip, dat tijdens maritieme evenementen in ons land aanwezig zal zijn. Momenteel wordt ook met de Scheepvaartinspectie overlegd om met meer dan twaalf passagiers dagtochten op zee te mogen maken.

Restauratie

De „Holland” wordt zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat van de jaren vijftig teruggebracht, hoewel een aantal concessies aan de hedendaagse veiligheidseisen moet worden gedaan. De kranen op het sloependek worden verwijderd en de davits met sloepen worden weer aangebracht. Tevens komt er een laadboom op, compleet met (hydraulische) lier en geien. Ook het voorschip moet weer in de oude staat worden teruggebracht en derhalve zal de in de Rijkswaterstaattijd aangebrachte meetpijp (snuffelpijp) op het voorschip worden verwijderd. Het verhoogde bakdek wordt weer vlak en de boeg krijgt zijn oorspronkelijke vorm terug. Aan een deel van het interieur is zoveel verbouwd, dat het moeilijk is dit weer in de oude staat te herstellen. Het sleeplierhuis is verwijderd en herbergt nu een redelijk moderne kombuis. De vroegere messroom en de oude kombuis zijn nu één grote messroom. De voormalige tweede klas passagiersruimte en een gedeelte van de bakboordwhalegang zijn omgebouwd tot laboratorium- en computerruimte. Gelukkig is de eerste klas salon in het voorschip voor de helft nog intact, maar die moet wel geheel worden gerenoveerd. De ornamenten zijn gelukkig bewaard gebleven en inmiddels door de oorspronkelijke maker, Atelier Bogtman te Alkmaar, gerenoveerd. Het ligt in de bedoeling de voormalige passagiersruimten samen te voegen en zoveel mogelijk in de stijl van de jaren vijftig in te richten. Deze moeten dan geschikt zijn om groepen van maximaal 50 personen te ontvangen. Inmiddels zijn de nieuwbouwtekeningen van de betimmering boven water gekomen; ze bevonden zich in het Terschellinger museum Het Behouden Huys!

Voor wat betreft de brug, bemanningsverblijven en radiohut; deze verkeren nog in de oorspronkelijke staat, zij het dat in de radiohut de omvangrijke zend- en ontvangstapparatuur uit de jaren vijftig ontbreekt. Hopelijk lukt het dergelijke apparatuur weer te verwerven bijv. van Radio Holland. De eigenaarshut is verbouwd tot zitruimte voor de bemanning. Ook in de machinekamer is de 10-cilinder 4-takt direct omkeerbare Werkspoor-Lugt trunkdieselmotor TMABS 3910, 2100 epk bij 275 o/min., met drukvulling nog altijd paraat. In 1951 was de „Holland” één van de sterkste zee-sleepboten ter wereld!



De „Holland” door de Rederij Doeksen aan de Directie Noordzee van Rijkswaterstaat als peil- en meetvaartuig verhuurd.



Kapitein Bert Vliegers op de authentieke brug van de „Holland”, aangevuld met wat hedendaagse onmisbare navigatie- en communicatieapparatuur.

Stand van zaken

Wie thans de „Holland” ziet varen, ontwaart dat het schip weer de oude Doeksenkleuren heeft herkreten: zwarte romp, wit dekhuis en brug en gele schoorsteen. Ook werd het hek in de oude

staat hersteld. Het sleepdek is ontdaan van het hok dat op het voormalige trossenruim stond. Hierin waren de dempers van de nood- diesel en de boegschroefmotor geplaatst. De dempers werden door een kortere vervangen, waardoor deze onderdeks konden blijven. Op het achterdek zijn weer de sleepbogen en de beting geplaatst. Deze laatste deed in 1998 dienst als publiekstrekker tijdens een tentoonstelling op Terschelling over de „Holland”. De firma Welsec uit Harlingen hééft de beting gratis gestraald en deze van een gedegen coating voorzien. Rederij Doeksen zorgde voor het transport van Terschelling naar Harlingen en later naar Den Helder. Ook is de machinekamerkap voorzien van nieuwe luiken en de verschansing is, waar dit nodig was, hersteld of vernieuwd. In de machinekamer werkt men momenteel aan de koelwater- en lenspompen. die van nieuwe pakkingen worden voorzien en de hulpmotoren, die een overhaalbeurt krijgen.

Sponsors en vrijwilligers

Van alle kanten wordt door sponsors materiaal aangeboden, o.a. een nieuw (gebruikt) luik met luikhoofd voor op het trossenruim op het sleepdek, zoals het vroeger was. Van de huidige eigenaar van de voormalige veerboot „Friesland” (I) van de Rederij Doeksen kreeg men een aantal luchtkokers, overeenkomstig die vroeger op de „Holland” stonden. Veel werkzaamheden worden zoveel mogelijk uitgevoerd door vrijwilligers. Momenteel zijn er zo'n vijftien regelmatig op en om het schip aan het werk. Hieronder zijn oud-scheepswerktuigkundigen, stuurlieden, matrozen, schilders, scheepmakers, timmerlieden enz. Er is nog veel werk te doen en men is op zoek naar nog meer mensen, die als vrijwilliger een bijdrage willen leveren.

Laatste nieuws



De „Holland” op 8 mei 1998, kort voor haar vertrek naar Den Helder, op haar oude ligplaats in de Terschellinger haven. Foto Ab Kelder.

„Holland” wordt een professionele onderneming in stichtingsvorm, die haar opbrengsten volledig ter beschikking van de „Holland” stelt. Eén van de belangrijkste taken van de stichting zal zijn het verwerven van de nodige sponsors en donateurs. Op dit moment hebben zeer gerenommeerde bedrijven reeds tonnen toegezegd. Dat de „Holland” een maritiem curiosum is, mag blijken uit het feit dat volgens het International Register of Historic Ships de „Holland” de enige nog varende klassieke motor- sleepboot ter wereld is.



Even leek het, vanwege de hoge

kosten, mis te gaan met de restauratie van de „Holland”. Gelukkig hebben enkele shiplovers zich ervoor ingezet dat dit niet zou gebeuren en de Stichting Zee-sleepboot Holland opgericht, die statutair op Terschelling is gevestigd. Hierin wordt de „Holland” ondergebracht. Het bestuur bestaat uit een Raad van Commissarissen die toezicht houdt op de directeur-bestuurder. In de Raad van Commissarissen hebben thans zitting: H. Oosterbeek, directeur Rederij Doeksen, mr. F.G.M. Conyn, directeur Conyplex B.V. en drs. S. Wijma, directeur Greenfield Capital Partners. Directeur-bestuurder is J.J. Boot, schrijver van o.a. het boek „Holland, paraat en start klaar (PESK)”. Het bedrijf rond de



Op het sleepdek zijn weer de sleepbogen aangebracht.

Bron: de Blauwe Wimpel 2/2001

VERSLAG OVER HET POLITIETOEZICHT OP DE VISSERIJ IN DE NOORDZEE

Algemeen

Voor het toezicht op de visserij buiten de territoriale wateren in de Noordzee in de zin van de overeenkomst van 's-Gravenhage van 6 mei 1882 werd gedurende het seizoen 1960 uitgeoefend door Hr. Ms. fregat Panter onder bevel van de luitenant ter zee der eerste klasse J. A. D. van Gruting. Op 25 november werd het bevel over Hr. Ms. Panter overgenomen door de luitenant ter zee der eerste klasse J. Jansen.

Op 8 december werd het politietoezicht beëindigd. Gedurende de vele vaartochten werd door Hr. Ms. Panter een bezoek gebracht aan Kiel (22 juni tot 27 juni), Esbjerg (23 september tot 26 september), Aberdeen (28 oktober tot 31 oktober).

Operationele bezoeken werden gebracht aan Bergen (17 juni tot 20 juni), Stavanger (17 september tot 19 september), Edinburgh (15 juli tot 18 juli) en Muil (12 november tot 14 november). Naast de uitoefening van het toezicht op de visserij en het volvoeren van andere opdrachten werd zoveel mogelijk getracht de aan vele overplaatsingen onderhevige bemanning te bekwamen voor haar eigenlijke oorlogstaak.

Bezoeken en formaliteiten

Tijdens alle buitenlandse bezoeken werd het gebruikelijke ceremonieel in achtgenomen, werden formele bezoeken aan lokale autoriteiten afgelegd en ontvangen en werden diverse representatieve verplichtingen nagekomen.

Het bezoek aan Kiel ter gelegenheid van internationale zeilwedstrijden — de z.g. Kielerwoche — en de aanwezigheid van Amerikaanse, Britse, Franse, Deense en Noorse oorlogsschepen maakten dit bezoek tot een hoogtepunt. Zelfs Hr. Ms. buitengewoon en gevolmachtigd ambassadeur Jhr. Mr. H. F. L. K. van Vredenburg gaf van zijn belangstelling blijk en werd aan boord ontvangen. De voorbereiding van het zeer omvangrijke bezoekprogramma was in handen van de marineattaché in Bonn, de kapitein-luitenant ter zee A. de Jong.

Dit te zamen met de voortreffelijke organisatie van de ontvangst door Westduitse marine en de zeer gunstige weersomstandigheden maakten het bezoek tot een onverdeeld succes.

Voor wat betreft de andere buitenlandse bezoeken werd zo vroeg mogelijk te voren de Nederlandse consulaire vertegenwoordiger schriftelijk ingelicht en werden te zelfder tijd bepaalde specifieke wensen naar voren gebracht. Alle bezoeken verliepen dan ook geheel volgens plan en wens. Op de bemanning heeft deze gelegenheid om iets van het buitenland te zien, bepaaldelijk een gunstige invloed gehad en vormde een tegenwicht tegen de enigszins monotone taak: het toezicht op de visserij.

Tijdens het seizoen bracht de commandant bij voorkomende gelegenheid een bezoek aan de navolgende civiele Nederlandse autoriteiten; de directeur generaal voor de scheepvaart de heer C. Moolenburgh, de inspecteur voor de scheepvaart in het IV e district, de heer C. M. Tuntler, de inspecteur voor de visserij in het 1e district de heer H. S. Drost.

Op 19 mei 1960 was Hr. Ms. Panter te IJmuiden aanwezig ter gelegenheid van de opening van het seizoen, zogenaamde vlaggetjesdag. Door goede geheimhouding bleek eerst na afloop dat Hare Majesteit de Koningin van haar belangstelling voor het visserijwezen had blijk gegeven en op deze dag een vaartocht met het hospitaal kerkschip „de Hoop” had gemaakt. Commandant en

andere leden van de bemanning namen zoveel mogelijk deel aan de evenementen welke waren georganiseerd. Helaas drukte het zeer slechte weer een stempel op deze dag.

