

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.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 24 – 6e jaargang – 16 juni 2023



De tanden van onze grensbewaking aan het water..

Vervolg van de Tocht naar Chatham (5)

Hoe een MK Noodmaatregel Stuurmachines een Off. v. d. Wacht op de brug over de rooie hielp

De Legende van Waringa

Geen ruimte voor rouw

Van s'Lands vloot tot Koninklijke Marine deel 10

Tropisch zakboekje II

Drugstore

Helden van weleer - Michiel Adriaenzoon de Ruyter deel 1

Verhalen van Vroege(r) Er waren eens

Verhalen van Vroege(r) Jimmy's corner, Gibraltar

Interview met Jos Boersma voor Veteranen Nieuw Guinea gangers

De pantserwagenpelotons van de Koninklijke Marechaussee

De tanden van onze grensbewaking aan het water

TEKST EN FOTO'S ROLAND KORTENHORST

Wie aan de Koninklijke Marechaussee denkt, heeft meestal niet direct iets maritiems in het hoofd. En wanneer iemand je vertelt dat de Koninklijke Marechaussee beschikt over vijf pantserwagenpelotons, dan gaat het al helemaal niet meer over varen en het water. Zeker niet wanneer je vervolgens hoort dat die pelotons zijn gehuisvest in Arnhem, Amsterdam, Den Haag en Breda.

Wie maakten de vaarwegen weer vrij toen vissers deze vijftien jaar geleden blokkeerden? Wie zijn de professionals die een veerboot met 800 dronken Engelse hooligans in goede banen weten te leiden? Wie zijn degenen die cruiseschepen met duizenden rijke (dus onze economie stimulerende!) Amerikanen weten te vrijwaren van terrorismegevaar en hen allemaal beleefd controleren op hun papieren? Wie zijn de mensen die hasj-smokkel in beunkoelers op speciaal daartoe aan kimmen gelaste buizen opsporen en uitschakelen? Stuk voor stuk acties van de mannen en vrouwen van de pantserwagenpelotons van de Koninklijke Marechaussee. Niks geen zandhazen, maar de uiterst gedreven en getrainde mensen met zeewater in hun aderen op en langs de Nederlandse zee grenzen. Eén van de hoofdtaken van de Koninklijke

De 'Wycker Meer' kijkt je aan.



Trots dienstwapen aan de muur in IJmuiden.

Marechaussee is het beveiligen van de Nederlandse grenzen. Als het allemaal keurig netjes en goed gaat, is dat vooral de paspoortcontrole die we allemaal kennen. Maar helaas gebeurt er aan de grenzen veel meer dan alleen maar documentencontrole. Smokkel, criminaliteit en af en toe ronduit grootschalig geweld. Ook daartegen moet de grens beschermd worden. En wanneer die grens voor minstens de helft uit water bestaat, dan moet de grensbewaking wel uit echte 'watermensen' bestaan: de pantserwagenpelotons van de Koninklijke Marechaussee. Niet alleen op het land; zeer zeker ook op het water!

De pelotons zijn eenheden die elk bestaan uit één pantserwagen van hettype YPR-765 en daarnaast ook nog allerlei ander materieel. Zo rijden ze onder andere met vrachtwagens en kleinere terreinwagens. Veel van deze auto's kunnen uitgerust worden met een 'trapopbouw' voor het doen van een bestorming op

bijvoorbeeld de eerste verdieping van een huis. Maar naast al dit materieel beschikken de eenheden ook over bijvoorbeeld werkplaatswagens. Dat moet ook wel: bij gewelddadige confrontaties wil er nog wel eens iets kapot gaan en dan moet je niet afhankelijk zijn van een garage ergens anders.... Zeker niet wanneer een actie 24 uur per dag door gaat. Met een grens



die voor de helft aan de kust ligt en bovendien met een paar wereldhavens waar verkeer vanuit alle hoeken van de wereld langs komt, is landoptreden alléén niet genoeg. Hoofdonderdeel van training én optreden van de pantserwagenpelotons is dan ook het water. Een mooi voorbeeld was een oefening die op 20 mei jl. gehouden werd in IJmuiden. Getraind werd in het zo snel mogelijk arriveren op een locatie, 'schoonvegen' van een kade om



De 'Wycker Meer', tezamen met een kleinere boot uit Dordrecht: de 'Drechtsteden'.

De 'Wycker Meer', nieuwste aanwinst van de Koninklijke Marechaussee.

daarna onmiddellijk in te schepen en om in te kunnen grijpen ergens op het water. De pantserwagenpelotons zouden hun naam te kort doen wanneer dat niet begint met supersnel aankomen met hun pantserwagens. Overigens (zie de- tailfoto): je wilt zo'n auto niet altijd bij je op bezoek... Binnen een mum van tijd stonden verschillende groepen Marechaussee's klaar om een kade te ontruimen en daarna aan boord te springen van één van de nieuwste schepen van de Marechaussee: de 'WijkerMeer'. Genoemd naar de Wycker Meer en de Wycker polder: het gebied tussen IJmuiden en Amsterdam. Ook de Wijkertunnel is naar dit gebied genoemd. Het Hagelnieuwe vaartuig is volledig geschikt om een grote groep mannen aan boord te kunnen hebben en aan boord te zetten op een onrustkraaiër. Zo zijn er rondom de opbouw overal grijprails aangebracht. De dekken twee hoofdmotoren, van ieder 800 pk, geven een maximum snelheid van 42 kilometer/ uur! Het schip mag tot 15 mijl uit de kust opereren en kan dus iemand al ver van te voren opwachten! Eenmaal aan boord gelden voor de Marechaussee strikte procedures over het hoe en wat om per groep over te stappen aan boord van de onrustkraaiers. Dat is niet voor niks. Een regen van stenen of ander materiaal, meestal gespannen en agressieve 'tegenspelers', al dan niet dekken die bewust ingevet zijn en ten slotte heftige scheepsbewegingen. En dan heel snel over stappen zónder dat de groep uit elkaar valt en zonder dat iemand over boord gaat. Dat is anders dan met een versgebakken brood van de bakker weer terug op de boot komen... Als er dan iemand over boord gaat, moet die onmiddellijk



Man overboord...!!

weer terug. Ook dat moet geoefend worden. En dat gebeurde dan ook. Weliswaar in duikerpak. Naast dit voorbeeld zijn er tal van andere activiteiten waarin door de Marechaussee getraind wordt als gericht specialisme. Bijvoorbeeld het doorzoeken van een schip. Een melding van bijvoorbeeld een grote RoRo-camer die over een paar uur in de haven ligt en waar iets of iemand aan boord gezocht moet worden, is niet van 'we kijken wel even...'. Dat betekent onmiddellijk tekeningen opsnorren, bestuderen en analyseren en een plan maken om met een paar man parallel door dat schip heen te gaan, zodat niemand kan ontkomen. Iedere scheepsbouwer of (oud)zeeman wéét hoe ingewikkeld een schip van binnen is. Overal trappen en gangetjes, op heel veel plekken verstoptmogelijkheden en altijd wel ergens een kans om iemand te ontlopen en ontwijken. Een Marechaussee die dit doet is dan

... en weer bijna aan boord...

echt een specialist die én tekeningen moeten

kunnen lezen én constructies (van binnenwanden, plafonds, luiken enzovoort) moet kennen én een enorm teamspeler moet zijn. Zodat 'erlangs glippen' nooit lukt: dan loopt iemand in de armen van jouw collega/teammgenoot, die óók al die specialismen in huis moet hebben. De Pantserwagenpelotons van de Koninklijke Marechaussee: niet alleen de tanden bij onze grenzen op het land. Ook de specialisten op zee en aan boord. Voor grenzen waarachter iedere Nederlander zich veilig én trots kan voelen!



... maar Marechaussee Ruud van Ginkel had wel een duikpak aan.



Met pantserwagens komen ze er aan...



...die moet niet binnen komen rijden...



...en aan boord te gaan!

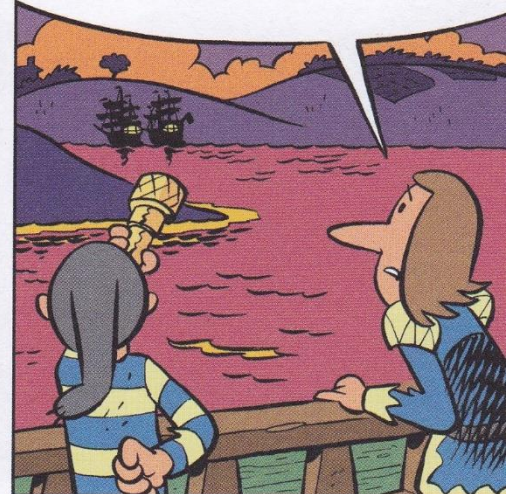


...om onmiddellijk op te stellen voor een veegactie...

Zondag 19 juni ~ Het tij is gunstig.
Het eskader-Van Ghent gaat voorop.



VERDEROP LIGGEN ENGELSE
SCHEPEN. WE GAAN LANGZAAM
VERDER.



ADMIRAL SPRAGGE!

WHAT?



THOSE ARE DUTCH SHIPS!
AND THEY ARE HEADED THIS
WAY.

WHAT SHOULD
WE DO?



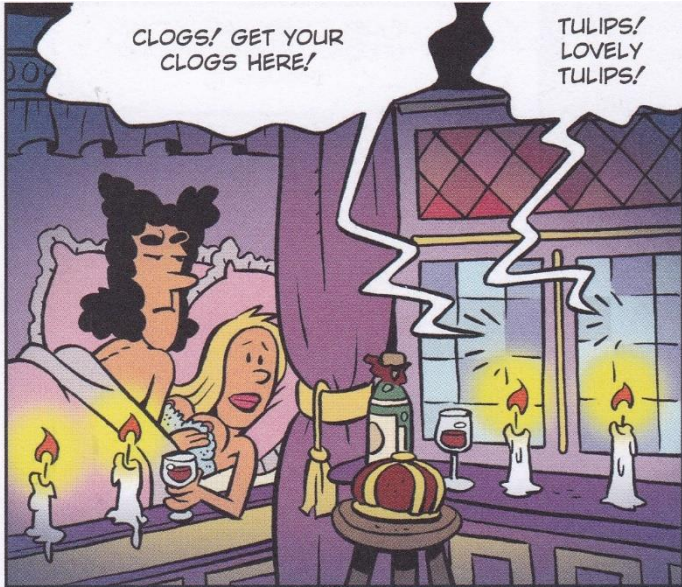
WE SHALL KEEP OUR DISTANCE AND
HEAD UPSTREAM. SEND A MESSAGE TO
LONDON.



ARE THOSE...
DUTCH SHIPS?

WHERE ARE THEY
GOING? LONDON?





CLOGS! GET YOUR CLOGS HERE!

TULIPS! LOVELY TULIPS!



WHAT IS GOING ON?

THE DUTCH FLEET IS ON ITS WAY TO CONQUER LONDON, YOUR MAJESTY.

MIGHT AS WELL ADAPT TO THEIR CULTURE.



WHO IS SPREADING THESE PREPOSTEROUS RUMOURS!?

WE ARE IN PEACE NEGOTIATIONS WITH THE DUTCH. THEIR FLEET IS LAID UP, JUST LIKE OURS.



A MESSAGE FROM ADMIRAL SPRAGGE, YOUR MAJESTY. THE DUTCH FLEET IS CURRENTLY ON THE THAMES.



THEY CAN EFFECTIVELY SAIL TO LONDON UNHINDERED, YOUR MAJESTY.

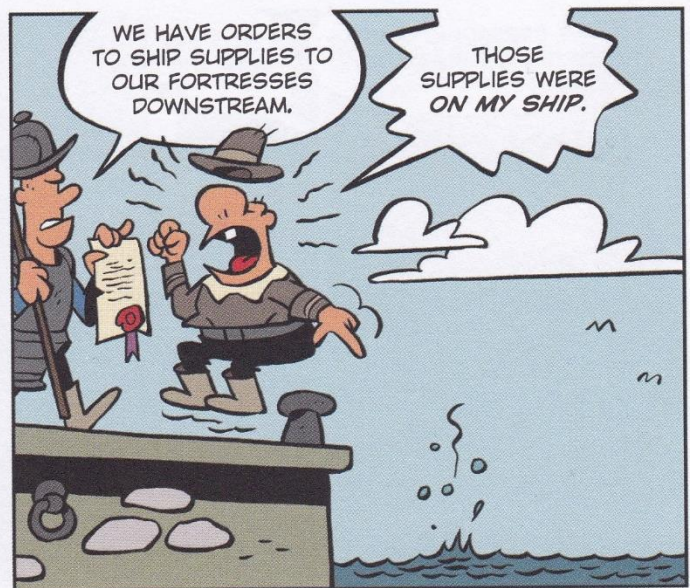
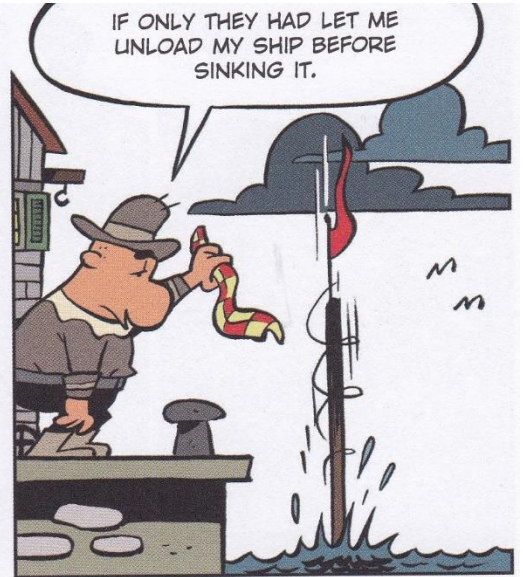
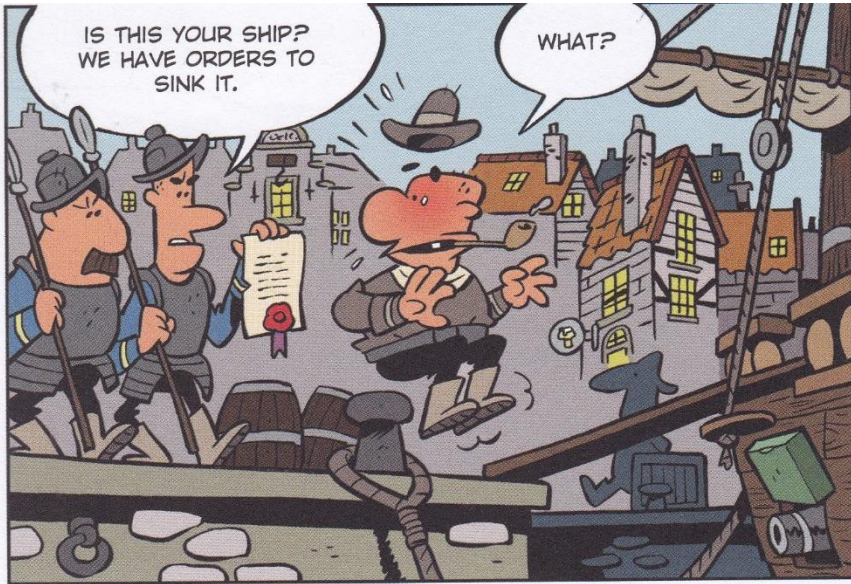
THERE IS NOTHING WE CAN DO.



