

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

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



Disclaimer

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

<https://www.tenanker.com>

en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

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

Nummer 28 – 6e jaargang – 14 juli 2023



Schetsen uit de Nautische geschiedenis van Curacao.
Van s'Lands vloot tot Koninklijke Marine (13 B).
De tocht naar Chatham (9)
Tropisch Zakboekje VI
Een zee aan nieuwe kennis, Veteranen tegen wil en dank
Tandheelkundige Dienst Mariniersbrigade
Helden van weleer – Michiel Adriaeszoon de Ruyter / slot !
De avonturen van een Luitenant ter Zee Tandarts in de jaren 70
Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. laatste deel
Herinneringen uit 1919 / Alle Hens 1947
De geschiedenis van de houten hektjalk “de Jonge Jacob”
S.S. Adriaan Stoop
Het stoomschip Mars strandde bij Huiduinen
Reisverslag Hr. Ms. Rotterdam 62/63 Antillen.

Schetsen uit de nautische geschiedenis van Curaçao

Nadat de Spanjaarden hier meer dan 100 jaar ongestoord verbleven hadden, begon in 1634 de Nederlandse geschiedenis van dit eiland. De Hollanders en Zeeuwen voeren echter al meer dan 50 jaar in de Caraïbische zee, die ze "Het Kraal" noemden. Het doel was handel met de vijand en kaapvaart en als dat niet lukte trachtte men toch retour-vrachten te bemachtigen, zoals zout, brazielhout en suiker. Het zout uit de natuurlijke zoutpannen, salina's, had men in Holland nodig voor de haringvisserij. Het brazielhout werd geraspt in de rasp- en tuchthuizen in Amsterdam en werd gebruikt als kleurstof voor de lakenindustrie in Leiden.

Verovering van Curaçao

Omdat men voortdurend hout en water nodig had en de schepen op tijd onder water moesten worden schoongemaakt, zocht men een haven. Men kon dan ook eventueel de schepen repareren, retourladingen opslaan, zich voorzien van victualiën en men had een rendez-vous. Maar bovenal had men dan een haven van waaruit de vijand bestreden kon worden. Men besloot Curaçao te nemen. Veel moeite was daar niet voor nodig, bleek achteraf. Er te komen leverde meer problemen op, want toen van Walbeeck met zijn schepen de St. Annabaai probeerde te bezeilen, verzette de oostelijke wind en de westelijke stroom hem voorbij de ingang. Met de toenmalige schepen was het onmogelijk om weer terug te zeilen. Men zeilde dus om Westpunt heen en ging over bakboordsboeg liggende en scherp aan de wind zeilende naar Hispaniola. Aldaar ging men overstag en zeilde nu over stuurboordsboeg naar Bonaire en voor de tweede maal ging het nu op Curaçao af.

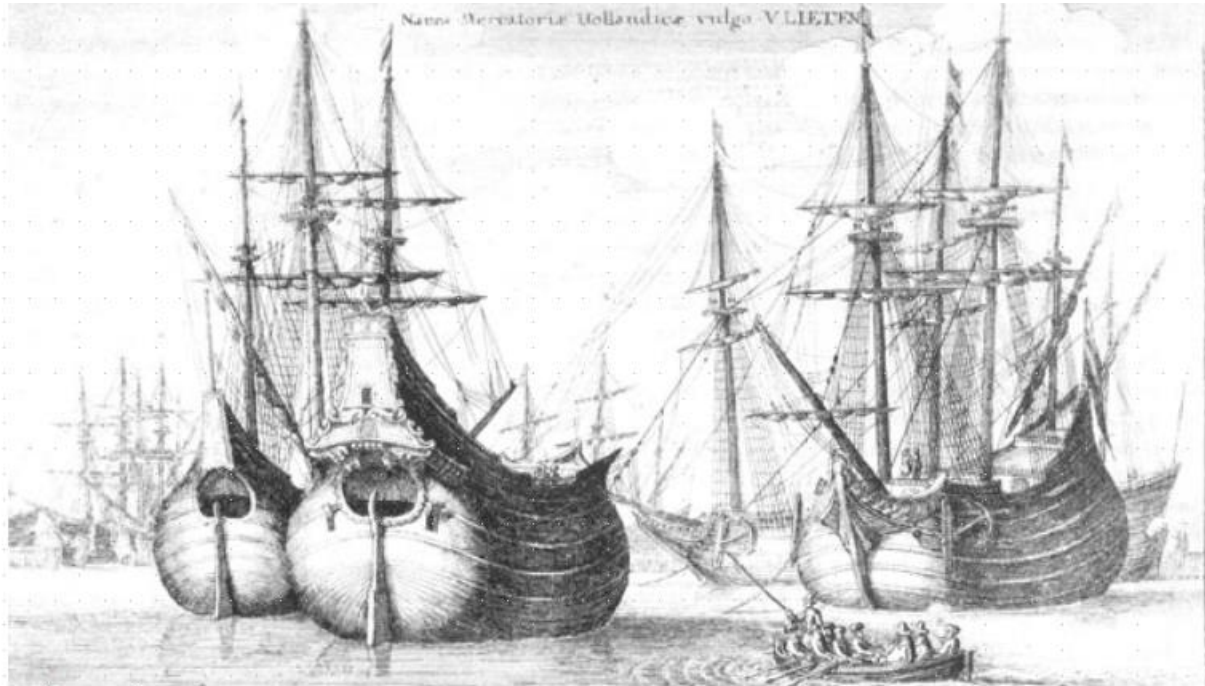
Op 29 juli 1634 zeilde men de St. Annabaai binnen, voer door naar het Schottegat en ging in de buurt van het huidige Koningsplein ten anker, dichtbij de waterputten te Pos Cabai. Ruim een maand was verlopen tussen de eerste en de tweede poging. Waarschijnlijk is dit de reden waarom de Spanjaarden zich gevestigd hadden in de buurt van St. Barbara en dus gebruik maakten van het Spaanse water en de Spaanse haven. Het binnenkomen daar was niet zo moeilijk en men had er ook een strand waar men de schepen wel schoongemaakt zal hebben. Toen de Spanjaarden verdreven waren en later Fort Beekenburg in de Caracasbaai was gebouwd, werd de toestand voor de schepen beter. Als een schipper bemerkte dat er veel stroom langs het eiland liep, zeilde hij de Caracasbaai binnen en bleef daar onder de hoede van de kanonnen van het fort betere omstandigheden afwachten. Er werd een ruiter naar de stad gestuurd om te melden dat men in de Caracasbaai lag en zodra de zee wat rustiger werd verhaalde men dan naar de St Annabaai. Tot het einde van de zeiltijd is het binnenvaren van de havenmond een hachelijke onderneming geweest. Men maakte kaarten van Willemstad en tekende daarop hoe men het beste kon binnenlopen.

Typen van schepen

Van Walbeeck werd uitgezonden met vier schepen: de "Groot Hoorn", een schip van 700 ton en 36 stukken geschut, de jachten "Eenhoorn" en "Bracke" van resp 160 en 60 ton en de fluit "Engel Gabriel" van 320 ton. Tussen een oorlogsschip en een koopvaardijchip was in de eerste helft van de 17e eeuw geen verschil in bouw. Het was voornamelijk de bewapening. Een koopvaarder had minder geschut aan boord, minder gewicht, dus meer lading. Sommige schepen met erg godsdienstige schippers hadden helemaal geen kanonnen, maar die voeren niet op de West. Over het algemeen waren de schepen die op West-Indië voeren niet groot.

De "Groot Hoorn" was voor die tijd een flink schip van zeker 160 voet (\pm 50 meter) lengte en in normale tijden met een bemanning van ongeveer 130 man. Een jacht, zoals de "Eenhoorn" en "Bracke", was een klein schip. Ze hadden minder geschut, daardoor minder diepgang en voeren dus sneller. Aan de naam kon men in die tijd meestal al weten of men met een jacht te doen had, want die had wel te maken met jagen. De tuigage was van alle schepen gelijk. Men had altijd drie masten en later in de 17e eeuw een klein mastje op de boegspriet.

Een fluit was een geheel ander schip. Het was geheel rond gebouwd en was zeer buikig met een smal dek. De fluit was een ideale vrachtaarder en van Walbeek gebruikte de "Engel Gabriel" dan ook als victualieschip. Het smalle dek had ook zijn voordelen. Het lopende tuig was meer bij de hand, dus waren er minder mensen aan dek nodig. Men had veel minder dekoppervlakte te verdedigen als het schip werd geënterd.



Fluitschepen

De Hollandse schepen waren, in vergelijking met de buitenlandse, maar matig versierd. Voor, op de scheg, altijd een klimmende leeuw en verder was alleen de spiegel versierd. Meestal was daar de naam van het schip uitgebeeld, b.v. een dolfijn, een leeuw of een stadswapen, het geheel omringd door slingerlijsten met krullen en beeldsnijwerk, geschilderd in natuurlijke kleuren.

Oorsprong naam Caracasbaai

Eén van de eerste dingen die van Walbeek liet doen was het eiland verkennen en in kaart brengen. Die kaarten bestaan nog en zijn het bestuderen wel waard, vooral als het om namen gaat. Zo noemden de Spanjaarden de huidige Caracasbaai: Sardineron. Later, in 1715, staat er op een kaart van Gerard van Keulen: Krakebay. Er zijn verschillende theoriën hoe men aan de naam Caracasbaai is gekomen. Een zeer aannemelijke lijkt de volgende: de Spanjaarden voeren met Caraques, ook wel Carracas geschreven. Dit was een ouder scheepstype die ze wel gebruikten op hun tochten. Het woord "Kraak" bestaat nu nog voor een zeker scheepstype uit de 16e eeuw. De oude Hollanders hebben die kraken in de baai zien liggen en van Caraques ontstond fonetisch krake. Het is dus heel goed mogelijk dat dit op den duur Caracasbaai is geworden. We weten dat ook in de 17e eeuw de Spanjaarden het woord gebruikten. Piet Heyn deed op zijn 2e tocht naar West-Indië het eiland St. Vincent aan als eerste rustplaats en ging met

zijn schepen ten anker in de Craquesbaai. De Spanjaarden hadden die baai dus kennelijk naar hun schepen vernoemd.

Aanvals- en verdedigingsmiddelen

Toen van Walbeeck goed op de hoogte was van de situatie begon hij met de bouw van een fort aan de haveningang, het huidige Fort Amsterdam. Hij liet een ketting over de haven spannen en een brander in de haven gereed houden. In de 17e eeuw was het gebruikelijk om een haveningang af te sluiten met een ketting indien dat mogelijk was. De ketting lag op enkele langwerpige vloten en op Otrobanda stond een spil waarmee de vloten over de haven getrokken werden.

Toen admiraal Rodney in 1782 St. Eustatius had genomen ging het gerucht dat nu Curaçao aan de beurt zou zijn. Men besloot de haven 's nachts te sluiten door de ketting ervover trekken. Twee Nederlandse oorlogsschepen die dit niet wisten zeilden zonder loods binnen. De ketting hield ze tegen en ze kwamen tegen de wal van Otrobanda terecht. Later, in de beruchte oudejaarsnacht van 1806/1807, heeft men veel spijt gehad dat de ketting niet over de haven lag, want nu zeilde Brisbane met zijn schepen binnen en begon de Engelse bezetting van Curaçao.

Een brander was een oud afgekeurd vaartuig dat, als men de brand erin stak, het direct van achteren naar voren en van beneden naar boven in vlam zou staan. Daartoe had men aan dek houten goten aangebracht die alleen correspondeerden met een dwarsgoot die voor de roerganger liep. De goten waren gevuld met een brandbaar mengsel van buskruit, salpeter, zwavel enz. Het schip was meestal opgevuld met krullen en ander houtafval, het geheel overgoten met pek en teer. Aan de boegspriet en aan de nokken van de ra's hingen dreggen. De bedoeling was dat die achter het want van het vijandelijke schip zouden haken. Voorts had men enkele houten kanonnen, z.g. "bangmakers", om zo de vijand zo lang mogelijk in het onzekere te laten over de ware bedoeling van het schip.

De bemanning, 10 to 14 man, manoeuvreerde het schip bovenwinds naar het vijandelijke schip. Dichtbij gekomen ging men in de sloep die men op sleeptouw had. De roerganger stak de vlam in de dwarsgoot en bracht zichzelf ook in veiligheid in de sloep. Indien de aanslag lukte kreeg de bemanning een geldsom, gelijk aan een derde van de waarde die het schip zou hebben opgebracht indien men het veroverd had.

De Hollanders waren zeer gevreesd om deze wijze van oorlog voeren. In 1676 stak een Nederlandse brander het Zweedse vice-admiraalschip in brand, waarbij van de meer dan 600 man bemanning er slechts 50 gered werden.

Zeehelden

Toen de West-Indische Compagnie aan van Walbeeck opdracht had gegeven om Curaçao te behouden, kwamen er ook particuliere schepen gebruik maken van de haven. Nu ontstond van hieruit de smokkelhandel met de Spaanse koloniën en men ging ook slaven leveren. De schepen van de WIC gingen voort met de vijand afbreuk te doen waar ze maar konden, maar toch was de kaapvaart het voornaamste doel. Twee bekende mannen hebben hierbij een rol gespeeld, beiden beroemd omdat ze maar één been hadden. Het waren Peter Stuyvesant en Cornelis Jol, bijgenaamd Houtebeen. Vooral de laatste was zeer gevreesd. Jarenlang heeft hij met zijn jacht "den Otter" op de loer gelegen op Spaanse schepen. Curaçao bracht niet veel op, alleen wat



*Peter Stuyvesant
had als bijnaam
"Houtebeen"*

huiden. Zelfs het verfhout was schaars en moest van ver aangebracht worden. De Spanjaarden hadden het meeste al gekapt.

Na de vrede van Munster in 1648, begon de handel hier te floreren. De WIC staakte de kaapvaart en ging zich toeleggen op de slavenvaart en – handel. Een aanslag van de Engelsen, onder de beruchte boekanier Edward Mansfield, op Curaçao vanuit Jamaica mislukte en ook een Franse expeditie tegen Curaçao slaagde niet. Het was een eeuw van vrijbuiters, zeerovers en kaapvaarders. Eén van hen was Jan Erasmus Reyning. Deze man heeft Curaçao verscheidene malen gered van de hongersnood, veroorzaakt door de blokkades. Hij was een groot vriend van directeur Jan Donker.

