

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 23 – 6e jaargang – 9 juni 2023



Aan lager wal...

Vervolg van de Tocht naar Chatham (4)

De bijdrage van de Belgische zeevaart meteorologie tot de Wereld meteorologie

Weet je nog ...

Van Land's vloot tot Koninklijke Marine = deel 9

Tropisch zakboekje deel 1

De eerste reis van de "Willem Ruys"

Helden van weleer – Maarten Harpertszoon Tromp

Verhalen van Vroege(r) Jan Klaaszn.

Verhalen van Vroege(r) Terry en de Toyota

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

Het zakboekje is Voltooid Verleden Tijd....

Aan lager wal

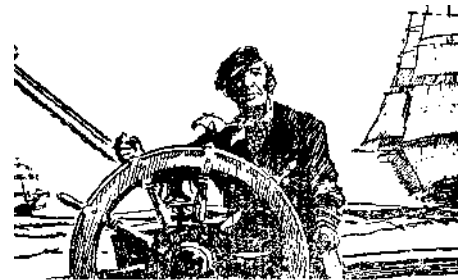
DOOR MARTIN HENDRIKS

Stuurman Larsen van het Finse vrachtschip „Dita” was een gemoedelijke kerel, een echte zeevader, die voor iedereen openstond, vooral voor Jari, de lichtmatroos die dezelfde wacht liep als hij, de hondewacht van nul tot vier. Jari, die aan het begin van zijn zeemansloopbaan stond, had het dus getroffen met zijn chef-van-wacht, waarvan hij veel kon leren over zaken die hij in de toekomst op een knobbelige zee zou kunnen ontmoeten.

Ook nu op weg van een Zuidfinse haven - via het Kieler Kanaal en de route benoorden de Friese eilanden - naar Rotterdam, met een volle bak krantenpapier, gaf de oude stuurman zijn wetenschap door. Zoals elke wacht stonden beide mannen ieder in hun „eigen” hoekje. De 60-plusser Larsen achter de radar, waar een groene gloed gelijkmatig over zijn gegroefde gezicht veegde en Jari aan bakboord naast de kaartentafel, vanwaar hij een blik kon werpen op de positie van het schip dat op dat ogenblik de boeienroute volgde en de Brandaris op twee streken achterlijker dan dwars had.

„De route hier boven de eilanden heb ik nooit erg gemogen”, opende de stuurman de nachtelijke conversatie die, zoals Jari al uit ervaring wist, onophoudelijk door zou gaan tot de acht glazen van de wacht vol zouden zijn. „De kust van de Elbe tot Texel noem ik de ratteval van de zeeën. Eén lagerwal met, voornamelijk in de herfst en winter, praktisch altijd storm en natuurlijk uit het noordwesten, recht op de zandbanken”, vervolgde de stuurman. „Zo’n 40 jaar geleden - ik was nog leerling - viel het schip waar ik op voer, plotseling scheef en het zou gegarandeerd afgezonken zijn, als er geen deklust hout op de luiken zou hebben gestaan waarop het schip bleef drijven. Mijn schip lag 50° op één oor en het was dan ook gemakkelijker om over de huid van het schip te lopen dan over de deklust, die in de sjorringen tegen de stutten bleef leunen.”

Jari luisterde met opstaande oortjes naar al deze dingen, die voor hem nieuw waren en zo de deur van een onbekende wereld openden. „Hoe klaarden jullie het, stuurman?”, vroeg hij tenslotte, daar Larsen een pauze in zijn alleenspraak had ingelast om zijn woorden wat meer effect te geven. „De feitelijke oorzaak van het kromvallen ben ik nooit te weten gekomen, daar ik met het plotselinge kenteren van het schip overboord zwipte en praktisch gelijk met het hondehok, dat



ongesjord op het sloependek stond, in zee viel. Natuurlijk probeerde ik nog aan boord te klimmen, maar ik gleeed steeds terug van de slijm laag die zich op de huid had afgezet. Ten slotte begaven mijn krachten het en kroop ik het hondehok in, waar een sterke oostelijke stroom mij samen met de Siberische scheepshusky naar de kust van het eiland verzette, dat je nu nog flauwtjes aan bakboord achter ziet schitteren. Die flash daar, dat is de Brandaris, de oudste vuurtoren op de Nederlandse kust. Noordoost ervan ligt een duinenrij en daar spoelde ik tenslotte het zand op, waar ik totaal voor pampus tegen een rand van hard duingras bleef liggen”, wees stuurman Larsens hand de donkerte in, richting Brandaris, waarvan het vuur in deze heldere sterrennacht al verwaterde.

„Hoe lang ik daar gelegen heb weet ik niet, zelfs de duur van de zwerftocht in het hondehok is mij onbekend, maar toen ik enigszins bij mijn positieven kwam, was het aardedonker en het enige dat ik kon onderscheiden in het vage schijnsel van het licht van de vuurtoren, dat met een regelmatige tussenpoos van vijf seconden over het strand veegde, was dat ik in ieder geval niet alleen was. Er zat een kerel naast mij! Eén met een reusachtige baard en koelblauwe ogen, die mij met krakende stem vroeg of ik wel OK was. Ik antwoordde hem, dat ik dat niet was en het vreselijk koud had. Daarop nam hij mij in zijn behaarde armen en werd ik iets warmer, althans, ik had het minder koud en daarop viel ik weg in een diepe slaap”.

„Toen ik later weer een beetje bijkwam, besepte ik dat mijn redder een zeeman moest zijn, maar dan wel één - naar zijn kleding te oordelen, die uit huiden bestond - uit de arctische wateren. En daar zat ik niet ver naast. Jari. want de man was Willem Barentsz. Dezelfde die destijds benoorden ons land

langs, de noordoostelijke doorvaart trachtte te vinden, maar op Nova Zembla bleef steken”, zei de stuurman.

„Maar ik dacht dat hij daar ook overleden was. in 't Behouden Huys?“, vroeg Jari.

„Dat dacht ik ook, maar geschiedenis en werkelijkheid zijn twee verschillende zaken. Zoals je wel zult weten: de ziel van een overleden zeeman keert altijd terug naar zijn geboorteplaats. Meestal kruipt hij in de huid van een meeuw, albatros of stern. Zo ook Barentsz; overdag was hij een jan-van-gent en dan vertoefde hij in of bij de haven, 's Nachts daarentegen zwierf hij door de duinen en langs de stranden in een op dat ogenblik passende vermomming en hielp, zoals in mijn geval, bijvoorbeeld schipbreukelingen”, verklaarde Larsen. „Al met al had ik het nog steeds stervenskoud. Mijn borst deed zeer. Ademhalen was moeilijk en ik had het gevoel dat het wel spoedig afgelopen zou zijn met mij. Dit vertelde ik Willem, die mij vervolgens het duin opsleepte naar een pan, waar ik een betere beschutting tegen de gure wind zou hebben. Daar vertelde Willem mij zijn verhaal uit de tijd dat hij nog opperstuurman op de „Almacht” was. Maar Jari, ga nu eerst maar eens het bakje van de vier glazen zetten en neem dan gelijk een sandwich mee uit de wachttrommel. In de tussentijd zal ik een nieuwe positie in de kaart zetten en de koers naar zuidzuidwest verleggen, richting vuurschip Texel, anders verdagen wij onder de Engelse kust”, zei Larsen tegen de lichtmatroos, die haast had om naar beneden te komen en het gevraagde klaar te gaan maken.

Na de koersverandering, nu 210° voorliggend, en na het verorberen van de sandwich vertelde Larsen het verhaal van Willem Barentsz, dat hij persoonlijk uit de mond van de grote navigateur had vernomen, 40 jaar geleden in een vochtige duinpan op Terschelling.

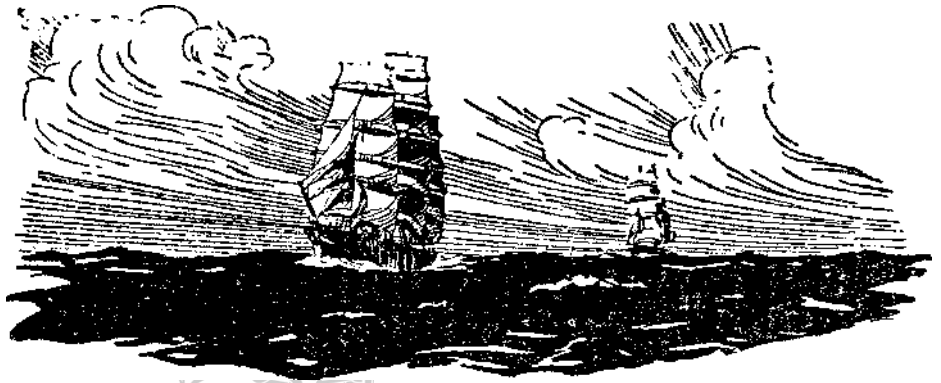
De „Almacht”. Willem's schip, was - en is overigens nog - de grootste bodem ter wereld. Het schip heeft vele

zusterschepen, elk varende onder een andere vlag. Bij ons in Finland heet het schip

„Satalaita”, de Spanjaarden

noemen het „Omnipotencia” en de Amerikanen „Rambo Giant”. De Duitsers hebben het altijd over de „Ueberalles”. Het schip heeft zoals de Finse naam al zegt 100 berghoutsgangen. Verder stonden er ook 100 masten op. die zo hoog waren dat de Brandaris er nog maar een kleine jongen bij was. De Fransen beweren dat de hoogte van de masten gelijk stond met die van de Eiffeltoren, maar dat betwijfel ik enigszins. Een voordeel van dit grote schip was dat men geen last had van slecht weer. Stampen en slingeren waren aldus een onbekend begrip. En om nog een betere indruk te krijgen van de grootte van dit vaartuig: zelfs het buiswater dat door de kluisgaten spoelde bij stormachtige winden en hoge zeeën, was al opgedroogd voordat het de kampanje bereikte. Barentsz was dus voordat hij de Noord opzocht. opperstuurman van de „Almacht” geweest. Met haar had hij een reis naar de Middellandse Zee gemaakt om een lading vulkanische stenen te halen, nodig voor de wederopbouw van de Brandaris, die ingestort was; te wijten aan inferieur bouw materiaal. Hierbij hadden zes mannen het leven verloren en om een herhaling van zo'n ramp te voorkomen, besloten de „Heren van Terschelling” om er wat geld tegenaan te gooien en het beste bouw materiaal aan te schaffen, dat er in die tijd te krijgen was. Dus werd Barentsz naar de Middellandse Zee gestuurd en wel met de „Almacht”, want voor zo'n vracht had men een groot schip nodig, dat de gehele lading in één keer mee kon nemen. De reis erheen was moeilijk, vertelde Barentsz. Eerstens moest men vanwege de afmetingen van het schip via het noorden van Schotland - het Engels Kanaal zou te smal geweest zijn - en ten tweede stond de Straat van Gibraltar op de koerslijn en daar zat geen draaideur in. Het is zelfs nu nog te zien dat de „Almacht” zich erdoor gewrongen heeft. De rots van Gibraltar is recht afgeslepen tot op de waterlijn.

„Stuurman, in welke taal sprak je met Barentsz, of ken je soms Nederlands?”, onderbrak Jari plotseling de monoloog van de stuurman.



„Nee, die taal ken ik niet”, antwoordde Larsen. „Willem Barentsz sprak Fins. Ik vroeg hem zelfs waar hij dat geleerd had en hij verklaarde dat hij het de Samoeden op Nova Zembla had horen spreken en het daar opgepikt had.

Maar waar was ik ook al weer gebleven? O ja, bij Gibraltar”, dacht Larsen hardop en vervolgde: „Wel de stenen werden geladen op de zuidkust van Spanje, dat weliswaar nog in zijn ééntje een 80-jarige oorlog voerde, maar handel had zelfs voor de Spanjolen prioriteit! Bovenal was de gulden toen al hard. De terugreis naar de Patria ging via dezelfde route. Alleen nu moesten de rotsen van Tanger het ontgelden en die hebben dan ook sindsdien dezelfde vorm als Gibraltar aan de overkant. De lading werd gelost op de rede van Terschelling in het voorjaar van 1594. Barentsz zelf was, hoewel een liefhebbende echtgenoot en een goed vader voor zijn kinderen,



Het Behouden Huys op Nova Zembla. Uit het journaal van Gerrit de Veer van de overwintering op Nova Zembla.

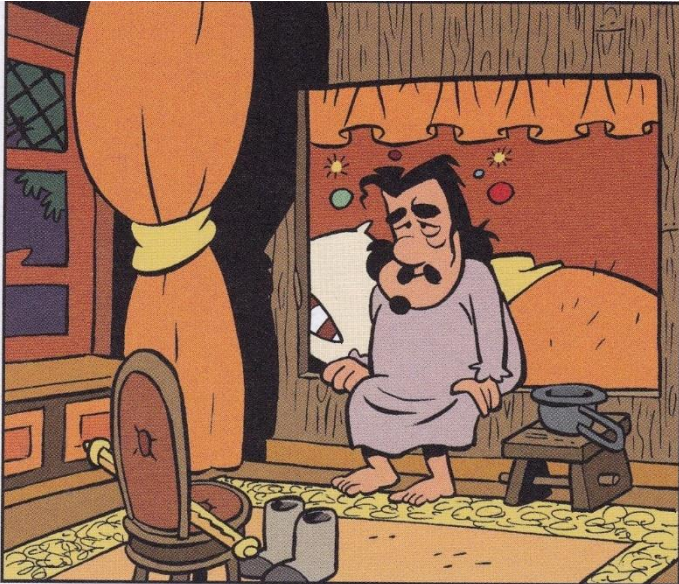
geen erge thuiszitter en hij vertrok nog voordat de nieuwe Brandaris in de steigers stond naar Arctica. Dit was de story die mij verteld werd daar in die duinpan”, beëindigde Larsen zijn verhaal. „Inmiddels was het al bijna daglicht en Barentsz werd onrustig, hetgeen ik goed kon voelen, want ik lag nog steeds tegen zijn warmhoudende vacht. Zo had ik ook naar zijn verhaal geluisterd en ondanks alles was ik nog steeds steenkoud en doodop en als gevolg daarvan viel ik weer eens weg in een diepe slaap. Later op de dag, het zal zo tegen het middaguur

geweest zijn, werd ik gewekt door de strandvonder. Het reddingstation van Terschelling had 's nachts een „pan-pan”- message ontvangen van mijn schip en dat had onverwijld een zoekactie op zee en langs de stranden op gang gebracht. Na het vinden van het hondehok - op de vloedlijn en niet ver van onze duinpan, de Siberische husky had mij niet in de steek gelaten en zat broederlijk naast mij - werd ik dus opgemerkt en naar het hospitaal getransporteerd, waar ik weer opgekalefaterd werd. En als je mij nu nog vraagt, of ik nog naar mijn schip teruggegaan ben, moet ik „nee” zeggen. Mijn herstel nam namelijk nogal wat tijd in beslag, omdat mijn lichaamstemperatuur nauwelijks de drie streken haalde. Maar kom Jari, ga de volgende wacht maar eens porren, het loopt al tegen vieren, en neem gelijk een vers bakje koffie voor mij mee, want ik heb een droge keel gekregen van al dat gepraat.” Waarop de lichtmatroos naar beneden verdween en de stuurman in het journaal de bijzonderheden van de afgelopen wacht invulde.