YES THERE IS! WE CAN SINK A NUMBER OF OUR OWN SHIPS AND BLOCK THE THAMES AT GRAVESEND.

DON'T YOU HAVE MERCHANT SHIPS THERE?

UH...



Wordt vervolgd.....

Hoe een MK Noodmaatregel Stuurmachines een Off. v.

d. Wacht op de brug over de roeie hielp

Als Chef voorstuwing op Hr.Ms. de Ruyter initieerde en begeleide ik de MK Noodmaatregelen met de OGHT.

OGHT in de TC en de Chef Voorstuwing in een van de machinekamer complexen om onheil te stichten.

Zo ook op een dag dat er Stuurmachine Noodmaatregelen uitgevoerd moesten worden.

De TC hing er maar weer een beetje bij voor het commando want de andere oefeningen in hun straatje waren natuurlijk oneindig veel belangrijker en ze hadden dan liever geen last van de TD . Het was dus wachten en wachten en wachten op toestemming om te mogen beginnen.

Ik zon op een lichte wraak en besloot de oefening enig pit en sensatie te geven op een manier die de brug nooit meer zou vergeten en die de Commando Centrale enigszins zou verbijsteren.

Ik ging op dek staan en verkende de omgeving tot de horizon rondom het schip.

Geen schip te zien, zelfs geen roeiboort. Ik hoor via de TC dat ik mag beginnen en ik huppel omlaag naar de Stuurmachine kamer.

Vraag aan de brug voordat ik ook maar wat ga doen of alles rondom clear is en of er geen schepen in de buurt zijn. Ja alles clear, u kunt beginnen.

Ik wacht tot het schip een stevige vaart loopt en BB of SB aan boord zou liggen want ze waren in de laatste fase van hun oefeningen.

BB aan boord .. HEBBEN DIE KIP en ik flikker de hele stuurmachine groep af, en daar ging het spektakel aan de gang. Als een drol in de pot draaide Hr.Ms. de Ruyter zijn rondjes in de kalme zee.

Even later komen er 2 man vanuit de Commando Centrale aan denderen en kijken wat er aan de hand is. Nou Stuurmachines staan elektrisch uit dus ga maar over op hand mechanisch.

Eeeeehhhh krab krab hoe gaat dit ook al weer. Weten jullie het niet jongens Eeeeehhhh nee niet echt majoor

Nou dan zal ik jullie er doorheen praten en ik begin in een rustig tempo te vertellen hoe ze over moeten gaan op hand hydraulisch sturen

Nu is het zo dat deze maatregel altijd bij de TD hoorden en dat dan twee TDérs van de TC kwamen om het probleem op te lossen MAAR er was besloten dat nu de C.C. dit zou doen.

Aye Aye begrepen over en uit,.. en altijd liep dit moeizaam zoals nu dus ook weer.

En de Hr.Ms. maar rondjes draaien. Komt een van de jongens naar mij toe en zegt de Officier van de Wacht wil u spreken. Geef de hoorn maar hier. Waar ik GVD mee bezig was en hij zou mij HOOGSTPERSONLIJK OP RAPPORT GOOIEN. IK zeg doodkalm "dat is begrepen Officier van de Wacht" en ga rustig door met hand hydraulisch sturen en laat vragen welke stand ze de roerbladen willen laten innemen 0 graden. Aye pompen maar jongens ze moeten beide op nul nou dat was effe een aantal minuten pompen en beetje bij beetje kwamen de beide roerbladen op NUL graden te staan. Rechthout zoals tie gaat.

Brug welke koers wilt u varen--- mompelpompel --- Ja Aye ---- maar er wordt per 5 graden verpompt dus niet in een keer voor elkaar te krijgen.

Oke brug probleem verholpen we kunnen weer over op lokaal elektrisch sturen en daar krijgt U hem. Einde oefening en Hr,Ms. in hoge vaart het verband inhalen.

Ik terug naar de TC en daar staat de OGHTD mij al grijzend op te wachten. Majoor maakt u zich maar geen zorgen hoor..... Doe ik ook niet meneer want een noodsituatie kan in alle omstandigheden plaats vinden en niet op het moment dat de brug of C. C. het uit komt.



De HTD had ondertussen een praatje gemaakt met de dienstdoende Officier van de Wacht op de brug en plotseling was zijn behoefte van op rapport slingeren over. Hij had de boodschap begrepen.

Kijk dat zet zoden aan de dijk als een Overste achter je staat en de OGHTD toch wel want die was van A tot Z toehoorder geweest van wat er gebeurde.

Ik zeg zo tussen neus en lippen voor Waarom ging hij niet over op koerverandering door de schroefassen verschillende toerental te laten maken ?? Ja dat was een goeie, dat zouden ze nog even vragen. Antwoord heb ik niet mogen vernemen.

J. K. K.

Jan Kaauw

De Legende van Waringa

Welke bewoner van Indië kent de Waringinboom niet, wie heeft niet wel eens vol bewondering stilgestaan voor zulk een statigen, sierlijken reus. Geen wonder, dat de gevoelige Javanen hem heilig verklaard hebben, en er allerlei verhalen van vertellen.

De volgende legende over het ontstaan van dezen boom, vertelde mij een oud inlandsch vrouwtje, met eerbiedig gedempte stem. Een enkele keer als het heel stil is, als de avond valt, of vroeg in den ochtend, of wanneer de maan bijzonder helder schijnt, zien de menschen wel eens vaag een wezen tusschen de takken ; lange donkere lokken fladderen, een mooi nieuwsgierig gezichtje kijkt verlangend naar beneden, naar de kinderen die spelen aan den kant van den weg, de kleine draagbare warongs, die daar even worden neergezet.

Dat is Waringa, de geest die woont in deze boomen, en dit is haar geschiedenis.

In Midden- Java woonde tempo - doeloe een machtig vorst in een prachtige kraton, aan een groote rivier.

Hij had maar één kind, een dochter, die hij boven alles liefhad

Een schitterende toekomst droomde hij voor haar, een huwelijk met een machtigen koning,

die haar alles zou kunnen geven wat zij begeerde. Maar de prinses zelf voelde niets voor zulk een



Zien de menschen een wezen tusschen de takken, lange donkere lokken, een mooi nieuwsgierig gezichtje

huwelijk, liever dwaalde zij door de uitgestrekte paleistuinen, en zat urenlang aan den oever van de rivier, kijkend naar het voorbij stroomende water. Daar zag de riviergod het mooie prinsesje en kreeg haar lief; hij veroorzaakte een groote bandjir, en vertoonde zich aan haar in al zijn macht en schoonheid, zoodat zij hem niet kon weerstaan, en hem volgde naar zijn woning. De menschen dachten, dat zij door het water medegesleurd en verdrongen was; aan den rivierkant vonden zij haar zijden slendang in een struik hangen en brachten die aan den vorst, die losbarstte in gejammer om zijn lief, mooi, verloren dochttertje.

Drie jaar bleef het prinsesje bij haar geheimzinnigen echtgenoot, toen werd haar verlangen naar haar vader, naar de menschen haar te machtig. Eerst wilde de riviergeest niets hooren van haar terugkeer, hij wist dat dit een afscheid voor altijd zou beteekenen, en bovenal wilde hij hun dochttertje niet aan de menschen afstaan. Maar toen de prinses begon te kwijnen van heimwee gaf hij eindelijk zijn toestemming, bedong alleen dat de prinses het kind zou vertellen wie haar vader was, zoodra zij oud genoeg zou zijn om dit te begrijpen, en haar te zeggen, dat hij dadelijk zou komen om zijn kind te helpen, zoodra zij hem op een bepaalde wijze aanriep. Want daar de kleine Waringa slechts half menschelijk was, en voor de andere helft geest, kon haar vader haar bereiken, zelfs onder de menschen, terwijl dit met haar moeder onmogelijk zou zijn. Hoe groot was de blijdschap van den vorst toen hij plotseling zijn reeds lang doodgewaande dochter levend en gezond voor zich zag, met een mooi klein kindje aan de hand; sprakeloos van verbazing luisterde hij naar het verhaal van haar wonderlijk huwelijk, van het rijk van haar geest-echtgenoot onder het water van de rivier.

De oude

vertrekken van de prinses werden haastig in orde gemaakt, daar bleef zij wonen en wijdde haar leven aan de opvoeding van de kleine Waringa. Met stillen weemoed dacht zij dikwijls terug aan haar vriendelijken gemaal, maar troostte zich dan met de gedachte, dat zij door haar offer haar kleine dochttertje een menschelijk bestaan had verzekerd. Zoo groeide Waringa op tot een mooi meisje, iedereen die haar zag verwonderde zich over haar vreemde, frêle schoonheid; de oude vorst haalde zijn vergeten, begraven droomen weer op. Voor Waringa zou hij verwezenlijken wat zijn eigen dochter versmaad had. Helaas viel zijn keus eindelijk op den koning van een naburig land, machtig en rijk, ja dat was hij, maar oud en leelijk, en daarbij heftig en wreed van aard. De arme kleine Waringa schrok hevig toen zij haar aanstaanden echtgenoot zag, hij geleet in 't geheel niet op den held waarover zij gedroomd had; door de verhalen die haar oude meid haar 's avonds vertelde, had zij den indruk gekregen dat alle prinsesjongen en mooi en buitengewoon aantrekkelijk waren. En nu, dezen man! Zij huiverde er van. Hartstochtelijk beklagde zij zich bij haar moeder, maar deze raadde haar onderdanigheid en onderwerping aan, zij wilde niet dat haar oude vader door zijn kleinkind een even groote teleurstelling zou krijgen als door haar zelf. De dag van de bruiloft naderde al meer en meer, de koninklijke bruidegom overlaadde zijn mooi bruidje met kostbare geschenken, die zij niet wilde aanraken, en betuigingen van genegenheid waarvan zij rilde. Eindelijk kwam de laatste avond dat zij thuis zou zijn bij haar moeder en haar vriendelijken grootvader, die slechts op dit ééne punt onverbiddelijk was, haar huwelijk met den ouden koning. Radeloos dwaalde het arme prinsesje door de vrouwenvertrekken ~ had niemand medelijden met haar, kon dan niemand haar helpen? Ten slotte kwam zij bij het kamertje waar haar oude, halfblinde kindermeid woonde, en viel snikkend op de bales-bales neer.

Stil

luisterde het oudje naar de afgebroken klachten, streelde met de bruine gerimpelde hand over het glanzend zwarte haar, en staarde voor zich uit met haar halfverduisterde oogen. Zou zij „Ik kan niet, ik kan niet met dien akeligen man trouwen“, kreunde het meisje, „ik sterf liever. Vannacht wil ik mij ophangen met mijn zijden slendang, dan ben ik ineens van alle ellende af...“ „Nee kind, dat nooit“, fluisterde de oude. „Vlucht dan liever naar de rivier, naar je vader. Hij beloofde immers te komen en je te helpen wanneer je hem riep.“ Opgelucht ging de prinses overeind zitten, dat zij daar ook niet eerder aan gedacht had! In alle stilte werden de voorbereidselen gemaakt; na de

verdwijning van haar moeder vroeger, waren de wachten verdubbeld, alle uitgangen scherper bewaakt.



De Waringinboom (Ficus Benjamina) een der indrukwekkendste en sierlijkste boomsoorten in de tropische gewesten. De enorme ouderdom van deze waardige reuzen, die door de inlanders als heilig beschouwd worden, is inderdaad Legendarisch.

Midden in den nacht kwamen twee vrouwen bij de tuinpoort, de oude meid en een jonge, gesluierde vrouw. „Dit is mijn nichtje,” zeide het oudje tot den schildwacht, „zij is mij komen halen omdat mijn dochter in de kampong zwaar ziek is!” De wacht wist dat de oude zeer bevoorrecht was, en ten allen tijde vrijen toegang had tot alle deelen van de vrouwenvertrekken, dat zij mocht komen en gaan naar eigen verkiezing; hij ging dus opzij en liet de vrouwen door. Maar toen zij pas eenige meters verder waren, woei de nachtwind den sluier van het „nichtje” op, en de deurwachter meende te zien dat zij kostbare sieraden droeg, zooals kampongvrouwen nooit bezitten. Ongerust ging hij naar het hoofd van de wacht en vertelde hem wat hij meende gezien te hebben. Een onderzoek werd ingesteld, ~ de vertrekken van prinses Waringa waren leeg.

De oude vorst was woedend toen hij hoorde dat de prinses gevlucht was. Hij beval dat een troep soldaten de vluchtelingen onmiddellijk moest nazetten, hij zelf zou volgen in zijn tandoe. De vluchtende vrouwen haastten zich zooveel zij konden, de rivier was al vlakbij, toen de prinses omkijkend zag dat zij vervolgd werden. Angstig en wanhopig bleef zij staan en strekte de armen uit naar het water, dat als zilver in het maanlicht glinsterde. „Vader,” riep zij, „help Uw kind, vader!” En maakte het afgesproken teeken. Toen zagen de verschrikte soldaten dat het water in de rivier plotseling rees en over den oever vloeide waar zij stonden; een donkere wolk verduisterde het maanlicht, en toen zij eindelijk weer konden en durfden kijken, zagen zij dat de vrouwen verdwenen waren. Waar zij nog een oogenblik geleden gestaan hadden, stond nu een enorme boom, van een soort als zij nooit tevoren gezien hadden. Dat was het toevluchtsoord dat de

watergeest gemaakt had voor zijn dochter en haar oude dienaressen, die verkozen had met haar meesteres mede te gaan. Toen de oude vorst in zijn draagstoel aankwam, en hoorde en zag wat er gebeurd was, boog hij nederig het hoofd, ~ welk mensch kan tegen geesten strijden ~ en gaf bevel, dat deze boom, die vanaf dat oogenblik Waringin heet, voor iedereen heilig zou zijn. Nooit is Waringa onder de menschen teruggekomen; heel enkelen zien soms vluchtig haar gelaat tusschen de bladeren, of den vagen vorm van een meisje op een grooten tak. Half verlangt zij terug te gaan naar de menschen, onder wie zij eenige jaren woonde, maar nooit genoeg om de veilige schuilplaats, die haar vader voor haar schiep, geheel te verlaten.