Latere ontwikkelingen

In de 18e eeuw begonnen de schepen geleidelijk te veranderen. Ze hadden minder zeeg en werden dus vlakker gebouwd.

Van achteren waren ze lager en van voren werd het galjoen belangrijk ingekort. De rijk versierde bovenspiegel verdween. Er bleef nog wel wat versiering over, maar op de Hollandse schepen was dat weinig. Op de oorlogsschepen had men achter een rij vensters die licht gaven aan de kajuit van de commandant. De schepen waren daar erg kwetsbaar. Gewoonlijk waren zeeslagen in die dagen passeergevechten waarin een schip, als het een ander schip voorbij zeilde, het de volle laag gaf. Maar brak het door de vijandelijke linie heen, dan kon men dus voor een ander schip overlopen, of achter een ander langs gaan.

In West-Indië maakte men voor de vaart op de eilanden en Amerika gebruik van kleine schepen. De Hollander Block bouwde in 1615 al een scheepje aan de oever van de Hudson in Manhattan. Maar de slavenvaart en de smokkelhandel vroegen om snelle schepen. Men wilde snellere reizen maken en bij achtervolging van oorlogsschepen een kans hebben om te ontsnappen. Daarom veranderde ook de tuigage en kwam van lieverlee het schoenertuig in gebruik, waarmee belangrijk scherper aan de wind kon worden gezeild. Het schoenertuig kwam oorspronkelijk uit Holland. In de 17e eeuw gebruikte men het daar al, omdat het op de meren, kanalen en nauwe havens erg handig was.

Als toonaangevende zeevarende natie in die tijd hadden de Hollanders ook in deze zaken ervaring genoeg. Deze kennis heeft men meegenomen naar Amerika en in de kolonie Nieuw-Nederland zijn er kleine vaartuigen gebouwd en uitgerust met deze tuigage. Geleidelijk aan heeft men dat aan deze kant van de Atlantische Oceaan overgenomen. De scheepsbouwers in de Nieuwe Wereld hebben wonderlijk snelle en mooie schepen gebouwd en ook de Amerikaanse vrijheidsoorlogen hebben dit scheepstype mee helpen ontwikkelen. Als de Engelse marine in die tijd zo'n snel schip kon veroveren, stuurde men het vaartuig met een prijsbemanning naar Engeland waar het in het marinedok in Deptford werd opgemeten en een tekening van het onderschip werd gemaakt. Daardoor bezit de Engelse Admiraliteit een enorme collectie tekeningen van schepen uit de 18e eeuw en weten we thans hoe de schepen er toen uitzagen.

Het oude Willemstad

We weten dat er toen aan de Scharloozijde in Willemstad scheepswerven waren. In de 20ste eeuw zijn ze daar verdwenen en kwamen ze op Otrobanda en verder naar binnen aan weerszijde van de St. Annabaai. Op Rancamast stond een bok waarmee men de masten in de schepen kon zetten, of zware lading kon verwerken.

Ook grote schepen kwamen hier. In 1782 na de zeeslag bij Iles des Saints, kwamen vier grote Franse lineschepen repareren. Met het binnenkomen hadden ze veel moeite en ze liepen dan ook stuk voor stuk vast in de havenmond.

Aan de wal ontstonden toen problemen door de plotselinge toename van de bevolking met zo'n 3000 man. Herhaaldelijk is Willemstad dan ook geteisterd door epidemiën. Op Curaçao werd wel toestemming gegeven om zich aan de wal te verpozen, iets wat in de meeste havens niet werd toegestaan omdat anders teveel bemanningsleden zouden deserteren. In die tijd was de marine niet populair en was het ongelooflijk moeilijk om de schepen voldoende bemand te krijgen.

De “Vrouw Machtelijne”

Doordat de Engelsen heer en meester waren in de Caraïbische Zee, was er nagenoeg geen scheepvaart meer en wat er nog was liep voortdurend de kans genomen te worden. Ook op Curaçao ondervond men deze moeilijkheden. Er waren wel Nederlandse oorlogsschepen in de haven, maar die ondernamen niets hetgeen veel misnoegen bij de bevolking opwekte, vooral wanneer er een schip genomen werd in het zicht van de wal.

De verontwaardiging was zeer groot en bereikte een hoogtepunt toen de hoeker “De Vrouw Machtelijne” door het Engelse oorlogsschip “Diamond” genomen werd na zich uren lang verdedigd te hebben. Al vechtende was men van ongeveer Caracasbaai naar Piscaderabaai gedreven, terwijl honderden het duel vanaf de wal gadesloegen. De Nederlandse oorlogsschepen zeilden niet uit en toen dat tegen de avond toch gebeurde was het te laat en was de hoeker veroverd. De Engelsman die de Nederlandse oorlogsschepen zag aankomen, voer weg, nam schipper Geerman mee en liet de “Vrouw Machtelijne” aan haar lot over. De bemanning daarvan kreeg weer moed bij het zien van de Nederlandse schepen en overmeesterde de prijsbemanning. Schout-bij-nacht Rietveld hoefde niets anders te doen dan de ontredder “Vrouw Machtelijne” met zijn schip de haven binnen te slepen. In plaats van het vaartuig aan de eigenaar terug te geven eiste hij prijsgeld omdat hij het schip als een veroverde prijs beschouwde. De verontwaardiging in Willemstad was groot en Schout-bij-nacht Rietveld werd later in Nederland voor een jaar geschorst.

De Engelse vloot

Het vechten ging in die dagen voornamelijk om de buit. Bij de verdeling van de buitgelden na de verovering van Havanna in 1762 kreeg admiraal Pocock £ 123.000 en admiraal Rodney maakte na de verovering van St. Eustatius £ 3.000.000 buit. De basis van menig familiefortuin is dan ook in de Caraïbische zee gelegd.

In 1796 brak aan boord van het Engelse fregat “Hermoine” muiterij uit. De muiters veroverden het schip, zeilden het naar Porto Cabello en verkochten het aldaar aan de Spanjaarden die toen in oorlog waren met Engeland. De kapitein-generaal in Caracas verzocht toen gouverneur Lauffer om Hollandse zeelieden te leveren om het schip te bemannen. Deze vond dit goed, mits het schip onder Hollandse vlag zou varen en gecommandeerd zou worden door een Nederlandse officier. Het voorstel werd aangenomen, maar verviel weer omdat er een Spaans schip arriveerde met genoeg mensen aan boord om ook de “Hermoine” te bemannen. Aan boord heersten in de dagen toestanden die werkelijk onmenselijk waren en de orde kon alleen gehandhaafd worden door een ijzeren discipline.

De methode die de “press gangs” gebruikten om de schepen te bemannen waren schandelijk. De Hollanders hebben dit systeem nooit gebruikt, want men vond dat deze manier van bemanning werven niet paste bij de Hollandse volksaard en het ingeboren gevoel voor vrijheid. Maar de Engelse marine kon het niet verkroppen dat een van hun schepen genomen was door muiters en men besloot het schip te heroveren. Dit lukte omdat de Engelse commandant goed op de hoogte was van de Spaanse gewoontes. Toen de niets vermoedende Spaanse bemanning gezamenlijk in de avond aan dek in gebed was, kwamen de Engelse sloepen zachtjes naderbij. Elk geluid dat ze maakten was onhoorbaar door het gebrom van 400 stemmen. Het schip was in een oogwenk overmeesterd.

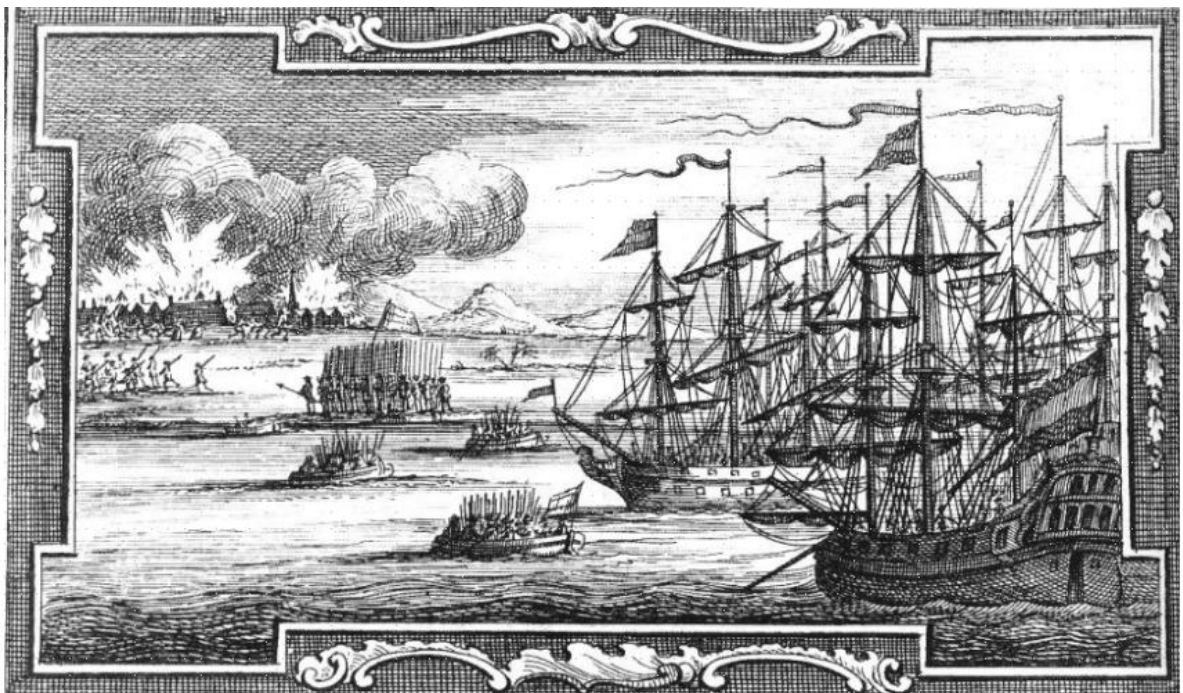


Pressgang

Het einde van de 18e eeuw en het begin van de 19e eeuw was erg rumoering voor Curaçao. Herhaaldelijk is het eiland geteisterd door troepen die in de buitenbaaien aan land werden gezet. De strooptochten waren weinig eervol voor de vijand. Hebzucht en begeerte naar de buit voerden de boventoon.

Een Engels eskader van vier schepen, onder bevel van kapitein Brisbane, vertrok in november 1806 uit Jamaica. Op oudejaarsnacht naderde men Curaçao. Ook nu was de Engelse commandant goed op de hoogte met de plaatselijke toestanden en gewoontes. De schepen zeilden op Nieuwjaarsochtend de haven binnen en voordat iemand eigenlijk begreep wat er gaande was, waren de troepen meester van het fort Amsterdam en de stad. De ketting over de haven had alles kunnen doen mislukken, maar hij was niet gespannen. De Engelsen zijn altijd zeer trots

geweest op dit wapenfeit van hun vloot. Zo zelfs, dat tussen 1809 en 1904 er steeds een schip in hun marine is geweest met de naam “Curaçao”.



De verovering van Curaçao

Bron:
Jack
Schellekens Curaçao

Mijnenvegers (vervolg)

Hr. Ms. LEERSUM (M 822)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Leersum.

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

In dienst gesteld: 8 Maart 1957.



Hr. Ms. Leersum



Hr. Ms. Naarden

Hr. Ms. NAARDEN (M 823)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Naarden.

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

In dienst gesteld: 18 Mei 1956.

Hr. Ms. SNEEK (M 824)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Sneek.

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

In dienst gesteld: 1 Maart 1957



Hr. Ms. Sneek



Hr. Ms. Grijpskerk

Hr. Ms. GRIJPSKERK (M 826)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Grijpskerk.

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

In dienst gesteld: 16 November 1956.

Hr. Ms. HOOGEVEEN (M 827)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Hoogeveen.

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

In dienst gesteld: 2 November 1956.



Hr. Ms. Hoogeveen



Hr. Ms. Staphorst

Hr. Ms. Staphorst (M 828)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Staphorst.

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

In dienst gesteld: 25 Januari 1957.



Hr. Ms. Elst



Hr. Ms. Elst

Hr. Ms. ELST (M 829)

Het embleem is ontleend aan het wapen de van de gemeente Elst.

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

In dienst gesteld: 6 December 1956.

Hr. Ms. SITTARD (M 830)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Sittard.

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

In dienst gesteld: 19 December 1956.



Hr. Ms. Sittard

Hr. Ms. GEMERT (M 841)

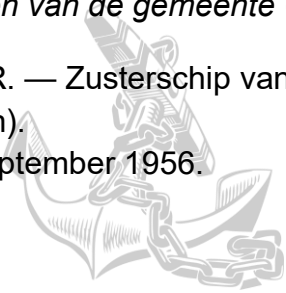
Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Gemert.



Hr. Ms. Gemert

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

In dienst gesteld: 7 September 1956.



Hr. Ms. VEERE (M 842)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Veere.

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

In dienst gesteld: 27 September 1956.



Hr. Ms. Veere



Hr. Ms. Lisse

Hr. Ms. LISSE (M 843)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Lisse.

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

In dienst gesteld: 22 Februari 1957



Hr. Ms. Naarden en Hr. Ms. Abcoude

Hr. Ms. RHENEN (M 844)

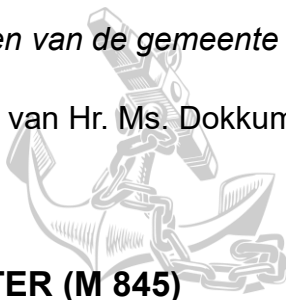
Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Rhenen.

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

In dienst gesteld: 7 December 1956.



Hr. Ms. Rhenen



Hr. Ms. Beemster

Hr. Ms. BEEMSTER (M 845)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Beemster.

KUST-MIJNENVEGER. — Standaard waterverplaatsing 584 ton; max. snelheid 13,6 mijl; grootste lengte 45,94 meter; grootste breedte 8,5 meter; gemiddelde diepgang 2.28 meter; machinevermogen 880 apk; bemanning 40 koppen.

Bewapening: 2 mitrailleurs van 20 mm.

Hr. Ms. Beemster is de eerste van de veertien mijnenvegers, die de Verenigde Staten in het kader van de wederzijdse hulpverlening aan Nederland heeft overgedragen.

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Beemster op 28 November 1953 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 17 Juli 1953.

