

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 27 – 6e jaargang – 7 juli 2023



Vervolg van de Tocht naar Chatham (8)
Reis verslag 1952 L 9607 en L 9608 Den Helder - Sorong
Van s'Lands Vloot tot Koninklijke Marine (13 A)
School voor NBCD en Bedrijfsveiligheid
Tropisch Zakboekje V
Helden van weleer – Michiel Adriaenszoon de Ruyter deel 4
Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. deel 3
Het dagelijkse leven van een WTK in 1960
Daar staat een vent met een geweer
Reisverslag Smaldeel V 1967



WELL, PERHAPS THE DUTCH HAVE PASSED THE FIRST ROW OF BLOCKSHIPS, AND THEY MAY HAVE BROKEN THE CHAIN, BUT THEY WILL NEVER-



THEY HAVE ALSO CAPTURED THE 'UNITY'.



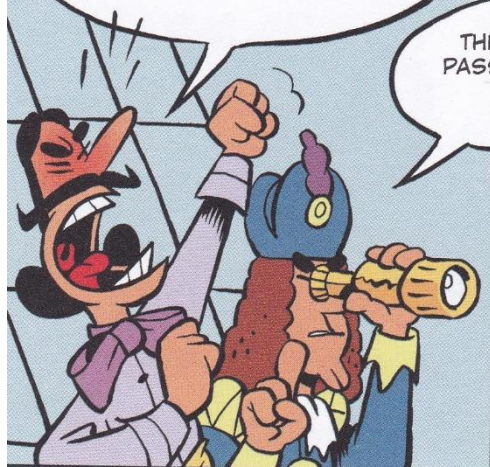
YES, BUT THEY WILL NEVER...



THEY HAVE ALSO SUNK THE 'CAROLUS QUINTUS' AND BURNT DOWN AN ARSENAL.



YES! BUT THEY WILL NEVER PASS THE SECOND ROW OF BLOCKSHIPS!



THE DUTCH HAVE JUST PASSED THE SECOND ROW OF BLOCKSHIPS.





DE MANSCHAPPEN HEBBEN FLINK HUISGEHOUDEN HIER BIJ FORT SHEERNESS.

MOGEN WE EVEN STOPPEN MET ROEIEN, ADMIRAEEL?

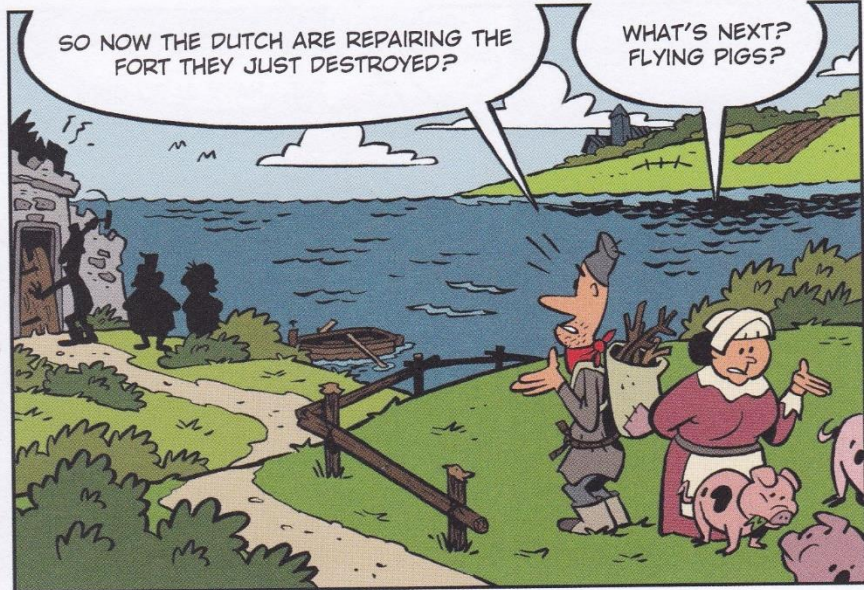


GOED IDEE, WE MAKEN EEN KORTE STOP BIJ HET FORT...



...ZODAT JIJ DIE DEUR KAN REPAREREN!

DE ENGELSEN MOETEN WETEN DAT WIJ VAN GOEDE WIL ZIJN.



SO NOW THE DUTCH ARE REPAIRING THE FORT THEY JUST DESTROYED?

WHAT'S NEXT? FLYING PIGS?



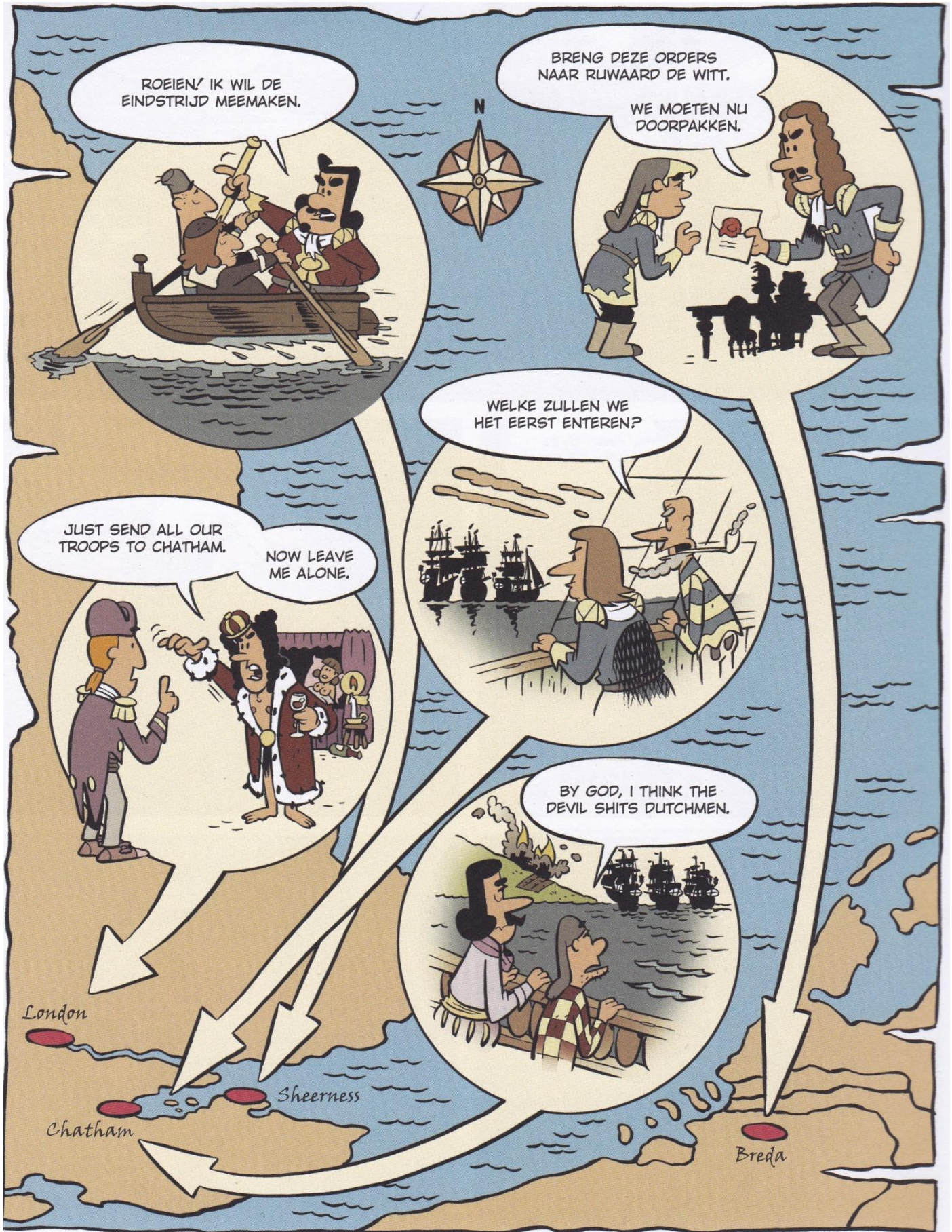
HEHEHE. DE OPERATIE OP DE MEDWAY VERLOOPT VOORSPOEDIG.

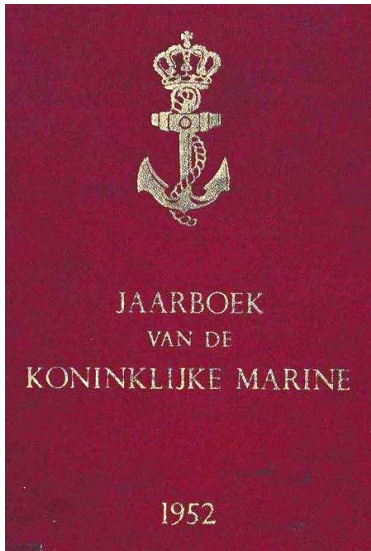


DIT VERSTERKT ONZE ONDERHANDELINGSPOSITIE.

TEA?

SLIPPERS?





REISVERSLAG

VAN DE DIVISIE LANDINGSVAARTUIGEN No. 1,
RESTAANDE UIT Hr. Ms. L 9608 EN L 9607,
VAN DEN HELDER NAAR SORONG,
24 JUNI—21 NOVEMBER 1952.

Divisiecommandant (aan boord van Hr. Ms. L 9608):
luitenant ter zee v. speciale diensten der le kl. T. Kasemier.

Nautisch gedeelte.

Voor een zeereis van Nederland naar Nieuw-Guinea zijn landingsvaartuigen van het type als Hr. Ms. L 9608 en Hr. Ms. L 9607 eigenlijk niet geschikt. Om aan de bezwaren tegemoet te komen werden beide schepen uitgerust met masten, ra's en 60 m² zeil.

Vertrek uit Den Helder 24 Juni ten 14.30 uur. In verband met de heersende Westenwind werd besloten de TX-, IM-, HK-, en NF-route te volgen. De divisiecommandant wilde op deze wijze het z.g. „paaltjes pikken” zoveel mogelijk voorkomen.

Vervolgens werd de koers bepaald langs de Engelse Zuidkust tot Royal Sovereign Light Vessel en vandaar op Start Point.

Van Start Point stoomden beide schepen rechtstreeks naar Falmouth, waar Hr. Ms. L 9608 op 27 Juni te 08.00 uur op loods- aanwijzing op twee boeien afmeerde. Hr. Ms. L 9607 kwam tien minuten later langs zij.

Tijdens dit eerste traject waren de weersomstandigheden over het algemeen zeer gunstig. Alleen in het Nauw van Calais werd op de voormiddag en achtermiddag van 25 Juni een vrij krachtige Zuidwestelijke wind ondervonden. Door deze gunstige weersomstandigheden kwamen de beide schepen een dag eerder te Falmouth dan in het vaarprogramma was aangegeven.

Vertrek uit Falmouth op 29 Juni ten 08.15 uur. Beide schepen stoomden zonder loods naar buiten en maakten ten 09.35 uur optisch contact met Hr. Ms. Marnix welke bodem hen zou begeleiden tot nabij Vigo. Ten 10.45 uur kwam de commandant van Hr. Ms. Marnix aan boord van Hr. Ms. L 9608 en men besloot dat de commandant der divisie landingsvaartuigen in verband met de hoedanigheid van zijn schepen zelf zijn koers zou bepalen, terwijl Hr. Ms. Marnix in de buurt zou blijven. Ten 12.40 uur keerde de commandant van Hr. Ms. Marnix terug naar zijn bodem.

Teneinde ruim vrij te houden van Ouessant en Capo Villano stuurde het verband koers 205 R.W., aldus rekening houdend met mogelijke ongunstige weersomstandigheden.

Tijdens de veel voorkomende mist gedurende deze overtocht ondervonden de beide landingsvaartuigen veel hulp van Hr. Ms. Marnix, die de andere schepen met haar radar dirigeerde. Bij een gunstige Noordelijke bries zetten de beide landingsvaartuigen het zeil bij. Ook nu waren de weersomstandigheden over het algemeen goed. Het verband besloot na ontvangst van de gunstige weerberichten bij de Spaanse kust iets op de wal in te stomen teneinde tijdens de nacht het bestek door middel van peilingen te kunnen bijhouden.

In de vroege ochtend van 2 Juli namen de beide landingsvaartuigen onder dankzegging voor de geboden hulp afscheid van Hr. Ms. Marnix waarna ten 07.50 uur voor de haven van Vigo de loods werd overgenomen. Ten 08.45 uur meerden beide landingsvaartuigen af aan de voor oorlogsschepen bestemde kade. Ook de aankomst te Vigo was een dag vroeger dan in het vaarprogramma werd vermeld. In verband met de over het algemeen wisselvallige omstandigheden in dit zeegebied achtte de divisiecommandant het echter beter om niet buitengaats te blijven. Een overweging hierbij was ook, de motoren niet langer in bedrijf te houden dan noodzakelijk was.

De divisie ontmeerde op 5 Juni ten 13.00 uur en stoomde zonder loods de haven uit, doch ging in de Baai van Cangas ten anker in verband met de buitengaats heersende weersomstandigheden. De wind was Zuidwest met kracht 6 en er was een „gale-warning” uitgegeven. Hr. Ms. L 9608 maakte op 7 Juni ten 08.15 uur een proefvaart naar buiten. Het schip nam een matige Westelijke deining en een korte zee op de boeg waar, die aanleiding gaf tot veelvuldig „paaltjes pikken”, zodat de divisiecommandant besloot nog enkele uren te wachten. Eerst ten 18.06 uur lichtten beide schepen het anker waarna zij koers zetten naar Gibraltar. Het weer bleef zeer goed tot Kaap St. Vincent met Noordwestelijke winden en een vrijwel constante stroom van ongeveer 1 mijl om de Zuid. Van Kaap St. Vincent tot Gibraltar ondervond de divisie broeierig en onweersachtig weer. Aankomst Gibraltar op 9 Juli. Ten 09.50 uur kwam de loods aan boord en ten 10.15 uur meerde de divisie af aan de voor oorlogsschepen bestemde kade. Ook te Gibraltar arriveerde de divisie door de gunstige weersomstandigheden een dag eerder dan werd verwacht. Het vertrek van Gibraltar werd in opdracht van de bevelhebber der zeestrijdkrachten een dag uitgesteld. De divisie ontmeerde op 12 Juli ten 23.00 uur. Gedurende de reis naar Algiers ondervond de divisie over het algemeen zwakke winden uit diverse richtingen terwijl de stroom praktisch viel te verwaarlozen. Na enige uren te hebben op en neer gehouden stoomde de divisie op 15 Juli ten 07.15 uur de haven van Algiers binnen. Te 08.00 uur meerden de beide schepen af aan de nieuw gebouwde handelskade in het centrum van de haven.



Foto: NIMH Beeldbank

Vertrek uit Algiers: 16 Juli ten 16.00 uur. Gedurende twee etmalen werd tegen wind en zee opgestoomd. De wind was Oost tot Noord-noordoost, kracht 5, later afnemend tot 3. Door een deel van de voorballasttanks te ballasten werd het „paaltjes pikken” zoveel mogelijk voorkomen. Op 18 Juli draaide de wind naar het

Noordwesten en zij bleef tot Malta uit deze richting doorstaan met krachten variërend van 4 tot 6. De schepen konden veelvuldig van de zeilen gebruik maken, waardoor de schepen rustig bleven liggen. De zeilen gaven een vaartvermeerdering van ongeveer een halve mijl bij volle kracht. Aankomst te Malta: 19 Juli ten 20.00 uur. Hr. Ms. L 9608 meerde op loodsaanwijzing ten 20.30 uur af in Lazaretta Bay op boei no. 7. Twintig minuten later kwam Hr. Ms. L 9607 langszij, welk schip over bakboord afmeerde.