Bron: Actueel Wereldnieuws 24-01-1931

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 10)

Fregatten



Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau

Hr. Ms. MARNIX (F 801)

Dit embleem en devies zijn, ontleend aan het familiewapen van Marnix, Heer van St. Aldegonde. Het wapen is o.a. te vinden op de graftombe van Elisabeth van Marnix, een dochter van Philips van Marnix, in de Oude Kerk te Delft. Vertaling embleemspreuk: „Ik rust niet”.

FREGAT. — Standaard waterverplaatsing 1.350 ton; max. snelheid 31 mijl; grootste lengte 98,5 meter; grootste breedte 10.1 meter; gemiddelde diepgang 3.4 meter; machine vermogen 34.000 apk; bemanning 201 koppen.

Bewapening: 2 kanons van 10,5 cm; 6 mitrailleurs van 20 mm.



Hr. Ms. Marnix

Dit schip werd eind 1947 door de Koninklijke Marine in Engeland aangekocht, nadat deze jager, grotendeels met een Poolse bemanning, gedurende de oorlog een bijzonder eervolle staat van dienst achter de rug had.

Na allereerst bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij in groot onderhoud te zijn geweest, werd op 16 Januari 1950 Hr. Ms. Marnix voor het eerst bij de Koninklijke Marine in dienst gesteld.

Aanvankelijk was zij opleidingsschip, later torpedobootjager. Als OB-schip maakte de „Marnix” vele oefeningen mee, o.m. ingedeeld bij smaldeel V.

Genoemd naar Philips van Marnix, Heer van St. Aldegonde (1538—1598), een zeer begaafd man en een trouwe aanhanger van Willem de Zwijger. Naast staatsman en rechtsgeleerde, ook een ervaren theologant en groot taalkundige. Hem komen de „oudste rechten” toe als dichter van ons volkslied; reeds in een geschrift van 1602 wordt hij als auteur hiervan genoemd.

In dienst gesteld: 16 Januari 1950 (ex HMS Garland).

Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau

Dit sloopembleem is ontleend aan het geslachtswapen van Johan Maurits, Graaf Dan Nassau-Siegen (1604—1679).

In de nok van de voorgevel van het Mauritshuis in Den Haag, dat thans, als waardige nagedachtenis aan Johan Maurits, een der fraaiste schilderij-musea van Nederland is, treft men heden ten dage nog een gekleurde afbeelding van zijn wapen aan.



Hr. Ms. Johan van Nassau

FREGAT. — Standaard waterverplaatsing 1.400 ton; max. snelheid 20 mijl; grootste lengte 91.9 meter; grootste breedte 11.2 meter; gemiddelde diepgang 4,3 meter; machine vermogen 5.500 apk; bemanning 183 koppen.

Bewapening: 2 kanons van 10,5 cm, 2 mitrailleurs van 40 mm; 5 mitrailleurs van 20 mm.

Werd in Augustus 1943 ingedeeld bij de 4th Escort Group en verrichtte escortdiensten op de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Nam in September 1943 o.m. deel aan de jacht op het Spaanse s.s. „Habana” op de Zuid-Atlantische Oceaan en slaagde erin dit schip op te sporen. Arriveerde op 12 December 1945 voor de eerste maal in Nederland, waar het enige maanden dienst deed als visserij-inspectievaartuig.

Maakte van Januari 1950 tot begin Mei de reis met het smaldeel Nederlandse Antillen naar de West, om daarna aan diverse geallieerde oefeningen deel te nemen. Nam deel aan de maritieme acties der Verenigde Naties in de Koreaanse wateren vanaf 18 Januari 1953 tot en met 5 November van dat zelfde jaar. Verblijft sinds 17 Maart '55 voor een torn in Nederl. Nieuw Guinea.

Genoemd naar Johan Maurits, graaf van Nassau Siegen. Johan Maurits was geen zeeman, maar een bekwaam en deskundig krijgsman en staatsman, die de republiek gedurende vele jaren, zowel in Europa als overzee, in belangrijke en verantwoordelijke functies diende.

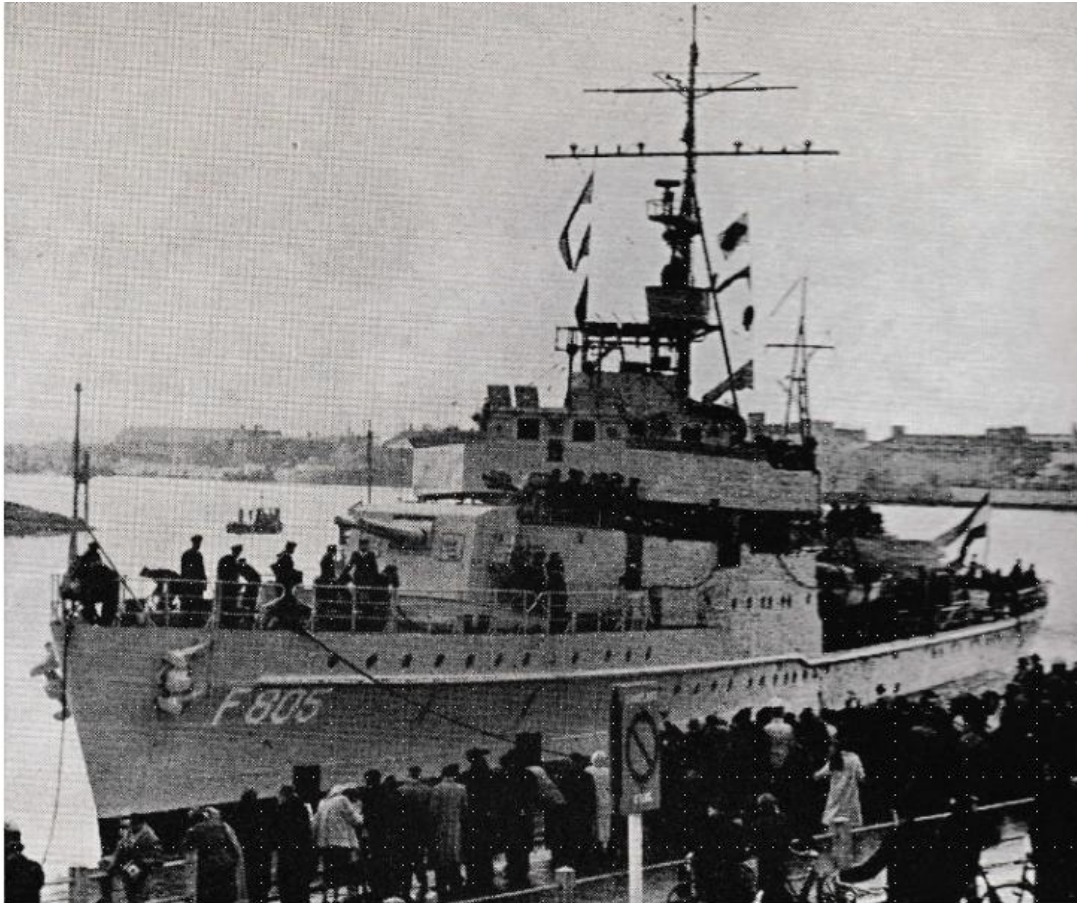
In de geschiedenis is hij vooral bekend als Johan Maurits de Braziliaan, de kundige en voortvarende gouverneur van de West-Indische Compagnie in Brazilië.

Het trotse devies „Qua patet orbis” — zo wijd de wereld strekt — dat thans wordt gevoerd als embleemspreuk van het Korps Mariniers, kon hij met recht zijn lijfspreuk noemen.

In dienst gesteld: 25 Juni 1943 (ex HMS Ribble).

Hr. Ms. VAN SPEYK (F 805)

Daar nasporing naar een familiewapen van Van Speyk geen resultaten opleverde, is een sloopembleem ontworpen, geïnspireerd en gebaseerd op zijn roemruchte daad van zelfopoffering en vaderlandsliefde. Het embleem stelt voor Hr. Ms. Kanonneerboot No. 2, over welk schip de luitenant ter zee der 2e klasse Van Speyk het bevel voerde, op het moment dat hij dit schip met vriend en vijand in de lucht liet vliegen, liever dan dat hij zich overgaf.



Hr. Ms. Van Speyk

FREGAT. — Standaard waterverplaatsing 1.381 ton; max. snelheid 17,5 mijl; grootste lengte 77,9 meter; grootste breedte 10,5 meter; gemiddelde diepgang 3,4 meter; machine vermogen 5.252 apk; bemanning 156 koppen.

Bewapening: 4 kanons van 12 cm; 2 mitrailleurs van 40 mm; 4 mitrailleurs van 20 mm.

Behoorde tot een serie kanonneerboten waarvan er in totaal zeven zouden worden gebouwd, doch waarvan er tot Mei 1940 nog pas drie waren besteld. Deze stonden toen nog op stapel, maar de bouw verkeerde nog in beginstadium en zij vielen in handen van de Duitse bezetter.

Nadat de z.g. „K 3” na de oorlog was teruggevonden en op de Rijkswerf te Willemsoord was hersteld, werd dit schip op 18 Juni 1946 als Hr. Ms. Van Speyk in dienst gesteld.

Vertrok diverse malen naar de Nederlandse Antillen en verbleef aldaar geduren verschillende perioden als „stationsschip”. Momenteel is Hr. Ms. VanSpeyk wederom in de West sinds 9 Juli 1956.

Genoemd naar de luitenant ter zee tweede klasse Jan Carel Josephus van Speyk die op 5 Februari 1831 als commandant van Hr. Ms. Kanonneerboot No. 2 bij de blokkade van Antwerpen,

toen zijn schip door een grote menigte woedende Belgen werd besprongen, de lont in het kruit wierp en met zijn schip in de lucht vloog.

In dienst gesteld: 18 Juni 1946.

Hr. Ms. VAN AMSTEL (F 806)

Dit embleem bestaat uit het wapen van de uit de vaderlandse geschiedenis bekende familie van Amstel. Op het grafmonument van Jan van Amstel (1618-1669) in de Oude Kerk te Schijndel vindt men ditzelfde wapen terug.



Hr. Ms. Van Amstel

FREGAT. — Standaard waterverplaatsing 1.250 ton: max. snelheid 19 mijl, grootste lengte 93,3 meter; grootste breedte 11.2 meter; gemiddelde diepte 3,3 meter; machinevermogen 6.000 apk; bemanning 209 koppen.

Bewapening: 3 kanons van 7,6 cm; 6 mitrailleurs van 40 mm; 18 mitrailleurs van 20 mm.

Het fregat „Van Amstel” is de eerste van een serie van zes “destroyer-escorts” welke in 1950 van de Amerikaanse marine werden overgenomen. Op 2 augustus van dat jaar kwam het schip in Den Helder aan. Was sedertdien ingedeeld bij smaldeel V en nam aan vele belangrijke oefeningen deel.

Genoemd naar Jan van Amstel, die als kapitein ter Admiraliteit van Amsterdam, zich onderscheidde in de strijd tegen de Zweden in 1659 bij de verovering van het eiland Funen. In de tweede Engelse Zeeoorlog behoedde hij bij de terugtocht na de slag bij Lowestof in Juni 1665 onze vloot voor grotere verliezen. Hij wist zich verder te onderscheiden in de Vierdaagse en Tweedaagse zeeslagen in 1666 en nam onder admiraal de Ruyter deel aan de tocht naar Chatham in 1667.

In dienst gesteld: 1 Juni 1950 (ex USS Rinehart).

Hr. Ms. DE BITTER (F 807)

Dit embleem is ontleend aan het wapen van Herman de Bitter, de zoon van commandeur Pieter de Bitter. Hoewel niet met zekerheid bekend, is aan te nemen dat Pieter de Bitter hetzelfde wapen heeft gevoerd.



Hr. Ms. de Bitter

FREGAT. — Zusterschip van Hr. Ms. Van Amstel, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Ook het fregat Hr. Ms. De Bitter kwam op 2 Augustus 1950 vanuit Amerika in Den Helder aan. Fungeerde tot eind 1950 als volgboot van Hr. Ms. Vliegkampschip Karei Doorman en nam als zodanig aan diverse oefeningen deel. Was van October 1952 tot Mei 1954 ingedeeld bij smaldeel V.

Genoemd naar Commandeur Pieter de Bitter, die tijdens de eerste Engelse oorlog, toen zijn schip was ingedeeld bij het Eskader dat onder bevel stond van admiraal de Ruyter, zich tijdens de slag bij Terheide bijzonder wist te onderscheiden. Na vele jaren in de Oost te zijn geweest, waarbij hij o.m. in 1656 deelnam aan de verovering van Colombo, keerde hij in 1663 als commandeur van de retourvloot naar Nederland terug. In Kaap de Goede Hoop kreeg hij opdracht om deze kostbare

vloot om de Noord naar Nederland te brengen. Hoewel er 60 Britse oorlogsschepen op hem loerden, bracht hij zijn 12 schepen behouden de Noorse haven Bergen binnen. Hij stierf in 1665. In dienst gesteld: 1 Juni 1950 (ex USS Burrows).

Hr. Ms. VAN EWIJCK (F 808)

Dit embleem is ontleend aan het wapen van de Utrechtse familie van Ewijck, waartoe Willem van Ewijck (1645—1686) behoorde.



Hr. Ms. Van Ewijck

FREGAT. — Zusterschip van Hr. Ms. Van Amstel, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Na op 23 October 1950 van de Amerikaanse marine te zijn overgenomen, kwam Hr. Ms. Van Ewijck op 21 December van dat jaar in Nederland aan. Was gedurende enige maanden in 1951, zo ook gedurende 1955 en begin 1956, ingedeeld bij smaldeel V.

De naamgever van dit schip, Willem van Ewijck, streed onder kapitein van Meeuwen in de slag bij Solebay in 1672. Als commandeur van het fregat „Edam” nam hij deel aan de expeditie naar de Theems in Mei 1673.

Hij streed verder in het smaldeel van Admiraal de Ruyter in de zeeslagen op de vlakte van Schooneveld en bij Kijkduin in Juni en Augustus 1673.