Hr. Ms. BOLSWARD (M 846) *Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Bolsward.*

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Bolsward op 29 April 1954 in Nederland aan.
In dienst gesteld: 5 November 1953.



Hr. Ms. Bolsward



Hr. Ms. Bedum

Hr. Ms. BEDUM (M 847)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Bedum.

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Bedum op 30 November 1953 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 28 Augustus 1953.

Hr. Ms. BEILEN (M 848)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Beilen.

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Beilen op 1 September 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 26 April 1954.



Hr. Ms. Beilen



Hr. Ms. Borculo

Hr. Ms. BORCULO (M 849)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Borculo.

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

Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Borculo op 23 Februari 1954 in Nederland aan.

In dienst gesteld: 20 October 1953.

Hr. Ms. BORNE (M 850)

Het embleem is ontleend aan het wapen van de gemeente Borne.



Hr. Ms. Borne

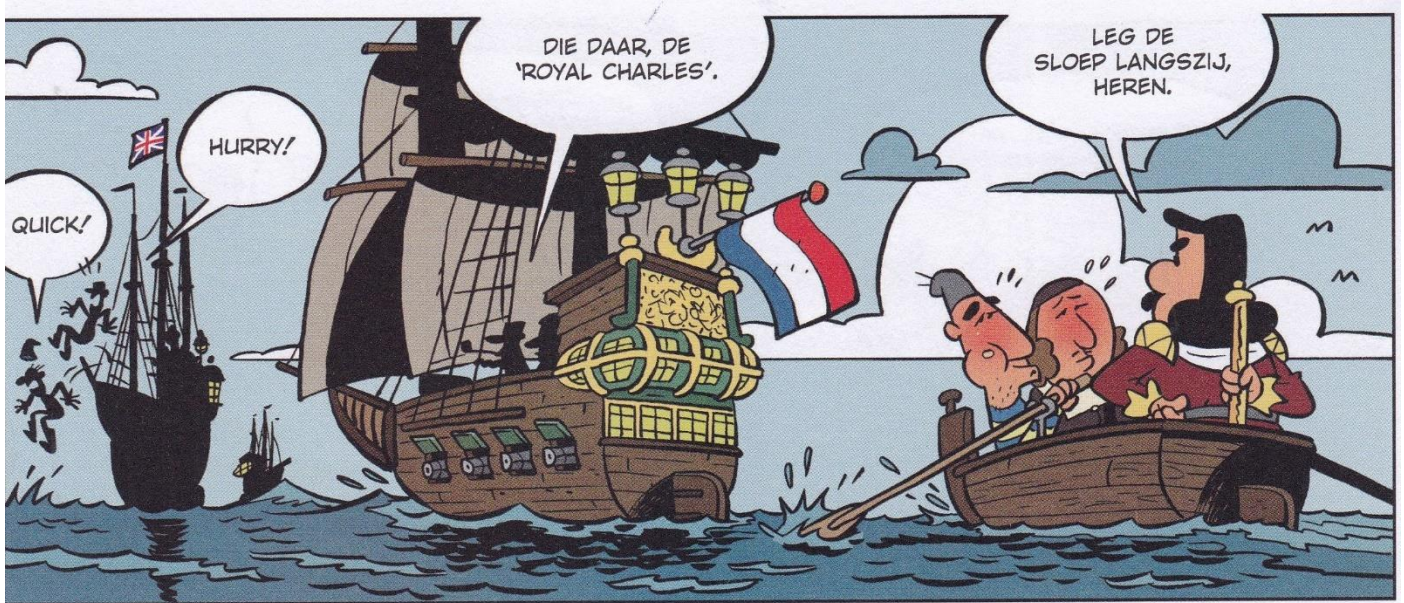
KUST-MIJNENVEGER. — Zusterschip Hr. Ms. Beemster, derhalve zelfde beschrijving (zie

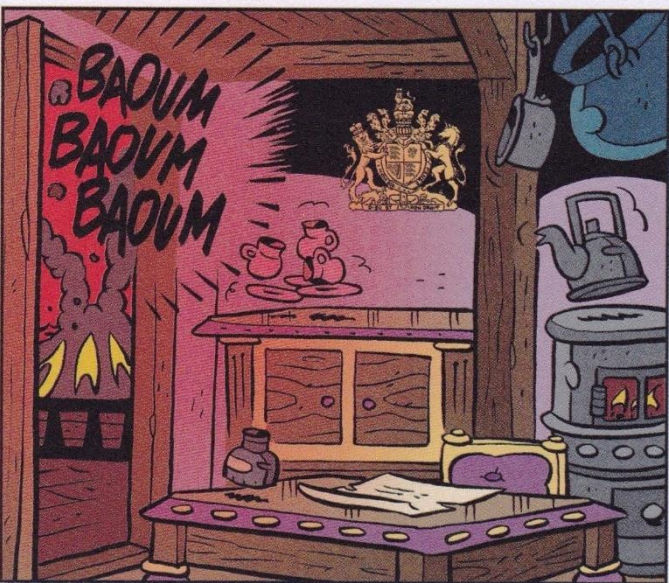
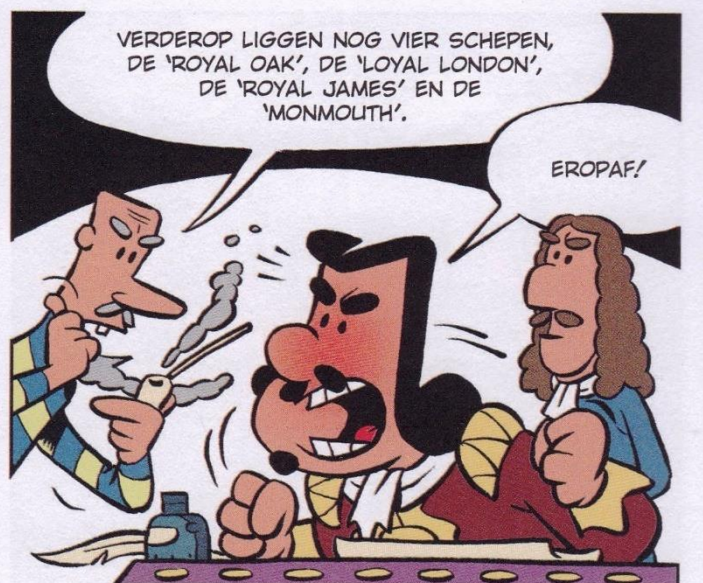
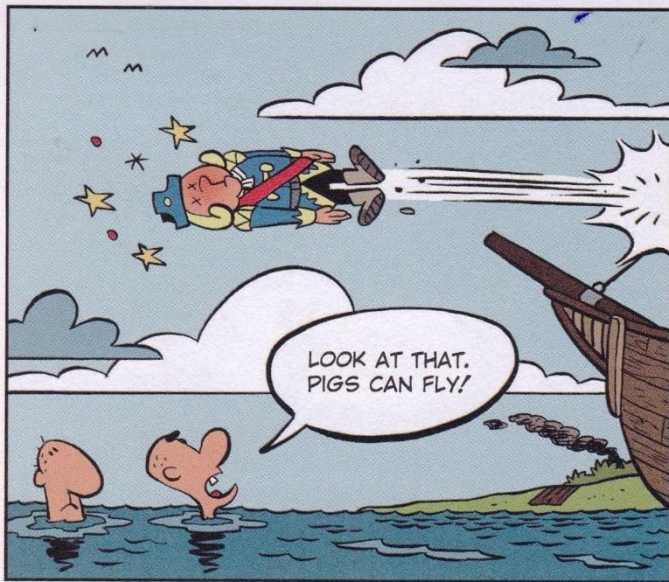
boven). Na zijn indienststelling in New Orleans (U.S.A.) kwam Hr. Ms. Borne op 30 April 1954 in Nederland aan. In dienst gesteld: 3 December 1953

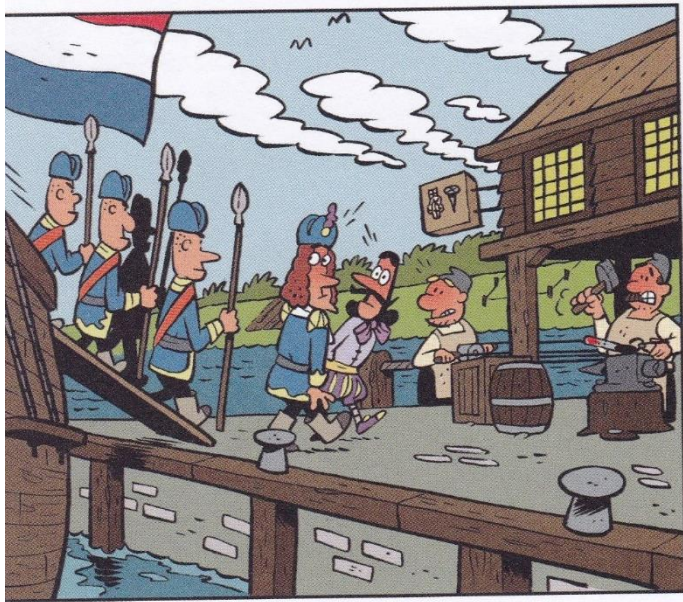
Bron: 1957



WORDT
VERVOLGD



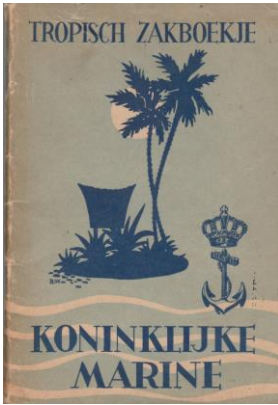




23 juni 1667 ~ Versterking voor de Engelsen is onderweg. We profiteren van het uitgaand tij en keren terug naar Nederland met de 'Royal Charles' en de 'unity' op sleeptouw.



LES 8.



1. *Anak soeka minoem*
chocolade
kinderen houden van drinken
tjoklat limoen dan
dranken.
chocolade limonade en
minoeman lain. Dia tida
jenever drinken.
Drank andere zij niet

— Kinderen houden van
limonade en andere

Zij mogen geen bier of

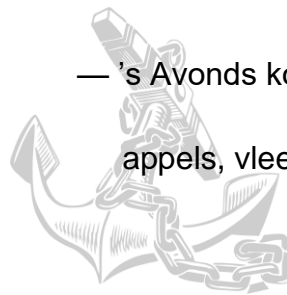
Boleh minoem bier atau sopi
Mogen drinken bier of jenever

2. *Njonja dan toean soeka*
Dames en heren houden van
minoem teh, kopi, sopi
drinken thee koffie borrel
manis.
zoete

— Dames en heren houden van thee,
koffie, een likeurtje.

3. *Malam (hari) koki masak*
Avond (dag) kokkie koken
kentang, daging atau ikan
aardappelen vlees of vis
dan sajoeran.
en groenten

— 's Avonds kookt de kokkie aard-
appels, vlees of vis en groente.



4. *Poekoel anam lebih (liwat)*
uur 6 meer voorbij
seprapat saja bangoen dan
'n kwartier ik opstaan en
makan roti sama telur ayam.
eten brood met ei kip.

— Om kwart over zes sta ik op,
en eet brood met een kippenei.

5. *Tengah hari kita makan*
midden dag wij eten
nasi goreng sama
gekookte rijst bakken met
mala sapi.
oog rund

— 's Middags eten we nasi goreng
met een spiegelei,

Vertaal:

1. Apa anak ketjil boleh minoem bir?
2. Die soeka minoem apa?
3. Poekoel berapa toean ada di Betawie kemarin malam?
4. Berapa serdadoe Belanda dan Ambon ada ditangsi?

5. Apa anak ketjil sakit? Dia tida maoe makan.

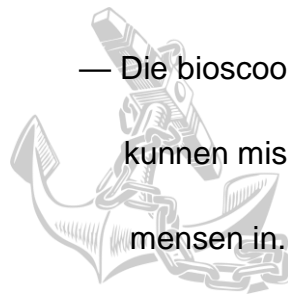
6. Siapa masak kentang didapoer?

Door de lesjes vaak over te schrijven en door te lezen krijgt U de woordjes goed in uw geheugen. Probeer ook de vragen in het Maleis te beantwoorden.

LES 9.

Leesoefening:

1. Wah! banjak orang ada uitroep veel mens zijn di a loon. Dari mana op aloon-aloon van waar orang itoe datang semoea ? mens die komen alle — Hé, wat zijn er veel mensen op de aloon-aloon (groot veld). Waar komen al die lui vandaan ?
2. Dari bioskop: orang bisa van (af) bios men kan lihat disana apa dari perang zien daar iets van oorlog antara Amerika dan Djepoen. tussen Amerika en Japan — Uit de bioscoop: daar kan men iets zien van de oorlog tussen Amerika en Japan,
3. Bioscop itoe terlaloe besar; bioscoop die heel erg groot barangkali 1000 orang bisa misschien 1000 mens kunnen masoek didalamnja. binnen gaan er in — Die bioscoop is zeer groot, er kunnen misschien wel 1000 mensen in.
4. Siapa menang? Toean tida wie winnen heer niet tahoe? Lihat sadja disoerat weten zie maar in brief kabar. Djepoen kalah. bericht Japan verliezen. — Wie heeft gewonnen? Weet U het niet. Kijk maar in de krant. Japan heeft verloren.
5. *Di Amerika ada banjak kapal.* Amerika zijn veel schip *perang, jang besar sekali lagi* oorlog die groot erg en *koeat.* sterk — In Amerika zijn veel oorlogs- — schepen, die zeer groot zijn en sterk.
6. *Ten ter an ja besar djoega dan* zijn leger groot ook en *sendajatanja baroe.* zijn wapenen nieuw — Hun leger is ook groot en hun wapens zijn nieuw,



Opgave:

Probeer de niet vragende zinnen vragend te maken.

LES 10.