Ten behoeve van reparaties aan de sloepsdavits werd Hr. Ms. L 9608 op 23 Juli verhaald naar de Dockyard in French Creek. Door deze reparatie en door een reparatie aan de ijskast van Hr. Ms. L 9607 vertrokken de schepen op 30 Juli uit Malta inplaats van op 26 Juli. Het vertrek had plaats ten 11.00 uur onder verplichte loodsaanwijzing. Tot Port Said waren de weersomstandigheden gunstig. Er was praktisch geen bewolking terwijl de wind bijna steeds uit Noordelijke tot

Noordwestelijke richting woei met een kracht 2 tot 5, zodat zo nu en dan van het zeil gebruik werd gemaakt.

De vaart was gemiddeld 8 mijl per uur.

Aankomst Port Said op 4 Augustus. Ten 13.30 uur werd een loods aan boord genomen en na een uur op een ligplaats te hebben gewacht meerde Hr. Ms. L 9608 ten 15.30 uur af op de boeien in de voorhaven. Een kwartier later kwam Hr. Ms. L 9607 langs.

Op 6 Augustus ontmeerden beide schepen onder loodsaanwijzing ten 11.00 uur, een uur voor het vertrek van het Zuid gaande konvooi, waarna zij het Suez Kanaal binnenstoomden. Er was één loods voor beide schepen, zodat Hr. Ms. L 9607 in kiellinie bleef stomen en aanwijzingen betreffende de vaart per seinlamp ontving.

Ten 16.30 uur bereikten de schepen Ismaila waar van loods zou worden verwisseld. Daar er echter niemand beschikbaar was door een tekort aan loodsen werd ten 16.55 uur op een boei op 200 m afstand van het loodskantoor afgemeerd.

Beide schepen vervolgden de reis de volgende dag ten 08.00 uur onder loodsaanwijzing.

Wederom werd voor het konvooi uitgestoomd. Bij de Grote Bittermeren liep het konvooi echter de divisie op. Besloten werd, eerst het konvooi te laten passeren. Ten 11.02 uur werd geankerd nabij de Zuidelijke uitvaart. Beide schepen zetten de reis voort ten 13.55 uur, waarna zij ten 17.28 uur het Suez Kanaal verlieten. Ten 17.41 uur werd geankerd in de Baai van Suez. Vertrek uit de Baai van Suez op 8 Augustus ten 15.00 uur. Gevolgd werd de centrale Rode-Zee-route, als voorkomend in de Admiralty Sailing Directions. Tot Aden werd westelijke tot noordelijke wind ondervonden, in kracht variërend tussen 2 en 5, hetgeen de beide schepen in staat stelde, veelvuldig van het zeil gebruik te maken.

Aan boord werden provisorische zwembaden ingericht.

Op 9 Augustus ten 22.19 passeerden de beide schepen de „Brothers” terwijl op 10 Augustus ten 11.12 de Daedalus vuurtoren werd gepasseerd.

Op 13 Augustus maakten de schepen contact met de „Borneo” van de Stoomvaartmaatschappij Nederland, welk schip speciaal zijn koers wijzigde om een ontmoeting tot stand te brengen. Beide schepen passeerden Perim op 15 Augustus ten 01.30. Temperatuur van lucht en zeewater daalden hier plotseling tot ongeveer 12° C. Diezelfde dag werd ten 15.55 afgemeerd te Aden op boei no. 16 nadat ten 14.58 een loods aan boord was genomen. Beide schepen verhaalden de volgende dag naar de Boom Defence Pier van de Royal Navy.

Door de krachtige en lang doorstaande Zuid-West moesson op de Indische Oceaan met als gevolg dagelijks windkrachten van 5 tot 8 tussen Kaap Guardafui en ongeveer 250 mijl ten Oosten van Sokotra konden de schepen eerst op 22 September vertrekken, toen de weerberichten gunstiger waren geworden.

Na het vertrek uit Aden bleek dat de schepen dusdanig waren aangegroeid dat de vaart tot beneden 6 mijl was verminderd. Ook het feit, dat de motoren door het te hoog oplopen der afvoergassen-temperaturen niet het normale aantal omwentelingen konden maken, was hieraan debet.

Door de extra belasting liep het brandstofverbruik dusdanig omhoog dat de oorspronkelijk vastgestelde route over de Indische Oceaan niet kon worden gehandhaafd, daar dan een tekort aan brandstof zou dreigen. Opmerkelijk was dat Hr. Ms. L 9608 meer scheen te zijn aangegroeid dan Hr. Ms. L 9607. Mogelijk was de ligging aan de zonzijde tijdens het verblijf te Aden hiervan oorzaak.

Wegens een krachtige oost-zuidoostelijke wind ankerden beide schepen ten 15.00 uur nabij Guardafui in de baai van Olloch op 25 September, deze en de volgende dag werden verder benut met het zo goed mogelijk schoonmaken van de schepen onder de waterlijn.

Door aanwezigheid van haaien moest dit werk echter worden onderbroken, zodat roeren, schroeven en schroefassen van Hr. Ms. L 9608 later te Colombo met behulp van duikers moesten worden schoongemaakt.

De schepen vervolgden de reis op 26 September ten 19.30 uur. De koers werd gevolgd benoorden het eiland Sokotra. De eerste dagen ondervond de divisie een zuid-zuidoostelijke tot zuidwestelijke wind, kracht 4 tot 5, langzaam afnemend tot 3 na het passeren van het eiland. Tot de namiddag van 3 October bleven de weersomstandigheden goed met normale weerberichten voor de tijd van het jaar.

Door de vaart, het schoonmaken onder water en wellicht eveneens door verandering van water werd het behoud der schepen gaandeweg beter terwijl ook de temperaturen der motoren langzaam daalden en het brandstofverbruik minder werd.

Op 3 October echter begon zich een lage drukgebied te ontwikkelen voor het zuidwestelijk gedeelte van de kust van India. De windkrachten namen toe en de lucht vertoonde de kentekenen van een naderende depressie. Bovendien ontwikkelde zich in het zuidwestelijke gedeelte van de Golf van Bengalen een diepe depressie met cyclonale kern. De mogelijkheid bestond dat deze zich later zou voegen bij het lage drukgebied in de Indische Oceaan. Onder invloed van deze ongunstige omstandigheden en een lichte daling van de barometer werd besloten een zuidelijke koers te sturen, n.1. 140° , welke later werd gewijzigd in 180° . De gegiste plaats was ten 24.00 uur $08^{\circ} 39'$ noorderbreedte en $67^{\circ} 31'$ oosterlengte.

Op 4 October bleken volgens de weerberichten de vooruitzichten nog ongunstiger. Het vermoeden bestond dat het lage drukgebied zich zou ontwikkelen tot een depressie, wellicht zelfs tot een cycloon, terwijl een stormwaarschuwing was uitgegeven voor het gebied van de Golf van Bengalen nabij Colombo naar aanleiding van de depressie aldaar.

Aanvankelijk werd besloten dit gebied te omzeilen en door het 5° kanaal (Kardiva-kanaal) naar Colombo op te stomen. Immers op deze breedte komen geen cyclonen meer voor terwijl de windkrachten hoogst zelden tot boven 6 oplopen. In verband met het buiige weer en de daardoor te verwachten moeilijkheden bij het aanlopen van het Kardiva-kanaal werd echter van dit besluit afgeweken. Door het 8° -kanaal ten Zuiden van Minikoi werd koers gezet naar Colombo. De windkracht liep op 4 October op tot 6 en de volgende dag tot 8 a 9. Op 6 en 7 October nam de windkracht gaandeweg af tot 6 a 7. De richting was Noord-West tot West. De beide schepen konden met behulp van het gereefde zeil in de zware buien enigszins op koers worden gehouden door in deze buien zoveel mogelijk voor de wind te houden zodat de schepen niet te veel hadden te lijden.

Het weer verbeterde op 8 October en hoewel nog wel buien voorkwamen kwamen de windkrachten niet meer boven 5. Langzaam nam de wind af tot kracht 3.

Ten 21.15 in de avond van 8 October kwam het licht van Colombo in zicht. Het loodskantoor zond ten 22.45 bericht, dat voor het binnenlopen het daglicht diende te worden afgewacht, zodat de schepen gedurende de nacht op 6 mijl afstand van de kust op en neer hielden.

De volgende dag ten 06.00 uur werd koers gezet naar de haven. De loods kwam aan boord ten 07.04, waarna de schepen ten 07.20 afmeerden op de boei en het anker.

Van Guardafui tot Sokotra werd noordelijke stroom ondervonden van 2 mijl per uur. Gedurende de verdere dagen was de stroom wisselend van 0,4 tot 1,5 mijl per uur, eerst uit noordelijke, later uit oostelijke en ten slotte uit zuidoostelijke tot oostelijke richtingen.

Vertrek uit Colombo met bestemming Penang op 13 October ten 17.30. Langs de Westkust van Ceylon werden zuidwestelijke winden ondervonden waarbij het in verband met de zuidelijke koers noodzakelijk werd de schepen te ballasten. Na het passeren van de Zuidpunt van Ceylon werd tot 4° noorderbreedte een zuid-oostelijke koers gestuurd. Op deze koers ondervonden de schepen gelijkmatige westelijke tot zuidwestelijke winden, variërend tussen kracht 2 en 4. Na 4° Noorderbreedte werd gedurende een etmaal 070 gestuurd tot de noordpunt van Sumatra in de nacht van 19 op 20 October werd bereikt. Vrijwel gedurende het gehele traject werd van de zeilen gebruik gemaakt.

Daar kustverlichting ontbrak hielden de schepen op 7 mijl afstand West-Zuidwest van Pulu Rondo op en neer tot zij bij daglicht de passage tussen Pulu Rondo en Pulu Weh konden passeren. Pulu Perak werd gepasseerd op de platvoet van 21 October. Beide schepen bereikten Penang op 22 October via het North Channel. Ten 09.23 kwam de loods aan boord, waarna de schepen ten 10.10 ten anker kwamen op de binnenrede. In verband met de sterke getijdstroom (ongeveer 3½ mijl per uur) werd het stokanker op het hekanker gekat.

Tussen Pulu Weh en Penang waren de weersomstandigheden eveneens gunstig.

Op 24 October ten 13.00 gingen beide schepen anker op om de reis te vervolgen met bestemming Singapore. De normale scheepvaartroute langs de kust van Malakka werd gevolgd. De weersomstandigheden waren goed gedurende deze gehele reis, terwijl men geen last ondervond van de hier veel voorkomende „Suma-tranen”.

Beide schepen stoomden op 26 October tijdens de achtermiddag via Singapore Main Straits naar Singapore Roads, waar zij ten 17.55 ten anker kwamen in de Man o' War Anchorage.

Hr. Ms. L 9608 stoomde op 3 November onder loodsaanwijzing naar Keppel Harbour, waar het schip tot 5 November werd gedokt in Dock nr. 2. Hr. Ms. L 9607 had de twee voorafgaande dagen gedokt. Olie werd geladen langs zij de steiger te Pulu Bukum en later langs zij een Britse tanker, bekend als Wharf no. 8, waarna de schepen terugkeerden naar de Man o' Anchorage. Maandag 10 November ten 12.00 lichtten de schepen het anker om de reis voort te zetten met bestemming Sorong. De route werd gekozen via Straat Karimata en de Arends-Eilanden, daarna tussen Pulasi en Kaju Adi door, vervolgens tussen Buton en Wangi-Wangi door, benoorden Buru, bezuiden Obi Major en ten slotte via Straat Sagewin.

Gedurende een groot deel van de reis ondervonden de schepen zuidwestelijke tot noordwestelijke winden, variërend van kracht 2 tot kracht 5, zodat veel van het zeil gebruik werd gemaakt. Ook de driftstroom was goed merkbaar, variërend in richtingen tussen Noord-Oost en Zuid-Oost, waarbij om de Oost gaande steeds meer profijt van deze stroom werd ondervonden. Hierdoor en doordat de schepen geheel schoon waren werden vier dagen uitgespaard op het reisprogramma, zodat beide schepen op 21 November ten 11.00 te Sorong ankerden even benoorden het eiland Doom.

Reden en havens; formaliteiten.

Hieronder de havens die aangedaan werden, de gebruikelijke bezoeken over en weer hebben we hier niet vermeld.

Falmouth, Vigo, Gibraltar, Algiers, Malta, Port, Said, Suez, Aden, Colombo, Penang en tenslotte Singapore.

Bijzonderheden.

De beide, schepen gedroegen zich zoals van landingsvaartuigen mocht worden verwacht. De beide kleine scheggen, die aan de buitenzijde van de schroeven op het bodemvlak waren aangebracht, bleken een verbetering van de bestuurbaarheid der vaartuigen te geven en wel voornamelijk met wind en zee achterlijker dan dwars.

De zeilen waren een goede hulp bij wind achterlijker dan dwars terwijl tijdens de periode van slecht weer het gereefde zeil een goed steunzeil bleek te zijn, waarmede slingeren werd verminderd terwijl het bij het sturen goede hulp verleende. De zeilen gaven veelal de schepen bij normaal volle kracht een snelheidsvermeerdering van ongeveer ½ mijl per uur, veroorzaakt door vergroting der voortstuwing en ook omdat minder roeruitslag behoefde te worden gegeven. Gedurende de gehele reis werd geen last ondervonden van lekke klinknagels of van andere lekkages. Bij de dokbeurt te Singapore moesten de roerkoningen opnieuw worden verbust. Verdere reparaties kwamen niet voor.

De algemene gezondheidstoestand van de bemanningen was gunstig, terwijl de voeding in algemene zin goed was en de drinkwatervoorziening ruim voldoende.

Alle inkopen onderweg werden gedaan bij door het consulaat ter plaatse aanbevolen firma's. De kwaliteit der geleverde artikelen was goed, terwijl de leveranciers een betrouwbare indruk maakten.