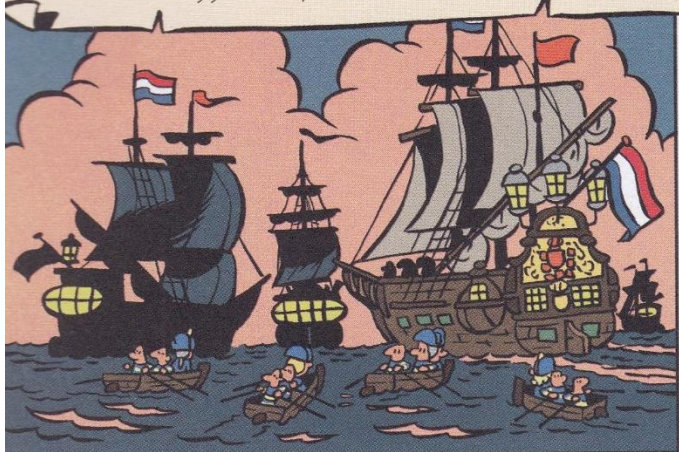
Met dank aan de heer A. Flank, Terschelling.

Vervolg van de tocht naar Chatham





17 juni ~ De vloot ligt voor anker in de monding van de Theems. We houden krijgsraad op het vlaggenschip de Zeven Provinciën.



HEREN, HET DOEL VAN DEZE AANGENOMEN TOCHT IS...



WRAAK!



DE ENGELSEN ZIJN ALS BEESTEN TEKEER GEGAAN OP TERSCHELLING. WE GEVEN ZE EEN KOEKJE VAN EIGEN DEEG.



OLIWE TJEERD, WIJ ZIJN **BETER** DAN DE ENGELSEN.

BETERE PLUNDERAARS, BEDOELT U, DOMINEE?



ER WORDT NIET GEPLUNDERD!





Wordt vervolgd...

DE BIJDRAGE VAN DE BELGISCHE ZEEVAART METEOROLOGIE TOT DE WERELDMETEOROLOGIE *)

Maar de burgerluchtvaart betaalt....

Meteorologie ... De achttiende-eeuwse Duitse schrijver en denker G.C. Lichtenberg liet zich reeds twee eeuwen geleden ontvallen, „Ik zou er een deel van mijn leven voor willen offeren om te weten wat de gemiddelde barometerstand in het Paradijs is geweest”.

Te allen tijde was het voor de mens te land en op zee zeer belangrijk de komende weersomstandigheden te kunnen voorzien maar, sedert vliegtuigen en vooral passagierstoestellen de lucht ingaan, is de weersvoorspelling voor miljoenen luchtreizigers eenvoudig een kwestie van leven of dood geworden. De Belgische luchtvaartmeteorologie die, zoals wij straks zullen zien, een wel zeer eigenaardige weg zou volgen, ligt in handen van de Regie der Luchtwegen (R.L.W.) een instelling die eveneens het beheer heeft over de luchthavens van het land.

Eerste bijdrage: weerschip en 45 geselecteerde schepen

Met de luchtvaartmeteorologie was het vóór en tijdens de tweede wereldoorlog niet zo schitterend gesteld. Tot die vaststelling kwam de Conventie van Chicago in december 1944 en de tijdelijke organisatie van de Internationale Burgerluchtvaart, die op haar beurt de lacunes in dit domein belichtte, deelde in 1946 mede dat alleen al op de Atlantische Oceaan, dertien drijvende weerstations de vliegroutes zouden moeten bebakenen.

België werd onmiddellijk bereid gevonden zijn bijdrage te leveren. Van oktober 1947 tot einde 1949 vervulde een tot weerschip verbouwde ex Patrol Frigate van de U.S. Navy, uitgerust door de Regie der Luchtwegen, samen met de Belgische Zeemacht, onder de naam „Lt. ter Zee Victor Billet” die delicate opdracht.

Sindsdien betaalt België, zoals trouwens alle landen (naar rato van het aantal trans-Atlantische vluchten), zijn aandeel in het programma van weerschepen dat door de International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.) wordt uitgevoerd.

In hetzelfde jaar 1949 besloot de Regie der Luchtwegen ook deel te nemen aan het wereldprogramma voor meteorologische waarnemingen op zee, dat gebaseerd was op het bijhouden van een meteorologisch logboek door zeegaande schepen van de handelsvloot. Die schepen kregen een speciale meteorologische uitrusting aan boord waarmee zij de door wereldprogramma voor meteorologische waarnemingen op zee, dat gebaseerd was op het bijhouden van een meteorologisch logboek door zeegaande schepen van de handelsvloot. Die schepen kregen een speciale meteorologische uitrusting aan boord waarmee zij de door de W.M.O. gevraagde waarnemingen of observaties (in vaktaal OBS genoemd) konden verrichten. Het eerste tiental Belgische schepen die hiervoor werden aangeduid en door de Regie der Luchtwegen met dit materieel werden uitgerust, behoorden alle tot de Compagnie Maritime Beige (C.M.B.) op de lijn België- Kongo.

(*) Dit artikel werd ter publicatie aangeboden door het Belgische Instituut voor Voorlichting en Documentatie. Later werden ook Belgische schepen geselecteerd die de befaamde „driehoeks lijn” bevaarden,

namelijk België-Verenigde Staten-Kongo. Op deze lijn konden uiterst belangrijke diensten worden verleend want die schepen kruisten oceaanzones waarin de waarnemingen zeer schaars waren. Tenslotte werden ook Belgische schepen die Centraal en Zuid-Amerika en Oost-Afrika aandeden, evenals andere die de Indische en de Stille Oceaan bevaarden en enkele vissersschepen die de hoog zeevisserij beoefenden, eveneens geselecteerd. In het kader van dit wereldprogramma heeft België een niet te onderschatten bijdrage geleverd en dit blijkt wel duidelijk uit onderstaand tabelletje:

In 1952 hebben 5 schepen 2100 waarnemingen verricht.

In 1957	“	24	“	9496	“	“
In 1962	“	42	“	14578	“	“
In 1965	“	53	“	19570	“	“

Daarenboven verrichten de twee Belgische lichtscheper West-Hinder en Wandelaer in de Noordzee jaarlijks gemiddeld 4.650 waarnemingen.

Het weer komt uit de zee ...

Het kan voor een oningewijde wel bevreemdend zijn dat een meteorologische dienst voor de luchtvaart, zoveel belang hecht aan de zee. De leek moet echter weten dat de meeste meteorologische fenomenen zich boven de oceanen voordoen, dat deze laatste zowat drie vierde van de aardbol bedekken en het weer over land bepalen. Eén enkel voorbeeld: dank zij meteorologische gegevens op zee verzameld, ontdekte reeds jaren geleden de Finse meteoroloog Palmén dat de tropische wervelstormen of cyclonen zich alleen op zee ontwikkelen in zeegebieden waarvan de temperatuur van het wateroppervlak ten minste 26° C bedraagt. Over land sterven zij uit, na te zijn uitgeraasd. Als men weet welke enorme schade zo'n cycloon op het land aanricht, beseft men onmiddellijk het grote belang van de observatie op zee, met inbegrip van de zeewater temperaturen.

Heden ten dage zijn er over de hele wereld vierduizend schepen uit de handelsvloot die, in het kader van het programma van de Wereld Meteorologische Organisatie (W.M.O.) uitgerust zijn met precisieapparaten voor het maken van weerkundige observaties op zee.

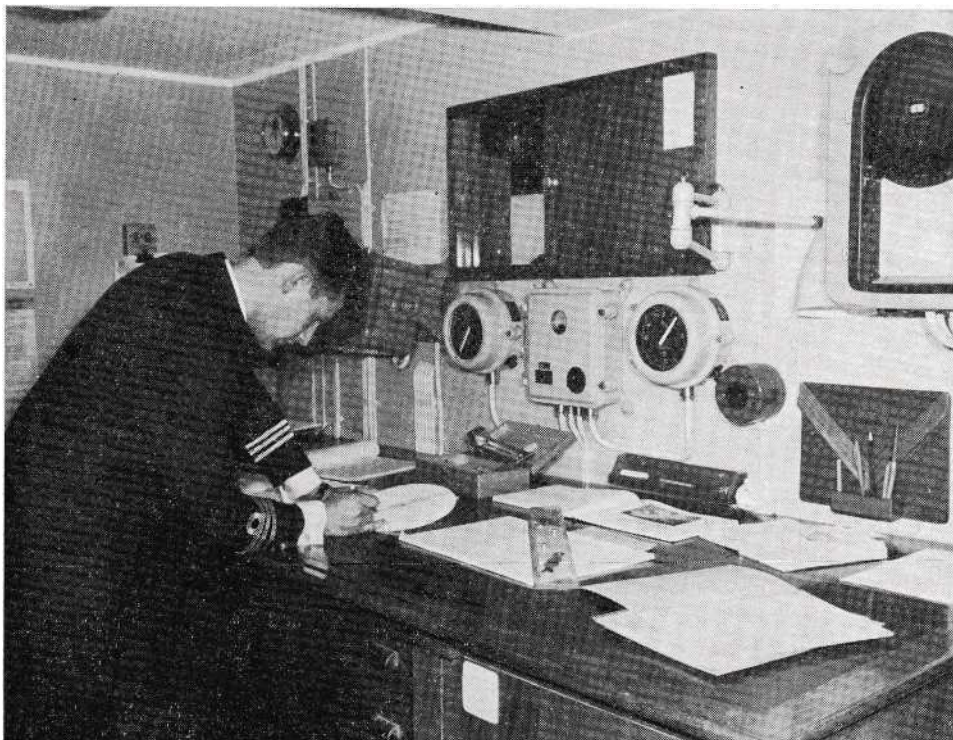
En nochtans, wanneer men een wereldkaart bekijkt waarop de enkele tientallen radiokuststations zijn aangeduid, evenals de oceaanzones waarvoor men over voldoende weerkundige gegevens beschikt, dan stelt men tot zijn verbazing vast dat, ondanks de 4.000 „observatie-schepen” die alle wereldzeeën bevaren, bijna negen tienden van de oceanen nog onvoldoende geëxploreerd worden op weerkundig gebied. M.a.w. er blijft nog eindeloos veel te doen!

Wat gebeurt er met een OBS?

Om de leek, die wij zelf zijn, wegwijs te maken in de cumulus (de meest dynamische en meest . . . dramatische van alle wolkenformaties dicit Grey Murchie in zijn boek „Song of the Sky”) van de meteorologie, zijn wij natuurlijk te rade gegaan bij de meteorologen van de Regie der Luchtwegen. Ziehier wat wij hebben kunnen distilleren uit de zeer geleerde uiteenzettingen.

Een officier-waarnemer op een selected ship heeft zijn waarnemingen gedaan. Dit gebeurt op alle geselecteerde schepen viermaal per dag op de synoptische uren GMT: 6-12-18-24 uur. Geobserveerd worden de zichtbaarheid, type en hoogte van de wolken, verleden en huidig weer, richting en hoogte van de golven; door middel van instrumenten heeft hij de windsterkte en -richting gemeten, de atmosferische druk, zijn tendens, de temperaturen van de lucht, van het dauwpunt en van het oppervlaktewater. Wanneer dit alles in code gebracht is schrijft hij zijn waarnemingen over in het meteorologisch logboek en eveneens op een telegramformulier. De marconist seint dit laatste naar het dichtst bijgelegen radiokuststation dat het op zijn beurt naar de Meteorologische Dienst van het land doorzendt.

De laatste bestemming heeft een dubbele taak: Primo hij zet het codetelegram om in klare taal ten behoeve van de gebruikers (vliegtuigpiloten, scheepsofficieren die naar die bepaalde oceaanzone vertrekken enz.) en brengt de OBS over op een basisweerkartaar waardoor een gemakkelijke en juistere weersvoorspelling kan worden opgemaakt. Secundo. die OBS wordt door die „regionale” meteorologische dienst doorgezonden naar dezelfde diensten van alle landen die tot dezelfde sector behoren. Om duidelijk te zijn moeten wij vermelden dat de wereldbol weerkundig verdeeld is in zes grote sectoren. Europa ligt in de sector nummer zes en de centrale dienst voor deze sector heeft haar kantoren in Parijs. Maar die OBS heeft nog niet uitgediend. Terug in de thuishaven wordt het meteorologisch logboek overgemaakt aan de Meteorologische Dienst die het schip heeft uitgerust. Deze laatste onderzoekt alle gegevens op mogelijke vergissingen in waarneming of berekening (vergeten wij niet dat scheepsofficieren geen beroepsmeteorologen zijn en andere zorgen hebben aan boord van hun schip) en brengt ze dan over op ponskaarten. Tweemaal per jaar worden die ponskaarten naar Internationale Diensten gestuurd die de klimatologische atlanten van de oceanen opmaken (negen landen vervullen die opdracht).