Vertaal in het Nederlands:

1. Kapal perang jang besar ada di Priok.
2. Sekarang poekoel satoe tengah hari.
3. Panas sekali dikapal itoe.
4. Banjak anak kapal (matroos) tidoer. Dia soedah makan.
5. Dimana toean kapten? (kapitein) Siapa tahoe?
6. Saja tida (k) tahoe toean, tadi pagi dia soedah pigi ke Betawie.
7. Poekoel berapa dia barangkali soedah kembali?
8. Toean opsir satoe mesti tahoe toean.
9. Ada matros (matrozen) jang mandi, sebab (want) nanti dia djoega pergi kekota (stad).
10. Apa toean soeka minoem bir satoe gelas sama es? (ijs).
11. Tida(k); maoe minoem teh sadja; soesoe sedikit.
12. Sinjo (jongeheer) soeka minoem limoen, soedah lama dia tida minoem apa-apa. (tidah apa-apa — niets).
13. Harga berapa semoea djongos?
14. Teh itoe ampat ketip, toean; limoen ampat poeloeh lima sen.
15. Toean itoe bajar seroepiah. Dia terima kembali berapa?
16. Toean itoe terima kembali seketip dan doea gobang.
17. Di Betawie ada banjak roemah makan; ada jang besar, ada jang ketjil.
18. Disana orang bisa makan nasi sama ajam atau kentang sama sajoeran.

Vertaal in het Maleis:

1. Wie heeft een goedkope hoed gekocht?
2. Mijn Vader heeft een hoed gekocht en nieuwe schoenen.
3. Houdt U van vis of van vlees (eten), mevrouw?
4. Middags eten wij rijst; 's avonds aardappelen; weet U dat niet?
5. Op een oorlogsschip eet men 's morgens brood.
6. Wie poetst de schoenen en wie wast het vaatwerk? (borden).
7. Wie kocht de kaartjes en hoeveel betaalde hij?
8. Overmorgen gaat meneer met zijn vrouw naar het station.
9. Hij wacht daar en komt misschien om drie uur terug.
10. Wie won de oorlog tussen Amerika en Japan?

LES 11.

“di ” verbonden met een werkwoord komt overeen met onze lijdende vorm. Bijv.:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Anak itoe makan nasi | — Dat kind eet rijst. |
| Nasi dimakan oleh anak itoe | — Rijst wordt door dat kind gegeten. |
| Sopir bawa ban dari oto | — n' Chauffeur brengt een autoband. |
| Ban dari auto dibawa oleh chauffeur | — Een autoband wordt door een chauffeur gebracht. |
| Kebon soedah isi oto | — De kebon heeft de auto gevuld. |

Oto soedah diisi oleh kebon — De auto is gevuld (geworden) door den kebon.
In deze zinnen mag “oleh” ook weggelaten worden.

Leesoefening:

1. *Sopir, djangan minoem rokok* — Chauffeur, je mag in de garage
Chauf. Verboden roken
dikamar oto niet roken
in garage
2. *Periksa sadje: masih* — Kijk eens, is er nog benzine,
onderzoeken maar nog
ada benzin, minjak dan air? Olie en water
3. *Kalau koerang, nanti banjak* — Als er te weinig is, hebben we
als te weinig straks veel
soesah ditengah djalan. straks onderweg veel soesah.
moeite onderweg
4. *Soedah diisi oleh kebon,* — De tuinman heeft al gevuld meneer.
reeds gevuld door tuinman
toean.
heer
toean beloem kasi wang — U hebt nog geen geld gegeven om
heer nog niet geven geld een nieuwe band te kopen,
boeat beli ban baroe.
voor kopen band nieuw
5. *Kemarin sopir loepa* — Gisteren heb ik vergeten geld aan
gisteren chauffeur vergeten
minta wang sama toean. — U te vragen. De andere achter-
vragen geld aan heer band is nog niet gebracht,
Ban belakang jang lain
band achter die andere
beloem dibawa.
nog niet gebracht
6. *Nanti kalau poelang* — Straks bij het naar huis gaan
straks wanneer naar huis gaan
ban itoe mesti diambil moet die band gehaald worden
band die moeten gehaald worden
dari toekang. bij den (banden) reparateur,
van vakman
7. *Pakai sepeda-toean sadja* — Gebruik mijn fiets maar; doch
gebruiken fiets heer maar
tetapi ati-ati, ja djangan voorzichtig, hoor! Val niet.
maar voorzichtig ja! Verboden
djatoeh!
Vallen

Veteranen tegen wil en dank

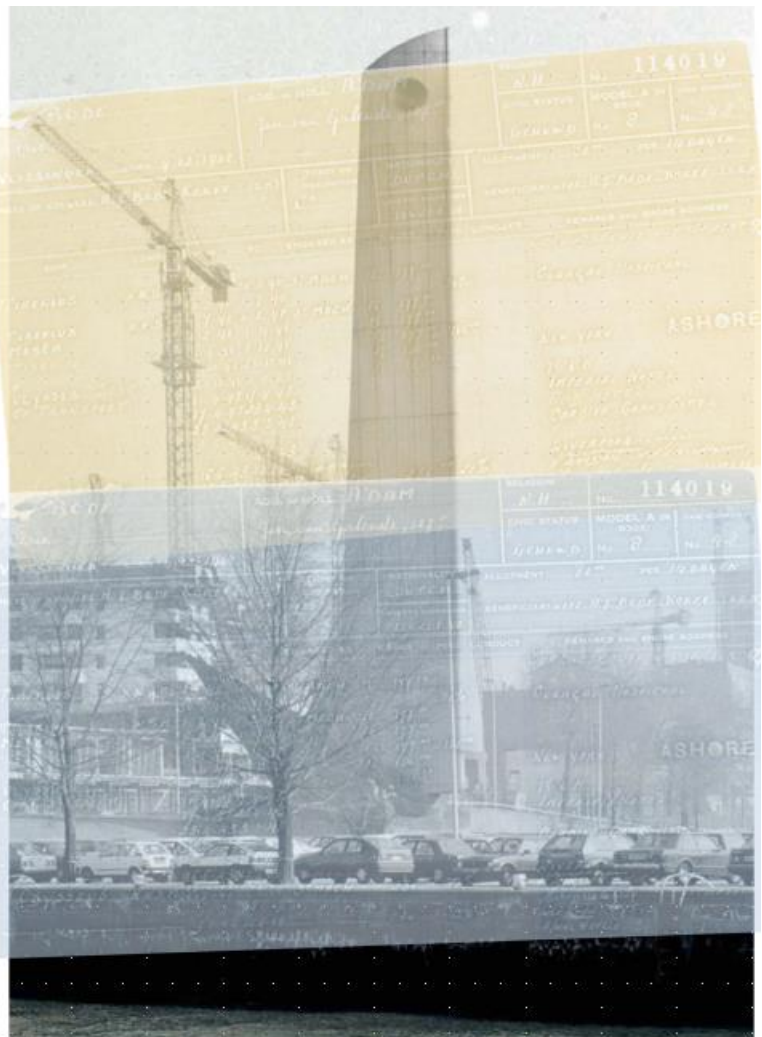
Een zee aan nieuwe kennis

De Nederlandse koopvaardijvloot was de grootste bijdrage aan de geallieerde overwinning

Er is bij het grote publiek maar heel weinig bekend over de inzet van het koopvaardijpersoneel tijdens de Tweede Wereldoorlog: veteranen tegen wil en dank. Als het aan kapitein-luitenant ter zee b.d. Jos Rozenburg ligt, komt daar vanaf 4 mei verandering in.

Tekst Els Mannaerts. Fotografie De Beeldredactie, NIMH.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd al het koopvaardijpersoneel tot militair gemaakt: elke zeeman was daardoor vaarplichtig. Onder de bijna twintigduizend opvarenden op koopvaardij schepen vielen meer dan vierduizend slachtoffers, en maar liefst 875 van hen verdienden een onderscheiding. Net als heel veel anderen had Rozenburg zich nooit gerealiseerd welke belangrijke en ondankbare rol het koopvaardijpersoneel had gespeeld tijdens WO II. Nederland had een van de grootste koopvaardijvloeden ter wereld en de schepen hebben een cruciale rol gespeeld in brandstof-, materieel-, wapen- en troepentransport. Het was de grootste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde eindoverwinning. Pas tijdens een uitzending naar Curaçao werd Rozenburgs belangstelling gewekt. 'In mijn praktijkjaar van de Hogere Zeevaartschool zat ik op de wilde vaart. Dat is speciaal volk, en ik was nogal beschermd opgevoed, dus ik heb daar hard moeten zwemmen om boven water te blijven. Ik rondde mijn opleiding af in de jaren tachtig, de arbeidsmarkt was slecht en ik werd opgeroepen voor de dienstplicht. De vaartijd zou meetellen voor mijn volgende rang, dus ik dacht: vooruit dan maar. Maar na een paar maanden bleek de marine veel beter bij me te passen dan de wilde vaart, en zo ben ik bij Defensie begonnen als aspirant-reserveofficier.'



Het Nationaal Koopvaardijmonument De Boeg op de hoek van de Boompjes met de Leuvehaven. 1987

Antillen

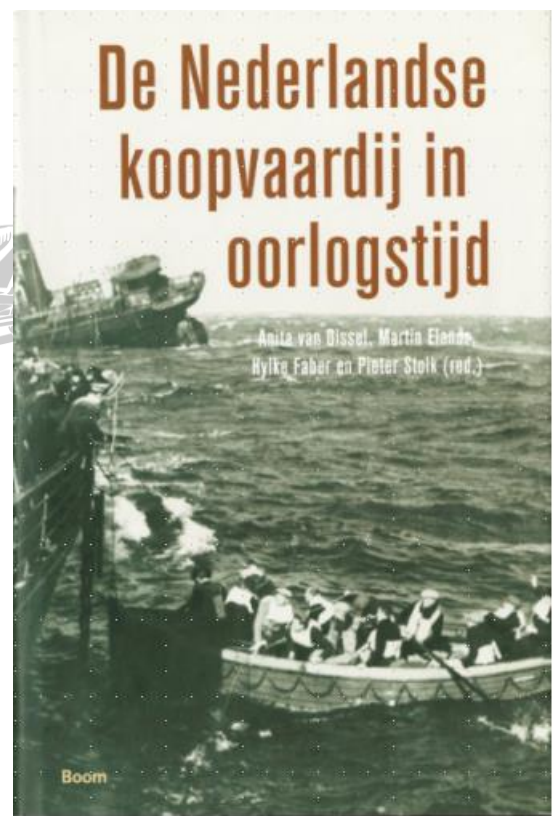
Even de korte versie: Rozenburg werd beroeps, leerde ook vliegen en bewoog zich afwisselend tussen de wolken en op de golven. Tijdens een uitzending naar Curaçao werd hij aangesteld als



consul voor de Oorlogsgravenstichting op de Antillen. 'In al mijn onwetendheid zei ik: huh? Er is hier toch helemaal nooit gevochten? Fout. De meer dan honderd slachtoffers bleken meren-deels koopvaardijders, Antilliaanse zeelieden, die in Nederlandse dienst waren omgekomen toen hun schip getorpedeerd of gebombardeerd werd.' Rozenburgs interesse was gewekt en hij stortte zich op onderzoek naar dit onbekende stuk oorlogsverleden. 'Met de Antilliaanse database ben ik hink-stap-sprong gaan onderzoeken, toen nog zonder duidelijk doel. Mijn verzameling namen van opvarenden en slachtoffers werd allengs groter, ik kreeg steeds meer contacten, raakte bekend in het wereldje en kon steeds vaker mensen helpen bij het opsporen van hun voorouders.' Vanwege zijn bekendheid in 'het wereldje' werd Rozenburg benaderd door de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945. De

De stichting houdt de herinnering aan dit onbekende deel van de krijgsmacht in leven

stichting was op zoek naar nieuwe bestuursleden en de vraag was of hij interesse had. Tijdens het gesprek moesten de zittende bestuursleden – 'met enig schaamrood op de kaken' – bekennen dat ze geen idee hadden over hoeveel mensen het ging en hoeveel slachtoffers er waren gevallen. 'Ik vertelde dat ik inmiddels beschikte over een database met bijna achtduizend namen. We vonden elkaar als twee passende puzzelstukjes.'



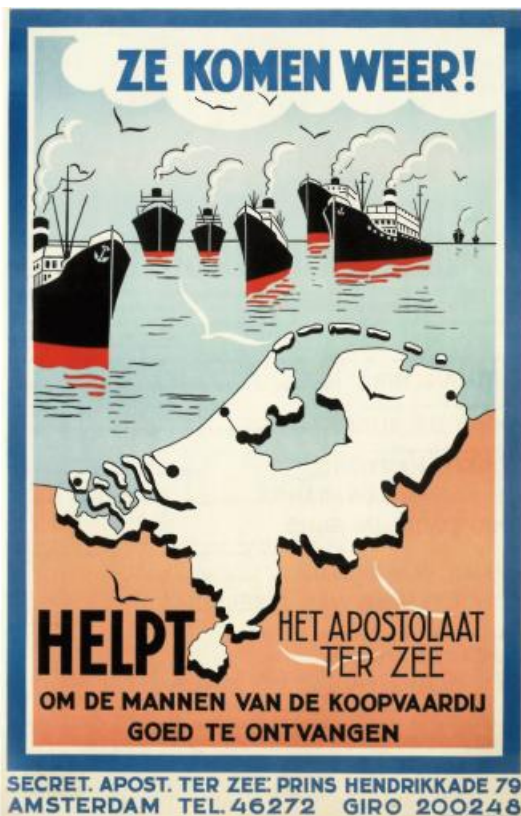
Leestip!

Meer weten over de belangrijke rol van de koopvaardij bij het transport van troepen en materieel voor de geallieerde oorlogvoering? In dit boek lees je de ervaringen van de zeelui zelf. Aan de hand van hun persoonlijke verslagen en herinneringen is een indrukwekkend boek geschreven.

Goudmijn

Zijn verbintenis aan de stichting viel samen met het moment dat het archief van de Londense collectie koopvaardij helemaal openbaar werd. 'In WO II werd de administratie van de koopvaardij bijgehouden in Londen, waar het Ministerie van Verkeer & Waterstaat destijds gehuisvest was. Dit Londense archief is jarenlang onder beperkingen bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) bewaard, maar in die tijd werden de beperkingen opgeheven. Alle zeventienduizend kaarten werden in één klap openbaar.' Een goudmijn voor Rozenburg, die zichzelf anderhalf jaar de tijd gaf om door deze database heen te spitten en een eigen kennisbank op te bouwen. Er waren ook obstakels: veel rederijen hadden een hoofdkantoor in het toenmalige Batavia. Bij de val van Nederlands-Indië werden alle archieven verwoest door de Japanners. 'En een grote rederij als Shell regelde haar personeels-administratie zelf, die archieven zijn nooit openbaar gemaakt. Soms worden er

nog wel schatten gevonden op zolders: dan krijgen we opeens een monsterboekje in handen van iemand die dus niet in de database zat. De huidige databank zal dus nooit compleet zijn.'