Uit het jaarboek KM 1952

~~~~~  
VAN 'S LANDS VLOOT TOT KONINKLIJKE MARINE (DEEL 13 A)

## Mijnenvegers



*Hr. Ms. Dokkum*

### **Hr. Ms. DOKKUM (M 801)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Dokkum.*



*Hr. Ms. Dokkum*

KUST-MIJNENVEGER — Standaard waterverplaatsing 425 ton; max. snelheid 14 mijl; grootste lengte 46,62 meter; grootste breedte 8,78 meter; gemiddelde diepgang 2 meter; machinevermogen 2.500 apk; bemanning 44 koppen.  
Bewapening: 2 mitrailleurs van 40 mm.

Hr. Ms. Dokkum is de eerste van een serie van twee-en-dertig mijnenvegers. waarvan er achttien gebouwd zijn onder M.D.A.P. voorwaarden ('Offshore Procurement Program'). Voor de overige veertien geschiedt de betaling uit de z.g. tegenwaarde-fondsen.

Kort na zijn indienststelling vertrok Hr. Ms. Dokkum naar de Nederlandse Antillen, van welke reis deze mijnenveger medio December 1955 terugkeerde. Op 12 Juni 1956 vertrok het schip tesamen met Hr. Ms. Wildervank naar de Verenigde Staten en Canada om via de Azoren op 21 Augustus d.a.v. de thuishaven Den Helder wederom binnen te varen.

In dienst gesteld: 26 Juli 1955.

### **Hr. Ms. HOOGEZAND (M 802)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Hoogezand.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 7 November 1955.



*Hr. Ms. Hoogezand*

### **Hr. Ms. WILDERVANK (M 803)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Wildervank.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

Hr. Ms. Wildervank vertrok op 12 Jun 1956 tesamen met Hr. Ms. Dokkum naar de Verenigde Staten en Canada, van welke reis het schip op 21 Augustus d.a.v. in Den Helder terugkeerde.

In dienst gesteld: 28 December 1955.



*Hr. Ms. Wildervank*

### **Hr. Ms. STEENWIJK (M 804)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Steenwijk.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 19 Juli 1956.



*Hr. Ms. Steenwijk*

### **Hr. Ms. GIETEN (M 805)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Gieten.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 10 Februari 1956.



*Hr. Ms. Giethoorn*

### **Hr. Ms. ROERMOND (M 806)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Roermond.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 29 December 1955.



*Hr. Ms. Roermond*

### **Hr. Ms. WAALWIJK M (807)**

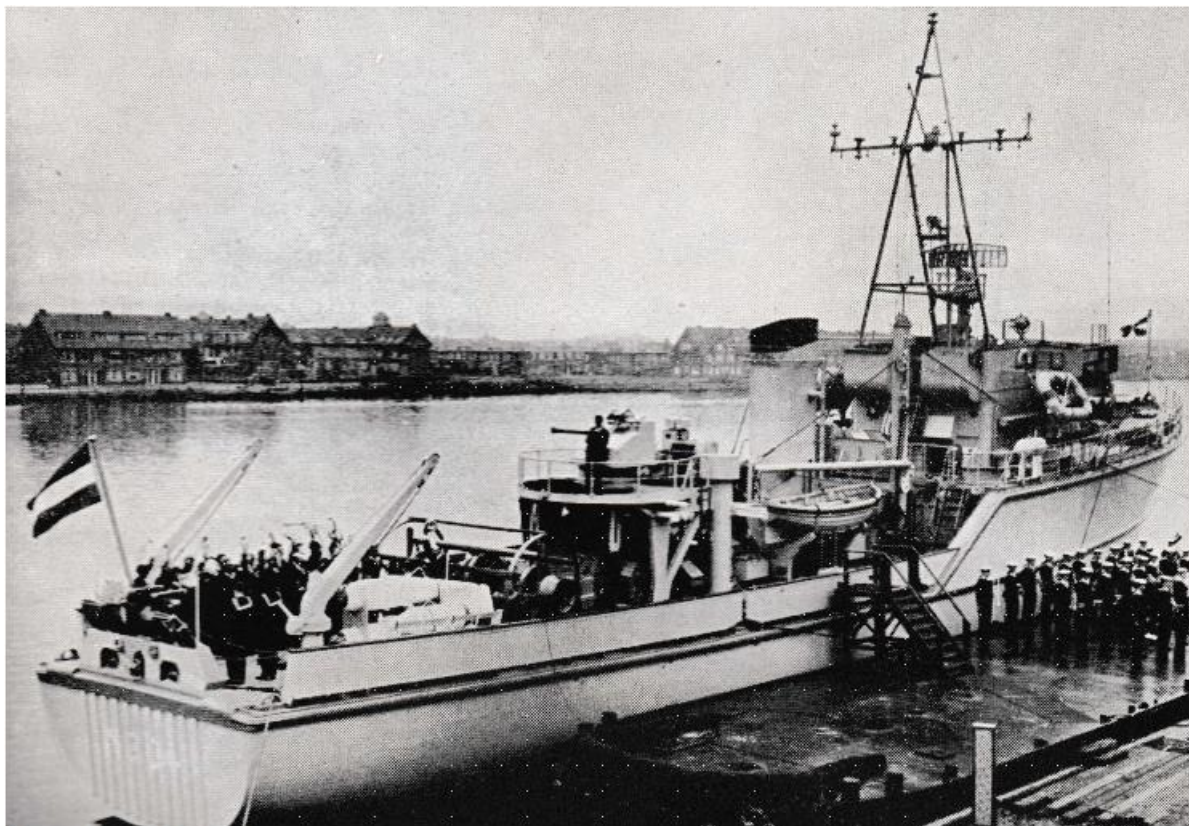
*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Waalwijk.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 21 Juni 1956.



*Hr. Ms. Waalwijk*



*Hr. Ms. Steenwijk*

### **Hr. Ms. AXEL (M 808)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Axel.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 16 Maart 1956.



*Hr. Ms. Axel*

### **Hr. Ms. NAALDWIJK (M 809)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Naaldwijk.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 8 December 1955.



*Hr. Ms. Naaldwijk*

### **Hr. Ms. DRACHTEN (M 812)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Smallingerland, waaronder het stadje Drachten resorteert.*



*Hr. Ms. Drachten*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 27 Januari 1956.

### **Hr. Ms. OMMEN (M 813)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Ommen.*



*Hr. Ms. Ommen*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 19 April 1956.



*Hr. Ms. Meppel*

### **Hr. Ms. MEPPEL (M 814)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Meppel.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 28 November 1956.



*Tewaterlating mijnenveger „Meppel”*

### **Hr. Ms. GIETHOORN (M 815)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Giethoorn.*



*Hr. Ms. Giethoorn*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 29 Maart 1956

### **Hr. Ms. LOCHEM (M 816)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Lochem.*



*Hr. Ms. Lochem*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 12 Juli 1956.



*Hr. Ms. Venlo*

### **Hr. Ms. VENLO (M 817)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Venlo.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 26 April 1956.

### **Hr. Ms. DRUNEN (M 818)**

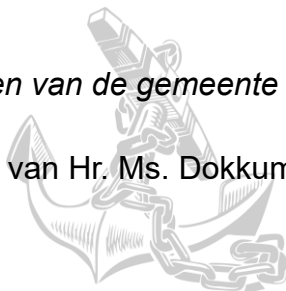
*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Drunen.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 30 Augustus 1956.



*Hr. Ms. Drunen*



*Hr. Ms. Goes*

### **Hr. Ms. GOES (M 819)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Goes.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 9 November 1956.

### **Hr. Ms. WOERDEN (M 820)**

*Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Woerden.*

KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip van Hr. Ms. Dokkum, derhalve zelfde beschrijving (zie boven).

In dienst gesteld: 24 April 1957.



*Hr. Ms. Woerden*

**Wordt vervolgt....**

# School voor NBCD en Bedrijfsveiligheid



## **School voor NBCD en Bedrijfsveiligheid**

De school voor Nucleaire-, Biologische-, Chemische bescherming, Damage Control en Bedrijfsveiligheid is gevestigd op het Nieuwe Havencomplex te Den Helder. Op de school worden militairen van de Koninklijke marine, maar ook anderen, opgeleid in het voor hen relevante deel van de NBCD en bedrijfsveiligheid. Per jaar volgen meer dan 10.000 leerlingen de lessen, in tijdsduur variërend van 1 tot 20 dagen. Er is een vaste staf van ongeveer honderd medewerkers, verdeeld over drie afdelingen: ondersteuning, opleidingen en opwerken/oefenen.

**Koninklijke Marine**



*"Voor ons aller lijfsbehoud"*

**Doel** Het doel van de opleidingen is de cursisten te trainen in het voorkomen en bestrijden van calamiteiten aan boord van schepen. Hierbij wordt in 25 verschillende cursussen en herhalingslessen onder andere aandacht besteed aan:

Het bestrijden van verschillende soorten brand.

Het behoud van drijfvermogen op schepen bij calamiteiten.

Individuele en collectieve NBC-beveiliging. Het doelmatig uitvoeren van gewondentransport.

Vorming van personeel op het gebied van bedrijfsveiligheid. Voorlichting van personeel op het gebied van milieu.

De school heeft daarnaast teams, die aan boord van alle schepen assisteren bij het opwerken van bemanningen voor ondermeer zeewacht- en ree wachtbrandpiket, averij-ploegen en noodlandingsprocedures van helikopters aan boord van schepen.

Het uiteindelijke doel is een bijdrage te kunnen leveren ten aanzien van de overlevingsmogelijkheden van de KM-eenheid door kennis en kame-radenhulp (EHBO). Het devies van de school luidt "Pro Omnium Incolumitate" (Voor ons aller lijfsbehoud).





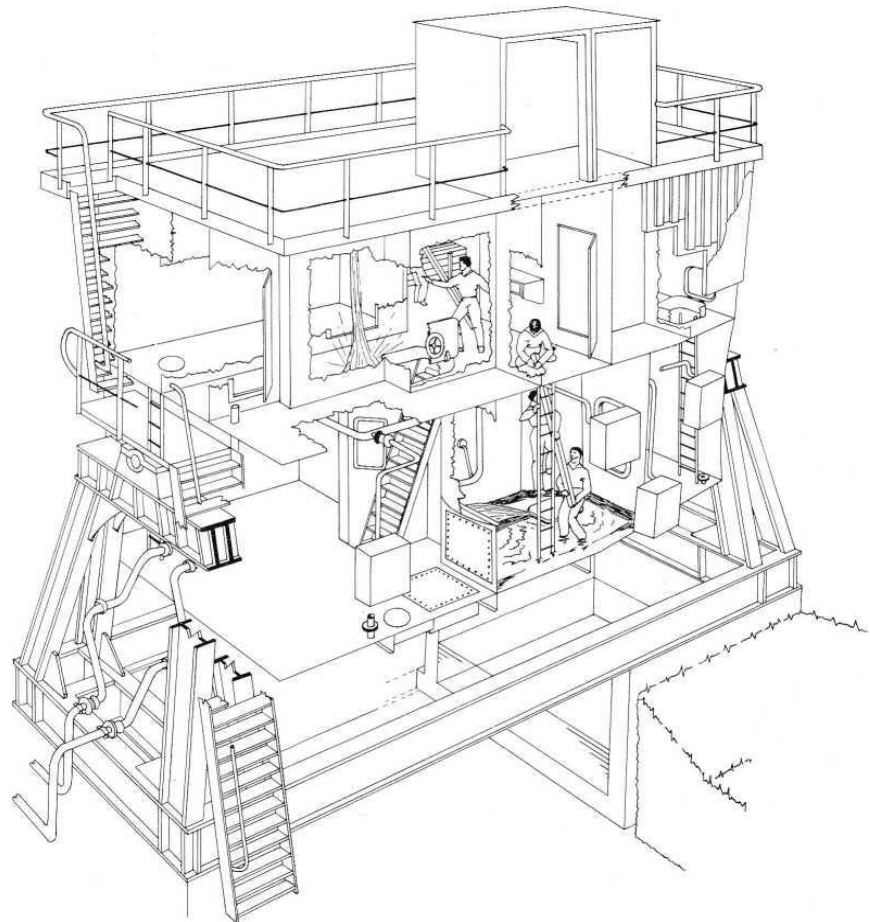
### **Middelen**

Door moderne waterscheidings- en waterzuiveringsapparatuur kan het gebruikte bluswater milieu verantwoord worden afgevoerd. Ook zijn uitgebreide maatregelen getroffen om bodemvervuiling uit te sluiten. Het bedrijf voldoet hiermee aan de laatste milieueisen. Ook voor de deelnemers is de infrastructuur aangepast aan de eisen van deze tijd:

moderne lesgebouwen, veel douches en droogtrommels voor nat geworden kleding.

### **Averijmoot**

De averijmoot van 10x5x6 meter is speciaal voor de KM ontwikkeld. Er zijn secties van S-fre-gatten en mijnenjagers in nagebouwd, compleet met waterdichte deuren, leidingen en trappen. Om aanvaringen te simuleren kan 150 kubieke meter water per uur naar binnen worden gepompt. Er is een rookmaker en een geluidsinstallatie, waarmee ontploffingen en andere geluiden kunnen worden nagebootst. Hydraulisch kan de slingering van het schip worden geïmiteerd.



### **De pyromaan**

Op de brand-/oefenplaat zijn verschillende objecten, waar alle mogelijke soorten brand bestreden kunnen worden. De foto werd gemaakt tijdens de indienststelling op 9 juli 1993.



Colofon Redactie

Ministerie van Defensie  
Afdeling Marinevoorlichting  
Productie 1e druk  
: Audio-Visuele Dienst KM  
: november 1994.  
Repro-Zuid



### LES 3.

#### Leesoefening 1.

- |                                                                                          |                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| <p>1. <i>Saja minoem soesoe panos</i><br/>ik drinken melk warm</p>                       | <p>— Ik drink warme melk.</p>                         |
| <p>2. <i>Doea anak minoem air</i><br/>twee kinderen drinken water<br/><i>dingin.</i></p> | <p>— Twee kinderen drinken koud water<br/>— koud.</p> |
| <p>3. <i>Soldadoe Belanda itoe berani</i><br/>soldaat Hollands die dapper</p>            | <p>— Die Hollandse soldaat is dapper.</p>             |
| <p>4. <i>Anak ketjil takoet</i><br/>kind klein bang</p>                                  | <p>— 'n klein kind is bang.</p>                       |
| <p>5. <i>Kila makan banjak roti</i><br/>wij eten veel brood</p>                          | <p>— Wij eten veel brood.</p>                         |
| <p>6. <i>Orangsakit itoe makan sedikit</i><br/>mens ziek die eten weinig</p>             | <p>— Die zieke eet weinig.</p>                        |
| <p>7. <i>Soldadoe itoe tida minoem bir</i><br/>soldaat die niet drinken bier</p>         | <p>— Die soldaat drinkt geen bier.</p>                |



In bovenstaande zinnen merkt U, dat een werkwoord (eten, drinken) in enkelvoud en meervoud dezelfde vorm heeft. De woorden, die er bij horen maken het voldoende duidelijk of een enkelvoud dan wel een meervoud is bedoeld.

#### Leesoefening 2.

- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| <p>1. Siapa minoem soesoe?</p>    | <p>— Wie drinkt melk?</p>          |
| <p>2. Siapa minoem air?</p>       | <p>— Wie drinkt water?</p>         |
| <p>3. Apa anak ketjil berani?</p> | <p>— Is een klein kind dapper?</p> |

4. Apa soldadoe Belanda takoet? — Is een Hollandse soldaat bang?  
 5. Apa orang sakit itoe makan banjak ? — Eet die zieke veel?

Probeer bovenstaande vragen te beantwoorden en zelf vragen te maken. Leer hiervoor nog:  
 Hoeveel? berapa?  
 Allen, alles semoea

Bijv.:

Vraag: Apa soldadoe itoe minoem soesoe panas?

Antw.: Tida toean, anak ketjil minoem soesoe panas, enz. enz.

## LES 4.

### Leesoefening 1.

1. *Tadi kita lihat soldadoe* — Zoeven zagen wij een Ambonnees soldaat.  
 zoeven wij zien soldaat.  
*Ambon.*  
 Ambon.
2. *Dia toenggoe dimoeka tangsi.* — Hij wachtte voor de kazerne.  
 hij wachten voor kazerne
3. *Wongso lihat apa kemarin?* — Wat heb je gisteren gezien Wongso?  
 eigenn. zien wat gisteren
4. *Saja dengar apa disana?* — Wat hoor ik daar?  
 Ik horen wat daar
5. *Baboetjoetji apa?* — Wat wast de baboe?  
 vr. bediende wassen wat?
6. *Apa baboe tjoetji?* — Wast de baboe?  
 ? baboe wassen
7. *Saja minoem apa?* — Wat drink ik?  
 ik drinken wat
8. *Apa saja minoem soesoe* — Drink ik koude melk?  
 ? ik drinken melk  
*dingin ?*  
 koud
9. *Apa soldadoe Ambon?* — Wacht een Ambonnees soldaat?  
 ? soldaat Ambon  
*toenggoe dimoeka tangsi?* — Voor de kazerne?  
 Wachten voor kazerne
10. *Apa soldadoe Menado minoem* — Drinkt een Menadonees soldaat water?  
*air?*

In zin 1,2 en 3 zien we, dat een werkwoord (lihat — zien); (toenggoe — wachten) in de verleden tijd niet verandert. Toch is de zin voldoende duidelijk als we letten op de woorden, die er bij behoren (tadi — zoeven, kemarin — gisteren).

Het vraagwoordje “apa” (wat?) staat altijd achter het werkwoord, terwijl het in het Nederlands juist er vóór staat!!

Om in het Maleis te zeggen hoe laat het is, hebben we nog enige woordjes te leren:  
 poekoel uur (eigenlijk: slaan)

|              |                       |
|--------------|-----------------------|
| menit        | minuut                |
| koerang      | vóór (te weinig, min) |
| lebih, liwat | over (meer, voorbij)  |
| setengah     | 'n half               |
| seprapat     | 'n kwartier           |

## Leesoefening 2.

- |                                               |                                |
|-----------------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Baboe, poekoel berapa?                     | — Baboe, hoe laat is het?      |
| 2. Poekoel sembilan, toean.                   | — Negen uur mijnheer.          |
| 3. Apa toean makan setengahdoea ?             | — Eet U om half twee?          |
| 4. Toean makan poekoel satoekoerang seprapat. | — Ik eet om kwart voor een.    |
| 5. Njonja tidoer poekoel doea lebih seprapat. | — Mevrouw slaapt om 2.15.      |
| 6. Setengah doea liwat (lebih) lima menit.    | — Vijf minuten over half twee. |
| 7. Setengah doea koerang lima menit.          | — Vijf minuten voor half twee. |

## LES 5

Voor een plaatsaanduidend woord wordt vaak "di" gezet. Bijv.: Dimoeka roemah itoe .... vóór het huis (moeka—voor, gezicht). Dibelakang roemah itoe .. achter het huis (belakang — achter; rug).

"ke" duidt een richting aan; het wordt evenals "di" met het volgende woord aaneen geschreven als dit tenminste niet met een hoofdletter begint. Bijv.:

Toean opsir itoe djalan ketangsi .... Die officier loopt naar detangsi (kazerne).

heer officier die lopen naar kazerne

Soldadoe itoe membaris ke Tjimahi .... Die soldaten marcheren naar Tjimahi.

soldaten die gaan in 'n rij naar Tjimahi

## Leesoefening 1.

- |                                                                                                               |                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1. Disana ada toean dokter<br>daar is heer dokter                                                             | — Daar is de dokter                                        |
| 2. Bapak djalan keroemah-obat<br>vader lopen naar apotheek<br>dan heli obat disitoe<br>en kopen medicijn daar | — Vader loopt naar een apotheek.<br>en haalt daar obat.    |
| 3. Sekarang lboe-Bapak ada<br>thans moeder vader zijn<br>dibelakang, minoem kopi<br>achter drinken koffie     | — Thans zijn Vader en Moeder<br>— achter en drinken koffie |
| 4. Koki tinggal lama di<br>keukenmeid blijven lang in<br>dapoer.                                              | — Koki blijft lang in de keuken,<br>— keuken               |