Van 30 september tot 6 oktober bevond Hr. Ms. Panter zich te Rotterdam ten einde ondermeer als gastschip te fungeren tijdens het niet officiële bezoek van de Franse visserijpolitiekruiser „Pougueux” aan deze stad.

Toezicht op de visserij

Met seizoen 1960 was het eerste seizoen waarin de omgewerkte en geheel gemoderniseerde „Instructie voor de commandant van een Nederlandse politiekruiser” (VVKM 209) in de praktijk werd gevolgd. De controle op de wet van 13 mei 1954 inzake de maaswijdte voor zeevisnetten en van minimummaten voor sommige zeevissoorten, betekende een aanzienlijke uitbreiding van de taak. Het is gebleken dat deze controle op zee niet eenvoudig en bepaald tijdrovend is. In tegenstelling met de concentraties drijfnetvisseren waren de trawlers in een veel groter gebied en veelal alleen. Ten einde de visser niet te zeer in zijn werkzaamheden te belemmeren werd bij een inspectie gewacht tot het halen der trawl en werd de inspecterende officier eerst teruggehaald na afloop van de volgende trek. Dit is een proces dat alles bij elkaar uren in beslag neemt.

Gedurende een vaartocht werd op mondelinge aanwijzing van het ministerie van landbouw en visserij aan de hand van gegevens over het jaar 1959 een gebied begrensd door de parallellen 58° noord, 62° noord en de meridianen 2°O en 3°O tweemaal doorkruist op zoek naar Nederlandse trawlers. Behalve twee ver uiteengelegen Noorse trawlerconcentraties werden geen Nederlandse trawlers verkend. Een lacune in de huidige wetgeving (er mag wel met kleine maaswijdte gevestigd worden op onbeschermd haring) maakt bij het constateren van overtredingen een gerechtelijke veroordeling zeer moeilijk zo niet onmogelijk. De zogenaamd op haring trawlende visser kan het immers niet helpen dat allerlei onder maatse beschermde vis ook in het klein mazig net zwemt. Deze factoren te zamen doen de vraag rijzen of de controle op de maaswijdte en onder maatse vis op zee wel zin heeft, mede gezien de betrekkelijke eenvoud waarmee een controle aan de wal kan plaatsvinden.

Controle op drijfnetvisseren is bij behoorlijk weer, zeer wel te verwezenlijken. In het seizoen 1960 werden 64 vissersschepen grondig gecontroleerd. 64 Inspectierapporten werden opgezonden aan de inspecteur voor de visserij in het 1e district en tevens ter kennisname aan de inspecteur voor de Scheepvaart in het IV e district. Over het algemeen blijkt dat de Nederlandse schipper zijn papieren en uitrusting uitstekend in orde heeft. In enkele ernstige gevallen — bijvoorbeeld ontbreken van certificaat van deugdelijkheid — werd procesverbaal opgemaakt (totaal 16 X), in andere minder ernstige gevallen — bijvoorbeeld enkele dagen verlopen zijn van radioveiligheidscertificaat — werd volstaan met een waarschuwing. Dit werd op de inspectie-rapporten vermeld.

Wederom werd het oude euvel van het voeren van vismerken terwijl niet gevestigd werd, geconstateerd. Vooral op dit punt werkt de aanwezigheid van de visserijpolitiekruiser zeer preventief. Vele malen werd geconstateerd dat de vismerken in orde werden gebracht zodra de visserij-politiekruiser aan de kim verscheen.

Overtredingen van de wet van 26 oktober 1889 inzake overtredingen van het visverbod voor opvarenden van vreemde vaartuigen in de Nederlandse territoriale wateren werden niet geconstateerd. Evenmin als het misbruiken van de radiogolffrequentie.

Winkelschepen werden niet verkend.

Verwikkelingen met buitenlandse vissers

Op zaterdagmiddag 10 september werd enkele uren na ontvangst van een bericht dat een schietpartij zou hebben plaatsgevonden tussen de Scheveningen 261 en de West Duitse trawler BX 623 van Den Helder uitgevaren.

Uit het onderzoek — waarbij zeer grote en effectieve medewerking werd ondervonden van de West Duitse visserijpolitiekruiser „Meerkatze” — bleek dat het een geval van baldadigheid (schieten op meeuwen met een kamer schietgeweer door de machinist der BX 623 betrof). Het gebeurde dat onmiddellijk via de radio op de gehele vissersvloot bekend raakte, deed echter grote opschudding onder de Nederlandse vissers ontstaan. Diverse bladen der Nederlandse dagbladpers besteedden veel aandacht aan dit geval. Snelle inmenging van de visserijpolitiekruiser is van onschatbare waarde gebleken en heeft eventuele mogelijke eigen represailles voorkomen. Bij het onderzoek bleek tevens dat SCH 261 tevoren schade aan de trap had opgelopen door toedoen van een andere buitenlandse visser. Van beide gevallen werd een uitgebreid proces-verbaal van het onderzoek opgesteld en ingezonden.

Alhoewel deze niet direct aan de visserijpolitiekruiser worden gemeld, kan niet aan de indruk worden ontkomen dat schadevaringen aan trawlnetten door te dicht bij elkaar varen voorkomt. Het aantal gevallen van bijna schijnt legio te zijn. Vooral de haringtrawler, belust op de vangst van een aangetoonde plek haring, vissen met zeer grote aantallen in eikaars nabijheid. Zo werd op 28 september 1960 in positie 55—02.8 noord en 01—36.0 oost een concentratie van geschat 200 trawlers verkend in een gebied met een straal van ± 3.5 mijl om de bovenstaande positie. Onder deze trawlers bevonden zich ook diverse afkomstig van landen behorende tot het Sovjet blok. Aangezien de concurrentie groter wordt lijkt op dit gebied een toekomsttaak voor de visserijpolitiekruiser te zijn weggelegd.

Hulpverlening aan vissersvaartuigen op zee

In het seizoen bevinden zich honderden vissersvaartuigen met duizenden bemanningsleden op zee. Ongevallen komen niet zelden voor. Zelfs al is de dichtstbijzijnde Nederlandse haven maar een 10 mijl verwijderd is de schipper niet spoedig geneigd de vangst te onderbreken en zich van medische assistentie te verzekeren. Onder deze omstandigheden is de aanwezigheid van een arts bepaaldelijk geen overdadige luxe. Slechts één schip — het hospitaal kerkschip „de Hoop” — voorziet in deze behoefte. Aangezien dit schip zich niet immer op zee kan bevinden komen er lange perioden voor, waarin de visser van iedere medische hulp op zee verstoken blijft.

Het wekt bevreemding dat een renderende zichzelf zo respecterende industrie als de visserij niet in dit gemis — in feite een normaal onderdeel van moderne personeelszorg — heeft voorzien. Zelfs dit ene beschikbare schip is gedeeltelijk afhankelijk van charitatieve financiële inkomsten. Alhoewel bepaaldelijk niet tot de directe taak der visserijpolitiekruiser behorend, wordt uiteraard waar mogelijk desgevraagde medische assistentie verleend.

Gedurende het seizoen werden 15 patiënten aan boord of op de logger zelve door de aan boord van de visserijpolitiekruiser geplaatste marinearts behandeld. In twee gevallen moest de vaartocht worden onderbroken voor het aan de wal brengen van ernstige gevallen. Wanneer „de Hoop” niet aanwezig is, is het aantal aanvragen om assistentie zo groot, dat de eigenlijke politie-taak in het gedrang komt.

Het aan de visserijpolitiekruiser verstrekte rubbervlot bleek wederom van grote waarde. Vooral wanneer wegens medische redenen werd gewerkt onder weersomstandigheden welke een risico opleveren, hetwelk voor een routineonderzoek niet zou worden aanvaard.

In 8 gevallen werd aan vissersschepen technische assistentie verleend bij het verhelpen van de defecten aan de mechanische of elektrische installatie.

Tenslotte zij vermeld dat de aan boord geplaatste dienstplichtigen van beroep visser, een verbazingwekkende bekwaamheid toonden in het op zeer verre afstand herkennen van een bepaalde logger of trawler.

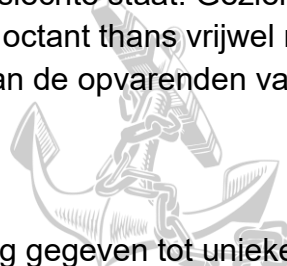
Punten ter verbetering

Tijdens inspecties opgedane ervaringen geven aanleiding de navolgende punten naar voren te brengen, waarin de actieve aandacht van de daartoe bevoegde autoriteiten in meerdere of mindere mate verbetering zou kunnen brengen.

1. De zindelijkheid en reinheid van bemanningsverblijven laat uitzonderlijk veel te wensen over.
2. Het dek is veelal levensgevaarlijk glad door visschubben enz., welke na het verwerken van de vis niet onmiddellijk worden weggespoeld.
3. De beveiliging van de winch is bepaaldelijk onvoldoende. Het gevaar om door uitglijden of door vastraken van kleding in de tandraderen en in andere draaiende delen terecht te komen is allerm minst denkbeeldig.
4. De registratienummers worden naar mate het seizoen vordert door roestvorming steeds onduidelijker.
5. Alhoewel scheepspapieren vrijwel altijd in orde bleken te zijn moest veelal lang gezocht worden. Wenselijk ware dat de rederijen een speciale trommel voor alle scheepspapieren verstrekten.
6. De aanwezige octant is vaak in slechte staat. Gezien aanwezige moderne navigatie middelen — Decca — wordt de octant thans vrijwel nimmer meer gebruikt.
7. De tandheelkundige toestand van de opvarenden van vissersschepen is middeleeuws te noemen.

Conclusie

Het seizoen 1960 heeft geen aanleiding gegeven tot unieke ervaringen noch tot grote moeilijkheden. Voor commandant, officieren en schepelingen der visserijpolitiekruiser was het een genoegen op deze wijze nader in kennis te komen met de eerlijke stoere zeeman — de Nederlandse visser —.