Onbegrepen

Met behulp van de kennisbank wil de stichting zich ontwikkelen tot hét kenniscentrum in Nederland van alle koopvaardijzeelieden en -schepen die zijn ingezet tijdens de Tweede Wereldoorlog. 'Die kennis willen we zonder beperkingen delen met iedereen die belanghebbende is, of gewoon geïnteresseerd', zegt Rozenburg. 'Zo houdt de stichting ook haar bestaansrecht. Er zijn geen overlevenden meer onder de veteranen van de koopvaardij. Maar de stichting kan de herinnering aan dit onbekende en vaak ook onbegrepen deel van de krijgsmacht levend houden.'

Onbegrepen? 'Ja zeker. Die zeelieden waren jaren weg en kwamen dan betrekkelijk weldoorvoed terug in een land dat net een hongervinter had beleefd. 'Wij hebben geleden, jullie hebben gefeest', was het algemene gevoel. Maar niets is minder waar. Meer dan twintig procent van het koopvaardijpersoneel is gesneuveld. En ze hadden er niet zelf voor gekozen om in een oorlog verzeild te raken, he? Dan ben je jaren weggeweest, tegen wil en dank onderdeel geweest van de krijgsmacht en dan word je niet begrepen.'

Dan praat je er maar niet meer over. En zo is het lot van het koopvaardijpersoneel dus lang onbekend gebleven.'

Lancering

Dankzij de kennisbank kan de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 de verhalen van de zeelieden aan de vergetelheid ontrukken. De lancering van de nieuwe website, waarin de databank volledig is opgenomen, vindt plaats op 4 mei. 'Dan vindt de jaarlijkse herdenking plaats bij het Nationaal Koopvaardijmonument – De Boeg – in Rotterdam. Burgemeester Aboutaleb spreekt daar. 'We hopen de databank en de website dan met enig ceremonieel te kunnen lanceren. Het zou fijn zijn als een grotere bekendheid er ook toe leidt dat mensen zelf ook nieuwe informatie komen brengen, zoals zo'n monsterboekje dat op zolder werd gevonden.'

Inmiddels is de Stichting ook bezig met de ontwikkeling van een bezoekersforum, waar mensen hun vragen kunnen achterlaten. Die mensen probeer ik persoonlijk te helpen.' Dus geen zwart gat voor Rozenburg, na de lancering. 'Nee hoor, ik ben onder meer sluiswachter hier in Leidschendam, drie dagen per week in de zomer. Dat zag ik vroeger al: die grijze mannen met lange baarden, dat vond ik prachtig. Die baard heb ik niet, maar ik ben grijs genoeg.'



Over Jos Rozenburg

Jos Rozenburg (62) is opgeleid tot stuurman grote handelsvaart op de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam. Via de militaire dienstplicht kwam hij bij de Koninklijke Marine terecht, waar hij diende van 1983 tot 2018. Hij werd ingezet in de Eerste Golfoorlog, Bosnië (tweemaal) en Syrië. Na 35 jaar zwaaide hij af in de functie Commandant Marinebasis Den Helder. Hij is inmiddels kapitein-luitenant ter zee b.d. en heeft afwisselend gevaren en gevlogen (Lockheed Orions en NATO AWACS radarvliegtuigen). Na zijn operationele carrière is hij defensieattaché geweest in Finland, Estland, Letland en Litouwen. Jos is sinds 2021 betrokken bij de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 als archivaris. Hij is getrouwd en heeft twee dochters.

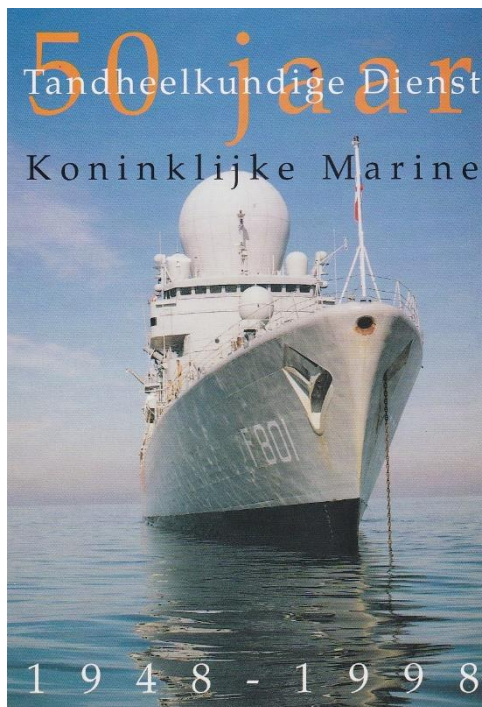
Afbeeldingen affiches zijn uit het boek 'De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd'.



Bron: Checkpoint 3



2023



Tandheelkundige Dienst Mariniersbrigade

Als men de indienstneming van de eerste OVW'er tandtechnicus mag beschouwen als de oprichting van de tandheelkundige dienst bij de mariniersbrigade, dan heeft deze plaats gehad op 12 december 1944, toen de eerste OVW'er tandtechnicus naar Schotland vertrok, waar de Nederlandse mariniers waren ondergebracht in een kamp van de U.S. Navy, welk kamp was gelegen in Rossneath bij Glasgow. In januari 1945 arriveerde daar een tandarts, die met de technicus bij een transport werd ingedeeld, dat eind januari naar Amerika vertrok, in New-York arriveerde en van daar per trein naar Camp-Le-Jeune, North Carolina reisde.

Camp-Le-Jeune was een groot kamp van de Amerikaanse mariniers, waarvan een gedeelte werd afgestaan voor huisvesting van de mariniers, die deel zouden uitmaken van de Nederlandse mariniersbrigade, welke toen nog niet de beschikking had over een tandheelkundige installatie of over

de uitrusting voor een tandtechnisch laboratorium. Patiënten voor een tandheelkundige behandeling en zij die in aanmerking kwamen voor een prothese, werden verwezen naar een Camp-Dispensary, waarin o.a. een dertigtal tandheelkundige behandelkamers en een zeer goed uitgerust tandtechnisch laboratorium met personeel van de U.S. Navy was ondergebracht. Enige

weken later werd de tandtechnicus i.v.m. het ontbreken van een tandheeskundige en tandtechnische uitrusting bij de mariniersbrigade te werk gesteld bij het voornoemde laboratorium en werd de tandarts terug geplaatst naar Holland om zijn studie te beëindigen, toen gebleken was dat hij bij opkomst zijn studie nog niet had voltooid. Na een tewerkstelling van drie maanden vond de commandant van de brigade het wenselijk, dat ook een tandtechnicus een mariniers opleiding zou volgen, die drie maanden duurde. In die tijd arriveerde vanuit Holland een drietal tandartsen. Met een beschikbaar gestelde veldinstallatie werd in een kleine ruimte begonnen met de behandeling van de eerste patiënten. Korte tijd later werd een gedeelte van de bemanning overgeplaatst naar een ander kamp. Ook hier moest door de tandheeskundige dienst danig worden geïmproviseerd met de beschikbare hulpmiddelen, want nog steeds was geen normale installatie aanwezig en van het bedrijven van tandtechniek kon nog geen sprake zijn. Het verblijf in dit kamp was maar van korte duur, want na een paar maanden werden de Nederlandse mariniers overgeplaatst naar Camp Davis waarheen inmiddels het gedeelte was overgebracht, dat voorheen in Camp-Le-Jeune was geplaatst. Ook in Camp Davis had de ziekenboeg maar een kleine ruimte beschikbaar voor de tandarts en ook hier moest weer worden gewerkt met een veldinstallatie. De tandheeskundige dienst van de U.S. Navy liet de commandant weten, dat in verband met de terugkeer van een groot aantal Amerikaanse mariniers uit de Pacific (de oorlog was inmiddels beëindigd) het niet meer mogelijk was dat prothesen voor Nederlandse mariniers op het Amerikaanse laboratorium werden vervaardigd en dat hiervoor een oplossing diende te worden gevonden. Mede door het aanstaande vertrek van de brigade uit de U.S. naar Indonesië werd het noodzakelijk geacht dat een ieder, waarbij een totale extractie had plaats gehad, voorzien zou zijn van een prothese. Een burger laboratorium in Wilmington was bereid de benodigde prothesen te vervaardigen, indien één of meer tandtechnici beschikbaar konden worden gesteld, aan welke voorwaarde kon worden voldaan.

De planning voor de eigenlijke opbouw en voor de aanschaf van de apparatuur en materialen voor de tandheeskundige dienst, zoals deze in het voormalig Nederlands-Indië zou functioneren, werd op papier gezet en het hoofd tandheeskundige dienst belast met de aankoop. De reis kreeg niet haar oorspronkelijke bestemming. In verband met de politieke situatie was het alleen de 'Noordam' met aan boord het eerste echelon, dat in de haven van Batavia werd toegelaten. De 'Bloemfontein' met het tweede echelon, waarbij ook het personeel van de tandheeskundige dienst, kreeg deze toestemming niet en liep de haven van Singapore binnen. Daar werd gedebatteerd voor een kort



oponhoud, waarna men doorreisde naar een rubberplantage in Ladang-Dedes (Malakka) waar dit deel van de brigade werd ondergebracht in tenten, koekhuisjes etc. in afwachting van de toestemming om ook naar Java te mogen vertrekken.

Deze toestemming liet even op zich wachten, in welke tijd het personeel toch van tandheeskundige hulp werd voorzien, al was dit op een zeer primitieve wijze in verband met

het ontbreken van elektriciteit en stromend water. Een ieder was dan ook opgelucht toen bekend werd gemaakt, dat met de voorbereidingen voor het vertrek naar Indonesië moest worden begonnen. In een eindeloze karavaan van allerlei voertuigen met materialen ging het richting Singapore, waar op de rede begonnen werd met de inscheping aan boord van de 'Nieuw-

Amsterdam' met bestemming Soerabaja. Bij aankomst aldaar werd de medische compagnie, waarbij ook de tandheelkundige dienst behoorde, ondergebracht in een groot hospitaal, later genoemd het Marine Hospitaal, dat voordien gebruikt was door de Japanners en daarna door de Engelsen. De tandheelkundige dienst kreeg een mooie ruimte aangeboden t.w. vier spreekkamers, een grote ruimte voor het laboratorium en flinke magazijnruimte. Vele materialen waaronder ook tandheelkundige, waren door de vorige gebruikers van het hospitaal achtergelaten. Mede hierdoor en met de uit Amerika meegebrachte materialen, die eerst ontscheept en uitgepakt moesten worden, werd de tandheelkundige afdeling zo spoedig mogelijk in gereedheid gebracht, wat nodig was, want door de beknopte wijze waarop voor de aankomst in Indonesië tandheelkundige hulp kon worden toegepast, was het noodzakelijk, dat op korte termijn werd begonnen met de geplande tandheelkundige behandeling en het maken van prothesen. Buiten twee mariniers, die een korte opleiding tot tandartsassistent hadden gevolgd, werden twee burgerassistenten aangenomen waardoor iedere tandarts een assistent(e) ter beschikking had, terwijl de bezetting van het laboratorium uit vijf tandtechnici bestond. Tevens werd een marinier belast met de werkzaamheden in het tandheelkundig magazijn. Het geheel stond onder supervisie van de kapitein der mariniers tandarts Pronk. Na korte tijd werden ook voorzieningen getroffen voor tandheelkundige hulp aan mariniers, die op diverse posten in de omgeving van Soerabaja waren ondergebracht. Hiervoor werd een tandartswagen gebouwd, ontworpen door tandarts Pronk en uitgevoerd door de genie in samenwerking met het motortransport. Deze wagen heeft niet alleen in Indonesië vele goede diensten bewezen, maar later ook in Holland hebben vele mariniers in Rotterdam de tandartsstoel in deze wagen beklommen. Naast de tandartswagen werd ook gebruik gemaakt van tenten, die deel uitmaakten van het veldhospitaal, waarin een tandarts en een tandtechnicus hun taak verrichtten, vooral tijdens de beide politionele acties.



Nadat de OVW'ers naar Holland waren vertrokken om daar te worden gedemobiliseerd, werd hun taak overgenomen door kortverbanders en de eerste dienstplichtigen. In 1949 toen de

mariniersbrigade werd opgeheven, werd de tandheelkundige dienst overgeheveld naar de dienst van de 'vloot', waardoor een einde kwam aan een dienst die een kort maar zeer zinvol bestaan heeft gehad.~

HELDEN VAN WELEER

Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) laatste deel

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



Afbeelding: Wikipedia

Kruiser: 1953-1972. Nam deel aan vele nationale en internationale (NAVO-) oefeningen als vlaggenschip van Nederlandse smaldelen en werd gebruikt voor de opleiding van personeel. In 1972 uit dienst gesteld en in 1973 verkocht aan Peru als *Almirante Grau*.

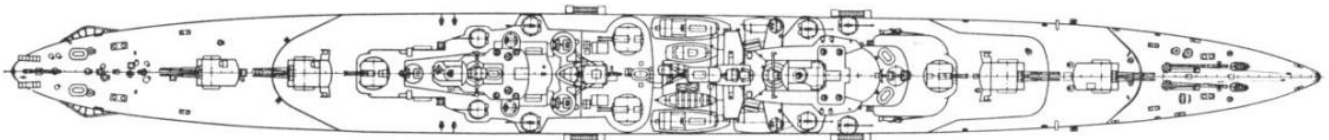
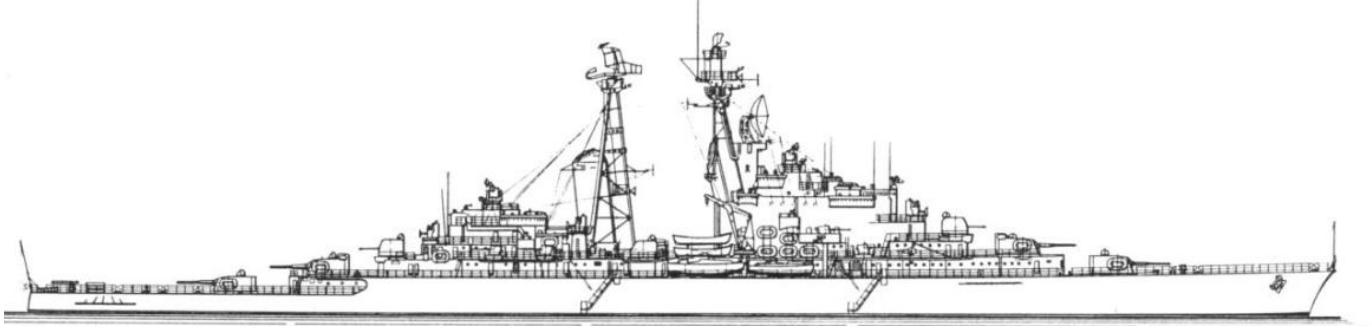
In 1939 werd te Schiedam de kiel gelegd van een kruiser, die aanvankelijk "De Zeven Provinciën" werd genoemd. Na de Duitse bezetting in mei 1940 werd de bouw langzaam voortgezet, doch later, op last van de bezetter, gestaakt.