| 5. Baboe dan djongos                                                                                          | — Baboe en de djongos                                      |

vr. bediende en mann. bed.  
tjoetji piring;  
kebon gosok sepatoe  
wrijven, poetsen schoen

— wassen de borden;  
— tuinman poetst de schoenen,

Bovenstaande les meermalen overlezen en overschrijven; nieuwe woordjes bijschrijven in Uw woordenlijstje.

## LES 6.

Om personen aan te duiden gebruiken we de woordjes:

|                     |                                                                                         |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| saja                | ik                                                                                      |
| engkau (kau), kamoe | je, u                                                                                   |
| ia, dia             | hij, zij                                                                                |
| kita, kami          | wij (kita als de aangesprokene er bij wordt gerekend, kami als deze er niet bij hoort). |

dia orang; orang itoe; meréka .... zij.

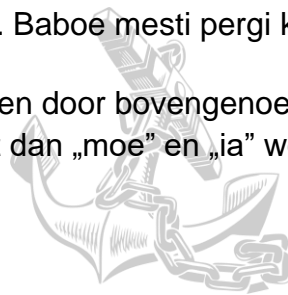
„kowé” (jij) gebruikte men vroeger wel tegen personen, die jonger waren en lager in rang. Het is beter dit woord niet te bezigen.

Vaak spreekt men een persoon aan met zijn titel of eigennaam in plaats van een persoonlijk voornaamwoord te gebruiken. Bijv.:

Je moet naar de pasar gaan, baboe .... Baboe mesti pergi kepasar.

Een bezitsverhouding wordt aangegeven door bovengenoemde woordjes achter een zelfst. naamw. te zetten, maar „kamoe” wordt dan „moe” en „ia” wordt „nja”. Bijv.:

|             |                      |
|-------------|----------------------|
| roemah saja | mijn huis            |
| roemahmoe   | je huis              |
| roemahnja   | zijn huis,haar huis. |



Bij het spreken maken we vaak gebruik van het woord „poenja” (bezitten) om een bezit aan te geven. Bijv.:

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| saja poenja roemah  | mijn huis |
| kamoe poenja roemah | je huis   |
| dia poenja roemah   | zijn huis |
| kita poenja roemah  | ons huls  |

### Leesoefening:

1. Kemarin kita poenja — Gisteren ging onze luitenant gisteren wij bezitten litnan pergi sama met zijn vrouw naar een bioscoop, luitenant gaan met isterinja kebioskop. zijn vrouw naar biosc.
2. Dimoeka bioskop dia beli — Voor de bioscoop kocht hij voor bios hij kopen doea kartjis, harganja — 2 kaartjes voor een rijksdaalder. twee kaartjes hun prijs seringgit. een rijksdaalder.
3. Dia bajar 3 roepiah dan — Hij betaalde 3 gulden en kreeg

hij betalen 3 gulden en  
terima kembali seketip, — terug een dubbeltje, een kwartje,  
ontvangen terug een  
dubbeltje  
setali, doea gobang, — 2 halve stuivers en 10 cent.  
1 kwartje, twee halve  
stuivers  
lagi sepoeloh sen. — en daarbij tien cent.

## LES 7.

### Leesoefening:

1. Djongos, apa sopir — Djongos, is de chauffeur al op?  
mann. bediende? chauffeur  
soedah bangoen? nanti toean — Ik wil straks naar het station gaan.  
al opstaan straks heer  
maoe pigi kesetasioen.  
willen gaan naar station.
2. Soedah, toean; tadi saja — Ja mijnheer; zoëven zag ik hem.  
reeds heer zoëven ik  
lihat dia, dia soedah mandi. — Hij had al gebaad,  
zien hij hij reeds baden
3. Kemarin doeloe toean itoe pigi — Eergisteren was die mijnheer  
gisteren eerst heer die gaan — naar Batavia gegaan met zijn  
ke Balawi sama otonja — nieuwe auto.  
naar Batavia met zijn auto  
jang baroe.  
die nieuw
4. Hari ini dia akan datang — Vandaag komt hij terug.  
dag deze hij zullen komen  
kembali. Besok atau (hari) — Morgen of overmorgen zal hij  
terug morgen of dag  
loesa dia akan datang op zijn kantoor komen,  
overmorgen hij zullen komen  
dikantornja.  
op zijn kantoor
5. *Pagi-pagi toean doedoek* — 's Morgens vroeg zit mijnheer  
's morgens vroeg heer zitten  
*dimoeka roemahnja sama* — voor zijn huis met mevrouw en  
voor zijn huis met  
*Njonjadan dia poenja* — zijn kinderen,  
mevrouw en hij bezitten  
*anak-anak.*  
kinderen.

In de laatste zin is het meervoud van anak (kind) gevormd door verdubbeling van het woord; dit is alleen nodig, wanneer uit de zin niet is op te maken, dat er een meervoud is bedoeld.  
In plaats van "hari ini" zegt men vaak: ",ini hari".

### Wordt vervolgd...

# HIELDEN VAN WELEER

## Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) deel 4

Lijst van schepen in de (Koninklijke) Marine vernoemd naar de persoon van Michiel A. de Ruyter.

*De Ruyter: Adviesjacht: 1665.*

*Admiraal De Ruyter: Linierschip van de Admiraliteit van Amsterdam, 64 stukken:1779-1799. Vlaggenschip van schout-bij-nacht Jan Arnold Zoutman tijdens de slag bij de Doggersbank 1781. Door de Britten genomen in de Vlieter 1799.*



*Afbeelding: Wikipedia*

Behorend tot de admiraliteit van Amsterdam, bewapend met 68 stukken: 26 van 24 pd., 26 van 18 pd., 16 van 8 pd. Ofwel 610 pd. aan kogels uit één laag schietend.

Het schip nam, nog voor het officieel in dienst gesteld was, als vlaggenschip van Schout-bij-Nacht Zoutman en onder commando van de vlaggenkapitein Staringh, op 5 augustus 1781 deel aan de Slag bij Doggersbank. Met een eskader bestaande uit 3 linierschepen en 4 fregatten konvoeierde men 71 koopvaarders en het kwam tot een treffen met het Engelse eskader onder admiraal Hyde-Parker Dit eskader bestond uit evenveel, doch zwaarder bewapende schepen.

De strijd bleef onbeslist, maar de Engelsen slaagden er niet in de Nederlandse koopvaarders te nemen, dus in dat opzicht kan dit treffen als 'geslaagd' worden beschouwd.

Van 1793–1795 maakte het schip een reis naar de Middellandse Zee onder Vice-Admiraal Reynst om de Barbarijse zeeroovers te tuchtigen. Het schip bleef in diverse tochten actief bij het



*Plan van den Zeeslag tusschen de Engelse scheepsmagt onder Admiraal HYDE-PARKER en het Hollandsch eskader onder Schout-bij-Nacht J.A. ZOUTMAN.*

*Het vlaggenschip van ZOUTMAN was de "Admiraal de Ruyter", net drie jaar oud, het derde schip in de linie. Het originele verslag van Sbn Zoutman van dit treffen, bevindt zich bij het Nationaal Archief.*

beschermen van koopvaarders, tot het bij de vestiging van de Bataafse Republiek aanvankelijk het vlaggenschip werd van Admiraal De Winter. Die verplaatste zijn vlag echter naar "De Vrijheid", waardoor de "Admiraal De Ruyter" niet meedeed met de Slag bij Kamperduin waarbij de Nederlandse vloot in 1797 geheel werd vernietigd door de Engelse vloot onder Admiraal Duncan. In 1799 was het schip onder commando van KtZ J. Huys onderdeel van het laatste overblijfsel van de Bataafse vloot onder Admiraal Story. Toen de Engelse vloot onder Admiraal Mitchell en met de erfprins (de latere Koning Willem I) verscheen bleek het zeevolk niet bereid te vechten en gaf Story zich over. De schepen van het Bataafse eskader werden naar Engeland opgebracht en deels ter beschikking gesteld van de Prins. Zo niet de "Admiraal De Ruyter" die werd op 30 Augustus 1799 aan de Engelsen overgedragen, waar het onder de naam "Admiraal de Ruyter" dienst deed bij de Britse Marine.

Het schip is in 1804 bij Antigua, onder Captain Beckett, in het Caraïbische gebied, vergaan. (Van dit schip zijn geen afbeeldingen beschikbaar)

### Admiraal De Ruyter



**Linieschip, 80 stukken: 1812-1818. In 1815 naar Nederlands-Indië, overgenomen door de Koloniale Marine.**

Koning Lodewijk Napoleon heeft in 1806, tijdens een bezoek aan de werf te Amsterdam, een schip terwijl het op stapel stond "De Ruyter" gedoopt. Op dat moment stond er echter al een "De Ruyter" in Rotterdam op stapel, dat toen werd omgedoopt tot "Piet Heyn".

Het werd in 1812 voor het eerst in dienst gesteld als Frans schip, onder Admiraal Verhuëll in Nieuwediep. Nederland had haar onafhankelijkheid verloren, het schip was dus feitelijk Frans. In 1813 maakte het een reis naar Plymouth om victualiën te brengen aan een eskader onder SbN Tulliken dat bestemd was voor de Middenlandse Zee. Toen het schip echter terugkwam was Napoleon verslagen en had

Nederland zijn onafhankelijkheid weer terug.

Tijdens de bouw was er niet nauwkeurig op de kwaliteit gelet en de schepen die in de Franse tijd in Nederland gebouwd waren, waren van zeer slechte kwaliteit. Bewapening bestond uit 80 stukken geschut.

Op 29 Oktober 1815 vertrok het schip in een eskader bestaande uit een viertal lineschepen, w.o. de "De Ruyter" en drie fregatten onder SbN Buyskens van de rede van Texel naar Nederlands Indië. In 1816 werd het linieschip afgekeurd voor actieve dienst in de Nederlandse marine en overgedragen aan de koloniale marine, waar het als wachtschip te Soerabaja werd ingezet. In

### Zr.Ms. De Ruyter



1818 werd het aldaar gesloopt.

**Linieschip, later fregat, 54 stukken: 1831-1853. In 1860 voorzien van stoomaandrijving. Verbouwing tot (gedeeltelijk) gepantserde stoombatterij.**

De kiel van dit schip werd in 1831 op de rijkswerf te Vlissingen gelegd. Aanvankelijk was het bewapend met 74 stukken geschut.



In 1850 werd het tot een fregat van 54 stukken geschut geraseerd en in 1854 tenslotte in dienst gesteld als "Zr.Ms. De Ruyter" onder commando van KtZ F.A.R. 't Hooft.

Het maakte tot 1859 enige reizen naar de Middenlandse Zee, naar Oost-Indië en naar Oost-Azië. Bij één van die reizen maakte het schip, dat door ziekte van de commandant en de eerste officier onder bevel stond van LtZ I. J.H. van Capellen, bij het binnenlopen van Toulon een zodanig bijzondere manoeuvre, dat het hele Franse eskader vol bewondering was en de hoogste Franse vlootvoogd, die getuige was van het binnenlopen de jonge, toevallige, commandant grote lof toezwaaide.

In 1859 werd het tijdelijk uit dienst gesteld en in 1860 op de werf te Hellevoetsluis voorzien van stoomvermogen, waarbij de bewapening werd verminderd tot 45 stukken. Van 1862 tot 1865 werd het schip verbouwd tot gepantserde stoombatterij met een bewapening van 14 60-ponder kanons. Het deed dienst als drijvende batterij voor de Scheldemonding. In 1870 werd het voor het laatst uit dienst gesteld en in 1874 ging het te Willemsoord ter ziele.

Zr.Ms. De Ruyter



**Schroefstoomschip der eerste klasse: 1880-1900. Diende in Nederlands-Indië en het Caribisch gebied. In 1893 vlagvertoon te Rio de Janeiro ter behartiging van de Nederlandse belangen tijdens Braziliaanse burgeroorlog.**

Werd in 1879 in Amsterdam gebouwd en in 1885 voor het eerst in dienst gesteld, onder KtZ Jhr T.E. de Brauw.

Het schip maakte meteen een reis naar Oost-Indië, waarbij voor het eerst gekozen werd voor een route door het Suezkanaal. De tocht werd echter een lijdensweg door een onbekend euvel aan de machine. Dat werd pas later in de onderhoudswerf te Onrust in de Baai van Batavia ontdekt en verholpen. In Indië maakte het deel uit van het auxiliair eskader. Maar voor dat de reparatie aan de motor verholpen was, werd het schip ingezet in een actie bij Atjeh. Het werd daarna o.a. ook nog ingezet bij een expeditie naar het eiland Lombok.

In 1889 werd ze naar Brazilië gestuurd om er onze handel te beschermen, terwijl de Brazilianen er hun revolutie uitvochten, waar Nederland zich echter niet mee bemoeide.

In 1896 vertrok het schip opnieuw naar de Oost, waar het wederom deel uitmaakte van het auxiliair eskader. Het werd daar nog ingezet voor humanitaire hulp aan het door een aardbeving zwaar getroffen eiland Ambon. Na terugkeer in Nederland in 1899, werd het van de sterkte afgevoerd en in 1900 voor de sloop verkocht.

Hr.Ms. De Ruyter



**Panterschip: 1902-1923. Diende in Nederlands-Indië en het Caribische gebied. In 1903 actie in Santo Domingo ter behartiging van de Nederlandse belangen tijdens Dominicaanse burgeroorlog. Deelname aan de Boni-expeditie op Sulawesi 1905.**

Op 12 Mei 1900 werd de kiel gelegd, voor wat Hr.Ms. Panterschip "De Ruyter" zou worden. Op 28 September 1901 vond om 16.00 uur 's middags bij hoog water de tewaterlating plaats.

Het had een gebogen pantserdek van 50 mm dat tot 1.30 m onder de waterlijn doorliep. Op dit pantserdek rustte een nikkelstalen gordelpantser van 100 tot 150 mm dik dat tot 0,6 m boven de waterlijn doorliep. De bewapening bestond uit 2 snelvuurkanons van 24 cm, ieder in een eigen gepantserde toren op resp. voor- en achterdek. Voorts had het nog 4 snelvuurkanons van 15 cm. 10 van 7,5 cm. 2 mortieren van 7,5 cm. en nog 4 kanons van 3.7 cm. Tenslotte had het schip 6 torpedo's die in 3 lanceerbuizen konden worden afgevuurd. Dit alles haalde met 2 triple expansie stoommachines een max. snelheid van 16 knopen.

Het schip had voor het eerst elektrische verlichting, waterdichte schotten en geforceerde koeling door 2 ventilatoren.

Het werd op 29 Oktober 1902 officieel in dienst gesteld door KtZ A.C. van der Sande Lacoste, die ook haar eerste commandant was. Ze ondernam reizen naar Oost-Indië en West-Indië. In Oost-Indië maakte de Hr.Ms. "De Ruyter" deel uit van het Nederlandse eskader en nam o.a. deel aan de Boni-expeditie in 1905 en aan de expeditie tegen Bali in 1906.

Bij de herdenking van de 300ste geboortedag van de Ruyter in 1907 werd door de commandant namens het schip een verzilverde krans op de kist van de Ruyter in de Nieuwe Kerk te Amsterdam gelegd. Deze krans bevindt zich daar nog steeds. In 1918 en 1919 was het wederom het vlaggenschip van het Nederlands eskader in Nederlandsch Oost-Indië.

Ze werd 1919 in Nederland uit dienst gesteld en in 1924 op de Rijkswerf te Den Helder verkocht.

#### Hr.Ms. De Ruyter



**Torpedobootjager: 1928-1931. Nam deel aan eskaderreizen naar Scandinavië en Australië. In 1931 omgedoopt in Hr.Ms. Van Ghent.**

In 1928 vertrok het schip naar Nederlandsch Oost-Indië.

Op 1 Oktober 1934 werd het herdoopt in Hr.Ms. "Van Ghent" in verband met het feit dat een kruiser op stapel stond bij de werf van Wilton-Feijenoord te Rotterdam. Die kruiser zou de naam "De Ruyter" gaan dragen.

