

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en

16.00 uur

078-7504575

[b.g.g.h.](http://b.g.g.h)

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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


<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 26 – 6e jaargang – 30 juni 2023



van s' Lands vloot tot Koninklijke Marine (12)
Vervolg van de Tocht naar Chatham (7)
Helden van weleer - Michiel Adriaenszoon de Ruyter
Reisverslag Smaldeel 5 / augustus – oktober 1967
Tropisch Zakboekje IV
Tandheelkundige Dienst Historisch.
Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. deel 2
De Merrimac Monitor uit Alle Hens 1947
Een raadsel aan de Parkkade Rotterdam.
Je weet dat je een Indo bent als....
Marineluchtvaartschool 1986
Rollator

VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 12)

Hr. Ms. WILLEM VAN DER ZAAAN (F 824)

Dit embleem is ontleend aan het familiewapen van de schout bij nacht Willem van der Zaan, zoals dit voorkomt op zijn grafmonument in de Oude Kerk te Amsterdam.



*Hr. Ms. Willem
van der Zaan*

FREGAT. — Standaard waterverplaatsing 1.300 ton; max. snelheid 15,5 mijl; grootste lengte 75,2 meter; grootste breedte 11,2 meter; gemiddelde diepgang 3,4 meter; machinevermogen 2.300 apk; bemanning 160 koppen. Bewapening: 2 kanons van 12 cm; 2 mitrailleurs van 40 mm; 4 mitrailleurs van 20 mm.

Behoorde gedurende de mobilisatie tot de strijdkrachten resorterende onder de commandant te Willemsoord; week uit naar Engeland in Mei 1940 en was met zijn luchtartillerie in actie tijdens de „Battle of Brittain”. Verrichtte in de oorlogsjaren escortdiensten in de Indische wateren (1941—1942) en convooidiensten bij de Arabia-Bengal-Ceylon Escort Force (1943—1944).

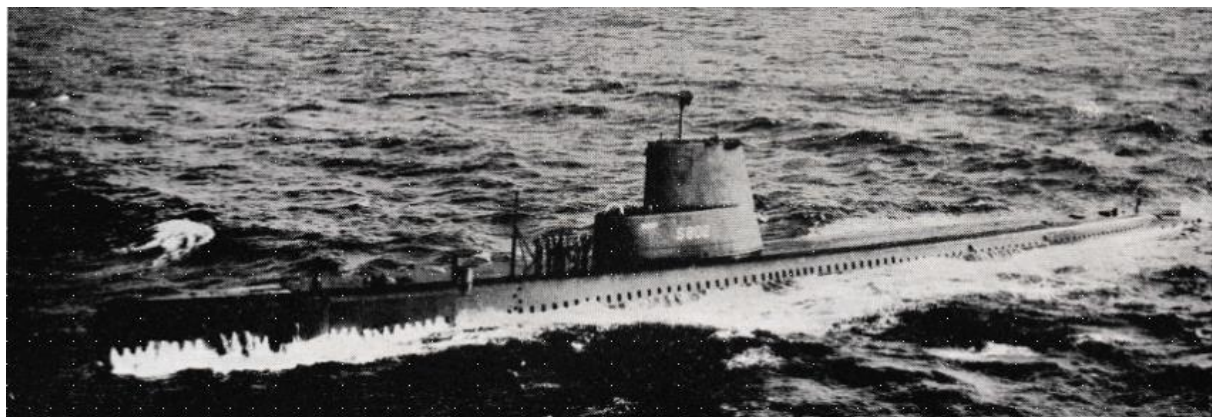
Na terugkeer in Nederland (Mei 1945) vertrok Hr. Ms. Willem van de Zaan drie maanden later wederom naar het verre oosten, nu patrouille-diensten in de Indonesische archipel. Daar verbleef het schip tot Mei 1948 voor een onderbreking van enige maanden herstelwerkzaamheden, welke in Nederland werden uitgevoerd.

Verbleef sindsdien enige malen als stations schip in de Nederlandse Antillen.

Genoemd naar schout bij nacht Willem der Zaan (1621—1669), die als commandant van zijn eigen schip, vele jaren onder de Ruyter diende en zich onderscheidde bij de eerste en tweede Engelse oorlog.

In 1668 aangesteld tot commandant van het eskader in de Middellandse zee ter beveiliging van onze koopvaardij-schepen en ter beteugeling van de Barbarijse zeerovers, sneuvelde hij op 17 Maart 1669 in een gevecht tegen de Algerijnse piraten.

In dienst gesteld: 21 Augustus 1939.



Hr. Ms. Walrus

Onderzeeboten

Hr. Ms. O 21 (S 801)

Dit embleem werd reeds ontworpen in 1940. In dit embleem is het wapen van Vlissingen (het Jacoba-kannetje met kroon) verwerkt ter herinnering aan de bakermat van Hr. Ms. O 21, aangezien deze onderzeeboot bij de Koninklijke Scheepsbouwmij „De Schelde” gebouwd werd. De beide gekruiste, gestyleerde torpedo's symboliseren verder het hoofdwapen van een onderzeeboot. Vertaling embleem-spreuk: „Ik (be)dreig niet, ik vernietig”.



Hr. Ms. O 21

ONDERZEEBOOT. — Standaard waterverplaatsing (boven water) 962 ton; onder water) 1.195 ton; max. snelheid (boven water) 18,5 mijl; (onder water) 8 mijl; grootste lengte 77,7 meter; grootste breedte 6,5 meter; gemiddelde diepgang (boven water) 4,4 meter; machine vermogen (diesel) 5.250 apk; (electrisch) 1.000 apk; bemanning 54 koppen.

Bewapening: 6 torpedobuizen; 1 kanon van 8,8 cm; 2 mitrailleurs van 20 mm.

Bevond zich op 10 Mei 1940 te Vlissingen in aftimmering; werd op die datum vervroegd in dienst gesteld en vertrok diezelfde dag met Hr. Ms. O 22 naar Engeland. Werd te Dundee gebaseerd en patrouilleerde aanvankelijk in de Noorse wateren.

Ingedeeld bij de konvooibescherming in de Middellandse zee (sinds Juni 1941) bracht de O 21 vijf schepen met 14.500 B.R.T. en een Duitse onderzeeboot (de U 95) tot zinken. Keerde eind 1941 naar Engeland terug om na Februari 1945 in de Indische en Australische wateren patrouilles te verrichten. Machineschade maakte in December 1945 een eind aan deze succesvolle oorlogsverrichtingen, waardoor de O 21 de embleemspreuk „Non minitor diruo” met recht verdiende. Maakte gedurende de laatste maanden van 1945 en eerste maanden van 1946 nog enkele patrouilles in de Indonesische wateren waarna het schip op 30 April 1946 voorgoed in Nederland terugkwam.

inschietboot, nu eens met basis Rotterdam, dan weer met basis Den Helder.

Sindsdien

In dienst gesteld: 10 Mei 1940.



Hr. Ms. Tijgerhaai

Hr. Ms. WALRUS (S 802)

Met deze embleemspreuk wordt in de eerste plaats weergegeven de harde merkelijkheid van het optreden van een onderzeeboot in oorlogstijd. Daarboven houdt de keuze van deze woorden uit de rechtsregel van het oude testament (Exodus 21, vers 24) verband met de geprononceerde slagstanden van een walrus.



Hr. Ms. Walrus

ONDERZEEBOOT. — Standaard waterverplaatsing (boven water) 1,525 ton; (onder water) 2.425 ton; max. snelheid (boven water) 19 mijl; (onder water) 10 mijl; grootste lengte 93,6 meter; grootste breedte 8,3 meter; gemiddelde diepgang (boven water) 4,6 meter; machine vermogen (diesel) 6.500 apk; (electrisch) 2.700 apk; bemanning 78 koppen. Bewapening: 10 torpedobuizen. Onderzeeboot is uitgerust met snuiverapparaat.

Hr. Ms. Walrus is een gestroomlijnde „Fleet type” onderzeeboot, welke door de Koninklijke marine voor de duur van vijf jaar van de Verenigde Staten werd geleend. (Bouw 1943). Werd na aankomst in Nederland op 19 april 1953 bij tussenpozen ingedeeld bij smaldeel V en nam sindsdien aan talrijke oefeningen deel.

In dienst gesteld: 21 Februari 1953 (ex USS Icefish).

Hr. Ms. ZEELEEUW (S 803)

Behalve dat op heraldische wijze de naam van deze onderzeeboot tot uitdrukking wordt gebracht, stelt het bovenlichaam van de leeuw met zijn agressieve bek, kracht en moed voor. Het vissenlichaam symboliseert het amphibisch karakter. Met de embleemspreuk (op prooi belust) wordt weergegeven het doel en het optreden van een onderzeeboot in oorlogstijd, aangepast aan de eigenschappen van de leeuw.



Hr. Ms. Zeeleeuw

ONDERZEEBOOT. — Zusterschip van Hr. Ms. Walrus, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Hr. Ms. Zeeleeuw is een gestroomlijnde „Fleet- type” onderzeeboot, welke door de Koninklijke marine voor de duur van vijf jaar van de Verenigde Staten werd geleend. (Bouw 1943).

Werd na aankomst in Nederland op 11 mei 1953 ingedeeld bij smaldeel V en nam sindsdien aan talrijke oefeningen deel.



Hr. Ms. O 27

In dienst gesteld: 21 April 1953 (ex USS Hawkbill).

Hr. Ms. O 27 (S 807)

De oorsprong van dit embleem moet gezocht worden in de geschiedenis van Hr. Ms. O 27. Bij de capitulatie van Nederland in Mei 1940 stond deze onderzeeboot nog op stapel. De bezetters hebben daarna de afbouw ter hand genomen en haar onder de naam UD 5 in dienst gesteld. Bij de capitulatie van

Duitsland is zij te Bergen (Noorw.) overgegeven aan de Britse autoriteiten en daarna onder de naam Hr. Ms. O 27 in dienst gesteld bij de Koninklijke marine.

Als symbool van haar oorspronkelijk Nederlands karakter en van de wijze, waarop zij zich, na jaren van „dwangarbeid” onder de bezetter, vrijwel ongeschonden onder de Nederlandse vlag schaarde, werd de voorstelling van een typische Nederlandse figuur, een naar zee turende vissersvrouw, als embleem gekozen.

ONDERZEEBOOT. — Standaard waterverplaatsing (boven water) 962 ton; (onder water) 1.200 ton; max. snelheid (boven water) 19.2 mijl; (onder water) 8 mijl; grootste lengte 77,7 meter; grootste breedte 6,5 meter; gemiddelde diepgang (boven water) 4,4 meter; machinevermogen (diesel) 5.250 apk; (electrisch) 1.000 apk; bemanning 54 koppen.

Bewapening: 6 torpedobuizen; 1 kanon van 8,8 cm; 3 mitrailleurs van 20 mm.

Na enige reizen te hebben gemaakt, o.a. naar Gothenburg en Trondheim, kwam Hr. Ms. O 27 in Februari 1950 ter beschikking van de onderzeebootbestrijding. Nam als zodanig deel aan enige internationale oefeningen. Wordt momenteel gebruikt voor proefnemingen en opleiding personeel. In dienst gesteld (onder Nederlandse vlag): 13 Juli 1945.

Hr. Ms. TIJGERHAAI (S 812)

Dit embleem werd reeds in 1944 ontworpen en vanaf die tijd door Hr. Ms. Tijgerhaai gevoerd.

De embleemspreuk, ontleend aan een gedicht van de Romeinse dichter Horatius, geeft op kernachtige wijze de offensieve geest weer van het onderzeebootwapen. Vertaling embleemspreuk: „Hoopt op strijd, vastbesloten en goed voorbereid”.



Hr. Ms. Tijgerhaai

ONDERZEEBOOT. — Standaard waterverplaatsing (boven water) 1.300 ton; (onder water) 1.571 ton; max. snelheid (boven water) 12,5 mijl; (onder water) 9 mijl; grootste lengte 83,3 meter; grootste breedte 8,1 meter; gemiddelde diepgang (boven water) 4,7 meter; machine vermogen (diesel) 2,500 apk; (electrisch) 1,450 apk; bemanning 65 koppen. Bewapening: 11 torpedobuizen; 1 kanon van 10,2 cm.

Onderzeeboot is uitgerust met snuiverapparaat.

Hr. Ms. Tijgerhaai werd kort voor het einde van de oorlog in dienst gesteld, doch te laat om nog aan de oorlog deel te nemen. Vertrok evenwel naar het Verre Oosten en arriveerde op 8 October 1945 te Batavia. Verrichtte daar enkele patrouille-tochten in de Javazee om in de zomer van 1946 naar Nederland terug te keren.

In Februari 1951 vertrok Hr. Ms. Tijgerhaai naar Curaçao, om aldaar in de West-Indische wateren met andere vlootenheden te oefenen. Zowel op de uit- als op de thuisreis werden aan boord zwaartekrachtmetingen verricht. Was later in 1951 en begin 1952 ingedeeld bij smaldeel V. In dienst gesteld: 6 April 1945.

Hr. Ms. ZWAARDVIS (S 814).

Dit embleem is in 1943 door een lid van de toenmalige etat-major van Hr. Ms. Zwaardvis ontworpen en vanaf die tijd — zij het in enigszins andere uitvoering — door Hr. Ms. Zwaardvis gevoerd.

Dit

Het embleem stelt voor een zwaardvis (naamgever van de onderzeeboot), wiens offensief optreden moet bijdragen tot de bevrijding van het vaderland, weergegeven door de leeuw uit het Nederlandse wapen, geflankeerd door zonnestrallen, als sybool van de dageraad der bevrijding. De embleemspreuk (door strijd tot vrijheid) onderstreept de doelstelling op korte, kernachtige wijze.



Hr. Ms. Zwaardvis

ONDERZEEBOOT. — Zusterschip van Hr. Ms. Tijgerhaai, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Verrichtte in het voorjaar van 1944 zijn eerste patrouilles in Noorse wateren, om in Mei d.a.v. naar het Verre Oosten te vertrekken. Ondernam in September en Oktober van dat jaar een zeer succesvolle patrouille in de Javazee, waarbij zes schepen tot zinken werden gebracht, w.o. de Duitse onderzeeboot „U 168” en de Japanse mijnenlegger „Itukushima”.

Nadat Hr. Ms. Zwaardvis in April 1946 in Nederland was teruggekeerd vertrok het schip ruim een jaar later naar West-Indië, tesamen met Hr. Ms. O 23 en Hr. Ms. Van Kinsbergen.