In 1674 zeilde hij met de Ruyter naar West-Indië.

Op 7 Mei 1686 sneuvelde Van Ewijck bij Lagos als kapitein van de convooier „Cornelia”, nadat hij aanvankelijk een aanval van een Frans oorlogsschip met 62 stukken met succes had afgeslagen. In dienst gesteld: 23 October 1950 (ex USS Gustafson).

Hr. Ms. DUBOIS (F 809)

Dit embleem is ontleend aan het wapen van de Schiedamse familie Dubois, waartoe Eland Dubois, kapitein ter admiraliteit van de Maze en naamgever van dit schip behoorde.



Hr. Ms. Dubois

FREGAT. — Zusterschip van Hr. Ms. Van Amstel, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Het fregat Hr. Ms. Dubois kwam op 21 december 1950 vanuit Amerika in Den Helder aan. Het werd medio April 1951 ingedeeld bij smaldeel V en nam als zodanig aan vele oefeningen deel.

In de periode vanaf 7 November 1953 tot 7 September 1954 verbleef het schip in de Koreaanse wateren tot deelname aan de maritieme acties der Verenigde Naties.

Genoemd naar Eland Dubois, kapitein ter Admiraliteit van de Maze (1642—1676). Hij vocht mee in de Vierdaagse Zeeslag, als commandant van het schip „de Utrecht”, en in de slag bij Schooneveld in 1666. Ook aan de tocht naar Chatham in 1667 nam hij deel. In 1672 verloor hij in een zeegevecht zijn linkerhand.

Hij was een zeer goed vriend van admiraal de Ruyter.

In dienst gesteld: 23 October 1950 (ex USS O'Neill).

Bron: 1957



In Messina vond marinezoon René Bolhuis innerlijke rust



Tekst André Twigt

Foto Mark van Stokkom (Studio 38c) en archief René Bolhuis

Kapitein-luitenant ter zee Jacob Bolhuis stierf op 17 november 1966. De eerste officier werd op het voordek van Hr.Ms. kruiser De Zeven Provinciën door een golf gegrepen, die hem tegen het boordgeschut smeed. De dood van zijn vader en alles wat daarna gebeurde, greep zoon René zo aan dat het zijn leven heeft getekend. In zijn zoektocht naar meer innerlijke rust volgde een bezoek aan het Italiaanse Messina. De haven waar het lichaam van zijn vader 56 jaar geleden aan land werd gebracht, bleek voor René de plek waar zijn vastgelopen rouwproces eindelijk in beweging kwam.

Het zwaar weer op die 17e november eiste ook het leven van chef d'equipage opperschipper Klaas Flens. Hij sloeg overboord en bleek overleden toen hij kort daarna werd opgepikt door de kruiser Hr.Ms. De Ruyter. Varend langs de Siciliaanse kust gingen op De Zeven Provinciën in totaal 4 man het voordek op. De berging van het stuurboordanker gaf problemen en controle was vereist. De kwartiermeesters Leen Oosterom en Pieter Stupers overleefden het ongeval, maar ze liepen zware verwondingen op.

Foto van de 4 collega's die bij het incident betrokken waren. Van links naar rechts: (boven) KLTZ Bolhuis en opperschipper Klaas Flens en (onder) de kwartiermeesters Pieter Stupers en Leen Oosterom.



René herinnert zich nog als de dag van gisteren dat er een man in marine-uniform aan de deur kwam.

'is hij dood ?

René herinnert het zich als de dag van gisteren. In zijn ouderlijk huis aan de Nassaukade in Voorschoten zat hij tussen de middag met moeder een boterham te eten. Tot een man in marine-uniform bij de voordeur stond.

De kist met opperschipper Flens wordt in de haven van Messina van boord gedragen. De kist met KLTZ Bolhuis staat links dan al opgesteld.

René zag hem en moeder ook. In een oogwenk had ze door wat er speelde. Ze stond met een ruk op en holde naar de voordeur. 'Is hij dood!?',

schreeuwde ze. De vlootpredikant knikte, waarna ze bewusteloos op de grond viel. "Samen hebben we moeder naar binnen gebracht en op de bank gelegd. Later kwam ze bij."



De lichte kruiser Hr.Ms. De Zeven Provinciën loopt de haven van Messina binnen.

Ze bleef maar treuren

Nog vele keren zouden mannen met strepen op de mouwen op de stoep staan. Moeder ging dan met hen apart zitten. Na afloop was

ze vaak heel verdrietig. De toen 10-jarige René werd bij die gelegenheden door een buurvrouw onder de arm genomen. Toch bracht de hele toestand emoties teweeg waaraan een kind eigenlijk niet blootgesteld mag worden. De plotselinge dood van zijn vader en alles wat daarbij speelde...

Het ontroostbare verdriet van moeder... Zonder het te beseffen, laadde René in een reeks van jaren een deel van moeders verdriet op zijn schouders.

Om hulp vragen deed hij niet

Rond zijn 28e werd het René allemaal teveel. Hij raakte overspannen, kreeg psychische en lichamelijke klachten en stopte van de ene op de andere dag met zijn baan als wijkverpleger. Het vak waarmee hij zich altijd zo verbonden voelde. Om hulp vragen kwam niet bij hem op. 2 jaar was hij uit de roulatie tot hij weer opkrabbelde en besloot te gaan studeren aan de Universiteit voor Humanistiek in Utrecht. Deze opleiding houdt zich bezig met de aard van het menselijke zijn. Na 2 jaar hield René het echter voor gezien en begon hij als coördinator in het diaconaal vakantiewerk voor mensen met een lichamelijke handicap.



Pas veel later realiseerde René zich dat de dood van zijn vader bij hem een trauma had veroorzaakt.

Alles kwam voorbij

Pas jaren later realiseerde René zich dat de dood van zijn vader bij hem een trauma had veroorzaakt, dat zijn rouwproces bemoeilijkte. Dat gebeurde toen hij psychosociale hulpverlening studeerde en tijdens intercollegiale therapiesessies meer over zichzelf te weten kwam. Hij bleef last houden van perioden waarin zijn emoties intens opvlamden. “Op zulke momenten kwam alles voorbij: het marine-gezin en vader in het bijzonder. Hij had vaak moeite om het leven aan boord te scheiden van zijn rol thuis.”



Na jaren van tobben kwam René in contact met het Bureau Casemanagement van de KM.

Zoektocht naar meer vrede

2 jaar geleden kwam René in contact met het Bureau Casemanagement van de marine, dat zorg verleent aan mensen met psychische klachten. Onder begeleiding leerde hij meer vrede te

hebben met zijn traumatische rouw. “Wat ook hielp, was dat ik samen met mijn goede vriend Wilfred de plekken in ons leven heb bezocht. Waar we naar school gingen, onze geboorteplaats, werkplekken...; we bezochten ze stuk voor stuk en vertelden over onze herinneringen.”



Op een gegeven moment opperde Wilfred een bezoek aan Messina te brengen. Daar waar overste Bolhuis destijds aan land was gebracht. “Jij hebt daar nog werk te verzetten”, zei hij. Met instemming van Case Management zocht René voorafgaand aan zijn bezoek contact met de lokale havenautoriteiten, met de vraag of zij nog informatie hadden over het ongeval in '66 en de aan landbezorging van de slachtoffers. Voorlichter Christiana Laurà stuurde een paginagroot artikel dat destijds in de lokale krant was verschenen. Het raakte René zo dat hij Christiana wilde gaan bedanken. “Haar empathie was hartverwarmend.”

(Kranten foto toegevoegd onder dit artikel... redactie!)



Bij het verwerken van zijn emoties waren Bureau Casemanagement en voorlichter Christiana Laurà van onschatbare waarde.

“Zonder hen, nooit zo ver gekomen.”

René maakte thuis een beeldje dat een vader voorstelt die zijn jonge zoon vasthoudt. Aan de voet van het beeldje bevestigde hij een koperen plaatje met uitleg in het Italiaans. Christiana Laurà



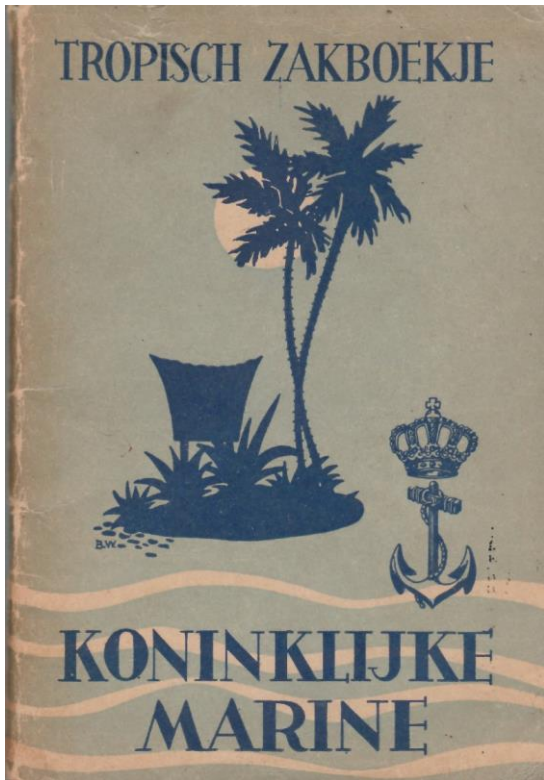
regelde een ontvangst op het havenkantoor, waar René het beeldje kon aanbieden aan de directie. Vervolgens was er een officieel moment aan de waterkant. Naast een vertegenwoordiger van de Italiaanse marine en een journalist stonden diverse autoriteiten van het havenbedrijf en de Italiaanse kustwacht op de kade. In de lucht maakte een marine-helikopter een fly-by, waarna René een tekst voorlas.

Die droeg hij op aan zijn vader, maar ook aan de andere slachtoffers, hun naasten en de bemanning. “De ceremonie gaf mij veel troost en voldoening.

René boetseerde een beeldje dat een plaatsje heeft gevonden in het kantoor van de havenautoriteit van Messina.

En de inzet van het Bureau Casemanagement en Christiana Laurà bleken daarbij van onschatbare waarde. Zonder hen was ik nooit zover gekomen.”





II. HET EEN EN ANDER OVER ONGANG MET INDONESIËRS

Inleiding.

Als wij, opgeroepen om ons vaderland te dienen, van her en der in de kazerne zijn aangekomen, weten wij, dat we enige tijd zullen moeten samenleven en lief en leed met elkaar delen.

Dan zullen we ook spoedig bemerken, dat er onder ons — al bewonen wij hetzelfde land en behoren wij tot één volk — veel verschil van uiterlijk en innerlijk bestaat. Zie maar eens rond in de cantine. Die blonde, stoere kerels, die daar rustig bij de toonbank staan en wat stug doen, zijn Friezen. Dat hoor je ook aan hun taal. Ginds zitten onder het genot van een glaasje bier enige bruinogige Limburgers levendig en opgewekt met elkaar te praten. Daar nog een gezellig troepje! Een toffe, vlotte Rotterdammer is aan het moppen tappen. En het gaat 'm zo goed af, dat zijn toehoorders het soms uitgrinniken van

de pret.

Er bevindt zich een vierkante, wat ineengedrongen Zeeuw tussen, van wie je zou zweren, dat hij kersvers uit het land van de citroenen hier is overgekomen, zo'n donker uiterlijk heeft hij. Je ontdekt jongens uit het hartje van Mokum, maar ook uit de Betuwe en van het Groninger platteland. Ondanks al die verschillen behoren wij toch te leren ons aan elkaar aan te passen en prettig met elkaar om te gaan.

Wanneer wij straks in Indië voet aan wal hebben gezet staan wij voor hetzelfde geval tegenover de bewoners dier landen. Hoe moet nu onze gedragslijn zijn t.o.v. hen, m.a.w. hoe moeten wij Nederlanders en Westerlingen met deze Oosterlingen omgaan? Nu is er in het dagelijks leven geen vak — om het zo maar eens te noemen — waarin je minder uitgestudeerd raakt, dan in het leren omgaan met je medemens. Wat dan te zeggen van het leren omgaan met zovele soorten vertegenwoordigers dier ons geheel vreemde bevolking ginds? Daarom is het voor ons jonge marinemannen, die slechts korte tijd in dat schone land zullen vertoeven, nuttig tevoren enig begrip van de geestesgesteldheid dier mensen te hebben. Laten wij beginnen met voorop te stellen, dat wij, of we Nederlanders zijn, of Chinezen, dan wel Dajaks uit de binnenlanden van Borneo, of Indianen of Negers, alle stuk voor stuk, mensen Gods zijn en daarom ook veel overeenkomst met elkaar hebben. Wij bezitten dezelfde lichamelijke eigenschappen; er bestaat grote gelijkheid tussen onze begrippen van goed en kwaad, gastvrijheid, liefde, rechtvaardigheid - enz.; wij weten ons allen gebonden aan hogere machten. Als welgezinden onder elkaar moeten wij respect en waardering tonen voor de gevoelens en zienswijze van elk medemens. De juiste toetssteen hiervoor is ons schone spreekwoord: Wat gij niet wilt, dat U geschiedt, doe dat dan ook een ander niet. Of beter nog het betrachten van de naastenliefde in de uitgebreidste zin van het woord.

Rassenwaan.

De omgang met de medemens wordt echter vaak belemmerd doordat de een — om welke reden dan ook — zich de meerdere acht van de andere en laag op hem neerziet. Zoiets kennen we reeds uit onze schooljaren. Er zijn altijd leerlingen die, omdat zij goed kunnen leren, boven hun klasgenoten uitmunten. Maar er is geen reden, omdat zij die gave bij hun geboorte hebben

meegekregen, de andere leerlingen uit de hoogte te behandelen. Dat vinden wij ongepast en zulke leerlingen gaan bij ons door als onuitstaanbaar verwaande kwasten. Maar ook komt het wel eens voor, dat stedelingen smalend praten over de „boerenpummels” van het platteland. In dezelfde geest menen veel kustbewoners in Indië dat zij hogere wezens zijn, dan die van het binnenland. Een dergelijke laakbare uiting treffen wij soms ook in de samenleving der volken aan. Wij noemen dat rassenwaan. Het is ontegenzeggelijk waar dat de gaven van hoofd en hart zowel persoonlijk als per ras ongelijk verdeeld zijn. Maar juist omdat het gaven zijn — dus geen eigen verdiensten — mogen wij er ons niet op voorstaan. Ook is het een feit, dat wat betreft het talent en de bekwaamheden om van het leven te maken wat er van te maken is op allerlei gebied, maar vooral op dat der techniek, het blanke ras tegenwoordig vooraan staat. „Tegenwoordig”, m.a.w. niet altijd zo geweest en voor verandering vatbaar. Om een juiste kijk hierop te krijgen is het even nodig de beschavingsgeschiedenis der volken na te gaan.