#### Hr.Ms. De Ruyter



**Lichte kruiser: 1936-1942. Deed dienst in Nederlands-Indië. Vlaggenschip van het Nederlands eskader en in 1942 van de Combined Striking Force onder schout-bij-nacht K.W.F.M. Doorman met commandant Lacomble. Actie in Straat Badung en gezonken in de slag in de Javazee tijdens de Japanse invasie van Java 1942.**

In 1933 werd te Schiedam de kiel gelegd voor een kruiser, die in 1934 "De Ruyter" werd genoemd.

Op 3 oktober 1936 werd Hr.Ms. "De Ruyter" in tegenwoordigheid van H.M. Koningin Wilhelmina in dienst gesteld door KtZ A.C. van der Sande Lacoste, kleinzoon van de eerste commandant van het pantserschip Hr.Ms. De Ruyter.

In 1937 zette het schip koers naar Nederlandsch Indië waar zij het vlaggenschip werd van het Nederlands eskader. Na het uitbreken van de oorlog in Nederland op 10 Mei 1940 heeft het schip tot December 1941, toen de Japanners de strijd in het Verre Oosten begonnen, konvooi-diensten verricht in de Indische Oceaan en in het Zuidwestelijke deel van de Stille Oceaan.

Op 3 Februari 1942 werd de Nederlandse Schout-bij-Nacht K.W.F.M. Doorman belast met het commando over een Striking Force, die was samengesteld uit geallieerde schepen. Hr. Ms. "De Ruyter" heeft als vlaggenschip van deze Striking Force en onder commando van KltZ Lacomblé deelgenomen aan acties bij Kangean op 4 Februari 1942; bij de Gasparstraten op 14 en 15 Februari 1942; en aan het gevecht bij Straat Badung op 19 Februari 1942 en tenslotte, op 27 Februari 1942 aan de Slag in de Javazee, waar het schip ten onder ging.

Tijdens deze slag werd de kruiser om 23.34 uur door torpedo's van de Japanse zware kruiser "Haguro" getroffen en zo zwaar beschadigd, dat zij ongeveer 1½ uur later zonk in positie 06° 11' zuid, 112° 08' oost.



*Scheepsbel van de Kruiser "de Ruyter" geborgen van het wrak in de Javazee, dat tot oorlogsgraf verklaard werd. Deze scheepsbel hangt in het voorportaal van de Kloosterkerk te 's Gravenhage.*

De Eskadercommandant SbN Doorman en zijn vlaggenkapitein KltZ . Lacomblé gingen met hun schip ten onder.



*Schout bij Nacht K.W.F.M. Doorman RMWO Eskadercommandant a/b "De Ruyter" tijdens de Slag in de Javazee.*



*Kapitein Luitenant ter Zee E.E.B. Lacomblé RMWO. Laatste commandant "De Ruyter" tijdens de Slag in de Javazee<sup>1)</sup>.*

<sup>1)</sup> Lacomblé was een jaargenoot van F.C. de Ruyter de Wildt (KIM Lichting 1917) en heeft de nacht voor zijn laatste reis bij hem doorgebracht als gast, wetend wat zijn lot zou zijn. (bron: overlevering uit de familie)

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

*Wordt vervolgd*

## Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. deel 3

### De bemanning

Deze bestond uit de ,état-major' en de ,vaste bemanning'. Onder de eerste wordt verstaan het totale aantal officieren aan boord. De eerste commandant was de kapitein-ter-zee Antonie Felix Hansen, geboren te Soerabaja op 14 augustus 1873.

Gedurende de eerste maanden van de opleiding woonde hij aan boord, daarna verhuisde hij naar de Vissersdijk. Zijn trots was een grote verzameling fraai Chinees porselein, bijeen gebracht tijdens zijn Indische tijd.

Op 16 juli 1924 droeg hij het bevel over de opleiding over aan de kapitein-luitenant-ter-zee Romswinckel, waarna hij op 1 oktober van datzelfde jaar met pensioen ging. Henri Anton Romswinckel was afkomstig uit Terneuzen, waar hij op 1 november 1878 het levenslicht aanschouwde. Hij was sinds maart 1923 eerste officier op de ‚Schorpioen‘ en als zodanig de opvolger van Vromans. Op 18 december 1925 werd hij eervol van zijn commando ontheven. Enkele maanden later vertrok hij naar Indië. Zijn plaats werd tijdelijk ingenomen door de eerste officier, luitenant-ter-zee der eerste klasse, Jules Adolphe Victor Swenker. Swenker werd op 14 augustus 1885 te Utrecht geboren. Hij bleef tot het einde van de opleiding als eerste officier hier te Gorinchem. Laatste commandant van de ‚Schorpioen‘ te Gorcum was overste Lodewijk Maurits Jacob Gregory, geboren te Elburg op 18 juni 1879. Verder waren er nog commandanten van de jaarklassen, ook wel divisie- commandanten genoemd. Meestal hadden zij de rang van luitenant-ter-zee der tweede klasse. Tot slot wil ik nog noemen de officieren van administratie en van gezondheid.

Onder de ‚vaste bemanning‘ wordt verstaan het personeel voor de algemene dienst beneden de rang van officier: dus de konstabel (commandant bij de bediening van een stuk geschut, ook belast met onderhoud der artilleriegoederen), de kok, de bottelier, de schrijvers en de korporaals of kwartiermeesters. *‚Op een opleidingsschip is de vaste bemanning een factor van groot belang!‘* zegt Vromans, *want, minder goede elementen daaronder bederven veel”*

Toen Vromans dit schreef, stond hem waarschijnlijk de anti-propaganda voor ogen, welke door enkele leden van de vaste bemanning is gemaakt, bij de indiensttreding van nieuwe leerling matrozen. De betreffende onderofficieren en/of korporaals werden daarop overgeplaatst. Over het algemeen was de verstandhouding echter goed, al was er soms wat wrijving.

Zo was het voor de officieren van de jaarklassen een ergernis, dat zij tijdens de vaartochten met de kanonneerboten zelfgeen bevel over deze boten voerden. Dit bevel was in handen van de opperschippers; de officieren van de jaarklassen hadden alleen het commando over de jongens die meevoeren en waren voorde rest passagier.

Die opperschippers behoorden eigenlijk ook tot de état-major en kunnen vergeleken worden met de tegenwoordige officieren van vakdiensten.

Dan was er nog iets. Na werktijd was geen enkele officier verplicht aan boord te zijn. Dit gaf weleens moeilijkheden omdat elke vorm van toezicht dan ontbrak. Trouwens, behalve toezichthouden konden er ook andere zaken zijn waarvoor de aanwezigheid van een officier dringend gewenst was. Er kon brand uitbreken, om een voorbeeld te noemen. Vromans heeft zich nog wel eens opgeofferd door aan boord te overnachten wanneer tijdens het weekendverlof in het geheel geen officieren aan boord bleven. Resumerend kunnen we stellen, dat de état-major gemiddeld uit 6 officieren bestond, terwijl de vaste bemanning ongeveer 50 koppen telde. Nog voordat de matrozenopleiding naar Gorcum kwam, werd begonnen aan de bouw van het uitbreidingsplan ‚West‘. De Gorcumse burgerij voelde er echter niet zoveel voor om daar te gaan wonen.

Het lag naar toenmalige begrippen ver uit het centrum en was niet zo gemakkelijk te bereiken. Bij de beslissing tussen gemeente en marine moet de beschikbaarstelling voor gehuwde onderofficieren en manschappen van deze woningen zo niet de doorslag, dan toch wel mede van groot belang geweest zijn. ‚West‘ werd een typisch marinedorp, en bloc door de marine gehuurd.

### **Het leven van alledag**

Straffen werden gegeven door de commandant. In diens rapportenboek kwam dan bijvoorbeeld te staan: ‚Vier dagen strafdienst‘ met als reden: ‚lastig en onbehoorlijk antwoord gegeven aan zijn

meerdere'. Kaderleden mochten niet slaan; toch werd er een enkele keer wel eens een corrigerende tik uitgedeeld. Onderofficieren, die naar de mening van de commandant al te vaak jongens ,op rapport slingerden' werden spoedig overgeplaatst. Leerlingen die het al te bont maakten werden naar huis gestuurd met eervol ontslag wegens ongeschiktheid" Dit, om ze in de burgermaatschappij toch een kans te geven. Men had ook te kampen met moeilijkheden van andere aard, zoals een griepepidemie en een vlooiënplaag. Ernstiger was het feit, dat er door enkele leden van de vaste bemanning propaganda tegen de marine werd gemaakt, vooral onder de nieuw aangekomenen. Dit gebeurde onder andere in het lokaal waar de plunje werd gemerkt en bestond onder andere uit het verspreiden van vakbondspropaganda, tegen de marine. Van overheidswege werd er weinig aan gedaan. Enkelen werden echter gesnapt en kregen daarna een normale overplaatsing,

### **Handhaving van orde en tucht.**

Vromans schrijft: *„De ondervonden moeilijkheden veranderden bij een jaarklasse van karakter. Na een periode van al te talrijke straffen kwam die van het : Jantje” spelen*

....



*Plunje- inspectie aan boord van de Schorpioen. Op het tussendek poseren de jongens voor de fotograaf, achter de te inspecteren plunje, vóór hun kastjes.*

Dan werden de jekkers versneden tot belachelijke apen jackets, de veren verdwenen uit de mutsen, die of te korte, of veel te lange mutslinten kregen. De buitenmodelmuts kwam dan ook voor, die altijd een paar maten te klein was, de haren werden met een ,lef lok' gedragen en moesten bepaald over de kraag hangen; de blauwe kraag met de drie witte biezen werd dan in, inplaats van buiten de jekker gedragen, de modelschoenen werden doorbuitenmodel vervangen en dit laatste werd wel toegelaten omdat de model vetschoenen niet zo bar elegant waren. Daarentegen werd wel bezwaar gemaakt tegen groene sokken, of rode die wel erg ,branie' stonden.

Nog iets over straffen in het algemeen: de strafreden behoort bij de opstelling bij de conluitestaat eigenlijk meer bepalend te zijn dan het aantal straffen. Een berisping of een dag scheepsarrest wegens het verkopen van een leugen betekende meer dan een week strafdienst vanwege een paar uur te laat binnen komen. Binnen de proeftijd werd dan ook het karakter van het feit en niet de zwaarte van de straf als maatgevend beschouwd.

Om de eerste straf niet te laten meetellen waren de eerste bladzijden uit het coduitenboekje uitneembaar, zodat ze later verwijderd konden worden. Over het algemeen viel het met de straffen echter wel mee; de jongens gedroegen zich behoorlijk, uitzonderingen daargelaten

' Soms stonden er korte berichtjes in de krant., *J.Lub, bootsman Koninklijke Marine, krijgt de bronzen erepenning voor de redding van een drenkeling uit de Merwede op 14 augustus 1923*" ook wel andere berichten, zoals op 29 augustus 1924: *,zekere C. d. Z. behorende tot de bemanning van H.M. Schorpioen, is door de Gemeente Politie aangehouden wegens desertie"*

Op 1 oktober 1923 vergaderde de afdeling Gorinchem van de bond van marine onderofficieren in de bovenzaal van de coöperatieve bakkerij 'Vooruitgang', waarbij de aangekondigde tien procent loonsverhoging, de te wijzigen loonschalen en de vlootwet (op 26 oktober verworpen, zoals we reeds zagen) de voornaamste punten van gesprek waren;

### **Contact met de burgerij!**

Hoe men in Gorcum over de komst van de marine dacht voordat de 'schorpioen' in de Vluchthaven lag, is al bekend, maar hoe bekeek men de zaak een halfjaar later? voor de middenstand werd het inderdaad een tegenvaller. Ook de herbergiers hadden zich er wellicht meer van voorgesteld, Misschien had men onvoldoende rekening gehouden met het feit, dat het hier jonge knapen in de opleiding trof, die niet over veel gage beschikten En getrouwde officieren en kaderleden kregen van hun echtgenotes ook niet elke avond permissie om de café 's af te lopen. Van de kroeg naar de kerk is vaak maar enkele passen. Men zag weinig marinemensen in de kerk. In de R.K. Kerk aan de Haarstraat werd er nog wel eens eentje gesignaleerd, in de (N.H.) Grote Kerk was het al een stuk minder. Verscheen er daarentegen één in de Gereformeerde Kerk, dan zou men haast gedacht hebben dat hij de weg kwijt geraakt was. Er bestond van de zijde van de marine wel behoefte om iets te doen om het contact met de burgerij te bevorderen. Zo kwam men op het idee om een 'Instuif te organiseren. Deze gebeurtenis vond plaats op dinsdag 5 juli 1921, dus al heel spoedig na de vestiging. De ontvangst zou om drie uur plaatsvinden. Alles was daartoe perfect in orde gemaakt zoals dat bij de Koninklijke Marine de gewoonte is. Het was al geruime tijd over drieën, zonder dat er ook maar één gast verschenen was. Toen kwamen ze plotseling allemaal tegelijk, alsof het afgesproken werk was. Men kreeg wat te drinken aangeboden en er was gelegenheid met schip en inrichting kennis te maken, waarvoor echter weinig animo bleek te bestaan. Na een schuchter begin kwam men na een poosje toch wat meer los; een enkel meisje accepteerde het traditionele mutsenlint om de arm Een ooggetuige vertelde: *,er was geen plaats om te dansen en pas toen er wat meer van de werkelijke royale verversingen gebruik werd gemaakt, kwam er een beetje stemming.*

*Een lichtmatroos uit Limburg zorgde voor de muziek door op zijn harmonica te spelen. Toen de burgemeester als eerste en daarna de garnizoenscommandant afscheid namen en het er op leek dat de gezichten van een groepje wel uit de plooi konden komen, was sneller nog bij de aankomst iedereen ineens weg. Het geheel was een teleurstelling geworden, een beetje goedge maakt door een npraatje met enkelen, die reeds tot de kennissen behoorden.*

*Na afloop van de ontvangst brachten pijper en tamboer een niet officiële serenade aan Burgemeester Gaarlandt, waarbij heel wat volk op de been was.*

Er bleek soms ook wel moedwillig verzet tegen contact. Dat zag men bijvoorbeeld als de troep een mars richting Arkel wilde maken en daarbij door de stad trok via Molenstraat, Grote Markt en Arkelstraat. Daarbij kwamen nog wel eens kleine incidenten voor. Zo was er bijvoorbeeld een ,dame' die kans zag met haar auto dwars door de compagnie te rijden, waarvan de gelederen op dat moment niet zo goed gesloten waren. Een enkele maal werd er met stenen gegooid, niet alleen in Gorcum maar ook in Werkendam.

## **Feesten**

Er werd ook een soort ,revue' ten tonele gebracht in de Oude Doelen in de Molenstraat. Men deed dit met eigen middelen, ook met betrekking tot het scenario en de teksten. Natuurlijk waren er daarbij moeilijkheden te overwinnen, want men wilde bijvoorbeeld meer mensen op de planken zetten dan de brandweervoorschriften toelieten.

Er moesten tevens aparte kleedkamers zijn, want er waren ook ,meisjes' bij. Het betrof hier één Lichtmatroos (afkomstig uit Schelluinen), die het in travestie heel goed deed, maar een zwijgende rol kreeg toebedeeld wegens zijn zeer zware stem.