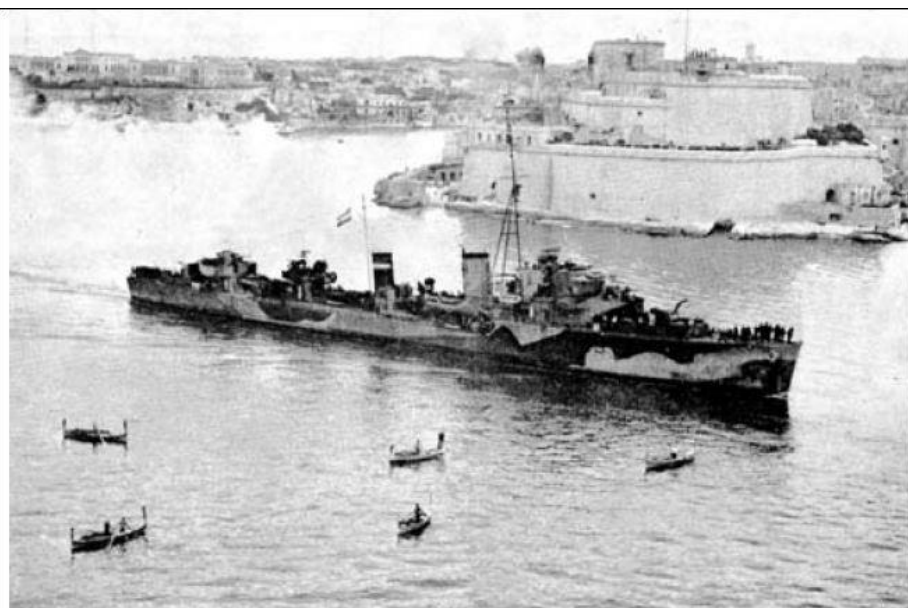
Was na 1951 bij tussenpozen ingedeeld bij smaldeel V om bij diverse oefeningen te worden ingeschakeld.

In dienst gesteld: 6 December 1943.

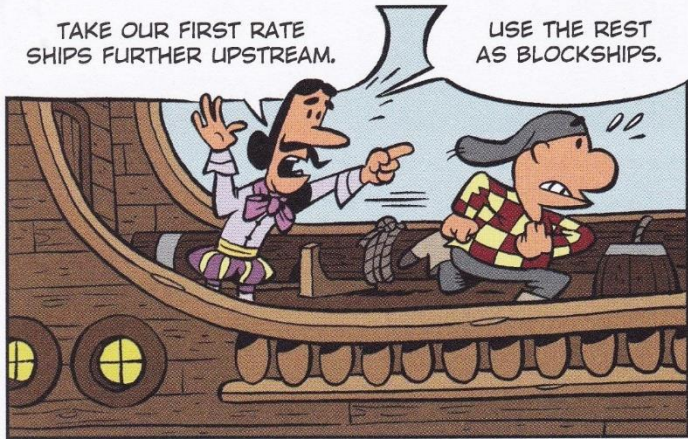
Bron: 1957



Wordt vervolgt



Hr.Ms. torpedobootjager Isaac Sweers 1940-1942. Versleept naar Engeland mei 1940, afgebouwd, acties in de Middellandse zee, aldaar gezonken in actie 1942.







ALLES PRIMA IN ORDE, ADMIRAEEL.

KAN WEER JAREN MEE.



IK LIET JE NIET KOMEN VANWEGE DE BETIMMERING.

O NEE.



IK KLEED ME EVEN OM.



TWEEMAAL DAAGS DEZE ZALF OP LIJF KEEL SMEREN, EN DE KOORTS ZAL SPOEDIG VERDWIJNEN.

DAT IS TEER! WEET JE NIKS BETERS?



KIPPENSOEP VAN KOKKIE?

GEZIEN WE ALLE KIPPEN NOG HEBBEN ZAL IK MAAR NIET VRAGEN WAT ERIN ZIT.



DE DOMINEE KAN VOOR U BIDDEN?

DAT ZAL NODIG ZIJN, ALS IK DEZE KIPPENSOEP EET.



ADMIRAE! BERICHT VAN RUWAARD DE WITT.



FRISSE LUCHT.

DAAR KNAPT EEN ZEEMAN VAN OP.



DROMMELS! MIJN AANWEZIGHEID BIJ DE VOORHOEDE IS GEWENST.

LAURA!

PRESENT, ADMIRAE!



BRENG DIT RAPPORT NAAR RAADSPENSIONARIS DE WITT IN BRED. JE WEET DE WEG.

TOT LIW ORDERS, ADMIRAE.



IK GA PER ROEIBOOT DE MEDWAY OP.

MAAR ADMIRAE! U BENT NOG NIET FIT GENOEG OM TE ROEIEN!



DAT WAS IK DAN OOK NIET VAN PLAN.

HELDEN VAN WELEER

Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) deel 3



Afbeelding: Wikipedia

Zorg

Michiel was een streng maar rechtvaardig leider voor zijn mensen. Hij zorgde goed voor hen en zij kenden hem de koosnaam "Bestevaer" toe.

Maar zijn zorg ging veel verder dan vriendelijkheid en rechtvaardigheid.

Hij stelde als een van de eerste in zijn tijd altijd een predikant mee te willen nemen. Dat was daarvoor niet gebruikelijk, maar de godvruchtige Michiel vond het belangrijk voor zichzelf én zijn bemanning. Tegenwoordig gaat geen marineschip of ander onderdeel van de krijgsmacht op pad zonder ondersteuning van een persoon met protestantse, katholieke, islamitische en/of humanistische geloofsovertuiging. En dat geldt internationaal. Bij Michiel ging het uiteraard alleen om een predikant.

Daarnaast had Michiel samen met Johan de Witt ervoor gezorgd, dat gelden vrij kwamen voor diegenen die "in de dienst" gewond waren geraakt. Men zou dit kunnen zien als een voorganger van de huidige zorgregeling WIA, al was hij vrij eenvoudig in opzet. Daarentegen waren de

	Guld.
Voor het verlies van beide d'oogen.	1500
Voor het verlies van een oogh.	350
Voor het verlies van beide d'armen.	1500
Voor het verlies van den rechter arm.	450
Voor het verlies van den slinker arm.	350
Voor het verlies van beide de handen.	1200
Voor het verlies van de rechter handt.	350
Voor het verlies van de slinker handt.	300
Voor het verlies van beide de beenen.	700
Voor het verlies van een been.	350
Voor het verlies van beide de voeten.	450
Voor het verlies van een voet.	200

bedragen, die uitgekeerd werden bij verlies van ledematen, relatief hoog. Denk daarbij aan het maandsalaris van een matroos rond een kwartje in guldens. Als de scheepschirurgijn niet een vrij hoog sterftecijfer had door de gebrekkige hygiëne zou het de Staat een hoop geld hebben gekost. Johan de Witt was een specialist in de mathematische kant van verzekeringen en zal hier dus

goed over hebben nagedacht. Michiel's dodelijke verwonding (afgeschoten voet en been) zou hem 550 gld opgeleverd hebben.

Als laatste punt is er de rol van de echtgenote. In het geval van Michiel waren dit achtereenvolgens Neeltje Engels en Anna van Gelder.

Het was gebruikelijk, dat de kapitein van een schip zogenaamde "kostpenningen" ontving (ook wel "koppengeld" genoemd). Dat was een zeker bedrag per aantal personen van een rang aan boord van zijn schip. Dus per matroos, kwartiermeester, bootsman, etc. Het totaal kon de kapitein uitgeven aan victualiën (voeding en dergelijke) die nodig waren voor de reis.

Het zal niet verbazen, dat er kapiteins waren die zéér spaarzaam uitgaven deden voor de bemanning en het overschot in hun zak staken als extraatje. Michiel gaf zijn vrouw de opdracht het geld goed uit te geven, aangezien hij van mening was dat zij beter wist wat nodig was, beter kon onderhandelen op de markt en in het huishouden ook al op de centjes moest letten, dus ervaring had. Zoals de reclame van een bekende supermarkt zal hij er soms ook aan overgehouden hebben.

Zo is er een situatie waarbij Anna al inkopen had gedaan waarop de situatie veranderde en zij met onbruikbare overschotten dreigde te komen. Ze schakelde Johan de Witt persoonlijk in om de schade daarvan te beperken. Doortastend en met profijt voor de bemanning.

Haar persoonlijke band met de echtgenote van Johan zal daarbij van belang zijn geweest.

SLAG BIJ DE ETNA 22 april 1676

Nadat in het begin van 1674 de Nederlandse en Britse regering vrede hadden gesloten, bleef de oorlog tussen de Republiek en Frankrijk gaande. De Verenigde Provinciën waren op dat moment niet de enige natie die het met Lodewijk XIV aan de stok hadden. De Fransen steunden de opstandelingen op Sicilië die probeerden hun onder Spaans bewind staande eiland onafhankelijk te maken. De zwakke Spaanse vloot kon tegen de Franse zeemacht weinig uitrichten. Aldus wendde de Spaanse koningin-regentes Maria Anne van Oostenrijk zich tot Willem III met het verzoek om een vloot onder bevel van luitenantadmiraal Michiel de Ruyter te sturen. Zij beriep zich daarbij op het uit 1673 stammende traktaat tussen Nederland en Spanje waarin beide naties elkaar wederzijdse steun hadden beloofd.

Twee mislukte pogingen om Lodewijk XIV een hak te zetten ten spijt (mislukte aanval op Martinique en onsuccesvolle landingsoperaties op de Franse westkust in 1674), besloot de Nederlandse stadhouder Willem III het Spaanse verzoek in te willigen. In de zomer van 1675 werden achttien oorlogsschepen en enkele kleinere schepen in gereedheid gebracht. De negen-en-zestig-jarige admiraal De Ruyter had zo zijn twijfels over de op handen zijnde expeditie. Hij achtte de hoeveelheid Nederlandse schepen en de inzet van de Spanjaarden te gering, terwijl de Fransen wel eens veel sterker konden zijn dan de hoge heren in Den Haag voerspelden. Eén van de Hoogmogende Heeren bestond het de beroemde admiraal, aan wie Nederland 3 jaar daarvoor haar onafhankelijkheid dankte met grofheid te bejegenen en te vragen of hij op zijn oude dag wellicht bang te moede geworden was. De Ruyter antwoordde: *“Neen, ik ben niet bang geworden, maar het doet mij leed, dat de Heren Staten hun vlag zo veil hebben.”* Toen men aandrong en hem verzocht de missie toch te ondernemen, aanvaardde hij het opperbevel over deze hulpvloot met de woorden: *“De Heeren hebben mij niet te verzoeken maar te gebieden en al werd my bevolen 's Lands vlag op één enkel schip te voeren, ik zou daarmee in zee gaan. En daar de Heeren Staaten hun vlag betrouwen, zal ik myn leven wagen.”*



De Eendracht. Hier afgebeeld liggend in de haven van Napels op 22 februari 1676 op het moment dat de zojuist bevrijde Hongaarse predikanten aan boord kwamen.

Aldus vertrok in augustus 1675 de hulpvloot naar Spanje. De Ruyter voerde aan boord van het linesschip "Eendracht" (76 stukken) het opperbevel. Zijn directe ondergeschikten waren viceadmiraal Jan Jansz den Haen (1630-1676) en schout- bij-nacht Nicolaas Verschoor (1621-1676).

Op 26 september ankerden de schepen in de Baai van Cadiz. De Ruyter kreeg gelijk voor wat betreft zijn ideeën over de Spaanse samenwerking. In geen velden of wegen was de Spaanse vloot te bekennen. Toen De Ruyter op 20 december aankwam bij Sicilië, bleek dat de Spaanse schepen al weken in de Baai van Palermo lagen, in afwachting van herstellingen en bevoorrading. Het zou nog weken duren voor de Spaanse vloot gereed was. Slechts enkele galeien hadden zich bij de Nederlandse hulpvloot gevoegd toen De Ruyter op begin januari vernam dat de Franse vloot op weg was naar de Siciliaanse hoofdstad Messina.

De Franse vloot, bestaande uit onder meer twintig zware linesschepen, stond onder bevel van vice-admiraal Abraham Duquesne (1610-1688). Hij had tot taak om de Franse aanvoerlijnen naar Messina, nu bedreigd door de aanwezigheid van de Nederlandse vloot, te verdedigen. Van Duquesne is bekend dat hij als waarnemer de 4-daagse zeeslag meemaakte a/b "De Zeven Provinciën". Hij had een enorme bewondering voor de Ruyter en zei o.a. in zijn rapport van de slag voor Lodewijk de XIV: *"De Hollandse vloot onder de Ruyter kan in vliegende storm en dichte mist een maanloze nacht ingaan en er de volgende dag in perfecte kiellinie uitkomen"*. Hij beschouwde de Ruyter als zijn grote voorbeeld.



Op 7 januari 1676 troffen beide vloten elkaar, het eigenlijke gevecht vond plaats op de volgende dag. Ook nu kreeg De Ruyter gelijk. Zijn tegenstander bezat niet alleen meer schepen dan hijzelf, maar de Franse linesschepen waren stuk voor stuk zwaarder bewapend dan hun Hollandse tegenstanders, bovendien had de Ruyter's bewonderaar goed opgelet en veel van de Ruyter's tactische manoeuvres afgekeken en zijn manschappen en schepen perfect geoefend.

De Fransen hadden de loef, maar slaagden er ondanks hun numerieke overwicht en diverse branderaanvallen niet in de Nederlanders te verslaan. In feite eindigde de zogenaamde Zeeslag bij Stromboli onbeslist. De Hollandse verliezen waren relatief gering: 240 doden en gewonden (schout-bij-nacht Verschoor sneuvelde) en de dag na de slag zonk het lekgeschoten schip "Essen". Duquesne verloor geen schip, maar de aantallen gekwetsten werden geschat op 400 tot 1500 Franse zeelieden.

De dag na de zeeslag voegden zich in de Baai van Palermo eindelijk negen Spaanse schepen bij de Nederlandse vloot. Opperbevelhebber werd nu de Spaanse viceadmiraal Prins van Montesarchio. Later zou het bevel overgaan op vice-admiraal Don Francisco Pereire Freire de la Zerda (?-1676). Beide Spaanse admirals waren lager in rang dan De Ruyter. De Nederlandse admiraal legde zich tijdelijk bij deze beslissing neer.

Op 14 maart verliet de Spaans-Nederlandse vloot de Baai van Palermo. Nadat een aanval op de Messina (25 maart) was mislukt en op de havenstad Augusta gaande was, bereikte de gecombineerde vloot op 20 april het bericht dat de vijandelijke vloot de haven van Messina had verlaten. Direct voer de Spaans-Nederlandse vloot, inmiddels weer onder het opperbevel van De Ruyter, de vijand tegemoet. Op 22 april ontbrandde in het gezicht van de vulkaan Etna het gevecht.



Een Franse gravure waarop het moment van het eerste treffen tussen de twee in kiellinie varende vloeten wordt weergegeven. In het schema boven de afbeelding vertegenwoordigt de onderste lijn de Franse vloot.