Na aflezing van de schijnbare windrichting en -sterkte in de kaartenkamer van de „Frubel America”, berekent de stuurman de ware windrichting en -sterkte met behulp van een rekenplaat. Deze gegevens noteert hij dan in het waarnemingenboek.

De hele internationale zeevaart profiteert van die inlichtingen in verscheidene vormen, o.m. de maandelijks „Pilot-Charts” uitgegeven door de Hydrografische Dienst van de Verenigde Staten, de „Monthly Meteorological Charts” van de Meteorologische Dienst van Groot-Brittannië, de Britse, Nederlandse en andere klimatologische atlanten die ongeveer ieder jaar worden gepubliceerd enz. enz. Die jaaratlanten zijn trouwens gebaseerd op een meer dan honderdjarige ervaring en miljoenen observaties. Dit is wel een bijzonder mooi voorbeeld van internationale samenwerking onder zeelieden van alle landen . . . waaraan ook de luchtvaart medewerkt. Maar de luchtvaart bewijst nog meer diensten aan de zeevaart, zoals wij straks zullen zien.

Degelijk uitgerust

Zoals wij hierboven hebben geschreven, nemen zowat 4.000 geselecteerde schepen deel aan dit programma van meteorologische informatie en documentatie op wereldschaal.

Het kleine België telt op dit ogenblik 54 van dergelijke schepen die aan dit programma medewerken. Dit vergt een grote financiële inspanning want de modernste door de W.M.O. aanbevolen standaarduitrusting van zo'n schip gaat van de precisie- aneroïde barometer, de marine barograaf (grote schaal), de psychrometer, de thermometers voor zeewatertemperaturen, de handanemometer tot de elektrische windmeter en zelfs de slagputs voor het meten van de watertemperatuur. Al deze apparaten worden door de Belgische Regie der Luchtwegen aan de door haar geselecteerde schepen uit geleend. Daar België zelf geen meteorologische apparaten fabriceert kan het , het beste kiezen wat op dit gebied op de markt is: de aneroïde barometers komen uit de U.S.A., de elektrische anemometers uit Japan enz. Vermelden wij nog dat België het eerste en lange tijd het enige land is geweest dat de scheepsofficieren die als vrijwilligers voor meteorologische observaties zorgden, een jaar stage oplegde. Van 1955 tot 1965 kregen reeds een twintigtal Belgische schepen, nationale en internationale onderscheidingen voor hun perfect meteorologisch werk.

In dienst van de haven

In 1962 heeft de Regie der Luchtwegen een meteorologische Dienst voor het zeewezen geopend te Antwerpen. Inderdaad ook hier stelt de luchtvaart zich opnieuw ten dienste van de zeevaart.

In 1946 begonnen met een weerkundige dienst voor vliegtuigen, is daar in de loop der tijden en door de omstandigheden, een belangrijke wijziging in gekomen. Het spreekt vanzelf dat indien de eerste DC-4 passagierstoestellen die de sprong over de Atlantische Oceaan waagden, op een kruishoogte van 2.450 m, daarna de DC-6 die op een kruishoogte van 5.500 m, vlogen, nog zeer nuttige gegevens haalden uit de waarnemingen op zee, de „Jets” die op 10.700 m hoogte vliegen, nog weinig hebben aan de observaties op zeeniveau. Maar men mag echter de oceano - atmosferische interactie waarbij het meten van de temperaturen van kapitaal belang is, niet onderschatten en waarvan de studie , nog in een beginstadium , in de toekomst, heel wat gegevens zal verstrekken voor een beter begrijpen van talrijke meteorologische fenomenen. In elk geval, de meteorologische diensten van het luchtvaartwezen die met een „egoïstisch” doel zeeschepen zijn gaan uitrusten voor waarnemingen op zee, hebben spontaan deze bedrijvigheid voortgezet, ook wanneer ze nu veruit voor het grootste deel aan de zeevaart ten goede komen. Meer nog, zij hebben die bedrijvigheden nog uitgebreid tot meteorologische dienstverlening in alle grote wereldhavens.

De , wij herhalen het, door de Regie der „Luchtwegen” opgerichte , Meteorologische Dienst voor het Zeewezen te Antwerpen, kent reeds een zeer grote bedrijvigheid. Voegen wij er onmiddellijk aan toe dat deze Dienst geen wetenschappelijke doeleinden nastreeft doch enkel service verleent aan de havengebruikers.

Uitgerust met de modernste instrumenten waaronder 4 elektrische windmeters, pluviografen, 3 thermo- en 3 hygrografen, een zelfregistrerende lucht- en grondtemperatuurmeter, een ijkbarometer, een reproductie-apparaat voor weerkaarten, een radiofacsimilé-ontvangtoestel enz., kan deze Dienst antwoord geven op iedere vraag over het weder in de haven. In 1965 moesten niet minder dan 561 dergelijke vragen, schriftelijk en telefonisch, worden behandeld en sedert jaren stijgt dit aantal met 20 %. Daarenboven geeft de Meteorologische Dienst voor het Zeewezen maandelijks een weerbulletin uit waarin voor iedere dag van uur tot uur de regenheerslag, evenals zijn intensiteit, de windsterkte en -richting evenals de temperaturen onder het en aan de grond zijn opgenomen. Deze mededelingen zijn van grote waarde voor gebeurlijke betwistingen bij lossen en laden, schade enz.

Verder ontvangen iedere dag alle schepen die de haven van Antwerpen uitvaren, een gedetailleerde weerkaart, opgemaakt met de medewerking van het Koninklijk Weerkundig Instituut van Ukkel (Brussel) met weersvoorspellingen voor de eerste 24 uur voor de hele Kanaalzone.

Maar de Weerkundige Dienst voor het Zeewezen doet nog veel meer. Zo kan iedere kapitein van een selected ship van welke nationaliteit hij ook weze, zijn barometer laten ijken. De instrumenten van de eigen selected ships worden door deze Dienst zelfs na iedere reis geijkt en volledig nagezien.

Kortom, het Weerkundig Bureau van de RLW te Antwerpen heeft heel de weerkundige dienst van de haven onder zijn bevoegdheid en ... zijn taken breiden zich nog uit. Zo wordt voor de toekomst gedacht aan het opmaken van een weerkundige voorspelling betreffende de zichtbaarheid op de Schelde die, zoals op de luchthavens, twee uur geldig zou zijn. Wie de grilligheid van het weer op de Schelde kent weet wat zulks betekent . . .

Terug naar de luchtvaart?

Wij hebben getracht in dit artikel aan te tonen hoe de luchtvaart in het domein van de meteorologie ertoe gekomen is in „dienst” van de zeevaart te gaan werken. Hoe de schepen die door de luchtvaart meteorologisch werden uitgerust om de vliegtuig- routes te beveiligen, thans ook in dienst van de zeevaart staan . . . met het dure materieel door de luchtvaart verstrekt. Tevens hebben wij aangetoond welk prachtig voorbeeld van internationale samenwerking die meteorologische dienst is en wat het aandeel van het kleine België hierin is. Misschien hebben wij op dit laatste niet genoeg de nadruk gelegd. Laten wij dan toch één voorbeeld vermelden. Het Belgische schoolschip „Louis Sheid” heeft gedurende driejaar als „proefschip” voor de W.M.O. gevaren en vooral proefnemingen verricht voor comparatieve opmetingen van de winden. Welnu, dank zij deze experimenten hebben een Belgische en een Nederlandse deskundige, op 23 november 1964, op de vierde sessie van de Commissie voor Maritieme Meteorologie te Genève een verslag kunnen neerleggen , dat werd aanvaard , waarin werd aangetoond dat de equivalenten van de befaamde Beaufortschaal moeten worden gewijzigd in het licht van de nieuwe waarnemingen.

Wij hebben het terloops ook gehad over de straalvliegtuigen die op 10.700 m kruishoogte vliegen m.a.w. op de hoogte van de tropopause. Welnu tijdens de tweede wereldoorlog werd precies op die hoogte de beruchte „jet stream” ontdekt, winden die een snelheid van 150 tot . . . 800 km ontwikkelen. Men begrijpt onmiddellijk het kapitale belang voor een jetvliegtuig die de jet-stream mee of tegen heeft. Wel, die jet-streams meet men natuurlijk niet op zeeniveau. De enige mogelijkheid is, selected ships een paar meteorologen mee te geven, evenals de nodige uitrusting waaronder de weerkundige luchtballon. Proefnemingen door Amerika en Rusland uitgevoerd, hebben bewezen dat het goed mogelijk is dergelijke radio-sonde-ballons van op een schip in beweging, op te laten en met grote precisie de zeer wispelturige jet streams te meten en in kaart te brengen.

Zou hier geen nieuwe taak weggelegd zijn voor België, bv. in de beruchte driehoek Antwerpen-New York-Matadi waarover men nog zo weinig weet? Zo zou de „Meteorologische Dienst voor het Zeewezen” van de „Regie der Luchtwegen” na twintig jaar opnieuw een grote bijdrage leveren — dank zij de zeevaart , aan de luchtvaart, m.a.w. terugkeren naar de luchtvaart zou men kunnen zeggen.

Twintig jaar . . . dat is zowat de ouderdom van de zeevaartmeteorologie in België, maar om het een meteorologische inspecteur van de R.L.W. na te zeggen „Is ze nog jeugdig, dan is zij enthousiast en vol werklust. De ervaring die zij opdoet zal haar helpen mooie prestaties te realiseren in dienst van het land en in dienst van de wereldgemeenschap”.

Bron: het Marine Blad 1968 ~

Weet je nog...

De Rotterdamse haven in de jaren 50/60 Rotterdam was in de jaren vijftig een snel groeiende stad waar iedere dag geheid werd, met een zeehaven die uit zijn jasje barstte. Met 12383 zeeschepen in 1950 werd een record gebroken. Eind 1959 kwam de telling op 22702 zeeschepen, in de tonnage zelfs een verdubbeling. Ja, de haven bruiste van het leven en zodra er een kade vrij kwam werd de plaats ogenblikkelijk ingenomen door een op 'stroom' wachtend zeeschip.

Voor wie de handen uit de mouwen durfde te steken, waren er volop mogelijkheden. De expeditie-, transport- en controlebedrijven, scheepvaartagenturen, stuwadoors, en ga zo maar door hadden jonge mensen nodig. In de expeditie zorgde je dat de goederen werden afgehaald en aangeleverd. Je leerde hoe je goederen moest monstere; van portowijnen op het 'Hofje' tot granen in de Maashaven, naast de douanepapieren en andere formaliteiten. Bij de stuwadoors werden de schepen gelost en geladen. Dikwijls werkten er net zoveel ploegen in het schip als op de langzij liggende lichters en de op de kade staande wagons. Ik denk aan de 'Bluefunnel-schepen' in de Merwedehaven of de schepen in de Lekhaven bij de Blackdiamond-loods. Het laden van zo'n 6000 ton stukgoed was een regelmatig terugkerend karwei. Lichters, rijnschepen afgeladen met chemicaliën en machinerieën en wagons vol Philipsartikelen gaven de tallymannen en de ploegen de nodige hoofdbreken om alles 'conform' binnenboord te krijgen. Daarnaast waren er honderden partijen diverse goederen in de loods opgeslagen. Een intensieve organisatie en rigoureuze controle zorgden dat het iedere keer lukte. De botenbaas en zijn krassen hadden hun handen vol om de goederen correct aan boord te brengen, zodat de stabiliteit van het schip geen gevaar liep. De kras (ook wel de ploegbaas genoemd) assisteerde de kraanmachinist tijdens het manoeuvreren van de hijsen. De douaneambtenaar keek toe dat alle

goederen begeleid waren door een geldig document en de loodsadministrateur had slechts enkele dagen om de complete boot (alle exportdocumenten) met een laadmanifest aan de douane over te dragen.



-Het was hard werken op een balenboot -

Amsterdammer

Andere koek was een 'balenboot'. Hier kwam het op hard werken aan en af en toe was het zelfs nodig een 'amsterdammer' te draaien, waarbij een hijs met zakgoed opzettelijk fout werd opgezet, waardoor de hijs bij het uitdraaien uit elkaar viel. Dan was het opruimen geblazen en kon je een blaasje nemen. Natuurlijk wist de kras dat er sabotage in het spel was, maar als het tempo te hoog lag, was dit een middel om even te rusten. Een slimme botenbaas die dit wilde voorkomen gaf de ploeg een 'klaar naar huis' voor zo'n 150 tot 200 ton zakgoed. Met een 'klaar naar huis' zat je twee uur eerder op je ets, richting moe of om een pikketanissie te pakken. De keuze tussen 150 ton of 200

ton hing af van een moeilijkheidsfactor, die weer afhing van het gewicht van de zakken en hoe de te lossen zakken waren gestuwd in het zeeschip.