Wat leert deze ons?

Dat, toen de meeste volken van Europa nog als wilden in beestenvellen liepen, de Chinezen — het gele ras — al zijde konden fabriceren; de donkerkleurige Egyptenaren reeds hun Pyramides, tempels, enz., machtige, bewonderenswaardige bouwwerken, bezaten. De naam „barbaren” is van de Grieken, die daarmee volken aanduiden welke op een zeer lage trap van beschaving stonden. Natuur- of primitieve volken noemt men ze tegenwoordig. Toen de Romeinse veldheren met hun legioenen voor het eerst in onze lage landen zwierven hebben zij onze voorvaders, de Batavieren, leren kennen als woeste mensen, die zich plachten over te geven aan vechterijen, dronkenschap en dobbelarij. Zouden die generaals in hun rapporten onze voorvaders ook niet met de naam „barbaren” betiteld hebben? Zullen de blanken, die aan rassenwaan lijden, dit overwegende, nog redenen vinden laag neer te zien b.v. op een primitieve Papoea? Het volgende voorbeeld toont het tegenovergestelde geval: wijlen Dr. Adriani vertelde dat de Toradja's (bewoners van Midden- Celebes) meewarig op de Europeanen neerzien, die slecht een vogel in de boom ontdekken, geen kapmes hanteren kunnen en zich moeilijk door het terrein bewegen. De Indonesiërs plegen bij de beoordeling van het "beschaafd zijn" niet zozeer op de resultaten van verstandelijke ontwikkeling als wel op de schone uitingen van een hoogstaand karakter en zedelijk gedrag te letten. Een Javaanse karakterbeschrijving zegt, dat blauwe ogen duiden op een bedriegelijk karakter, niet voor schaamte terugdeinzend. Onafscheidelijk verbonden aan de rassenwaan van de blanken is de mening, dat de blanke huidskleur als die van het hoogste ras, de voorkeur heeft boven alle andere. Maar zoals met vele dingen, is ook hier slechts sprake van verschil in waardering. Op Java stelt de inheemse bevolking meer prijs op de lichtgele huidskleur (koelit langsap = huid als de matgele kleur van de langsapvrucht) — de kleur van de hoge adel — dan op de blanke. Toen ergens in de Molukken een blanke vrouw voor het eerst door een groep inheemse-sexe-genoten werd gezien, sprak één harer tot een ander: „Zeg buurvrouw, ik ben toch maar blij, dat ik niet zo'n griezelige lijkkleur heb als die njonja belanda”.

Ieder onzer weet dat de negers in Amerika in sommige staten een minderwaardige plaats innemen. Over de behandeling, die de Indianen eertijds hebben ondergaan, zullen we maar zwijgen. Ook is het een feit, dat de Engelsen in hun voormalige koloniën lang niet zo gemoedelijk en vriendschappelijk t.o.v. de inheemse bevolking staan, als wij t.o.v. onze gekleurde rijksgenoten. Zelfs de Voor- Indiërs van gemengd inheems en Engels bloed worden door de volbloed Engelsen beschouwd als minderwaardig. Hetzelfde deden sommige "totoks" te onzent t.a.v. de z.g. Indo-Europeanen. Doch langzamerhand werd het onbillijke ervan ingezien en meer gelet op bekwaamheid dan op afkomst. Bestaat er dan onder het Nederlandse volk geen rassenwaan? Neen, over het algemeen niet. En waar dit geconstateerd wordt, bepaalt het zich tot persoonlijke gevallen. Onder het jongere geslacht is het in elk geval niet te vinden. Zouden de bittere

ervaringen gedurende de bezettingstijd in Nederland opgedaan van de „edelgermanen” en in Indonesië van de „godenzonen” van het „Land van de rijzende zon” onze jongemannen diep geschokt en tot een juist inzicht gebracht hebben? Hoe het ook zij, hun lofwaardige houding in Indië t.o.v. de inheemse bevolking heeft — vooral gedurende de politionele actie — deze tot het besef gebracht, dat zij wel te maken heeft gekregen met blanken, maar dat deze als gewone mensen hartelijk belang stellen in het wel en wee van medemensen en slechts met eerlijke bedoelingen komen. Onze militairen voelen het a.h.w. aan, dat zij ginds een belangrijke en schone taak hebben te vervullen in de geweldige ontwakingsgeschiedenis der volken van Z.O. Azië. Ook in het Ned. Indische deel ervan beginnen de volken meer en meer hun eigenwaarde te leren kennen. Het verlangen, het verder zonder de leiding van Europese zijde te doen, groeit. De twee wereldoorlogen hebben hiertoe de schokkendste stoot gegeven. Bij een volk, dat in zo'n groei-proces verkeert, worden tevens allerlei gevoeligheden wakker. Zo heeft het woord „inlander” oorspronkelijk gebruikt voor de inheemsen in tegenstelling met de buitenlandse Europeanen en Oosterlingen, in de loop der jaren bij vele Inlanders een wrange bijmaak gekregen. Wat was toch het geval? Als er door een Inlander naar het oordeel van een bepaald type Belanda (Hollander, zoals elke Nederlander genoemd wordt) iets kroms of stotends werd gedaan, placht deze smalend op te merken: 't Is maar een Inlander! Wij kennen iets dergelijks in het verschil in betekenis, dat sommigen maken tussen de woorden Jood en Israëliet. Het ontwikkelde deel der Inlanders heeft toen (begin 1900), niet langer „maar Inlanders” willende zijn, zich een andere naam uitgezocht. Zij noemden zich „boemipoetra” (landszonen) en Indonesiërs, d.i. bewoners van Indonesië. Deze laatste naam is dus in de plaats gekomen van N.O. Indië, want ook aan het woord „Nederlands” van dit overigens louter aardrijkskundig begrip stootte men zich. Het klonk in overgevoelige oren wat „eigendom-achtig”. „Het ene land kan toch niet het andere land bezitten”, vond men. Indonesië dan wordt bewoond door Javanen, Soendanezen, Madoerezen, Minangkabauers, Bataks en nog tientallen andere bevolkingsgroepen, alle in bezit van hun eigen taal, zeden en gewoonten. Omgang met Indonesiërs is dus eigenlijk net zo'n uitgebreid begrip als omgang met Europeanen. Wat huisvest Europa niet tal van verschillende volken! Zelfs al zouden wij slechts onderscheid maken tussen de volken van W.- en die van O. Europa, dan nog weten wij, dat b.v. wij Nederlanders en Duitsers (beide W. Europeanen) elk een eigen taal, aard, enz. bezitten. In deze geest behoren wij de verhoudingen en toestanden van Indonesië te zien. Zelfs de volken in dit gebied moeten in hun onderling verkeer nog leren elkaar te begrijpen, laat staan wij Westerlingen, die ginds tegenover Oosterlingen komen te staan.

Kennis van taal, zeden en gewoonten.

Het kennen van de taal is het grootste hulpmiddel om een volk te verstaan. Maar om dit hulpmiddel bij al die volken van Indonesië toe te passen zou een onoverkomelijk experiment zijn. Gelukkig is er echter één taal, waarmede men in de gehele Archipel terecht kan, n.l. het Maleis. Wil b.v. een Javaan een gesprek voeren met een Batak, dan bedienen beide personen zich van het Maleis. Daar op de duizend Indonesiërs misschien twee of drie Nederlands hebben geleerd, behoeft men op gesprekken in onze eigen taal niet veel te rekenen. Het is dus van zeer groot belang, dat zij, die naar Indonesië gaan, enigszins op de hoogte zijn van de Maleise taal. Doordat men eertijds geen moeite daarvoor deed, veroorzaakte het vooral in de eerste jaren dikwijls misverstanden tussen de totok en hun dienstpersoneel. De eersten gaven hun orders in zo'n geradbraakt taaltje, dat de laatsten hen maar half begrepen. Wie goed de taal van een volk spreekt, kan gemakkelijker tot zijn ziel doordringen en zijn vertrouwen winnen en dientengevolge eerder wat bereiken, dan een ander die weinig of niets van de taal kent.

Het succes van ons bestuur in Indonesië is dan ook grotendeels te danken aan de talenkennis van onze bestuursambtenaren, rechters, planters enz., daarbij de zendelingen en missionarissen

niet te vergeten. Maar alleen het kennen van de taal is niet voldoende om misverstanden te voorkomen. Daarvoor is zeker ook enig begrip nodig van de zeden en gewoonten. Dit bevordert bovendien een meer vertrouwelijke omgang. Beginnende bij de primitieve volken moeten we allereerst opmerken, dat de gedragsregels voor hun leefwijze d.i. hun zeden en gewoonten òf berusten op hun geestesleven òf althans nauw daarmee samengeweven zijn. Daarom lijkt het niet onverstandig eerst te trachten enig begrip van dat geestesleven te krijgen. Zoals wij de geloofsopvatting van onze naaste plegen te ontzien, behoren wij ook de opvattingen van het geestesleven te eerbiedigen. Dat zal ons niet moeilijk vallen. Immers bij de bestudering blijkt dat veel elementen ervan niet alleen bij de primitieve volken in alle werelddelen te vinden zijn, maar zelfs nog voortleven of in de herinnering zijn gebleven bij meer ontwikkelde, die de Hindoe, de Mohammedaanse of Christelijke godsdienst aanhangen. Wanneer men ten onzent daaraan geloof hecht, noemen wij dat bijgeloof. Hoe vaag en onsamenhangend dat primitieve geestesleven ook zij, toch hebben de volkenkundigen om er een overzicht van te krijgen — gepoogd het systematisch te groeperen.

Magische krachten.

Zo kunnen we zeggen, dat volgens de mening van primitieven, de gehele natuur vol zit met magische (geheime) kracht, „mana” genoemd. Om zich sterk te maken tegen kwade invloeden van buiten behangt de primitieve neger van Afrika, de Papoea van Nw. Guinea, enz., zich met varkenstanden, verdroogde teeldelen van wilde dieren, bosjes mensenhaar, enz. Mana zetelt vooral in het bloed. Een Makassar, die een man van grote lichaamskracht had gedood, verklaarde, dat hij daarna diens bloed gedronken had om de kracht van de gedode over te nemen. Allerlei zaken worden met het bloed van offerdieren bestreken. In het hoofd zit ook geweldig veel mana, hoogstwaarschijnlijk omdat hierin de zintuigen gezeteld zijn. Men kan dan ook aannemen, dat het „koppensnellen” geschiedt niet als uiting van wreedheid, maar ten eerste om een flinke portie „mana” te verschaffen en ten tweede om het hoofd te offeren; in verband hiermede zij er op gewezen, dat de Indonesiër een klap op het hoofd als een grote belediging opvat. Op W. Seran werden de pijlen door Alfoeren vóór zij ten strijde trokken door een priester beblazen, opdat ze versterkt door zijn adem goed hun doel zouden treffen. Een Toradja-moeder (Posso, Selebes) blaast haar stervend kind in het oor, om het nog wat levenskracht toe te voeren. Speeksel, dikwijls vermengd met sirih, past men toe als obat voor zieken.

Poesaka's.

Behalve de hierboven genoemde voorwerpen, en er zijn nog vele andere die volgens de primitieve wereld magische kracht bezitten, zijn er bepaalde zaken die in het bijzonder met grote onderscheiding worden behandeld wegens de sterke krachten, die er van uitstralen n.l. de poesaka's.

Tot de poesaka's behoren de meest uiteenlopende voorwerpen, die als erfgoed worden behandeld en als heilig en gelukaanbrengend worden beschouwd. In het bijzonder de „kris poesaka”, dat zijn de van geslacht op geslacht overgedragen wapens. Men verwacht er voorspoed en gezondheid van voor alle familieleden. Het is duidelijk dat het stelen of medenemen om welke reden dan ook van dergelijke poesaka's door de eigenaars als een onoverkomelijk verlies wordt beschouwd.

Het zich toeëigenen van poesaka's is dan ook ten strengste verboden, maar bovendien in strijd met onze begrippen van eerlijk en edelmoedig optreden.

Djimat.

Een belangrijke rol speelt in dit verband de amulet of talisman (Maleis: djimat). Allerlei dingen kunnen daartoe dienen. Wanneer de primitieve mens b.v. een steentje in de maag van een dier heeft gevonden, draagt hij dit voortaan bij zich als voorbehoedmiddel tegen ziekten en ongelukken. Zo was — en is nog steeds — het geloof in onkwetsbaarheid tegen wapens van de vijand door het bij zich dragen van een djimat in Indonesië overal verbreid. Daarvan werd (en wordt) door onverantwoordelijke elementen dikwijls gebruik gemaakt, om enig doel (meestal ten eigen bate) te bereiken. Het einde van zo'n experiment is natuurlijk een mislukking. Maar dat wordt dan goed gepraat door de bewering, dat niet het middel had gefaald, maar de dragers zelf van de djimat de schuld droegen, omdat zij het daarbij in acht te nemen voorschrift niet of gebrekkig waren nagekomen. En een volgende maal probeert men het dan maar weer opnieuw. Maar komt bij ons niet hetzelfde voor in de vorm van poppetjes en dgl. in auto's en vliegtuigen welke eveneens iets bedoelen in deze geest.

Wordt vervolgd...

Drugstore

Moeizaam ploetert de tanker "GULF HOLLANDER" zich een weg door huizenhoge golven van de Noord Atlantische Oceaan.

Het is November 1961. Het schip is onderweg van Escravos (Nigeria) naar Portland Maine.

Ze zitten al tien dagen in een zware westerstorm en zijn in tien dagen 100 mijl opgeschoten, normaal doen ze daar 6 uur over. De laatste loodjes wegen in dit geval het zwaarst.

Maar het schip is "Hecht en Sterk en voldoende toegerust om te reis naar Portland te ondernemen en te volbrengen".

Deze fraaie volzin stond bij vertrek in het logboek, het staat er trouwens bij ieder vertrek in.

Al tien dagen kunnen ze op middengolf diverse Amerikaanse muziekzenders horen: WABC, WLOB en ze horen al tien dagen lang, wat er allemaal te doen is in Portland Maine.

Maar het lossen van de lading van 60.000 ton ruwe olie duurt slechts twintig uur.

Dan moeten ze weer het ruime sop kiezen, want Time is Money.

Het is drie uur 's middags, de Achtermiddagwacht.

Op de brug staan tweede stuurman de Ruiters en stuurmansleerling Arie van der Plas.