Hr.Ms. De Ruyter



In 1944 werd het casco te water gelaten met de bedoeling het te gebruiken als versperring van de Nieuwe Waterweg; dit plan werd echter niet uitgevoerd.

Na de bevrijding van Nederland werden er door de marinestaf nieuwe eisen opgesteld waar het schip aan diende te voldoen. In 1946 werd opdracht gegeven de kruiser volgens de gewijzigde plannen af te bouwen; het werd daarbij op 22 augustus 1950 herdoopt in "De Ruyter". Op die dag liet namelijk H.M. Koningin Juliana in Rotterdam de kruiser "De Zeven Provinciën" te water, welk schip in haar aanbouwfase, tot die datum "De Ruyter" heette.



PRINCIPAL CHARACTERISTICS H. N. Ms CRUISERS "DE RUYTER"/"DE ZEVEN PROVINCIEËN"

Built by Dock- and Shipbuilding Co. Wilton-Fijenoord Ltd. and The Rotterdam Dockyard Co. Ltd. (Machinery built by Werkspoor Ltd. and "De Schelde" Ltd.)
Commissioned in 1953.

Length over all	614' 6"	Standard Displacement	9,725 tons	Displacement full load	11,930 tons
Length between p.p.	590' 6"	Corresponding mean moulded draught . .	18' 6"	Corresponding mean moulded draught . .	22'
Breadth extreme	56' 7"	Maximum S.H.P. 85,000, maximum speed . .	32 kts.	Complement	973

Armament: 8 × 6 inch (dual purpose), 8 × 57 mm. (dual purpose), 8 × 40 mm.

(De Zeven Provinciën has straight bow).

Op 18 November 1953 werd de "De Ruyter" in dienst gesteld in tegenwoordigheid van H.M. Koningin Juliana.

Hoofdbewapening: Dubbeltorens met 8 kanons van 6". 8 x 57mm snelvuurkanons eveneens in dubbelopstelling; 8 x 40 cm mitrailleurs in enkelopstelling; 2 dieptebomrails.

Voortstuwing: 2 De Schelde/Parsons turbines 85000 pk max. snelheid 32 knoop.

Bemanning: 926.

In het najaar 1955 maakte het schip een reis naar de Nederlandse Antillen waar H.M. Koningin Juliana en ZKH Prins Bernhard aan boord van de kruiser eilanden en plaatsen in de West bezochten. Tot de laatste uitdienststelling op 13 Oktober 1972 is het schip ingedeeld geweest in zowel smaldeel 5 als smaldeel 1 en heeft ondermeer als vlaggenschip gediend van deze smaldelen en sinds 1 januari 1971 van het eskader.

Vervolgens is het schip op 7 Maart 1973 voor 22½ miljoen gulden verkocht aan de regering van Peru, waar het op 23 Mei 1973 als "Almirante Grau" in dienst werd gesteld.

Het heeft de elektriciteitsvoorziening van een klein dorp als laatste taak gehad.

Hr.Ms. De Ruyter



Geleide wapenfregat: 1976-2001. Nam deel aan vele nationale en internationale (NAVO-) oefeningen en meermalen vlaggenschip van eskaders als STANAVFORMED. In 2001 uit dienst gesteld.

In de zestiger jaren van de vorige eeuw werd besloten de beide kruisers Hr. Ms. "De Ruyter" en "Zeven Provinciën" in de voorliggende periode te vervangen.

In 1968 was het ontwerp gereed en op 22 december 1971 werd bij de Koninklijke maatschappij "De Schelde B.V." de kiel gelegd voor het tweede geleide wapenfregat.

Het behaagde H.M. de Koningin dit schip de naam "De Ruyter" toe te kennen. De tewaterlating vond plaats op 9 maart 1974 en het schip werd op 3 juni 1976 in aanwezigheid van H.M. de Koningin in dienst gesteld.

Zij vormde de kern van een Nederlandse escortegroep waarvan zij het vlaggenschip was en de commandovoering en de luchtverdediging verzorgde. Voorafgaand hieraan werd als gevolg van de indienststelling van deze "De Ruyter" de gehele organisatiestructuur van de Koninklijke marine zeer ingrijpend gewijzigd en aangepast,

Het schip was uitgerust met een 3-dimensionale radar (bijnaam: Kojak) en is bewapend met: 1 kanon 12 cm dubbelloops Bofors ¹⁾, Tartar geleid wapensysteem, 8 Harpoon Surface to Surface Missiles (SSM), Sea Sparrow raketsysteem, en een Lynx helikopter die als torpedowapendragers fungeert.

De voortstuwing wordt verzorgd door 2 hoofdvaartgasturbines van 40.000 pk en 2 kruisvaart-turbines van 8000 pk. Maximale vaart rond de 30 knopen.



Hr. Ms. "De Ruyter" op volle zee



en in een Noorse fjord.

1) LTZ 2 OC F.C. de Ruyter de Wildt, 12e generatie nazaat, behaalde aan boord van dit schip zijn kwalificatie als luchtverdedigingsofficier.



Zr.Ms. De Ruyter

Luchtverdedigings- en Commandofregat (LCF): doop april 2000, waarna in dienst gesteld als Hr.Ms. de Ruyter, sinds april 2013 Zr.MS. de Ruyter. Voert naast de vele nationale en internationale oefeningen in diverse verbanden voornamelijk missies uit in het kader van crises en antipiraterij.

Op 22 april 2004 werd het schip formeel in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Bij die gelegenheid bood de voorzitter van de Stichting, SbN S.W. van Idsinga, een verkleinde kopie van het bekende standbeeld van de Ruyter in bruikleen aan de commandant, KtZ P.F. de Boer aan.



De overhandiging van het standbeeld.

- * Het schip meet 6500 ton, LxBxD=145x19x5 m.
- * Voortstuwing vgl. het CoDaG principe, d.w.z. 2 gasturbines (18500 kW) en 2 diesels (5000kW)
- Kruis- en max. Vaart: 19/29 knopen.
- * Bemanning: 224.
- * Bewapening: 40 ESSM of 48 SM2 antilucht; Harpoon SSM's; Torpedo tegen Ozbt. 127 Oto-Breda Kanon; 2 Goalkeeper snelvuurkanons; 2 helicopters.

Eroerol Zr.(Hr.)Ms. "De Ruyter"

De Eroerol van de schepen die in de marine de naam van onze grootste admiraal droegen, zou als volgt kunnen worden vastgesteld:

1. Doggersbank 1781
2. Lombok 1887

3. Boni 1905
4. Bali 1906
5. Kangean 1942
6. Gasparstraten 1942
7. Straat Badung 1942
8. Slag in de Javazee 1942

V OOR MEEDERE VERHALEN EN BIJZONDERHEDEN OVER MICHIEL ADRIAANSZON DE RUYTER WORDT VERWEZEN NAAR DE WEBSITE OVER ONZE GROOTSTE ZEEHELD VAN WELEER:

<http://www.deruyter.org>

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

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

Ik vertelde de vorige keer al over het meevliegen met de Neptunes en de Breguet Atlantics vanaf het Marine Vliegkamp. Mooie uitjes voor de tandarts.

Trouwens, ik heb ook eens een keer meegevlogen vanaf Valkenburg in een Alouette III van de Luchtmacht. Dat ging zo.

Een oude schoolvriend van mij was helikoptervlieger bij de KLu. Nu was het zo dat het heel moeilijk was in die jaren (nu nog trouwens) om vriendjes en familieleden te laten meevliegen in militaire vliegtuigen en het is hem naar mijn weten maar één keer gelukt een van zijn eigen zoons mee aan boord te nemen. Maar ik was wel een oud vriendje, maar tevens militair. Dus hij kon mij zo maar eens meenemen als dat zo uitkwam.

We hadden afgesproken dat hij mij op Valkenburg zou oppikken op een mooie morgen om 10 uur. Ik had mij reeds gehuld in mijn mooie oranje marine vliegoverall en ruim tevoren geïnstalleerd in de verkeerstoren om Ferdinand te zien aankomen vliegen.

Nou, dat gaf de nodige hilariteit. De tandarts gaat godvergеме met de Luchtmacht vliegen en wordt hier opgehaald. Je zag ze denken: hoe kunnen we dat eens mooi in de soep laten lopen, altijd leuk, tandartsje plagen en meteen de KLu even een poets bakken. Maar tot mijn vreugde konden ze niets bedenken om mijn vlucht te frustreren en de Alouette landde keurig op tijd op de grote H naast de verkeerstoren.

Wel vonden ze het nodig om mij in de "Follow me" (dat is een VW-busje met die woorden achterop om vliegtuigen ergens naartoe te laten volgen) naar de heli te brengen, ze hadden bedacht dat ik niet lopend van de toren naar de Alouette mocht gaan. Dat moest toch een beetje plechtig gebeuren vonden ze. Dus met een gigantische omweg kwam ik uiteindelijk 50 meter naast de verkeerstoren bij de heli. Eenmaal in de lucht kwamen er nog wel wat geestige adviezen over de radio binnen, zo van "U hoeft niet voorzichtig te zijn met onze tandenpeut hoor, hij ken het wel hebben" en dat soort humor.

Wij maakten een mooi tochtje, onder andere over het circuit van Zandvoort, tijdje stil gehangen precies boven de Tarzanbocht, eigenlijk vond ik het doodeng. Dat stil hangen in de lucht dan. Daarna via het Westland en Den Haag en het oude vliegveld Ypenburg weer terug naar Valkenburg. Er werd nog lang over gesproken op het Vliegkamp. "Onze" tandarts in een Alouette III. Stel je voor.....



Op de foto zien wij mijn oude schoolvriend geknield naast zijn heli met een paar MLDvliegers, die destijds hun helikopteropleiding bij de Luchtmacht kregen.

Tom Kruys.

Gorinchem (Gorcum) als Marine stad ?. laatste deel

Afscheid van een Jaarklasse

Jaarlijks terugkerende gebeurtenissen waren de inspectie door de marine commandant van Middelburg of Den Helder - een vlagofficier in de rang van viceadmiraal of schout-bij-nacht - en het afscheid van de oudste afdeling van de opleiding, voordat deze naar de vloot vertrok.

De afscheidsavond vond steeds in de Oude Doelen plaats. Van één dezer avonden, gehouden op 21 maart 1924, volgt hier een verslag uit de Nieuwe Gorcumsche Courant van 26 maart:

Wat zijn deze jongens geoefend. In de eerste plaatst - en de demonstratie daarvan is immer het glanspunt van den avond - in het handteren van het geweer. Spelenderwijs verrichtte een colonne de zwaarste oefeningen op maat en onder begeleiding van pijper en trom met dit wapen, hetwelk de meeste burgers slechts aarzelend durven opheffen en vragend "het is toch niet geladen?"

Vrijdagavond waren de geweren geladen, zij het dan ook niet met scherp, en twee salvo's beiden met grote zuiverheid, verhoogde het indrukwekkende der demonstraties”



Afscheid van een verzamelklasse, welke in mei 1925 de opleiding te Gorcum voltooid had.

Er werd ook (Zweedse) gymnastiek gedemonstreerd

, Aan het koorddansen, door het strijkje met zachte walsmuziek begeleid, namen ditmaal twee personen deel, welke zich

zozeer op het koord thuisgevoelden, dat het aansteken eener sigaret, het aantrekken van handschoenen en jassen hun gedurende het balanceeren gelukte.

Flipje van vroegere avonden wel bekend, verzorgde hierbij het komische gedeelte, uitgevoerd door 28 jongens, verwekte de slotstand veel applaus, hetgeen ook ten opzichte van de overige nummers gezegd kan worden. De Artisten-Revue, een thema dat wij reeds meermalen behandeld zagen, telkens wat meer verzorgd, riep de hilariteit wakker en blonk uit door mooie costumes. Kort na elfen eindigde deze welgeslaagde avond”.



De Matrozenopleiding vertrekt

In de krant van 4 juli 1924 stond: “het volk”(een krant uit die dagen) verneemt dat de opleiding voor matroos te Gorcum zal worden verplaatst naar Hellevoetsluis en dat het voormalige pantserdekschip “Noord Brabant” dat ingericht was voor justitie weer door de marine zal worden overgenomen

Dat de vestiging van de opleiding te Gorcum niet voldeed was langzamerhand al doorgedrongen, zodat het voor de hand lag dat naar een andere opleidingsmogelijkheid werd uitgezien. “ Na enig wikken en wegen besloot de Tweede Kamer de opleiding echter niet naar Hellevoetsluis maar naar Vlissingen over te brengen. Deze maatregel werd op 27 juli 1926 eveneens door de Eerste Kamer aangenomen. In totaal werden in Gorcum, in ruim 5 jaar tijd, meer dan 1000 jongens voor de opleiding tot matroos aangenomen. Zoveel werden er niet aan de vloot afgeleverd.

De eerste 2½ jaar bedroeg het aantal dat naar de vloot ging 360. Over de latere jaren heb ik geen exacte cijfers. Het officiële afscheid van de opleiding te Gorcum vond op 1 oktober 1926 plaats, waarbij ondermeer een parade op de Grote Markt werd gehouden.

De definitieve overplaatsing naar Vlissingen werd op 7 oktober 1926 een feit.

's Morgens vond er naast de schepen op de wal eerst nog een kleine plechtigheid plaats. Terwijl de bemanning in hoefijzer vorm stond opgesteld, spelde commandant Gregory de orde van Oranje-Nassau op de borst van opperschipper Schimmel. Daarna werd door het muziekkorps van de marine ‚Wien Neêrlands Bloed‘ gespeeld.