Bron: 1960



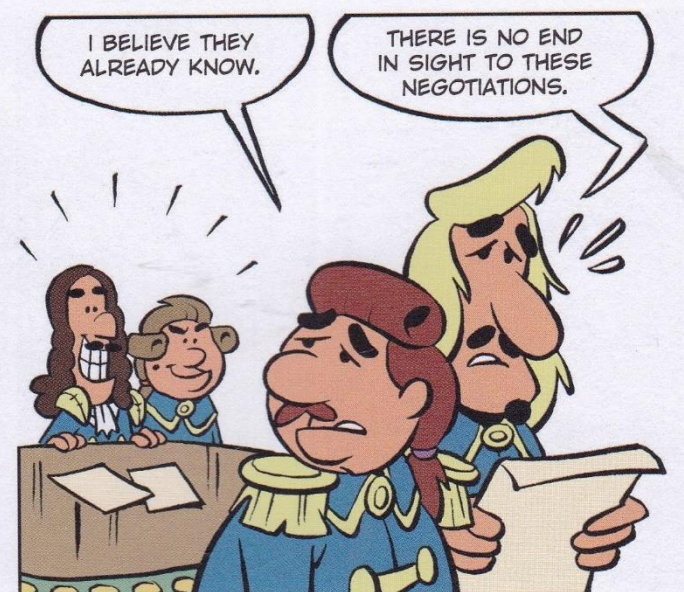
~~~~~

*Vervolg van de Tocht naar Chatham (3)*

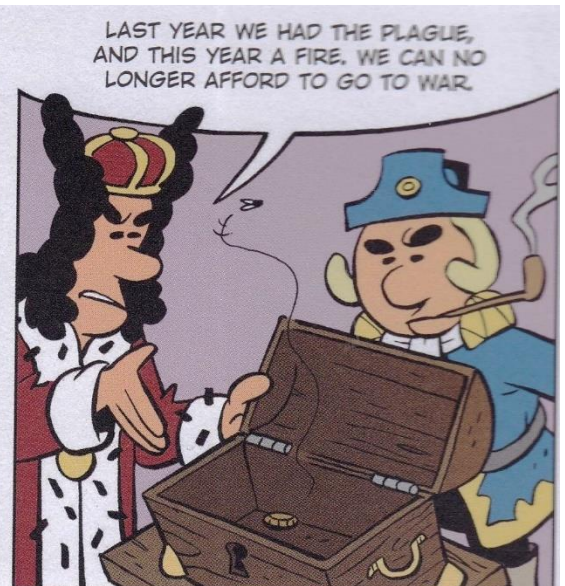














## DE LEGENDE VAN DE DUIVELSBRUG TE GINNEKEN.

Wie de omstreken van Ginneken bezoekt, zal op den weg van het dorp naar 't Mastbosch de daar welbekende „Duivelsbrug” over 't riviertje de Mark overgaan. Hij zal zich dan zeker afvragen: „Hoe komt deze brug toch aan zoo'n vreemden naam ?” De oorsprong van dezen naam ligt in een zekere legende, die ik hier, zoo goed en zoo kwaad als 't gaat, zal probeeren te vertellen.

In het jaar 1307 bewoonde een zekere Raso van Gaveren een fraai ridderslot in de omstreken van Ginneken. Deze Raso had verscheidene zoons, maar ook één dochter, en iedereen was 't er over eens, dat geen meisje in den omtrek Catharina van Gaveren in schoonheid kon evenaren. Het ontbrak haar dan ook niet aan minnaars, maar er was slechts één onder hen, dien zij wederkeerig liefhad. Dit was de jonge Waltor van Ulvenhout, een braaf en kloek ridder, voortgesproten uit een der aanzienlijkste en dapperste riddergeslachten van het land. De vurigste wensch der jonge lieden was dan ook, door het huwelijk voor eeuwig verenigd te worden, maar er was één groot bezwaar tegen dit huwelijk: reeds langen tijd bestond er groote oneenigheid en twist tusschen Raso van Gaveren en den ouden Ridder van Ulvenhout. Toen Catharien Raso hare liefde voor Walter bekende, wilde Raso er niets van weten en hij dreigde zijne dochter, haar in een klooster te plaatsen, wanneer zij nog langer aan die liefde toegaf. „Lieve vader”, riep het jonge meisje uit en zij wierp zich voor hem op de knieën, „vader, heb medelijden, Walter en ik hebben elkaar innig lief; wij hebben niets te maken met de twisten tusschen u en Walters vader. Ik heb Walter mijn woord al gegeven, ik kan me nu niet meer terugtrekken. Ik bid u, geef uwe toestemming!” „Wat!” riep Raso gramstorig uit, „vervloekt zijt gij en uwe liefde; in een klooster zult gij, gij zult de bruid worden van Jezus, niets, geen bidden of smeeken, geen tranen zullen mij van dit besluit afbrengen !”. 't Was nacht. Een donkere gedaante zwierf om 't klooster, waar de schoone Catharien vertoefde. Het was Walter van Ulvenhout. Zonder ontdekt te worden, wist hij zich toegang te verschaffen tot de cel van zijne geliefde. „Liefste Catharien”, fluisterde hij, en hij drukte haar aan zijn hart, „liefste, wacht nog twee nachten, totdat ik de toebereidselen voor uwe vlucht gemaakt heb, want ontvoeren zal ik u, en wij zullen vereenigd worden in de kapel aan den anderen kant van 't woud. En nu, vaarwel, houd goeden moed !” De 3<sup>e</sup> nacht was aangebroken : daar joeg een ruiter door 't woud, 't Was Walter, zijn dierbaren last met zich voerende. Midden in 't woud werd hij opgehouden door zijne knechten. „Keer terug, meester”, zeide hun hoofdman, „er is gevaar. Een groote ruiterschaar, bestaande uit lieden van Ridder van Gaveren, doorkruist het woud, uw vlucht is ontdekt. Keer terug, meester, nu is er nog tijd”. „Dat nooit”, riep Walter, „zou ik mij het laatste oogenblik laten terughouden? Hoort! Gij zult mij verdedigen; gij zult tot den laatsten man die ruiters bestrijden, en zoodra gij het klokkengelui hoort, dan begeven zich twee uwer naar de kapel, om bij het huwelijk als getuigen op te treden”. En voort ging de jonkman, en zonder verdere ontmoetingen bereikte hij de kapel. „Doe open, priester, doe open, in Gods naam!” „Wat wilt gij hier in het holst van den nacht ?” vroeg hem de priester op strengen toon. „Gij moet ons huwen, priester, nu dadelijk!” „Ha, gij wilt mij dwingen, u te huwen met deze jonkvrouw, die gij ontvoerd hebt? Gij hebt de heiligheid van het klooster geschonden, en nu zou ik u huwen? God helpe mij, dat doe ik nooit!” „Gij wilt niet, priester”, riep Walter verwoed, „welnu ik zal zelf de klok luiden!” „Mijn zoon, laat u niet verleiden, eerst morgen wordt die klok gewijd, tot morgen toe is zij in de macht van Satan, hoed u, dat gij niet aan het touw trekt !” Maar Walter was reeds op het koord toegesprongen: daar klonken de eerste tonen. Steeds luider en luider galmden zij door het stille woud, daar klonk eensklaps het schatergelach van den duivel, 't was, alsof alle helsche geesten tegelijk losbraken. Daar verscheen Satan, met een vreugdekreet rukte hij de klok van hare plaats, en vlood weg, de klok als buit met zich voerende. De duivel, had overwonnen, en met een

hoonend gelach sprong hij in den vliet en verdween met zijn buit. Twee getrouwe knechten spoedden zich op het klokkengelui naar de kapel, maar wat zagen zij ? Niets dan een steenhoop, en daaronder vonden zij het roerloze lichaam van Walter, vreeselijk verminkt. De priester leefde nog; hij lag daar, geknield voor het ineengestorte altaar, met Catharien sidderend aan zijne zijde. Daar, waar Satan met zijn buit in 't water verdween, daar bevindt zich de brug, die naar deze legende den naam „Duivelsbrug” gekregen heeft.

VLIEG.

BRON: JAARBOEK DER ADELBORSTEN 1904

## DE KONINKLIJKE MARINE IN DE NEDERLANDSE ANTILLEN.

Commandant der marine in de Nederlandse Antillen:

commandeur B. Helsing.

De bevelhebber der zeestrijdkrachten en chef marinestaf, viceadmiraal A. de Booy, en de commandant van het korps mariniers, generaal-majoor der mariniers M. R. de Bruyne bezochten de Nederlandse Antillen in Januari 1952. Op 22 Januari arriveerde Hr. Ms. vliegkampschip Karel Doorman met aan boord squadron 1 van de marineluchtvaartdienst, welk squadron op 29 Januari officieel werd overgedragen aan Z.Exc. de gouverneur der Nederlandse Antillen. Op het vliegveld Hato werden twaalf Fireflies gestationeerd, terwijl het squadron voor het overige werd ondergebracht op de marinebasis Parera. Tijdens het verblijf van Hr. Ms. Karel Doorman in de Nederlandse Antillen werd dit schip tezamen met de stationsschepen Hr. Ms. Willem van der Zaan en Hr. Ms. Ceram verenigd tot smaldeel no. 8, welk smaldeel intensief oefende. Hr. Ms. Ceram vergezelde Hr. Ms. Karel Doorman als volgschip tot de Bovenwindse Eilanden. De Britse kruiser H.M.S. Sheffield bezocht Curaçao van 5 tot 9 Februari. In verband met het overlijden van Z.M. Koning George V van Groot Brittannië konden echter geen ontvangsten of feestelijkheden worden georganiseerd. Personeel en materieel van de Amerikaanse marine arriveerden in de maand Februari op Curaçao voor het lichten van het wrak van de in de afgelopen oorlog in het Schottegat gezonken Amerikaanse kanonneerboot U.S.S. Erie. De marinebasis Parera verleende hierbij assistentie. Van 17 tot 29 Februari maakte Z.Exc. de gouverneur een reis naar Suriname aan boord van Hr. Ms. Willem van der Zaan. Tijdens een grote parade in het stadion te Willemstad op 30 April ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin reikte Z.Exc. de gouverneur het riddergruis 4de klasse der Militaire Willemsorde uit aan korporaal der mariniers C. M. Hakkenberg en de Bronzen Leeuw aan majoor der mariniers W. A. van Heuven. Bij deze parade maakten vliegtuigen van squadron 1 van de Marine-luchtvaartdienst een vlucht boven het stadion. De op Aruba gestationeerde 52ste infanteriecompagnie van het Korps Mariniers hield op 30 April een mars door Oranjestad en defileerde voor de gezaghebber van het eiland. Bij de opening van de Staten door Z.Exc. de gouverneur op 13 Mei betrokken mariniers de erewacht. Van 20 Mei tot 4 Juni vertoefde Hr. Ms. torpedojager Van Galen, op thuisreis van de Koreaanse wateren, in de Nederlandse Antillen. Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt tot het houden van gecombineerde oefeningen met de stationsschepen, de marinebasis Parera, squadron 1 en met





het kernbataljon mariniers, voor zover dit laatste was gedetacheerd op Aruba. Op 11 Juni reikte Z.Exc. de gouverneur in het stadion op Aruba het ridderkruis 4de klasse der Militaire Willemsorde uit aan kapitein der mariniers J. Dourlein, commandant van de 52ste infanterie- compagnie.

Het Britse fregat H.M.S. Burghead Bay bezocht Curaçao in Juli.

Z.Exc. de staatssecretaris van Marine, vice-admiraal H. C. W. Moorman, bezocht de Nederlandse Antillen eind Augustus.

Op 14 October had een ongeval plaats met twee Fireflies waarbij luitenant ter zee der derde klasse P. Dekker om het leven kwam. Luitenant ter zee vlieger der 2de klasse H. Moekardanoe wist zich door middel van zijn parachute te redden.

De vlagofficier marineluchtvaartdienst, schout bij nacht vlieger H. Schaper, bezocht de Nederlandse Antillen in November.

De Amerikaanse marine voltooide op 9 December het bergingswerk met het naar buiten slepen en tot zinken brengen van het wrak van de kanonneerboot U.S.S. Erie. Hr. Ms. Willem van der Zaan en Hr. Ms. Ceram maakten een gezamenlijke oefenreis naar de Bovenwindse eilanden, waarbij beide bodems tevens personeel van het gouvernement derwaarts overbrachten. In de loop van 1952 werd voortgegaan met het inrichten van een munitiemagazijn en een artilleriemagazijn terwijl de magazijnen van kleding en levensmiddelen werden gereorganiseerd. Begonnen werd met verbouwing en uitbreiding van de zweminrichting St. Michielsbaai en met de bouw van een complex bestaande uit kantoren, een magazijn en een werkplaats voor squadron 1 bij het vliegveld Hato. Voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de woningbouw voor het personeel der Koninklijke Marine op Curaçao hadden voortgang. In overleg met de dienst van openbare werken werd op Curaçao uitbreiding van de magazijn ruimte voorbereid.