"Leerling, het begint eindelijk op te klaren" zegt de stuurman tegen Arie, die zich al tien dagen tijdens zijn wachten in hetzelfde hoekje heeft schrapgezet. "Hou je sextant standby, want er kon wel eens een zonnetje doorbreken, zodra je hem ziet, moetje hem meteen pikken.

De leerling strompelt voorzichtig naar de kaartenkamer en zet zijn sextant klaar voor gebruik.

En inderdaad, de hemel wordt lichter en zowel de stuurman als de leerling spelen het klaar, om de zon te verschalken.

Nadat Arie een half uur heeft staan cijferen, staan er twee evenwijdige lijnen in de kaart.

Ergens, op een van die lijnen bevindt het schip zich. De stuurman gaat er vanuit dat de lijn, die hij heeft geschoten de enig juiste is. Die van Arie was een aardige poging.

O Jee, daar komt die ouwe boven, normaal slaapt die om deze tijd.

"Leerling, wat is dat voor gesodemieter, twee hoogtelijnen in de kaart, die vijf mijl naast elkaar lopen?" "De positie van een schip is op die plaats, waar twee hoogte-lijnen elkaar kruisen, waar kruisen deze twee evenwijdige lijnen zich?" dondert de gezagvoerder, die bij de bemanning de bijnaam: "Walrus" heeft, want hij lijkt sprekend op kapitein Walrus uit de Heer Bommelboeken.

"Ja, maar kapitein, U slaapt 's middags altijd en ik gum die ene lijn er later altijd weer uit" stamelt de arme leerling.

"Denk, je dat ik rustig slaap, als ik weet, dat er zo'n koekebakker als jij op de brug staat?"

Hij breekt demonstratief een krijtje doormidden en stuurt Arie de brugvleugel op.

“Ga daar maar twee evenwijdige lijnen trekken en zodra ze elkaar kruisen, hoor ik het wel van je”. “Second”, vervolgt hij op normale toon tegen de tweede stuurman, ik heb net een telegram ontvangen, dat we na het lossen in Portland moeten gaan laden in La Salinas, in Venezuela.

Dat is wel andere koek dan de Perzische Golf.

Ze wisten beiden, wat dat betekent; een grote laadsteiger en zodra je de poort uit bent zijte in het dorp, dat bestaat uit een pleintje met een kerkje, twee kroegen en 3 bordelen.

De kans op druipers en erger voor de bemanning is 1 op 1.

In Escravos zijn ze ook al flink van leer getrokken, zodat de voorraad condooms, die aan boord vrij verstrekt worden tot nul gereduceerd is. In Mina Al Ahmadi heb je die dingen niet nodig.

Maar La Salinas is een heel ander verhaal.

“We moeten zelf maar tien dozijn van die dingen inslaan, dat kunnen we niet via de agent doen, want dan komt de rekening op het hoofdkantoor terecht, zie je die smoelen al voor je?”

Dat is een mooi joppie voor die eikel, die daar buiten tegen de brugvleugel gestrand is met zijn krijtjes” zegt de kapitein.

“Worden de leerlingen tegenwoordig steeds stommer, of waren wij vroeger gewoon slimmer?” vraagt hij zich af.



Praten op de valreep

verhalen van zeevarenden

Een uitgave van Alkmaar Nautiek

“Ach, kapitein, we zijn allebei vroeger ooit eens leerling geweest, we hadden het toen een stuk zwaarder, maar je moet met je tijd meegaan, tegenwoordig mogen ze officieel niet meer dan twaalf uur per dag maken, maar of ze er beter van worden weet ik niet” verzucht de tweede stuurman. Langzaam maar zeker klaart het op en na een dag varen lopen ze donderdagavond om 7 uur de haven van Portland binnen.

Nog voor ze goed en wel vastliggen, worden meteen de losslangen al aangekoppeld en begint de ladings supervisor al te schreeuwen, dat ze kunnen gaan pompen.

Maar eerst moeten er 83 afsluiters op het hele schip opgedraaid worden, terwijl de meeste matrozen zich al voor de hut van de marconist verdringen, om hun walpasje in ontvangst te kunnen nemen.

Het zijn dan ook altijd dezelfde, die al die afsluiters opendraaien: de pomp- man, de stuurman van de wacht en

uiteeraard moet de stuurmansleerling ook aanwezig zijn..

Voor de leerling is dit namelijk zeer leerzaam.

Hij heeft er die dag al twaalf uur opzitten.

Van de eerste stuurman krijgt hij te horen, dat hij tot twaalfuur aan dek moet blijven, dan zou hij de wal opkunnen, ware het niet, dat alles om twaalf uur dicht gaat.

Om zes uur staat hij weer aan dek en om negen uur moet hij de wal op om een boodschap te doen.

De volgende ochtend weet iedereen aan boord, dat hij tien dozijn kapotjes moet gaan kopen.

“Je mot zeggen, datje er eerst eentje wil uitproberen, voordat je de hele partij koopt”, adviseert de bootsman.

“Je moet om die speciale kapotjes vragen, die je na gebruik binnenste buiten kan keren, voor een tweede keer” krijgt hij van de tweede werktuigkundige te horen.

Iedereen, die zich nog aan boord bevindt, doet hem luidruchtig uitgeleide aan de gangway.

“Ik heb er 5 nodig, maar ze moeten wel KingSize zijn” schreeuwt de koksmaat hem na.

Arie had zich zoveel van zijn zeemansleven voorgesteld. Trots had hij thuis in zijn fonkelnieuwe uniform de show gestolen en de vriendinnen van zijn zuster hadden bewonderende kreetjes geslaakt, toen ze hem zo zagen poseren.

Hij kon de hele wereld aan. Maar nu loopt hij met 100 dollar op zak richting Downtown. Heel wat anders dan in dat liedje van Petula Clark.

Na een kwartier lopen komt hij in de voorstad, maar hier zijn alleen wat kleine winkeltjes.

Aha, een bar, een pilsje zal er best in fietsen. Als in een echte western gooit hij de klapdeurtjes open en op de vraag van de barkeeper antwoordt hij: "One Beer".

"Identification" gromt de norse man achter de bar. Trots laat hij hem zien, "I am Dutch" zegt hij triomfantelijk.

"No beer for you, you are under age" stelt de barman onverbiddelijk.

Dat valt Arie wel erg zwaar op de maag, maar nu hij daar toch is, vraagt hij, waar hij tien dozijn condooms kan kopen.

De duf kijkende figuren, die stilzwijgend aan de lange bar zitten te drinken worden opeens tot leven gewekt.

"Wat moet jij in heavensname met tien dozijn condooms?", vraagt een houthakkerstype met een grote baseballpet en zo'n rood geruit jack.

"You are too over aged for that" antwoordt Arie gevat.

Die houthakker begint heel langzaam zijn jasje uit te trekken, voor Arie reden, om er als een speer vandoor te gaan.

Nadat hij een paar blocks flink heeft doorgerend ziet hij geen achtervolgers en blijkt hij in de winkelstraat te zijn aangeland.

Daar ziet hij een grote drugstore.

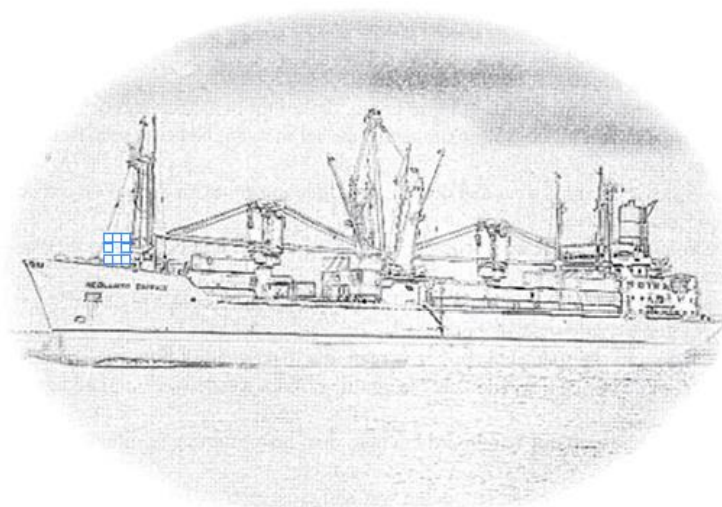
Het moet er toch van komen en schoorvoetend betreedt hij de enorme drogisterij.

Een oogverblindend mooi meisje met lang zwart haar en een glimlach, waar hij helemaal van ondersteboven is, vraagt hem, what he wants.

"You" denkt hij. maar zij is wel de laatste, aan wie hij spontaan 120 kapotjes wil bestellen.

Wel zou hij er met haar wel eentje willen uitproberen.

"Ik ben op zoek naar after shave en ik kom uit Holland en daar hebben ze alleen maar Old Spice".



De "Nedlloyd Bahrain"

Na een half uur en drie flesjes after shave rijker staat Arie weer op straat. Hij is voor het eerst in zijn leven verliefd, ze heet Maureen en ze heeft wel zin om vanavond met hem uit te gaan, maar die pokkeboot vertrekt om zes uur. Hij zou kunnen deserteren, politiek asiel kunnen aanvragen of emigreren, maar dat kan je alleen vanuit Holland doen en zou ze zo lang op hem wachten?

Verdomme, haar adres vergeten te vragen of haar telefoonnummer. Straks toch een van de flesjes after shave maar ruilen, als er nog tijd over is.

In een zijstraatje ziet hij plotseling een uithangbord: "Drugstore", zou het daar misschien lukken? Dit lijkt meer op een drogisterij, zoals hij die gewend is.

Achter de toonbank staat een stevige blonde vrouw van een jaar of 35."Tien dozijn condoms, please" zegt Arie welbewust.

"Moet ik ze inpakken, of wil je ze meteen gebruiken", vraagt ze vriendelijk. "Ik heb ze meteen nodig" antwoordt Arie.

"Zal ik dan maar wat vriendinnen opbellen, dit schijnt echt een noodgeval te zijn" roept de vrouw schaterend.

"Ik ben een Hollands scheepsofficier en ze zijn bestemd voor de bemanning" verklaart Arie eindelijk. "Zoveel heb ik niet in voorraad, maar als je even wilt wachten, bel ik een collega, die komt ze dan wel brengen.

"Okay, ik heb nog een uurtje over" zucht Arie en hij wordt uitgenodigd in de kamer, achter de winkel. Hij hoort de vrouw daar telefoneren, dat er een young handsome shipsofficer, from Holland heel sociaal voor zijn bemanning condoms wil kopen.

Er wordt hem een Budweiser aangeboden, die hij ondanks het feit, dat hij under age is niet afslaat. Een bekende stem doet hem opschrikken en jawel hoor, daar komt Maureen binnen. Van de after shave.

"Is die after shave ook voor de bemanning?" vraagt ze belangstellend.

"Nee hoor, helemaal voor mij alleen, ik zal ze bewaren voor heel speciale gelegenheden" antwoordt Arie blozend. Maureen blijkt studente te zijn, die alleen op vrijdag in die drugstore werkt. Ze komt Europa doen in de tijd, dat Arie studieverlof heeft.

Ze wisselen hun adressen uit. En Arie heeft zijn tien dozijn condoms.

HELDEN VAN WELEER

Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) deel 1



Afbeelding: [Wikipedia](#)

Begintijd

Michiel Adriaenszoon, Nederlands en misschien wel 's werelds grootste vlootvoogd aller tijden, zou als onbekend man de geschiedenis en de vergetelheid zijn ingegaan als hij er in 1652 in geslaagd was zijn voornemen de zee vaarwel te zeggen, uit te voeren.

Hij was weliswaar een uitstekend zeeman, maar zo waren er velen en die gingen allen naamloos de geschiedenis in. Het zijn de activiteiten die hij na 1652 ontplooiden die hem zijn internationale faam bezorgden.

Dat wij nochtans nog iets van hem weten uit de periode voor zijn roem als admiraal, is te danken aan zijn biograaf, dominee Gerard Brandt, die in zijn boek van

100 bladzijden slechts 20 wijdde aan de tijd voor Michiel in 1652 en nog eens 50 bladzijden aan de tijd van de Eerste Engelse Oorlog en aan de tijd voor hij in 1655 naar Amsterdam verhuisde. Enkele verwijzingen naar deze periode van zijn leven bevinden zich in het Zeeuws Maritiem MuZEEum, te Vlissingen.

De latere "Redder van het vervallen Vaderlandt, die twee grote Koninkrijken tot driemaal toe de trotse Vlagh deed strijken" was het vijfde kind van een bierdrager en poorter van Vlissingen,

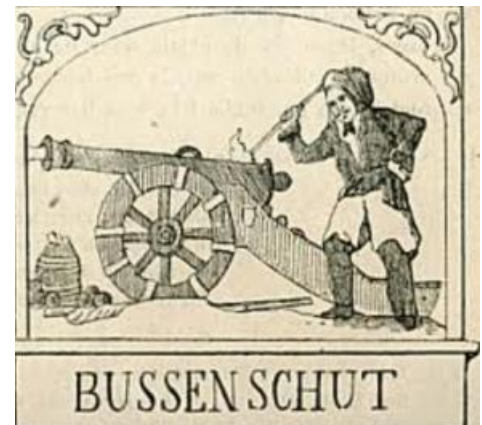
"kleyne luyden" dus. Aanvankelijk zag zijn toekomst er niet zo rooskleurig uit. Hij was een recalcitrante kwajongen. Bekend is dat hij als 10-jarige de torenspits van de kerk beklom. Zijn baldadigheid leidde ertoe, dat hij van school gestuurd werd en aan het werk moest. Het werd 'draaiersjongen' voor een weekloon van zes stuivers, in de touwslagerij van de Gebr. Lampsins. "In een blauwgeruiten kiel draaide hij aan 't grote wiel....." is historisch onjuist, aangezien dit in zijn "goeie goed" zou zijn geweest. Vraag is of hij zich dat kon veroorloven en er dan überhaupt zwaar werk in ging verrichten.



De Lampsins was een Vlissings reders geslacht, met wie Michiel's toekomst nauw verweven zou blijven. Ook later toen hij al schipper was bleek Michiel in dienst van de Lampsins te varen. Zijn tweede dochter, Cornelia huwde zelfs ene Johan De Witte, zoon uit het geslacht Lampsins.

In dat eerste begin leek die verwantschap nog heel ver: hij werd ontslagen. Eindelijk, in 1618, elf jaar oud, zette hij zijn eerste stap naar "waar syn hart naar jooke" de zee. Dat dit een straf was voor het beklimmen van de St Jacobskerk lijkt mogelijk, doordat deze rond die tijd in de steigers gestaan moet hebben. Hij werd hoogbootsmansjongen aan boord van een schip - "De Haen" van diezelfde Lampsins.