De verhoudingen lagen dit keer nog meer scheef dan tijdens de Zeeslag bij Stromboli. De Franse vloot stond wederom onder bevel van de viceadmiraal Duquesne. Hij commandeerde negenentwintig linesschepen, vijf fregatten en zeventien branders en galeien. De totale aantallen bemanningsleden en stukken geschut bedroegen aan Franse zijde ruim 10.000 en 1.760. Vijf van de grootste Franse schepen voerden negentig of meer kanons. De Spaans-Nederlandse vloot telde negentien linesschepen, zeven fregatten, zes snauwen (8 stukken), vijf branders, negen galeien en enkele kleinere scheepjes. Slechts vier linesschepen voerden zeventig of meer kanons. De schepen waren slecht bevoorrad en vooral de Spaanse schepen beschikten over matig geoefende bemanningen. In totaal beschikten de Spanjaarden en Nederlanders over ongeveer 1.450 stukken geschut en 6 à 7.000 matrozen. Twee van deze 1450 kanons werden door de Italiaanse regering in 1907 aan Nederland geschonken, ze waren opgedoken van de plaats van de slag. Deze kanons staan nu naast de sokkel van het beroemde standbeeld van de Ruyter op de boulevard te Vlissingen.

Beide vloeten waren in drie smaldelen opgedeeld. Aan Franse zijde voerde luitenant-generaal Markies D'Almeira het bevel over de voorhoede, commandeerde Duquesne de middentocht en viceadmiraal De Gabaret de achterhoede. Aan Spaans-Nederlandse zijde lag het bevel over de voorhoede in handen van De Ruyter, het middelste smaldeel werd aangevoerd door De La Zerda en De Haen commandeerde de achterhoede.

Rond vier uur in de middag begon de zeeslag. De Ruyter, die weinig vertrouwen had in het Spaanse smaldeel, zette alles op alles om de Franse linie te doorbreken om zodoende de Franse vloot in verwarring te brengen. Hij had de loef, maar de wind was uiterst zwak. Door een zeer hevige beschieting raakte de Franse voorhoede tijdelijk in verwarring, hetgeen verergerd werd door het sneuvelen van D'Almeiras. Aan Nederlandse zijde moest ook stevig geïncasseerd worden. Vijf schepen moesten door galeien uit de linie gesleept worden.



Het standbeeld van Louis Royer uit 1841, met de twee kanons die in 1907 naast het beeld werden geplaatst.

Kort na de aanvang van het gevecht werd De Ruyter door een kanonskogel getroffen. Zijn rechterbeen werd afgeschoten en hij stortte van de kampanje op het daaronder liggende opperdek. Zwaar gewond werd hij naar zijn kajuit gebracht, waarvandaan hij zijn manschappen aanmoedigde. De kapitein van de "Eendracht", kapitein ter zee Gerard Callenburgh (1642-1722) nam het bevel van de voorhoede over, en hield zich daarbij goed staande.

De Spaanse middentocht was echter op afstand gebleven en bevond zich nu op ruime afstand van de Nederlandse voorhoede. Callenburgh liet zijn smaldeel inhouden om de aansluiting niet te missen. Hierdoor kwam hij in contact met het Franse smaldeel van Duquesne. Dit had tot nu toe weinig geleden van de zwakke Spaanse beschieting en gaf nu de Nederlanders de volle laag. Pas aan het einde van het gevecht, rond zeven uur 's avonds, deden enkele Spaanse schepen een poging om zich in het strijdgewoel te mengen.

De Nederlandse achterhoede onder Den Haen beet stevig van zich af, maar kon het gemis aan Spaanse inzet niet compenseren. Vreemd genoeg liet op dat moment Duquesne zijn schepen hergroeperen en keerde hij de gecombineerde vloot 'de spiegels toe'.

De Nederlanders en Spanjaarden achtervolgden de Fransen nog een uur, waarna de zwaar gewonde De Ruyter besloot de haven van Syracuse binnen te lopen.



Een zwaar gehavend Hollands schip wordt door enige galeien uit de vuurlinie gesleept.

Hoewel beide vloten de overwinning uitriepen, eindigde ook deze zeeslag onbeslist. De schade aan Franse en Nederlandse zijde was enorm en beide partijen verloren tussen de 500 en 700 bemanningsleden. In het voordeel van De Ruyter en zijn ondergeschikten sprak het feit dat zij met hun zwakkere vloot de Fransen het eerst deden terugdeinzen, en in ieder geval hadden belet hun voornemen tot uitvoering te brengen, aldus gezien zou van een "tactische" overwinning kunnen worden gesproken, al was het militair gezien

waarschijnlijk meer een verlies.

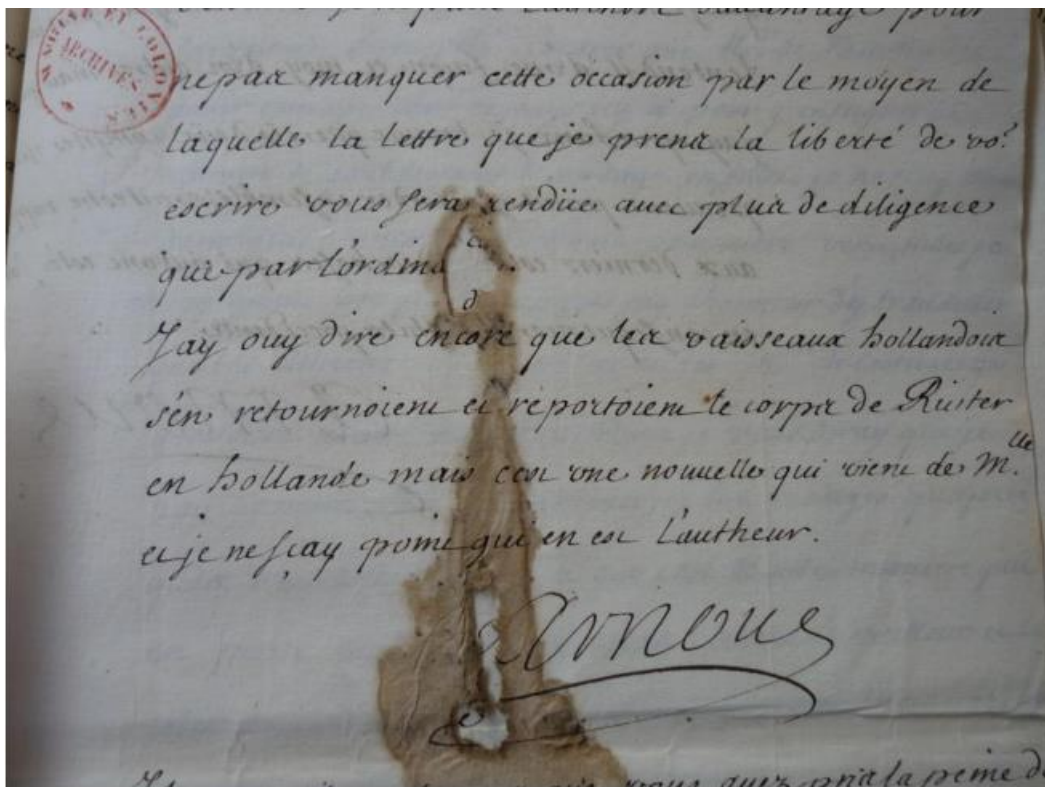
De gecombineerde vloot was zo zwaar gehavend dat zij de haven van Syracuse voorlopig niet kon verlaten. Een Frans konvooi uit Toulon kon hierdoor ongestoord Messina bereiken. De Spaans-Nederlandse samenwerking had een nieuw dieptepunt bereikt.

Op 29 april 1676, rond half tien 's avonds, stierf de grootste vlootvoogd die Nederland – en volgens hedendaagse maritieme historici, de wereld - tot nog toe gekend heeft. Het lichaam van De Ruyter werd gebalsemd en geplaatst in een loden kist in de kajuit van de "Eendracht". Daar heeft het nog een complete zeeslag moeten doorstaan (Zeeslag in de Baai van Palermo, 2 juni 1676) waarbij zijn opvolger, Jan den Haen, sneuvelde.

De Ruyter werd door de Spaanse koning in de adelstand verheven met de titel van Hertog. Hij heeft die titel nimmer kunnen aanvaarden - en zou dat gezien zijn minachting voor de Spaanse vloot wellicht ook niet gedaan hebben - omdat hij al was overleden toen het bericht de vloot bereikte.

Willem III verbood de Ruyter's zoon Engel om de hertogstitel te voeren omdat hij geen hertogen in de Nederlandse adel wenste. De Oranjes zijn Graven, wat een lagere adellijke rang is. Engel kreeg daarop later de baronnentitel van de Spaanse Koning. De daarbij behorende uitbreiding van het familiewapen van de Ruyter, werd door Engel gebruikt bij de afbeeldingen van het wapen op het praalgraf in de Nieuwe Kerk te Amsterdam. Zie hiervoor de uitleg in het document "Stichting-Familie-Wapen".

Op 30 januari 1677 werd de Ruyter's stoffelijk overschot in Hellevoetsluis aan land gebracht. Koning Lodewijk beval tijdens de tocht langs de Franse kust tot het brengen van een eresaluut van 21 schoten, door de Franse havens die het schip passeerde. Hoewel de originele opdracht door Louis XIV nog niet gevonden is, onderschrijft deze excuusbrief van havenmeester Arnoul van Toulon de opdracht. (Vondst: J Nuboer)



Op 18 maart 1677 werd De Ruyter, onder enorme publieke belangstelling, bijgezet in een praalgraf in de Nieuwe Kerk te Amsterdam.



De begrafenisstoet op de Dam.

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



Het praalgraf in de Nieuwe Kerk.

Wordt vervolgd

Smaldeel 5

21 AUGUSTUS - 2 OKTOBER

Den Helder, Lissabon, Lagos baai/ Ceuta, Gibraltar, Den Helder Den Helder, Lissabon,
Lagos baai/ Ceuta, Gibraltar, Den Helder

Commandant: commandeur J. Doorenbos

Hr. Ms. Karel Doorman (vlaggeschip), commandant: kapitein ter zee C. E. Wolderling

Hr. Ms. De Zeven Provinciën, commandant: kapitein ter zee G. Zeiler

Hr. Ms. Poolster, commandant: kapitein ter zee E. Roest

Hr. Ms. Limburg, commandant: kapitein ter zee J. Jansen

Hr. Ms. Drenthe, commandant: kapitein-luitenant ter zee P. J. F. van der Meer Mohr

Hr. Ms. Van Nes (tot 20 september), commandant: kapitein-luitenant ter zee J. L. Langenberg

Hr. Ms. Noord Brabant, commandant: kapitein-luitenant ter zee H. J. Meert

Hr. Ms. Van Speijk (vanaf 25 september), commandant: kapitein-luitenant ter zee J. H. Weijers

Hr. Ms. Zeeland, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. W. M. Wevers

Hr. Ms. Potvis, commandant: luitenant ter zee der le klasse R. J. M. Speckcns

Hr. Ms. Walrus, commandant: luitenant ter zee der le klasse R. den Boeft, sinds 23 september luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie B. A. Siemens

Geëmbarkeerd aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman: vliegtuigsquadron 4, commandant: luitenant ter zee vlieger der le klasse J. V. van Zuidam

vliegtuigsquadron 8, commandant: luitenant ter zee der le klasse R. H. Bosveld

Bij de aanvang van de najaarsreis, eerste gedeelte, lagen Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Van Nes, Hr. Ms. Noord Brabant, Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Walrus te Den Helder. Hr. Ms. Zeeland vertrok op 21 augustus te 14.00 uur vanuit Den Helder naar zee voor calibratie van apparatuur, waarna het schip op 22 augustus weer terugkeerde naar Den Helder.

Op 22 augustus vertrokken Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Drenthe en Hr. Ms. Noord Brabant naar zee voor calibratie van apparatuur en individuele oefeningen. Hr. Ms. Karel Doorman nam de beide vliegtuigsquadrons 4 en 8 aan boord ter hoogte van IJmuiden. Hierna volgden dagvlieg oefeningen benodigd voor het kwalificeren van de vliegende bemanningen. Dit werd aan boord gadegeslagen door de chef van de luchtmachtstaf en de vlagofficier marineluchtvaartdienst, die hiertoe in Den Helder voor vertrek waren geëmbarkeerd.

Op 23 augustus vertrok Hr. Ms. De Zeven Provinciën uit Den Helder om enige individuele scheepsoefeningen te houden. Ter kennismaking met de vloot in verband met de functie van vlagofficier technische dienst scheepste kapitein ter zee van de technische dienst professor ir. W. Vinke zich in. Op 24 augustus verlieten Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Zeeland Den Helder, om zich te voegen bij eenheden van smaldeel 5 ter uitvoering van oefeningen, opgegeven in het weekprogramma. Op de achtermiddag vonden oefeningen plaats met vliegtuigen, zowel van de ingescheepte squadrons 4 en 8 als van squadron 320 van het marinevliegkamp te Valkenburg. De chef van de luchtmachtstaf en de vlagofficier marineluchtvaartdienst maakten van de gelegenheid gebruik zich terug te laten vliegen naar de wal. Tevens werd het overgeven - overnemen van lichte lasten beoefend met Hr. Ms. Poolster. Op 25 augustus kwam Hr. Ms. Karel Doorman op de rede van Den Helder om 12 cursisten van de hogere krijgsschool onder leiding van een lektor van de marinestafschoon, alsmede een aantal nieuw geplaatste schepelingen aan boord te nemen. Tevens kwam het hoofd van de geneeskundige dienst der zeemacht in Nederland aan boord voor een vaartocht tot 2 september.

Enige geaccrediteerde buitenlandse marine-attaché's in 's-Gravenhage ontvingen een uitnodiging om een gedeelte van de najaarsreis van smaldeel 5 mee te maken. Hiertoe scheepde de Britse marine-attaché, Captain S. W. Clayden DSC, RN, zich eveneens in aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman. Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. De Zeven Provinciën liepen in de loop van de middag Den Helder weer binnen na diverse oefeningen met andere eenheden gehouden te hebben, zoals overgeven lichte lasten, olie laden op zee en schietoefeningen. In de loop van de avond vertrok Hr. Ms. Karel Doorman gevolgd door de jagerdivisie 3, onder commando van de commandant van Hr. Ms. Limburg als divisiejagercommandant, volgens een opgegeven route naar een rendez-vous positie voor zondag 27 augustus. De onderzeeboten Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Walrus waren in opmars naar de aanvangsposities voor 28 augustus. Op 27 augustus maakten omstreeks 10.30 uur Hr. Ms. Karel Doorman en de jagerdivisie rendez-vous nabij de Golf van Biskaye. Hierbij werd personeel in overvoer per sloep naar de betrokken schepen overgebracht; kapitein ter zee van de technische dienst Vinke werd overgezet van Hr. Ms. Zeeland naar Hr. Ms. Karel Doorman. Op 28 augustus werd contact gemaakt met Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Walrus en begon een week van intensief oefenen met schepen, vliegtuigen, hef- schroefvliegtuigen en onderzeeboten, volgens een van te voren opgesteld weekprogramma. Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Poolster vertrokken uit Den Helder na een weekeinde binnen gelegen te hebben. De plaats van bestemming was Rotterdam, waar op 29 en 30 augustus directeuren, schooldekanen en rectoren zich inscheepten voor een vaartocht van een dag.