~~~~~

We eindigen deze week met een verslag uit de z.g.n. witte vloot

JAARBOEK VAN DE KONINKLIJKE MARINE 2000



Hr. Ms. Buyskes

COMMANDANTEN: Itz 1 J.P. Loog tot 5 oktober, vanaf 5 april tevens Itz 1 ing. P.J. Velberg, vanaf 5 oktober Itz 1 ing. W.A. Barten

Sinds 5 april opereert Hr.Ms. *Buyskes* in een zogenoemd twee-bemanningen-concept. Naast en gelijkwaardig aan de bemanning van commandant Itz 1 J.P. Loog werd een tweede bemanning geformeerd onder bevel van Itz 1 P.J. Velberg. Hierdoor kon het schip nagenoeg permanent op zee zijn. In principe werd de varende bemanning elke tweede woensdag te Den Helder afgelost. De proefneming zal tot april 2001 voortduren, waarna over eventuele formele voortzetting zal worden besloten.

Het doel van de proef is tweeledig. Ten eerste moest de leemte worden opgevuld na de uitdienststelling van Hr.Ms. *Blommendal* en daarnaast kunnen de resultaten worden geprojecteerd op het ontwerp en de bedrijfsvoering van de twee nieuw te bouwen hydrografische eenheden. Gelijktijdig met de invoering van de proefneming is per bemanning een reductie van 42 naar 32 man doorgevoerd terwijl de taak van het schip in grote lijnen onveranderd bleef. Minder mensen voor dezelfde taak betekende dat de traditionele KM-bedrijfsvoering binnen een aantal disciplines aangepast moest worden.

De ervaringen met het twee-bemanningenconcept zijn ronduit goed te noemen. Het aantal hydrografische dagen dat kon worden gerealiseerd is boven verwachting. Hierdoor is het mogelijk gebleken nagenoeg de gehele jaaropdracht voor de *Buyskes* af te ronden. Een voorzichtige prognose van de nog te realiseren hydrografische dagen in 2001 laat zien dat het werk van twee Noordzeeopnemers (NZO) overgenomen kan worden door één NZO waarbij ook nog eens twintig manjaren worden bespaard als gevolg van de reductie op de bemanningslijst. Het werken met een kleinere bemanning blijkt goed mogelijk. De algemene taakverzwaring is ondervangen door het aanpassen van individuele taken van opvarenden, werkverschuiving, en invoering van een veertiendaagse werkweek.

Gerealiseerde opdrachten in juiste volgorde en huidige opdracht:

Maasaanloop, vlak voor Hoek van Holland; Breeveertien, 30 mijl uit de kust van Scheveningen; Ankergebieden Maas Noord en Maas West, voor de kust bij Hoek van Holland; controle 'selected track', Diep Water (DW) route op Noordzee; DW- ankergebied; ZW-gaande lane van het Verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder Zuid; Zuidwest gaande DW-route; Bollen van Goeree, voor de kust van de Zeeuwse Eilanden en aansluitend hierop de huidige opdracht Buitenbanken Westelijk deel.

Sloepopnamen: Molengat, vlak voor de kust van Texel en de Mokbaai nabij Joost Dourlijn-kazeme op Texel. Naast het reguliere hydrografische werk conform de jaaropdracht werd het schip in week 13 ingezet om op de Waddenzee de aanloop naar Harlingen op te nemen. Dit was nodig omdat Hr.Ms. *Van Galen* een bezoek ging brengen aan Harlingen. In week 35 heeft het schip voor het eerst dregwerkzaamheden met een mijnenbestrijdingsvaartuig (Hr.Ms. *Urk*) van de Alkmaarklasse uitgevoerd. Drie wrakken werden succesvol afgedregd. Gerealiseerde hydrografische dagen: 144.



Bron: 2000



Hr.Ms. Buyskes.

Bron: NIMH

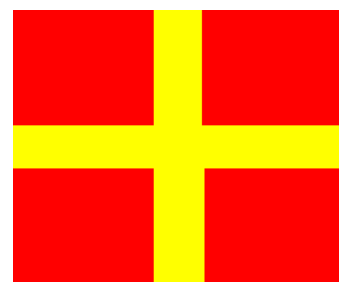
Olie laden op zee en hoe je richting potdeksel drijft

Het is of de goden het er om doen, je schuit heeft brandstof nodig dus moet aan de tiet van in dit geval Hr.Ms Zuiderkruis. De F76 is gevraagd om een kleine 500 ton brandstof voor de 4 gasturbines en de 4 diesलगeneratoren. De goden besluiten voor de verandering maar eens voor slecht weer met een hoge deining van de golven. Wind recht op de kop richting Zuiderkruis en dat



met toch een redelijke vaart op 2 Oly's. Schip maakt zich klaar voor RAS procedure (RAS staat voor Replenishment At Sea) Aan BB brede zij wordt alles in voorbereiding gebracht: de coccusmatten worden neergelegd en vastgesjord, de hydraulische lier wordt bijgezet. De Kelk om de probe te kunnen ontvangen wordt in de juiste positie gedraaid. De olieboer zet de kleppen goed in het systeem. De Brug, Com-mando Centrale, en TC maken zich gereed voor manoeuvreren dus PRONAVAWA oftewel procedecures nauwe vaarwateren. Ik keek wel eens om mij heen NAUWE VAARWATEREN????? We zitten midden op die grote plas. Nu ben ik nog van de tijd dat KLOTEMAN de kreet was MAAR dat mag niet meer sinds er vrouwen aan boord ook hun

dienst doen. KLOTEMAN stond voor Klaar Om Te Manoeuvreren, dekt dus beter de lading maar ja dat woord KLOTE hè. (Ik denk dat geen vrouw zich daarbij wat gedacht heeft als je dit gebruikte). Ik was toen in die tijd Adjudant TDW aan boord van Hr.Ms. Tromp en was bezig met een van mijn laatste vaarreizen bij de baas. De AOOTDW staat ook aangetreden bij het olie-ontvangstpunt, dus BB brede zij in dit geval. En, o ja, de seiner heeft ondertussen de seinvlag Romeo uit zijn verzameling vlaggen gehaald. Romeo wordt half gehesen en je gaat op positie liggen wachten totdat de tanker je kan ontvangen. De hele bubs staat vlak bij de opbouw aangetreden wachtend op de komende actie. Saja dus ook. De First oftewel de Eerste officier heeft de leiding en er is verbinding met TC, Brug en CC.



ROMEO CLOSE UP ! De machines gaan brullen en met een aardige gang richting laadpositie tanker. Het stampen en kojagen was niet van domme huize....

Komt mij daar toch een bak water binnen en raakt mij met nog een paar omstanders vol op het lichaam: je wordt eerst tegen de scheepsopbouw aangedrukt en dan onderuit geslagen. Je drijft op een laag water richting potdeksel en dan....ja dan begint de zee. Ze zeggen wel eens , je leven flits aan je voorbij, nou gelul: je denkt niets nada niemendal zo snel gaat het. Gelukkig duikt de rest op ons en



sleurt ons weer overeind, de procedure gaat gewoon door maar je bent extra op je hoede. Schip komt langs en mindert snel vaart en past zich aan, aan de snelheid van de tanker, klappie meer klappie minder.

Lijnschietgeweer schiet de lijn over naar de tanker (vroeger was dit een stalen pen, nou dan wilde je wel echt heel goed dekking zoeken). Er wordt een dunne tros aan vast gemaakt en aan boord ontvangend schip getrokken. Daarna volgde een dikke tros die middels de winch de stalen kabel

van het olielaagtuig aan boord trok. Deze werd dan vastgezet op het ontvangende schip en strakgetrokken. Het olietuig kwam van hoog naar laag aangeleden en de probe werd in de kelk getrokken. De AOO TWD geeft het sein al of niet goed gekoppeld. Seintje naar de tanker AANVANG POMPEN en grote hoeveelheden olie komen onder druk aan boord en verdelen zich volgens een schema over de te vullen brandstoftanks. Dit gaat echt in een heel hoog tempo. Als het commando er lol in heeft willen ze ook nog wel eens koersveranderingen tijdens het laden doorvoeren. De tanker bedient de luchthoorn en dan is het BB of SB per 5 graden koersverandering. Ook bestaat de procedure Emergency Brake Away (bv je komt onder een aanval te liggen en moet snel wegwezen om jezelf en de tanker te verdedigen met kanons en/of missiles. Of Chaff afschieten om inkomende missiles te misleiden. Een onderzeeër wordt al wat lastiger, waarschijnlijk ben jezelf en de tanker de pisang: je verdwijnt gewoon in een enorme vuurbal van exploderende munitie / olie / avcat .