Michiel voer als bemanning van een bewapende en ook veelvuldig vechtende koopvaarder, voorzien van een kapersbrief, vaak naar Zuid Amerika (Brazilië) en naar het Caraïbische gebied. Zijn ervaring in de gewapende conflicten deden hem als vijftienjarige besluiten in dienst te treden in het leger van Prins Maurits als busschietter. Hij was bereden, want hij had zijn eigen paard gekocht. Zijn moeder voerde de bijnaam 'de ruiter' naar haar broer, die als ruiter in het leger van de Prins dienst deed en Michiel waarschijnlijk onder zijn hoede had.



Zijn bijnaam ging hij zelf later ook voeren. Hoewel hij buit behaalde, keerde hij na deze ene keer als landsoldaat toch terug naar zee, ditmaal bij 's Lands vloot als hoogbootsmansmaat - onderofficier dus en later weer naar de koopvaardij.

Hij nam deel aan vele gevechten en werd eenmaal door een piek aan het hoofd gewond. De enige verwonding die hij vóór de fatale in 1676 ooit opliep, als we het inslikken van een brandende lont niet meerekenen. Hij werd ook eens gevangen genomen, maar wist te ontsnappen en met twee lotgenoten door Frankrijk trekkend, Nederland weer te bereiken. Op deze tocht passeert hij de havenstad La Rochelle, waar een ketting de toegang blokkeert.

Hij klom verder op in rang zodat hij in 1631 meende een gezin te kunnen stichten. Hij huwde voor de eerste maal, binnen het jaar stierf zijn vrouw in het kraambed en vlak daarna zijn dochttertje, terwijl hij op zee was. Hoewel uit het begin van de dertiger jaren bewaard gebleven

aantekeningen blijken geven dat hij zich verdiepte in de theoretische mathematische kant van de navigatie ter zee, zal dit de klap niet hebben kunnen verzachten.

Hij kiest voor de walvisvaart.

Walvisvaart

In 1633 monstert Machghyel Adriaensen Ruyter als stuurman op de walvisvaarder "De Groene Leeuw" van de Groenlandtsche Compagnie onder schipper Jochem Jansen. Hij is dan 26 jaar met 15 jaar loffelijken staat van dienst als zeeman. Bekwaam, moedig maar niet onbezonnen, gelovig en bovenal, betrouwbaar. Op 8 mei 1633 zeilt "De Groene Leeuw" uit, tesamen met drie andere Groenlandvaarders.

Op reizen naar het ruige eiland Jan Mayen nam men als ballast bouwstenen mee. Deze ballast werd op het land nuttig ingezet door er huizen mee te bouwen. Op de terugweg dienden gevangen walvissen als ballast. Dat hier een les voor later in zit is misschien ver gezocht, maar toch...

Of de Ruyter in 1634 opnieuw ter walvisvaart is gegaan is niet zeker.

Uit het scheepsjournaal van stuurman de Ruyter blijkt dat hij in 1635 opnieuw op de "De Groene Leeuw" onder schipper Jochem Jansen ter walvisvaart is gevaren. Het wordt een reis vol tegenslagen. Eerst storm en drijfjys en daarna ingesloten in het ijs. "Wij laghem so vast als of wij daarin ghemetselt waren" schrijft de Ruyter nuchter in zijn journaal.

Daarna was hij enige tijd supercargo en factor voor Lampsins in Dublin. Van deze tijd is helemaal niets bekend over zijn verblijf daar, al is het goed mogelijk, dat hij een latere tegenstander, Ayscue, daar al heeft leren kennen.

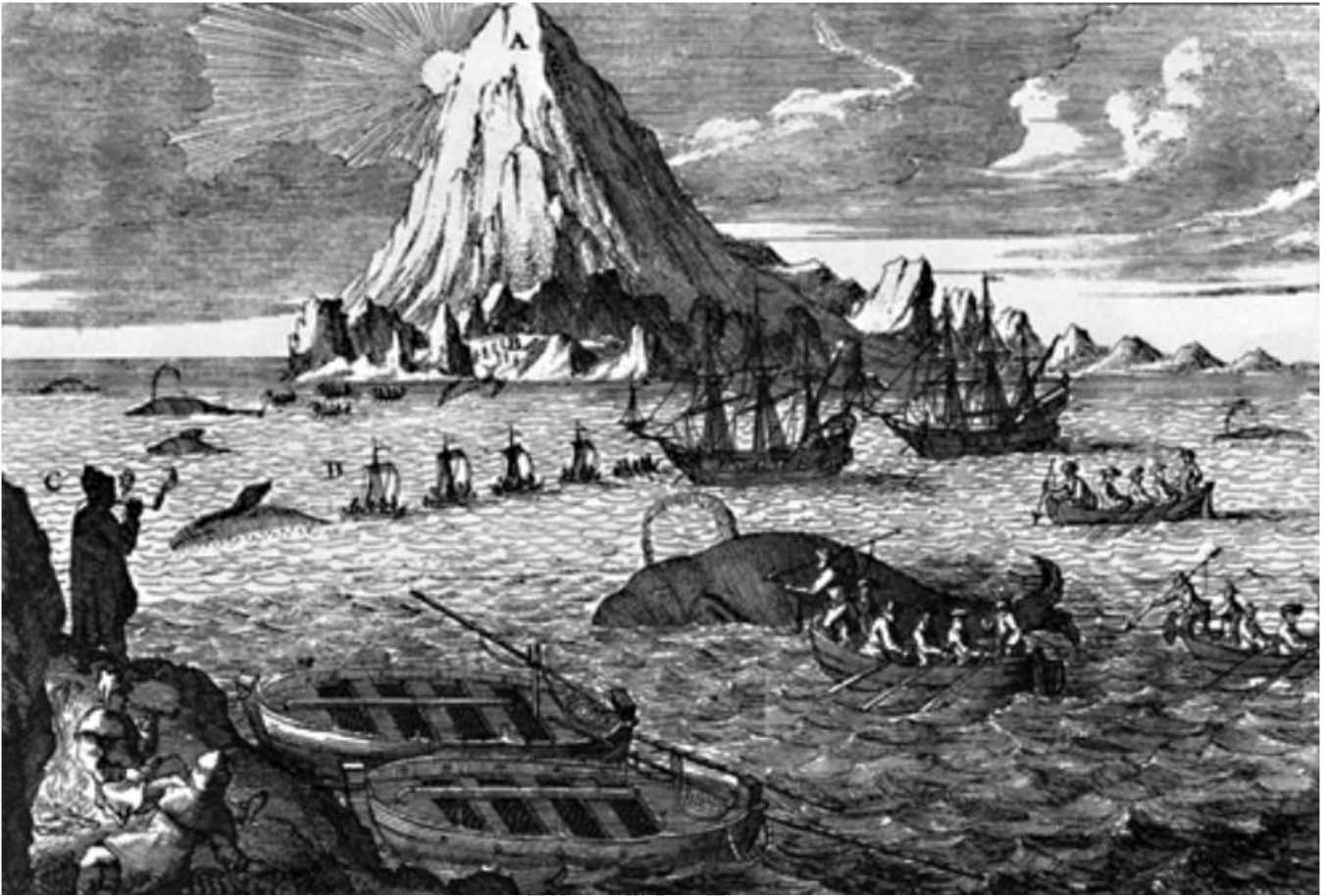
Op 1 juli 1636 huwde hij voor de tweede maal. Zijn bruid was Neeltje Engels en in 1637 kreeg hij zijn eerste zoon, Adriaen. Adriaen zou in 1655 tijdens een periode, dat hij bij zijn vader aan boord diende komen te overlijden. Of ziekte cq een ongeval hieraan ten grondslag lag is onduidelijk.

Michiel is inmiddels een welgesteld burger. Hij is matig en spaarzaam en heeft een zeer realistische handelsgeest. Bekend is dat hij op 6 mei 1633, drie jaar voor zijn huwelijk met Neeltje, voor niet minder dan zesduizend guldens rentedragende stukken (obligaties) kocht. Neeltje was dus een gegoede burgeres, die echter naast de zorg voor haar jonge kinderen (Adriaen en later, Cornelia, Alida en de jongste: Engel) in de lange tijden van afwezigheid van haar man ook zijn zaken moest behartigen. Een taak die marinevrouwen overal ter wereld tot in de eenentwintigste eeuw nog steeds voor hun mannen vervullen.

Kaper/Koopvaarder

In 1637 diende hij tijdelijk als kaperkapitein in een klein smaldeel van twee schepen dat door zijn reder Lampsins was ingericht om de Duinkerker kapers aan te vatten. E.e.a. had weinig succes en de Ruyter kreeg zelfs voor de eerste en enige keer last met 'morrend' zeevolk.

In 1640 deed hij met het schip "De Vlissingen", waar hij als schipper op voer, een reis naar Brazilië en sloot te Lissabon met een collega een overeenkomst voor samenwerking en gedeelde winsten.



Dat lukte niet. Hij voer alleen door naar Pernambuco, de residentie van Graaf Johan Maurits van Nassau, de landvoogd van de Westindische Cie. Hij bracht hout en suiker uit Brazilië, tabak uit de Antillen en brandewijn uit La Rochelle mee naar huis.

Michiel was inmiddels een gezeten burger en poorter van Vlissingen geworden, een man van wie men lovend sprak. In die tijd deed zich een gebeurtenis voor, die als voorloper van zijn latere loopbaan als vlootvoogd kan worden gezien.

In 1640 was Portugal tegen de Spaanse overheersing in opstand gekomen en de Staten-Generaal besloten de Portugese koning met een vloot van 20 schepen te helpen. Zeeland zou 4 schepen leveren. De rederij Lampsins liet een schip, "de Haze", 360 ton, als oorlogsschip inrichten met 26 kanons en 90 man bemanning. Frederik Hendrik benoemde Michiel als kapitein.

Toelichting: Een koopvaarder is een pure handelaar niet belust op militaire acties, waar een piraat een vrijbouter is die andere schepen buitmaakt zonder daar toestemming (zogenaamde kapersbrief) voor te hebben. De kaper (met kapersbrief dus) heeft die toestemming om schepen buit te maken wél, voor zover zijn kapersbrief hem daartoe machtigt. De marine is een puur militaire organisatie ingericht met het doel zeeslagen uit te voeren en handelsbelangen te waarborgen. Met deze benoeming had Michiel de laatste stap, tijdelijk, gemaakt. Piraat is hij overigens nooit geweest.

Hij werd voor de tocht ook aangewezen als Schout-bij-Nacht. Die functie werd oorspronkelijk aan een zeer betrouwbare kapitein gegeven want de Schout-bij-Nacht (Schout = politie-commissaris) moest voorkomen dat lafhartige kapiteins zich aan de strijd onttrokken of "bij

nacht" er zelfs vandoor gingen. Vandaar dat deze 'onder'-admiraal altijd de achterhoede afsloot. In Engeland heet zo'n officier een rearadmiral en in Frankrijk contre-amiral. In Michiel's tijd was het een algemene rang onder luitenant- en vice-admiraal.

Michiel was de derde man in de vloot, na Admiraal Arnout Gijsels en Vice-Admiraal Tolck. Het bewijst dat hij als 37-jarige al als een zeer ervaren, bekwaam maar vooral betrouwbaar zeeman werd beschouwd.

Toen na allerlei oponthoud en oefeningsmanoeuvres de vloot koers zette naar Portugal schreef de nieuwbakken Schout-bij-Nacht een brief aan de Staten van Zeeland: *"Ick sal my als een heerlyck capeteyn in myn harte gedraghen, in de hoope, dat Godt het werck, daer wy om uyt syn gesonden, sal segenen, tot here van ons lieve Vaderlandt."* Deze zin kan worden beschouwd als het richtsnoer voor zijn gehele latere roemruchte carrière bij 's Lands vloot.

Na deze teleurstelling ging De Ruyter weer bij de koopvaardij varen. Aanvankelijk bij de Heren Lampsins, maar in 1644 als schipper/eigenaar. Hij had zijn eigen schip, De Salamander, 400 ton en een bemanning van 40 tot 50 eters, gekocht en voer er gedurende 8 jaar mee op West-Indië en Barbarije.

Op 15 september 1650 treft hem een zware persoonlijke slag. Neeltje Engels, moeder van zijn 4 jonge kinderen, overlijdt. Hij wil de zee vaarwel zeggen. Zo denkt Annetje van Gelder, een kapiteins-weduwe, er ook over en op 8 januari 1652 trouwt Michiel voor de derde maal. Anna zal hem nog twee kinderen, Anna en Margaretha, schenken.

Lang mocht die rust echter niet duren.

Opmars naar Eerste Engelse Oorlog

Inmiddels groeide in Engeland de naijver op de grote bloei die de Zeven Provinciën doormaakte. Dit kon niet anders dan tot moeilijkheden leiden. Al sedert de dagen van de Virgin Queen (Elisabeth I.) waren Engelsen en Nederlanders op allerlei gebied elkaars concurrenten. Oliver Cromwell was Protector van de Engelse staat geworden en streefde een nauwe binding tussen de beide protestantse staten na. De Nederlanders, die goed aanvoelden waar dat op zou neerkomen, wensten op die suggesties niet in te gaan. Een tweede mogelijkheid voor de Engelsen was natuurlijk om de concurrent op directe wijze uit te schakelen, dan hoefde er niet te worden gedeeld.

De Acte van Navigatie ("The Act for Increase of Shipping and Encouragement of the Navigation of this Nation") van 1651 beoogde de macht van de Hollandse koopvaart te breken, o.a. door haar niet onaanzienlijke handel met Engeland praktisch uit te sluiten. Dit verscherpte de tegenstellingen.

Na het bekende vlaggenincident tussen de admirals Maerten Harpertszoon Tromp en Blake brak in 1652 de Eerste Engelse Oorlog uit. 's Lands vloot werd in allerijl versterkt. Om meer evenwicht te brengen in de verdeling van de vlagofficierfuncties over de vijf admiraliteiten werd het noodzakelijk geacht een extra Zeeuw en een Fries aan te wijzen. Voor de Zeeuw lieten de Staten van Zeeland het oog aanvankelijk op de bekende en kundige admiraal Witte de With vallen, Maar deze man was zo weinig populair bij de andere officieren en manschappen, dat men de keus liet vallen op de schipper in ruste Michiel de Ruyter. Hem was trouwens al gevraagd naar

Calais te gaan om daar matrozen voor de admiraliteit te werven. "Zoo hy den dienst mocht excuseeren" (voor het geval Michiel toch zou weigeren), dacht men aan Cornelis Evertsen, de broer van de Zeeuwse vice-admiraal Johan Evertsen.

inderdaad, de Ruyter toonde zich "gantsch ongeneegen". De heren hielden echter aan en beweerden, dat hij, "die so grote bequaamheit hadt om 't Land dienst te doen, sich als een goedt burger en liefhebber des vaderlandts, nu hy daartoe werd aangezocht, niet behoorde 't zoek te maaken: ook gaf men voor dat het maar om één "toght" zou te doen zyn.