Het feest werd met een algemeen bal besloten, Maar de jongens waren toen de openingspolonaise begon reeds naar de kooi afgemarcheerd. De commandant en de overige officieren bleven tot de gang er goed inzat, laat Vromans ons weten. Men nam ook deel aan de marine dag op zaterdag 1 oktober 1921 in Amsterdam, maar een groot succes werd het niet. De kosten van dit en soortgelijke uitstapjes werden bestreden uit de winsten van de scheepstoko. Op een Hemelvaartsdag werd ook een raderboottocht naar Schoonhoven georganiseerd. Er was een draaiorgel aan boord en het voornaamste doel was de onderofficieren en hun familie een prettige dag te bezorgen. Wel niet direct tot het entertainment behorend, maar toch afwisseling brengend was een roeiwedstrijd tegen de pontonniers van kapitein J. A. Mussert.

Het stafmuziekkorps uit Den Helder onder leiding van kapelmeester Leistikof vereerde Gorcum ook een enkele maal met een bezoek, waarbij naast een mars door de stad ook een concert in de Oude Doelen werd gegeven.

## **Verkering**

Hoewel de jongens over niet al te veel geld beschikten, gingen ze na "afloop van hun dagelijkse dienst toch meestal de stad in. Hadden ze wel geld - direct na de uitbetaling - dan bezochten ze de café's. Daarnaast hadden de Gorcumse meisjes hun aandacht en belangstelling. Passagieren mocht dan betekenen Gorcum in, overal komen mocht men niet. In overleg met de commissaris van politie was besloten de vestingwallen tot verboden gebied te verklaren. Met meisjes in de stad lopen was uiteraard wel toegestaan. Er werd echter wel enig toezicht op het doen en laten van de jongelui uitgeoefend en wel door patrouilles van onderofficieren. Vromans zegt ervan:

*“Op, vaste verkering, die spoedig opviel aan de surveillanten, werd de aandacht gevestigd van de ouders van het meisje; een onderofficier, meestal een bootsman van de jaarklasse, ging er heen en het resultaat meest dat de jongen “thuis” mocht komen, of dat er ingegrepen moest worden omdat het milieu volkomen onaanvaardbaar was”.*

Het aantal publieke wouwen moet in die dagen niet gering geweest zijn. Hiertegen, het klinkt tamelijk bevoogdend, wilde men de jongens zoveel mogelijk beschermen'.

Vandaar deze, op het eerste gezicht nogal vergaande bemoeiing met privé zaken.

In de praktijk viel het allemaal nogal mee.

Café bezoek, ik noemde het reeds, behoorde dus niet tot de dagelijkse genoegens van de jongens en wel om financiële redenen. De vaste bemanning, die uiteraard over aanzienlijk meer gage beschikte, maakte hier vaker gebruik van. Sommige jongens maakten er af en toe wel de gewoonte van om "dronkemannetje" te spelen. Ze bezochten een klein aantal kroegjes, dronken weinig, maar deden alsof ze, zo zat als een aap' waren.

Toch had het cafébezoek misschien ook wel zijn goede kanten, al zullen de menigen hierover verdeeld blijven. Jongens die niet zo direct konden wennen aan het leven aan boord, vonden in het café vaak een soort compensatie voor 'thuis'.

Er waren echter ook andere manieren waarop de jongens hun vrijetijd door konden brengen. Zo werd er al spoedig een sportclub opgericht. Voetbal was het meest in trek.

Er werd onder andere gespeeld tegen de plaatselijke clubs en verenigingen uit de omgeving. Ook boksen was geliefd: één der leerlingen bleek daar al spoedig in uit te blinken. De marineleiding was minder op voetbal en individuele sporten - uitgezonderd atletiek - gesteld; de verruwing in de sport, vooral bij voetbal, achtte men niet zo gewenst. Vandaar, dat de voorkeur werd gegeven aan 'massa sport' zoals turnen.

Er werd onder andere deelgenomen aan een grote militaire-sport- demonstratie op het Unitas-terrein aan de 'Toekomst' als onderdeel van het jubileumfeest ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van Koningin Wilhelmina op 30 augustus 1923.



Het Gorcum'sch Nieuwsblad van 17 december 1925 maakt melding van een groot sportfeest op het terrein bij de 'Schorpioen'. 's Avonds was er een operette-uitvoering in de Oude Doelen. Dat alles in verband met het vertrek van de oudste jaarklasse naar de vloot.

*Militaire sport demonstratie door leerling-matrozen van de Schorpioen.*

De meest beoefende sport was echter het zwemmen- Dit behoorde trouwens tot de dienstvakken, maar daarnaast werden ook zwemwedstrijden gehouden.

WORDT  
VERVOLGD

## Het dagelijkse leven van een Leerling Werktuigkundige in 1960

Bron:  
R.J.Bersma

Varen is fijner



dan je denkt.

### Verslag van een (nog) onbekende leerling wtk

Het eerste jaar van m'n zeevarend bestaan heb ik grotendeels doorgebracht als leerling Werktuigkundige. Twee maanden voordat deze periode afgesloten kon worden, werd ik als dienstdoend 5<sup>e</sup> Wtk overgeplaatst naar het m.s. Straat Soenda. Maar daarover later wat meer.



Als leerling verdiende ik 198 gulden per maand. Omdat ik me uit Nederland had laten uit-schrijven naar Hong Kong, waar de rederij een hoofdkantoor had, betaalde ik in Nederland geen belasting of sociale lasten. In Hong Kong trouwens ook niet, dus dat was een goedkope regeling voor me. Voordat ik naar het vaargebied uitvloog, had ik van de KJCPL een voorschot van N.fl. 500,- gehad om te besteden aan de uniformen en kleding die ik nodig zou hebben. Maar er was wel een overeenkomst met de rederij dat ze elke maand 25% van m'n salaris in mochten houden als terugbetaling van dat voorschot "Eerste Uitrusting". Dus hield ik elke maand 146 gulden over om zelf te kunnen besteden .

De kost en inwoning waren natuurlijk gratis, alleen frisdrank en sterke drank die er gekocht werd, werd aan het eind van de maand via de barrekening en de gage afrekening verrekend.

Uniformkleding en werkkleding werden gratis door de scheepswasserij gewassen, alleen voor privé kleding werd er een klein bedrag gerekend.

Gemiddeld was ik zo'n fl. 60,- aan de bar kwijt en ca fl. 10,- aan de wasserij.

Om een beetje een idee te hebben wat toen drank aan boord kostte, de volgende prijzen:

Een flesje cola of limonade 30 cent. Een flesje bier 40 cent en een fles sterke drank ca 6 gulden.

Ook rookwaren toen nog erg goedkoop aan boord, want een slof met tien pakjes sigaretten kostte slechts fl. 4,50. Zelf rookte ik niet, maar in diverse havens waren sigaretten een gewild ruilmiddel om souvenirs of fruit te kopen.

Als leerling liep ik niet structureel in de wachten mee, maar was het meer de bedoeling dat ik zoveel mogelijk praktijk ervaring opdeed bij het onderhoud van de machinekamerinstallatie en verdere scheepsapparatuur.

Om toch ook alle leidingsystemen voor koelwater, smeerolie, brandstof, ballast, lenssystemen, stoom en lucht goed te leren kennen, moesten al die leidingsystemen met hun afsluiters, pompen, warmtewisselaars en verdere apparatuur nagelopen en in kloppende schema's opgetekend worden. Dat hield in dat je die leidingen naliep van onder de vloerplaten in de machinekamer tot soms boven in de schoorsteen.

Het was een doodzonde als je het lef had om een bestaande scheepstekening te raadplegen, want volgens de toen heersende opvatting leerde je daar niets van.

In 1960 had deze rederij al een normale werkdag van 8 uur. Op zaterdag werd er s' morgens van 8 tot 12 gewerkt. Deze werktijden waren alleen voor de "Algemene Dienst", want de mensen in de wacht werkten alle dagen van de week in een schema van 4 uur wacht en 8 uur vrij. Als leerling werd je wel geacht om s' avonds aan het memoriaal te werken.



Het memoriaal was een soort dagboek met blanco bladzijden, die door de examencommissie werd voorgeschreven en waar elke dag de werkzaamheden diende te worden genoteerd die waren uitgevoerd. Waar nodig aangevuld met schema's en tekeningen.

In die tijd had niemand nog gehoord van computers of kopieermachines, dus alles diende met de hand geschreven te worden. Om het memoriaal er verzorgd uit te laten zien, werd eerst alle tekst in het klad opgeschreven en aan de mentor ter goedkeuring voorgelegd. Als deze de tekst had beoordeeld en goedgekeurd, dan kon je die netjes in het memoriaal overschrijven.

Na 360 vaardagen kon het memoriaal afgesloten worden en voorzien van de handtekening van de Hoofdwerktuigkundige en Kapitein, werd dit boek dan toegestuurd aan de examencommissie. Deze commissie beoordeelde de inhoud en verstreekte na goedkeuring het "Voorlopig Diploma als Scheepswerktuigkundige". Dit diploma gaf een vaarbevoegdheid. Deze vaarbevoegdheid was natuurlijk wel afhankelijk van de grootte van het schip en de rang die je wilde bekleden.

De KJCPL voer in die periode met een scheepsbezetting die uit een Nederlandse kapitein en officieren bestond en een Chinese bemanning voor de lagere rangen.

Omdat er nog helemaal geen automatisering in de machinekamer werd toegepast, werd er continue wachtgelopen. Op zee was er een chef van de wacht, de 2de, 3de of 4de wtk.

Naast deze chef van de wacht was er dan ook nog een 5de wtk, plus een Chinese olieman en stoker in de machinekamer.

In de haven werd er door de 5de wtk wachtgelopen plus een stoker.

Inclusief de bankwerkers, elektriciens en een aantal poetsers, bestond de totale machinekamer bemanning dan al gauw uit zo'n twintig personen. Voor hedendaagse begrippen onvoorstelbaar, maar zeker ook onbetaalbaar. Hoewel we het toen niet zo in de gaten hadden, hadden we toen best een rustig leven.

Door het type lading wat verpakt was in kisten, zakken, dozen en pakken, duurde het in de havens altijd vrij lang om al die goederen netjes te laden, te stuwen en weer te lossen.

Daarom was de verhouding zeedagen / havendagen ongeveer gelijk. Ook stond er niet zo'n grote druk op het vaarschema. Als je eens een dagje vertraging opliep, dan maakte men zich daar niet zo druk over. De totale rondreis bood ruimte genoeg om wat vertragingen op te kunnen vangen. Tijdens die binnenligtijden kon het onderhoud aan de voortstuwingsinstallatie rustig plaats vinden. Het kwam zelden voor dat er in de havens ook s' nachts gewerkt moest worden, hetgeen tegenwoordig de normale gang van zaken is.

Het totale onderhoud van de technische installatie werd in principe door de eigen mensen gedaan. Bij uitzondering werd er personeel van buiten ingehuurd en dat dan alleen maar voor specialistisch werk. Elk jaar ging het schip voor een periode van 10 tot 14 dagen naar een scheepswerf, waar het schip enkele dagen drooggezet werd voor onderhoud aan schroef en roer en tevens de scheepshuid van een nieuwe laag verf werd voorzien. Bepaalde grote werkzaamheden die dat afgelopen jaar niet in eigen beheer konden worden gedaan, werden dan eveneens door de scheepswerf uitgevoerd.

Als leerling liep je met al die werkzaamheden mee om zoveel mogelijk praktijk ervaring op te doen.

.....



## 'DAAR STAAT EEN VENT MET EEN GEWEER'

Het beeld van De Marinier dat in "Ken je dit Nog" vier weken geleden op de foto stond, werd uiteraard door velen herkend. Lees hun herinneringen daaraan op deze pagina!

## De Oud ROTT Rotterdammer

Edgar Radke: "Dit is het Mariniersmonument aan het Oostplein in Rotterdam. Het is ontworpen door Titus Leeser en onthuld op 7.juli 1963."

**Harry Pruijsten:** "Jazeker herken ik, als voormalig marinier, het standbeeld afgebeeld in de Oud Rotterdammer van 2 mei. Het staat op het Oostplein op de plaats waar vroeger de marinierskazerne stond. Laatst genoemde is bij een brand op 12 mei 1940 (dus niet bij het bombardement van 14 mei 1940) vernietigd.

Na de bevrijding brengen de Rotterdammers geld bijeen voor dit monument, als dank voor de strijd van de mariniers bij de verdediging van Rotterdam in die bewuste meidagen. Het beeld is ontworpen door Titus Leeser en gemaakt in zijn werkplaats in Ommen. Marinier Ben Schierboom stond model voor dit standbeeld. Nadat hij model had gestaan werd hij voor langere tijd uitgezonden naar de Nederlandse Antillen en moest er speciaal even voor terugkomen of alle details wel klopten. Op 5 juli 1963 is het onthuld door Prins Bernhard, toen nog gekleed in het uniform van generaal der mariniers.

**Jac Broekhoven:** "Als dienstplichtige heb ik in 1962/63 mijn dienstplicht vervuld bij het Korps Mariniers. Dankzij de rijke historie van het korps en de verhalen van mijn familie uit de Hoogstraat/Groenendaal (1940) ben ik nog steeds betrokken bij diverse gebeurtenissen. Het bronzen Mariniers-beeld van Titus Leeser is op 5 juli 1963 onthuld door prins Bernhard en generaal J.G.M.Nass Korpscommandant, met gewapende wacht en een detachement oud mariniers.

Jaarlijks op 10 December om 11.00 uur is er rond het beeld de ceremoniële korpsverjaardag met gewapende wacht marinierskapel, tamboer en pijpers ,oud mariniers. In 2015 heb ik met medewerking van de RET 4 grote foto's kunnen plaatsen op de metrowand zuidzijde en een fragment van de oude kazerne in het straatvlak met medewerking van gemeente Rotterdam wijk Oost. Momenteel ben ik bezig met een wandeltocht 'Admiraliteit Rotterdam' vanaf 1572." Han van der Welle-Hagesteijn: "Dit is het mariniersmonument op het Oostplein. Zelf heb ik tot m'n vijfde jaar (1944) in het niet gebombardeerde deel van de Schoutenstraat (nummer 180a) gewoond. Met uitzicht op de molen de Noord aan het Oostplein.

" **R. v.d. Heuvel:** "Standbeeld van de Marinier op het Oostplein met op de muur eromheen een opsomming van alle veldslagen waar het Korps Mariniers gevochten hebben. Ergens eind jaren tachtig was ik trambestuurder op lijn 3 en passeerde dit monument heel wat keren op een dag. Tijdens een van deze diensten hoorde ik één van mijn collega's over de mobilfoon een noodoproep plaatsen, "Centrale Post met spoed politie naar het Oostplein, daar staat een vent met een geweer" uiteraard werd er gebeld met de politie en de nodige auto's gingen ter plaatse.

De betreffende trambestuurder mocht naderhand wel wat uitleg komen geven bij zijn chef. Ondanks dat werd er nog lange tijd gelachen om deze grap.” Luus Divendal: “Dit standbeeld van de marinier stond op de plaats waar voor de oorlog de marinierskazerne stond aan het Oostplein met op de achtergrond de Admiraliteitskade. Misschien ook een leuk weetje: in de marinierskazerne was ook de Rotterdamse Schutterij gehuisvest. Vandaar gingen zij onder begeleiding van de Marinierskapel naar het Schuttersveld in Crooswijk (heet nog zo) om te oefenen.