Na afloop hiervan marcheerde men met muziek voorop door de straten van Gorcum naar het station, waar men om half tien de trein naar Vlissingen nam. De beide schepen gingen daar niet heen. De ‚Schorpioen‘ werd naar Den Helder gesleept; de ‚Nautilus‘ verliet Gorcum pas op 27 december 1926, en ging naar zijn laatste bestemming: de sloop in Nieuw-Lekkerland.



Reünie

Nog eenmaal zijn de jongens van de ‚Schorpioen‘ - d.w.z. een gedeelte van hen - in Gorcum teruggekeerd. Dat was bij hun reünie op 31 augustus 1973.

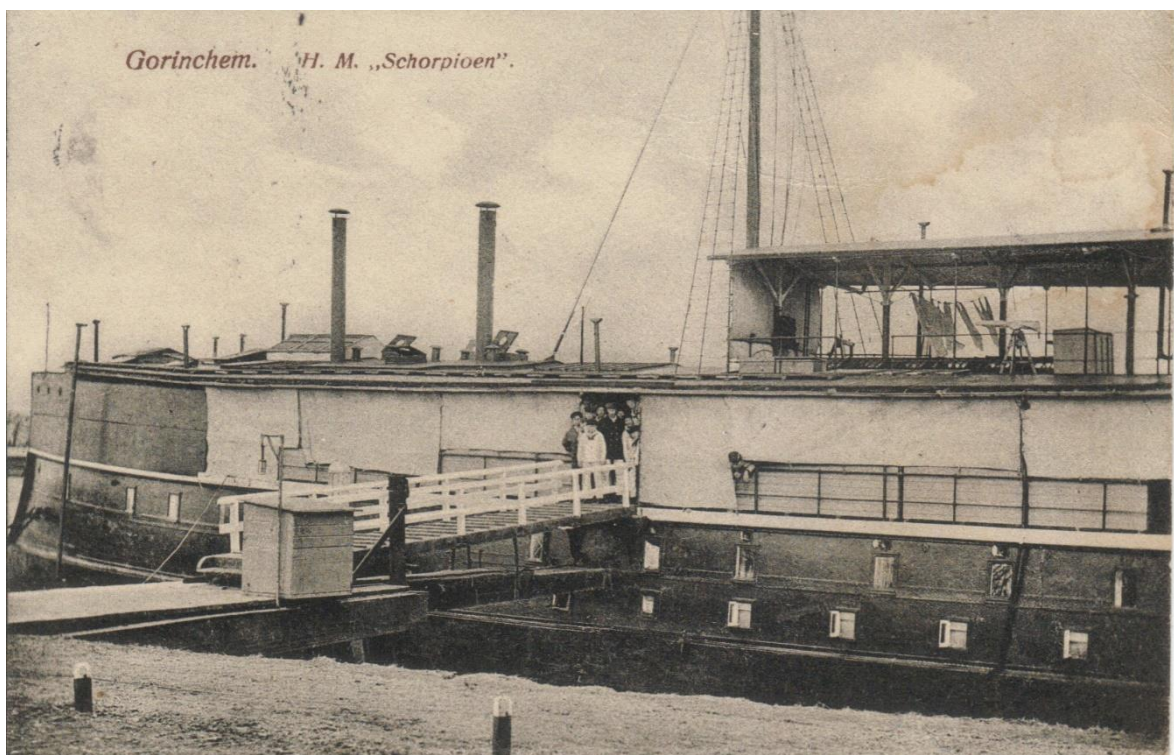
De bijeenkomst werd gehouden in De Nieuwe Doelen, terwijl men ook - hoe zou het anders kunnen? - ‚De Punt‘ bezocht, waar men de gast was van de watersportvereniging.

Vele herinneringen werden opgehaald en het beviel zo goed dat men daarna nog enkele malen bij elkaar kwam. Niet meer in Gorcum, maar respectievelijk in Den Helder (1974) en in Vlissingen (1976).

Op 31 augustus 1973 kwamen een aantal oud-leerlingen van de "Schorpioen" nog eens terug in Gorcum. Hier marcheerden zij- sommigen vergezeld van hun vrouwen- op de "Punt" als in de dagen van weleer....



Reünie te Gorichem...alle herinneringen komen weer te boven....



GORINCHEM, — Merwede met marineschepen.



alle

hens

Augustus 1947



Herinnering

Het moet geweest zijn in 1919.

Op een goede dag liepen door de kale straten van IJmuiden plotseling wijd- gebroekte, langbenige Engelse matrozen.

Ze flaneerden wat rond, lachten tegen de meisjes, dronken een stevige borrel en vochten zo nodig in de rokerige danszaal van „De Cycloop”, waar het pierement voor de passende begeleiding zorgde. Nog vóór de oude sluizen lagen de kleine marinevaartuigen gemeerd en heel de rauwe jeugd uit de „Veertig”, het groezelig slop, had zich reeds het eerste uur hier verzameld en krioelde langs de glooiing van de havendijk' of vergaapte zich aan de branie der jonge officieren. Twee weken lang keerden de „mijnenzwiepers”, zoals we dat in onvervalst IJmuidens noemden, dagelijks van hun taak op de Noordzee terug.



Noch in Velsen, noch in een der eenzame huizen van de Hei, de troosteloze buurt tussen het lommerrijke Velserbeek en de stenenklomp van IJmuiden, noch in het dorp zelf kon men dan een enkel kind bekennen. Niets kon ons afhouden van deze afgezanten uit het land der stoutmoedigste fantasie.

En ze vonden het maar wat leuk, de jonge kerels en deelden aan wie maar delen wilde van hun sigaretten, hun scheepsbescuit en hun pennies. Nu wilde het geval, dat de commandant heel de kleine kring van autoriteiten had uitgenodigd voor een tea aan boord. Ze

waren gekomen in alle deftigheid van hun plaatselijke gewichtigheid. De heren in plechtig zwart, met handschoenen en stok; de dames ijverig dingend naar het aureool van het meest modieuze toilet. De ontvangst was hoffelijk, het ceremonieel groot en een enkel uur konden deze gelukkigen zich wanen in een wereld, die nooit hun toegedeeld zou zijn. De dokter herinnerde zich zijn studententijd, de burgemeester dacht aan Den Haag en de dames droomden terug naar hun eerste bal.

Om zeven uur vertrokken ze weer, bevrijd van iedere zorg, want na de tea was er nog iets pittigers geweest. Een elegante rij, waarvoor de dorpsjeugd toch wat geïmponeerd eerbiedig terugweek. Maar dan opeens vliegt een klein meisje verrukt naar voren. Haar sprietig haar piekt boven het gloeiende gezichtje, één kous zakt af en een eens zo helder gestreken schortje houdt ze krampachtig als een zak voor haar rode jurkje.

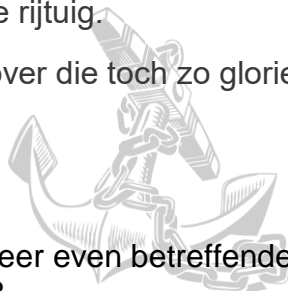
Ze bemerkt geen ontzetting, noch ziet het misprijzend gebaar van de vrouw van de postdirecteur, die in allergrootste statigheid de laatste van de stoet is. Met twee handen wordt het schortje uitgespreid: „Kijk eens!” Brokken scheepsbeschuit, geurend naar sigaretten en pijptabak, stapelen zich in het groezelig katoen, ertussen rinkelen uitdagend wat koperstukken.



„Heb ik gekregen, ze zijn in dé Cycloop en als je „Penny please” zegt, geven ze maar” Juist laveert een Jantje voorbij en, het kind demonstreert verrukt haar kunst. Met een uitgestrekt handje loopt ze achter hem. aan: „Penny please”. Toen vond de Burgemeester het genoeg en tilde zijn dochter met buit en al in het wachtende rijtuig.

Maar Mama wilde later nooit spreken over die toch zo glorieuze ontvangst....

A. P.



Dit was het weer even betreffende Gorinchem, heeft u aanvullingen?

arcon46@kpnmail.nl



Deel uw verhaal en/of uw mening

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

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



De Postbus

De geschiedenis van de houten hektjalk DE JONGE JACOB



Fotobijschrift: Het achterschip van de houten hektjalk **DE JONGE JACOB** in het laadruim van de LASHbak. Op de achtergrond de vitrine met een foto van de Dordtsche Kil met bijbehorende vondsten die na 150 jaar weer boven water zijn gekomen.
Foto: vereniging 'De Binnenvaart'.

Door Jos Hubens

Het is 20 december 2006. Het water in de Dordtsche Kil is spiegelglad, uit het water steken staalkabels, die door kraanschepen worden strakgetrokken. Iedereen kijkt gespannen toe; journalisten, bestuurders en ambtenaren op een nabijgelegen partyschip en wachten af wat er straks uit het donkere, 13 meter diepe water, van de Kil tevoorschijn komt.

Hiervoor is iedereen gekomen: de lichter van het achterschip van een scheepswrak uit de negentiende eeuw. Tijdens baggerwerkzaamheden in de vaargeul van de Dordtsche Kil is men in juni 2006 op een houten wrak gestoten en is het werk door Rijkswaterstaat, onmiddellijk stilgelegd. Dit is gevolg van het "Verdrag van Malta" en de Monumentenwet die daarvan is afgeleid. Deze wet is erop gericht om archeologische resten zoveel mogelijk ter plaatse te bewaren en alleen te kiezen voor een opgraving als het behoud mogelijk is. Hierbij geldt dat de "verstoorder" voor de kosten opdraait. Het wrak moest eerst door duikers en archeologen onderzocht worden. Zij hebben vastgesteld dat het om een houten tjalk gaat, dat het scheepshout van het achterschip nog goed geconserveerd is en het schip ergens tussen 1838 en 1850 gebouwd moet zijn. En dat er zich nog bijzondere vondsten aan boord bevinden. Zelfs de naambordjes van het schip zijn gevonden: D. JONGE/JACOB, staat erop te lezen.

Berging

Omdat het voorschip nagenoeg volledig kapot is, kan het niet in zijn geheel worden gelicht. Besloten wordt dan ook alleen het achterschip te lichten. Daarvoor was het noodzakelijk het wrak onder water door te zagen!

Na de berging wordt het achterschip van DE JONGE JACOB op een klaarliggend ponton, op een bed van zand gezet en daarna aan de zijkanten gestut. De berging is een succes en de hektjalk is na bijna 150 jaar weer boven water. Aansluitend wordt het wrak vervoerd naar het terrein van

Rijkswaterstaat op het Duivelseiland en in een bedding van zand geplaatst. Over het wrak is een loods gebouwd, waar de temperatuur en vochtigheid geregeld worden, om de conditie van het wrak te handhaven, in afwachting van een definitieve bestemming. Ondergetekende heeft zich lang beijverd om DE JONGE JACOB uiteindelijk aan de collectie van vereniging De Binnenvaart toe te voegen.

Fatale dag

Midden in de zomer van het jaar 1857 ging het bij de samenvloeiing van de Dordtsche Kil en het Hollands Diep mis. DE JONGE JACOB, geladen met 70 ton brokken Doornikse kalksteen, op weg van Werkendam via de Dordtsche Kil naar Waspik kwam niet aan op de losplaats.

Rond het middaguur zag schipper Hendrik Ritmeester uit Werkendam hoe zich boven het Hollandsch Diep donkere wolken samenpakten. Om niet in een storm terecht te komen, wilde hij in de monding van de Kil keren. Daarbij ging de zware lading schuiven en sloeg de tjalk om. Hendrik wist zich te redden. Zijn vader Joachem, 80 jaar oud, verdronk; zijn lichaam werd een paar dagen later uit het Hollandsch Diep gevist. Een enkel krantenbericht schonk aandacht aan dit drama.

Expositie

Vijf jaar na de spectaculaire berging zijn het achterschip en de vondsten van DE JONGE JACOB te bewonderen in het laadruim van de LASHbak CGS 6013, die gekoppeld is aan de voormalige duwboot RENE SIEGFRIED. Beide vormen samen het nationaal Binnenvaart-museum in Dordrecht. Liggend in het Wantij bij de voormalige scheepswerf De Biesbosch, waar de RENE SIEGFRIED in 1963 is gebouwd.

De expositie van de vele geborgen voorwerpen uit het wrak maakt ruim 150 jaar oude binnenvaart geschiedenis tastbaar en beleefbaar. De lading kalkstenen uit Doornik vertelt het verhaal van de rivier normalisaties en de handel van schippers. De zinker van de wrakkenboei ten slotte geeft aan dat het wrak in de vaargeul een obstakel vormde en gaf aansluiting met het archiefonderzoek.

Het unieke Binnenvaartmuseum herbergt een stuk geschiedenis waar velen vermoedelijk nog nooit bij stil hebben gestaan. U bent donderdags en zaterdag van harte welkom!

Bron:



Jos Hubens
Ambassadeur vereniging
De Binnenvaart

Scheepsbouw.

S.S. „Adriaan Stoop”.

Rotterdam, 11 Juni 1924.

Heden werd van de werf der
Maatschappij voor Scheeps- en

Werktuigbouw „Fijenoord” te Rotterdam met goed gevolg te water gelaten het stalen



Knipsels.....

schroefstoomschip „Adriaan Stoop”, in aanbouw voor de X. V. Reederij „Oost-Borneo” te Amsterdam, en bestemd voor kolentransport in de Oost-Indische wateren.

Heeft de Oost-Borneo-Maatschappij hare steenkolen in het afgelopen jaar reeds in hoofdzaak met gecharterde schepen vervoerd, door de oprichting van de Reederij „Oost-Borneo” heeft zij gevolg gegeven aan haar voornemen om dit vervoer voortaan zooveel mogelijk door eigen schepen te doen geschieden, en droeg zij aan „Fijenoord” den bouw van haar eerste schip op. Mejuffrouw Anne Marie Langelaan, een kleindochter van den heer Ir. Adriaan Stoop, oprichter der Oost-Borneo- Maatschappij, naar wien het schip is genoemd, verrichtte bij deze tewaterlating de doopceremonie.

Het schip wordt gebouwd onder bijzonder toezicht en volgens de hoogste klasse van Lloyds' Register; het wordt een schip van het „raised quarter deck” type, dat speciaal is ontworpen voor het vervoeren en het snelle laden en lossen van steenkolen. Lengte, breedte en holte zijn respectievelijk 250/-0", 40/-6" en 18'-3", terwijl op een diepgang van 16'-6" het laadvermogen ongeveer 2500 tons bedraagt.