Op 30 augustus scheepde zich aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën in de Canadese marine-attaché in 's-Gravenhage, Captain D. R. Saxon DSC, RCN. Eveneens begaven zich 20 pas beëdigde officieren, afkomstig van het Koninklijk instituut voor de marine, aan boord om na het ontmoeten van het smaldeel overgezet te worden naar hun respectievelijke plaatsingen. Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. De Zeven Provinciën volgden een eigen op- werkprogramma daar een ontmoeting met deze schepen eerst op 5 september zou plaatsvinden. Op 31 augustus werd door Hr. Ms. Karel Doorman met de divisie jagers in de avond een formatie gevormd. Hierin werd opgestoomd naar Lissabon, terwijl de onderzeeboten Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Walrus gezamenlijk naar deze haven opstoomden. Het betrof een routine bezoek van 1 tot 5 september. Daar niet voldoende dan wel geschikte kaderuimte aanwezig was, ankerde Hr. Ms. Karel Doorman omstreeks 09.00 uur in de Taag, ter hoogte van de Doca da Marinha. De onderzeebootjagers Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Drenthe, Hr. Ms. Noord Brabant en Hr. Ms. Zeeland meerden naast elkaar af aan de Doca da Marinha. Hr. Ms. Van Nes en de onderzeeboten Hr. Ms. Walrus en Hr. Ms. Potvis meerden naast elkaar af aan de Doca do Jardim de Tabaco. Na het ten anker komen vertrok de smaldeelcommandant, vergezeld van de ambassadesecretaris, een liaisonofficier van de Portugese marine en zijn adjudant, om zijn opwachting te maken bij de tijdelijk zaakgelastigde der Nederlanden, de commandant zeemacht vasteland en de chef van de Portugese marinestaf, terwijl daarna het complimentenregister van de minister van marine werd getekend. In de namiddag volgde een bezoek aan de Commander Iberian Atlantic Area. Na deze bezoeken brachten genoemde functionarissen een tegenbezoek bij de smaldeelcommandant aan boord van zijn vlaggeschip. Des avonds werd aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman een ontvangst gegeven voor de Nederlandse kolonie en voor Portugese marineautoriteiten. Hiertoe waren honderd gasten uitgenodigd.

Op 2 september werden diverse excursies naar grotere en kleinere plaatsen in het binnenland georganiseerd in verschillende richtingen. De belangstelling was groot temeer daar nog aan andere evenementen, zoals voetbalwedstrijden, dansvertoningen, enzovoorts ook deelgenomen kon worden. In de loop van de ochtend debarkeerden de cursisten van de hogere krijgsschool met

hun marinebegeleider, alsmede de Engelse marine-attaché, de inmiddels per 15 september benoemde vlagofficier van de technische dienst en het hoofd van de geneeskundige dienst der zeemacht in Nederland. Vooral de cursisten van de hogere krijgsschool hebben laten weten de vaartocht buitengewoon op prijs gesteld te hebben. In de loop van de middag arriveerde de hoofdintendant der zeemacht die een oriëntatietocht mee zou maken tot de volgende haven van binnenkomst. Van 16.00 tot 18.00 uur waren de onderzeebootjagers opengesteld voor het publiek, terwijl van 19.00 tot 21.00 uur een ontvangst ten huize van de tijdelijk zaakgelastigde der Nederlanden, dr. J. Dolleman, gehouden werd voor de commandant van smaldeel 5, de officieren van zijn staf, alsmede de commandanten en eerste officieren van de oorlogsbodems en de vliegtuigsquadrons. Tevens waren uitgenodigd Portugese marineautoriteiten, stafofficiëren van de Iberian Atlantic Area, marine-attaché's en leden van het corps diplomatique.

Op 3 september werd de Nederlandse kolonie in Lissabon en directe omgeving gelegenheid geboden de protestantse en rooms-katholieke kerkdiensten aan boord van het vlaggeschip bij te wonen, waarvan gaarne gebruik gemaakt werd. Ook op deze dag werden diverse excursies en voetbalwedstrijden gehouden. Van 16.00 tot 18.00 uur hadden wederom de bewoners van Lissabon de gelegenheid de onderzeebootjagers te bezoeken.

Des avonds werd aan een honderdtal officieren een diner met dansvoorstelling aangeboden. Op 4 september werden in de loop van de dag diverse voetbalwedstrijden gespeeld zowel tussen de smaldeelschepen onderling, als tegen Portugese tegenstanders. Om 13.00 uur bood de Portugese minister van marine de commandant van het smaldeel, de chef-staf en commandanten van schepen een lunch aan in de officiersmess van de marinebasis te Alfeite. Na een zeer geslaagd en geanimeerd weekeinde stoomden de schepen op 5 september omstreeks 10.00 uur de haven van Lissabon weer uit voor oefeningen op zee. Inmiddels waren Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Poolster ook zover gevorderd dat zij zich buitengaats te 12.00 uur bij het verband voegden, waarna al spoedig met olie laden uit Hr. Ms. Poolster begonnen werd. Aan Hr. Ms. De Zeven Provinciën werd opgedragen om de in overvoer uit Nederland meegenomen luitenants ter zee der 3e klasse per eerstkomende gelegenheid over te zetten naar hun nieuwe schip. Hierbij werd vooral gedacht aan het kennismaken met de methode van overgaan tijdens bevoorradingsoperaties op zee. Op deze wijze werden ook de hoofdintendant der zeemacht en de toekomstige vlagofficier van de technische dienst overgezet op hun oriëntatiereis. Na vertrek werd aan de bemanningen van de schepen bekend gesteld dat het komende weekeinde ten anker gegaan zou worden in de Lagos baai, beoosten Kaap St. Vincent, in de Portugese territoriale wateren. Communicatie met de wal zou niet plaats vinden. Alvorens daar echter aan te komen werd op 7 september gedurende acht uren een Free Play oefening gehouden. Dit hield in het opsporen, gesimuleerd aanvallen en vernietigen van onderzeeboten door de bovenwaterschepen. Op enthousiaste wijze werd hieraan door schepen, vliegtuigen, hefschroef- vliegtuigen en onderzeeboten deelgenomen. Het bleek een zeer leerzame en waardevolle oefening te zijn. Hierna vertrok Hr. Ms. Poolster naar Ceuta voor een informeel bezoek, terwijl de overige eenheden al oefenend opstoomden naar de eerder genoemde Lagos baai.

Hr. Ms. Poolster stoomde op 8 september te 09.00 uur de rede van Ceuta op om al spoedig daarna af te meren in de schilderachtige haven. De Nederlandse consul, vergezeld van de marinecommandant, kwam ter begroeting aan boord. Vrijwel terstond werd aangevangen met olie laden terwijl om 11.00 uur de commandant, tesamen met de eerste officier en in gezelschap van de consul, achtereenvolgens zijn opwachting maakte bij de militaire commandanten en de burgerlijke autoriteiten. Des avonds om 20.30 uur werd een veertigtal genodigden, waaronder de militaire en burgerlijke autoriteiten, aan boord een receptie aangeboden. Op zaterdag 9 september was de commandant met een aantal officieren, onderofficieren en manschappen de gast van het

Spaanse legioen. Nadat de commandant, tesamen met de commandant van het legioen, de aangetreden compagnieën had geïnspecteerd, volgde een demonstratie van exercitie, werd een défilé af genomen en hield het legioen de wekelijkse, dodenherdenking. Vooral dit laatste waarbij het gehele legioen, begeleid door het eigen muziekkorps, het legionairslied zong, was bijzonder indrukwekkend. Na afloop werd aan de gasten een vin d'honneur aangeboden. In de namiddag waren de commandant en tien officieren de gast van het stadsbestuur in het gemeentehuis, alwaar verversingen werden aangeboden.

Het verdere verblijf in Ceuta kenmerkte zich door fraai weer, en werd benut de schilderachtige omgeving te verkennen en des avonds aan het, zij het vrij spaarzaam, uitgaansleven deel te nemen. Maandag 11 september tegen 20.00 uur werd dit routine oliebunkerbezoek beëindigd en naar zee vertrokken voor het rendez-vous met de andere schepen van smaldeel 5, ter deelneming aan de Nato-oefening Perfect Play.

Intussen kwam op 8 september een bericht uit Nederland, dat diverse meevarende autoriteiten, waaronder de hoofdintendant der zeemacht en de Canadese marine-attaché, Nederlandwaarts gedirigeerd moesten worden vanuit Gibraltar. Hr. Ms. De Zeven Provinciën werd derhalve opgedragen naar Gibraltar op te stomen, tijd van aankomst 9 september te 07.30 uur, waarna koers gezet werd naar de gezamenlijke ankerplaats in Lagos baai. Het weekeinde werd tot ieders genoegen en plezier doorgebracht naar eigen verkiezing. Tot grote vreugde van een ieder werd zaterdag een hefschroefvliegtuig naar het vliegveld Faro gezonden om de aldaar gereed liggende post op te halen. Na aankomst van Hr. Ms. De Zeven Provinciën werd zelfs de mogelijkheid geschapen intersmaldeel roeiwedstrijden te houden.

Zondagavond 10 september vertrokken de bovenwaterschepen naar Gibraltar om deel te nemen aan de Nato-oefening Perfect Play, welke gehouden werd van 12 tot 20 september. De onderzeeboten, als oranje partij deelnemers, vertrokken maandagochtend vroeg naar hun operatieterrein, terwijl Hr. Ms. Poolster, zoals reeds vermeld, vanuit Ceuta zou vertrekken voor het maken van een rendez-vous. Aan de oefening werd ook deelgenomen door Franse, Engelse, Canadese, Portugese en Noorse eenheden. Aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman voer gedurende de gehele oefening een Engels anti-submarine warfare environmental predictions system team mee, alsmede een Belgisch officier en enige Koninklijke landmacht- en Koninklijke luchtmacht-officieren. De laatsten in het kader van de uitwisseling van officieren van de drie krijgsmacht-delen. Na afloop van de oefening liepen alle deelnemende schepen Gibraltar binnen. Hr. Ms. Poolster werd echter eerst weer naar Ceuta gedirigeerd om aldaar olie te laden. Hr. Ms. De Zeven Provinciën meldde in de nacht van 19 op 20 september om 02.20 uur dat een der opvarenden werd vermist, zeer vermoedelijk buiten boord gevallen. Hr. Ms. Karel Doorman, tesamen met zijn Franse escorteurs, brak de oefening af en zette koers naar de positie opgegeven door Hr. Ms. De Zeven Provinciën. Eenmaal daar aangekomen werd een zoekactie ingezet, welke in de loop van de nacht versterkt werd door een Shackleton van de Royal Air Force, die zijn oefening afgelast had. Het vliegtuig verlichtte het zoekterrein met fakkels. Na het aanbreeken van de dag werden hefschroef vliegtuigen af gevlogen om te assisteren bij het zoeken naar de overlevende. Te ongeveer 10.00 uur werd de zoekactie afgebroken en stoomden alle individueel op naar Gibraltar, alwaar in de loop van de avond afgemeerd werd. In de namiddag van 20 september vertrok Hr. Ms. Van Nes met bestemming Portland en werd onttrokken aan het smaldeel. Des avonds arriveerde de commandant der zeemacht in Nederland te Gibraltar. Op 21 september bracht de commandant van smaldeel 5 een bezoek aan de Flag Officer Gibraltar, de burgemeester en de gouverneur, welke bezoeken gevolgd werden door een tegenbezoek.

Op 22 september bracht hij een bezoek aan autoriteiten aan de wal evenals aan Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Walrus. Hr. Ms. Poolster, binnengekomen uit Ceuta, meerde tegen 12.30 uur af aan de oliesteiger. Op 23 september vond een nabespreking van de Nato- oefening Perfect Play plaats, onder andere bijgewoond door de commandant der zeemacht in Nederland, de meevarende officieren van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht, alsmede vele vooraanstaande Nato- en Franse marinefunctionarissen. Hierna vertrokken diverse deelnemers naar hun thuishavens of bases, terwijl de functionarissen per vliegtuig terugkeerden naar hun hoofdkwartier. Het Nederlandse smaldeel bleef nog binnen liggen tot dinsdag 26 september. Het smaldeel werd 25 september versterkt met Hr. Ms. Van Speijk. Als bijzonderheid valt hierbij op te merken dat er voor het eerst een fregat niet een ingescheept Wasphefschroefvliegtuig bij het smaldeel gevoegd werd. Aan de andere kant werd het smaldeel verzwakt door reeds schepen naar zee te dirigeren, te weten Hr. Ms. Limburg met bestemming Nederland in verband met een dokbeurt en Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Walrus naar de oefengebieden. De resterende schepen van het smaldeel kozen 26 september tussen 09.00 en 10.00 uur zee nadat een hartelijk afscheid genomen werd tijdens een ontvangst op maandagavond 25 september van 18.45 tot 20.45 uur aan boord van het vlaggeschip. Helaas werd deze dag een bericht van Hr. Ms. Potvis ontvangen, meldende dat het niet aan de beraamde oefeningen kon deelnemen. Hierop werd besloten de onderzeeboot rechtstreeks naar Nederland te dirigeren. De overige dagen werden benut om de smaldeeloefeningen verder af te werken. Op 29 september ontvingen twee opvarenden van het smaldeel een droeve tijding van huis. Daar de omstandigheden een spoedige terugkeer wettigden, werd besloten twee vliegtuigen van het vliegtuigsquadron 4 aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman een dag eerder te doen afvliegen. Inmiddels was Hr. Ms. Limburg reeds teruggekeerd in Den Helder. Het vliegtuigsquadron 4 vloog af op 1 oktober om zich vanuit het Engelse Kanaal ter hoogte van Wight naar Valkenburg te begeven. Des avonds meerde Hr. Ms. Potvis af te Den Helder. De eerstvolgende thuisvliegers waren vier bemanningen van vliegtuigsquadron 8 met hun hef- schroefvliegtuigen vanaf de rede van Den Helder. Hierna keerden in de loop van de dag de overige eenheden van het smaldeel terug in de thuishaven.