” **René Stoffels:** “Ik was dienstplichtig marinier in de Van Ghentkazerne. Ik was daar schrijver (Toelis) bij de afdeling ‘Opleidingen’. (Daar kwamen de jonge aangemelde vrijwilligers binnen.) Degene die model heeft gestaan voor het standbeeld was korporaal/sergeant ‘Schierboom’. Regelmatig zag ik hem vertrekken naar de kunstenaar om model te gaan staan. Hij kwam dan langs om zich te laten zien in de pose zoals hij voor de kunstenaar stond. Wanneer het standbeeld is geplaatst en onthuld dat weet ik niet, want ik ben terug gegaan naar m’n woonplaats Nijmegen. Daar kwam Schierboom ook vandaan.

” **Jan H. Boshuizen (Marno 12268):** “Jazeker! Ik was dienstplichtig marinier van september 1962 tot en met april 1964. Met de opening van het monument ‘De Marinier’ op het Oostplein op 5 juli 1963 was ik aan het werk op Bureau Vervoer in de Van Ghent Kazerne. Ik moest ‘Vrij Vervoer’ uitschrijven voor diverse gasten op die dag. De opening zelf, door Prins Bernhard en onze generaal van Nass, heb ik helaas zelf niet kunnen zien. Wel kreeg ik een dag eerder een onverwacht bezoek van de generaal zelf in zijn trainingspak. Maar ik herkende hem en sprong in de houding. Toen vroeg hij: “Weet jij wie ik ben, marinier?” Ik zei ‘jawel generaal’. Dat was dat en hij vertrok weer. Tot vandaag de dag kijk ik altijd met trots naar het prachtige beeld, gemaakt door Titus Leeser.

” **Cees Verkroost:** “Het betreft hier het standbeeld van De Marinier op het Oostplein. Op de plaats van de gebombardeerde oude Marinierskazerne. Voor dit monument heeft de oud adjudant der Mariniers Ben Schierboom meer dan 50 jaar geleden model gestaan. Hij leeft nog en is woonachtig in Zeeland. Ik heb vele jaren de eer gehad om op 10 december als commandant van de erewacht peloton oud-mariniers op te mogen treden. Ik ben enige jaren geleden ook uitgenodigd voor het 50 jaar bestaan van dit monument. Ieder jaar op 10 december worden drie kransen gelegd. Door de burgemeester, de korpscommandant en de oud mariniers. Ook is daar altijd de voltallige marinierskapel bij aanwezig.

” **Janny Wervenbos-van Driel:** “Ja, ik herken dit. Dit is het standbeeld van de Marinier. Het is een monument dat de mariniers bedankt voor hun enorme inzet in het jaar 1940 bij het uitbreken van Tweede Wereldoorlog. Bij de onthulling van dit standbeeld was ik aanwezig. Ik werkte toen, in 1963, bij de Verenigde Brandstoffenhandel aan Admiraliteitskade. Dit pand is te zien op de afbeelding. Hier is nu het restaurant Kaat Mossel gevestigd. Henk Zon (voormalig hoofdvertegenwoordiger) vertelde mij over de onthulling van het standbeeld waarop mijn collega en ik vroegen “Henk, kunnen en mogen wij daarbij zijn?” Henk pakte de telefoon en belde daarmee naar generaal Nass. Henk vertelde ons dat ook wij bij de onthulling aanwezig mochten zijn. Het is een bijzondere belevenis geweest.

” **Nel van Lindt:** “Dit is het beeld van een marinier. Het staat op de plaats van de oude marinierskazerne die in de oorlog werd gebombardeerd. Hij is herbouwd en staat nu aan het Toepad. Tot mijn negentiende jaar (1957) heb ik daar met groot plezier aan de Nesserdijk 47 gewoond. Tot de woningen werden gesloopt met de bedoeling de drinkwatervoorziening uit te breiden. Daar is niets van gekomen. Hij staat nu zo’n honderd meter verwijderd van de Van Ghentkazerne. Ik woon nu in Capelle aan den IJssel, maar denk met plezier terug aan de avonden als om 9 uur de taptoe klonk waar wij elke avond naar luisterden. Soms als de wind richting mijn huis waait, kan ik nog steeds genieten van de trompet en denk ik aan vroeger tijden.

Herinnering, o zoet verlangen.” H.E.J. Hoek-Ooft: “Dit beeld is ter nagedachtenis aan onze dappere mariniers.. Mijn vader was één van hen, wiens schip in brand werd geschoten bij Kornwerderzand. Op dezelfde dag dat Rotterdam werd gebombardeerd, 's avonds om 18.00 uur. Het bewuste schip heette de Prins Maurits.”

## **De Oud-Rotterdammer**

\*\*\*\*\*

**Speciaal op verzoek ...**

### **Smaldeel 5**

11 OKTOBER-1 DECEMBER

Den Helder, Toulon/Marseille, Valencia/Barcelona, Den Helder

Commandant: commandeur A. van der Moer

Hr. Ms. Karel Doorman (vlag), 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. Drenthe, commandant: kapitein-luitenant ter zee P. J. F. van der Meer Mohr

Hr. Ms. Van Nes, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. L. Langenberg

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

Hr. Ms. Van Speijk, commandant: kapitein-luitenant ter zee J. H. Weijers

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

Hr. Ms. Limburg, commandant: kapitein-luitenant ter zee F. B. Hamilton

Hr. Ms. Potvis (vanaf 13 november), commandant: luitenant ter zee der le klasse R. J. M. Speckens

Hr. Ms. Dolfijn, commandant: luitenant ter zee der le klasse E. J. H. G. van Swaaij

Hr. Ms. Walrus, commandant: luitenant ter zee der 2e klasse oudste categorie B. A. Siemons

(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.

Op 20 oktober vertrok Hr. Ms. Poolster naar de Ierse zee, waar het schip op 23 oktober vanuit Loch Striven opstoomde naar het oefengebied opgegeven door de commandant van het smaldeel 5.

Voor de rest van het smaldeel ving de 2e najaarsreis aan op 23 oktober. In de loop van die dag vertrokken achtereenvolgens Hr. Ms. Walrus, Hr. Ms. Dolfijn, Hr. Ms. Van Nes, Hr. Ms. Van Speijk, Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Drenthe, Hr. Ms. Zeeland, Hr. Ms. Limburg en Hr. Ms. Noord Brabant alle in de namiddag uit Den Helder, terwijl Hr. Ms. Karel Doorman eerst te 23.45 uur uitvoer. Aan boord van dit laatste schip waren drie journalisten van de Nederlandse televisie stichting geëmbarkeerd, die de volgende dag opnamen zouden maken van het arriveren van de boord- vliegtuigsquadrons. Het oplanden van hefschroefvliegtuigen verliep moeiteloos, het landen van de Grumman Trackers had meer voeten in de aarde. Het tweede toestel maakte een lichte crash zonder persoonlijke ongelukken. Diezelfde dag nog vloog de televisieploeg per S-2A terug naar Valkenburg. Van 24 tot 25 oktober was de vlagofficier marineluchtvaartdienst, schout-bij-nacht vlieger W. de Groot, aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman voor een kort bezoek. Zijn overtochten werden per S-2A verzorgd.

Hr. Ms. Van Nes en Hr. Ms. Van Speijk hielden op 23 oktober een vaartocht voor een aantal parlementaire en maritieme persvertegenwoordigers, die in Den Helder te 13.30 uur aan boord waren gekomen en dezelfde avond nabij Europoort te 19.00 uur weer debarkeerden. Het programma omvatte kennismaking met de taak van een fregat en het schip zelf, demonstraties met een Wasphefschroefvliegtuig, raketschieten door S-2A's op een gesleepte schijf en een

bevoorradingsoefening. De tocht werd begunstigd door uitzonderlijk goed weer. Vervolgens stoomden beide schepen op naar het zuiden, waarbij oefeningen met de Wasphefschroefvliegtuigen werden gedaan.

De jagers stoomden gezamenlijk eveneens op naar zuidelijke wateren, waarbij oefeningen volgens het weekprogramma werden verricht onder aanvoering van Hr. Ms. Drenthe. Op 25 oktober werd vanaf Hr. Ms. Karel Doorman gevlogen om de bemanningen te kwalificeren. Toen het schip de volgende dag de Golf van Biskaye naderde, bleek de deining zo sterk te zijn, dat er die dag van vliegen moest worden afgezien. Hr. Ms. Noord Brabant had deze laatste drie dagen als begeleidingsschip en volgkamer voor Hr. Ms. Karel Doorman gediend.

Op de dagwacht van 27 oktober vond het rendez-vous van het smaldeel plaats nabij de Portugese kust. Er werden onder andere enkele schietoefeningen gehouden. Verder werd opgestoomd in de richting van Kaap St. Vincent. Op zaterdag 28 oktober werd de opmars in kiellinie voortgezet en passeerde men te 19.00 uur Kaap St. Vincent, waar bakboord uit werd gegaan in de richting van Gibraltar. Zondag 29 oktober passeerde het smaldeel onder een stralende zon de Straat van Gibraltar. Hr. Ms. Van Speijk liep de baai van Gibraltar binnen om post op te halen. Hr. Ms. De Zeven Provinciën scheidde zich voor de rest van de week van het smaldeel af om zelfstandig op te stomen naar Toulon, waar het schip richtoefeningen met straalvliegtuigen ging houden. De volgende dag werd druk geoefend. In de nabijheid van het smaldeel bleek zich ook een Amerikaanse formatie te bevinden.

Op 31 oktober werden vlak ten zuiden van Mallorca Hr. Ms. Van Speijk en Hr. Ms. Karel Doorman met brandstof bevoorrad door Hr. Ms. Poolster. De zware zeegang op 1 november ten gevolge van een fikse mistral, gooide voor de tweede maal tijdens deze reis roet in het eten voor de vliegers, daar het vliegprogramma af gelast moest worden. Overigens werd op deze dag verder druk geoefend volgens het weekprogramma.

Donderdag 2 november kon weer normaal worden gevlogen. De zee was veel kalmer geworden en het smaldeel stoomde op naar Toulon, waar het op de morgen van 3 november te omstreeks 08.00 uur de haven binnenliep. Hr. Ms. Karel Doorman gaf bij het binnenvaren van de haven het nationaal saluut af, dat door de Ballaguiet walbatterij beantwoord werd. Alle schepen meerden af langs steigers van het marinecomplex L'Arsenal. In de loop van de ochtend werden enkele officiële bezoeken uitgewisseld tussen de commandant van het smaldeel, Nederlandse en Franse autoriteiten. Onder de Nederlandse autoriteiten bevond zich de Nederlandse ambassadeur en de marine-attaché, die beiden met hun echtgenoten speciaal voor dit smaldeel bezoek uit Parijs waren gekomen. Op 4 november werd aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman een ontvangst gegeven door de commandant van het smaldeel en de commandanten en officieren van de schepen en vliegtuigsquadrans voor de Nederlandse kolonie en vele buitenlandse gasten. Vanaf 5 november werden onderhoudswerkzaamheden verricht, die werden afgewisseld door bustochten langs de kust, voetbal- en schermwedstrijden tegen Franse militairen, terwijl sommigen zelfs kans zagen een zeilboot te bemachtigen voor een tocht door de baai of daarbuiten. Enkele schepen voerden tijdens deze week oefeningen en beproevingen uit volgens vastgestelde programma's. Op de platvoet van 8 november vertrok Hr. Ms. De Zeven Provinciën uit de haven om de volgende dag twee van zijn terrierraketten af te schieten op doelen die door de Franse marine verschaft werden. De oefening verliep met succes en op de achtermiddag van 10 november liep het schip de haven van Toulon weer binnen. Voor deze twee dagen was de commandovlag overgebracht naar Hr. Ms. De Zeven Provinciën omdat de smaldeelcommandant aan boord was gegaan om de oefeningen persoonlijk bij te wonen.

Hr. Ms. Poolster had als enig schip van het smaldeel voor deze tien dagen Marseille als ligplaats gehad. Tijdens de dagwacht van 3 november kwam het schip op de rede van Marseille, waar te 09.00 uur de loods aan boord werd genomen en de noordelijke haveningang werd binnengevaren. Te 10.50 uur meerde het schip af aan steiger 53 waarna de Nederlandse vice-consul, tesamen met de Franse liaisonofficier, aan boord kwam. De liaisonofficier begroette de commandant namens de Franse marinecommandant. Terstond na aankomst maakte de commandant zijn opwachting bij de Franse marinecommandant. Te 11.55 uur beantwoordde de marinecommandant

dit bezoek aan boord van Hr. Ms. Poolster. De officiële bezoeken waren daarmee afgelopen. Des avonds ontvingen commandant en officieren een vijftigtal Franse en Nederlandse gasten uit marine-, haven- en scheepvaartkringen. Ook van het stoomschip Waterland waren enkele officieren aanwezig.

Het gehele verdere verblijf kenmerkte zich door goede verstandhouding tussen zowel burger- als marineautoriteiten en de bemanning van het schip. Enkele officieren waren met de commandant te gast op een lunch bij de Franse marinecommandant in diens fraaie huis in de stad. De consul-generaal en de Nederlandse marine-attaché te Parijs waren met hunne dames te gast aan boord op zondag 5 november, terwijl later op de dag de commandant met enkele officieren door de consul-generaal werd ontvangen tijdens een zeer geslaagde cocktailparty te zijnen huize. Verder waren er bustochten georganiseerd en werden voetbalwedstrijden gespeeld. Op maandag 13 november verliet Hr. Ms. Poolster, uitgeleide gedaan door de vice-consul, om 08.00 uur de haven teneinde rendez-vous te maken met de andere schepen van het smaldeel. Diezelfde dag verliet de rest van het smaldeel in de loop van de ochtend Toulon om zijn reis voort te zetten in de richting van Barcelona. Aan boord van Hr. Ms. Karel Doorman hadden zich drie Nederlandse journalisten en de Franse marine-attaché in 's-Gravenhage ingescheept om de gebeurtenissen gade te slaan, die de komende dagen zouden plaatsvinden. Al dadelijk konden de meevaarders getuige zijn van een perfect verlopende olielaadoperatie tussen Hr. Ms. Karel Doorman en Hr. Ms. Poolster.