Alles moet tenslotte geoefend worden behalve dat exploderen. Hoe vaak je gemiddeld op zee RAS uitvoert?? Gemiddeld 1 x in de week want als je regelmatig op Olympus Gasturbines vaart dan gaat er wat doorheen. O ja niet vergeten bij vol: STOPPEN POMPEN. Tanker stopt en blaast de slang leeg in ontvangend schip. EINDE DOORBLAZEN. ... Probe ontkoppelen en deze wordt teruggetrokken naar de tanker. Ontkoppelen tuig en terug naar je positie in het scheepsverband. Klinkt allemaal eenvoudig, maar vergt uiterste paraatheid. Bij nonchalance kun je alvast een bodybag klaarleggen want het gaat dan geheid een keer heel erg fout (geloof me, bodybags zijn er altijd aan boord)



Deze procedures wordt ool wel BOZ genoemd, maar wordt eigenlijk meer gebruikt voor goederentransfer op zee. BOZ staat voor Bevoorrading Op Zee. Zwaar lastentuig met hele pallets vol goederen gaan van bevoorradend schip naar ontvangend schip.

Voeding, drinken, munitie noem maar op. Lichtelastentuig bv: de post of personen overzetten van schip A naar schip B. Met behulp van de chopper bv netten vol met fusten bier, jajem en lem (mocht toen nog, althans dat bier en jajem dan). Alles wordt snel in de magazijnen gestouwd door een keten van mensen van open dek naar onderdeks richting magazijnen en koel/ vries cellen.

Al dit soort oefening en routinewerk maken dat je lange werkweken op zee hebt. Het houdt niet op bij 40 à 45 uur. De weekeinden gaan door en zeker voor diegenen die zeewacht lopen. Standaard al zowiezo 7 x 8 uur plus de oefeningen en piketdiensten. Zeg maar dat 70 uur dan meer de realiteit is en vaak nog langer ook.



Bron:



Bron: Verhalen van



Vroege(r)

HET BOFOR 40 MM KANON

Aan boord van de Karel Doorman bevonden zich 10 Bofors 40mm mitrailleurs. Zij werden mitrailleurs genoemd, maar de knallen die zij bij het schieten ten gehore brachten konden wedijveren met die van een klein kanon. Ik dacht toen wel

eens, wanneer wij vlieg- en scheeps- herkenning kregen en de operationele mogelijkheden der Russische projectielen leerden, hoe wij zo een vijandelijke raket die sneller of bijna net zo snel als het geluid vlak boven water of loodrecht naar beneden op je af kwam met dit wapen moesten vernietigen.

Maar omdat in principe geen ander verdedigingsmiddel ter beschikking was, was de enige hoop de Elektronische Oorlog Voering. Die stond toen echter ook nog in de kinderschoenen. Je kon die "sigaren" in ieder geval hier mee wel aan horen komen.

De bemanning, van welk dienstvak of richting ook, zorgde er echter ook voor dat het schip voldeed aan de eisen die er aan haar werden gesteld. Uiteindelijk om de vliegtuigen en helikopters te laten vliegen, die het smaldeel toen in principe tegen het onderzeebootgevaar moesten beschermen. Deze konden hun aangewezen taak, al ver voor de schepen uit aan en ook uitvoeren. En dat gebeurde. Nogmaals, dank zij iedereen aan boord. Ik dwaal af...

Soms werd er geoefend met onze 40 mm wapens. Dat werd van te voren gepraaid (omgeroepen) over de scheepsomroep en stond in principe ook op de dagelijkse orders.

Toen ik pas aan boord zat, deed zich dat op een dag voor. Ik kon de in mijn DNA altijd aanwezige nieuwsgierigheid niet bedwingen en begaf me naar het eiland. Ik stelde mij op vlak bij een waterdichte deur, die vaak open stond, net achter de crashwagen. Wat ik niet wist, was dat er bijna recht boven mijn hoofd ook zo'n herriemaker stond.

Ik wachtte op het spektakel. Dit kwam mij duur te staan. Het apparaat boven mijn hoofd begon plotseling te vuren. Het lawaai was enorm en ik voelde de drukgolven. Een soort van lichte hart stilstand was het gevolg en ik dacht maar aan één ding, WEGWEZEN!!

Ik rende vele steile trappen met hoge snelheid af. Halverwege het cafetaria kwam ik weer op de lijn. De schrik zat er goed in. Ik vertelde het aan mijn maatje Joep Weijers.

Later was er weer zo'n schietoefening gepland, ik zag het op de dagelijkse orders. Joep en ik smeedden een smerig plan. Er waren nieuwe collega's aan boord gekomen. We vroegen aan een van hen of hij mee wilde gaan kijken naar dit interessante gebeuren. Hij wilde wel. Toen er werd gepraaid begaven wij ons naar dezelfde plek waar het mij was overkomen. We keuvelden wat, tot ... BAMM!!!, BAMM!!!, BAMM!!!

Er gebeurde precies wat wij verwacht hadden. Hij deed niet voor mij onder. Het heeft me 's avonds in het korporaalsverblijf aardig wat biertjes gekost om het goed te maken.



Foto 1: Het eiland met de crashwagen en daar boven het kanon. De bananenschil antenne is er een van de CCA, Carrier Controlled Approach. Een radar controlled hulp systeem bij de landing.



Het Smaldeel

Missile lancering op zee en hoe je daar getuige van wordt



Een missile lancering op zee is niet van alledag maar als Sergeant heb ik toch een paar keer deze live kunnen volgen op het open dek.

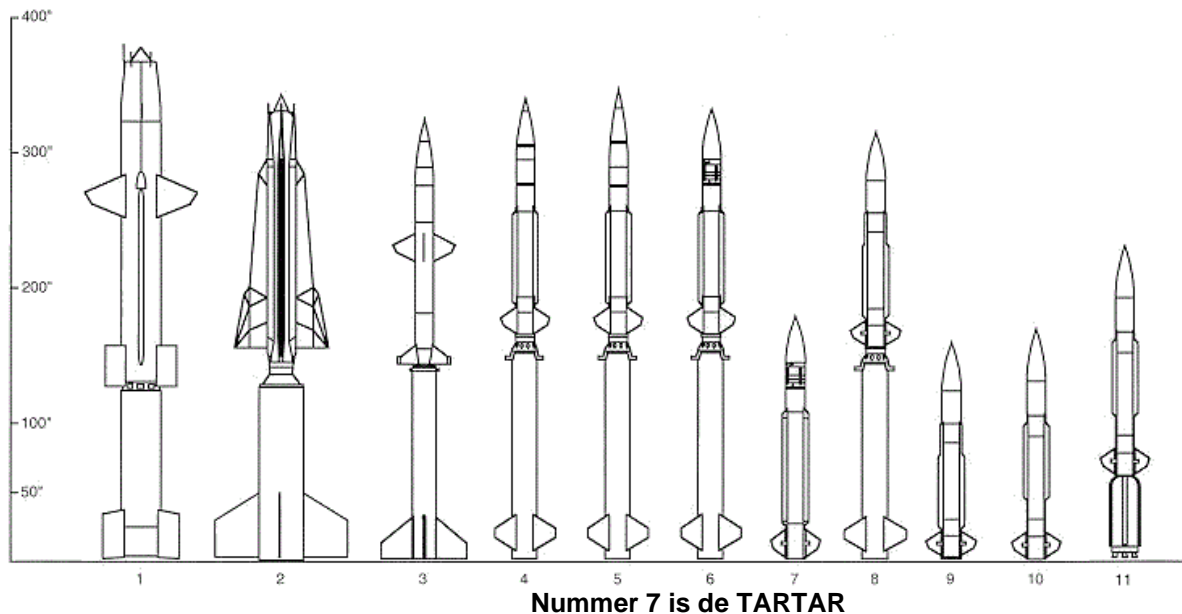
Als er een lancering van de Standaard Missile (ook wel Tartar genoemd op de GW) op het programma stond dan werd daar een bepaalde procedure in vredetijd voor gevold want het was tenslotte geen oorlog. Kanons 12 cm werken geladen met oorlogsmunitie en het zeewacht brandpiket kon in volledig beschermende kleding aantreden op het dek bij de Harpoon lanceerbuizen. Ik was Chef Zeewacht Brandpiket dus ik stond daar dan ook bij. Verder mocht niemand op dek lopen en was het passage verbod op de open dekken. 1^{ste} klas view had je op het komende spektakel. Lanceer installatie leeg en alles rustig. Warm in je pak, want de zon brand op je bol.

Aaaaa, er komt actie: inkomend doel en de vuurleiding begint deze aan te stralen (zie schotel) Lanceerinrichting gaat verticaal, luik missile doorvoer schuift open en de missile komt vanuit het magazijn soepel terecht in de klauwen van de lanceerinrichting. Deze klapt weer terug horizontaal en volgt de vuurleiding in de richting waar het beoogde doel zich bevindt. Je ziet hem nog even zenuwachtig triggeren en met een forse vlam uit de pijp en een hoop geraas vertrekt hij op weg naar het doel. De Tartar missile wordt al snel een stipje met een rookpluim. Waarom de 2 kanons vuurgereed?? Nou ze wilden nog wel eens terugkomen en dan ben je blij dat je kanons hem hopelijk op tijd afvangen en in een hagel van fragmenterend staal te pletter laten vliegen. (Toen op een later tijdstip een Goalkeeper aan boord gemonteerd was, stond deze ongetwijfeld mee-gericht).

Wat doet het zeewacht Brandpiket dan op dek?? Mochten er brokstukken op je schip terecht-komen dan bestond er kans op brand. Je kon dus volgen waar de inslagen plaats vonden. (Zeewacht brandpiket stond dan ook niet meer zo veilig op open dek natuurlijk).



- 1 RIM-8 Talos
- 2 RIM-50 Typhon
- 3 RIM-2 Terrier BW
- 4 RIM-2 Terrier BT
- 5 RIM-2 Terrier BTN(Nuclear)
- 6 RIM-2 Terrier HT/HTR
- 7 RIM-24 Tartar
- 8 RIM-67 Standard SM-1,2 ER
- 9 RIM-66 Standard SM-1,2 MR
- 10 RIM-66 Standard SM-2 Block II MR
- 11 RIM-66 Standard SM-2 Block IV ER



General Dynamics (Convair) RIM-24 Tartaar

De Tartar was een grond-luchtraket voor de korte/middellange afstand, in wezen een SAM-N-7 Terrier HT-3 zonder de boostertrap (stond aan boord van de kruiser Hr.Ms. de Zeven Provinciën). Al in 1951 begonnen studies om het straalgeleidingssysteem van Terrier te vervangen door een semi-actief radarvolgsysteem. SARH-geleiding zou de raket effectief maken tegen laagvliegende doelen. Een andere vereiste was om kleinere schepen een compacter raketsysteem te bieden. Deze doelen kunnen worden bereikt door een staartgestuurde Terrier-raket te gebruiken met een nieuwe radar-homing seeker. Het eerste volledige Tartar-prototype vloog in 1958 en na een lange en moeilijke evaluatieperiode werd Tartar in 1962 operationeel verklaard. In 1963 werd de basis Tartar-raket aangeduid als RIM-24A. De RIM-24A had een Aerojet MK 1 end-burning dual-thrust vaste brandstof raketmotor. Het was effectief tegen doelen die op een hoogte tussen 15 en 15000 meter vlogen, op een afstand tussen 1,8 en 14 km.