Gegevens havens

Lissabon

Bij binnenkomst op 1 september werd de loods aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman geëmbarkeerd ongeveer 2 mijl ten zuidwesten van de drempel van het toegangskanaal naar de rivier de Taag. De betrokken loods sprak slecht Engels, deed zich onzeker voor en bemoeide zich vrijwel niet met het beloodsen van het schip, ofschoon het zicht minder dan 2 mijl was. Hij werd eerst actief bij het naderen van de ankerplaats. Dit in tegenstelling met de loods die op de dag van vertrek, 5 september, aan boord kwam. Deze was erg actief, zelfverzekerd en sprak redelijk Engels. In de Admiralty Pilot wordt geen gewag gemaakt van tijden van kentering van het getij op de rivier de Taag. Ofschoon deze aan seizoensinvloeden (regen) onderhevig zijn, werd opgemerkt dat het schip, doorgaans met lichte winden die vrijwel geen invloed hadden op de ligging van het schip, zwaaide op de ankerplaats, zijnde 063 Pontal de Cacilras 0.8 mijl - kaart 3264, gemiddeld tussen hoogwater Lissabon tot 1 uur na hoogwater en tussen 1 en 2 uur na laagwater. De stroomsterkte bereikte inderdaad de voor het jaargetijde in de Admiralty Pilot vermelde waarden van 3 (bij vloed) a 5 (bij eb) zeemijlen per uur.

Lagos baai

Geankerd werd 1½ mijl uit de kust. Bijzonderheden vallen hierover niet te vermelden.

Gibraltar

- a. De aandacht wordt gevestigd op kaart 1448 - de aanloop tot Gibraltar Bay - waarvan de lengte en breedte coördinaten een correctie behoeven van 19 seconden in breedte en 4

seconden in lengte. Indien hierop niet gelet wordt, treden er positieverschillen op van ongeveer 600 yards bij het overgaan van kaart 1448 op kaart 144 –

Gibraltar.

Zie ondermeer de begrenzings van verboden ankerplaatsen ten westen van Europa Point, aangegeven op kaart 1448.

b. In het noordelijk deel van de baai van Gibraltar, alwaar weinig prominente peilpunten zijn, zie kaart 1448, is een kennelijk nieuw raffinaderijcomplex niet in kaart gebracht.

Daarbij zijn drie zeer in het oog vallende schoorstenen, welke afwisselend rood en wit horizontaal gestreept zijn, zichtbaar. Tijdens het wachten op de loods wordt geadviseerd deze schoorstenen in de kaart te peilen, daar zij als aanlooprichtpunt tot de draai naar de North Entrance - voor grote schepen van belang kunnen zijn.

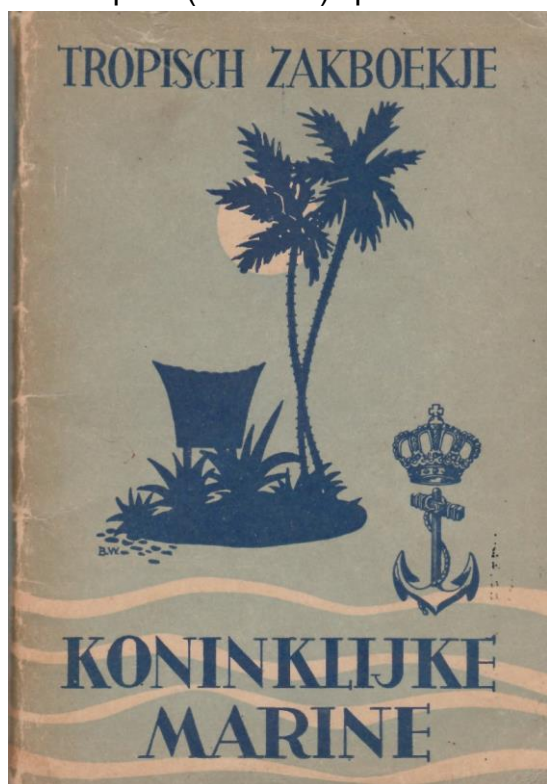
Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1967

KLEINE GIDS

MALEIS

In deze lessen krijgt U het Maleis zo eenvoudig mogelijk, zoals het in de meeste plaatsen in Indië wordt gesproken. Als U ze goed bestudeert, kunt U zich tenminste enigermate bij Uw verblijf aldaar redden.

De uitspraak van het Maleis verschilt in menig opzicht van de Hollandse; hieronder enige regels: In open lettergrepen klinken de "a" en de „o" lang niet zo helder als in Nederlandse woorden. Bijv. In "kapan" (wanneer) spreekt U beide "a" 's even kort uit.



In „berapa" (hoeveel) wordt de eerste "a" korter uitgesproken dan de tweede.

De „o" 's van "potong" (hakken, afsnijden) zijn beide even kort. In "toko" worden beide "o" 's langer uitgesproken.

De "g" mag U niet uitspreken als in het Nederlands, maar als een zachte "k" zoals in het Engelse "good".

Bijv.

„goenoeng" (berg), „gigi" (tand).

De "h" zowel aan het begin als aan het slot van een woord niet of bijna niet uitspreken. Bijv.

„liampir" (bijna); "hari" (dag);

„roemah" (huis); „soesah" (moeite).

De "k" aan het slot van een woord op het laatste ogenblik inhouden. Bijv.: "anak" (kind); "doedoek" (zitten).

De klemtoon valt in het algemeen op de voorlaatste lettergreep, als die tenminste niet toonloos is; in dat geval krijgt de laatste lettergreep de klemtoon. Bijv.:

„garpoe" (vork); „besár" (groot).

De uitspraak lijkt eenvoudig, maar leiding is toch onmisbaar.

LES 1.

Tellen leert U gemakkelijk in het Maleis.

1 satoe (in samenstellingen "se")

- 2 doea (alsof er stond: doewa)
- 3 tiga (denk aan de uitspraak van de "g")
- 4 ampat
- 5 lima
- 6 anam (beide "a" 's kort uitspreken)
- 7 toedjoeh (de "h" niet uitspreken)
- 8 delapan (korte "a", toonloze "e")
- 9 sembilan (klemtoon op de "i"; de "e" is toonloos)
- 10 sepoeloeh ("se" betekent "een"; er staat dus een maal 10)
- 20 doea poeloeh
- 30 tiga poeloeh enz.
- 100 seratoes (wat zou "se" hier betekenen?)
- 200 doea ratoes
- 800 tiga ratoes enz.

Zo zijn we gauw aan:

- 1000 seriboe
- 2000 doea riboe
- 3000 tiga riboe enz. enz.

Bij het uitspreken van de getallen benoemt men de getallen van links naar rechts: bijv.:

- 43 — veertig drie — ampat poeloeh tiga
- 87 — tachtig zeven — delapan poeloeh toedjoeh
- 296 — twee honderd negentig zes — doea ratoes sembilan poeloeh anam.

Deze regel geldt echter niet voor de getallen van elf t/m 19; hier benoemt men de cijfers van rechts naar links; ook heeft 10 bij deze getallen een andere naam nl. „belas” in plaats van „poeloeh”.

- 11 sebelas
- 12 doea belas
- 13 tiga belas enz.

Probeer nu eens onderstaande getallen uit te spreken:

23; 451; 786; 1946; 1111; 2212. Oefenen!!

Een goede manier om de woorden in Uw geheugen te prenten is het aanleggen van een woordenlijstje, waarin U telkens de nieuwe woorden bijschrijft.

LES 2.

In onderstaande zinnen zult U opmerken dat de volgorde der woorden in het Maleis vaak anders is dan in het Nederlands. Zo worden bijvoeglijke naamwoorden en de woordjes „ini” (deze, dit) en „itoe” (die, dat) achter de woorden gezet, waarbij ze horen. Als „ini” en „itoe” zelfstandig worden gebruikt staan ze voorop: Dit is een hoed — ini topi. Dat is een arme man — itoe orang miskin

Ook doet het vreemd aan, dat het koppelwerkwoord „zijn”, wordt, weggelaten. Door de zinnen vaak over te lezen went U er echter gauw aan.

Leesoefening 1.

1. *Njonja itoe moeda* – die mevrouw is jong.
mevrouw die jong
2. *Toean ini toea.* – deze heer is oud.
heer deze oud
3. *Orang itoe miskin* – die man is arm.
mens die arm
4. *Nona ketjil itoe kaja* – die kleine juffrouw is rijk.
juffrouw klein die rijk
5. *Topi besar itoe moer ah* – die grote hoed is goedkoop.
hoed groot die goedkoop
6. *Topi ketjil ini mahal* – deze kleine hoed is duur.
hoed klein deze duur
7. *Itoe topi mahal* – dat is 'n dure hoed.

Een vragende zin wordt in het Maleis gevormd door er „apa” voor te zetten of een ander vragend woord, zonder dat de volgorde der woorden verandert.

Leesoefening 2.

1. Apa njonja itoe moeda? — Is die mevrouw jong?
2. Apa toean ini toea? — Is die heer oud?
3. Apa orang itoe kaja? — Is die man rijk?
4. Apa nona ketjil itoe kaja? — Is die kleine juffrouw rijk?
5. Apa topi besar itoe moerah? — Is die grote hoed goedkoop?
6. Apa ini topi? — Is dit 'n hoed?

Opgave:

Probeer zelf vragen te maken; U kunt ze ook beantwoorden. Leer hiervoor de woordjes:

Wie? siapa

Ja saja

Neen, niet, geen tida

("tida" staat steeds vóór het werkwoord!)



Tandheelkundige Dienst Historisch

De Tandheelkundige Dienst der Koninklijke Marine viert dit jaar haar tiende lustrum. Een goede gelegenheid voor de nodige festiviteiten maar ook om eens terug te blikken. Een periode van vijftig jaar lijkt kort, er is echter veel gebeurd en veranderd. Zeker bij een dienst die, meer nog dan andere onderdelen bij de marine, altijd voor een groot deel afhankelijk is geweest van tijdelijke krachten en zodoende een enorme hoeveelheid reünisten kent. Een dienst die ook een bijzondere plaats inneemt bij de Koninklijke Marine; hoewel klein is het een dienst die met elke militair in een zeer persoonlijk contact staat. Om de bijzondere kenmerken van een dienst als de onze te kunnen doorgronden

moeten we de geschiedenis induiken en deze vergelijken met de huidige toestand. Het heden komt in de volgende hoofdstukken aan bod, de historie, voor zover bekend in de volgende paragrafen.

Algemeen

Voor de Tweede Wereldoorlog werd de tandheelkundige verzorging van het personeel der Koninklijke Marine verricht door enkele contracttandartsen, die hun eigen praktijk hiervoor enige tijd beschikbaar stelden. Het valt gemakkelijk te begrijpen dat deze behandeling zeer rudimentair was. Gedurende de mobilisatietijd voor de Tweede Wereldoorlog werd deze hulp in iets uitgebreidere vorm gegeven mede door inschakeling van een enkele reserve officier-tandarts der Koninklijke Landmacht.

De landmacht was met de mobilisatie in 1914 al begonnen met het aanstellen van militaire tandartsen. Deze aanstellingen waren echter van tijdelijke aard en de betreffende vijftien tandartsen verdwenen met de demobilisatie in 1919 weer uit het leger. Het werd door de defensie-autoriteiten nog gezien als een voorziening voor oorlogs- c.q. mobilisatietijd. Wel werd een aantal tandheelkunde studenten op dezelfde wijze als toekomstige reserve officieren van gezondheid gedurende hun studietijd opgeleid tot reserve officier-tandarts. Zij kwamen na het voltooien van hun opleiding echter niet in werkelijke dienst en werden ook niet opgeroepen voor herhalingsoefeningen. Pas bij de mobilisatie in 1939 vond hun eerste opkomst plaats. Na de bevrijding hebben enkele van deze officieren hun bijdrage geleverd aan de toen als vredesdiensten opgerichte tandheelkundige diensten. De kapitein C. van Dongen werd vanaf 1948 Chef van de Militair Tandheelkundige Dienst der Koninklijke Landmacht, de reserve-kapitein D.J.A. van der Woerd werd Hoofd Tandheelkundige Dienst der Zeemacht. Hij was daarmee de eerste officier-tandarts van de Koninklijke Marine.

De marine zou zeker overgegaan zijn tot aanstelling van nog enkele, wanneer deze maar beschikbaar geweest zouden zijn. Men was grotendeels afhankelijk van de hulp van buitenlandse marines, doch maakte intussen wel plannen om direct na de bevrijding over te kunnen gaan tot een ruime uitbreiding van het aantal tandartsen en oprichting van een eigen tandheelkundige dienst. Ook de materiële voorziening werd gepland en er kwam op deze wijze voor een vijftiental tandartsen materiaal beschikbaar uit Amerika, wat aangevuld kon worden met materiaal voor vijf tandartsen uit Engeland. Voldoende tandartsen meldden zich na de bevrijding van Nederland inderdaad als oorlogsvrijwilliger, waarvan direct een aantal naar het toenmalige Nederlands-Indië vertrok en de overblijvenden ten dele nog in Engeland en geleidelijk aan ook in Nederland tewerk werden gesteld.

Gezien de wat rommelige start tijdens de oorlog is de exacte begindatum van de Tandheelkundige



Dienst der Zeemacht onduidelijk. Bij Koninklijk Besluit van 1 oktober 1948 nr.76, werden bij de Koninklijke Marine elf korpsen officier vastgesteld, waaronder die voor officieren-arts, -tandarts en -apotheker. Het besluit trad echter pas op 1 januari 1949 in werking. Hier staat tegenover de beschikking van de Minister van Oorlog nr. 200582 van 27 september 1955, waarin wordt vermeld dat de militair tandheelkundige dienst is opgericht met ingang van 24 februari 1945. Deze beschikking is gebaseerd

op een artikel in het Nederlands militair geneeskundig tijdschrift jaargang 8 nr.7 uit het jaar 1955, t.g.v. het tienjarig bestaan van de militair tandheelkundige dienst. Uit dit artikel blijkt dat er twee tandheelkundige diensten zijn opgericht. De ministeriële beschikking is echter niet verstuurd aan de IGDZ (inspecteur der geneeskundige dienst zeemacht) door tussenkomst van de CMS (chef marinestaf). De IGDKL en Klu (inspecteur geneeskundige dienst Koninklijke Landmacht en Koninklijke Luchtmacht) ontvingen de beschikking wel door tussenkomst van de CGS (chef generale staf). In 1945 was er echter al een hoofd van de tandheelkundige dienst van de marine: D.J.A. van der Woerd. De afdeling maritieme historie heeft in 1980 de knoop doorgehakt en als oprichtingsdatum gesteld 1 oktober 1948. De toenmalige ITDZ (inspecteur tandheelkundige dienst zeemacht) is hiermee accoord gegaan. Derhalve is in 1983 voor het eerst een lustrum gevierd.