De volgende ochtend voer het smaldeel in gesloten formatie waarbij vanuit twee hefschroefvliegtuigen foto's ten behoeve van de pers en de marine voorlichtingsdienst gemaakt werden. Die dag werd ook het bezoek van Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden verwacht, die in zijn functie van inspecteur-generaal van de Koninklijke marine een bezoek aan smaldeel 5 zou brengen. Drie S-2A vliegtuigen vertrokken hiertoe des morgens vroeg met bestemming Nîmes/Garons, waar Zijne Koninklijke Hoogheid met zijn adjudanten werd opgehaald en keerde om ongeveer 13.00 uur terug met het hoge gezelschap aan boord. Zijne Koninklijke Hoogheid werd op het vliegdek verwelkomd door de commandant van het smaldeel, de commandant van Hr. Ms. Karel Doorman en een gewapende wacht. In de loop van de middag bracht Zijne Koninklijke Hoogheid per hefschroef- vliegtuig een bezoek aan Hr. Ms. Dolfijn en woonde aan boord van deze bodem enige oefeningen bij. Des avonds werd er een demonstratie gegeven van olieladen bij nacht tussen Hr. Ms. Poolster en Hr. Ms. Karel Doorman, waarbij beide schepen verduisterd waren. Op 15 november des morgens vroeg bracht Zijne Koninklijke Hoogheid per hefschroefvliegtuig nog een bezoek aan Hr. Ms. Poolster, waarna hij met zijn gezelschap per vliegtuig weer werd teruggevlogen naar de basis Nîmes/ Garons. Het smaldeel vervolgde de oefeningen ten noordwesten van de Balearen. In de loop van de avond van 15 november splitste het smaldeel zich in tweeën, te weten één gedeelte dat voor het weekeinde een bezoek aan Barcelona zou brengen, bestaande uit Hr. Ms. Karel Doorman, Hr. Ms. Poolster, Hr. Ms. Noord Brabant, Hr. Ms. Limburg, Hr. Ms. Van Nes, Hr. Ms. Potvis en Hr. Ms. Dolfijn en het andere deel met bestemming Valencia, beslaande uit Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Drenthe, Hr. Ms. Van Speijk, Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Walrus.

#### *Barcelona groep.*

Nadat op 16 november ten westen van Mallorca geoefend was, waarbij onder andere het kolossale Amerikaanse vliegekampschip Saratoga te zien was, liep de Barcelona groep de haven aldaar binnen op 17 november te ongeveer 08.00 uur. Bij het binnenvaren van de haven van Barcelona gaf het vlaggeschip, Hr. Ms. Karel Doorman, het nationaal saluut af, dat beantwoord werd door de batterij bij het fort Montjuich. Te ongeveer 09.00 uur meerden de schepen na elkaar af.

Hr. Ms. Poolster echter mocht eerst in de namiddag de haven binnenkomen in verband met olieladen aan de nog bezette oliesteiger. Tot grote teleurstelling van de opvarenden moest het schip na het olieladen buiten de haven ten anker gaan. De Spaanse autoriteiten gaven wegens plaatsgebrek geen toestemming het schip in de haven te laten ankeren dan wel aan een kade af te meren. Direct na het afmeren van het vlaggeschip kwam de Nederlandse consul-generaal ter verwelcoming aan boord. De commandant van het smaldeel legde daarna de gebruikelijke

protocolaire bezoeken af. In dit programma was ook opgenomen de Nederlandse ambassadeur, die met zijn echtgenote speciaal voor het smaldeelbezoek uit Madrid was overgekomen. Na de middag legden de Nederlandse en Spaanse autoriteiten hun tegenbezoek af. Barcelona heeft een uiterst actieve Nederlandse kolonie, die voor dit bezoek een schitterend programma had samengesteld. Zo kon vrijdagmiddag reeds een 200-tal bemanningsleden deelnemen aan een bustocht naar champagnekelders op ongeveer 60 kilometer van Barcelona. Des avonds gaf de commandant van het smaldeel met de commandanten en officieren van schepen en vliegtuigsquadrans een ontvangst voor de autoriteiten, het corps consular, het bestuur en de leden van de Nederlandse kolonie en nog vele andere genodigden. Op zaterdag 19 november waren er in de vroege ochtenduren terreinen beschikbaar voor onderlinge voetbalwedstrijden, gevolgd door een wedstrijd van het vlootelftal tegen een elftal van Organon. Ongeveer 120 officieren van het smaldeel namen inmiddels deel aan een rondleiding door de Barrio Gotico, het oudste gedeelte van Barcelona, waarin zich de kathedraal, vele officiële gebouwen en enkele vrij onlangs ontdekte Romeinse catacomben bevinden. Vervolgens werd dit gezelschap door de burgemeester van Barcelona ontvangen in een schitterende zaal van het al even indrukwekkende stadhuis van Barcelona.

Tussen 16.00 en 18.00 uur waren, evenals de dag daarop, de bovenwater- schepen opengesteld voor bezichtiging door de burgerij van Barcelona, waarvoor grote belangstelling bestond. Des avonds gaf de Nederlandse kolonie voor de commandant van het smaldeel, commandanten en officieren van smaldeel 5 een receptie, diner en bal in het Ritz hotel te Barcelona. Op zondag 19 november was voor de opvarenden van het smaldeel een folkloristisch feest georganiseerd in Pueblo Espanol. Uiterst voldaan begonnen allen aan de terugreis naar Nederland op maandag 20 november. Na een laatste bezoek aan de consul-generaal vertrok Hr. Ms. Karel Doorman als laatste om 11.00 uur uit de haven.

### **Valencia groep**

Gedurende de nacht van 16 op 17 november stoomden Hr. Ms. De Zeven Provinciën, Hr. Ms. Drenthe, Hr. Ms. Van Speijk, Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Walrus op naar Valencia alwaar het verband te 09.00 uur voor de haveningang werd verbroken.

De schepen meerden vrijdag 17 november tussen 10.00 en 11.00 uur af. Hr. Ms. De Zeven Provinciën langs de steiger Muelle de Revante met Hr. Ms. Drenthe langzij. Hr. Ms. Van Speijk, Hr. Ms. Zeeland en Hr. Ms. Walrus meerden af aan de kade Muelle del Crao. Deze ligplaatsen stemden niet overeen met de gemaakte afspraken, aangezien de beloofde kaderuimte nog niet vrij was. Direct na aankomst maakte de Nederlandse waarnemend consul te Valencia zijn opwachting bij de commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën. In gezelschap van de waarnemend consul bracht de commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën beleefdheidsbezoeken aan de Nederlandse en de Spaanse autoriteiten. Onder de Nederlandse autoriteiten bevond zich de ambassaderaad, die met zijn echtgenote voor dit vlootbezoek vanuit Madrid naar Valencia was gekomen.

Te 13.45 uur ontving de commandant van Hr. Ms. De Zeven Provinciën tegenbezoeken van de eerstgenoemde autoriteiten. Des avonds gaven commandanten en officieren van de aanwezige schepen een zeer geanimeerde ontvangst aan boord van Hr. Ms. De Zeven Provinciën voor Spaanse autoriteiten en particulieren, waaronder leden van de Nederlandse gemeenschap. Na afloop van deze ontvangst boden het gemeentebestuur van Valencia en de provinciale staten de commandanten der Nederlandse schepen, de ambassaderaad en de waarnemend consul een diner aan.

Zaterdag 18 november des ochtends werden Hr. Ms. De Zeven Provinciën en Hr. Ms. Drenthe verhaald naar de steiger Muelle de Poniente. Des avonds bood de waarnemend consul, in gezelschap van de ambassaderaad en hunne dames, een ontvangst aan in hotel Astoria Palaca, alwaar 60 officieren van de schepen waren uitgenodigd.

De schepen waren op zaterdag 18 november en zondag 19 november van 16.00 uur tot 18.00 uur opengesteld voor het publiek, waarvan ongeveer 2000 personen de kruiser bezochten en ongeveer 1500 mensen zich verdeelden over de overige schepen. Bustochten voor de



bemanningen werden georganiseerd naar Sagunto, een oude Romeinse vesting, en naar enige sinaasappeltuinen. Maandag 20 november te 10.00 uur vertrok Hr. Ms. Walrus naar zee, gevolgd door Hr. Ms. Drenthe, Hr. Ms. Van Speijk en Hr. Ms. Zeeland.

Woensdag 22 november te 11.00 uur vertrok Hr. Ms. De Zeven Provinciën, nagewuifd door een enthousiaste Nederlandse kolonie. Hiermede werd een zeer geslaagd bezoek beëindigd. Nadat de Valencia en Barcelona groepen rendez-vous met elkaar hadden gemaakt, waarbij alleen Hr. Ms. De Zeven Provinciën, die tot 22 november in Valencia zou blijven, op het appèl ontbrak, begon men een opmars in de richting van Gibraltar. Hierbij werd overdag steeds een oefengebied in de vrije zee gekozen, terwijl des nachts de tussenliggende afstanden werden overbrugd. Op vrijdag 24 november werd Hr. Ms. Limburg naar Gibraltar gedirigeerd, waar het schip de post voor de opvarenden van het smaldeel ophaalde. Het smaldeel stoomde in kiellinie op met Hr. Ms. De Zeven Provinciën aan het hoofd en passeerde in de nacht van vrijdag op zaterdag de Straat van Gibraltar. Zaterdag in de achtermiddag rondde men Kaap St. Vincent.

Hr. Ms. Van Speijk verliet deze zondag het verband om op te stomen naar Nederland voor een tilt bepaling. Het schip zou op 30 november weer rendez-vous maken met het vlaggeschip; Hr. Ms. Poolster ging ook zelfstandig verder en wel naar Schotland om daar olie te laden. Maandag 27 en dinsdag 28 november waren de laatste oefendagen van het smaldeel en gaf, onder andere, Hr. Ms. Karel Doorman achtereenvolgens olie af aan Hr. Ms. Drenthe en Hr. Ms. Limburg. Op woensdag 29 november stoomde Hr. Ms. Karel Doorman zelfstandig op naar Portsmouth waar het schip te 17.00 uur op de rede voor anker ging. Vervolgens scheepten zich de staatssecretaris van defensie (marine), de bevelhebber der zeestrijdkrachten en 34 hoofdredacteuren van de Nederlandse pers in om het laatste gedeelte van de reis bij te wonen. Hr. Ms. Karel Doorman stoomde daarna op naar de Noordzee, waar op de dagwacht van donderdag 30 november rendez-vous werd gemaakt met twee jagers van het smaldeel. Voor de gasten werd een demonstratie gegeven met de jagers en de vliegtuigen. Te 11.45 uur kwamen negen toestellen van vliegtuigsquadron 4 overvliegen die daarna afvlogen naar het marinevliegkamp te Valkenburg. Hierna werd contact gemaakt met Hr. Ms. Van Speijk, terwijl de jagers afgestoten werden om zelfstandig hun reis te vervolgen. Met het fregat wilden enige hoofdredacteuren de rest van de vaart naar Den Helder gaarne meemaken. Mede geholpen door het mooie weer werden 12 redacteuren overgezet en vervolgden beide schepen de reis naar Den Helder, alwaar Hr. Ms. Karel Doorman te 17.50 uur ten anker kwam, terwijl het fregat de haven instoomde en af meerde. Ter begroeting van de hoge gasten kwam de commandant der zeemacht in Nederland aan boord van het vlaggeschip om even later met de gasten te vertrekken.

Na embarkatie van de douane en debarkatie van de hoofdredacteuren maakte het schip zich gereed om te ongeveer 20.00 uur de haven binnen te lopen en daarna af te meren. Het afmeren en het inklaren verliep zonder problemen. Een goede reis was ten einde.

## **Gegevens havens**

### **1 Toulon**

Er werden geen afwijkende navigatorische bijzonderheden geconstateerd in de Britse admiraliteitskaart nummer 151. De rede van Toulon werd vanuit het zuiden aangelopen bij een noordwesten wind, kracht 5.

Conform de Pilot veroorzaakte de wind, die al twee dagen doorgestaan had, tot ongeveer 3 mijl onder de wal een oostelijke driftstroom van ongeveer 1 knoop, terwijl ten zuiden daarvan een merkbare lichte westelijke driftstroom werd geconstateerd, een gevolg van de met zon draaiende waterbeweging in de baai.

De Franse loods beheerste de Engelse taal niet, evenmin als het haven- kantoorpersoneel dat op de sleepbootfrequentie was bezet. De loods werd 1 mijl ten oosten van de haveningang geëmbarkeerd. Het is echter de gewoonte voor marine-eenheden de loods ongeveer een halve mijl na het passeren van de ingang - na een scherpe draai op noordelijke koers - aan boord te nemen, voornamelijk om zijn bemoeienissen met de sleepboothulp.

## **2 Barcelona**

De in de Britse admiraliteitskaart 1195 aangegeven verlenging van de Dique del Este, works in progress 1964, is vrijwel voltooid. Omstreeks eind 1967 wordt verwacht dat het in de kaart gestippelde gedeelte van deze pier gereed zal zijn. Daarna zal de boei, die dit werk dekt, ongeveer 1000 yards om de zuid worden verlegd en zal de pier wederom verlengd worden totdat deze ongeveer 2000 yards verder is aangebouwd dan thans op de kaart is aangegeven, tot ongeveer 41°20' noord.

De loods werd na het passeren van de havenmond van het einde van de oude oostelijke pier geëmbarkeerd en werden tevens vier sleepboten aangenomen. De haven was druk bezet met schepen, waaronder zeven kleine vaartuigen ten anker, wachtend op een ligplaats. De loodsen spraken goed Engels en de sleepboothulp was uitstekend. Voor communicatie met de sleepboten gebruikten de loodsen een zakformaat radio zend/ontvanger, die voortreffelijk werkte. Nabij vele ligplaatsen staan op de kaart dieptes van minder dan 5 vaam aangegeven. Volgens mondelinge opgave wordt vrijwel alle kaderuimte op een diepte van minstens 6 vaam gehouden.

## **3 Marseille**

a. De haven van Marseille werd door de noordingang (zie de Britse admiraliteitskaart 150) binnengelopen. De loods kon eerst embarkeren toen het schip onder de luwte van de noordwal was gekomen, ter hoogte van de Anse de l'Estaque.

B. De volgende bijzonderheden ten aanzien van de Britse admiraliteitskaart 150 werden geconstateerd:

1 De passage bij de Traverse du Cap Janet bleek ongeveer 50 meter verbreed te zijn

2 In het Bassin National is mole B geheel vervallen.

Hiervoor in de plaats heeft men mole C gewijzigd door de steiger door te trekken vanaf de zuidwesthoek in de richting 090° tot aan de kade.

3 Bij de noordelijke haveningang wordt de westelijke dam verlengd tot de boei, dat is ongeveer 20 meter.

4 In het Bassin President Wilson is het in noordelijke richting uitstekende deel van mole G verwijderd. Mole G is in oostelijke richting doorgetrokken tot de kade. Het zuidoostelijk gedeelte van het bassin is opgehoogd.

c. Omtrent de loodsdiensten valt op te merken dat men van het principe uitgaat dat in verband met de veel doorstaande mistral het aan boord nemen van de loods op de rede meestal onmogelijk is. Het loodsstation 1 in Port du Frioul, He Rotanneau, is bestemd voor kleinere schepen gaande naar de entree sude; de loods moet in de luwte van Ile Rotanneau, dus bezuiden Chateau d'If, aan boord genomen worden. Het loodsstation 2 in Port de la Lave is bestemd voor grote schepen, welke in principe van de Passé Nord gebruik maken. De loods wordt op de Mouillage de L'Estaque overgenomen van de loodsboot, die naar buiten komt zodra het schip 1 a 1½ mijl west van de haveningang is gekomen.

## **4 Valencia**

De ervaringen met de sleepboten waren gunstig. Er bestond een redelijke communicatie tussen loods en sleepboten. Sleepboten van voldoende kracht zijn aanwezig om de kruiser met oplandige wind, kracht 7, van de kade te trekken en te zwaaien.

**Bron: Jaarboek Koninklijke Marine 1967**

**Heeft u ook behoefte aan een reisverslag van uw reis /schip, gewoon ter herinnering om weer even terug te mijmeren of wilt u weten welke havens u heeft aangedaan in een bepaalde periode?**

**Stuur dan even een mailtje naar de redactie.**

**Staat u reis geregistreerd komt hij allicht in ons blad.**

**Tot volgende week...**