Bron:

J.D.R.K.
Jan Kaauw

Si Tollol

Voor de "indo's" onder ons ja....?

Si tollol hij pertel

Op een ochtend ik kom beneden en ga aan tafel zitten, minum koppi tubruk.

Wah, zonder wat wat, mijn meisje ze lelt mij van achteren. Getok, minta ampun, sakit die djitak en ik voel mijn kop ada bult.

Loh, nog niet eens wat, wat al wat, wat en je lelt mij, kenapa dese toch meis?

Ik praag haar, terwijl ik wrijp over die plek. Sakiiit ja.

En dan zij seg, apa dese en ze legt een briefje op tafel.

Loh, gelijk mijn hersens kretek, kretek en ik lees apa apanja op die briefje.

Black Beauty. Loh meis, ik lach met big smile.

Je weet tog, vorige week, ik ging met si Eddy en si Woody naar Duindigt.

Dese, ja nummernja van die paarden. Wij gokken, maar ja je weet tog dese jongen meer geluk in de liefde dan in het spel. En Black Beauty nama nja van de paard.

Ze glimlacht weer en geef mij een zoentje op mijn kepala sakit.

Ajo is wel goed zo jong ze seg. Ja is goed ik seg, terwijl ik wrijp over mijn bult, so gedeh als een duivenei.

Dag meis, dese jongen hij moet kerdja en ik ga maar. Ik tjoem haar en gone gelijk naar mijn werk. 's-Avonds als ik thuis kom, buka pintu en ik ruik gelijk, wah, goeie bui zij. Zij heeft gekook en geumja, enak sekali, de water hij loopt al tussen mijn tanden. Gelijk maar makan, sudah lapar dese jongen, door die geur.

Ik loop door naar de keuken en ze staat met haar rug naar mij toe. Ik tjoem in haar nek en gelijk ik streel haar. Aduh so lief zij.

Ophouden jij, sij seg, ga maar aan de tafel zitten, lapar zeker he? Ja meis dese jongen bijna mati van de honger. Ik loop naar de tafel en doekoek gelijk.

Loh, se heef al gedek ik zie. Wah dat wordt smullen en ik hoor haar aankomen, tjret, tjrat, tjret, tjrat en dan opeens, ik voel een getok op mijn kepala, jang hard lui. Mijn oren sij suizen, kaya krontjong orkest en dan ik wil pragen aan haar, loh waarom jij gaplok mij, ik doe tog neks.

Weer een gaplok en ik zie sij houdt vast de tjobek van de oeloekan en sij lelt mij nog harder deze keer. Ketooook.

Ik zie allemaal sterren spatten als een rentengan uit elkaar. Ik stamel, waarom meis, ik doe tog neks en dan van heel ver weg, terwijl alles bijna zwart, ik hoor haar seggen

"Jouw paard, zij bel mij vanmiddag"!!!!!!

Ja soedah al... Onze Vader...

Ingezonden door Joop Lenz.



AH let op de kleintjes

Ik liep hem zó maar tegen het lijf, een dienstmaatje van vroeger. "Wat kijk je als een oorworm!"

"Ach, ik heb altijd gedonder met vrouwen." mopperde de oud matroos.

"Ik mag van mijn vrouw voorlopig niet thuis komen omdat ik haar moeder zou hebben beledigd. Toen die vanmorgen voor onze huisdeur stond kon ik het eenvoudig niet laten te zeggen : "Sorry ik had U niet herkend zonder snor en bij het weerbericht op de TV werd ons gewaarschuwd dat de winter snel voor de deur staat." Woedend werd mijn schoonmama en ik had het nog zo goed bedoeld!

Toen dacht ik 'weet je wat, ik ga wat boodschapjes doen bij Albert Heijn voor mijn vrouw, dan mag ik wellicht weer thuis komen. Dus loop ik met mijn winkelwagen door het pand van de grootgrutter-toko, doe wat boodschappen in de korf en loop richting kassa. Ik moest achter de rij aansluiten voor de wachtenden bij de kassière. Voor mij stond iemand die waarschijnlijk voor een jaar inkopen had gedaan gezien de enorme berg artikelen in haar winkelwagen. Eindelijk ben ik aan de beurt, sta voor de kassa en kon ik mijn spaarzame artikelen op de lopende band plaatsen. Nu had ik geleerd eerst de flessen en dan de rest. Dus eerst een fles Cola. Ik zag dat de kassière de

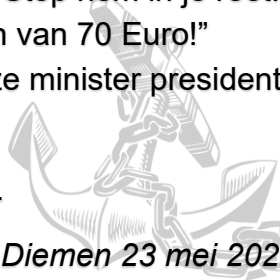


fles Cola door de scanner haalde en gelijktijdig de prijs van het product op het venster verschijnen en las 43 Euro. Dus vraag vroeg aan de dame of zij 43 Euro een normale prijs voor een fles Cola vond." Dat is allemaal computer gestuurd mijnheer. Ik kan daar niets aan doen; het is zoals het is." "Maar heb je wel eens een fles Cola van 43 Euro gezien?" antwoordde ik. "Ja", zegt ze, "U heeft haar zojuist op mijn lopende band gezet en mijn computer geeft de prijs aan." Op dat moment kwam de bedrijfsleider aanlopen. "Problemen mijnheer?" "Jazeker! Hebt U wel eens een fles Cola van 43 Euro gezien?" Die kerel haalde de fles opnieuw door de scanner en zei tegen mij "Alstublieft, daar staat het, precies 43 Euro!" Ik wilde hem nog vragen of hij wellicht aandeelhouder van Albert Heijn was, maar ik zag daar van af. Mijn verontwaardiging en boosheid nam gaandeweg toe. Dus vroeg ik aan de kassière "De prijs voor de fles Cola is dus 43 Euro, dat weet je zeker?" "Ja" antwoordde ze, "dat geeft de kassa aan." Ik werd witheet en gromde tegen de kassière "Weet je wat je met die fles Cola moet doen? Stop hem in je réét!" "Dat gaat helaas niet" kreeg ik als antwoord. "D'r zit al een komkommer in van 70 Euro!"

"Nederland is een "Gaaf land" zegt onze minister president. Noem mij één onderwerp waar het wél goed gaat!"

En mijn ouwe scheepsmaat slofte weg.

Wim Degen, Diemen 23 mei 2023



HET SNUFFELBROODJE

Het was tijdens een detachering met de Neptune vanuit Montijo. Een vliegbasis tegenover Lissabon aan de Taag. De vliegtuig commandant was Luitenant ter zee vlieger der eerste klasse "Ome Kees" van Andel. We hadden een oefening met het smaldeel en waren daar op flinke hoogte, rond 8000 voet, op weg naar toe.

Ik had de MAD (Magnetisch detectie apparaat) in de neus afgeregeld en ging nog even lekker onderuit zitten. Ik was flink verkouden, dus dat kon ik wel gebruiken. Ik was in die tijd misschien een beetje macho, dus niet vliegen met een verkoudheid was ver beneden mijn waardigheid.

Hier pluk ik heden ten dage nog steeds de wrange vruchten van. Onder andere wanneer ik me midden in een gesprek met meerdere personen tegelijk bevind. We hadden, in tegenstelling tot het eten op de basis, geen slechte vliegrantsoenen mee gekregen. Daaronder bevond zich een lekker knapperig broodje belegd met een nogal rijkelijk gekruide "bistek", een dun, wel iets taai, maar ook lekker stukje rundvlees.

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

We waren de dag ervoor wezen stappen in Lissabon. Ik weet niet of het door het bier of door de enorme gegrilde kip kwam welke ik in de zogenaamde “Blikken buurt” had genuttigd, maar ter hoogte van mijn maag-darm kanaal begon het een beetje onrustig te borrelen. Ook de lagere luchtdruk op onze hoogte kan overdruk in mijn ontlastingssysteem veroorzaakt hebben. Het onaangename gevoel, soms aangevuld met krampjes verplaatste zich langzaam maar zeker in de richting van de ontsnapping mogelijkheid. Op een gegeven moment werd de druk zo hoog, dat ik besloot om de overdruk, zij het gedoseerd te laten ontsnappen. Gedoseerd om een verkeerde diagnose op tijd te kunnen stoppen.

Bij de eerste dosis kreeg ik, ondanks dat ik bijna geen reuk had door mijn verkoudheid, een zeer penetrante geur voor mijn kiezen en ik realiseerde mij dat dit erg moest zijn. Mijn vermoeden werd bewaarheid door de onrust die ik constateerde bij de rest van de bemanning. Op het flight deck zat Ben van Wordragen achter de ESM (Radar onderscheppingsapparatuur). Hij verkondigde met zijn nogal luide stem over de intercom: “Hallo daar, er zit er een aan zijn grootmoeder te denken”.

“O”, zei Ome Kees, “Ik zit al aan mijn broodje te ruiken”.



Ongeveer zo'n broodje

De nazi's vervielen in dezen oorlog in dezelfde fout, welke het keizerlijke opperbevel reeds heeft gemaakt in 1914—'18: hun continentale oorlogvoering hield niet voldoende rekening met de ontzaglijke rol, welke de vlootstrijdkrachten in het moderne, bewapende landconflict blijven spelen, ondanks de toegenomen belangrijkheid van het jongste wapen: de luchtmacht. Een medewerker belicht in onderstaande beschouwing

Admiraal Raeder's Spel van Verwachtingen

De oorlog, welke eindigde met de capitulatie der Duitschers schijnt wel het bewijs voor de stelling van den Amerikaanschen admiraal Mahan, dat een landoorlog gewonnen wordt door de partij, die de zee beheerscht. Achteraf komt men er zelfs toe zich af te vragen, hoe het Deutsche opperbevel den strijd ooit heeft durven aanvaarden in September 1939, toen tegen Duitschland's miniaturzeemacht van 260.000 ton plus 262.000 ton in aanbouw Engeland's gigantische 1.330.000 ton plus 720.000 ton in aanbouw in den strijd geworpen werden, De eenige verklaring is, dat ook de nazi's weer in de traditioneele fout van het Deutsche opperbevel zijn vervallen, door de juistheid van Mahan's beweringen te ontkennen en de waarde der vloot te onderschatten.