De Beginjaren

De eigenlijke organisatorische opbouw van de tandheelkundige dienst met haar vele facetten heeft zeer geleidelijk aan in Nederland zelf en vandaar uit over de verdere marine plaats gevonden. De aanname van officieren tandarts met hun militaire vorming en inpassing in het officierskorps moest plaats vinden. Bij alle marine inrichtingen en later ook aan boord van schepen moest geschikte werkruimte gevonden worden, alsook assistenten voor deze tandartsen werden aangetrokken. Voor de kazernes in Nederland werden enkele burger tandartsassistentes aangetrokken en later werden ook marva's intern opgeleid tot tandartsassislente.

Wat de materieelszijde betreft, kon wel direct beschikt worden over voldoende materiaal doch de verdere bevoorrading was een groot probleem. Er werd derhalve een eigen magazijn van tandheelkundige behoeften gevormd, dat tevens reparatie werkplaats zou kunnen zijn.

Het hiervoor benodigde personeel werd geleidelijk aangetrokken; de chef hiervan was, om een voorbeeld te noemen, afkomstig van het dienstvak torpedomaker. Als verder onderdeel van de tandheelkundige dienst waren vervolgens benodigd tandtechnici, die de vervaardiging van tandprothesen voor het marinepersoneel ter hand namen en als assistenten van de tandartsen optraden op die plaatsen, waar vrouwelijke assistentie niet beschikbaar was (schepen en overzee). Ook deze dienst werd aangevangen met één man personeel en werd later uitgebreid tot ongeveer vijftien man.



In 1955 beschikten ongeveer twaalf marine inrichtingen over een eigen tandheelkundige dienst, alsmede Hr.Ms. Karel Doorman en de beide kruisers, Hr.Ms. De Ruyter en Hr.Ms. De Zeven Provinciën.

In Nederlands Nieuw Guinea was ook een zelfstandige tandheelkundige dienst aanwezig. Het attractieve van deze diverse diensten was dat zij elk weer eigen specifieke problemen hadden en de officier tandarts die hiervoor de verantwoording droeg, in alle opzichten de meeste vrijheid van handelen werd gelaten. Het hoofd tandheelkundige dienst beperkte zich tot het geven van algemene richtlijnen en het bevorderen van het algemene onderlinge contact. Verder was het bureau van de tandheelkundige dienst zeemacht, dat onderdeel vormt van het bureau chef geneeskundige zeemacht, het middelpunt waarin de tandheelkundige dienst draaide. Hier werd een kaartsysteem aangelegd, waar van alle militairen der zeemacht een duplicaat tandheelkundige behandelkaart werd bijgehouden, thans gebeurt dit door het BACB.

Een computerprogramma dat dit al verouderde systeem gaat vervangen is inmiddels aangekocht. Samen met het digitale röntgensysteem zal dit in de toekomst de behandelkaarten geheel kunnen vervangen.

KONINKLIJKE MARINE

TANDHEELKUNDIGE BEHANDELINGSKAART

(Te bewaren in het zicteboekje)

Naam en Voorletters: *H. P. Kruisland*

Sub. No.: *13199*

Rang of Kwaliteit: *1ste Lt. Rijkman*
1ste Lt. P. Florisk.

Deze kaart moet bij iedere tandheelkundige behandeling medegebracht worden.

Kopie 5180

Periode vanaf 1945

Doordat de bevrijding van dat deel van Nederland, dat boven de grote rivieren is gelegen, pas maanden later plaats had dan het zuiden van het land, had de verwezenlijking om ook in Nederland een eigen tandheelkundige dienst aan de Koninklijke Marine toe te voegen later plaats dan die welke in Engeland was gestart met personeel, dat grotendeels uit het reeds bevrijde gebied was aangetrokken.

In november (1945 ?) was het de LTZVSD 2 J. Hoekstra, die in een aan hem toegewezen ruimte in de ziekenboeg van de MKAD de eerste patiënten kon ontvangen. (Installaties en materialen afkomstig van de Duitsers?) Een maand later, medio december werden aan de dienst enige tandtechnici toegevoegd, die hun militaire vorming in Engeland hadden genoten. Zij werden belast met het opzetten van een tandtechnisch laboratorium. Als chef hiervan werd aangewezen de matroos van speciale diensten J.B. Buquet.

Ook het laboratorium werd in de ziekenboeg ondergebracht met als ruimte vier lokalen, een grotere magazijnruimte (waarin opgeslagen de voorraden van de tandheelkundige dienst) en een kleine bergplaats, die later kantoor ruimte werd.

Begin 1946 bedroeg het aantal tandtechnici ongeveer twintig, hoofdzakelijk OVW'ers (oorlogsvrijwilligers), zowel matrozen VSD als enkele mariniers. Naar gelang hun capaciteiten werden de tandtechnici in bepaalde functies geplaatst, zoals opstellers, afwerkers, gipers, polijsters, etc., terwijl de chef zich belastte met de goudafdeling en de administratie. De uitrusting van het laboratorium werd verkregen uit voorraden, die de Duitsers hadden achtergelaten.

Dit alles werd later gedeeltelijk vervangen door Amerikaanse materialen. In de beginperiode werd als basismateriaal voor de prothesen zowel kunsthars als rubber gebruikt, terwijl alleen porseleinen tanden en kiezen werden gebruikt.

Later werd overgegaan, met behulp van metalen mallen, tot zelfvervaardiging van kunsthars tanden en kiezen, die hoofdzakelijk werden gebruikt voor partiële prothesen. Ook het maken van rubber-prothesen kwam te vervallen, want inmiddels waren voldoende voorraden kunsthars aanwezig om over te gaan tot uitsluitend gebruik van kunsthars basis materiaal.

In februari 1947 kwamen de eerste dienstplichtige tandtechnici zich melden, wat tot gevolg had dat het laboratorium met een overbezetting te maken kreeg. Dit maakte het noodzakelijk dat het overschot aan personeel beschikbaar kwam voor de chef d'equipage, voor onderhoud van terreinen en gebouwen. De dreiging om ingedeeld te worden bij andere werkzaamheden dan tandtechnische inspireerde tot meer activiteiten. In die tijd werd ook begonnen met de opleiding van tandtechnici. Voor eigen studie, ook in scheepstijd, werd buiten het laboratorium ruimte beschikbaar gesteld aan boord van het wachtschip Hertog Hendrik. 1948 was een jaar waarin als voornaamste gebeurtenissen kunnen worden aangemerkt het vertrek van de eerste dienstplichtige tandtechnici naar voormalig Nederlands-Indië en de overgang van twee onderofficieren in beroeps verband, waarna nummer drie spoedig volgde. In 1951 kwam het door de soevereiniteitsoverdracht vrijgekomen personeel op het laboratorium de gelederen versterken. Als chef van het laboratorium fungeerde toen de SMJRVSD Van Eek.



De gipskamer op de Centrale Ziekenboeg ± 1960

Door de wenselijkheid dat prothese dragers uit bepaalde dienstvakken zoals MLD personeel, duikers en anderen voorzien moesten worden van frameprothesen en het tandtechnische personeel niet over een installatie beschikte waarmee deze frameprothesen konden worden gemaakt, was het noodzakelijk dat deze werkopdrachten werden

uitbesteed aan burgerlaboratoria, totdat in 1957 werd overgegaan tot de aanschaf van een Ticonium gietinstallatie met toebehoren.

Het maken van frames en metalen plaatprothesen behoort tot het specialistisch gedeelte van de tandtechniek, waardoor het nodig was een tandtechnicus een korte specialistische opleiding te laten volgen. De sergeant Buquet werd hiervoor aangewezen en door de bereidwilligheid van het TTL (Tand Technisch Laboratorium) van de Rijksuniversiteit te Utrecht, was het mogelijk dat hij wegwijds werd gemaakt in de staaltechniek. Al gauw bleek dat deze techniek veel mogelijkheden inhield en deze werd waar mogelijk en noodzakelijk toegepast. Door de aan het laboratorium toegevoegde staalafdeling bleek dat de toenmalige laboratorium ruimte niet meer geschikt was voor een goede gang van zaken. Uitbreiding was ten zeerste gewenst en gevonden door de verbouwing van een magazijn. Dit heeft ooit veel waardering gekregen van vertegenwoordigers van de Stichting Vakopleiding, die in één van de vakbladen een uitgebreide reportage aan het laboratorium hebben gewijd. Met name was er veel waardering over de ruimte, de indeling en de gunstige lichtval met vele ramen aan de noordkant.

Bron: Boekje 50 jaar Tandheelkundige Dienst Koninklijke Marine 1948 - 1998

Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. deel 2

In 1915 werd het schip ingericht tot mijnenlegger tot het einde van WO 1. In 1926 op nieuw als zodanig ingericht en in 1939 tot mijnenlichter.

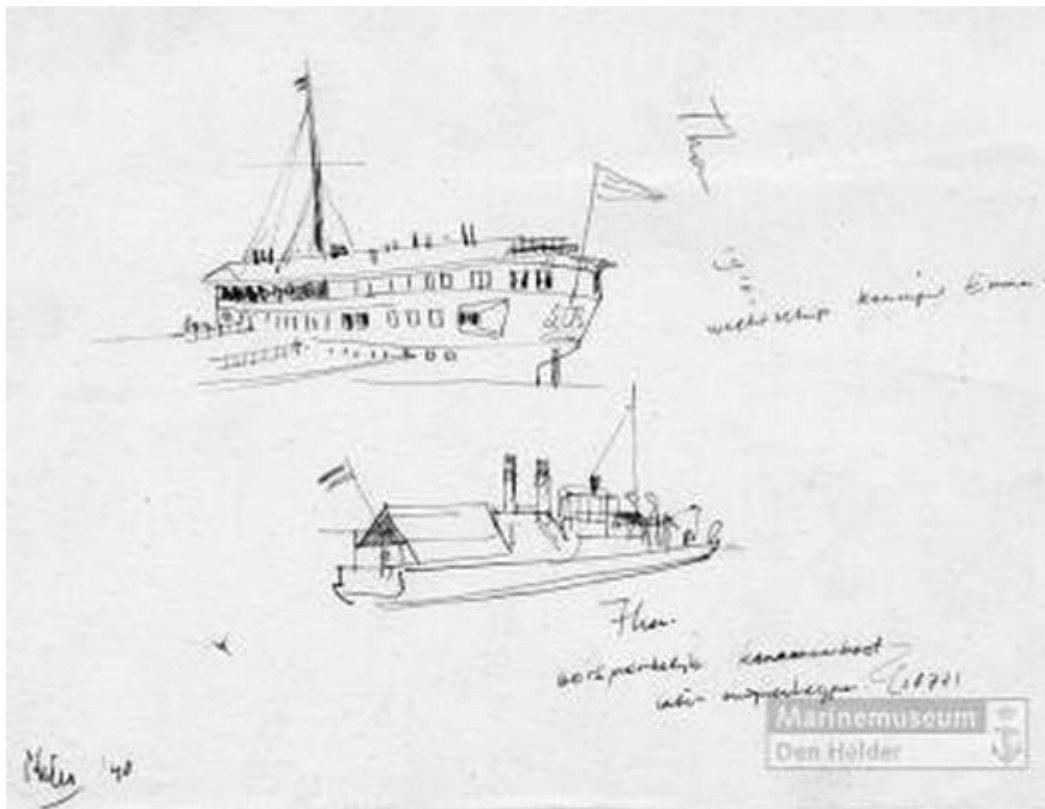
Op 18 mei 1940 is het schip in handen van de bezetter gevallen en later gesloopt.



(*3) Zr.Ms. Stoomkanonneerboot Thor (1877-1940)

Bouwwerf	Christie, Nolet & de Kuyper te Delfshaven
op stapel gezet	19 september 1876
te water gelaten	31 maart 1877
in dienst gesteld	8 november 1877
afmetingen	27,86 x 8,50 x 2,34 meter
waterverplaatsing	267 ton
machinevermogen	103 IPK
aantal schroeven	2
maximum snelheid	6 knopen
bemannning	23, later 37 koppen
Originele bewapening 1877	1x 28 cm kanon 2x 3,7 cm kanon 1 x 3,7 cm revolverkanon
bewapening als mijnenlegger	1 kanon van 15 cm

In 1918 werd het vaartuig tijdelijk ingericht tot mijnenlegger. In 1926 werd dit als zodanig herhaald. Op 14 mei 1940 is het schip in Den Helder in handen van de bezetter gevallen. Verder lot is onbekend.



De opleiding duurde ongeveer een jaar; binnen zes maanden kon men bevorderd worden van lichtmatroos tot matroos der derde klasse.

Na de opleiding volgde een proefreis van een halfjaar, waarna bevordering tot matroos der tweede klasse plaatsvond. Vervolgens ging men naar Nederlands Oost-Indië; anderhalfjaar na de bevordering tot matroos der tweede klasse kon men de proef voor matroos der eerste klasse afleggen. De bedoeling was dat men tegen het einde van het eerste dienstverband in een opleiding voor korporaal werd geplaatst.

Aanvankelijk beschikte men niet over een geschikt leslokaal voor school- en godsdienst onderwijs. Men kreeg de beschikking over de Tolkazerne, waar ook het kledingmagazijn was ondergebracht. Of de jongens al of niet godsdienstonderwijs moesten volgen hing van de ouders af, die dit voor hun zoons bepaalden. Voor het RK. gedeelte leverde dit geen probleem op; pater van den Berg had grote invloed op zijn groep. Bij de protestanten, die godsdienst onderwijs volgden in de Tolkazerne, ging het minder goed.

De lessen werden gegeven door de vlootpredikant ds. Warners, die daarvoor steeds uit Den Helder overkwam. Een succes was het bepaald niet, meer een janboel. Het werd zelfs zo erg, dat de dominee een klacht indiende bij commandant Hansen. Het gevolg was, dat al spoedig een onderofficier de les moest bijwonen om orde te houden. Op het eind van 1921 volgden circa 150 leerling-matrozen de opleiding.

De werving

Het voorbereidende werk voor de werving werd verricht door het departement van marine en bestond onder meer uit het laten verschijnen van een brochure waarop kritiek niet uitbleef. Een bezwaar was dat de zaak veel te rooskleurig werd voorgesteld (zo in de geest van „zorg dat je er bij komt, dan ben je van een goede toekomst verzekerd“).

Verder was de commandant van de opleiding er geheel buiten gelaten, wat vreemd aandeed.

Dit had zelfs tot gevolg, dat de boekjes die op de ‚Schorpioen‘ kwamen, niet werden gebruikt. De aanneming van de leerlingen geschiedde door de commandant, die dit in de praktijk overliet aan zijn oudste officier en de officier belast met de jaarklasse.

De toeloop was aanvankelijk niet groot, maar werd geleidelijk beter. Een zogenaamde werfpremie ontbrak. De medische keuring was Vrij streng; hoofdreden tot afkeuring: slechte ogen. Men kon ook om niet medische redenen afgekeurd worden, bijvoorbeeld wanneer men meende dat er een verkeerde invloed van de persoon in kwestie uit zou kunnen gaan, schadelijk voor de geest die bij de marine heerste,

(Dit kon variëren van volkomen ongemotiveerdheid tot politieke ongewenstheid.)