Het schip wordt uitgerust met een triple-expansie machine, een vermogen ontwikkelende van 975 I.P.K., waarmede een dienstvaart van 10 mijl per uur moet worden bereikt. De stoom zal worden geleverd door 2 Schotsche ketels met een verwarmend oppervlak van 1700 vierk. voet per ketel, ingericht voor Howden's geforceerden trek en voor het stoken met zeer gasrijke fijnkolen.

Het zal verder voorzien worden van eene installatie voor draadloze telegraphie.

Bron: Marineblad 1924

=====

Het stoomschip "Mars" strandde bij Huisduinen.

DOOR GER VAN DER BURG

In de vroege ochtend van 12 november 1909 ontmeerde het Duitse stoomschip „Mars” in de Rotterdamse St. Jobsha-ven en stoomde de Nieuwe Waterweg af richting Hoek van Holland. Na het afgeven van de loods stak het vier jaar oude schip de neus in het Noordzeewater. „Stuur noordwest”, beval de Duitse gezagvoerder de roerganger achter het grote stuurwiel, die een paar spaken roer gaf en de stomer op de opgegeven koers bracht.

De 2500 ton grote „Mars”, die haar lading stukgoed uit Lissabon in Rotterdam had gelost, was in ballast op weg naar NewCastle. Het schip, eigendom van Rederij A. Hansen in Flensburg, was in 1905 op de Eiderwerft in Tonningen gebouwd.

Het weer was niet slecht, wel stond er een harde zuidwestelijke wind. Buitengaats hadden de golven witte schuimkoppen en ze sloegen driftig tegen het Duitse vrachtschip. Uit de loodgrijze hemel kwam gestadig een gure regen naar beneden.

„We liggen noordwest voor” zei de kapitein tegen zijn eerste stuurman, die hem kwam aflossen. „Het belooft geen gemakkelijke reis te worden. Ik ga naar m'n kooi. Als je me nodig hebt roep je me maar, goede wacht.” Na een laatste blik op het kompas verliet de gezagvoerder het stuurhuis.

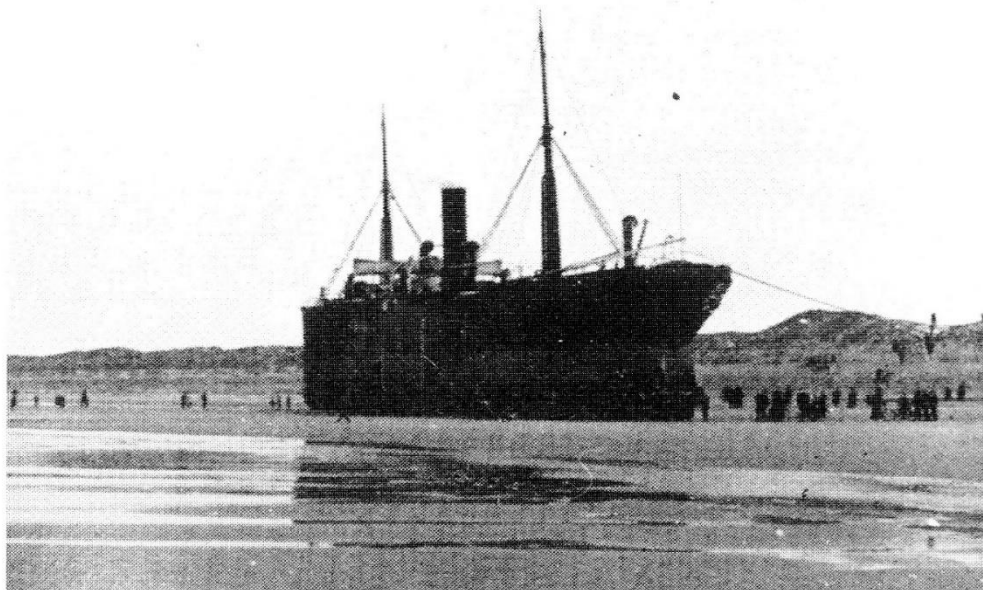
In de loop van de morgen werd het weer steeds slechter. De wind nam van uur tot uur in kracht toe en er kwam een steeds kwaadaardiger hoge zee te staan. Het ongeladen schip begon hevig te slingeren en te stampen en de man achter het stuurrad had de grootste moeite koers te houden.

In de machinekamer en op de stookplaats bij de vuren liep iedereen aanvankelijk zijn gewone torn en werd het werk met de normale regelmaat uitgevoerd. Voor sommige figuren, die de avond

daarvoor in Rotterdam de bloemetjes hadden buitengezet, was het beslist geen pretje. Een aantal van hen zag grauw en dat kwam niet door het valse licht of door zwarte vegen op hun gezicht. Om het schip koers te laten houden vroeg de kapitein, die na een paar uur weer op de brug was gekomen, via de telegraaf om meer snelheid. De stokers op de stookplaats stonden al spoedig te zweten voor de ketels en schepten steeds sneller de kolen in de fel brandende vuren. In de loop van de middag ruimde de wind naar het westen en wakkerde aan tot stormkracht om daarna, voortdurend in kracht toenemend, naar het noordwesten te draaien. Rond middernacht heerste een zware noordwesterstorm over de hele Noordzee.

Een rampspoedige nacht

De „Mars” kreeg het in die storm zwaar te verduren. Onvermoeid draaiden de machines om vaart in het schip te houden, maar even onvermoeid beukten grote watermassa's op de scheepshuid. Watermassa's die het vaartuig hoog optilden om het daarna weer in een golfdal terug te laten vallen. Zoals begrijpelijk kostte het de grootste moeite de zwaar slingerende



ss „Mars” bij laagwater. Foto via Jan Verkley, Rozenburg.

„Mars” koers te laten houden. Een tijdlang ging het goed tot het vrachtschip door het breken van de stuurketting, de verbinding tussen roerkwadrant en stuurmachine, onbestuurbaar werd. Daarna dreef het, overgeleverd aan wind en zee, in de richting van de Nederlandse kust.

Om vier uur in de morgen zagen de mensen op de brug van het schip een zwak lichtje in de nog steeds neergutsende regenvlagen. Een vuurtoren die zijn stralen door de wolken priemde. Het was het licht van de Helderse vuurtoren, die waakt bij de beruchte Haaksgronden.

„Vallen de ankers”, beval de kapitein en even daarna werden beide ankers gepresenteerd, die zich in de grond vastbeten. Een halfuur later brak echter met een doffe knal de ketting van het stuurboordanker, gevolgd door die aan bakboord. Het schip dreef daarna snel weg in de richting van de Haaksgronden. De „Mars” kon ieder ogenblik vastlopen, besefte de kapitein en hij gaf bevel vuurpijlen af te schieten. De noodsignalen werden op de kustwachtpost in Huisduinen gezien. Niet lang daarna verliet de grote stoomsleepboot „Titan” het Nieuwediep (de haven van Den Helder) en zette koers naar de door de kustwacht opgegeven positie.

De „Mars” was inmiddels steeds verder in de richting van de Nederlandse kust gestuwd. Langs de Haaksgronden en overspeeld door enorme grondzeeën dreef het schip het West-gat binnen. Bonkend en stotend op de harde zandbanken, kwam het, voortgejaagd door de hevige wind, in het Schulpengat terecht. De toestomende „Titan” zag geen kans de vrachtvaarder te bereiken en had het nakijken.

Door de uitzonderlijk hoge waterstand, het was vloed en het water stond 1,60 m boven NAP, strandde het schip uiteindelijk dicht bij de duinvoet van het Huisduiner strand. De reddingvlet uit Huisduinen, die door acht paarden over de bijna onbegaanbare Strooweg (nu Jan Verfaillweg) naar de strandings-plaats was gesleept, hoefde geen dienst te doen. De bemanning van het Duitse schip liep geen gevaar en kon aan boord blijven.

Nadat de storm bedaard was, bleek het schip met de „kop om de noord” meer dan 200 m van diep (lees bevaarbaar) water vast te „zitten”. Vreemd genoeg was de „Mars” na dit barre avontuur onbeschadigd. Het schip zat hoog op het strand en had zelfs geen slagzij.

De berging

Daarna kwamen de bergingsmaatschappijen met hun aanbiedingen aan bod. Een Engelse maatschappij ging zelfs zover te beloven dat de vrachtvaarder binnen een week zou worden vlot gebracht. De assuradeuren zagen echter niets in dat aanbod en gaven de Nieuwe Berging Maatschappij uit Maassluis opdracht om.

in samenwerking met de Nordischen Bergungs Verein uit Hamburg, het schip vlot te brengen.

De bergers besloten het vaartuig uit te graven en met de kop naar de zee „af te slepen”.

Begonnen werd met het in zee uitzetten van zware ankers die met staaldraden aan het schip werden bevestigd. Na het leggen van een stevige dam van zandzakken om het schip, werd binnen de ontstane ruimte een geul naar zee gegraven.

De berging had vanaf het begin met veel tegenspoed te kampen. Op sommige dagen kon door slecht weer niet worden gewerkt en tijdens een zware storm op 3 december kwam het schip zelfs 15 m hoger op het strand te zitten. Het bergingsverslag vermeldt dan ook „dat de zee in enkele uren het werk van dagen had vernield”.

Van het plan om de vrachtvaarder met de kop naar zee af te slepen, waren de bergers inmiddels afgestapt. Besloten werd om de „Mars” -met de hulp van de machine en de schroef -achterwaarts naar zee te slepen.

Eerst op 17 januari 1910, na dagenlang graven en ploeteren, kon het schip in een gunstige positie, met het achterschip naar zee, worden gedraaid. Diezelfde dag stak er echter een hevige storm uit het noordwesten op. Om te voorkomen dat het schip hoger op het strand zou worden geslagen, werd water in de ruimen gepompt, waardoor het onbeweeglijk bleef liggen.

Zelfs aan de hevigste storm komt een eind. Op 20 januari was het eindelijk goed weer en de bergers besloten een eerste poging te wagen om de „strander” vlot te brengen. Nadat het water uit het vaartuig was gepompt, werd tijdens de opkomende vloed met man en macht gehieuid op de in zee staande ankers. Door de enorme krachten die werden aangewend, werd het schip langzaam, meter na meter, zeewaarts getrokken. Diezelfde nacht kwam het vaartuig om 01.00 uur vlot.

Na controle op eventuele lekkages stoomde de „Mars”, voor het ondergaan van enkele reparaties, op eigen kracht naar Amsterdam.

Bron:



Januari 2000

Reisverslag van Hr. Ms. Rotterdam

30 NOVEMBER 1962 t.m. 19 DECEMBER 1963

Den Helder—Las Palmas—Bridgetown—Willemstad.
Commandant: kapitein-luitenant ter zee G. van der Graaf

Op 30 november 11.00 uur vertrok Hr. Ms. Rotterdam uit Den Helder met bestemming Willemstad.

In de nacht werd Straat Dover gepasseerd en van hieruit koers gezet naar de Kanaaleilanden. Op de platvoet van zaterdag 1 december werd Ouessant gepasseerd en stoomde het schip op door de golf van Biskaje. Het weer was over het algemeen goed met weinig zeegang.

Op donderdag 6 december te 08.00 uur stoomde het schip de haven van Las Palmas binnen; het meerde te 08.10 uur aan de betonnen strekdam. Di-\ reet na aankomst kwamen de tweede ambassadesecretaris uit Madrid en de Spaanse officier van piket aan boord. Te 10.30 uur bracht

de commandant een bezoek aan de regionale bevelhebber van de Canarische eilanden en aan de plaatselijke marinecommandant. De ambassade-secretaris verrichtte tijdens deze bezoeken waardevolle diensten als tolk. Te 16.00 uur bracht de commandant een bezoek aan de garnizoenscommandant.



Na de officiële activiteiten werd gelegenheid gegeven tot passagieren. Voor 40 opvarenden was een bustocht georganiseerd in de omgeving van Las Palmas.

Vrijdag 7 december werd te 09.00 uur ontmeerd en de haven verlaten. Buiten gekomen werd

benoorden Gran Canaria omgestoomd en koers gezet naar Barbados.

Zaterdagmorgen 8 december werd het schip om 11.45 uur gestopt en zoveel mogelijk stil gemaakt. In een „alle hens”, gevolgd door een minuut stilte, werd Hare Majesteit Koningin Wilhelmina herdacht, die op dat moment werd uitgedragen van 's-Gravenhage naar Delft. Een rechtstreekse reportage van de dienst in de kerk was op de achtermiddag via radio Nederland aan boord te beluisteren.

Op de platvoet van zondag 9 december werd de Kreeftskeerkring gepasseerd en bevond het schip zich in de tropen. Op donderdag 13 december deed zich een geval van blindedarmontsteking voor en werd aangezet tot hoge vaart. In plaats van zaterdag kwam het schip nu vrijdag 14 december in Bridgetown aan. Op de dagwacht werd het eiland verkend en te 08.00 uur werd de haven van Bridgetown binnengestoomd. De patiënt werd direct van boord gehaald en weinige uren later met succes geopereerd.

Bridgetown bezit sinds anderhalf jaar een eigen haven. Tot voordien ankerden alle schepen in de Carlisle Bay. Een brede betonnen pier maakt nu een havenkom van ± 300 meter breedte. Er is ligplaats voor 7 a 10 schepen. De haven is afgedregd op 10 meter. Voor grote schepen is een 1000 PK sleepboot aanwezig. Na het meren kwam de consul aan boord. De captain of the port bracht een bezoek ter kennismaking. In de loop van de ochtend legde de commandant bezoeken af bij de burgemeester van Bridgetown, de minister-president van Barbados en bij de gouverneur.

Des middags gebruikten de commandant en eerste officier een lunch bij de gouverneur. Voor de bemanning werd een bustocht en een voetbalwedstrijd georganiseerd.

Dinsdag 18 december vertrok het schip voor de reis naar Curaçao. Op 19 december te 10.00 uur kwam het schip voor de haven van Willemstad en nam het de loods aan boord. Te 10.20 uur stoomde Hr. Ms. Rotterdam door de St. Annabaai. Voor fort Amsterdam stond een gewapende wacht aangetreden met de muziekkapel. Aan boord werd het gebruikelijke eerbewijs gebracht bij het passeren van het paleis.

Te 10.40 uur meerde het schip aan de Brionkade nr. 4 in het Schottegat.



tot volgende week...