Verdiene

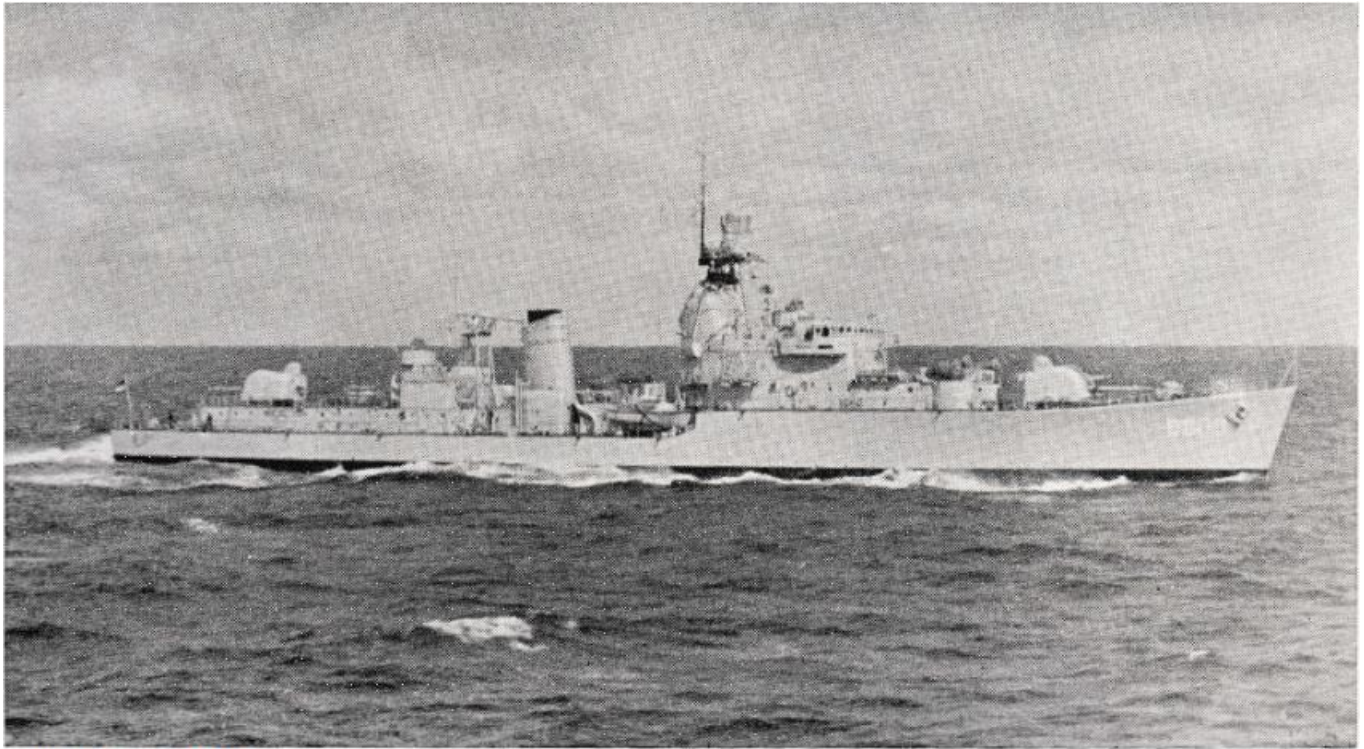
Als je werkelijk goed wilde verdienen, vroeg je om in de huidenploeg te worden opgenomen of het diepvries in te gaan. De toeslagen waren aantrekkelijk en douchen, een noodzaak, was eveneens mogelijk. Vrijdags in de namiddag stonden er tientallen bootwerkers in de rij om in het weekeinde te werken, dubbel betaald. Ja, als je pienter was, werd je tallyman of koos je voor kras om later botenbaas te worden. Al snel werd je dan naar 'de Havenvakschool' gestuurd en leerde je de theorie van het havenwerk. Functies als loodsbaas, botenbaas, voorman of nog verdere promotie, zoals de hoofd- en kadebaas, behoorden tot de mogelijkheden. Zeer goed betaalde functies, die echter veel inzet vroegen.

De Oud-Rotterdammer

Jaargang 2007 week 30 v.d. Piet Bartelse

VAN 'S LANDS VLOOT TOT
KONINKLIJKE MARINE (DEEL 9)

Jagers (vervolg)



Hr. Ms. Zeeland

Hr. Ms. HOLLAND (D 808)

Dit embleem is geheel ontleend aan het oude wapen van het gewest Holland, zoals het o.a. te zien is op het poortgebouw bij de Gevangenpoort in 's-Gravenhage.

Vertaling embleemspreuk: „Waakt, op God vertrouwende”.

JAGER (onderzeebootjager). — Standaard waterverplaatsing: 2.164 ton; max. snelheid 32 mijl; grootste lengte 111.30 meter; grootste breedte 11.3 meter; gemiddelde diepgang 3,87 meter; machine-vermogen 45.000 apk; bemanning 246 koppen.

Bewapening: 4 kanons van 12 cm.; 1 mitrailleur van 40 mm.; onderzeebootbestrijdingsraketten.



Hr. Ms. Holland

Deze z.g. provincie-serie (voor het overgrote deel genoemd naar Nederlandse provincies) is verdeeld in twee klassen: de A-klasse, welke vier, de B-klasse, welke acht schepen omvat. Onder deze A-klasse, welke iets kleinere schepen telt dan die van de B-klasse, valt Hr. Ms. Holland. Zoals reeds, gedeeltelijk onder „Bewapening” aangegeven, bevindt zich aan boord van deze onderzeebootjagers een uitgebreide apparatuur ter opsporing en vernietiging van onderzee-boten. Vertrok op 12 Februari 1955 voor een garantievaart rond Afrika, om op 26 Mei 1955 daarvan terug te keren.

In dienst gesteld: 30 December 1954.

Hr. Ms. ZEELAND (D 809)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Zeeland.

Vertaling embleemspreuk: „Ik worstel en kom boven”.

JAGER (onderzeebootjager). — Zusterschip van Hr. Ms. Holland, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Behoort tot de A-klasse.

Vertrok op 12 April 1955 voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland werd bezocht, om op 23 Juli daarvan terug te keren. Nam in 1956 deel aan diverse onderzeebootbestrijdingsoefeningen en bezocht in Juli van dat jaar Leningrad en Stockholm.

In dienst gesteld: 1 Maart 1955.

Hr. Ms. NOORD BRABANT (D 810)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Noord-Brabant.

JAGER (onderzeebootjager). — Zusterschip van Hr. Ms. Holland, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Behoort tot de A-klasse.

Vertrok na zijn indienststelling voor een garantievaart, waarbij o.m. Torbay werd bezocht, om op 1 December 1955 daarvan terug te keren.

In dienst gesteld: 1 Juni 1955.

Hr. Ms. GELDERLAND (D 811)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Gelderland.

JAGER (onderzeebootjager). — Zusterschip van Hr. Ms. Holland, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Behoort tot de A-klasse.

Vertrok na zijn indienststelling voor een garantievaart, waarbij o.m. Portland werd bezocht, om op 23 December 1955 daarvan terug te keren.

In dienst gesteld: 17 Augustus 1955.



Hr. Ms. Zeeland



Hr. Ms. Noord Brabant



Hr. Ms. Friesland

Hr. Ms. FRIESLAND (D 812)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Friesland.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Standaard waterverplaatsing 2.467 ton; max. snelheid 36 mijl; grootste lengte 116 meter; grootste breedte 11,76 meter; gemiddelde diepgang 3,99 meter; machinevermogen 60.000 apk; bemanning 283 koppen.

Bewapening: 4 kanons van 12 cm; 6 mitrailleurs van 40 mm; onderzeebootbestrijdingsraketten; 1 lichtraketwerper van 10,3 cm.



Hr. Ms. Friesland

Deze z.g. provincie-serie (voor het overgrote deel genoemd naar Nederlandse provincies) is verdeeld in twee klassen: de A-klasse, welke vier, de B-klasse welke acht schepen omvat. Onder deze B-klasse, welke iets grotere schepen telt dan die van de A-klasse, valt Hr. Ms. Friesland.

Zoals reeds gedeeltelijk onder „Bewapening” aangegeven, bevindt zich aan boord van deze onderzeebootjagers een uitgebreide apparatuur ter opsporing en vernietiging van onderzee-boten.

Bezocht gedurende zijn garantievaart o.m. Lissabon, Leningrad en Stockholm.

In dienst gesteld: 22 Maart 1956.

Hr. Ms. GRONINGEN (D 813)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Groningen.

JAGER (*onderzeebootjager*) — zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse.

Bezocht gedurende zijn garantievaart Portland, Freetown en Las Palmas

In dienst gesteld: 12 September 1956.

Hr. Ms. LIMBURG (D 814)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Limburg.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Zusters van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde beschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse.

Bezocht gedurende zijn garantievaart Portland, Freetown en Las Palmas.

In dienst gesteld: 31 October 1956.



Hr. Ms. Groningen



Hr. Ms. Limburg

Hr. Ms. OVERIJSSSEL (D 815)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Overijssel.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde omschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse. Wordt in dienst gesteld: omstreeks October 1957.



Hr. Ms. Overijssel

Hr. Ms. DRENTHE (D 816)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Drenthe.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde omschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse. Wordt in dienst gesteld: omstreeks Augustus 1957.



Hr. Ms. Drenthe

Hr. Ms. UTRECHT (D 817)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de provincie Utrecht.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde omschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse. Wordt in dienst gesteld: omstreeks October 1957.



Hr. Ms. Utrecht

Hr. Ms. ROTTERDAM (D 818)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de gemeente Rotterdam.

JAGER (*onderzeebootjager*) — Zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde omschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse. In dienst gesteld: 28 Februari 1957.



Hr. Ms. Rotterdam

Hr. Ms. AMSTERDAM (D 819)

Dit embleem is geheel ontleend aan het wapen van de gemeente Amsterdam

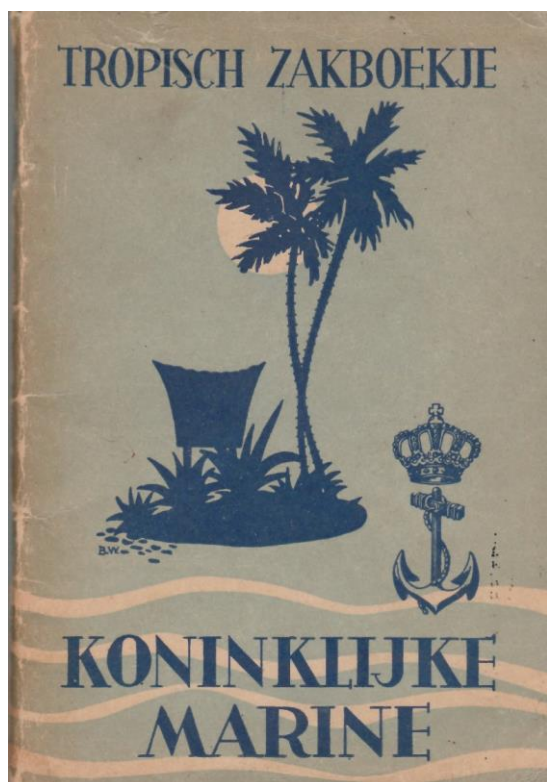
JAGER (onderzeebootjager) — Zusterschip van Hr. Ms. Friesland, derhalve zelfde omschrijving (zie boven). Behoort tot de B-klasse.