Nadat de jongens waren goedgekeurd werden ze meteen in uniform gestoken en naar de kapper gestuurd, want lang haar kende men in die dagen bij de marine nog niet. De eerste dagen in de opleiding waren erg belangrijk. Het duurde wel even eer men voor de eerste keer verlof kreeg. Men wilde de jongens eerst goed aan het leven bij de marine – al was het dan ook maar op een opleidingsschip - laten wennen.

De meeste jongens kwamen uit kleinere plaatsen. Opvallend was, dat er slechts weinig bij waren uit marine plaatsen zoals: Den Herder, Vlissingen of Hellevoetsluis. Oorzaak daarvan was dat de oudere daar vaak geen hoge dunk van de marine hadden, voornamelijk gebaseerd op wat zij er aan de buitenkant van zagen. wat waren de motieven van de jongens om zich bij de marine te melden? over het algemeen waren dat de lust tot afwisseling en de drang naar avontuur.

Werkloosheid en/of een vaste baan met overheidspensioen kunnen ook motieven geweest zijn. Vromans maakt hier geen melding van.

Toen het de eerste weken met de werving niet zo hard liep, kwamen er in de linkse pers berichten die mislukking suggereerden. Het is toen een goed idee geweest om na enige weken een reporter / fotograaf, van het destijds zeer populaire geïllustreerde weekblad ‚Het Leven‘, gelegenheid te geven de nodige opnamen te maken. De lezers konden dan zelf tellen hoeveel jongens er waren en geen ‚theatertruc‘ was toen nodig om aan te tonen dat er een honderdtal waren, vermeldt Vromans.

In het kader van de werving dient ook iets gezegd te worden over de bij de Tweede Kamer in 1923 ingediende wet tot versterking van de vloot en het vlootpersoneel, Vromans merkt daarover op:

„Het is uit mededelingen van binnen de proeftijd ontslagen jongens aan de onderofficieren die hen naar huis terugbrachten om hen als minderjarigen terug te geven aan de ouders gebleken, dat er een anti-propaganda werd gemaakt tegen de werving. Dit moet in verschillende gevallen betrokkenen er van hebben afgezien - de omvang hiervan is natuurlijk nooit vastgesteld kunnen worden, maar de ongevraagd verstrekte gegevens wezen positief op actie.

Om dat te begrijpen moet gedacht worden aan het feit dat het ontwerp voor de Vlootwet 1924 bij de vlootwetcommissie „Patijn“ in voorbereiding was.

Op 29 november 1922 ingesteld bood zij haar rapport aan op 7 april 1923. Vrijwel ieder meende dat de wet er zou kunnen komen. De verwerping door de Tweede Kamer op 26 oktober 1923 was inderdaad niet verwacht. De linkse partijen hadden het ook niet verwacht en er zijn uitlatingen gedaan als: „je krijgt de schepen maar niet de mensen“

Tenslotte nog iets over het in de aanhef van dit hoofdstuk genoemde schorpioenlied. In het Algemeen Marine weekblad van 6 april 1922 lezen we:

“ Door den Heiner, wethouder alhier (Gorinchem), die indertijd door de Minister van Oorlog en Marine a.i., werd aangewezen om deel uit te maken van een commissie welke tot taak heeft het Nederlandsche volk meer bekend te maken met onze marine, speciaal wat betreft de opleiding op Hr.Ms. Schorpioen werd jl. vrijdag na een lichtbeeldenavond aan de commandant, de Kapitein ter Zee (sinds 1 maart 1922) Hansen een lied aangeboden op vriendelijk verzoek gemaakt door de bekende dichter-zanger J.H.Speenhoff.

Oefeningen

“ Het oefenterrein aan de wal was de z.g. ‘plaat’, een opgehoopte, buitendijkse grote losplaats buiten de Waterpoort; een goed exercitieterrein waar met een grote compagnie alles kon worden gedaan en vlak bij het schip” schrijft Vromans.

Het betreffende terrein is er nog en omvat ondermeer een camping. De enkele jaren geleden kapitein ter Zee b.d. schrijft verder:

Het oefenterrein te water, dat ik daar nu pas op kom bewijst wel dat het te Gorinchem toch wel een , wal- en zoetwatermarine ‘ was, vonden wij in de grote driehoekige voorhaven en vluchthaven van het Merwedekanaal. Des winters geheel vol, zodat over de schepen heen naar de andere kant gelopen kon worden; des zomers een goede plaats voor roeien in sloep en vlet. De nauwe ingang naar de Merwede, zo op het oog een pracht water.



We zien de jongens hier aan het werk in een zestal sloepen



De vaak snelle stroom maar vooral de intensieve sleepvaart maakte het oefenterrein zeer matig geschikt voor jong volk. Bij roeien en vooral zeilen was bekwame leiding vereist en de officieren en

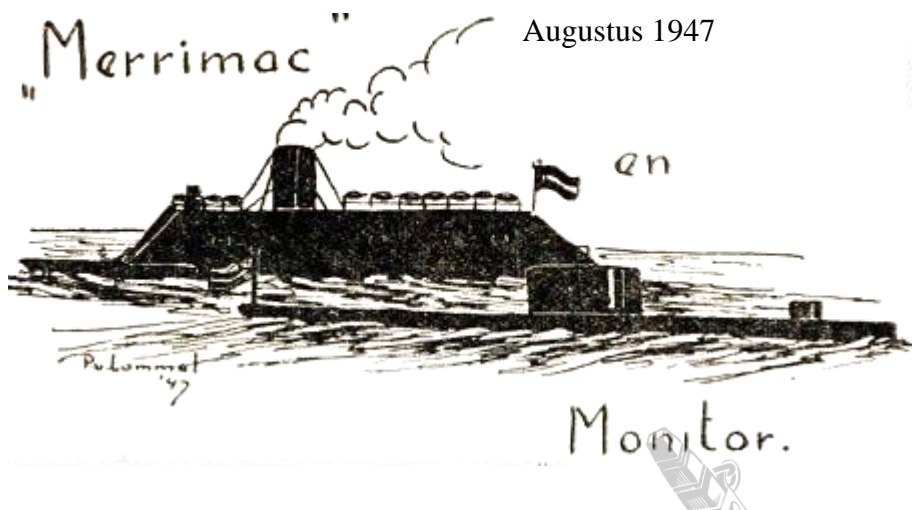
scheepsonderofficieren moesten eerste in de riviervaart geoefend worden, Woudrichem en Loevestein met de afgedamde Maasmond waren als aangewezen doelen voor sloeptochten.

Loevestein werd als het ware een leermiddel van de opleiding: geen lichtmatroos is er niet enige malen heen geroeid, wat bij zware stroom een flinke tocht was “

Van tijd tot tijd werden ook driedaagse tochten met de kanonneerboten ondernomen naar het Goereese zeegat. Marsen en velddienstoefeningen werden in het begin meestal in het Land van Altena gehouden, later ook in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.

Als Vromans met zijn troep een mars ging maken gebeurde het weleens dat er onderweg - meestal in Gorcum – afkeurende woorden werden geroepen- Het is zelfs voorgekomen - ik vernam dit van één der toenmalige leerlingen - dat hij de troep halt liet houden, geweer afzetten, bajonet erop en daarna de troep steekbewegingen liet maken, Of het ook indruk op de toeschouwers maakte is mij niet bekend. Natuurlijk werd ook het schieten beoefend. Daarvoor moest men naar Leerdam, een reisje met de trein, dat door de meeste jongens wel op prijs gesteld werd.

WORDT
VERVOLGD



alle  hens

Eén schot om de 9 minuten

Elke jongen van 16 jaar verlangt naar een bepaald beroep. Dit was althans 20 jaar geleden het geval, toen vrijwel alle jongeren naar zee wilden. De onweerstaanbare aantrekkingskracht, die de zee uitoefende en de ontelbare boeken, die op zo verleidelijke wijze van het zeemansleven verhaalden, hadden daar natuurlijk een groot aandeel in. Het hedendaagse zeemansleven heeft andere vormen aangenomen en het is mijn droeve plicht mijn tijdgenoten mede te delen, dat de zeerovers, die de zwarte vlag met de gekruiste doodsbeenderen en doodskop voerden, er niet meer zijn. Voorts zitten de zeevarenden in hun vrije tijd niet meer aan het spinnenwiel, maar over boeken inzake filosofie, kunst, biologie, wiskunde, politieke economie, natuur- en sterrenkunde gebogen. Ja, de tijden zijn veranderd en dit is vreemd genoeg niet louter het gevolg van de invoering van stoom-, electriciteit, radio en vliegtuigen.

Toen ik als schooljongen de schepen-manie had, iets wat me overigens sindsdien nooit heeft verlaten, was mijn grootste trots mijn „bibliotheek” met boeken over de zeevaart. Een verhaal was er bij, dat mij telkens onweerstaanbaar aantrok en ik herinner me zelfs, er eens een „lezing” over gehouden te hebben in een „literaire sociëteit” van onze klas, welke na een geestdriftig begin spoedig de dood van alle strovuren stierf — naar ik meen vooral omdat wij een eenvoudiger manier vonden, om ’s avonds vergaderingen te houden en clandestien te roken. Hoe dan ook, het verhaal heeft me nooit losgelaten en inderdaad het verdient weer eens uit de oude doos te worden gehaald. Het is niet slechts een verhaal van romantiek, zeemansmoed en -durf, maar het gaat om niets minder dan de eigenlijke oorsprong van de moderne zeeoorlog en het moderne pantserschip.. Kortom het is de geschiedenis van de „Merrimac” en de „Monitor”, van het gedenkwaardige gevecht nu juist 85 jaar geleden in de Amerikaanse burgeroorlog.

Wees niet bang voor een lange historische uiteenzetting. De Noordelijke Amerikaanse staten vochten toen tegen de Zuidelijke staten in de burgeroorlog die na 4 smartelijke jaren tot hun hereniging in de „Verenigde Staten” leidde. Het voorjaar van 1862 zag de — uiteindelijke verslagen — Zuidelijke staten in het voordeel ter zee, en een onderdeel van de strategische situatie was een opmerkelijke maritieme actie van de Zuidelijke aan de monding van de Potomac, de rivier waaraan de hoofdstad der Noordelijke, Washington ligt. In de loop van '61 hadden de Noordelijke er de vlootbasis van Norfolk moeten ontruimen. Spoedig was gebleken, dat hun vernielingswerk voor de aftocht niet grondig genoeg was geweest. Dit betrof vooral het grote 3500 ton metende oor- logsfregat, de „Merrimac” die voorzien was van stoommachines. Men had ze in brand gestoken, maar zij was gezonken voordat het vuur meer had vernield, dan enkel de dekstructuur. Romp en machines waren volkomen intact. De Zuidelijke lichtten het fregat nadat zij de om- - trek van Norfolk hadden bezet en onder namen nu met haar eerste van de klassieke experimenten in de burgeroorlog, voorbestemd om het hele aspect van de vlóotbouw te veranderen: zij maakten er een panterschip van.

Alle schepen n.1., ook de oorlogsbodems waren toen uitsluitend van hout. Het gebruik van ijzerplaten ter bescherming tegen artillerie was wel sinds enkele jaren het onderwerp van theoretische discussies in vakkringen geweest, maar daar was het hoofdzakelijk bij gebleven. Slechts in de toen .zeer sterke Franse vloot is men in '59 begonnen 4 stoomfregatten gedeeltelijk boven de waterlijn met ijzer te bekleden.

Binnen een paar. maanden volbrachten de Zuidelijke nu ware wonderen van scheepsbouwkunst met ontoereikende middelen en grote schaarste aan materiaal. Het dek, dat dicht boven de waterspiegel lag, kreeg een gewelfde opbouw van hout, bedekt met 2 inch dik plaatijzer. Het geheel leek op een reusachtige schildpad. Slechts de schoorsteen stak er boven uit, terwijl de kanons uit opklapbare luiken vuurden.



Op 8 Maart '62, zonder proeftocht, zonder dat ook maar één schot uit de nieuwe stukken was gevuld en met een bemanning van 320 vrijwilligers, w.o. maar weinig zeelui en met officieren, die elkaar niet kenden, liet capt, Buchanan de trossen loswerpen. De laatste dokwerkers sprongen van boord, waar nog lang niet alles klaar was, en men stoomde de brede inham van de riviermonding op tegen de vijand. Spoedig begon nu een

merkwaardig kat- en muisspel met een grote groep Noordelijke oorlogsschepen, die bij Newport News, een steunpunt op de Noordelijke rivieroever lagen, zich van

geen gevaar bewust. Naar aantal en vuurkracht waren de Noordelijke vër de meerderen van de „Merrimac” en haar escorte van kléine boten. Maar toen op de morgen van de 9e Maart het gevecht in ernst begon, bleek hun hulpeloosheid tegenover de zwarte schildpad die onheilspellend, nog zonder een schot te lossen, op het grootste Noordelijke schip afkwam, de 5e- kanonsfregat „Congres”. Het vuur van honderden kanonnen bleef volkomen zonder uitwerking. Als knikkers kaatsten de projectielen van de pantserhuid der „Merrimac.” terug. Een nieuw tijdperk in de oorlogsvoering ter zee was aangebroken. Op korte afstand begon de onkwetsbare „Merrimac” te vuren en maakte systematisch eerst de „Cumberland”, een ander groot oorlogsfregat, af om daarna- de hulpeloze „Congress” tot het hijssen van de witte vlag te dwingen. Ze werd door escorteschepen van de „Merrimac” in brand gestoken en zonk. Andere Noordelijke schepen werden aan de grond gezet, om uit het vuurbereik van de „Merrimac”, die, zo meende men, slechts de Potomac had op te

stomen. „Wij hadden het gevoel”, zo beschreef een der betrokken Noordelijke officieren hun situatie, „dat slechts een wonder ons zou kunnen, redden.” Slechts een paar ingewijden wisten toen, dat dit wonder waarachtig voor de deur stond.

+++++

Een raadsel aan de Parkkade

In het najaar van 1965 voer ik als kapitein op de Helvetia-S. We hadden in Genua pakken plaatijzer liggen lossen. Na het lossen moest ik in een haventje in het zuiden van Spanje pyriet (een delfstof) laden voor Dordrecht. De naam van het haventje herinner ik mij niet meer.

In Genua was de tweede machinist afgemonsterd vanwege een gebroken pols. Een nieuwe tweede machinist was per vliegtuig naar Genua gestuurd en intussen daar al aangekomen. Bij de Nederlandse Consul werd hij aangemonsterd. En zo togen we op weg naar Spanje, een kort reisje. Als een nieuw bemanningslid tussentijds aan boord komt, is het altijd afwachten of het klikt. De man die weggaat heeft vrienden gemaakt (of juist niet) en met de nieuwe is het even aftasten. Het bleek al snel dat de nieuwe een prima kracht was. Hij was een aardige, nog jonge man, 22 jaar oud, een goede machinist en werker, die ook in de omgang met andere bemanningsleden goed functioneerde.