Het is bekend, dat er van den beginnen af een verderfelijke rivaliteit heeft bestaan tusschen Goering's Luftwaffe en Raeder's Kriegsmarine. Het meerendeel der Deutsche militaire experts was van meening, dat het jonge luchtwapen zich verreweg de — goedkoope — meerdere zou toonen van het dure slagschip. Men schijnt daarbij uit het oog verloren te hebben, wat bijvoorbeeld Amerikaansche aanhangers van dezelfde theorie, als major Al Williams — die er overigens van overtuigd was, dat het Deutsche luchtwapen de Britsche vloot kon verslaan — wél toonden te weten, nb, dat ook het vliegtuig in principe geen verandering in het beeld van den strijd ter zee

kon brengen, omdat voor den inzet van vliegtuigen in het zeegevecht weer vliegkampschepen noodig waren. Niet elk zeegevecht kan zich nu eenmaal binnen het bereik der territoriale luchtmachtbases afspelen.

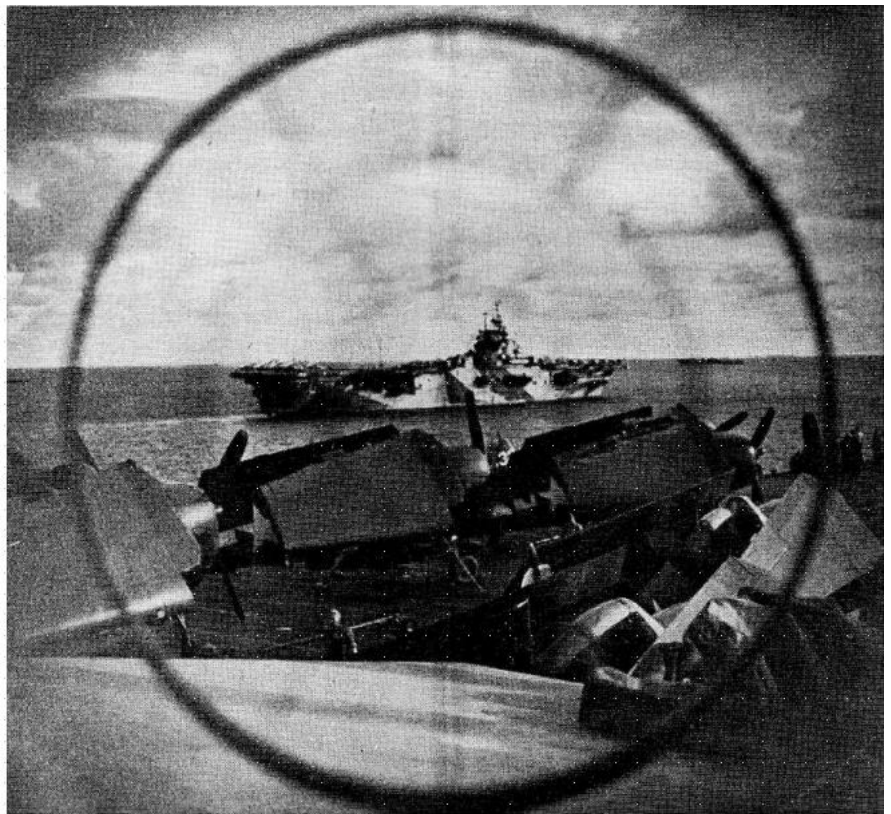
Dat de nazi's de waarde der vlootstrijdkrachten hopeloos onderschat hebben, bleek niet alleen uit de roekeloze wijze waarop zij hun vloot offerden in een landoperatie van den tweeden rang als de invasie van Noorwegen, doch ook uit recente onderzoeken, door de geallieerden ingesteld naar de Deutsche oorlogsvoorbereidingen. Zoo bleek bijvoorbeeld dat de Deutsche maritieme laboratoria, waar alleen reeds 9.000 man werkten aan de constructie van torpedo's, op het oogenblik van de capitulatie, een torpedo hadden ontworpen, welke juist in gebruik genomen zou worden, en die volgens de Britsche experts driemaal zoo goed was als alles wat de Engelsche vloot op dit gebied bezat, of waar men zelfs maar aan dacht.

Ondanks dat werkten de Deutsche marine- en luchtwapentorpedo-afdeeling geheel gescheiden van elkaar, „waterdicht” gescheiden zelfs. Daar de uitvinders, die in dienst van de Luftwaffe naar verbetering van de torpedo streefden, niet in de gelegenheid waren om gebruik te maken van de ervaringen van de zooveel oudere marine-torpedo-afdeeling, heeft het luchtwapen dan ook tot het einde van den oorlog geen enkel werkelijk goed torpedomodel uitgebracht. Karakteristiek voor het gebrek aan waardeering voor de slagvloot was zeker ook het feit, dat het Deutsche opperbevel bij het uitbreken van den oorlog besloot om den bouw van de drie groote slagschepen, elk met 50.000 ton waterverplaatsing, der Kaiser-, König- en Führerklasse te staken ten gunste van den bouw van onderzeeboten, terwijl ook de nieuwe zware kruisers Lützow en Seydlitz nooit zijn klaargekomen.

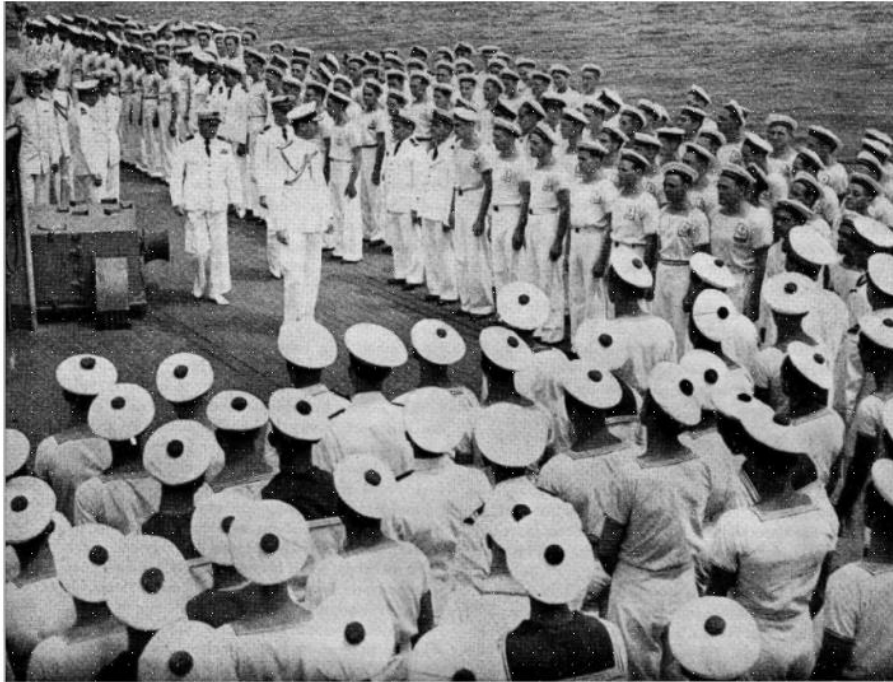
Bij stukjes en beetjes.

Het antwoord op de vraag, hoe het Deutsche marine-opperbevel zich Deutschland's strijd ter zee nu eigenlijk voorstelde, is zeker interessant. Temeer waar een enkele nuchtere blik op de maritieme verhoudingen der toenmalige oorlogvoerenden reeds kon leeren, dat Deutschland ter zee eigenlijk geen kans had.

Admiraal Raeder's overwegingen en speculaties zijn ons in den loop der oorlogsjaren vrij goed bekend geworden, naarmate het spel van zijn verwachtingen door de harde werkelijkheid werd verscheurd. De sterkteverhoudingen tusschen de Britsche en Deutsche vloten waren onomstootelijk die van Gulliver tegenover een liliputter en een direct treffen tusschen beide bood



Amerikaansche vliegkampschepen gereed voor het gevecht in den Pacific; deze foto is genomen door het draadvizier van een 12,7 cm. kanon.



Admiraal Lord Louis Mountbatten, Geallieerd Opperbevelhebber in Zuid-Oost-Azië, inspecteert de bemanning van het nieuwe Fransche slagschip van 35.000 ton „Richelieu”, dat deel uitmaakt van de Geallieerde vloeten in de wateren van Zuid-Oost-Azië.

Duitschland dus geen enkel uitzicht. Anderzijds zou uitschakeling der Engelsche vloot binnen het halve jaar een ineenstorting van Engeland, dat immers voor 75 % van invoer afhankelijk was, ten gevolge hebben. Duitschland's eenige kans was dus gelegen in het verspreiden en uit elkaar trekken van de Engelsche vloot over alle

wereldzeeën om vervolgens met een kleine, sterk geconcentreerde vloot den tegenstander bij stukjes en beetjes te verslaan. Hierbij heeft waarschijnlijk Duitschland's gemiste kans uit den vorigen oorlog, toen Jellicoe op een gegeven oogenblik in Scapa Flow slechts 22 schepen had tegenover de 18 der Deutsche Hochseeflotte in Kiel, door de hoofden van de genazificeerden marinestaf gespeeld.

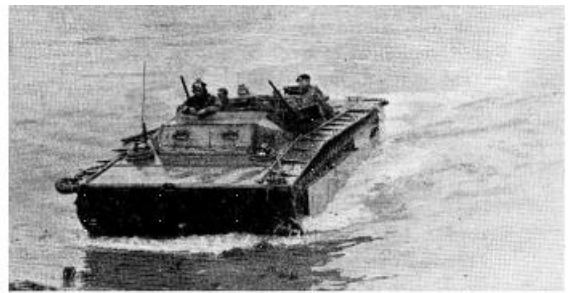
Raeder baseerde zijn plannen op de volgende overwegingen.

Misschien een kleine kans . . .