Wordt in dienst gesteld: omstreeks November

Bron: 1957 Wordt vervolgd



~~~~~  
Een goede raad voor de jonge marineman in de tropen.



Wie vroeger als "Koloniaal" naar de Oost ging, werd door de achterblijvende familie dikwijls voorgoed opgegeven; algemeen gold toen, dat de tropen met hun hitte, ziekten, wilde dieren en andere gevaren, het op de duur altijd wonnen van de blanke Europeanen.

Of dat nu waar was of niet, de laatste tientallen jaren ging dat zeker niet meer op, de gevaren voor de naar Indië gaande, medisch goed gekeurde jonge Hollander behoeven aldaar niet langer als een schrikbeeld voor elke nieuw- aangekomene opgehangen te worden:

- a. Zowel aan boord als aan de wal zijn de woon- en slaapgelegenheden dusdanig verbeterd en is ook onze kleding dusdanig aangepast aan het warmere klimaat, dat de tropenhitte als zodanig geen schadelijke invloed meer op ons heeft.
- b. De geneeskundige verzorging, de tientallen nieuwe medicijnen en de geregelde injecties zijn gezamenlijk

reeds lang de meeste, eens zo somber afgeschilderde ziekten de baas, zodat sterfgevallen door ziekten onder de jonge Europeanen niet noemenswaard meer voorkomen dan b.v. in Holland.

c. Als enige „wilde dieren” zien wij nog wel eens apen en hier en daar een slang, welke laatsten bijna altijd wegvlugten voor de mens, niet uit zich zelf aanvallen (tenzij men er b.v. op trapt l) en als ze toch gebeten hebben, zelden een giftige slang blijken geweest te zijn!

Of U het nu jammer vindt of dat U er juist blij om bent, maar „sterke verhalen” over het rauwe en gevaarlijke leven in de tropen zijn niet meer uit deze tijd.

Al spoedig na aankomst zal U dit blijken en wij willen in deze bladzijden dan ook volstaan met te wijzen op de enkele onderstaande punten.

## Klimaat.

In de meeste streken van Nederlands-Indië is het klimaat warm en vochtig, waarbij men de echte hitte vooral overdag bemerkt en 's nachts meer last heeft van de vochtigheid in de lucht.

Dat wij dit tegenwoordig veel beter verdragen dan in de vorige eeuw, komt door onze hieraan aangepaste levenswijze:

a. Woon- en slaapverblijven zijn door hun bouw open voor het doorstromen van buitenlucht, terwijl kunstmatige luchtbeweging door ventilators (een kipas heet zo iets in de Oost) en luchtblazers aan boord van schepen verder zorgen voor voldoende ventilatie en afkoeling.

b. Kleding, zowel overdag als 's nachts, bestaat thans uit zo weinig mogelijk als verenigbaar

is met fatsoen en met bescherming tegen de grote invloed van te felle zonnestralen.

Het is echter aan de andere kant gevaarlijk en dus af te raden om als doorsnee-Hollander te veel van het lichaam onbedekt te laten of men dit nu doet om minder kleding vuil te maken, om een mooi-verbrande bruine huid te krijgen of omdat het zo goed is tegen de hinderlijk jeukende „rode hond”!

Al komt verder „zonnesteek” in Indië weinig voor op zee of in de laagvlakte, houdt toch voor goede gewoonte om nimmer voor langere tijd zonder hoofddeksel in de zon te werken. Velen krijgen op de duur de gewoonte om 's nachts geheel naakt te slapen en dan nog liefst onder een kipas.

Wees hier uiterst voorzichtig mee en houdt ten minste het buikgedeelte steeds bedekt. Dit onderdeel van ons lichaam is nu eenmaal in de tropen erg gevoelig voor afkoeling en men kan zich de buikkrampen en diarree die er vaak het gevolg van zijn, beter besparen,

c. Van de goede gewoonten in de tropen mogen hieronder enkele genoemd worden, alhoewel het dikwijls zal voorkomen, dat U een tijdlang onder omstandigheden verkeert, die het onmogelijk doen zijn deze toe te passen. Zo is de zo gewenste reinheid en zindelijkheid van het lichaam een van de goede maatregelen om het in de tropen behaaglijk te doen zijn; zo er enigszins gelegenheid toe bestaat, tracht dan eenmaal per dag te baden met zoet water (en vergeet daarbij de zeep niet — als die er tenminste is).

Daarna is goed afdrogen de boodschap, vooral tussen de tenen, de liezen en onder de oksels.

Was geregeld Uw dagelijkse plunje even uit; het is toch zo droog (en hoe je het in de z.g. „regentijd” droog krijgt, is een kwestie van het goed voor de bui binnen halen!).





Een bad nemen (mandiën, zult U ook al gauw zeggen) en daarna de nat-bezwete oude plunje weer aantrekken, heeft niet veel zin. Tracht hiervan geen gewoonte te maken: „rode hond”, ekzeem, e.d. zijn er veelal het verdiende loon voor!

## Voeding.



Alhoewel de zorgen voor de voeding berusten bij bottelier en kok, zullen deze zich ook moeten behelpen met de producten van het land en dus dingen op tafel brengen die U vreemd zijn.

Wees echter niet eigenwijs en eet wat U voorgezet wordt: als er niets anders te krijgen is in een streek dan rijst, bedenk dan dat de voedingswaarde hiervan minstens even groot is als van onze aardappel.

Eet verder alles wat als vers voedsel opgediend wordt, of dit nu eenvoudige groente, sambal of fruit is.

Vooraf dit laatste, het hier en daar in overvloed verkrijgbare Indische fruit, is iets waar men zo spoedig mogelijk aan moet wennen.

Onthoudt goed, dat vrijwel alle vruchten met een dikke schil door ons goed verdragen worden en dat wij in Indië geen rauwe vruchten met schil en al moeten eten.

Deze dure middelen worden niet uitgedeeld, omdat de Marineleiding er te grote voorraad van wil opruimen, doch omdat ze op dit moment in de streek waar U bent, beslist nodig zijn voor Uw gezondheid.

Gooi ze dus niet minachtend weg; neem er echter ook niet meer van dan U zijn toebedacht: die knaap aan het einde van Uw bak wil ook graag zijn deel hebben.

Daar we door sterk transpireren veel vocht verliezen, zal de dorst er ons geregeld aan herinneren, dat we voor voldoende nieuwe vochttoevoer moeten zorgen.

U bent te benijden als U op een schip geplaatst bent waar in ruime mate ijswater kan worden verstrekt; ook aan de wal is dit eigenlijk het beste middel om de dorst te lessen (om over een koud biertje maar te zwijgen . . .).

Hoe vaak zal het echter niet voorkomen, dat U zich tevreden moet stellen met lauw water, thee of de toch wel frissmakende "lim-lim"

Zo is het nu eenmaal in Indië tegenwoordig.

Laat U nimmer verleiden om Uw dorst te lessen door het drinken van water uit een rivier („kali” zegt iedereen in Indië) of uit een onbekende put of bron.

Dit water is pas betrouwbaar en drinkbaar nadat het gekookt (en weer afgekoeld) is, terwijl er hier en daar wel eens bepaalde tabletjes aan te pas zullen moeten komen om het water te zuiveren.

Dit lijkt wel wat ingewikkeld en zal U doen denken aan een goede waterleiding of een zuivere Hollandse regenput, maar daarvoor bent U nu eenmaal in de tropen.

Dus, vertrouw het water in onbekende streken niet en drink nooit oppervlaktewater!

## Ziektegevaren.

Deze bestaan, zoals reeds in de inleiding gezegd, tegenwoordig in veel mindere mate dan dit vroeger het geval was. De telkens terugkerende injecties waarvoor men zo nu en dan naar de ziekenboeg geroepen wordt, geven weliswaar een goede beveiliging tegen ziekten als pokken, cholera en typhus, maar daarom blijven er nog wel enkele over:

- a. Allereerst *Malaria*.

U weet al, dat deze, met hoge koorts en gepaard gaande ziekte, veroorzaakt wordt door de steek van een bepaalde muskiet. Alles wat wij dus aan pogingen in het werk stellen om den muskieten het leven onmogelijk te maken, zal op deze wijze het malariagevaar helpen verminderen. De hiermede belaste personen kennen hun werk; het enige wat van U gevraagd wordt is het die antimalaria ploegen niet al te lastig te maken en het resultaat van hun werk niet teniet te doen. Hoe een ieder daaraan ter plaatse kan medewerken, zal men U daar gauw genoeg vertellen.

Het enige dat wij zelf kunnen doen is te zorgen niet door muskieten gestoken te worden, b.v. door het na zonsondergang dragen van lange kleding (lange broek, sokken, hoge laarzen en lange, niet-opgerolde mouwen). Soms wordt nog anti-muskieten-zalf verstrekt, waarmede men gelaat en handen wat insmeert. Nog belangrijker is het slapen onder een muskietennet (zeg maar gerust „klamboe”).

Aan boord van een varende schip is dit nimmer nodig; ligt dit schip echter ergens aan de wal, en indien men aan de wal vertoeft geldt dit voor elke streek in Indië, dan moet men niet slapen zonder muskietennet. Inspecteer Uw klamboe geregeld, zorg dat gaten gestopt worden, bekijk het 's avonds geregeld nauwkeurig als het is neergelaten en haal die eene muskiet er uit vóórdat U 's nachts vol jeukende bulten wakker wordt (als U na tien dagen een malaria-aanval krijgt, bent U alweer vergeten, dat het die ene muskiet was; toch was die de oorzaak!).

**b.** Behalve de muskiet is verder de gewone zwarte vlieg ook een grote vijand van ons.

Zij is de overbrenger van die andere hinderlijke tropenziekte, genaamd *dysenterie*, waaraan U moet denken bij elke buikkrimp en bij elke diarree.

Vliegen zijn n.l. vieze beesten, die, nadat zij op vuil en uitwerpselen rondgekuierd hebben, zich er niet voor schamen om daarna direct weer op ons voedsel neer te strijken.

Verbaast het U dan nog, dat wij zo mogelijk een nog grotere strijd voeren tegen deze zwarte vlieg dan tegen de muskiet?

Aan deze strijd kan en moet iedereen meedoen: werp geen vuil, etensresten, vruchtenschillen, lege blikjes e.d. in de omgeving van de plaats waar U met vele anderen verkeert; bewaar dit in gesloten vaten of drums en verbrand het verzamelde vuil geregeld; volg nauwkeurig de voorschriften op i.v.m. de reinheid van W.C.'s en bedenk, dat het een misdaad is om ergens in de vrije natuur Uw behoeften te doen, indien dichtbij het verblijf van Uw kameraden en Uzelf gelegen is.

Laat verder geen etensresten slingeren, maar sluit ze weg of vernietig ze; behalve vliegen lokt U op deze wijze andere onwelkome gasten (ratten, mieren, kakkerlakken).

Zonder reinheid en ordelijkheid is het voor een Europeaan geen leven in Indië.

Werk daar aan mee !

Tot slot nog 'n enkele samenvattende goede raad:

a. Bedenk elke dag minstens éénmaal, dat zindelijkheid op lichaam, kleding en etensgerei een vereiste is in de tropen. Vergeet niet te mandiën, omdat U geen lust heeft; als er geen water is, is het al erg genoeg, dat het niet kan !

b. Wees ook met de zon voorzichtig ; vooral blonde mensen moeten zich in het begin niet wagen aan zonnebaden. Loop en werk in de zon nimmer met onbedekt hoofd, al was het alleen maar om hoofdpijn en vermoeidheid te voorkomen.





c. Zet Uw zakgeld zo weinig mogelijk om in bier of sterke drank, maar besteed het aan Uw gezondheid: koop vruchten (pisang, djerोक, papaja, mangga, mangistan, sawo, e.d.).

Deze vruchten met een stevige schil zijn van binnen niet besmet dus betrouwbaar.

d. Indien U veel transpireert, drink dan veel vocht en eet wat extra zout tegelijkertijd.

Dus, niet alléén veel drinken of alléén extra zout nemen, maar dit steeds tezamen doen !

e. Loop niet te lang rond met ogenschijnlijk kleine kwaaltjes; men zal U er in de ziekenboeg dankbaar voor zijn

Een paar dagen ergens te lang mee gewacht, kan de genezing drie weken in plaats van drie dagen doen duren.

Dus wanneer dokter of ziekenverpleger bereikbaar zijn, ga er eens heen ingeval U last heeft van:

1. 'n beetje buikpijn of diarree;
2. een onschuldig uitzierend wondje aan voet of onderbeen;
3. wat jeuk en roodheid tussen de tenen (droog het daar toch vooral goed af na baden of zwemmen !);
4. Jeuk of wat pijn in het oor (zit er in hemelsnaam nooit in te peuteren ;



f. Het is al erg genoeg, dat er bij baden en zwemmen water inkomt — waar nu eenmaal weinig aan te doen is, tenzij U goede maatjes bent met de ziekenverpleger en hem een plukje vette watten weet af te bedelen !);

5. Steek of beet van een dier (slang, schorpioen, vis, e.d.).

6 Sommige ziekenboegen hebben heerlijke middeltjes tegen die hinderlijke „rode hond”. Probeer eens, of dat met de ziekenboeg waar U bij behoort, ook het geval is!

g. Infectiegevaar is een woord, waarmede men in de tropen gaarne schermt.

Als het echter ergens voor geldt, dan is het wel voor de geslachtsziekten, die er verschrikkelijk veel voorkomen!

Help dit Uw vriend herinneren vóór het moment waarop hij een roekeloze stap gaat ondernemen. Hij zal er U de volgende dag dankbaar voor zijn. Neem hem eens mee naar de ziekenboeg en laat hem daar door de ziekenverpleger eens uitleggen wat artikel 29 van de Algemeen Baks- order toch eigenlijk inhoudt!

WORDT  
VERVOLGD