Op weg

Na een paar dagen bereikten we het Spaanse haventje, een kleine baai met een piertje bij een smerig uitziende fabriek. Op het piertje stond een lopende band. De agent en andere autoriteiten stonden klaar om het schip in te klaren. De laadinstallatie werd in stelling gebracht en het laden kon beginnen. Dat nam weinig tijd in beslag. Na een uur of vier waren we geladen met 800 ton pyriet. Terwijl we werden uitgeklaard, maakte de bemanning het schip zeeklaar en tegen vijf uur 's middags vertrokken we naar Dordrecht, een reis van acht dagen. We zouden vrijdag of zaterdag al in Dordrecht kunnen zijn, zodat er misschien een weekendje in Nederland in zou zitten. Een dag na vertrek passeerden we Gibraltar. In de Portugese Noord, zoals de Atlantische Oceaan aldaar wordt genoemd, en in de Golf van Biskaje ondervonden we goed weer voor die tijd van het jaar. En toen we door het Engelse Kanaal waren, zag het ernaar uit dat we zaterdagmorgen in Dordrecht zouden aankomen. Inderdaad waren we die zaterdagmorgen al vroeg voor Hoek van Holland en na de loods aan boord te hebben genomen stoomden we de Nieuwe Waterweg op. Iedereen was in z'n nopjes, want een dag tevoren had ik via Radio Scheveningen vernomen dat we in Rotterdam aan de Parkkade moesten afmeren, omdat de plaats in Dordrecht tot maandag bezet was.

Ontbijtje Toen de loods aan boord was, ging ik even naar de messroom voor een vlug ontbijtje. De stuurman, een betrouwbaar zeeman, bleef boven met de loods. De tweede zat er ook en hij vertelde dat hij het weekend aan boord zou blijven.

Hij was vrijgezel en woonde in Groningen en zo'n lange reis voor een nachtje en een paar uurtjes thuis zag hij niet zitten. Na het snelle ontbijtje ging ik weer naar boven en de tweede naar beneden om de eerste machinist te assisteren bij het manoeuvreren. Zo bereikten we omstreeks tien uur de Parkkade. Afmeren is altijd een intensieve bezigheid.

Als kapitein heb je goed je aandacht erbij nodig. Vooral met een beetje wind die je de verkeerde kant uit wil blazen en het plekje aan de kade niet al te ruim is. In de verte zag ik al wat mensen staan; de waterklerk van het agentschap, douane en politie om het schip in te klaren. Ik zag ook mijn vrouw met onze drie kinderen staan, die ik via de radiotelefonie al had geïnformeerd. Even later, toen we naderbij gekomen waren, keek ik door de verrekijker naar de mensen aan de wal. Mijn mond viel open van verbazing. Daar stond, keurig in pak met overjas de.... tweede machinist waar ik ruim een uur geleden geleden nog mee aan tafel had gezeten en die naar de



Almeren aan de Parkkade was soms lastig, maar wel lekker centraal

machinekamer zou gaan. Hoe was dat nou mogelijk? Was er soms een bootje langszij geweest dat hem opgepikt had? Dat kon toch niet? En zo vlug kon hij zich toch niet omgekleed hebben?

Onbegrip

Toen we dichterbij gekomen waren zette ik mijn handen aan mijn mond en riep: "Hé joh, wat doe je daar?"

Hoe kom jij aan de wal?" Eerst wist hij niet dat ik het tegen hem had. Hij keek om zich heen of er iemand antwoord zou geven, schudde zijn hoofd, maakte een gebaar met zijn handen en haalde toen, niet begrijpend zijn schouders op en ging wat verderop staan.

Toen het schip afgemeerd en de machinekamer afgebeld was, liep ik naar beneden naar de loopplank, om mijn vrouw en kinderen te begroeten. Ik kon nog steeds niet begrijpen hoe die tweede machinist aan de wal was gekomen. Beneden aan dek gekomen viel mijn mond nog eens open van verbazing, want daar kwam net uit de machinekamer...: de tweede machinist. Nee, niet keurig in pak met overjas, maar in zijn overall. Ik keek hem stomverbaasd aan en mijn ogen dwaalden van hem naar de man die daar even verderop aan de wal stond. En toen vielen mij de schellen van de ogen. De tweede bleek de helft te zijn van een identieke eeneïgige tweeling waarover hij gedurende de reis nooit had gerept. Het was voor mij een vreemde gewaarwording met een logische uitleg waaraan ik nog steeds geamuseerd terugdenk.

Was getekend, Jacob Kunz de Oud Rotterdammer

Je weet dat je indo bent als:

- je van oma een lel kreeg in plaats van een klap
- je sambal moest eten wanneer je een grote mond thuis had
- je vraagt om een lepel wanneer je bij blanda's bent die altijd met mes en vork eten
- je al vanaf je geboorte kunt barbecueën
- je een thuisgevoel krijgt wanneer je de trassi bij oma thuis ruikt
- je een hekel hebt aan snel kook- en zilvervliesrijst
- je in elke vleesmarinade die er is ketjap gebruikt

- je elke ouwe soul- en discoplaat kent of zelfs kan meezingen
- je bij iedere verjaardag en feest nieuwe ooms en tantes leert kennen
- je standaard Indische woordjes gebruikt omdat je echt niet weet welk Nederlands woord bij de situatie past
- je door iedereen sombong (arrogant) wordt gevonden, terwijl je eigenlijk normaal doet
- je altijd nette tafelmanieren hebt in tegenstelling tot blanda's
- je het eten niet durft te weigeren of te laten staan uit angst voor een lel van oma
- je moet lachen wanneer blanda's proberen Maleis te praten
- je een hekel hebt aan de supermarkt bapao's waarop staat 'broodje bapao kip rund'
- je een familie hebt waarvan minimaal de helft gitaar speelt
- je orang blanda's duizend keer moet uitleggen dat nasi gewoon rijst is en nasi goreng gebakken is met groenten etc.
- je niet weet dat ze de bamisoepzakjes ook los verkopen en niet alleen in dozen van 40 zoals jij gewend bent
- je altijd bij mede-indo's onaangekondigd rond etenstijd kunt binnenlopen en gewoon voor het avondeten kunt aanschuiven
- je beseft dat het zinloos is om een tijd af te spreken voor familiegebeuren, standaard jam karet!
- je binnenkomt bij een feest of verjaardag van mede-indo's je de hele middag saté moet rijgen
- je oma voor alle soorten ziektes en kwaaltjes tijgerbalsem gebruikt
- je altijd moet uitleggen aan blanda's dat frikadel pan niet hetzelfde is als de frikandel van de snackbar
- je de hele middag bezig bent met het maken van Indische hapjes en je blanda-vrienden het binnen 5 minuten op hebben gevreten, rakus!
- je tijdens de begrafenis alleen maar praat over geld
- je meteen thuis voelt bij andere indo's en niet zo gemakkelijk bij saaie belan(feesten)
- je weet wat de afkorting S.M.P. betekent, waar blanda's zich altijd schuldig aan maken (Sudah makan pulang)
- je familie teveel make-up draagt bij feesten en verjaardagen
- je familie elke gelegenheid aangrijpt voor een feestje, zelfs het behalen van je zwemdiploma
- wanneer je tv-persoonlijkheden moet opnoemen, je begint met Wieteke van Dort en Patty Brard
- je standaard voor alle indo's bent die aan een wedstrijd ofzo meedoen, ook al zijn ze slecht
- je in paniek raakt wanneer je op school de opdracht krijgt je stamboom uit te tekenen
- je vrouwelijke familieleden je een snuifkus geven
- je op je hurken kan zitten met je voeten plat op de grond
- je veel dingen gewoon koud kan eten, die de gemiddelde blanda toch echt graag opgewarmd op z'n bordje wil
- een andere indo (jongen) je neef is, maar als hij een lekker zusje heeft dat niet je nichtje is
- je standaard bij anderen bij binnenkomst aan de eettafel gaat zitten in plaats van in de woonkamer
- je nooit veilig in je ogen kunt wrijven omdat je met pepers of rawit hebt gewerkt
- mensen je vragen of iets is gebeurd en je zegt 'is al' of 'sudah al' je niet begrijpen
- je de klemtoon bij saté bij de 'a' legt in plaats van bij de 'e'
- de meest gestelde vraag in de familie is: 'Heb je al gegeten?'
- je in de douche altijd even naar onder kijkt hoe het met je ding is!
- je warm eten als ontbijt naar achteren krijgt
- je in een toko wordt begroet en de blanda achter je niet
- je een voorraadkast thuis hebt die nog beter gevuld is dan Albert Heijn XL

Ingezonden stuk door Joop Lenz.



Marineluchtvaartschool

hoofd: kltz R. Zeijlemaker, vanaf 12 december ktzvl H.J. Heynis

De taak van de Marineluchtvaartschool (MLS) luidt primair: het vormen van militair personeel der Koninklijke Marine op het gebied van de marineluchtvaart. Deze vorming geschiedt door het geven van brevetopleidingen aan adspirant-luchtwaren-den en vakopleidingen aan adspirant-vliegverkeersleiders en -weerkundigen. Voorts vinden er voor luchtarend en technisch personeel typegerichte cursussen plaats. De

vakopleiding voor de subdienstgroepen technische dienst vliegtuigtechniek (tdv) en wapentechnische dienst vliegtuigtechniek (wdv) staan sinds 13 mei 1986 onder eindverantwoordelijkheid van de MLS.

Op 13 maart en 30 juni reikte de commandant maritieme patrouillevliegtuigen ktz W.J. Bottema, en op 10 december de commandant helikoptergroep, brevetten uit aan vliegers en waarnemers. Op 11 april, 27 juni en 28 november zijn door het hoofd van de MLS totaal 29 militairen bij de afdeling Grondopleidingen Valkenburg beëdigd. Op 30 januari en 1 augustus werden bij de Rijksluchtvaartschool te Eelde certificaten uitgereikt aan KM-leerlingvliegers.

Voor twee vliegers van de Helikoptervliegopleiding (HVO) werd dit jaar voor het eerst gebruik gemaakt van de Ecureuil, een helikopter van de firma Schreiner.

De theorie-opleiding (grondcursus) en de praktische vlieglessen werden verzorgd door Schreiner. De gehele opleiding werd in korte tijd voltooid. Aangezien de Ecureuil in veel opzichten overeenkomt met de Lynx-helikopter, zal de conversie op de Lynx tot 2e vlieger OSRD (Opsporings- en Reddingsdienst) waarschijnlijk in 36 uur kunnen worden afgerond. Leerlingen die direct van de HVO komen hebben hiervoor een programma van 66 uur nodig.

Bij de overige opleidingen voor luchtvarenden op De Kooy, ontstond door de beperkte beschikbaarheid van de Lynx, een uitloop van enige maanden bij de praktijkopleidingen.

Overzicht van het aantal deelnemers aan opleidingen/cursussen in 1986:

afdeling	aantal	geslaagd	nog in opl.	afgewezen
Basisvliegopleiding Eelde	21	11	3	7
Grondopleiding Valkenburg	450	424	21	5
Voortgezette opleiding lucht-varenden Valkenburg	58	38	15	5
Opleiding De Kooy	194	151	28	15

Bron: Jaarboek KM 1986

Rollator



Als ik met mijn rollator een ommetje maak om een luchtje te scheppen, kom ik regelmatig mijn buurman met zijn rollator tegen die het zelfde doet. Soms lopen we naast elkaar of spelen “stoombootje” als oude



vlootballen achter elkaar; we lachen wat af! We zijn beiden een beetje de weg kwijt, maar mág dat als veteranen? We hebben de mensen wel eens gekker gezien.

Neem nou die mafkees, zittend tegen de pui van onze sigarenwinkel . “Wim, moet je kijken, wat zit dáár nou? Ik schrik me dood!” stotterde man buurman. “Even de bril op zetten anders zie ik niets.” antwoordde ik. “Dat is een opgerold Perzisch tapijt! Nu zie ik het goed, kijk maar aan het motief in het tapijt; waarschijnlijk wordt het straks aan de vuilnisman meegegeven.” “Kijk nou eens, het tapijt beweegt!” zijn mijn buurman verbaasd...”en er komt rook uit! “ “Ja, waarachtig! Hé, zie je dat, het is een kerel. Hij heeft zeker met zijn vingers in een stopcontact gezeten want zijn haren staan overeind!” “Nee man, dat is een hanenkam; hij legt geloof ik een ei.” zei mijn buurman met overtuiging. “Hanen kunnen alleen maar kraaien. Haal die stinkstok tussen je vingers vandaan en roep eens ‘kukeleku’ ?” antwoordde ik. De haan draaide langzaam zijn gezicht naar ons toe. Hevig geschrokken riepen wij beiden tegelijk “Black Friday” want we keken in een vrijwel zwart gezicht. Zwarte tanden, lippen, oogleden en tatoeages op voorhoofd en oren. Voor ons kwam hij zó uit een beroete schoorsteen! “Donder op !” riep die engerd. “Dat doen we, als je vannacht niet bij ons gaat spoken.” lachten wij beiden en liepen daarna verder. “Zou zo’n vent ergens werken?” “Welnee, wat is dat?” Even verderop stond een kerel in zijn tuintje met een gieter in de ene hand. Met de andere hand krabbelde hij in zijn kruis. “Zo, gaat U de “plantjes” water geven? Vroeg mijn buurman. Met een ruk draaide de kerel zich vloekend naar ons om en schreeuwde “Ik héb geen “platjes”! “Smeerlappen, blijf staan en ik ram jullie achter je rollator vandaan!” Die kerel had “platjes” in plaats van “plantjes” verstaan. Tóch maakten wij ons uit de voeten; je kón niet weten! Gierend van de lach zijn wij huiswaarts gekeerd, een wandeling om nóóit te vergeten.

Diemen 20 juni 2023
Wim Degen

Redactie:...

In deze aflevering trof u het reisverslag van Smaldeel 5. Deze is door mij gepubliceerd daar er een mail binnenkwam van een lezer die niet meer goed kon herinneren in welke havens hij is geweest...

Daar de redactie alle jaarboeken van de KM 1952 tot en met 2011 compleet heeft staan is er altijd een mogelijkheid deze terug te zoeken en te publiceren, mits deze reizen uiteraard zijn vermeld !

Mocht u nu op zoek zijn naar uw verslagen uit uw Roots,... stuur dan even een mail naar de redactie met het jaartal en de naam van betreffend schip.

De redactie gaat dan op zoek en publiceert deze reis dan in uw blad....

Niet geschoten? is altijd mis...



Tot volgende week....