Het is bekend dat het niet bij deze ene "toght" bleef.

Eindelijk liet hij zich "door het hardt aanstaan der Heeren beweegen." Hiermee zette Michiel Adriaenszoon De Ruyter, een bierdragerszoon uit Vlissingen, die als zeeman, koopvaarder en "Schipper naast God" een succesvolle carrière achter zich had maar die buiten de kring van zijn dierbaren geen grote bekendheid genoot, zijn eerste stap op de weg naar een nieuwe loopbaan, die hem tot de grootste militair ter zee zou maken die de wereld ooit kende.

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

Wordt vervolgd

~~~~~

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## ER WAREN EENS ... ..

Een prachtig vliegtuig de Neptune 211 en twee zeer goede vliegers bijgestaan door twee zeer goede mecano's (BWTk). Het laatste was natuurlijk geen uitzondering. Dit kwam tot uiting op een dag die sommige ooggetuigen misschien nog op

hun netvlies hebben staan.

Elke Neptune onderging na een bepaalde tijd groot onderhoud bij Aviолanda op vliegveld Woensdrecht (Progressive Aircraft Reword) afgekort PAR. Op het squadron werd het soms gekscherend "Paint And Return" genoemd. Na zo'n grote beurt werd het toestel aldaar proef gevlogen. Als alles goed was, kwam het terug naar Valkenburg. Vaak propvol met champions die bij een nabij gelegen kwekerij werden ingeslagen. Velen van ons op het Vliegkamp plaatsten van te voren een bestelling. Dit laatste van die paddenstoeltjes is even terzijde.

Deze keer, op 18 mei 1977, werd de proefvlucht uitgevoerd door twee goede vrienden van me, Joop de Vos en Willem Muizer. Beiden helaas te vroeg overleden. Als mecano's heb ik de namen Han Vermeulen en Jan de Zoete door gekregen. Ook zij zijn helaas niet meer onder ons. Ik heb begrepen dat Han tijdens de start op de bok zat.

Er werd proef gedraaid en na alle nodige checks werd met de start begonnen. Tijdens deze take-off ging er toch iets goed fout.

Met een waarschijnlijk grote klap explodeerde stuurboord jet. Deze vloog uit elkaar en bleef in brokken gedeeltelijk onder de vleugel hangen. Een groot aantal onderdelen van dit voortstuwingsmiddel vlogen tegen de zuigermotor, de vleugel en/of vielen naar beneden op de baan.

Ik heb begrepen dat de samenwerking van de bemanning tijdens deze happening uitmuntend was, moet wel.

De mannen met de stalen zenuwen in de cockpit namen de nodige maatregelen en besloten uiteraard direct weer te landen. De brokstukken op de baan maakten het landen daar op riskant. Zij besloten daarom dit op de taxi baan te doen, hetgeen ook gebeurde en zonder verdere schade werd volbracht. Cool.

Ik ga er van uit dat bijgaande foto is gemaakt na de landing van toen. Het gebeurde namelijk ook wel eens dat een jet niet wilde opstarten. Dan ging de mecano naar buiten, opende de scharnierende zijplaat en sloeg met de achterkant van een schroevendraaier (of speciale plastic hamer) op een zogenaamde throttle actuator die nog al eens bleef hangen.



Ik denk niet dat dit hier het geval was. Haha.

---

Bron: Verhalen van



Vroege(r)

## JIMMY'S CORNER, GIBRALTAR

Joep Weijers en ik hadden "Jimmy's Corner" een beetje als stamkroeg toen we na de tijd van de Karel Doorman met de Stoef in Gibraltar waren. Een gezellige uitbating dicht bij de haven.

Daar stond in die tijd Jimmy achter de bar. Een man met veel droge humor. Hij vertelde dat hij in de oorlog paai was geweest van de kist van Sir Douglas Bader. Deze vlieger was voor de oorlog op sterven na dood na een crash. Hij overleefde die maar verloor beide benen. Toen de oorlog (WW2) uitbrak, wist hij het toch voor elkaar te krijgen om met twee kunstledematen aan de Battle of Britain deel te nemen. In 1941 werd hij boven Duitsland neergeschoten, maar wist zich met zijn parachute te redden.

Het verhaal gaat dat hij met een been klem in de cockpit zat maar door dit los te koppelen zijn kist toch op tijd kon verlaten. Ook zouden de Duitsers tijdens zijn gevangenschap via een drop door de Engelsen voor een spare kunstbeen gezorgd hebben.

Hij werd dus gevangen genomen, maar probeerde toch een paar keer te ontsnappen. Uiteindelijk kwam hij in Colditz te zitten. Hij bleef daar tot de bevrijding knijp zitten. Tot zover Sir Douglas Bader. Genoeg over terug te vinden.

Ik kom terug op de paai. Zoals ik al zei, die stond stijf van de droge Engelse humor. Hier een van zijn vele korte anekdotes.



Hij vertelde dat er in die tijd in Engeland voor het eerst een vol automatische vlucht zou plaats vinden met een passagiersvliegtuig. Zelfs de aankondiging van de captain was vervangen door een bandje. Volgens hem klonk dit toen als volgt: "Ladies and gentlemen, as you all probably know, this will be the first full automatic flight with a passenger plane ever. So this announcement is also made automatically. Please sit back, relax, we assure you that nothing can go wrong .... go wrong ... go wrong".



*Sir Douglas Bader*

---

**(Een Interview van Jos Boersma voor Veteranen Nieuw Guinea Gangers, ooit eerder gepubliceerd maar voor "Ten Anker" opnieuw van de plank gehaald.)**

Jos Boersma

## “Vaak dagenlang drie keer per dag rijst”

door Ed van Tuijl

Dordrecht - Jos Boersma laat er geen twijfel over bestaan. Zijn verblijf in Nieuw-Guinea heeft hij altijd beschouwd als een van de meest boeiende periodes in zijn leven.

“Ik kijk daar nog altijd met voldoening op terug. Al hadden we, met name op de dagen dat we op ons schip buitengaats waren, niet bepaald last van overdadige luxe. Sterker nog, we hadden zelfs geen ijskastje om etenswaar een paar dagen goed te houden. Op die dagen was het alleen maar drie keer per dag rijst.

Wat ons vlees was? Dat waren de torretjes die in de rijst zaten. Die at je gewoon mee op.”  
We komen er later op terug.

Eerst een stukje voorgeschiedenis. Jos werd geboren als een echte Fries. Tot aan zijn vijftiende bleef hij dat ook. Maar werkgelegenheid was er in die vijftiger jaren amper in het hoge noorden. Dus zei pa Boersma, bekijk het maar, ik solliciteer ergens in de buurt van Rotterdam. Zo kon het gebeuren dat Jos en zijn familie neerstreek in Nieuw-Lekkerland. Een dorp in de Alblasserwaard.

Jos: “Mijn vader kreeg een baan op de werf van Smit Kinderdijk. Ik mocht naar de bedrijfsschool van Smit. Daar ontmoette ik echter een andere knaap die op een goeie dag vertelde dat hij ging solliciteren bij de Marine. “Ga mee dan solliciteren we samen”, zei hij. Ik thuis verteld wat ik wilde gaan doen. Mijn moeder zag dat aanvankelijk helemaal niet zitten. Toch heb ik doorgezet en op mijn zestiende tekende ik mijn contract waardoor ik voor een periode van 6 jaar marineman werd.

Eerst naar Hilversum voor de basisopleiding. Vervolgens drie maanden naar de machinistenopleiding in Amsterdam. En toen kwam de vraag: “Wat wil je?” Ik brutaal: “Zet mij maar op de Karel Doorman.”



Hr.Ms. Karel Doorman in Nieuw Guinea 1960 / foto Beeldbank

Mijn verzoek werd ingewilligd. In 1959, ik was 16 jaar en 7 maanden, vertrok ik met de Doorman voor een reis om de halve wereld. Met uiteraard Nieuw-Guinea als einddoel. Waarschijnlijk met de bedoeling om Soekamo een beetje bang te maken. Het werd een schitterende trip. Ik genoot met volle teugen. Eenmaal in Nieuw-Guinea zouden we ook Japan nog aandoen maar dat ging niet door. Soekamo had de Japanners behoorlijk onder druk gezet om ons niet te ontvangen. We deden Hollandia, Biak en Sorong aan. Daarna ging het via Zuid Amerika weer naar Holland.



Jos Boersma in zijn jongere jaren...

Ik zou een duikopleiding gaan volgen. Maar ik raakte al snel een paar keer bewusteloos. Ik bleek niet tegen pure zuurstof te kunnen. Kortom, ongeschikt voor het duikers vak. Dus weer teruggeplaatst op de Doorman. Toen ik twee weken achterstallig verlof had opgenomen, viel bij ons thuis een telegram op de deurmat.

### **Onmiddellijk klaarmaken voor vertrek naar Nieuw-Guinea.**

Daar ging ik weer. Nu met het vliegtuig over de noord. Kwam ik toch nog in Japan.

In afwachting van mijn definitieve plaatsing moest ik bij een hoge piet komen die zei dat ik een opleiding als ziekenverpleger moest gaan volgen.

Al snel snapte ik waarom. Ik kwam op een LCPR. Zeg maar een klein type troepentransportschip. In mijn geval de L 9536.

Patrouilles van landmacht of mariniers ergens aan de kust afzetten of weer ophalen. Om een idee te geven. Het bootje was 25 meter lang. Met een zes koppige bemanning en 'n Papoea kok. Onder die bemanning een telegrafist en een ziekenverpleger. Die hospik was ik dus. Maar ik was vooral een van de machinisten. Want zoveel pleisters hoefde ik niet te plakken.



Ja, als we ergens bij een kampong voor anker gingen dan verstrekte ik nog wel eens wat pilletjes aan zieke Papoea's.

Om nog een idee te geven over onze luxe boot. Op onze bedden hadden we matrassen van 1.20 meter lang. Dertig centimeter breed en amper vijf centimeter dik. Nee, we zochten meestal gewoon op de grond een betere slaapplek.

De eerste drie maanden was onze standplaats Sorong. Een mooi trip, die ik me nog goed herinner, was toen we de toenmalige minister van Defensie, Piet de Jong als passagier meekregen. Hij wilde allerlei plekken in de buurt van Sorong bezoeken. Hij zag ons sobere bestaan en beloofde van alles te ondernemen om het voor ons wat luxer te maken.

“Ik zorg dat jullie een aggregaat aan boord krijgen, dan kun je tenminste een ijskastje gebruiken”, beloofde hij. Hij hield woord want we kregen te horen dat er zo'n stroomopwekker naar ons toekwam. Helaas is dat ding ergens in Manokwari in een loods blijven staan. En hebben we 'm nooit kunnen gebruiken.

*Piet de Jong, Minister van Defensie*



Overigens ontdekten we met Piet de Jong aan boord nog vier gewapende infiltranten die op weg waren naar de kust. We hebben ze aan boord genomen en in Sorong afgeleverd.”

De L9536 kreeg aanvankelijk dus als thuishaven Sorong. Later ook Manokwari. Dan sliepen Jos en zijn maten in de marinierskazeme.

Op 16 augustus 1962, zeg maar 'n dag voor het verdrag werd getekend, kwam de L9536 in actie om gewonden van een vuurgevecht af te voeren.

Daaronder Tweede Luitenant Moreu.

Jos: Behalve die Luitenant nog een gewonde die in zijn bil geschoten was. “Nu kan ik HET nooit meer doen”, jammerde hij. Ik heb hem gerustgesteld, verteld datje HET immers niet met je billen doet en morfine tegen de pijn gegeven. Luitenant Moreu dreigde om de haverklap weg te zakken. Ik heb tijdens de tocht, bijna vier uur lang op hem ingespraakt om



hem toch vooral bij bewustzijn te houden. In Fak Fak is hij per watervliegtuigje naar Kaimana vervoerd om daar geopereerd te worden. Tijdens die operatie is hij overleden.

Zeer triest als je bedenkt dat het natuurlijk een zeer kwalijke zaak was dat zó vlak voor de overdracht nog een patrouille op pad werd gestuurd om para's uit te schakelen.” Jos mag na veertien maanden Nieuw-Guinea weer naar huis. Krijgt

Flissingen als nieuwe standplaats. Zo kan het gebeuren dat hij zijn Zeeuws meisje, genaamd Ina, tegen het lijf loopt. Het gaat aan en nooit meer uit.

Viel ze voor zijn brons bruine kleur, of dat stoere uniform?

“O, nee hoor”, zegt ze lachend. “Wat me vooral opviel was dat hij graatmager was. Hij woog nog minder dan ik.”

“Zie je wel. Dat kwam door het eentonige eten op de L9536” reageert Jos meteen.

Toch wist hij toen al dat tekenen voor een volgend traject van zes jaar er niet meer inzat.

“Weetje wat ik altijd zei. De marine is leuk en aardig. Maar je moet wel vrijgezel zijn én blijven.”

Kortom, hij begon zijn maatschappelijke carrière bij het GEB in Dordt. Later nog andere functies bij de gemeente. Onder meer werkzaam op de meldkamer waar technische storingen binnen kwamen. Zo bereikte hij de veertig dienstjaren.

Op zijn 56<sup>ste</sup> mocht hij al met pensioen.

“Maar”, stelt Ina nog maar eens vast, “hij draaide altijd zóveel overuren.

Onvoorstelbaar. Al met al kun je stellen dat hij best wel meer dan vijftig jaar heeft gewerkt.”

“Veertig of meer. Ik heb het altijd leuk gevonden”, zegt Jos tot besluit. “Geen dag dat ik met tegenzin naar mijn werk ging.”

Was getekend, Jos Boersma

---

Deel uw verhaal en/of uw mening

Mail of schrijf dit naar de reactie van deze  
krant o.v.v. “de postbus”

*De redactie behoudt zich het recht te redigeren, in te korten  
of het niet te plaatsen.*



*Tot volgende week...*