---

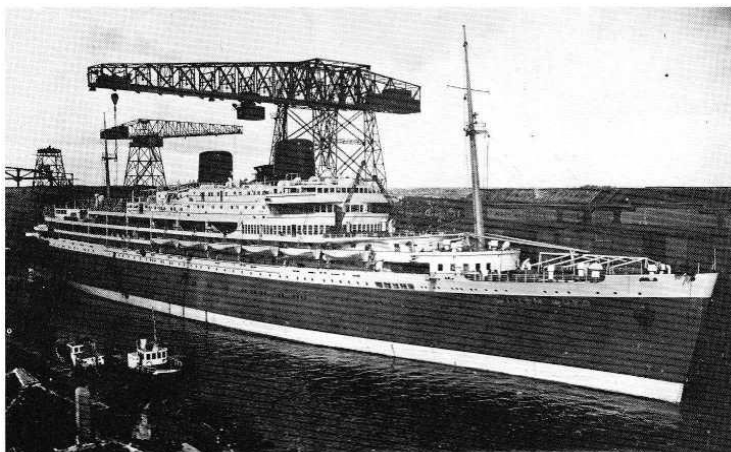
## 40 jaar geleden De eerste reis van de „Willem Ruys”

DOOR KEES DE HAAS

Dinsdag 2 december 1947 vertrok het nieuwe vlaggeschip van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd voor de eerste maal vanuit Rotterdam met bestemming Tandjong-Priok, de haven van het toenmalige Batavia in Indonesië. Na een bouwtijd van 9 jaar en 7 maanden was de „Willem Ruys” op 21 november 1947 opgeleverd door de werf, de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” in Vlissingen.

Het schip was daar besteld op 7 mei 1938, waarna op 12 november de laatste handtekeningen onder het bouwcontract waren gezet, waarin onder meer sprake was van oplevering op 16 april 1941. Zoals bekend stak de Duitse inval van mei 1940 hier een spaak in het wiel. Nadat op 25 januari 1939 nog de eerste kielsectie was gelegd, kon de stapelloop pas plaatsvinden op 1 juli 1946. Toen werd ook bekend dat het grote schip, dat tot dan toe bekend stond onder bouwnummer 214, voortaan „Willem Ruys” zou heten, naar de door de bezetter in augustus 1942 gefusilleerde Lloyddirecteur.

Het ligt voor de hand dat onder de uiterst moeilijke omstandigheden van dat moment, met schaarste aan grondstoffen en materialen, de afbouw van het gecompliceerde passagiersschip geen sinecure was. Een jaar na de stapelloop, op maandag 21 juli 1947, was het



blijkbaar nog nodig dat de werf arbeiders (zonder vergoeding?) gingen overwerken om te bereiken dat de „Willem Ruys” eind september „De Schelde” zou kunnen verlaten. Verder konden dan ook enkele andere schepen, die bij de werf in reparatie lagen, eerder in de vaart worden gebracht. Volgens een krantebericht uit die tijd gold de overwerkregeling „alleen voor werklieden van 18 jaar en ouder”. Als tegemoetkoming voor dit „offer van de arbeiders” stortte de directie van de werf, samen met die van de Lloyd, f 100.000,- in de kas van het pas opgerichte weduwenpensioenfonds. Het overwerk had effect, want zondag 28 september verliet de „Willem Ruys” de werf, waarna op de rede van Vlissingen zaken als veiligheidsmiddelen, kompas en automatische stuurinrichting werden getest. Ook werd de beschermingsinstallatie tegen magnetische mijnen beproefd, waarmee het schip was uitgerust. Woensdagmorgen negen uur werd Vlissingen verlaten, 24 uur te laat als gevolg van het slechte weer, waardoor er geen olie kon worden gebunkerd. Onder begeleiding van de sleepboot „Blankenburg” verdween de „Willem Ruys” in de ochtendmist, richting Rotterdam. Onderweg werd het schip nog gedurende enkele dagen aan verdere technische proeven onderworpen. Maandag 6 oktober werd het opgenomen in dok 10 van Wilton-Fijenoord in Schiedam. Daar werd de romp schoongemaakt, die tijdens de afbouw in de werfhaven in Vlissingen flink met schelpdieren was aangegroeid. Bovendien werden wat hellingijzers van het casco verwijderd, die nog na de tewaterlating waren achtergebleven. De Lloyddirectie had eerder besloten af te zien van officiële proeftochten en ontvangsten, zoals die vóór de oorlog gebruikelijk waren. Men vond dat de tijden van dat moment zich voor groot feestvertoon niet leenden. Ook was er door allerlei tegenslagen bij de bouw en inrichting nog zóveel te doen, dat er voor uitgebreide feestelijkheden geen tijd was. En in elk geval moest het schip op de vastgestelde vertrekdatum gereed zijn voor haar eerste reis naar Indonesië. De overname van de „Willem Ruys” van de werf en het officieel toevoegen aan de Lloydvloot zouden dan ook in besloten kring plaatsvinden. Men kwam er natuurlijk niet onderuit een officiële

*De „Willem Ruys” langs de afbouwkade van de Kon. Mij. „De Schelde”, gereed voor vertrek.*



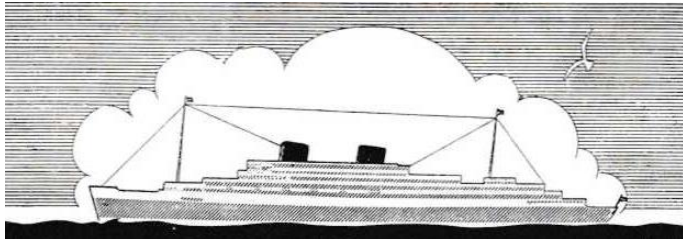
technische proeftocht te houden, waarbij speciaal het uitgebreide hotelbedrijf aan boord moest worden beproefd. Maar daarvoor werden alleen uitgenodigd zij die bij de bouw waren betrokken, alsmede personeel en oud- personeel van de rederij. Deze proeftocht vanuit Rotterdam viel van zaterdag 15 tot en met dinsdag 18 november. Na 's middags om half twee van de Lloydkade te zijn vertrokken, was het schip twee uur later in volle zee, waar een flinke bries stond, zodat de helft van de opvarenden, waaronder een aantal Javaantjes, het al gauw liet afweten. Zaterdagavond werd het weer beter en zondag was het stralend, met zon. 's Middags kwam men nog de „Nieuw Amsterdam” tegen, op thuisreis naar Rotterdam. Allerlei proeven werden op het nieuwe schip genomen. Maandag werd gevaren langs de „gemeten mijl”, ten westen van Plymouth bij Eddystone, met vier verschillende snelheden: 18, 20 en 22 mijl en „volle kracht”. Resultaat was een bereikte topsnelheid van 24.6 mijl. Daarmee was de berekende toekomstige dienstsnelheid van 22 mijl ruimschoots verzekerd. Ook in andere opzichten was deze technische proeftocht voor de scheepsbouwers een succes. Dinsdagmiddag 18 november lag de „Willem Ruys” weer aan de kade in Rotterdam, waar nu nog veertien dagen beschikbaar waren voor de laatste klussen, want dinsdag 2 december was de dag van het vertrek naar Indonesië. Intussen zou de overname van het schip van de werf plaatsvinden op vrijdag 21 november, voorafgegaan door de onthulling van het borstbeeld van Willem Ruys in de 1ste klasse social hall.

*Het schip passeert onder grote belangstelling de keersluis te Vlissingen, met assistentie van drie sleepboten achter en twee voor (niet zichtbaar) Foto: J. M. Matena, door bemiddeling van J. J. Steketee.*



De overnameplechtigheid gebeurde in de 2de klasse social hall, waarna buiten de vlaggen werden gewisseld. Het was op dat moment dat Mr K. P. van de Mandele, voorzitter van de Kamer van Koophandel, meedeelde dat H.M. de Koningin de Rotterdamsche Lloyd het predikaat „Koninklijk” had verleend. Hierna werd de vlag van „De Schelde” gestreken en ging de vlag van de nu Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. nu ook voor het eerst voorzien van de Kroon, in top. Zaterdag 22 november werd vervolgens op het Lloydterrein een monument onthuld, opgetrokken in natuursteen, met vijf bronzen platen, waarvan vier met de namen van de ongeveer 300 leden

van directie en personeel, die in de oorlogsjaren 1940-'45 hun leven hadden verloren. De vijfde plaat toonde een passage uit de laatste brief van Willem Ruys. Op de dagen die volgden bleek het toch nog mogelijk enkele ontvangsten te organiseren. Zo kreeg het personeel van de Lloydkade zondag 23 november gelegenheid het schip te bezichtigen, in vier groepen van elk 500 personen. Maandag daarop werden passage-agenten (die de „Willem Ruys” tenslotte moesten „verkopen”!) rondgeleid, waarna tegen 16.00 uur leden van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs een kijkje kwamen nemen. Dinsdag 2 december brak aan: de vertrekdag. Het schip was (vanaf Southampton) met 871 passagiers volgeboekt, te weten 312 in de 1ste, 380 in de 2de, 105 in de 3de en 74 in de 4de klasse. Deze laatste 74 waren Marva's en VHK-meisjes, die in militair groepsverband reisden. De rederij had toen overigens nog geen enkele invloed op het toewijzen



### *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*

van passagiersplaatsen. Dat was voorbehouden aan het toenmalige Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen. Wel kreeg ze toestemming een paar plaatsen te verhuren aan enkele Engelse en Portugese relaties voor passagiers die tot Singapore zouden reizen, 's Middags tegen 15.00 uur vertrok de „Willem Ruys” uit Rotterdam. Onder gunstig weer voer ze met een gemiddelde snelheid van 19.2 mijl per uur naar Southampton. waar ze de volgende morgen om 9.00 uur afmeerde, om van daar om 14.00 uur weer te vertrekken, met Port Said als volgende aanloophaven. Medio augustus was er overigens

nog sprake van geweest Southampton op deze eerste uitreis niet aan te doen i.v.m. de daarmee gemoeide tijd. Toen was het vertrek uit Rotterdam nog bepaald op 4 december, waarna het schip, met aanlopen van Singapore, op 24 december 's morgens in Tandjong-Priok zou kunnen zijn. Aankomst daar een dag later, op 1ste Kerstdag dus, achtte men uiterst ongeschikt. Maar toen bleek dat het mogelijk was al op 2 december te vertrekken (omdat er geen officiële proeftocht zou zijn) kon de dag, die daarmee werd gewonnen, worden gebruikt voor een tussenstop in Southampton. Doorgaande reizigers mochten er trouwens niet passagieren, als gevolg van per 1 oktober 1947 verscherpte Engelse deviezenbepalingen. Varend in de Middellandse Zee moest het schip zondagavond 7 december op medisch advies de rede van Malta aandoen om een chirurg uit Valetta in staat te stellen een negenjarige passagier aan de blindedarm te opereren. Tegen middernacht kon de zeereis worden hervat. De patiënt maakte het goed. Woensdag 10 december werd Port Said bereikt, waar dieselolie werd ingenomen, waarna het Suezkanaal werd ingevaren. Wat vertraagd door mist passeerde de „Willem Ruys” 11 december om 9.40 uur Suez, waarna door de Rode Zee werd gekoerst. Via Belawan en Singapore werd ten slotte op 24 december Tandjong Priok bereikt. De binnenkomst daar was een ware triomftocht. De nieuwe Lloydvaarder werd opgewacht door de torpedojager Hr.Ms. „Banckert”, die al om half zes 's morgens een paar salvo's loste, blijkbaar zo dichtbij dat een paar passagiers verschrikt naar hun zwemvest grepen en anderen dachten dat de oorlog weer was uitgebroken. De „Banckert” zorgde voor de verdere begeleiding naar de haven. Alle schepen daar waren gepavoiseerd en lieten hun fluiten horen.



*Het vertrek v/d „Willem Ruys” uit Vlissingen, zondag 28 september 1947 (foto, J.M. Matena)*

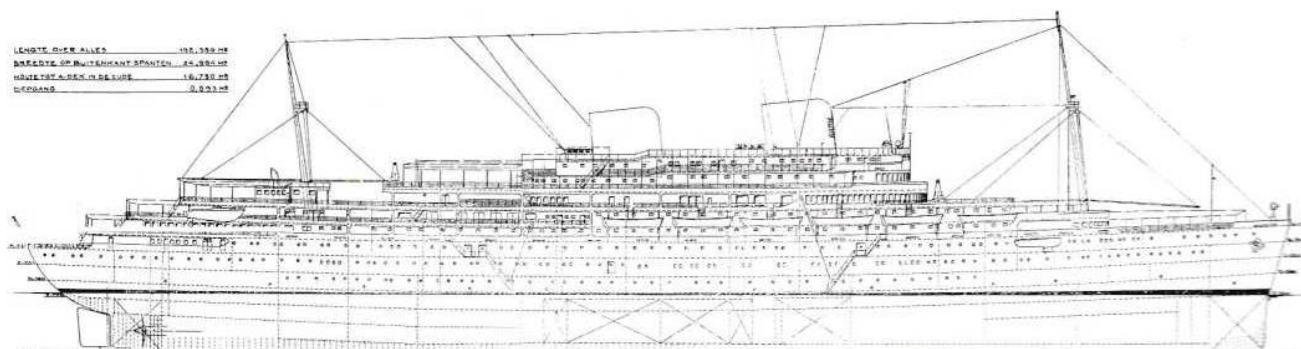
weert te vertrekken, met Port Said als volgende aanloophaven. Medio augustus was er overigens nog sprake van geweest Southampton op deze eerste uitreis niet aan te doen i.v.m. de daarmee gemoeide tijd. Toen was het vertrek uit Rotterdam nog bepaald op 4 december, waarna het schip, met aanlopen van Singapore, op 24 december 's morgens in Tandjong-Priok zou kunnen zijn. Aankomst daar een dag later, op 1ste Kerstdag dus, achtte men uiterst ongeschikt. Maar toen bleek dat het mogelijk was al op 2 december te vertrekken (omdat er geen officiële proeftocht zou zijn) kon de dag, die daarmee werd gewonnen, worden gebruikt voor een tussenstop in Southampton. Doorgaande reizigers mochten er trouwens niet passagieren, als gevolg van per 1 oktober 1947 verscherpte Engelse deviezenbepalingen. Varend in de Middellandse Zee moest het schip zondagavond 7 december op medisch advies de rede van Malta aandoen om een chirurg uit Valetta in staat te stellen een negenjarige passagier aan de blindedarm te opereren. Tegen middernacht kon de zeereis worden hervat. De patiënt maakte het goed. Woensdag 10 december werd Port Said bereikt, waar dieselolie werd ingenomen, waarna het Suezkanaal werd ingevaren. Wat vertraagd door mist passeerde de „Willem Ruys” 11 december om 9.40 uur Suez, waarna door de Rode Zee werd gekoerst. Via Belawan en Singapore werd ten slotte op 24 december Tandjong Priok bereikt. De binnenkomst daar was een ware triomftocht. De nieuwe Lloydvaarder werd opgewacht door de torpedojager Hr.Ms. „Banckert”, die al om half zes 's morgens een paar salvo's loste, blijkbaar zo dichtbij dat een paar passagiers verschrikt naar hun zwemvest grepen en anderen dachten dat de

oorlog weer was uitgebroken. De „Banckert” zorgde voor de verdere begeleiding naar de haven. Alle schepen daar waren gepavoiseerd en lieten hun fluiten horen.