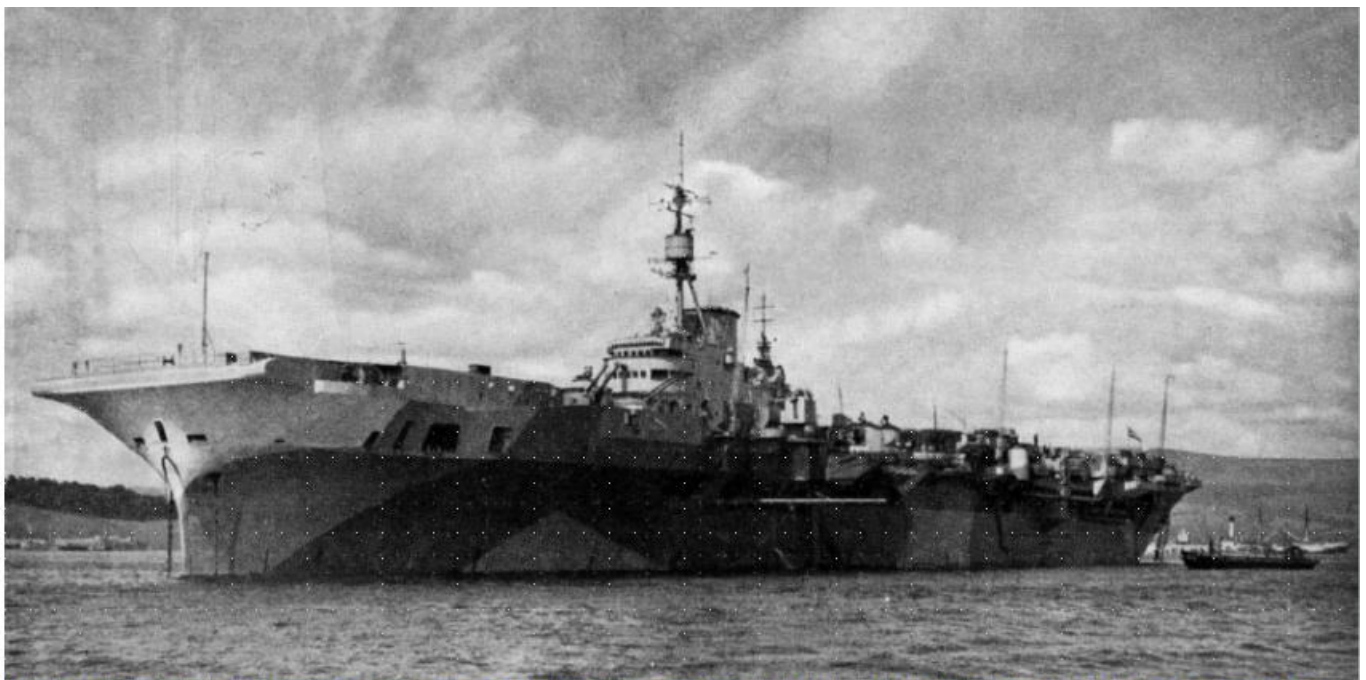
In den zomer van 1939 had Duitschland twee slagschepen, waarmede het zich in de slaglinie zou kunnen vertoonen, de Scharnhorst en de Gneisenau (elk 26.000 ton waterverplaatsing). Engeland bezat er vijftien. Voorjaar 1940 zouden de Bismarck en de Tirpitz (35.000 ton) klaar zijn en tevens zou nog een schip van de Bismarck klasse zijn voltooiing naderen. Het Verdrag van Versailles had Duitschland toegestaan een drietal vestzakslagschepen (10.000 ton) te bouwen, die men als kapers uit kon sturen en die zware kruisers en vliegkampschepen der Engelschen zouden binden op de oceanen, waar zij hun activiteit uit zouden oefenen. Ook zouden de nieuwe kruisers Hipper, Blücher en Prinz Eugen als kapers belangrijke krachten kunnen binden. Sedert de Tsjechische crises leek het wel alsof er inderdaad een nazi-fascistische alliantie bestond en de Italiaansche vloot zou met zijn moderne Littorio en Vittorio Veneto (die zwaarder waren dan de Fransche Dunkerque en Strasborg) en vier gemoderniseerde slagschepen der Giulio Cesareklasse belangrijke Britsche krachten binden in de Middellandsche Zee. Niemand maakte er zich veel illusies over of Japan zou, als er eenmaal een oorlog op het Europeesche tooneel begonnen was, de gelegenheid waarnemen in den Pacific, zoodat ook daar aanzienlijke Engelsche vlootstrijdkrachten noodig zouden zijn. De 70 Deutsche onderzeeboten, welke Duitschland in den zomer '39 bezat, zouden voorts tot convooieering der Britsche koopvaardij dwingen. Onder die omstandigheden zou de Deutsche vloot *misschien* een kleine kans maken tegen de Britsche Homefleet in de Noordzee....

September 1939.

Met dat al brak de oorlog toch nog te vroeg uit. Berlijn had blijkbaar verwacht, dat het vriendschapsverdrag met Rusland Engeland er wel van zou weerhouden om de Poolse kwestie als een casus belli te beschouwen. De praktijk leerde het anders. Mussolini's Littorio en Vittorio Veneto waren nog niet klaar, zoodat Frankrijk dus nog de overmacht in de Middellandsche Zee bezat, terwijl de Britsche en Fransche diplomaten er voorloopig nog in slaagden om Mussolini in toom te houden. De Bismarck en de Tirpitz waren nog niet ingevaren en van de Hipperklasse waren pas twee kruisers voltooid. Japan toonde tenslotte niet dien ijver om zijn positie van lachenden derde op te geven, welken men te Berlijn wel verwacht had. Onder deze omstandigheden moest Raeder's toch reeds gewaagde strategie nog wel een aantal belangrijke wijzigingen ondergaan. Aanvallen van luchtmacht en onderzeeboten op de Britsche koopvaardij moesten de Engelschen tot wederinvoering van het convooistelsel dwingen, waardoor de levensonderhouds- en oorlogskosten enorm zouden stijgen.



Hoe de geallieerden Zuid-Beveland bevrijdden: Buffalo-amfibie-tanks van de mariniers steken de Schelde over.



Het nieuwste vliegkampschip van de Britse marine H.M.S. „Indefatigable”. Het schip maakt thans deel uit van de Britse Oost-Azië-vloot.

Bovendien zou Engeland zich genoodzaakt zien om veel kleine schepen te bouwen, wat de voltooiing der groote monsters van de George V klasse die op stapel stonden, wellicht zou vertragen. Een verschijnsel, dat zich in 1914—'18 inderdaad ook reeds had voorgedaan. In de tweede plaats zou het leggen van groote hoeveelheden mijnen op alle scheepvaartwegen van het Engelsche eiland een groote mijnenvegersvloot noodzakelijk maken plus geoefende bemanningen. Engeland was inderdaad genoodzaakt om zijn mijnenvegersvloot van 76 schepen en 2.000 man op te voeren tot 1350 vaartuigen en 50.000 man, terwijl vooral aan de Oostkust de waterwegen herhaalde malen bijkans geblokkeerd waren, niet alleen door mijnen — op welk gebied de Duitse marine-experts gedurende den oorlog de leiding hadden, evenals op dat der torpedo's — doch ook door de wrakken van gezonken schepen.

Het plan om de drie vestzakslagschepen op kapervvaart te zenden, werd eveneens ten uitvoer gelegd, evenwel niet met het succes, dat men er van verwachtte. In de vierde en laatste plaats ondernam het Duitsche luchtwapen heftige aanvallen op de Britsche visschersvloot (aanvallen waarvan ook de neutrale visscherij dikwijls slachtoffer werd!). Hierdoor werd het weer noodzakelijk om ook de kleine visschersschepen te bewapenen, wat de Engelsche oorlogsindustrie weer extra onder druk zette. De capaciteit der Britsche werven verhiel zich tot die der Duitsche als 3 : 1, dit enorme verschil werd nu echter ten deele weer opgeheven door de ontzaggenlijke hoeveelheden reparaties, welke doorlopend verricht moesten worden aan de kleinere vaartuigen der Engelsche koopvaardij- en oorlogsvloot, terwijl de uitbreiding der convooieringsdiensten en mijnenvegersvloot zware eischen stelde aan de opleiding van marinepersoneel. Intusschen hoopte de marinestaf, dat men in 1940 eenige der kruisers der Hipperklasse, die dan ingevaren zouden zijn, ook nog op kapervvaart zou kunnen zenden.

Dit waren de maatregelen, waarmede Raeder hoopte te kunnen bereiken, dat de Duitsche vloot een kans geboden zou worden om de Engelsche te verslaan. Nadere beschouwing zal leeren, hoe hij in zijn verwachtingen werd teleurgesteld.

Bron : Onze Vloot 1^e jaargang nr 1 Juli 1945

HELDEN VAN WELEER

Jan van Nes (1631-1680)

Door Dr P.G. Vonk.



Jan van Nes was de vijf jaar jongere broer van Aert van Nes.

Sinds 1652 was hij luitenant op het schip "Gelderlandt" waarover zijn vader, het bevel voerde. Die overleed echter al datzelfde jaar.

Jan van Nes bleef varen en werd in 1658 benoemd als luitenant op het schip van van Wassenauer van Obdam tijdens de Noorse Oorlog. Hij onderscheidde zich tijdens de Slag om de Sont in november van datzelfde jaar.

In 1659 werd hij benoemd tot kapitein, aanvankelijk op het schip van de admiraal, later op een eigen schip. Hij voerde vele opdrachten uit voor begeleiding van koopvaarders en maakte, met zijn broer deel uit van de vloot onder de Ruyter die in 1664 de bekende tocht naar Afrika's westkust en het Caraïbische gebied maakte. Als gevolg van zijn prestaties tijdens die tocht werd hij in 1666 bevorderd tot schout-bij-nacht.

Hij nam tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665 – 1667) aan vrijwel alle grote zeeslagen deel, evenals in de Derde Engelse Oorlog (1672 – 1674). In de Slag op Schoneveld was hij schout-bij-nacht in het eerste eskader, dat onder commando stond van zijn broer.

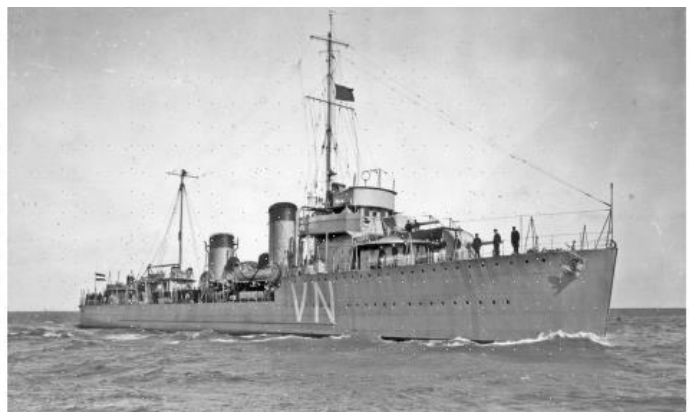
Als erkenning van de bewezen diensten benoemde de Staten-Generaal hem in 1673 tot vice-admiraal als opvolger van Johan de Liefde, die enkele maanden daarvoor in de Slag bij Kijkduin was gesneuveld. Hij ontving ook als dank een aanzienlijke rentebrief.

In 1680 werd hij begraven in de Grote Kerk te Rotterdam, waar later zijn oudere broer ook zou worden bijgezet.

Bron: <http://www.deruyter.org>



Zr.Ms. korvet Van Nes 1832-1837 Foto: NIMH



Hr.Ms. Van Nes 1931-1942

Foto: NIMH



Hr.Ms. Van Nes 1967-1988.

Foto: NIMH



Hr.Ms. Van Nes 1994-2008 Foto: NIMH