Op de kade werd het Wilhelmus gespeeld door het muziekkorps van het leger. Het einde van de zo geslaagde eerste reis viel op zaterdag 27 december, met een speciale korte rondvaart vanaf 15.00 uur voor een groot aantal gasten, onder wie de Luitenant- Gouverneur-Generaal met zijn echtgenote. In 22 dagen had de „Willem Ruys” dus haar eerste uitreis gemaakt, een reis die tevens was gebruikt voor het verder uitproberen van het nieuwe schip, onder meer door het houden van stuur- en manoeuvreer- proeven. De ervaringen hierbij waren in het algemeen positief, hoewel er natuurlijk nog wel de nodige „kinderziekten” waren. Zo moest er nog het nodige worden gesleuteld aan de systemen van luchtbehandeling in eetzaal en hutten. De airconditioning in de eetzaal werkte overigens in het algemeen perfect. Maar de liften gaven regelmatig problemen. Een enkele keer moesten zelfs drie van de vier personenliften buiten dienst worden gesteld, nadat de soepele kabels bekneld waren geraakt tussen kooi en schacht. Het „bellensysteem”, waarmee de passagiers vanuit hun hutten de bedienden konden oproepen, moet in de praktijk een wanhoop zijn geweest vanwege het lawaai. Voor de scheepswasserij had men was-Chinezen aangemonsterd, maar eenmaal te werk gesteld bleken ze geen was-Chinezen te zijn! En de kapper kreeg in zijn boord- winkel een dusdanige aanloop (en aankoop!) van passagiers te verwerken, dat de purser bang was problemen te krijgen met het scheepskrediet dat hun was verstrekt (f 150,- per persoon). Maar verder kon de rederij best tevreden zijn over haar nieuwe aanwinst en over de inzet van de bemanning. En na terugkeer in Rotterdam zou personeel van de werf nog het nodige kunnen repareren en bijstellen. De opinie van het publiek over de „Willem Ruys” was gunstig. Het interieur van het schip vond men bijzonder mooi en de kleuren goed gekozen, waarbij de salon in de 2de klasse de kroon spande. De 1ste klasse salon liet niet direct een overweldigende indruk na, in tegenstelling met de grote 1ste klasse salon van de „Oranje” van de Stoomvaart Mij. Nederland. Overigens was het oordeel van de Lloydmensen over het reizende publiek ook niet altijd even gunstig. Zo kreeg de op de eerste reis van de „Willem Ruys” meevarende jeugd er van langs. Ontdekt werd dat loslopende jochies vuurtjes stookten in asbakken in de warandasalon, vlakbij de gordijnen. Ze werden behoorlijk afgestraft, zeker toen passagiers vertelden dat ze dit jeugdige tijdverdrijf al verschillende avonden hadden meegemaakt. Voorgesteld werd op het schip een tweede sportleider aan te stellen om de zich blijkbaar vervelende jongelui beter te kunnen opvangen! Zaterdag 3 januari 1948 vertrok de „Willem Ruys” om 17.00 uur weer uit Tandjong Priok. Via Singapore, Colombo, Suez en Port Said werd donderdagmorgen 22 januari Southampton bereikt. De volgende morgen lag het schip om 7.00 uur weer aan de Lloydkade in de Maasstad. De eerste rondreis zat erop. Ruim tien jaar zou het schip dienst doen op de route tussen Nederland en Indonesië. Tot 10 mei 1958, toen ze na haar 62ste reis in Rotterdam afmeerde en dit het einde betekende van de passagiers- en maildienst, die de Lloyd sinds 1875 tussen Europa en het Verre Oosten had onderhouden.

Bron:  datum ?



*Algemeen plan M.S. „Willem Ruys” Koninklijke Lloyd Rotterdam.*

# HELDEN VAN WELEER

## Maarten Harpertszoon Tromp (1598-1653)



Evenals alle overige marineofficieren van zijn tijd, was hij van oorsprong koopvaarder en voer in 1607, als negenjarige jongen voor het eerst mee op het fregat van zijn vader, Harpert Maartenszoon Tromp.

Koopvaarders voeren in marineverband wanneer daar behoefte aan was. In 1622, 24 jr. oud, trad hij in dienst bij de admiraliteit van de Maze als luitenant. Reeds twee jaar later werd hij benoemd tot scheepsbevelhebber en in 1629 als vlaggenkapitein van Piet Heyn. In 1637, pas 39 jaar oud, aanvaardde hij het opperbevel over de zeemacht, als Luitenant-Admirael van Hollandt en West-Frieslandt.

Al spoedig kreeg hij grote naam door zijn overwinning bij Duins (1639) Dit was ongetwijfeld een der belangrijkste wapenfeiten in de Nederlandse maritieme geschiedenis door de meesterlijke taktiek, maar vooral door het feit, dat door deze overwinning de noodzaak van een sterke vloot werd aangetoond. Deze overtuiging heeft verder vrijwel de gehele zeventiende eeuw beheerst en vormde in belangrijke mate de grondslag voor onze latere maritieme suprematie. Desondanks ondervond hij zeer veel kritiek van zijn politieke tegenstanders die hem zijn Prins (=Oranje) gezindheid kwalijk namen. Hij steunde Frederik Hendriks vlootpolitiek wat hem niet geliefd maakte bij de Staten.

De dreiging van een oorlog met Engeland nam alsmaar toe en Tromp stelde zijn bekende lijst Consideratiën op wat een uiteenzetting was over de wijze van oorlog voeren ter zee. Bureaucratie en tegenwerking maakten echter dat de vloot nog lang niet klaar was, toen het vlagincident bij Dover de Eerste Engelse Oorlog inluidde. Helaas mislukte door zwaar stormweer zijn opzet Blake te overvallen en hij werd uit zijn ambt gezet, alhoewel het scheepsvolk hem op handen droeg, en de bijnaam "Bestevaer" (Grootvadertje) had gegeven. Een bijnaam die na hem alleen de Ruyter nog zou dragen.

Witte de With was zijn opvolger, maar gehaat bij scheepsvolk en zelfs bij de kapiteins, waarvan een paar weigerden met hem te varen. Het gemor van het scheepsvolk en het verlies van Witte de With tegen Blake bij De Hoofden deed het tij keren. Tromp werd weer in zijn oude ambt bevestigd en hij versloeg Blake bij Dungeness (Battle of the Singels) waarna zijn vloot de zee beheerste.

Uit die tijd stamt de anekdote dat hij een bezem in de mast voerde ten teken dat hij de zee had schoongeveegd van Engelsen.

De Engelse vloot werd echter snel versterkt. Tromp slaagde er nog in een belangrijk konvooi van koopvaarders veilig binnen te loodsen, maar werd in de aansluitende driedaagse zeeslag andermaal verslagen. Hij trok zich terug in de Wielingen, maar wist de vloot weer zeer snel te laten uitvaren en voegde zich, in het zicht van de Engelsen, bij het eskader onder Witte de With, dat uit Texel kwam.



In de aansluitende Slag bij Ter Heyde sneuvelde Tromp op 10 augustus 1653, in het begin van de strijd, maar de slag werd gewonnen. Zijn laatste woorden waren: "Ick heb gedaen, Houdt goeden moed"<sup>1)</sup>)

Tromp was ongetwijfeld de eerste van de grote vlootvoogden die in de zeventiende eeuw de Nederlandse Marine leidden. Hij was een geniaal tacticus en een geboren leider. Hij was goedhartig voor zijn minderen die hem op handen droegen en hem de titel "Bestevaer" (= grootvader) gaven. Tot op de dag van vandaag wordt het volgende citaat uit zijn mond aan de Nederlandse adelborsten voorgehouden.



Tegelijk loyaal tegenover de Staten alhoewel hij zijn kritiek niet verzweg. Hij werd zowel door de Engelsen als de Fransen in de adelstand verheven. De Ruyter, die in 1652 Vicecommandeur van 's Lands vloot onder Tromp was geworden, zag in hem zijn grote voorbeeld.

<sup>1)</sup> *Opmerkelijke laatste woorden, aangezien hij door een sluipschutter in de borst getroffen zou zijn.*

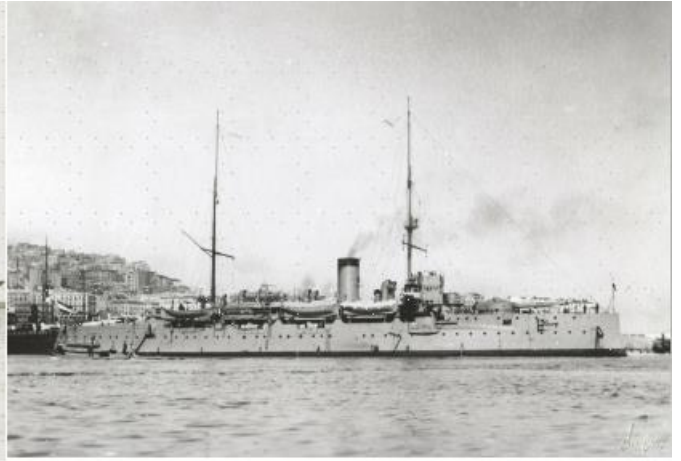
Schepen die Tromp genoemd werden:

- 1777 Linieschip
- 1803 Kanonneerschoener.
- 1808 Linieschip.
- 1830 Linieschip.
- 1877 Schroefstoomschip.
- 1904 Panterschep. Vanaf deze datum werden de schepen slechts met "Tromp" aangeduid, in het midden latend of MAARTEN Tromp of diens zoon, CORNELIS Tromp bedoeld wordt.
- 1936 Flottieljeleider/Lichte Kruiser.
- 1975 Geleide Wapenfregat.
- 2004 Luchtverdedigingscommandofregat.

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



*Schroefstoomschip/fregat Hr.Ms. Tromp 1882-1902. Foto: NIMH*



*Pantserschip Hr.Ms. Tromp 1906-1932. Foto: NIMH*



*Kruiser Hr.Ms. Tromp. 1938 – 1955. Foto: NIMH.*



*Hr.Ms. Tromp 1975-1999. Foto:NIMH*



*Hr.Ms. Tromp 2003 – Foto: Defensie/ Koninklijke Marine*



Bron: Verhalen van

## JAN KLAASZOOM JR.



Vroege(r)

In 1973 werd ik voor een vaarperiode van ongeveer anderhalf jaar geplaatst op Hr. Ms. Utrecht een prachtige B-jager. Dit omdat als ik vliegmedisch afgekeurd zou worden, geruisloos over kon gaan naar een plaatsing bij de varende Marine.

Waarschijnlijk omdat men in Den Haag dacht dat wij als MLD'ers altijd bij moeders op de bank zaten, plaatsten zij mij op dit schip. Het ging namelijk als station schip naar de West.

Daar had ik het echter spinnend naar mijn zin en het werk deed ik ook met plezier. Ik was Chef Elektronische Oorlog Voering (CEOV). Daar er toen in de West weinig elektronische oorlogvoering plaats vond, had ik ook andere bij komende taken.

Een daarvan was het bij ceremoniële activiteiten aanwezig te zijn op de brug voor hand en spandiensten, onder andere aan de seiners. Ook had ik de niet te onderschatten taak om de microfoon van de scheepsomroep voor de uitlaat van de trompet van de hoorn blazer te houden.

Dit dus wanneer deze ceremonies gepaard gingen met hoornsignalen, opdat iedereen aan boord of in de nabijheid daar van, de progressie van het evenement kon volgen en de daar bij passende houding kon aan nemen.

Deze hoornblazer, was een in de voetsporen van Jan Klaaszoon uit het leger van de Prins getreden trompettist. Het was een nautische medewerker met de rang van matroos der eerste klasse.

Onze samenwerking was goed, doch er waren soms toch wel enkele omstandigheden, die de uitvoering van onze taak, zij het licht, beïnvloedden. Daar de temperatuur in de West aanzienlijk hoger is dan hier in Europa kun je ervan uitgaan dat de behoefte aan dorstlessende middelen evenredig toeneemt. Zo ook natuurlijk bij mijn trompetter.

Nu waren er uiteraard ook verschillende vloeistoffen welke deze lessing bewerkstelligden.

Het voor- of nadeel, hoe je het ook wilt noemen, was dat zij alcohol konden bevatten. Met de woorden van nummer 14 te spreken: "Elk nadeel heeft zijn voordeel".

Het gebeurde soms bij een ceremonie dat bij de eerste klank uit de trompet mijn reukorgaan hetzelfde waarnam als bij het aanslaan van een vat bier. Ik keek hem dan recht langs het instrument in de soms wat waterige ogen. Hierdoor werd hij denk ik onzeker. Er veranderde iets in zijn blik maar ook in zijn toonvastheid. Zijn prachtige tonen gingen daarna soms gepaard met uitschieters in een heel andere octaaf. Het afwenden van mijn blik bracht jammer genoeg ook geen merkbare verbetering te weeg. Inwendig moest ik er erg om lachen, ik denk meerderen. Ik heb nooit vernomen dat er

disciplinaire maatregelen tegen hem zijn genomen vanwege zijn soms aanwezige toononvastheid. Althans niet tijdens onze fantastische term.



*Een unieke combinatie van geluid en geur.*

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## JERRY EN DE TOYATA

Het was begin zeventig. Joep Weijers was van plan om met zijn echtgenote een bezoek aan een bioscoop in de Steenstraat te Leiden te brengen. Omdat het een populaire film was, ging hij ruim van te voren een kaartje bestellen,

maar hij moest toch in de rij staan.

Terwijl hij daar zo stond te wachten, werd hij benaderd door een zo te zien nette man. Deze sprak hem aan en toonde hem twee prachtige horloges. Hij vroeg er fl. 250,- voor. Voor die tijd een hoog bedrag. Hij zei daarbij dat Joep in de nabij gelegen horloge winkel in de etalage de echte prijs kon zien, die vele malen hoger was.

Zonder dat de man het wist raakte hij een gevoelige snaar bij Joep. Joep dacht vaker dat hij een slimme deal kon maken. Hij had niet zo veel geld bij zich, maar maakte een afspraak met de man dat hij hem zou betalen nadat hij het geld, of toen der tijd een post cheque, thuis had op gehaald. Aldus geschiedde en Joep ging met zijn echtgenote naar de film.

De volgende dag ging hij naar de juwelier om de horloges te laten controleren. Deze had al snel gezien dat Joep de komma van zijn geld een plaats naar links had kunnen plaatsen. Hij was genaaid. Tot zover de deal van de dag.

Joep en ik hebben vier maal samen een term met de Neptune naar Curaçao gemaakt. zo ook vlak na de vorige gebeurtenis. Het was toen de gewoonte dat in Curaçao de bemanningen die aankwamen, auto's voor eigen vervoer over namen van de bemanningen die naar Nederland gingen. Deze auto's waren veelal eigendom van Jerry. Een Curaçaoenaar met enorme afmetingen maar met een klein hartje. Hij was werkzaam op de flight en in de hangaar.

Zijn auto's waren verre van nieuw en hadden allemaal zo hun eigen bijzonderheden. Zo was er onder andere een donkergroene Toyota Corolla, met een draaicirkel over links die twee maal zo groot was als over rechts. Je moest er even rekening houden met keren. Soms werd al vanuit Nederland de onderlinge verkoop geregeld. Ook deze maal hadden Joep en ik een afspraak. Deze keer met de korporaal ziekenpa op Hato. Tijdens de onderhandelingen hadden Joep en ik al geen goed gevoel over deze deal. We vroegen : "Het is toch niet die bepaalde Toyota?" Hij verzekerde ons dat dit niet het geval was.

Na een voorspoedige ferry kwamen we aan in Curaçao. Joep en ik hadden daar een vast oppashuis. We waren dus na een drankje in het vliegdienstgebouw snel klaar om ons daar naar toe te begeven. We namen de autosleutel over van de ziekenpa en betaalden hem. Tot onze grote verbazing en ergernis was het toch die groene Toyota. Hij verzekerde ons echter dat hij helemaal was gereviseerd en in prima staat was.

We gingen snel naar huis en begroetten met veel plezier en liefde onze trouwe hond Tarzan, die gilde van blijdschap. Die ging weer een fijne tijd tegemoet, dat wist hij. De volgende dag moesten we even naar Punda. We namen de Julianabrug over de Annabaai. Halverwege het hoogste punt begon de auto al snelheid te verliezen. Dit werd steeds erger. Op een gegeven moment haalden we de 20 km niet eens. Er ontstond een gevaarlijke situatie. We werden ingehaald, maar er waren ook tegen liggers. Wij gaven vol gas, maar dat had geen enkel effect.



De koppeling slipte, maar meer waarschijnlijk gaven de cylinders geen power. We vervloekten de ziekenpa en hoopten dat hij voor onze auto zou verschijnen. Al had hij ons met deze snelheid lopend makkelijk voor kunnen blijven.

We sukkelden over de top en rolden de brug af. We parkeerden op de eerste de beste plek. We namen ons voor om met dit lijk geen meter meer te rijden. We gingen naar huis en belden Jerry. Hij kwam ons halen en nam ons mee naar Hato. Daar aangekomen gingen Joep en ik rechtstreeks naar de ziekenboeg. De oplichter zat achter zijn bureau en keek vreemd op toen Joep de deur achter ons op slot draaide.

We vertelden hem dat hij ons in redelijk groot gevaar had gebracht. Kort en bondig lieten wij hem weten dat hij snel met onze centen over de brug moest komen, daar er anders niet genoeg verbandmiddelen in zijn domein aanwezig zouden zijn voor volledig herstel. Hij schrok erg. Zijn duidelijk aanwezig kleurenschema veranderde van getint naar licht getint. Hij graaide in een bureau lade en toverde onze centen tevoorschijn. Na nog enkele sneren verlieten wij de ziekenboeg en begaven ons richting Jerry.

Deze stelden wij verantwoordelijk voor de slechte staat van de Toyota en eisten een andere auto. We kregen een oude Peugeot 404 die we al een keer eerder hadden gehad. Daar kon eigenlijk niets kapot aan gaan, een carrosserie als een tank. De motor was een iets zwakker punt. Dat kwam de volgende dag tot uiting. Toen we naar Hato wilden wilde deze niet starten. We belden Jerry, hij kwam er aan.

Joep kreeg een briljant idee, we zouden hem op de koffie vragen en hij zou de horloges op tafel leggen. Aldus geschiedde. Toen de motor het weer deed kwam Jerry even een bakkie doen. We zeiden niets, maar we zagen zijn ogen onweerstaanbaar aangetrokken worden door de horloges. Vind je ze mooi, vroeg Joep. Ze zijn te koop. Hij noemde een prijs. Jerry vond die te hoog. Hij vond vooral het herenhorloge mooi. Ik heb een voorstel zei Joep. Als wij die vier maanden gratis in die Peugeot mogen rijden, krijg jij dat horloge. Deal.

Jerry was ook niet gek. We hoorden later dat hij in de buurt waar hij woonde 300 lootjes van fl 1.- Antil had verkocht met de kans het horloge te winnen. Er was dus een winnaar. Maar toen deze een keer aan een van de knopjes kwam, gaf het pronkstuk de geest.

Om te voorkomen dat hij een slechte naam, of meer, in de buurt zou krijgen betaalde Jerry alle deelnemers terug.

Hij was echter heel sportief. Hij heeft nooit geld gevraagd voor het gebruik van de Peugeot. Als hij in de verte op de flight liep, riepen we hem wel eens aan.

“Jerry !!!”. “Ja ?????”. We wezen dan op onze pols en riepen: “Hoe laat is het?”.

“STOUTE JONGENS!!!”.

.....

## **DE AVONTUREN VAN EEN LUITENANT-TER-ZEE-TANDARTS IN DE JAREN 70.**

**(Een serie verhalen van Tom Kruys, ooit eerder gepubliceerd maar voor Ten Anker nog eens opgepoetst)**

Ik kreeg naar aanleiding van mijn vorige berichten over het MVKV, een mailtje met de vraag of ik tijdens mijn plaatsing aldaar wel eens mocht mee vliegen. Nou, en hoe! Ik had zelfs een eigen prachtige oranje vliegersoverall. Het kwam geregeld voor dat ik 's morgens om half acht onze flat in Den Haag verliet en om zeven uur 's avonds weer thuis kwam met de mededeling aan mijn echtgenote dat ik vandaag even in Gibraltar was geweest. Of in IJsland.

Of achteloos heen en weer naar Landsend in Cornwall. Of op Macrihanish.

Allemaal plaatsen waar de squadrons 320 en 321 gedetacheerd waren. Macrihanish is een eilandje voor de westkust van Schotland, een RAF basis, waar je uitstekend taxfree whisky kon kopen. Waarom trouwens al die vluchten heen en weer naar die verschillende bases?

De Noordzee was te klein om te oefenen voor onze langeafstandsverkenningsvliegtuigen (mooi Scrabblewoord!) en dus werden ze gedetacheerd op bovengenoemde locaties vanwaar grote stukken zee snel te bereiken waren.



Maar er was altijd wel iets kapot aan die kisten, vooral aan de Neptunes, dus er moesten ongeveer dagelijks onderdelen ingevlogen worden, of bemanningen afgelost. (Ik schrijf bemanningen en niet bemensingen, ik weiger dat eenvoudig!) En dan ging het meestal zo, dat ik tijdens mijn spreekuur van 8 tot 9 vaak wel een vriendelijke vlieger in mijn stoel kreeg die meldde dat er weer een aantrekkelijk vluchtje op de rol stond. En of de dokter ook mee wilde. Dat liep op het laatst zo de spuigaten uit, dat de commandant mij ontbood en vriendelijk verzocht om iets minder vliegreuen en wat meer booruren te gaan maken. Hij kreeg namelijk klachten van de Duinroosweg. (Hoofdkwartier van de kolonel-tandarts). Ach, ach, wat een prachtige tijden waren dat. En weet je wat zo leuk was: die vliegers hadden altijd de neiging om aan die aardige tandarts te gaan laten zien wat je allemaal met zo'n vliegtuig kon doen.

Zo ben ik ook eens een paar maal mee geweest aan boord van een heli om foto's te maken van varende schepen op de Noordzee. Dan ga je recht op zo'n schip af en de fotograaf maar klikken. Op het laatste moment trekt zo'n helivlieger dan op zodat je nog net niet over het schip heen struikelt.

Grote goden, wat heb ik in angst gezeten. Maar wat adembenemend mooi was, was om in de "dome" van een Neptune te zitten. Dat is die glazen neus die die kisten hadden voor de waarnemer. Daar kon je in komen door op een stoel te gaan zitten nog "binnen" het vliegtuig en



dan kon je jezelf die dome in schuiven door het draaien aan een slinger. Die stoel ging dan over een rails, een soort tandradbaan. Je zat eenzaam in die glazen neus, je ziet recht onder je geen vloer, je zweeft in het niets. Het mooist vond ik een vlucht boven de zuidkust van Engeland in het donker. Daar mochten (of moesten?) die Neptunes tamelijk laag vliegen. Dus er was enorm veel te zien. Duizenden lichtjes, en dan over Londen, adembenemend. Als je in die neus zit was een landing wel een merkwaardige ervaring. Je denkt dat je tegen de landingsbaan kwakt, maar het ging altijd goed. Later werd het verboden om in die neus te zitten tijdens landingen. Er was een vogelaanvaring geweest waarbij die perspex koepel versplinterde met behoorlijk veel letsel aan de inzittende. Maar ik had toch maar mooi de gelegenheid gehad! Wat een tijden waren dat.....  
Tom Kruys.



## **De Operationele Data Faciliteit en operationele datastromen bij de KM**

### *Het Zakboekje is Voltooid Verleden lijd*

Vroeger werd oorlogvoering nog met pen en papier op plottafels bedreven. Met de introductie van SEWACO-systemen aan boord van KM-eenheden, deed ook de digitale computer zijn intrede en meer en meer taken werden door deze elektronische 'rekenwonders' overgenomen. Daar de systemen steeds grotere hoeveelheden gegevens konden opslaan, werd besloten om alle 'zakboekjes' te vervangen door een gestructureerde vorm van gegevensbeheer.

Op 17 december jongstleden is hiertoe het eerste gedeelte van de software geïmplementeerd. Met de symbolische overhandiging van een ingelijste CD-ROM door KTZ T.T.M. de Groot (Directeur Centrum voor automatisering Wapen en Commando Systemen) aan de voorzitter stuurgroep CODA/ODF, KTZ G.M.j.H. Burema, en aan KTZ W.F.C. Muilwijk (Hoofd Analyse en Tactisch Centrum), was de eerste fase van een langdurig project afgerond.

Naar aanleiding van een stafstudie in 1991 werd het duidelijk dat op diverse plaatsen binnen de KM operationele gegevens werden beheerd en dat zelfs op verschillende plaatsen dezelfde gegevens werden verzameld en beheerd. Aangezien iedere instantie deze gegevens op eigen wijze beheerde, bestonden er afwijkingen en zelfs lancunes tussen de gegevensbestanden. Dit was aanleiding om een organisatie-eenheid in te stellen die op effectieve en efficiënte wijze de operationele eenheden kon voorzien van operationele databestanden. Deze organisatie, de Operationele Data Faciliteit (ODF), kreeg de opdracht operationele eenheden middels de distributie van operationele data te ondersteunen met data uit de Operationele Database Koninklijke Marine (KMODB).

### **Specifieke gegevens beheerd**

Naast de instelling van de ODF kregen ook enkele organisatie-eenheden binnen de Koninklijke Marine de verantwoordelijkheid over het samenstellen en beheren van specifieke databases. Zo werd het Centrum voor Operationele Data Analyse (CODA) verantwoordelijk voor het

samenstellen van de database van Platform/Wapen/Sensoren (PWS), Electronische Oorlogvoering (EOV) en de Akoestische database voor met name passieve sensoren. Het Analyse en Tactisch Centrum (ANTAC) werd verantwoordelijk voor de database ten behoeve van Mijnenbestrijding en het Message Handling Systeem (MHS). Hydrografie bleef verantwoordelijk voor de verstrekking van de zogenaamde GHO-database (Geografie, Hydrografie en Oceanografie), waarbij de verstrekking van zeekaarten in de nabije toekomst ook elektronisch zal plaatsvinden. Deze zogenaamde 'domeinbeheerders' zorgen dat de gegevens in de database correct en eenduidig te gebruiken zijn, waarbij het van groot belang is dat nieuwe en/of gewijzigde gegevens in deze 'master database' worden opgenomen. Ook de waarnemingen van schepen, bijvoorbeeld vastgelegd op datatapes, foto's of video, worden na een reis bij de ODF ingeleverd en doorgezonden aan de diverse domeinbeheerders. Zij analyseren de gegevens en verwerken deze in de database.

### **Een drie stappen plan**

Op 17 december is de software van CO-DA/ODF fase 1 opgeleverd. Deze software maakt het mogelijk om de gegevens ten behoeve van de EOV-systemen en een deel van de PWS-database op geïntegreerde wijze samen te stellen en te leveren. Hiermee kan het CODA de EOV- en PWS-database samenstellen en beheren en kan de ODF deze data gereed maken voor uitgifte aan de operationele eenheden.

De volgende stap is het beheren en leveren van akoestische en MHS data en de laatste stap in dit project zal bestaan uit het integreren van het GHO-domein.



### **Een blik op de toekomst**

Elke operationele eenheid die op reis gaat krijgt van het ODF een datalevering. In deze datalevering zijn onder andere gegevens opgenomen die de goede werking van bepaalde apparatuur aan boord mogelijk maakt. Deze leveringen vinden plaats op speciale datadragers, die door de apparatuur van de verschillende eenheden kunnen worden gelezen en voor de operators van deze apparatuur toegankelijk zijn. Momenteel worden

leveringen van specifieke datadragers in de thuishaven uitgevoerd. Aanvullende leveranties, bijvoorbeeld bij een gewijzigde missie, moeten per koerier geleverd worden. Door de introductie van snelle en beveiligde verbindingsmiddelen kan het in de toekomst mogelijk worden deze leveringen 'online' te laten plaatsvinden. De techniek om gegevens te zoeken via het internet, die momenteel in menige huiskamer wordt gebruikt, kan in de nabije toekomst ook binnen de KM worden gebruikt. Volgens de projectleider implementatie CODA/ODF, LTZ1 J.A.M. Smid, ligt de uitdaging in de nabije toekomst niet alleen in het samenstellen van databases, maar ook in het goed beheren van de gegenereerde datastromen. 'Dit worden hele grote bestanden en daarbij bestaat het gevaar dat de operationele gebruiker wordt "ondergesneeuwd". Daarom is Information Management zo belangrijk. Dat zorgt ervoor dat de man op zee niet alles op zijn bord krijgt.' Naar verwachting zal deze vorm van beveiligd inloggen en bestanden ophalen binnen drie jaar ingevoerd worden. Met de introductie van deze nieuwe mogelijkheden aan boord van de



eenheden kan met recht gezegd worden dat het zakboekje definitief is vervangen door de computer.

---

**GEZOCHT**

De redactie is op zoek naar kopij vanuit alle zeevaart en binnenvaart hoeken, maar in hoofdzaak Koopvaart en Visserij...



*tot volgende week...*

